

**ESTRUCTURA TERRITORIAL Y ORDENACION DE VALLADOLID Y SU ENTORNO  
DOCUMENTO DE SINTESIS**

# **VALLADOLID EN LA ENCRUCIJADA**

**LUIS FELIPE ALONSO TEIXIDOR**

**Director**

**CELESTINO CANDELA PI**

**FERNANDO MANERO MIGUEL**

**JOSE LUIS SAINZ GUERRA**



**JUNTA DE  
CASTILLA Y LEÓN**

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio  
Dirección General de Urbanismo y Calidad Ambiental



**ESTRUCTURA TERRITORIAL Y ORDENACION DE VALLADOLID Y SU ENTORNO  
DOCUMENTO DE SINTESIS**

# **VALLADOLID EN LA ENCRUCIJADA**

**LUIS FELIPE ALONSO TEIXIDOR**

**Director**

**CELESTINO CANDELA PI**

**FERNANDO MANERO MIGUEL**

**JOSE LUIS SAINZ GUERRA**

**JUNTA DE CASTILLA Y LEON**

**Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio  
Dirección General de Urbanismo y Calidad Ambiental**

***Portada y Gráficos: José Luis Infanzón Priore***

***Texto, Fotografías, Diseño y Maquetación: Equipo Base***

***Edita: Junta de Castilla y León. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio***

***Dirección General de Urbanismo y Calidad Ambiental***

***I.S.B.N.: 84-7846-222-8***

***Depósito Legal: VA-153/93***

***Imprime: Reprografía Mata. Valladolid***

2.- AFRONTAR LA CONECTIVIDAD TERRITORIAL: UNA CONDICION "SINE QUA NON"	71
Impulsar mejoras en las infraestructuras terrestres y en los sistemas de transporte colectivo	72
Consolidar los avances recientes sobre el transporte interterritorial por carretera	73
Desde el Campo Grande: ¿sesenta minutos al centro de Madrid y cuatro horas a Burdeos?	76
La cuestión del transporte aéreo	79
La mejora de las comunicaciones como complemento de buena conectividad interterritorial	81

### III

#### HACIA LA RECOMPOSICION DEL MODELO TERRITORIAL

1.- CRECIMIENTO ECONOMICO, CENTRALIDAD REGIONAL Y NUEVO MODELO TERRITORIAL	88
"Centralidad-central" y la búsqueda de una pauta espacial para organizar-propiciar una nueva dinámica urbana	89
Controlar el poder estructurador de la nueva red arterial	106
El Sur: un ámbito excepcional para una oferta distinta de calidad residencial	112
El Río como un sistema general estructurante	125
2.- CRECIMIENTO FISICO SUPRAMUNICIPAL Y LAS REGLAS DEL JUEGO TERRITORIAL	134
3.- ¿ADMINISTRAR UN NUEVO TERRITORIO?: ELEMENTOS PARA DISCUTIR UN PROBLEMA ABIERTO	139
ANEXO: CONTENIDO ESQUEMATICO DE LA DOCUMENTACION CORRESPONDIENTE A LAS FASES DESARROLLADAS SEGUN LA METODOLOGIA Y PLIEGO DE CONDICIONES DEL TRABAJO: "ESTRUCTURA TERRITORIAL Y ORDENACION DEL MUNICIPIO DE VALLADOLID Y SU ENTORNO"	145

## PRESENTACION

Durante casi tres décadas el crecimiento de Valladolid ha reflejado con una fidelidad palmaria y sistemática la dimensión socio-económica y espacial de las grandes pautas del modelo urbanizador generado en España por los impactos del proceso de industrialización impulsado a partir de los años sesenta. Tales pautas suponen, en esencia, un crecimiento económico activado por el fuerte desarrollo de la actividad industrial, al tiempo que justifican el desencadenamiento de fuertes dinamismos demográficos, asociados a la intensificación de los desplazamientos migratorios, que fundamentan la acelerada expansión demográfica de las ciudades con mayor poder de atracción. La progresiva maduración del proceso ha comportado, entre otras manifestaciones, una cierta redistribución del crecimiento de las rentas reales y un cambio, tanto cuantitativo como cualitativo, del peso de los servicios en la composición sectorial de la economía y de la población activa.

En este contexto, el crecimiento físico de la ciudad ha descansado fundamentalmente en la ocupación de nuevos suelos. Salvo quizás en su andadura más tardía, este dinamismo urbano estuvo, por tanto, dominado por la mera adición de nuevas piezas, residenciales o industriales, a la ciudad preexistente y, sólo ocasionalmente, complementado por transformaciones puntuales, o alguna recomposición muy selectiva, en el interior de las viejas tramas edificadas.

Sin embargo, y a escala general del país, no cabe duda que en los momentos actuales el modelo de crecimiento inducido por el desarrollo industrial ofrece síntomas inequívocos y patentes de agotamiento, por más que todavía pervivan ciertas situaciones y procesos residuales en muchas ciudades. En este sentido, aunque no sin sobresaltos y fuertes tensiones productivas y sociales, la economía española ha dado muestras de una considerable vitalidad, que se expresa en su notable reacción ante las exigencias del cambio estructural impuesto por la "salida" de la profunda recesión desencadenada a mediados de los setenta.

Mas si, en líneas generales, las estrategias urbanas frente a la crisis ofrecen en algunos casos indicios alentadores u optimistas de recuperación, los hechos indican que la dinámica vallisoletana no parece particularmente estimulada por los nuevos retos que se han abierto a las grandes aglomeraciones urbanas españolas en estos eufóricos años de florecimiento económico y de creciente integración en las instituciones europeas. Aun así, las evidencias del fuerte relanzamiento de la expansión física del aglomerado urbano en estos últimos años y, sobre todo, algunas características territoriales de este crecimiento, están obligando a ampliar el marco espacial del análisis, propiciando, aunque con nuevos paradigmas interpretativos, la recuperación del "problema comarcal", ya suscitado a finales de la década de los años setenta, con motivo de la elaboración y puesta en práctica del Plan General de Ordenación Urbana de la capital.

Ahora bien, en el momento que nos concierne, esta nueva realidad no va simplemente asociada a un problema de desbordamiento de algunos crecimientos locales, o a la escasez relativa del espacio en los municipios afectados, ni siquiera se detecta todavía la presencia de serias ineficiencias o conflictos por la descoordinada concurrencia intermunicipal en la provisión de ciertos servicios o la utilización de infraestructuras. Lo que da singularidad a la dinámica presente son, más bien, los síntomas de emergencia gradual de un nuevo modelo de crecimiento urbano, bien perceptible a pesar de su estado todavía embrionario.

En este sentido, cabe afirmar que la etapa actual representa sin duda una coyuntura privilegiada, una magnífica atalaya temporal, desde la que es posible detectar las múltiples tensiones que esta metamorfosis comporta, las oportu-

nidades a que abre paso pero también los riesgos incuestionables que ello puede traer consigo. Y es que, en realidad, el nuevo modelo de crecimiento urbano ya no implica tanto una mera ampliación del campo de juego -que, por otro lado, es evidente- sino, sobre todo, un cambio en la naturaleza misma del juego, que añade nuevos contenidos a la par que exige asimismo reglas nuevas e imaginativas.

Es decir, el tránsito desde formas de crecimiento "comarcal", básicamente configuradas por la subordinación absoluta de un conglomerado de pequeños municipios satélites al poder centrípeta del núcleo central, hacia otras de nuevo cuño, en las que esa subordinación ha empezado a matizarse por un, relativamente, mayor juego de interdependencias espaciales y, de forma especial, por la emergencia de dinámicas centrífugas desde el núcleo dominante, pone de manifiesto el relevante salto cualitativo operado en las pautas de desarrollo del conjunto, convertido así en un auténtico "continuum" urbano. Tal situación apunta, aunque todavía de forma muy elemental e incipiente, algunos rasgos característicos de un crecimiento mucho más complejo, que no deja de ser sintomático de la progresiva maduración del sistema territorial en que aparece inmerso.

Su necesaria y oportuna interpretación tendría que evitar, no obstante, incurrir en el antaño estéril y hoy anacrónico debate sobre las "áreas metropolitanas", que unas dos décadas atrás se despertó en torno al crecimiento de algunas grandes ciudades españolas. Y es que, por fortuna, ni los fenómenos son hoy los mismos ni lo es tampoco el panorama político e institucional en que se desenvuelven, aunque ello por sí sólo no baste para acertar con una interpretación o con la respuesta adecuada a esa realidad compleja y en constante remodelación.

Las sugerencias propositivas planteadas se corresponden con la escala del territorio y el nivel estructural de la metrópoli emergente, dentro de los rasgos



que la identifican como espacio urbano de tamaño medio <sup>1</sup>. Su carácter y sus problemas son lógicamente representativos de esa escala y de lo que ella significa en el pautado y organización territorial de los nuevos procesos espaciales de crecimiento en un largo - e indeterminado- horizonte temporal. De ahí que su concreción en las escalas menores del territorio haya de estar, por tanto, subordinada a las variables y, hasta ahora altamente inciertas, condiciones que puedan encuadrar el contenido y alcance de las iniciativas y propuestas específicamente acometidas en cada lugar así como los respectivos condicionamientos y requisitos exigibles.

Con este conjunto de sugerencias, se pretende, ante todo, someter a debate, abierto, transparente y plural, el carácter o el tipo de respuestas que parecen más adecuadas a los problemas planteados, y no tanto abordar académicamente su contenido y detalles específicos. En una situación en la que apenas se ha dejado lugar a una discusión abierta en el seno de la sociedad local sobre una gran parte de los grandes temas que aquí se presentan, el Equipo Base responsable de las ideas contenidas en este Documento entiende que carecería por completo de sentido entrar a detallar, espacial y funcionalmente, más propuestas, que sólo podrán concretarse progresivamente en el momento de pasar a ser directrices propositivas con una decidida voluntad de cambio en proyectos operativos y eficientes de intervención.

Esta posición no es en modo alguno infundada, ya que, entre otras razones, no deja de ser revelador que muchos de los aspectos aquí considerados y, sobre todo, la inquietud que los anima, no hayan estado suficientemente presentes en los diferentes foros en los que los agentes públicos y sociales se expresan y deciden habitualmente.

---

<sup>1</sup> Las reflexiones efectuadas en nuestro trabajo no han podido ser indiferentes a los planteamientos que en nuestros días están comenzando a cobrar una especial resonancia en el escenario europeo en relación con las perspectivas de futuro de las ciudades intermedias en la crucial década de los noventa, como acertadamente ha sido puesto de manifiesto por J.Bouinot: "Les villes moyennes européennes et l'échéance de 1993". *Annales de Géographie*. 1991. nº 561-562. Pues bien, considerada Valladolid como un ejemplo representativo de ese rango, creemos que muchas de las ideas aquí expuestas pueden contribuir al alumbramiento de criterios y pautas interpretativas susceptibles de ir abriendo camino en un tema importante, sobre el que aún nos tropezamos con sensibles carencias bibliográficas y metodológicas.

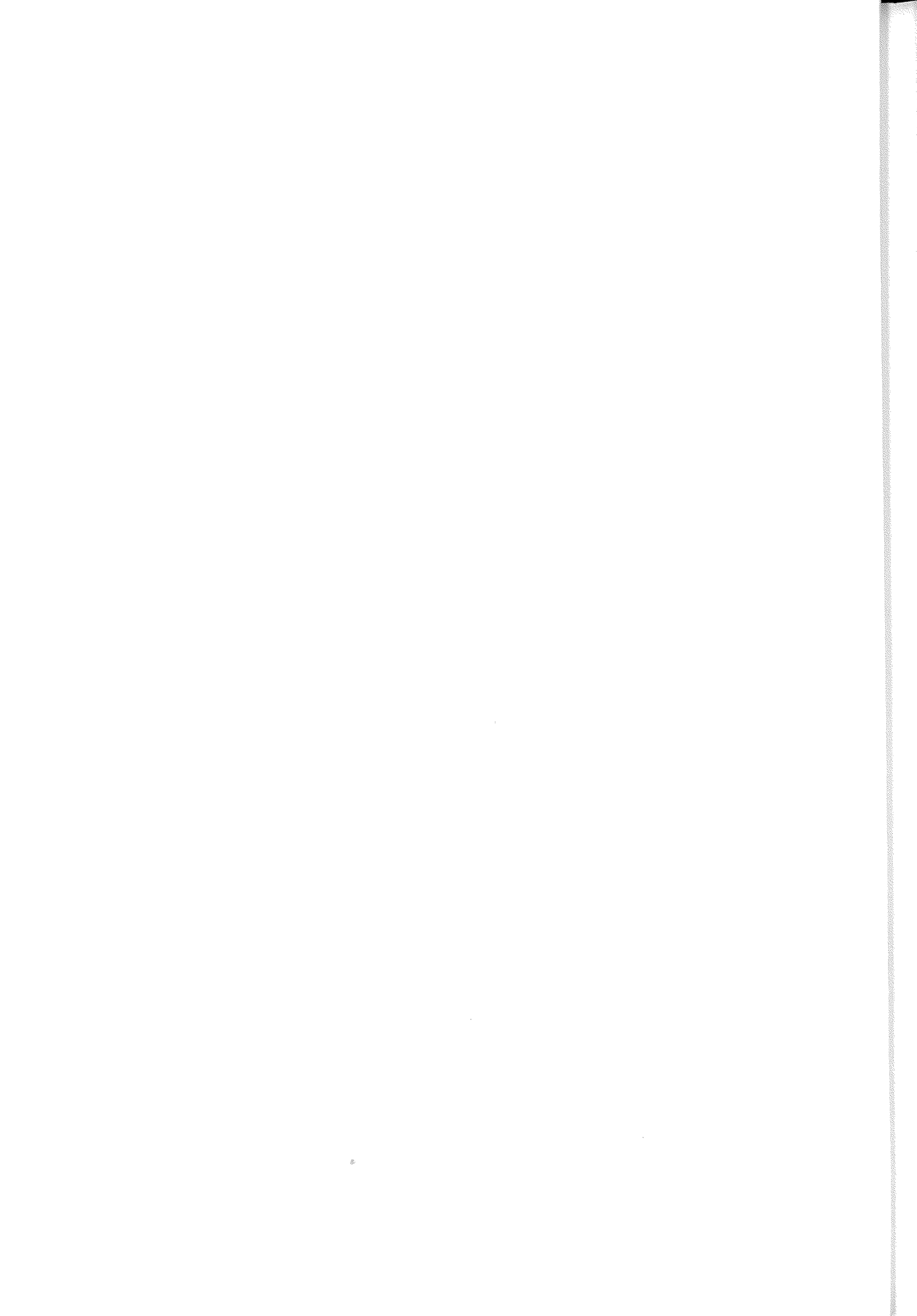
Conscientes de la importancia del tema y de la oportunidad histórica, creemos que el esfuerzo se centra ahora en salvar esta primera barrera. Solamente cuando la sociedad local, y sus agentes responsables, reconozcan el ineludible reto que tienen planteado, habría llegado el momento de precisar y desarrollar en detalle algunas consideraciones propositivas, particularmente aquéllas que conciernen al marco de la organización y administración de un proceso necesariamente concebido en plazos largos, máxime si es afrontado en el momento de clara recesión y atonía económica en el que este Documento se plantea.

En este sentido, partiendo de la imposibilidad de proponer soluciones correctas a partir de problemas incorrectamente planteados, pensamos que es preciso situar en primer plano la imperiosa necesidad de reconstruir, sobre bases conceptuales sólidamente asentadas, un discurso interdisciplinar, aún escasamente elaborado entre nosotros, a fin de abordar con rigor y efectividad el nuevo problema de las grandes escalas urbanas. Es lógico, en suma, que por la particular naturaleza del objeto específico de trabajo, y en virtud asimismo de las ingentes posibilidades que entraña el fecundo intercambio de perspectivas y metodologías recíprocamente enriquecedoras, debamos considerar a este aspecto instrumental como un componente de valor primordial entre las preocupaciones, intelectuales y prácticas, con que se ha elaborado el presente Documento <sup>2</sup>.

*Luis Felipe Alonso Teixidor*  
Director Técnico

---

<sup>2</sup> Al tratarse de un texto de síntesis no se incluye la copiosa información estadística, bibliográfica y documental que sustenta las reflexiones y propuestas en él desarrolladas. Por razones obvias, y dada la finalidad específica del mismo, hemos optado por un Documento, sintético y bien vertebrado en su estructura a la vez, en el que, junto a las ideas más relevantes, aparezca selectivamente resaltado el soporte gráfico más acorde con los objetivos del Proyecto, remitiendo el conocimiento de la documentación citada a las diferentes Fases que lo integran, tal y como se precisa en el Anexo final.



# I

## EL FINAL DE UNA ETAPA

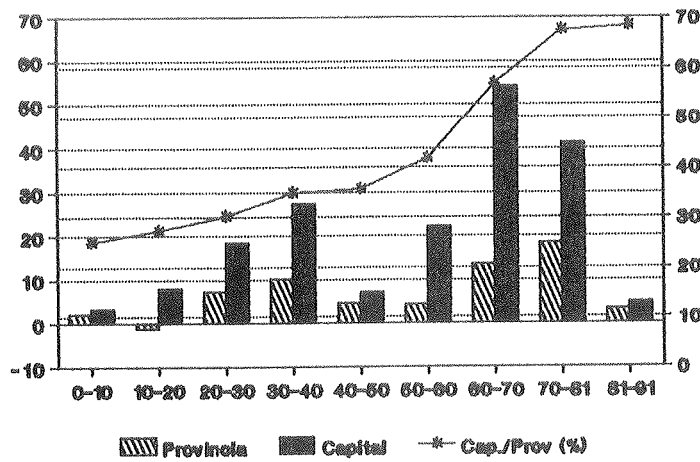
# 1. LA CRISIS DE LOS MECANISMOS GENERADORES DEL CRECIMIENTO

---

## **Estabilización y reordenación espacial del crecimiento demográfico**

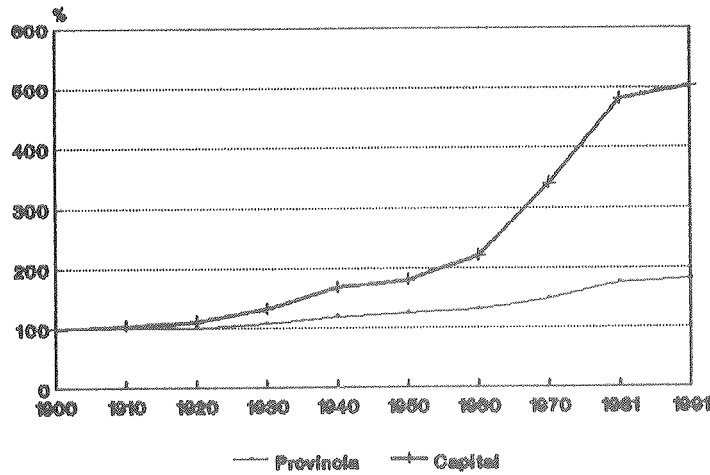
Uno de los síntomas que más claramente evidencia el final del proceso urbanizador asociado a la industrialización iniciada en los sesenta, es la fuerte caída de los crecimientos poblacionales que se decantaron intensa y mayoritariamente a favor de determinadas áreas urbanas durante ese período.

Aunque el "*time-lag*" y las diferencias entre las tasas de crecimiento demográfico de las distintas unidades territoriales que integran el sistema urbano son susceptibles de numerosos matices interpretativos, poca duda cabe hoy acerca del decisivo efecto que el descenso generalizado de los movimientos migratorios de origen rural ha tenido sobre la inflexión a la baja de esas tasas en las grandes ciudades. Un efecto que ha sido, en general, más pronunciado en los centros urbanos que con mayor intensidad absorbieron aquellos flujos masivos de población. Con todo, y hasta lo que se conoce, los núcleos urbanos de las sociedades industriales más avanzadas tienden a mantener, en líneas generales, una relativa estabilidad demográfica o, al menos, a no fluctuar significativamente dentro de sus diferentes niveles jerárquicos de rango y tamaño.



Contrastes en la evolución demográfica de la ciudad y provincia de Valladolid a lo largo del siglo XX. Es expresivo comprobar el poder de concentración que ostenta la capital respecto al conjunto de los efectivos provinciales

EVOLUCION DE LA POBLACION VALLISOLETANA (1900=100)



Año de nacimiento	VALLADOLID CAPITAL, 1991		Grupos de Edad (fíles)
	Hombres	Edad	
1906		85 y+	85 y+ = 2
1911		80-84	80-84 = 4
1916		75-79	75-79 = 7
1921		70-74	70-74 = 9
1926		65-69	65-69 = 13
1931		60-64	60-64 = 15
1936		55-59	55-59 = 17
1941		50-54	50-54 = 17
1946		45-49	45-49 = 22
1951		40-44	40-44 = 24
1956		35-39	35-39 = 22
1961		30-34	30-34 = 24
1966		25-29	25-29 = 26
1971		20-24	20-24 = 29
1976		15-19	15-19 = 32
1981		10-14	10-14 = 27
1986		5-9	05-09 = 17
1991		0-4	00-04 = 17

1      0.5      0      0.5      1

Indice de envejecimiento = 0.557      Total = 332

La pirámide de edades de la ciudad de Valladolid a comienzos de los noventa refleja fielmente las variaciones ocurridas en el proceso de crecimiento, con especial expresividad a partir de los años setenta

En una situación como la española, el actual declive poblacional de las ciudades que fueron líderes en la década de los años 60 y los primeros 70, tiene, como mínimo, dos causas bien definidas, ambas de carácter estructural: por un lado, el fuerte descenso de los niveles globales de población activa agraria española después del sistemático drenaje sufrido a lo largo de esa etapa; y, por otro, la multiplicación, a mediados de los setenta, del número de enclaves urbanos - bien periféricos de aquéllos o dotados en el decenio siguiente de un cierto potencial de crecimiento - con capacidad para atraer nuevos inmigrantes respecto a los centros existentes al comienzo del período.

Valladolid, a semejanza de otras ciudades españolas que consolidaron su industrialización en el decenio de los sesenta comenzó a experimentar un fuerte retroceso en los niveles de inmigración al finalizar el largo ciclo expansivo de la economía, aunque esta inflexión haya sido más lenta y tardía que en el caso de otras aglomeraciones o ciudades de mayor tamaño y de más larga tradición industrial.

En realidad, la trayectoria descendente de la inmigración a la capital, que comienza a detectarse en el bienio 1975-76, se mantuvo dentro de una relativa moderación hasta los inicios de la década siguiente. Es en ese punto cuando tiene lugar un brusco descenso de los valores anuales medios que marca lo que parece ya una línea de tendencia hacia una definitiva neutralización del papel desempeñado por el flujo migratorio en el crecimiento de la ciudad.

Como es lógico, el debilitamiento de las potencialidades demográficas, inherentes a las repercusiones más inmediatas del flujo inmigratorio, se acompaña de efectos inducidos en la dinámica de la población urbana. En tal sentido podría valorarse el engrosamiento hacia los estratos intermedios - población juvenil y adulta joven - que se percibe en la pirámide de población al comenzar los años ochenta con respecto al diseño ofrecido en la década anterior, y que sigue acentuándose al mediar esta década. Se trata de un proceso sincrónico con el fuerte descenso de la fecundidad y con la reducción del saldo vegetativo, lo que, unido al envejecimiento de la población, contribuye a afianzar el modelo de

estructura familiar y de crecimiento demográfico característicos de las sociedades urbanas desarrolladas, muy distanciado del que definía el comportamiento reproductor de Valladolid hace apenas diez años.

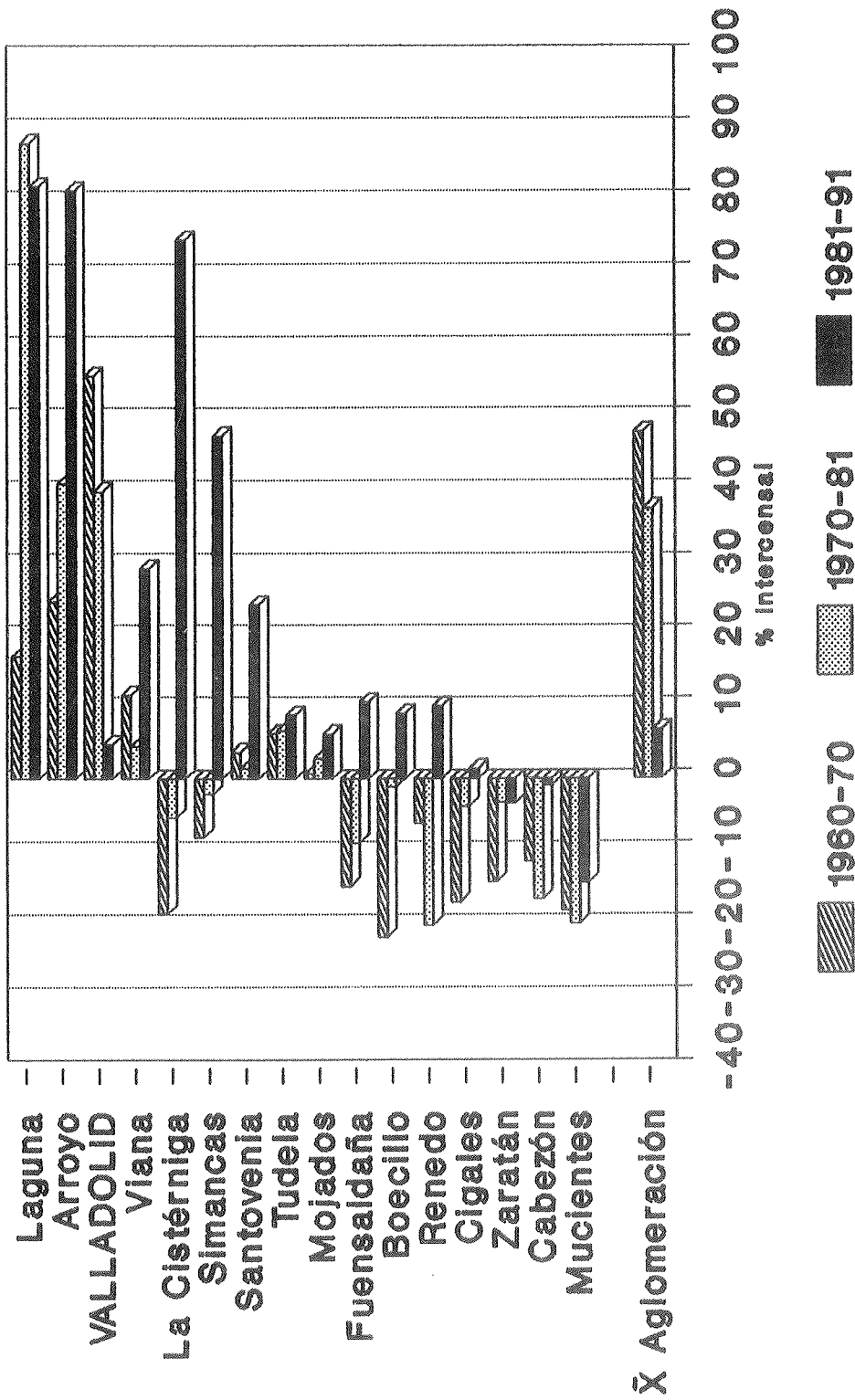
De forma sincrónica asistimos igualmente al declive de la tendencia favorable al crecimiento polarizado, progresivamente cuestionada a lo largo de los ochenta. Pues si durante el decenio anterior los efectivos demográficos de la ciudad de Valladolid habían registrado un incremento del 39,7 %, duplicando los valores medios provinciales, en el último período intercensal el saldo positivo ha sido tan sólo del 4'74 %, asimilándose, lo que no deja de ser bien expresivo, al cómputo globalmente ofrecido por el conjunto de la provincia (3'36 %). Ello justifica, en suma, la estabilización operada en el porcentaje poblacional representado por la capital dentro de su ámbito provincial, cuyo techo parece ya situarse en un umbral cercano al límite ( 68'35 % en 1991), toda vez que el aumento sólo ha sido de un punto a lo largo del último decenio.

De ahí que la dinámica del crecimiento poblacional de Valladolid durante la fase expansiva de la economía no deba remitirse ya exclusivamente al mostrado por la capital, aunque ciertamente siga estando, y de forma ostensiblemente abrumadora, dominado por ella. De entre los asentamientos que constituyen su corona inmediata, sólo Laguna de Duero, Arroyo y Viana de Cega mantuvieron entre 1960 y 1981 una tendencia claramente expansiva, reforzada en la década de los setenta, cuando el primero de ellos casi llegó a triplicar el balance ofrecido por la capital, que fue superado incluso en el caso de los otros dos. Sin embargo, a partir de los ochenta, y sin perder relevancia la vitalidad manifestada por los anteriores, el proceso difusor del crecimiento se hizo patente en otros municipios de la aureola periurbana, estableciendo dentro de ella una clara jerarquía. No deja de ser llamativo a este respecto que, salvo Zaratán, Cabezón y Mucientes, todos los municipios acusaron a este respecto una tendencia progresiva, que cobraría su máxima expresividad en el conjunto formado por Santovenia, Simancas y La Cistérniga, los cuales, junto con Laguna de Duero, Arroyo y Viana absorbieron entre 1981 y 1991 casi la tercera parte de todo el crecimiento registrado en el área de influencia de Valladolid, cuando en los dos decenios



# VARIACIONES EN LA EVOLUCION DEMOGRAFICA

Ordenados según crecimiento 1960-91



Fuente: I.N.E. Elaboración propia

precedentes esta proporción se limitó simplemente al 0'19 y 3'02 por ciento, respectivamente.

En todo caso, esta situación tiene más importancia como fenómeno de redistribución territorial de la población que como la ampliación del campo de atracción de un crecimiento urbano demográfico externo. En realidad, este crecimiento exógeno había empezado a debilitarse de manera sensible a mediados de la década anterior. De ahí que el proceso de reequilibrio territorial de la población en el último quinquenio de los 80 ha de entenderse, más bien, como un sugerente síntoma de cambios hacia un nuevo modelo de desarrollo y recomposición de la dinámica urbana en un contexto económico-territorial radicalmente distinto al del modelo anterior.

### **Las limitaciones en el modelo de industrialización urbana**

El desarrollo industrial contemporáneo de Valladolid, que de forma inequívoca ha consolidado a la ciudad como el principal enclave fabril de la región y uno de los más relevantes del país, se inicia, como es bien sabido, en la primera parte de los años 60, para afianzarse acumulativamente a lo largo del siguiente decenio. Se trata de un desarrollo asociado a la aparición de importantes empresas de las ramas del automóvil (FASA, SAVA, MOTRANSA, TECNAUTO), química (NICAS, MICHELIN), metalurgia (ENDASA E INDAL), madera (TAFISA), y otras en alimentación, construcción, metálicas ligeras, etc. Este es, probablemente, el punto de partida más sólido del proceso ulterior, por cuanto la industrialización precedente, con origen en los finales del s. XIX y principios del XX, apenas aporta consistencia significativa a las dimensiones, encadenamientos y dinamismos alcanzados en la ciudad por la actividad transformadora.

El soporte galvanizador del salto cualitativo lo constituyó su designación de Polo de Desarrollo por el I Plan de Desarrollo Económico y Social de 1964. La

experiencia aportó uno de los ejemplos más exitosos de esta política estatal: no sólo porque el tamaño del sector industrial se expandió mucho más allá de las previsiones establecidas, sino porque generó una dinámica cuyo fruto consistió en hacer de la ciudad la primera economía urbana moderna de la región.

Esta dinámica se desarrolló a través de un modelo de industrialización sumamente definido aunque, probablemente, de naturaleza contradictoria: hoy podría argumentarse que los ingredientes que propiciaron el éxito inicial y la fortaleza posterior contenían también factores implícitos de debilidad potencial, que han ido tomando cuerpo al empezar a agotarse algunas de las condiciones en que se asentaba su fuerza impulsora.

En cierta medida Valladolid encontró en las actividades relacionadas con la automoción los elementos propulsores de su definitiva consagración industrial. Un "sector motriz liderado por una industria motriz" (FASA-RENAULT), pero que también aglutinaba a otras empresas de importancia, como SAVA (vehículos pesados y semipesados) y MICHELIN. Alrededor de estas grandes empresas, pero sobre todo de FASA, factoría emblemática de la industria vallisoletana, fué creándose un tejido de pequeñas empresas auxiliares a la producción del material de transporte que, en conjunto, proporcionaban el 62% del empleo industrial de la capital en 1980 y que pasaban del 53% en 1987.

El modelo industrial así construido se fundamentó, pues, en una considerable especialización sectorial en torno a las industrias del transporte y, en particular, del automóvil o subsidiarias de éste. Su potencialidad descansaba en la capacidad dinamizadora susceptible de ser ejercida por un sector maduro, especialmente adecuado al tirón de una economía nacional que iniciaba su modernización con una fase de acelerada y sostenida expansión, y que contaba además con el adicional reaseguro de un entorno económico internacional favorable.

Sin embargo, el modelo vallisoletano que representó, casi paradigmáticamente, la fuerza de la especialización sectorial adecuada, y con mayor poder de impulsión a todos los niveles, en el momento oportuno, ha empezado -desde hace

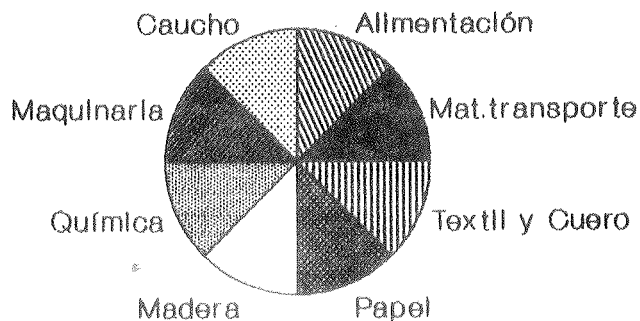
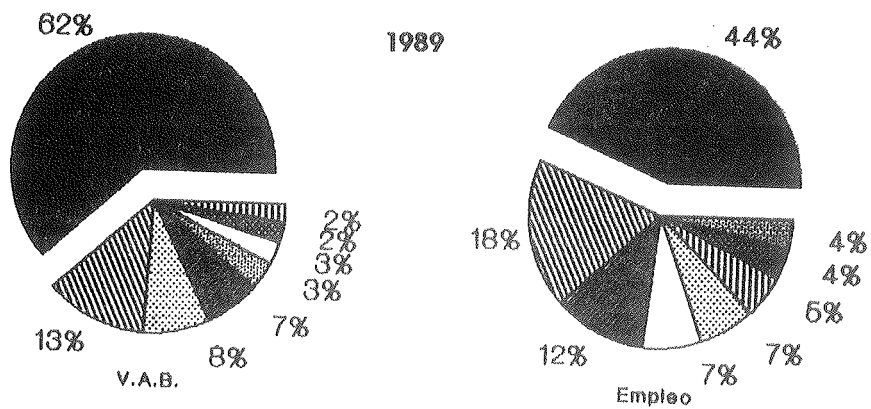
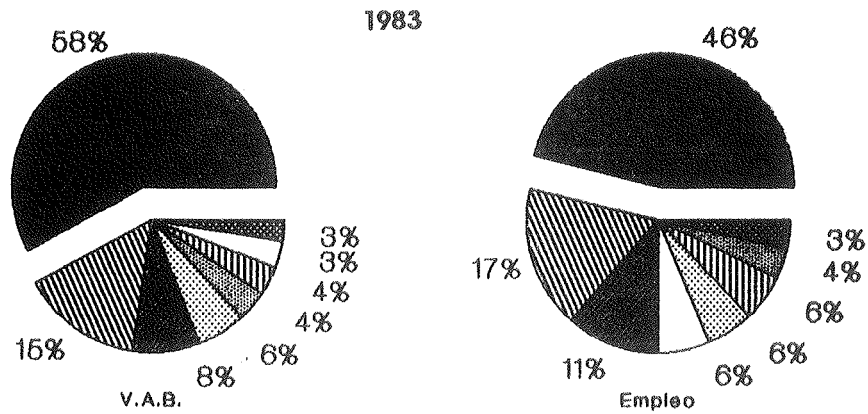
ya algunos años- a poner de relieve el lastre de las debilidades y servidumbres que esa especialización dominante comportaba, por más que estuviesen enmascaradas en la euforia expansiva del período precedente.

La crisis contemporánea del sistema industrial ha situado, por tanto, en primer plano las limitaciones estructurales y adaptativas del sector a escala nacional e internacional. Crecientemente afectada por los imperativos de la competencia y sujeta a las fluctuaciones y recomposiciones de una demanda ahora mucho más inestable, la industria de la automoción ha tenido que abordar importantes reestructuraciones en el plano tecnológico y en su armadura organizativa para hacer frente a la creciente competitividad de los mercados. Ello ha supuesto transformaciones -aún en curso- tanto en el interior de las grandes empresas de montaje como en las industrias de partes componentes y, desde luego, en las relaciones entre unas y otras.

Si las nuevas condiciones que afectan a la demanda y a la estructura de costes han forzado al redimensionamiento de las escalas de las diferentes fases productivas, es obvio que también tienden a modificar los tradicionales niveles de integración vertical de las grandes empresas, provocando la descentralización de diversos segmentos del proceso productivo. Más aún, las exigencias del cambio tecnológico se están viendo acompañadas de sustanciales cambios organizativos en las relaciones entre las empresas. De ahí que un panorama tal de inestabilidad y cambios en el sistema internacional haya afectado de forma directa a las estrategias financieras de las empresas que, entre otras manifestaciones, han cristalizado en el despliegue de complejas maniobras de fusiones o absorciones y alianzas estratégicas de toda índole. Referido al sector que nos ocupa, ello comporta evidentes implicaciones sobre la estructura de las industrias y los niveles de empleo en un campo de la producción que, además, se caracteriza por una dimensión socio-territorial nada desdeñable.

Las reestructuraciones del sector, que en algunos países avanzados habían comenzado antes de la pasada recesión, no han seguido en todos los sitios los mismos "*tempi*" e intensidades. En Valladolid se han empezado a manifestar algo

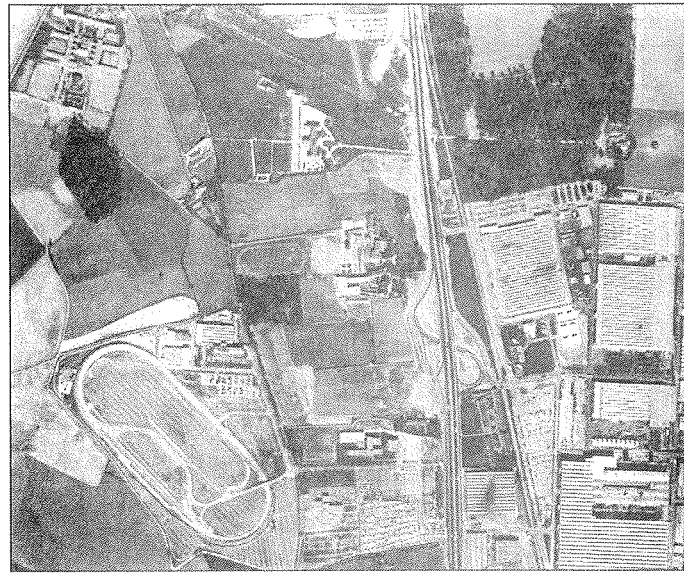
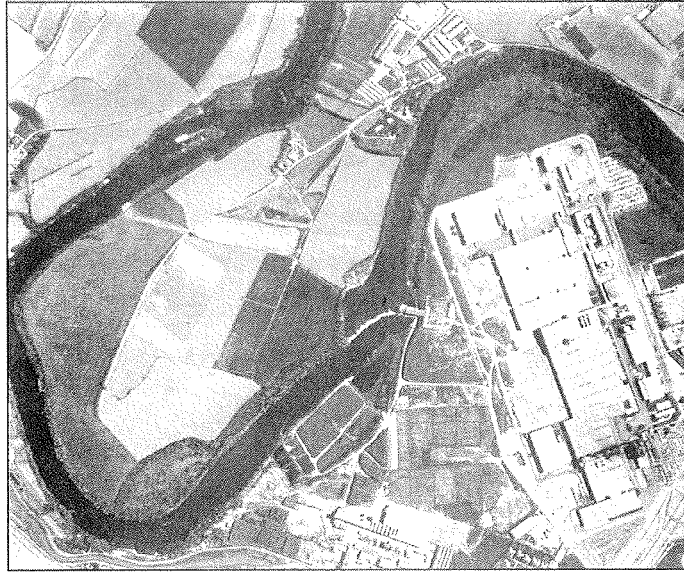
AUNQUE NO DE FORMA TAN TRAUMÁTICA COMO EN OTROS ESPACIOS INDUSTRIALES ESPAÑOLES, LA MANUFACTURA VALLISOLETANA NO HA PERMANECIDO AJENA A LA REMODELACION INTRODUCIDA POR LOS CAMBIOS GENERALES. CAMBIOS QUE, SIN EMBARGO, NO HAN MODIFICADO EL SENTIDO DOMINANTE DE LA JERARQUIA SECTORIAL, LIDERADA POR UN TIPO DE FABRICACION - MATERIAL DE TRANSPORTE - INMERSA EN UNA DINAMICA DE INTENSIFICACION CRECIENTE DE LA PRODUCTIVIDAD



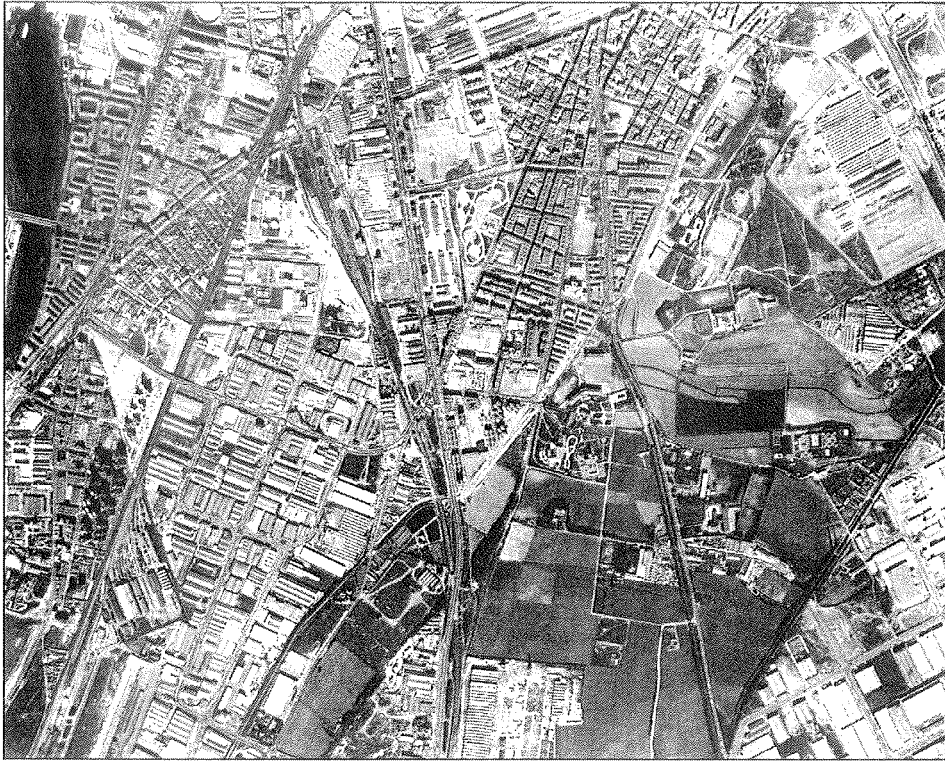
más tardíamente y, probablemente, se han visto mitigadas por el impresionante repunte de la demanda interna en la segunda mitad de los ochenta. Sin embargo, existen suficientes indicios en los movimientos de las empresas líderes como para anticipar cambios notables en el panorama industrial de la ciudad a medio plazo. En todo caso, parece fuera de duda que el saneamiento del sector va a pasar por serias reducciones en los presentes niveles del empleo, que no parece vayan a ser compensadas a corto plazo por dinamismos alternativos en otros epígrafes de la actividad transformadora.

Y es que el modelo de especialización productiva de Valladolid ha supuesto la inserción plena de la dinámica industrial de la ciudad dentro de un esquema de funcionamiento demasiado supeditado a la lógica de una actividad que opera con parámetros perfectamente definidos. Es decir, el incremento de la posición ocupada por el sector de la automoción en la estructura del V.A.B. - del que representa a finales de los ochenta el 62 % del total, cuatro puntos por encima del umbral alcanzado en 1983 - es sincrónico con el declive irreversible de su contribución al empleo, lo que justifica el hecho realmente llamativo de que Valladolid se singularice, teniendo en cuenta las actividades estrictamente manufactureras, por el hecho de ser en estos momentos *la provincia española con más elevada productividad industrial*. Mas la trascendencia y significación de tal característica no ha de ocultar que, como sucede en situaciones industriales análogas, el predominio de este tipo de fabricación, y al margen de encomiables iniciativas aisladas, no parece haber favorecido particularmente la génesis de un tejido industrial capaz de desencadenar, con suficiente solidez y garantía de futuro, elementos de impulsión efectivos para el desarrollo de la economía urbana.

En la presente situación puede considerarse que el modelo de industrialización que convirtió a Valladolid en una economía urbana moderna está hoy prácticamente en una situación próxima al agotamiento. Las razones que lo justifican no surgen porque haya alarmantes síntomas de decadencia en el cuadro básico de las variables del sector, sino por su incapacidad para ser, otra



GRANDES EMPRESAS INDIVIDUALES EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE



GRANDES POLIGONOS INDUSTRIALES EXISTENTES



vez, el motor del dinamismo y el empuje en la presente coyuntura. Esta aparece marcada, en cambio, por la reciente competitividad desatada entre las ciudades para resituar sus economías en el nuevo marco de relaciones interterritoriales que se está configurando en Europa.

Es significativo, en este sentido, que el potente dinamismo industrial de Valladolid durante dos décadas tampoco haya sido capaz, frente a los pronósticos iniciales, de impulsar una dinámica acorde en los servicios. En realidad, puede afirmarse que el dinamismo del sector industrial fue el factor distintivo de la economía de Valladolid durante el período de crecimiento sostenido. Así, por cada peseta producida por el sector servicios en 1960 el subsector manufacturero generaba 0,44 pesetas, mientras que esta relación se elevaba a 0,66 pesetas en 1975. Similarmente, la productividad aparente del trabajo de la industria (excluida la construcción) entre 1964 y 1975, crecía un 25% más que la de los servicios y, aunque entre 1975 y 1987 ha descendido en un 15% respecto a nivel de aquel periodo, se ha seguido manteniendo por encima de la de los servicios, que no ha variado prácticamente <sup>3</sup>.

Este declive del modelo de industrialización urbana desarrollado en los años 60, que no ha sido capaz de generar con suficiente envergadura fuerzas endógenas alternativas, se produce hasta el momento sin sacudidas o movimientos bruscos, por más que en algunos casos (MOTRANSA, NICAS, etc.) la resolución de la crisis haya desencadenado situaciones socialmente traumáticas y dolorosas. Frente a lo sucedido en otras regiones, se percibe un declive casi encubierto que no parece capaz de activar, por el momento, la alarma frente a los riesgos que pueden acechar en el medio plazo a la economía de la aglomeración urbana. Sin embargo, una reacción demasiado lenta podría significar la pérdida de un terreno que va a ser cada vez más difícil de recuperar, como ya se ha puesto de manifiesto en ciudades europeas afectadas por similar problemática.

---

<sup>3</sup> Datos provisionales elaborados sobre cifras de la Renta Nacional de España y su distribución provincial: Serie Homogenea 1955-75. Banco de Bilbao. Como aproximación a la productividad aparente del trabajo se ha considerado aquí el V.A.B. por empleo.

## 2. ¿HACIA UN NUEVO MODELO DE CRECIMIENTO FISICO?

---

### Elementos de inercia y cambio en las pautas de nuevo crecimiento del espacio urbano

La ruptura del proceso de fuerte impulsión demográfica, y el evidente agotamiento del empuje del modelo industrial hasta ahora dominante, no han tenido correspondencia, en los últimos años, con la dinámica del crecimiento físico de Valladolid. Ello parece sugerir que el ciclo recesivo ha sido comparativamente más corto aquí, donde sus efectos en el sector de la construcción empezaron a mostrarse con un cierto retraso respecto a las grandes regiones industriales españolas <sup>4</sup>. De ahí que, aun cuando a partir del año de 1990 se perciba también en Valladolid la inflexión del ciclo expansivo, la evolución de este nuevo período de crecimiento permita realizar algunas consideraciones no exentas de expresividad.

La primera se refiere al *impulso observado en el desarrollo de operaciones programadas, en su ordenación y en el tiempo, a través del Planeamiento Parcial*. Durante la recesión tuvo lugar, como es bien sabido, una fuerte caída de la

---

<sup>4</sup> Vease SEOPAN. Informes Anuales (varios Años 1977-84)

demanda de vivienda y actividad, al tiempo que se produce una erosión de los ingresos reales, lesionados por la tasa de inflación. En el lado de la oferta, la presión sobre los costes derivada del elevado precio del dinero suponía un serio problema a la hora de afrontar altas cargas financieras muy arriesgadas ante un horizonte repleto de incertidumbres. Salvo algunas grandes operaciones que fueron ventajosamente selladas en el periodo de crisis (v.g. Parquesol), la aventura de ejecutar la urbanización de piezas de suelo de alguna magnitud parecía realmente impensable, al menos como práctica generalizada. De ahí que el salto experimentado en 1987 en las promociones desarrolladas en el marco del Plan Parcial refleje con claridad la importancia del cambio en el panorama económico del sector.

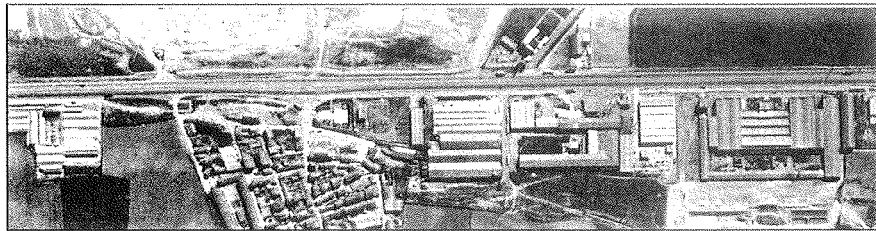
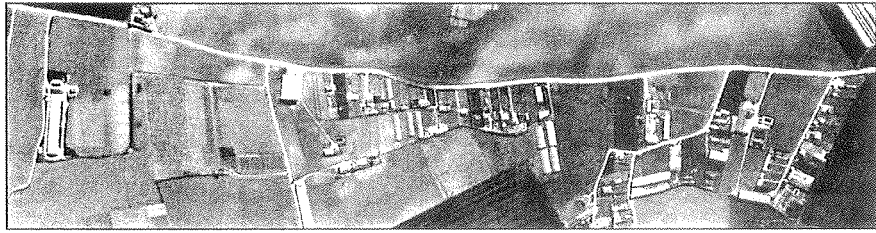
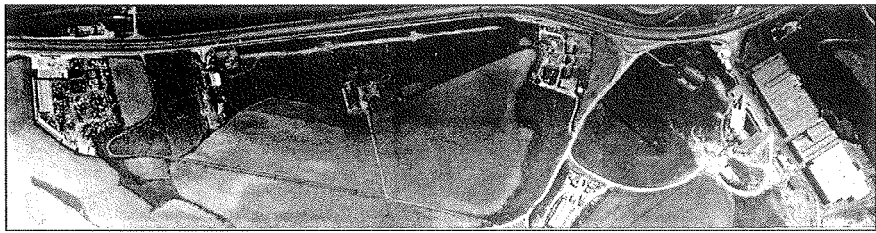
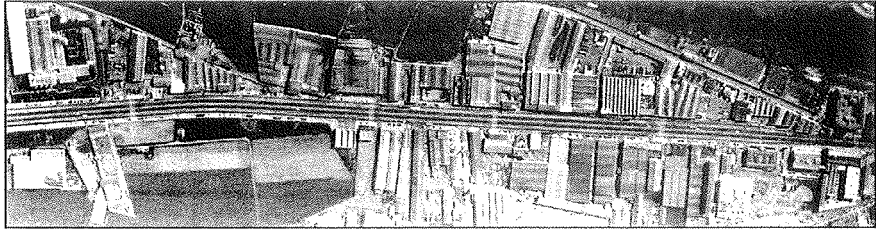
La segunda consideración alude, por su parte, al *incremento de la demanda de licencias de construcción de naves industriales y, sobre todo, de promociones regulares de espacio industrial en polígonos*. La oferta de este tipo de suelo, urbanizado y legal, ha sido particularmente rígida en Valladolid, y la reactivación de la economía ha puesto en marcha un considerable incremento en los precios del espacio disponible en polígono, que se ha apoyado en evidentes prácticas especulativas<sup>5</sup>. Ante esta elevación de los precios en el espacio industrial disponible en la capital, la demanda de suelo para pequeñas empresas ha estimulado a algunos Ayuntamientos del entorno de la capital a ofrecer suelo en condiciones ventajosas de precio, aunque con escasas garantías de racionalidad técnica o de calidad en el nivel de los servicios<sup>6</sup>.

La tercera se relaciona, en fin, con el *considerable aumento de la demanda de viviendas en tipologías no tradicionales*. Más concretamente, el crecimiento relativo de la demanda de viviendas unifamiliares, cuya entidad y significación aparece ampliamente subrayada en las Fases previas de este estudio.

---

<sup>5</sup> Vease Fase 2ª. Vol. I (2.6)

<sup>6</sup> Vease Fase 2ª. Vol. III y Anexo (Fichas)



FORMAS DE IMPLANTACION ESPONTANEA SOBRE VIARIO PUBLICO

En cualquier caso, más allá de sus dimensiones cuantitativas y de su aparente fragilidad coyuntural, esta nueva tendencia del reciente proceso edificatorio supone un fenómeno muy significativo dentro de un conjunto de cambios cualitativos relevantes. En efecto, estos cambios tipológicos de la edificación tienen reflejo en las características de una parte del nuevo espacio residencial, pero también han venido acompañadas de una variedad de propuestas de espacio para otras funciones, algunas sumamente novedosas en la ciudad. El interés reside, entre otros aspectos, en la nueva dinámica locacional, de la que se destacan dos rasgos que no son independientes: la diversidad del "campo de juego" en el territorio y la multiplicación de las iniciativas fuera del núcleo de la capital para captar cuotas de nuevo crecimiento.

Conviene, sin embargo, poner de relieve que, junto a los indicios que podrían apuntar a un cambio de ciertas tendencias del crecimiento físico, se mantienen fuertes inercias en otras pautas que son propias del modelo anterior y que todavía dominan los patrones espaciales clásicos del crecimiento urbano. No obstante, frente a lo que sucedía hace solamente una década éstos presentan hoy rasgos de mucha mayor complejidad.

El viejo modelo de crecimiento físico se ha distinguido, entre otros, por tres rasgos primordiales: el primero, por el dominio prácticamente absoluto del municipio de Valladolid en la captación de la expansión física urbana; el segundo, por la continuidad del nuevo crecimiento mediante contacto con las tramas ya edificadas; el tercero, por una propensión de los nuevos crecimientos a ir consolidando una organización casi anular de la forma urbana a partir del casco histórico, matizada en parte por la expansión del Paseo de Zorrilla al Sur, el "tirón" longitudinal de las carreteras nacionales y las barreras del río y el ferrocarril.

En relación con el primer rasgo, hay que señalar que el peso cuantitativo de Valladolid pervive en la absorción de nuevos crecimientos, aunque emergen, como se ha señalado ya, expresivas muestras de una dinámica más dialéctica respecto a otros municipios del entorno, acompañada por la aparición de nuevas formas de ocupación del territorio.

Y, respecto a los otros dos, es preciso reconocer que, tanto el nuevo planeamiento urbanístico como las características de los cinturones y variantes de la red arterial proyectada, constituyen factores decisivos para el sostenimiento del patrón tradicional de crecimiento. Ello comporta la consolidación a largo plazo de una forma urbana dominada por la fortísima gravitación del nuevo crecimiento sobre el centro tradicional, rodeándolo y reforzando de manera sensible la tensión centrípeta sobre éste.

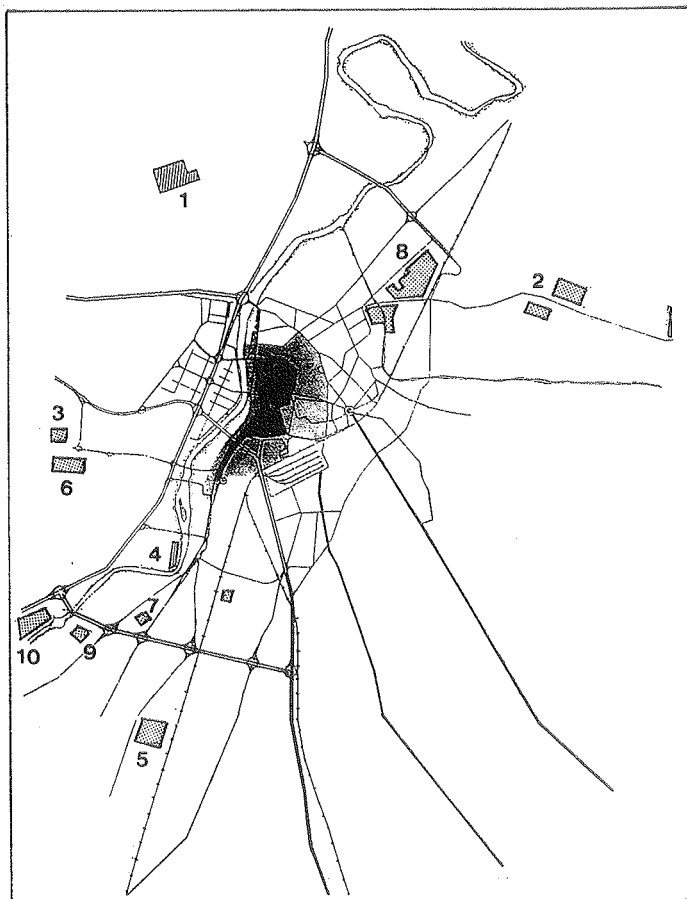
#### **Algunos rasgos significativos de las nuevas tendencias de crecimiento**

Desde una perspectiva locacional, algunas de las tendencias emergentes del nuevo crecimiento territorial están totalmente dominadas por los principios de descentralización y desconcentración de la ciudad de Valladolid. Desde el plano funcional y organizativo de la forma urbana se caracterizan por la aparición de piezas singulares en cuanto a sus particularidades físicas y a su específico destino funcional.





**a) La periferización de piezas singulares y funciones de centralidad.** Se trata de un proceso iniciado hace una década con la localización periférica de una pieza como el gran hipermercado de Continente, que paulatinamente va acentuando la complejidad de los servicios que presta, al tiempo que se consolida el espacio residencial en sus proximidades y se opera una transformación radical de su accesibilidad. Junto a este fenómeno pionero, más significativa es, si cabe, la aparición de algunas iniciativas de descentralización de espacio de oficinas y de otras actividades de servicios más especializadas.

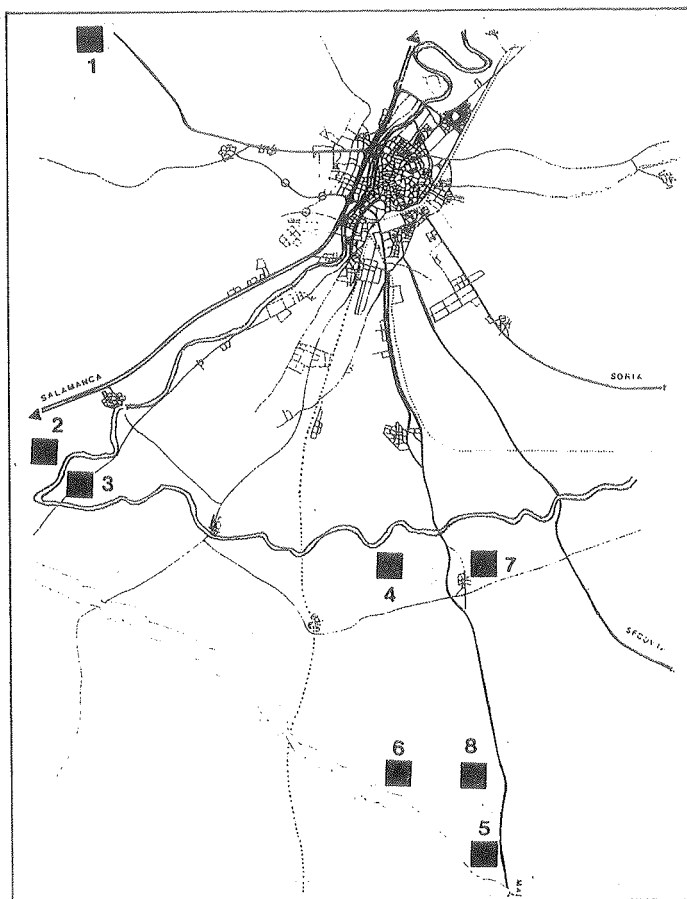
Es preciso subrayar que la mayor parte de estas propuestas son piezas de evidente singularidad física que, en algunos casos, combinan en su interior un complejo de funciones diversas (empresas industriales, oficinas puras, comercio, recreativo).

ALGUNAS OPERACIONES SINGULARES DE CARACTER DEPORTIVO, LUDICO, CULTURAL, ETC., EN LAS PERIFERIAS







PRIMERA PERIFERIA DE LA CAPITAL

-  1 - 5 Deportivo
-  6 - 7 Comercial
-  8 - 9 Cultural
-  10 Productivo



BORDES EXTERNOS DE LA AGLOMERACION

-  1 - 5 Deportivo
-  6 Cultural
-  7 Lúdico
-  8 Productivo

Esta singularidad no menoscaba, por supuesto, la capacidad potencial de muchas de ellas para organizar y estructurar física y funcionalmente el territorio e incluso de estimular la formación de enclaves de actividad en su entorno más inmediato. En ello estriba, precisamente, la consideración que aquí se hace de su potencialidad y su significado como contrapunto de las tendencias centralizadoras que la ciudad ha seguido con exclusividad hasta ahora.

**b) El "salto al campo" de la vivienda permanente y una "lógica borrosa" para la organización del nuevo espacio residencial.** Desde tiempo atrás parte del entorno de Valladolid ha constituido un ámbito de desarrollo y ubicación de segundas residencias para la población de la capital. Ello ha estado favorecido por las características de calidad ambiental de las áreas de regadío y de pinar que se extienden en el arco Suroeste-Sureste, así como por la influencia sobre este paisaje de los cursos del Río Duero y del Pisuerga, al Sur de la capital. Los municipios de Tudela de Duero, Aldeamayor, Boecillo, Viana de Cega y Simancas han capitalizado, sobre todos los demás, estas tendencias.

La creciente disponibilidad de vehículo privado entre la población, y el acortamiento de la relación "tiempo-distancia" por la notable mejora de las infraestructuras viarias, han contribuido, progresivamente, a hacer viable la posibilidad de transformar parte de este espacio de segunda vivienda en vivienda permanente en los últimos años. Este fenómeno permite valorar dos aspectos de interesantes implicaciones cara al futuro.

El primero es el hecho mismo del "salto al campo", más allá de las tramas edificadas de la ciudad o de los núcleos rurales y fuera de su contacto inmediato. Ello está consiguiendo configurar un tipo de localización residencial que hasta ahora se encontraba fuera de los circuitos de la oferta en el mercado de vivienda permanente en Valladolid.

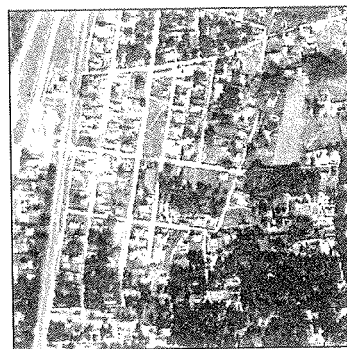
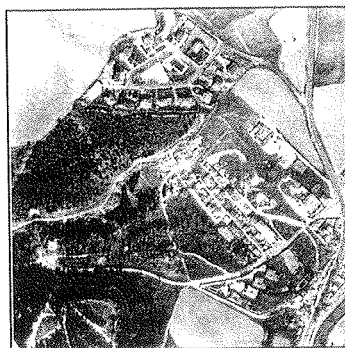
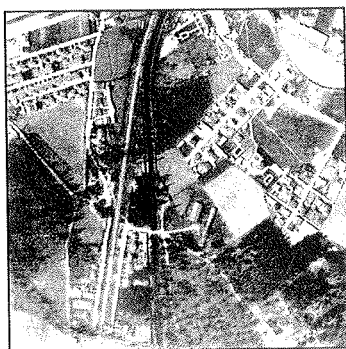
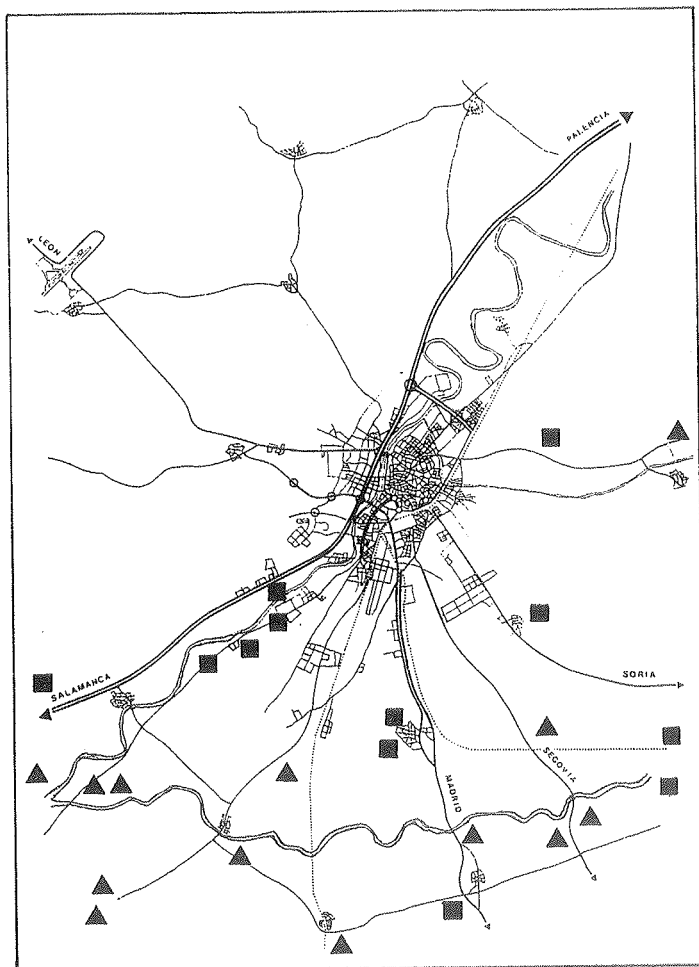
El segundo es la ruptura con los modelos tipológicos de los recientes espacios residenciales de densidad media (mezclas de viviendas plurifamiliares de nuevo tipo y de unifamiliares adosadas) y una organización interior sujeta a rígidas



Las tendencias a una suburbanización del espacio residencial permanente, transformando antiguas segundas viviendas o creando "ad hoc" nuevas primeras residencias suburbanas, revela la búsqueda de formas de hábitat fuera de la compacta masificación y la elevada densidad de la ciudad tradicional.

El "salto al campo" del espacio residencial permanente (ejecutado, proyectado y en ejecución).

- Residencial permanente y mixto
- ▲ Segunda residencia



geometrías de trazado y composición de sus elementos. La relativa libertad del trazado de algunos ámbitos de residencia secundaria -en buena medida producidos al margen de la legalidad urbanística- y el mayor esponjamiento de los espacios edificados, en profusa imbricación con algunos elementos de un medio natural de gran calidad (arbolado de ribera, pinares, cursos de agua, etc), constituyen factores de una lógica distinta a la habitual en la organización microterritorial del espacio residencial más profundamente urbano.

A esta especie de "lógica borrosa", en la organización de algunos "nuevos" espacios más exteriores que empiezan a ser residencia permanente -al menos parcialmente-, contribuye la elección de localizaciones más retiradas o "traseras", no directamente apoyadas en la potencia de las vías o carreteras principales. Se forman aquí algunas de las tendencias clásicas que vienen caracterizando, con casi total exclusividad, a los procesos de ocupación "espontánea" del suelo rústico, tanto en el caso de la vivienda como en el de la industria.

Es preciso tener en cuenta que algunos de estos elementos aparecen en la realidad vallisoletana más sugeridos que desarrollados. Por otra parte, no es casual que muchos de ellos sean más bien el resultado de procesos de urbanización ilegal y de ocupaciones del suelo carentes de control urbanístico. Las circunstancias rechazables de este origen, y la presencia de algunos otros posibles impactos críticos que puedan derivarse de este tipo de actuaciones, no deben ser obstáculo para valorar ciertos aspectos formales y organizativos como los antes mencionados, derivados precisamente de la "espontaneidad" del proceso.

c) **La formación de un territorio más interdependiente.** En una perspectiva de conjunto, se detecta el despertar de la capacidad de iniciativa de los que, en otro momento, eran sólo pequeños municipios satélites. Estos ámbitos fueron piezas pasivas de la expansión de Valladolid, sometidos a la "succión" de la capital o utilizados como plataforma para la "exportación" del crecimiento poblacional que la ciudad generaba.

El momento actual empieza a poner de relieve una sustitución de las

tradicionales dependencias territoriales (de todos los municipios periféricos respecto a la capital) por una situación de crecientes interdependencias entre los distintos ámbitos del territorio.

No se trata ya de que ahora no sea significativa la localización en los municipios del entorno de crecimientos de usos o actividades que se originan en el interior de la capital. Lo realmente novedoso es que **también** los pequeños municipios periféricos han empezado a producir sus propias iniciativas, sean residenciales (en Laguna de Duero, Aldeamayor) o industriales (en Santovenia, La Cisterniga, Mojados). Ello significa, sobre todo, su incorporación activa a unos procesos de crecimiento urbano que tienen un **único y ampliado campo de juego**.

Esta percepción del territorio por parte de los agentes permite valorar cada uno de sus ámbitos según sus características diferenciales y su oportunidad, lo que favorece una mayor diversificación de las ofertas, al menos potencialmente. En esta perspectiva, empieza a cobrar un valor especial el problema de las **nuevas periferias**. Unas periferias que ya no pueden entenderse -solamente- como se entendían en el periodo expansivo de la industrialización, por referencia más o menos inmediata al continuo edificado de la capital. Las periferias en este momento constituyen un conjunto mucho más amplio y diverso de soportes territoriales: el borde edificado de la capital, el apoyo en los núcleos rurales, suelos rústicos de variadas características en el tejido y las calidades ambientales y paisajísticas, todo en un contexto de mejores redes de infraestructura y de comunicaciones. Su disponibilidad no solamente es técnica y económicamente viable, sino posible en la medida en que la práctica de los propios agentes urbanos así ha empezado a validarlas.

### **Las tensiones, contradicciones y oportunidades del nuevo crecimiento físico**

La aparición de estos nuevos procesos, que anticipan una nueva realidad en la forma de construcción del territorio y que permiten al tiempo contemplar la

emergencia de un nuevo "artefacto" urbano, por encima y más allá del desarrollo tradicional de la ciudad de Valladolid, no se está produciendo sin serias y ostensibles contradicciones. Aunque bien es cierto que la presencia de tensiones y elementos contradictorios es algo consustancial a la vitalidad de cualquier proceso territorial que comporta transformaciones estructurales de entidad.

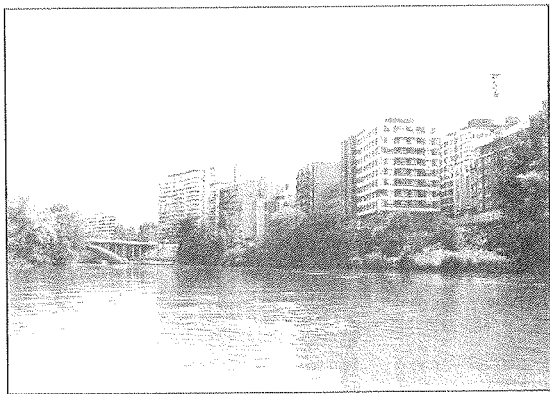
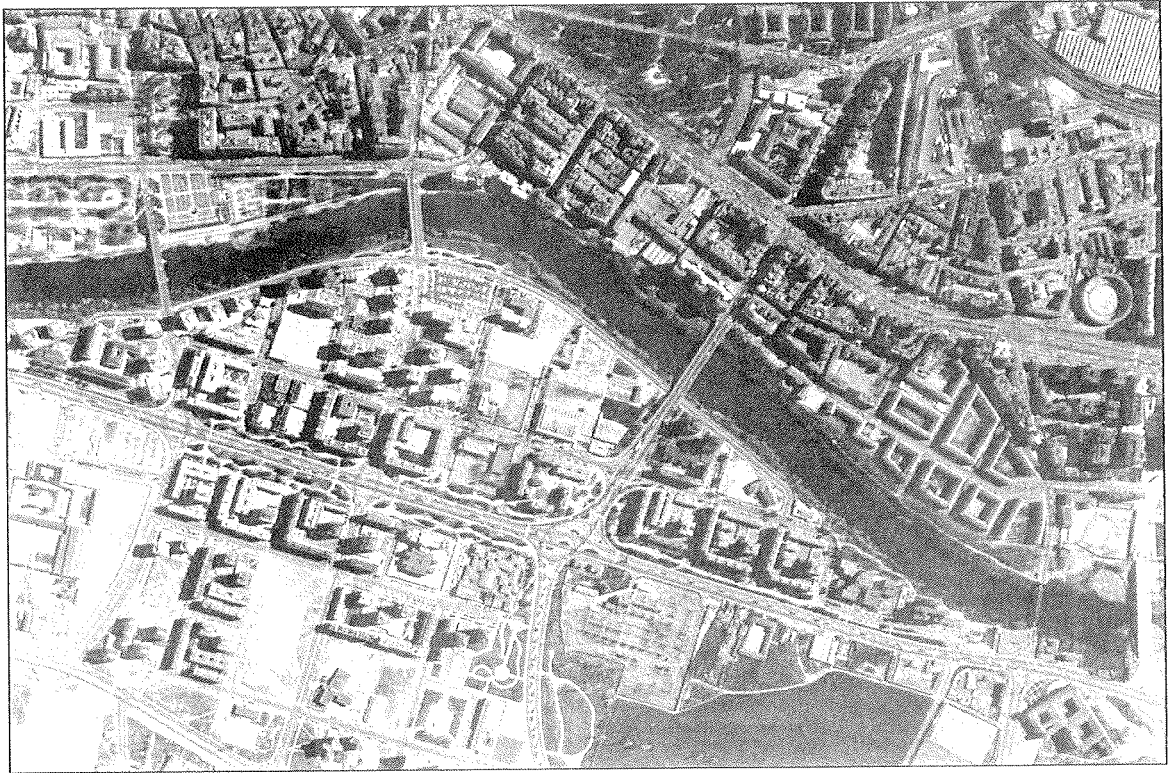
Lo importante es que los rasgos de cambio que se observan apuntan indicios de un nuevo modelo territorial de hecho. Se trata de los elementos de un proceso de reestructuración a medio y largo plazo que, en buena medida, está aún latente y visiblemente dominado todavía por la potencia que tienen las inercias del viejo modelo.

Tres son, a nuestro juicio, los problemas que interesa resaltar aquí, por cuanto constituyen aspectos decisivos a la cuestión de la estructura urbana y a la recomposición de las grandes pautas del crecimiento territorial.

En primer término, el problema que comportan las decisiones sobre los grandes sistemas generales del territorio de Valladolid (construidos o físicos). En segundo lugar, la cuestión de la centralidad y su conflictiva -o más bien contradictoria- dinámica actual. Y, por último, el riesgo que acecha al todavía frágil valor territorial de la "diferencia" observable en la diversidad de las oportunidades y ofertas que empiezan a dibujarse en el ampliado campo de juego del nuevo "artefacto" urbano.

a) **Los problemas de estructuración territorial: el Río usurpado.** En el caso de Valladolid es posible destacar, por encima de otros, dos grandes elementos con capacidad de articular el conjunto del territorio, o significativas partes de éste: el sistema viario y el Río Pisuerga. Desgraciadamente las características del desarrollo urbano anterior, hacen prácticamente irrelevante el papel de los espacios públicos existentes en la ciudad como elementos de un sistema con influencia estructural siquiera en la escala urbana.

A pesar de su potente paso por la ciudad, el Pisuerga no llega a jugar el importante papel de articulación que de ello podría desprenderse. Este colector



EL RIO HA SIDO HISTORICAMENTE TRATADO CON DESIGUAL FORTUNA A SU PASO POR LA CAPITAL

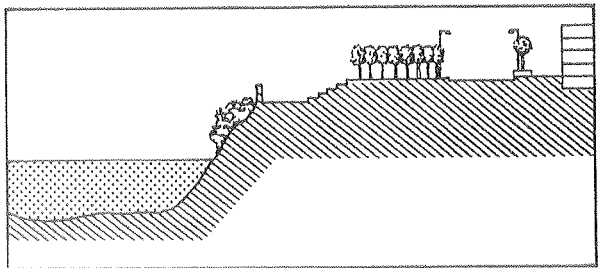
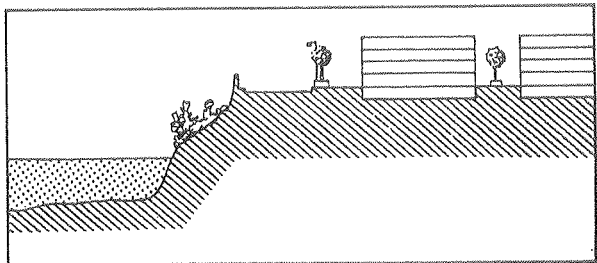
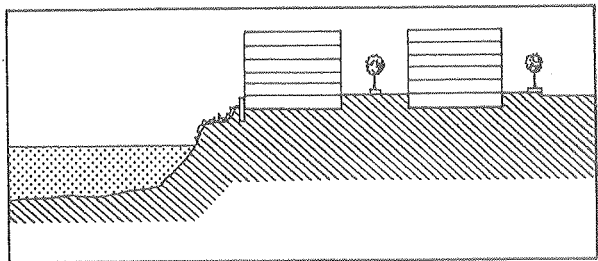
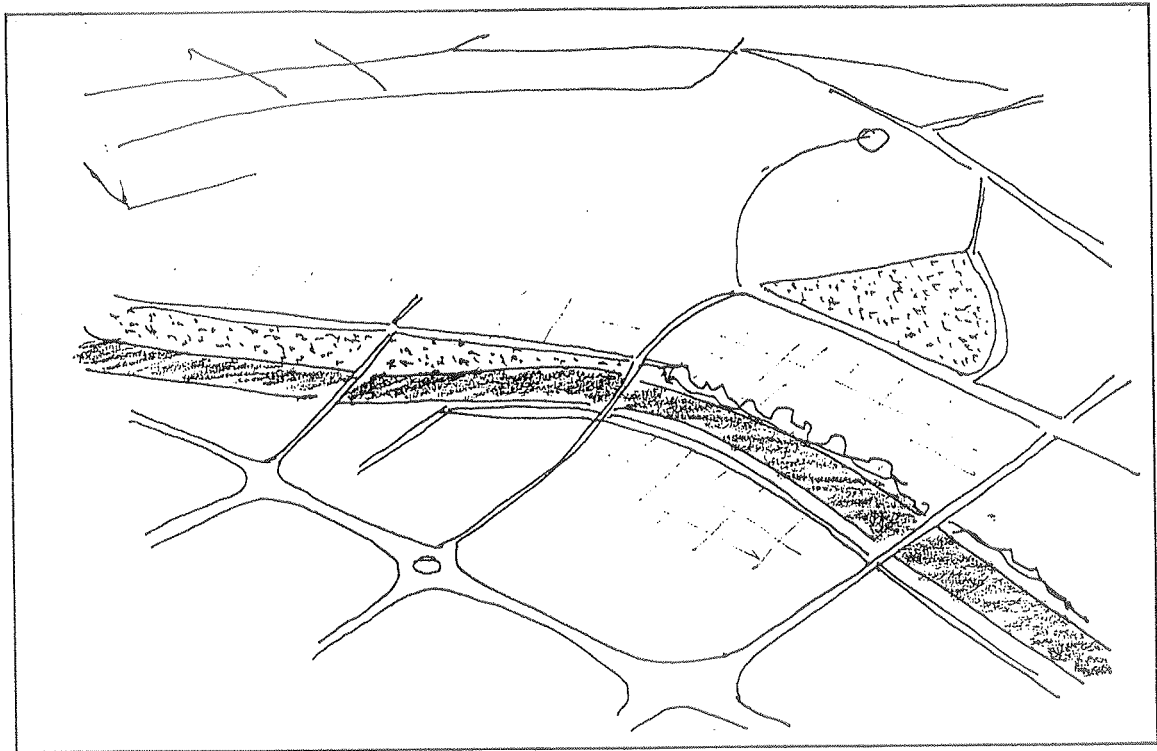
fluvial, que posee unas magníficas condiciones paisajísticas, por su tamaño, su caudal permanente, las características topográficas y la vegetación de sus orillas, desgraciadamente presenta hoy una serie de graves problemas que minimizan, o anulan, sus teóricas posibilidades de estructuración territorial y de factor principal para la valorización de oportunidades de los desarrollos urbanos de la capital y fuera de ella.

De estos problemas quizás el menos preocupante hacia el futuro sea el del elevado nivel de contaminación de sus aguas, pues, reconociendo su alto grado de deterioro ambiental así como las serias dificultades técnicas y elevados costes de recuperación que plantea, se trata de una situación que podría ser reversible y corregida a medio plazo. Por contra, una mayor gravedad encierra la usurpación -en gran parte irreversible- de su papel de gran pieza de enlace y organización general del espacio urbano existente y del que está por producirse.

El crecimiento tradicional de Valladolid se hizo ignorando el Río y el crecimiento más moderno no lo ha tratado mucho mejor. En unos casos ha minimizado su incorporación al espacio público de la ciudad -como en los polígonos de Huerta del Rey y, aguas abajo, de Arturo Eyries - mientras que en otros casos simplemente ha sido sustraído a esta posibilidad de forma prácticamente irreversible.

La desconsideración de estos problemas entraña un evidente riesgo por lo que respecta al -presente y futuro- desarrollo del planeamiento parcial propuesto por los planes generales municipales aguas abajo. Si no existen criterios de ordenación general que vinculen con una visión estructural el tratamiento del Río en aquellos Planes Parciales que afectan -o engloban- a sus márgenes nada puede garantizar el que no vuelvan a repetirse los males históricos señalados.

Aun descartando la posibilidad de que este planeamiento parcial no llegase nunca a "privatizar" -de iure- el Río, queda por ver como es posible que de los criterios individualizados de cada uno de esos planes pueda salir un tratamiento que confiera la unidad que la pieza necesita, que proponga y desarrolle elementos urbanos de nivel suficiente para enlazar y articular adecuadamente los tramos de ciudad que recorre, otorgándole la condición de gran espacio públi



Son interesantes y valiosos los esfuerzos actuales de recuperación y adecuación de los márgenes del Río en el municipio de Valladolid, donde se han producido históricamente algunos problemas casi irreversibles de usurpación de las orillas

co de primer rango que este Río tendría que poseer en Valladolid<sup>7</sup>.

Aguas abajo, fuera ya del municipio de la Capital, los riesgos de un tratamiento inadecuado del Río acechan en la misma medida que en el caso de Valladolid. Ejemplos -entre otros- como la urbanización El Pichón, en Simancas, o el Golf, son sumamente reveladores de esa tendencia a la usurpación progresiva del Río como espacio público, a la par que ponen de manifiesto la urgente necesidad de una consideración específica de este problema con un criterio territorial más amplio, haciéndolo extensivo a la escala del nuevo aglomerado, incluyendo al Duero y al sistema de cursos de agua (arroyos y canales) con alguna significación paisajística y ambiental en el territorio.

**b)El nuevo sistema viario y la estructuración del gran aglomerado urbano.** De la propuesta de la nueva red arterial, dirigida a reconducir el tráfico de paso y la redistribución de las entradas y salidas de la capital, parece que se va a acometer, por el momento, el primer cinturón. Esta propuesta implica, no solamente una obra física de considerable envergadura sino la introducción de un elemento de primerísima importancia para la reestructuración del ámbito territorial que concierne a este trabajo <sup>8</sup>.

Es evidente que la incorporación al Plan General de la capital de esta red ha contribuido a potenciar el modelo radio-concéntrico de la estructura urbana emergente y el carácter anular de los crecimientos futuros <sup>9</sup>. Esta incorporación hace, por tanto, difícil separar la consideración individualizada de la red del conjunto del viario de Valladolid, así como de sus relaciones con el resto de las vías que articulan su entorno territorial.

La principal cuestión estriba en las diferencias de cada uno de estos ámbitos periféricos, de su carácter, sus tensiones -o realidades- de crecimiento, como tam

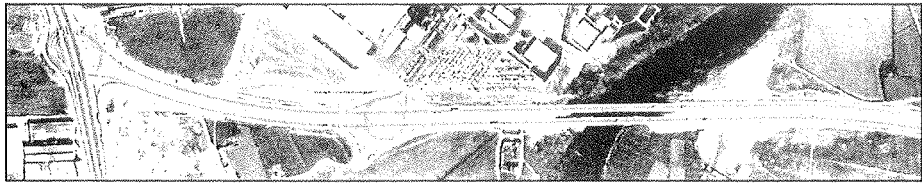
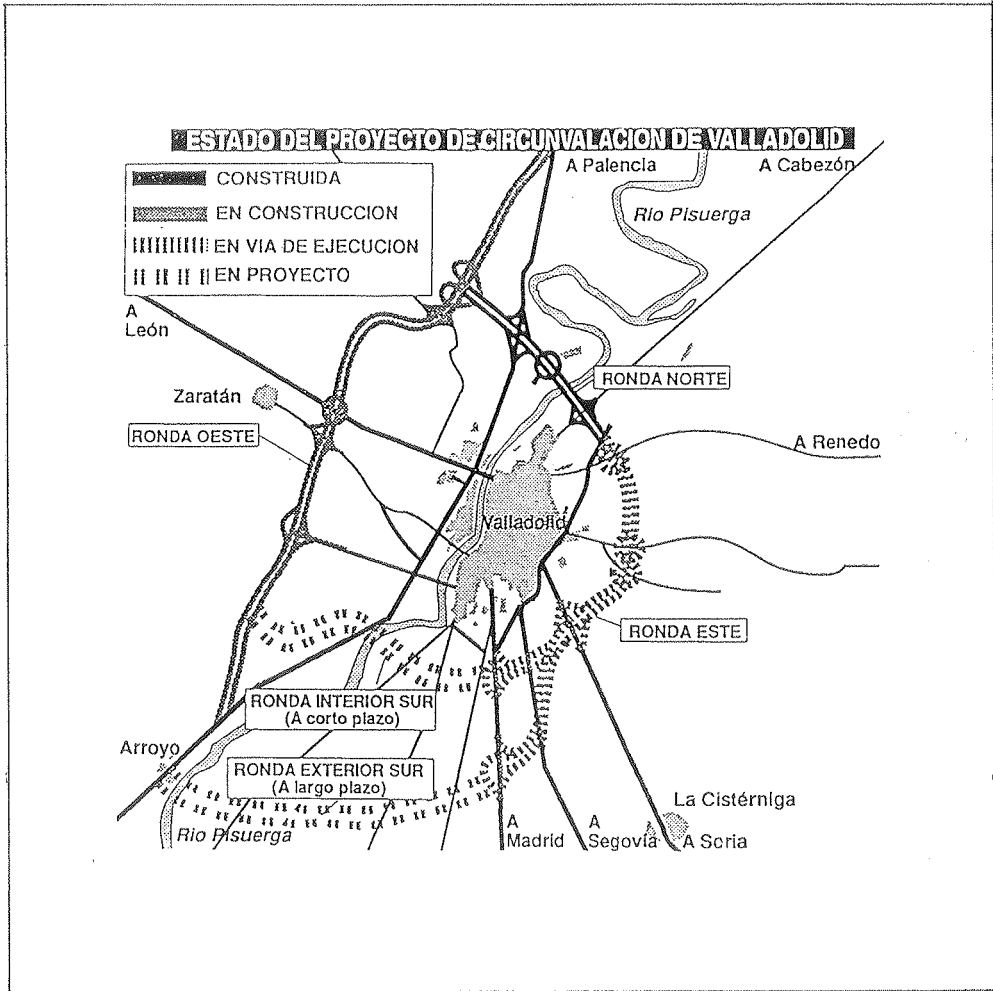
---

<sup>7</sup> Serán cruciales de cara al futuro los desarrollos de los P.P. de Palero, y Camino viejo de Simancas, al tiempo que ya es una realidad el de S. Adrian Sur (Vease Fase 2ª. Vol. III (Anexo)).

<sup>8</sup> Fase 2ª. Vol. III y Anexo (Fichas)

<sup>9</sup> Fase 2ª. Vol II.





poco son iguales los "soportes" territoriales no ocupados que la red ha de atravesar (diferentes viarios comarcales, caminos, suelos cultivados y de valor paisajístico, etc).

En cada una de las periferias de Valladolid -ciudad y municipio exteriores- se plantea una situación distinta que exigiría, seguramente, una decisión específica sobre el carácter y el diseño de estas vías de ronda. En todos los casos existe la necesidad de desarrollar en detalle las reglas y condiciones que garanticen la adecuación urbana (no sólo funcional) de las conexiones, que jerarquicen ordenadamente los movimientos de entrada y salida desde y hacia la vía rápida, que resuelvan las diversas necesidades de los cruces que plantea la red comarcal graduando las relaciones con sus distintas jerarquías, etc.

Dicho de otro modo, el diseño y el paso de la red arterial, una vez consolidada la decisión de su construcción, tendría que ser aquí objeto de una reconsideración con un doble carácter: estructural y microterritorial. Es muy probable que en algunos de sus tramos (como el del Oeste y parte del Norte) se haya llegado tarde para este tipo de reconsideraciones. Sin embargo, la continuación del tramo Norte no construido aún y, por encima de todo, el tramo que recorre el arco Sur, debieran ser objeto de un replanteamiento desde ambos planos o escalas.

En este marco, sería además necesario considerar el engarce entre la ciudad construida, los nuevos crecimientos (Planes Parciales) propuestos por el Plan General y el espacio libre, de gran calidad ambiental, situado al Sur de estas propuestas. Sería igualmente indispensable abordar con claridad y rigor el futuro sobre los límites y las características de la posible urbanización de un territorio tan delicado y valioso, y descifrar unas claves estructurales de todo el conjunto del espacio que resolvieran adecuadamente las relaciones entre la vía de ronda y el edificado que "termina" la ciudad -según el Plan General-, así como la transición de estos elementos hacia ese territorio.

**c) Los problemas de una centralidad agotada.** Mientras Valladolid ha estado manteniendo una dinámica perezosa en el desarrollo del terciario y, en

particular, de las funciones de centralidad, las exigencias de localización y de consumo de espacio edificado de dichas funciones se han resuelto sobre el área central histórica, organizada sobre el sector sur del casco viejo y el Paseo de Zorrilla, a través de la conexión de la Plaza de España y el Campo Grande <sup>10</sup>.

En los últimos años la "constante reforma de Valladolid sobre sí misma", ha tenido una expresión muy precisa en el modo en que este espacio de centralidad ha ido adaptándose progresivamente para acoger las demandas de un desarrollo funcional que, sin ser realmente dramático, sí ha supuesto una presión sobre la ciudad sin precedentes históricos.

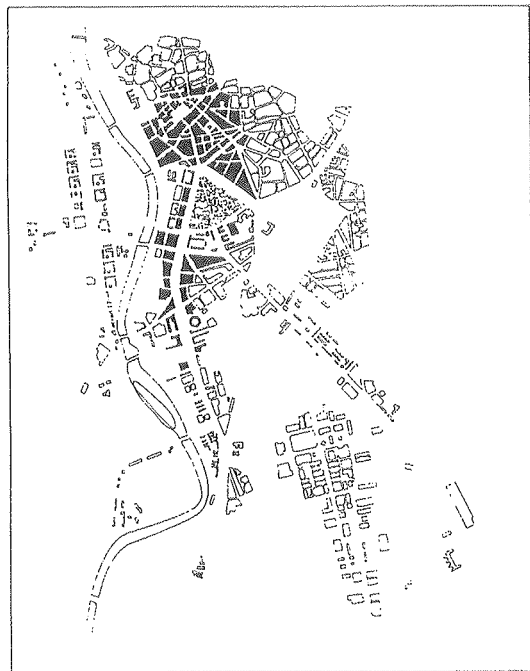
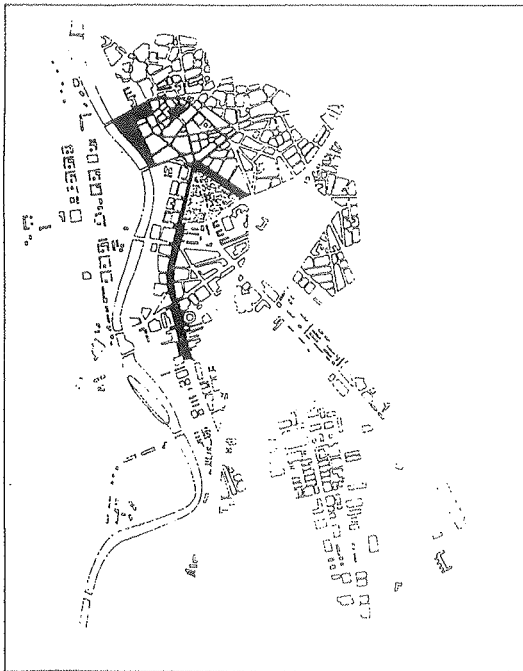
No obstante, en la medida en que una parte considerable de la edificación que se realizó en lo que hoy es este enclave desde el final de los años sesenta y durante el siguiente decenio, fue básicamente destinada a vivienda, las disponibilidades de espacio para oficinas u otras funciones de equipamiento de centralidad, en edificios "ad hoc", era casi inexistente al finalizar dicha década. La satisfacción de estas demandas ha estado supeditada, de un lado, a procesos de reedificación puntual o a la rehabilitación de edificios existentes y, de otro, a la sustitución de espacio de vivienda, en viejos edificios residenciales, por espacio de oficinas y otras funciones de servicios.

La nueva dinámica económica ha puesto al descubierto el grado de agotamiento y la debilidad morfotipológica del enclave de centralidad actual. Como hemos señalado más arriba, la aparición de funciones más modernas, con unos requisitos más especializados en cuanto a localización, tamaño y condiciones de parcela y edificación, ha exigido colonizar nuevos ámbitos sobre el que desarrollarse. Desgraciadamente, el espacio central representativo de la ciudad carecía de posibilidades técnicas o de viabilidad inmediata para acoger a muchas de estas funciones. Solamente la operación de "*El Corte Inglés*" liquidó, prácticamente, las disponibilidades existentes de la ciudad para combinar requisitos de centralidad eficiente con una capacidad de representación de "nivel ciudad" en la trama urbana consolidada. La prolongación del Paseo de Zorrilla había

---

<sup>10</sup> Vease Fase 2ª. Vol. II (IV)

**UN CENTRO HISTORICO COLMATADO Y SIN CAPACIDAD PARA PROPORCIONAR UN ESPACIO ADECUADO A UNA RENOVADA CENTRALIDAD METROPOLITANA**



quedado así bloqueada literalmente al dejarse irresuelto el carácter de la continuidad (física y funcional) de este eje en el Planeamiento General.

Otras disponibilidades teóricas -de futuro-, como los terrenos de la RENFE, nunca se han considerado a estos efectos, al menos con suficiente claridad y voluntad de decisión. La postura local frente a este recurso ha sido siempre demasiado precavida ante las dificultades evidentes de la negociación, el presumible conflicto ciudadano y las razonables incertidumbres que podían suscitarse respecto a los destinos alternativos de este espacio de la ciudad. Actitud posiblemente favorecida porque la zona tampoco fue considerada como una oportunidad para la reestructuración urbana en el Planeamiento, siquiera con las vistas puestas en el largo plazo.

En este difícil contexto, y carente de alternativas con un mayor calado urbano, la opción (implícita) de la política municipal ha sido la de seguir apostando por el centro tradicional. En este sentido habría que entender la propuesta de ampliación del espacio de aparcamiento en estos ámbitos, tanto en espacios colectivos "ad hoc", como el vinculado a la edificación de ciertos nuevos edificios de oficinas que siguen sustituyendo viejas edificaciones industriales o residenciales en el casco histórico <sup>11</sup>. En alguna medida este tipo de operaciones tienden a "estirar" las escasas posibilidades de una zona cuyas deseconomías de congestión y su repercusión inflacionaria en el precio del espacio son más que patentes.

Ahora bien, dentro de este conjunto de problemas es importante hacer especial énfasis en las grandes dificultades que sin duda va a encontrar la ciudad de Valladolid (y, por lo mismo, el nuevo aglomerado que se está configurando) para afrontar el reto del cambio en su modelo urbano desde la triple dimensión- física, económica y funcional- que lo identifica. Se trata del obstáculo que supone esa carencia de alternativas a corto plazo para configurar un espacio nuevo de centralidad, necesario para ir acogiendo -desde ahora- unas funciones en las que tiene que basar buena parte de su dinámica futura.

---

<sup>11</sup> Fase 2ª. Vol III y Fase 3ª. Vol. IV.

De hecho uno de los condicionamientos espaciales del problema estriba en que un nuevo gran escenario de centralidad en Valladolid no puede desarrollarse simplemente como una pieza de bipolaridad respecto al centro tradicional. Pues es obvio que ni las mejores perspectivas de una alta dinámica urbana a largo plazo permiten pensar que la ciudad pudiese aguantar la formación de un enclave de centralidad de gran nivel urbano y, menos aún, espacialmente desconectado del centro actual.

Por más que algunas piezas singulares hayan tenido que saltar al exterior, y que teóricamente pudieran favorecer la génesis de enclaves menores de centralidad periférica, no es concebible en nuestros días que la aglomeración tenga la suficiente fuerza para transformarse en una metrópoli polinucleada. Más aún, cabe pensar que una dispersión de las oportunidades de centralidad en pequeños enclaves sub-urbanos pudiera mediatizar gravemente la posibilidad de conseguir la creación de un espacio central de auténtica representatividad metropolitana, cuya cualidad única en la ciudad reside en el hecho de constituir por sí misma un factor decisivo de revalorización para las funciones que exigen tal requisito de localización urbana.

Admitamos, en suma, que la necesidad de recuperar la centralidad a partir de un ámbito suficientemente conectado con el centro tradicional, rompiendo así el evidente bloqueo a su desarrollo que han impuesto unas formas de crecimiento ignorantes de las carencias de Valladolid en este sentido, constituye hoy uno de los grandes desafíos urbanísticos de la ciudad.

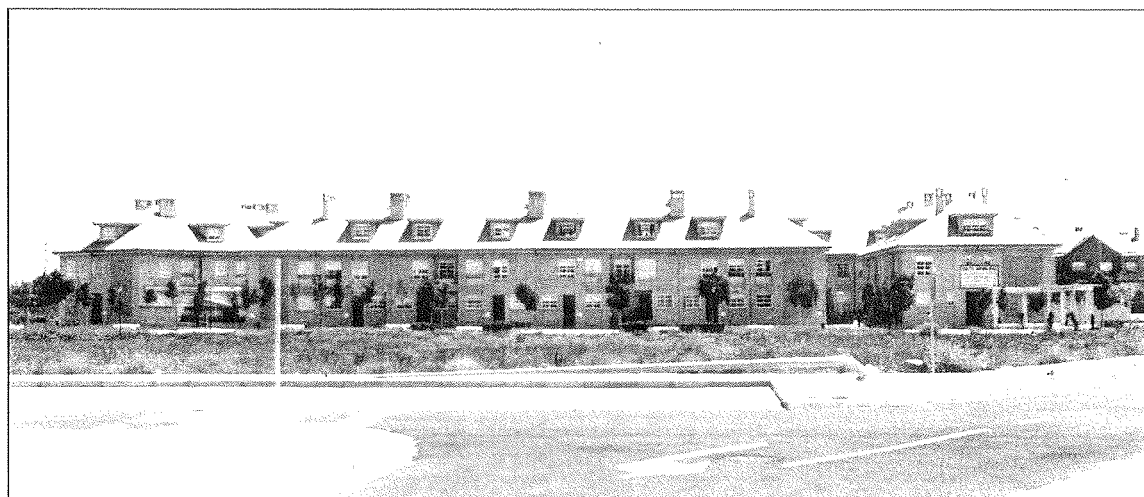
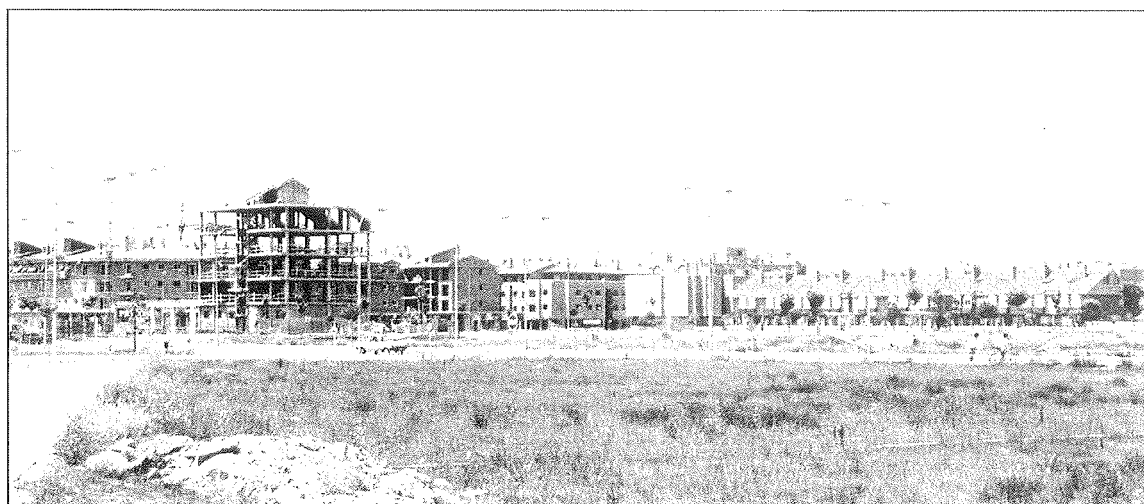
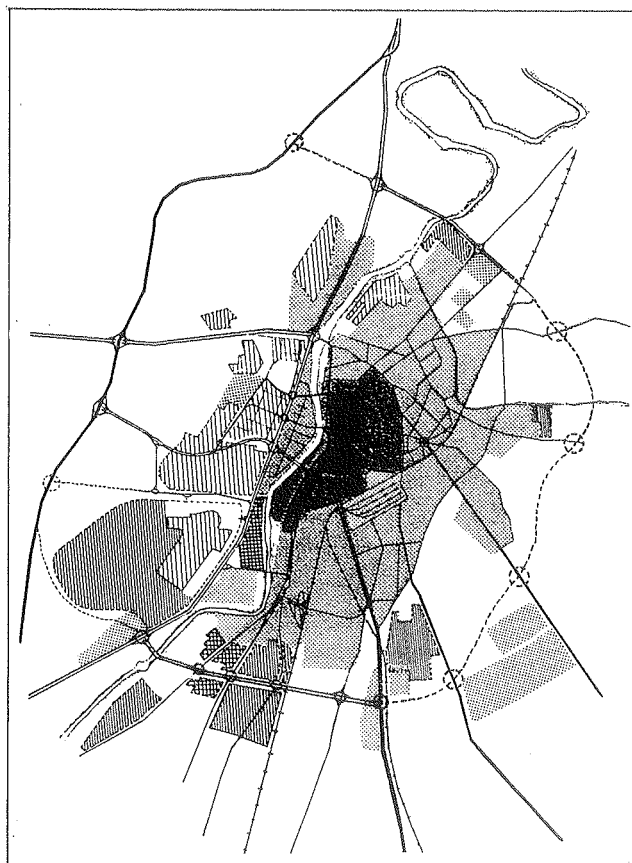
Es éste, en efecto, un reto particularmente crucial porque conlleva la doble e ineludible exigencia de proporcionar al futuro aglomerado una pieza estructural que es imprescindible para resolver el "puzzle" en que actualmente se ha convertido la organización interna de la capital, al tiempo que cimenta una plataforma, hoy inexistente, adecuada como oferta para las nuevas funciones terciarias y de gran equipamiento que la ciudad precisa y para una ampliación del espacio residencial más urbano.

**d) No perder, sino reforzar la diversidad y calidad de las nuevas formas del espacio residencial.** Una de las premisas del desarrollo urbano en ciudades del rango al que consideramos puede aspirar Valladolid, estriba en ir creando o fomentando nuevos atractivos locacionales en las diversas ofertas y oportunidades del espacio urbano. La calidad residencial, junto con la variedad de la oferta de servicios especializados de carácter cultural, y de aquéllos dirigidos a mejorar la calidad de vida de la población, son requisitos que no pueden ser desconsiderados a la hora de repensar el futuro de la ciudad.

El estímulo a la formación de ofertas de hábitats de nuevo tipo, acorde con estas exigencias, es una cuestión de importancia suma. La variedad de iniciativas surgidas en los últimos años en Valladolid ilustra una incuestionable nota de esperanza en este sentido. No obstante, el problema que se plantea es el que, en general, no parece existir una clara conciencia de lo que ello pueda representar para un nuevo aglomerado y, por tanto, de los riesgos que entraña el que la experiencia pueda degenerar en vez de orientarse hacia una depuración de sus condiciones de diversidad y calidad.

Algunos incipientes desarrollos de urbanizaciones en las proximidades de Simancas, o el carácter que puede tomar la vía de ronda son otras amenazas que deben despejarse de inmediato en la zona afectada. Por fortuna, el espacio que se abre para oportunidades del más diverso tipo es sumamente amplio en casi todos los cuadrantes del nuevo aglomerado, aunque bien es cierto que estas oportunidades requieren algún tipo de mecanismo reglado que permita disciplinar las legítimas iniciativas de cada municipio implicado en favor del dinamismo del conjunto, con el propósito de representar el mayor beneficio para todos.

El denso y compacto crecimiento de la capital empieza, en algunos sectores, a quebrar esta persistente tendencia, con nuevas tipologías de espacios residenciales, más abiertos y esponjados.







## **II**

# **ELEMENTOS PARA UN CAMBIO NECESARIO**



# **1. EL JUEGO ENTRE LAS FUNCIONES URBANAS Y EL ESPACIO FISICO DE LA AGLOMERACION: LOS ELEMENTOS DE UNA VISION DE SINTESIS**

---

La década de los años noventa parece identificarse como una etapa crítica y de ajuste para la naciente aglomeración vallisoletana, al coincidir con el estancamiento o atonía del modelo de desarrollo económico impulsor y responsable del anterior proceso de fortísima concentración física y especialización socio-económica del crecimiento urbano.

Lo crítico y preocupante de tal situación estriba, a nuestro juicio, en el hecho de que la estructura territorial emergente podría terminar quebrando el potencial renovador que comporta si no cuenta pronto con el suficiente apoyo de una nueva dinámica de crecimiento económico urbano y unas pocas, pero importantes, decisiones administrativas que lo sustenten con verdadera voluntad de decisión. Esta necesidad se acentúa obviamente en un momento en el que Valladolid tendría que afianzarse competitivamente dentro del grupo de ciudades españolas que, con denuedo, se están preparando activamente para afrontar el nuevo reto europeo. Más aún, ello se complica por la presente coyuntura recesiva y el incierto horizonte para cualquier perspectiva de relanzamiento económico.

El diagnóstico realizado ha puesto de relieve las relaciones entre ciertos procesos económicos y decisiones institucionales pasadas así como la formación histórica de unas estructuras físicas urbanas, cuyas inercias arrojan hoy algunas luces y

bastantes sombras en relación con el futuro de la nueva aglomeración. En esta situación, la reconocida necesidad de abordar la reestructuración de la economía y las funciones urbanas no puede considerarse al margen de una imprescindible recomposición de esas estructuras físicas del territorio. Un territorio que hoy no puede pensarse solamente -en este contexto- sobre la base del municipio de Valladolid y que debe contar con, al menos, la norma relativa a los términos que lo circundan.

En consecuencia, se rechaza radicalmente aquí la tradicional segregación "sectorial" con que suelen plantearse -y abordarse- tanto los problemas de la economía urbana como los referentes a la construcción o reorganización de las funciones, estructuras y elementos del espacio físico de la ciudad. Una ignorancia mutua que se da tanto en el plano teórico y conceptual como en el diseño de las políticas o medidas de intervención.

Desestimando asimismo las concepciones totalizadoras, y hoy plenamente obsoletas, sobre la "ordenación del territorio" de décadas anteriores, la tesis sostenida en este trabajo es, no obstante, que la obsesiva y cerrada "sectorialización" de los diagnósticos y de las propuestas, que casi nunca beneficia las políticas de desarrollo urbano, sería decididamente perjudicial y negativa en el que aquí se trata. En otras palabras, el imprescindible salto hacia adelante, la recuperación del tiempo perdido en la carrera por relanzar la nueva metrópoli, pasa en Valladolid por encontrar el tipo de medidas que, habiendo leído e interpretado el territorio de una forma distinta, sean capaces de galvanizar las sinergias posibles entre el desarrollo y recomposición de las estructuras físicas y las infraestructuras urbanas así como la puesta en marcha de una dinámica económica propia de una metrópoli industrial madura, al tiempo que renovada y con proyección de futuro.

Del mismo modo se arguye aquí que, si al diseñar posibles soluciones futuras, no se tiene en cuenta este tipo de apreciación sintética (territorial-sectorial) del problema se podría terminar, definitivamente, con la oportunidad que aún existe de consolidar a medio plazo una metrópoli competitiva. El futuro de la naciente aglomeración de Valladolid quedaría, de esta manera, convertido en un

convencional problema de crecimiento de una población provinciana, descolgada de las corrientes dinamizadoras presentes en este umbral que representa la integración española en el marco europeo.

La idea en que se apoya el argumento expuesto a continuación es bien precisa:

El carácter de metrópoli regional que empieza a dibujarse en Valladolid, se asocia con *la ineludible necesidad de expandir y madurar una economía de servicios*, que es todavía francamente débil, y no solamente desde el plano de las empresas sino del consumo de la población. Los requisitos de modernización y diversificación de su significativa base industrial, auténtico e inexcusable motor del crecimiento, y la satisfacción de nuevas necesidades de su estructura social refuerzan esa necesidad de modificar cuantitativamente y, sobre todo, cualitativamente la actual estructura de los servicios.

Sin embargo, los problemas para poner en marcha esta nueva dinámica en la economía urbana no solamente estriban en las dificultades inherentes a las presentes estructuras e instituciones económicas locales, en sus reservas y cautelas o en las inercias o lastres que éstas hayan ido creando y acumulando con el tiempo. Se argumenta aquí que, además de esas dificultades, existen a un tiempo factores de naturaleza territorial que ponen serias barreras para desencadenar, con la fuerza necesaria, una nueva economía de servicios, y que su permanencia podría mediatizar o entorpecer cualquier impulso estimulador del futuro crecimiento metropolitano. Más aún, los obstáculos provocados por este tipo de factores podrían ser de tal envergadura que los esfuerzos de unas políticas estrictamente "sectoriales" (económicas, sociales, funcionales) difícilmente llegarían a optimizar su rendimiento, independientemente de lo bien concebidas e instrumentadas que éstas estuvieran.

En nuestra opinión, estos factores territoriales, capaces de crear potenciales bloqueos a un sector servicios altamente dinámico y fuerte, o a una equilibrada diversificación industrial, se encuentran situados en dos grandes planos: En el de la *escala inter-urbana*, como consecuencia de la deficiente conectividad inter-territorial de la metrópoli, y en el de la *escala interna a la aglomeración urbana*

*misma*, derivados de las graves carencias estructurales del soporte físico para recibir, competitivamente, el asentamiento de unas nuevas funciones que hoy exigen de una ciudad algo más que ofertas de suelos periféricos vacantes y potentes sino elementales y debidamente acondicionadas infraestructuras básicas.

De ahí que el salto hacia adelante de la ciudad de Valladolid reclame, ciertamente, una imaginativa y coordinada acción - privada y pública- en el plano sectorial, capaz de vertebrarse sobre diversos frentes tecnológicos y en función de las pautas de relanzamiento abordadas por las instituciones económicas y sociales existentes, a la par que exige una activa estrategia pública de captación de iniciativas empresariales externas a la metrópoli. Sin embargo, todo esto, que es condición tan necesaria como ineludible, sería completamente insuficiente, y tal vez abocado al fracaso, si se plantea al margen de las implicaciones de los problemas del actual espacio físico urbano, y de los requisitos que demandan de éste las nuevas funciones y empresas que tendrían que ser motores del crecimiento de la aglomeración en el momento presente.

Una consecuencia que de ello se extrae aquí es la necesidad imperiosa de que las medidas públicas que se puedan proponer desde los diversos frentes, sectoriales y territoriales, cuenten con, al menos, un referente básico común para intervenir con eficiencia. Un marco que ayude, en cada momento, a una adecuada selección de las prioridades de acción, y propicie un diseño territorialmente consistente de esas medidas. Dicho de otro modo, que evite los peligros de una concepción puramente "sectorial" y ensimismada, por más que la responsabilidad surgida de la instrumentación y ejecución de cada una de ellas, recaiga luego en instancias administrativas autónomas e independientes entre sí.

Este Documento considera los tipos de medidas aplicables a la resolución de las problemáticas detectadas y minuciosamente analizadas en el Trabajo-Base sobre el que se apoya, y que aquí se resumen sucintamente. No obstante, es necesario puntualizar que, por razones de espacio, no pretende profundizar en el detalle de estas medidas, aun cuando discuta, a modo de ilustración y ejemplo

clarificador, algunos de sus posibles contenidos.

Somos perfectamente conscientes de que el presente Documento estaría situado en la hipotética "línea de salida" de un largo proceso de trabajo. Siendo consecuentes con el sentido último del Estudio <sup>12</sup>, su misión es la de poner sobre la mesa una visión del problema de la emergente aglomeración vallisoletana y con ello abrir una discusión sobre el carácter de las soluciones requeridas y sus implicaciones, con el propósito de que la sociedad afectada adopte una posición clara sobre un proceso de acción pública que necesariamente habrá de tener sus resultados en el medio y el largo plazo.

En este contexto, dar aquí soluciones territorialmente delimitadas y de precisos contenidos, como suele hacerse desde los planes urbanísticos convencionales, no sólo sería metodológicamente erróneo sino perfectamente estéril y banal en la práctica. La fórmula "propositiva" que se ha preferido es la de señalar más la naturaleza y el "ámbito" que los contenidos o los límites precisos del espacio de las posibles medidas que se sugieren, ilustrando, con ejemplos relevantes al caso, políticas propuestas o proyectos llevados a cabo en otros lugares, bien con propósitos similares a los que aquí se hace referencia, bien con resultados aproximados a los que sería deseable alcanzar en Valladolid.

**Ampliar, diversificar, pero, sobre todo, cualificar la oferta de servicios**

El resultado -y en buena parte también el origen- del crecimiento de unas economías industriales avanzadas, que son cada vez más abiertas e interdependientes, está hoy asociado, en una medida nada desdeñable, a un aumento en la demanda global de servicios y, en particular, a un cierto tipo de subvenciones y funciones específicas de uso del sector. Esta demanda de servicios, su potencialmente alcista contribución al producto interior y al empleo, está relacionada, en parte, con el incremento en la productividad de la industria y con la eficiencia del ciclo productivo a la que algunas de estas funciones

---

<sup>12</sup> Véase el Documento de propuesta de Metodología



contribuyen, mejorando la "fluidez" entre los niveles de producción y los de la demanda general de consumo en la sociedad, y ayudando con ello a paliar cierto tipo de desajustes -cíclicos- entre ambas esferas de la producción a lo largo del tiempo.

Una crítica cualidad espacial de muchas de las actividades terciarias ha sido la de su elevada "necesidad" de concentración territorial, mantenida a veces en el tiempo por la comparativa rigidez e inercia histórica de algunos de los factores territoriales y funcionales que han determinado dicha concentración. Ciertamente, no todas ellas presentan hoy la misma exigencia de concentración en el espacio, ni tampoco han ido relajándola en la misma medida a lo largo del tiempo.

En todo caso, la relativa mayor flexibilidad actual de las condiciones de localización de muchas de las funciones terciarias más dinámicas, unidas al crecimiento actual de las economías avanzadas, sigue fuertemente vinculada al mantenimiento de severos requisitos de accesibilidad o conectividad en el espacio geográfico. Lo cual es obvio, aunque estas nociones de accesibilidad cobren, a veces expresiones muy distintas de las tradicionales.

Por lo que respecta a Valladolid, ni su posición urbana en la región, ni la importancia de su base industrial tienen una adecuada correspondencia con el nivel agregado y la estructura del complejo formado por las actividades terciarias. Parece claro que la posibilidad de robustecer esa posición regional, favorecida por el hecho de la capitalidad, por el tamaño relativo de su población y de su actividad social y económica, proporcionaría elementos suficientes para diseñar toda una estrategia de acción pública encaminada a ampliar, diversificar y cualificar un potente sector terciario, algunas de cuyas ramas deberían quizás situarse entre los sectores líderes de la economía local.

El salto de Valladolid, consistente en evolucionar de una ciudad industrial provinciana a una dinámica metrópoli regional intermedia, parece reclamar, una razonable concentración de la atención en esta línea. Desde el plano más estrictamente sectorial no está claro que pueda producirse, a corto plazo, el

crecimiento "espontáneo" -no inducido- de un conjunto de funciones terciarias que se caracterizan hoy por su selectividad locacional y por la fuerte competencia existente para su captación en el territorio. La creciente conciencia de muchas autoridades regionales y locales españolas, y de otros países, acerca de la importancia de atraer hacia sus territorios y ciudades más importantes, a empresas especializadas en funciones punteras de servicios -a la producción y al consumo-, supone hoy una dificultad añadida al reto de contrarrestar la comparativa "escasez" de la oferta vallisoletana y de ampliar su diversidad y su indispensable cualificación.

Es obvio que las características de algunas de estas funciones más punteras están ligadas a un tipo y unos tamaños de demanda que favorecen su ubicación en las más grandes e importantes aglomeraciones nacionales e internacionales, lo que plantea, en principio, problemas cuando se trata de considerar su posible implantación en ciudades o aglomeraciones medias, fuera de espacios geográficos de elevada centralidad en esas escalas territoriales.

La desfavorable relación actual entre los niveles de empleo en el sector servicios vallisoletano y en la industria, o el tamaño de la población a la que tiene que servir, comparativamente con la situación de otras grandes ciudades españolas, sugiere enseguida la importancia de su ampliación en términos agregados. Otra cuestión es, sin embargo, hasta qué punto es posible que esa ampliación afecte a los segmentos más especializados y dinámicos de la oferta. Esto plantea, efectivamente, una cuestión acerca del tamaño y características de la demanda territorial interna y externa a la aglomeración que sería necesaria para justificar su localización en la zona, pero también respecto al posible efecto de contención a esta implantación que suponen las facilidades existentes para que determinadas necesidades de servicios locales sean bien cubiertas por la oferta ya existente y localizada fuera, concretamente, y sobre todo, en Madrid.

En principio, el mercado interno -de la aglomeración- no sólo es comparativamente pequeño, sino que también podría estar, al menos temporalmente, afectado a la baja por comportamientos de "subconsumo" de ciertos servicios, a causa de la precariedad histórica del sector y de la escasa agresión

vidad de la oferta local. Por otra parte, el efecto de los cambios en la relación "distancia-tiempo" que se han venido produciendo en los últimos años respecto a la capital del Estado, y el poderoso crecimiento de la oferta especializada en esta metrópoli, también podrían estar resultando un decisivo factor de bloqueo al crecimiento y diversificación interior de la oferta local de ciertas funciones terciarias.

En realidad podría pensarse en una cierta circularidad en parte del problema, que presentaría así una situación de difícil ruptura: Las reducidas posibilidades de crecimiento del mercado interno dificultarían el asentamiento de nuevas funciones, pero la ausencia de una inyección de nueva actividad podría estar, a su vez, conteniendo la posibilidad de expansión interior. En última instancia, Madrid estaría actuando -territorialmente- como válvula de escape para frenar los incrementos en las demandas internas, impidiendo que fuesen creando unas progresivas necesidades capaces de llegar a favorecer una eventual atracción de actividad a la zona.

Dejando aparte esta esquemática (y difícilmente contrastable) figuración, la gran cuestión de fondo que subyace a lo que se discute en este Documento, se basa en abordar, en primer término, si Valladolid se encuentra, razonablemente, en condiciones idóneas para ampliar, diversificar y, sobre todo, cualificar su base de servicios en las presentes circunstancias, para después plantear hasta qué punto estas potencialidades teóricas pueden llegar a convertirse en un factor de reestructuración susceptible de alumbrar el despegue de una nueva dinámica de crecimiento local.

Mientras que la segunda parte de esa cuestión no puede ser objeto de una respuesta rotunda -cualquiera que fuese su sentido- sin una consideración más rigurosa y específica del problema, lo que no es la finalidad de este trabajo, sí podría lanzar desde aquí una afirmación, reconocidamente polémica, de que, bajo determinadas condiciones, Valladolid sí podría introducir algunos significativos elementos de cambio en la actual oferta de su dotación terciaria, siquiera como puntas de lanza para la puesta en práctica de una estrategia de mayor alcance que tendría que estar cuidadosamente diseñada y seguida con persistencia.

En principio, parece que la mejora -la *cualificación*- de la oferta de servicios de Valladolid podría, probablemente, iniciarse más fácilmente en el segmento de ciertos segmentos funcionales relacionados con el consumo de la población. Al menos de una forma más rotunda y agresiva, de partida, que en lo que se refiere a ciertos servicios a la producción.

Con independencia de los problemas estructurales detectados en epígrafes básicos de la economía vallisoletana, es preciso admitir que durante los últimos años ha existido un indudable desarrollo en el nivel y calidad de los servicios urbanos que aparece vinculado, en gran medida, a cambios en pautas y niveles de consumo de la población. Lo más interesante no sería tanto el volumen de estos desarrollos sino su *naturaleza*, en la medida en que ello pudiera ser un reflejo del despertar de nuevas demandas -y aspiraciones- latentes o completamente nuevas en la población, incluso más allá de las mejoras alcanzadas en los niveles reales de ingresos y su distribución.

Durante más de un decenio las transformaciones en los comportamientos de la sociedad española han tenido una expresión particularmente notable en la asimilación de mutaciones muy significativas en las pautas de consumo, no sólo -o quizás no tanto- en lo que supondrían modificaciones cuantitativas en las tendencias como en las características cualitativas de los productos ofertados.

Uno de los segmentos de la demanda que han revestido un comportamiento más explosivo -y que mantienen aún un formidable potencial- en las sociedades industriales avanzadas, y en la española en particular, es el que abarca un conjunto de aspectos y variables que suponen la introducción de mejoras en la calidad de vida -individual y colectiva- y la apertura de los horizontes de oportunidad social para la población, que eran prácticamente inexistentes o bastante más reducidos en las décadas previas a 1980.

Es decir, la ampliación de las posibilidades del uso del tiempo libre, la valoración de las ventajas de la extensión de los conocimientos y de la educación en general, la aparición y difusión de nuevos productos, actividades y oportunidades para la satisfacción individual o familiar de las aspiraciones personales, o para la mejora

de la posición social (aunque a veces puedan haber sido más ilusorias que reales), han estado efectivamente propulsadas no sólo -o no tanto- por cambios en la oferta del mercado y la creciente internacionalización de corriente de ideas, mensajes o posibilidades, sino, de una forma muy concreta, por los efectos de un nuevo y agresivo agente, creador de nuevas ofertas, hasta entonces casi desconocido en la sociedad española. Nos referimos obviamente al sector público local, hoy representado por los nuevos Ayuntamientos y por las Comunidades Autónomas, al compás de su creciente poder decisional a este respecto.

No se ha hecho, seguramente, todavía una valoración suficientemente detallada y objetiva de lo que ha significado, en el cambio de las pautas de comportamientos de una gran parte de la sociedad urbana, la vigorosa -diríamos casi enfebrecida- irrupción de los "nuevos" agentes locales, propiciada por la democratización de la vida pública y la nueva organización territorial del Estado. Con independencia de los móviles, o de la mayor o menor racionalidad -económica y social- del gasto público efectuado en la creación de una nueva oferta de servicios e infraestructuras locales, sus resultados constituyen, en general una aportación nada desdeñable a la oferta de servicios públicos sin precedentes en España, tanto por su nivel cuantitativo como por sus características cualitativas y por su comparativa apertura a amplios estratos sociales.

En todo caso esta nueva dinámica propiciada por la acción de un tipo de agente que tiene la específica posibilidad de sustraerse al comportamiento económico impuesto por una estricta lógica de mercado, ha sido también particularmente intensa durante los últimos años en otros países avanzados, donde los estatutos y capacidades de actuación de las autoridades locales poseen una más larga tradición y experiencia.

Conviene, en efecto, subrayar que una parte significativa de la reciente dinámica competitiva desatada en el plano de las ciudades y regiones europeas ha estado sustentada en una creciente convicción, por parte de los sectores públicos locales, de que sus responsabilidades podían traducirse en un papel mucho más activo y con resultados más eficaces en materia de desarrollo local de lo que resultaría de asumir pasivamente su dependencia de la política redistributiva del Estado

como la única -o principal- fuente de la dinámica económica territorial <sup>13</sup>.

Conforme a este planteamiento se quiere poner aquí de relieve las potencialidades de los sectores públicos, municipales y regionales, para expandir, o crear cualificados segmentos de la oferta de servicios de consumo colectivo que aún son escasos (o simplemente inexistentes) en una metrópoli regional emergente como Valladolid.

Sería, desde luego, pretencioso, y escasamente operativo a partir de un Documento como éste, tratar de identificar las necesidades que podrían hoy ser satisfechas o "creadas" en este sentido, aunque sí se recomienda la consideración de propuestas, objetivos y mecanismos de actuación como los que han llevado a muchas autoridades locales a crear nuevas ofertas de nivel ciudad o metropolitano en la esfera de los recursos culturales, lúdicos, y educativos. Se trata de ofertas dirigidas no tanto a resolver las necesidades básicas inmediatas como a ampliar el marco de la oportunidad social mediante el estímulo de nuevas formas de uso del tiempo libre de diversos grupos sociales, no sólo de una ciudad concreta, sino con un alcance metropolitano o, a veces, decididamente regional, supra-regional e incluso nacional.

Y así los Museos de la Ciencia o de la Naturaleza, los centros de exhibición educativa a través de nuevas tecnologías audiovisuales y otras, que mantienen un sistema permanente de variadas exposiciones y actividad cultural, la creación de centros de reunión multipropósito, que facilitan la presentación y difusión de información e ideas y que, funcionando de una manera eficaz y continuada, permiten conectar con cuestiones e inquietudes presentes en las sociedades urbanas actuales, etc, son hoy "productos maduros", de resultados ampliamente experimentados y de eficacia comprobada. La expansión de diversas formas de cultura que extienden a nuevos sectores de población producto y oportunidades que fueron en otro momento patrimonio de "élites cerradas" (exhibiciones especializadas y temáticas de artes plásticas, la difusión del fenómeno de la

---

<sup>13</sup> Ejemplos recientes de esta nueva actitud en España y el extranjero se han recogido en los Vol. III y IV. Fase 4ª del trabajo.

ópera, el teatro, las artes audiovisuales y los diversos géneros musicales, la profusión de los congresos, reuniones y jornadas de todo tipo, etc.) constituyen, en fin, fórmulas crecientemente asociadas al dinamismo de las ciudades.

Convertir la nueva aglomeración metropolitana en una plataforma permanente y continuada de actividad educativa, cultural o de ocio, de diferente rango y alcance territorial, para distintos tipos de demandas y de público, etc, parece, en suma, un terreno en el que no sería impensable ni utópico implicar a los agentes económicos e instituciones sociales locales, a través de diferentes mecanismos y formas de patronazgo o consorcio, incluso con carácter y partícipes no locales, en el marco interregional o internacional.

Y es que la capacidad de Valladolid para demostrar su liderazgo interno en la esfera regional -más allá de la cuestión derivada de su capitalidad autonómica- tiene aún múltiples terrenos o escenarios para explorar, de modo que tal liderazgo será tan sólo administrativo mientras no sea capaz de desarrollarlo de forma imaginativa en otros campos funcionalmente más diversificados.

La expresión "empresas motrices en sectores motrices", que F. Perroux asociase a la noción de los polos -sectoriales- de desarrollo de las economías bajo la inspiración de Schumpeter, no puede simplemente restringirse hoy a la capacidad de arrastre sustentada en determinadas ramas industriales o en ciertos servicios avanzados a la producción. Entre otras razones, porque según las escalas territoriales y la naturaleza de las economías de que se hable puede diferir sensiblemente esa versátil -y bastante elusiva -noción de "polo" de desarrollo. Por otro lado, y con la considerable dosis de cautela que proporciona la experiencia de las medidas de desarrollo territorial, no es posible desdeñar, sin más, la capacidad que ciertas iniciativas públicas en sectores avanzados de consumo colectivo podrían suponer para el desencadenamiento de nuevas dinámicas económicas locales, sobre todo si ello viene acompañado de otras medidas, complementarias o suplementarias, en estrategias de organización, publicidad, infraestructuras territoriales y/o de apoyo funcional, etc.

La mayor facilidad para encauzar la expansión y cualificación del sector servicios

vallisoletano sobre este tipo de líneas de acción, frente, por ejemplo, a ampliar y diversificar los servicios avanzados de producción radica en tres factores básicos:

- En primer término, que no se trata de productos que necesariamente tengan que desarrollarse bajo las condiciones estrictas del mercado.
- En segundo lugar, que es razonablemente previsible un potencial de demanda de este tipo de servicios que podría despertarse -con una actitud pública activa- en las escalas locales y en el marco de la propia región.
- Finalmente, que siendo iniciativas lideradas por el sector público (lo que no significa necesariamente su papel de inversor, gestor, etc) las fórmulas (organizativas e inversoras) para la puesta en marcha de las mismas podrían ser más flexibles y diversas que si ello dependiera de los condicionamientos estrictos del mercado y de la necesidad de garantizar rendimientos inmediatos o a muy corto plazo.

Ampliar el terciario local expandiendo -dentro de los límites razonables para esta metrópoli- el subsector de servicios a la producción puede ser una tarea más compleja y de más largo plazo. Previsiblemente ésta podría estar condicionada por las posibilidades de ensanchamiento del mercado interno, que parece en principio difícil de lograr a corto plazo en tanto la presente estructura de sus sectores industriales dominantes no se viese compensada por la aparición de efectivos más numerosos y variados de medianas y pequeñas empresas muy dinámicas.

No obstante, una opción estratégica que Valladolid podría intentar sin complejos sería la de favorecer la disminución de la dependencia de alguno de los servicios que hoy prestan empresas externas a la región, a través del apoyo a la formación interna de empresas especializadas o del incentivo a la relocalización de algunas de las situadas fuera de ella. Pretensión encomiable siempre y cuando se favoreciesen condiciones -por ejemplo en materia de accesibilidad interterritorial- para que estas últimas no perdiesen las ventajas de su ubicación anterior



respecto a los mercados en que están funcionando, e incluso abriendo las posibilidades de acceso a nuevos mercados desde esa localización vallisoletana.

Parece claro que el logro de este objetivo no será fácil en todo caso, pero lo será mucho menos en las actuales condiciones de accesibilidad relativa que presenta el espacio estudiado. Si de cualquier manera la ampliación y diversificación de la oferta general de servicios tiene como exigencia necesaria, aunque no sea suficiente, la de una mejora en la presente situación de la "centralidad" de Valladolid - particularmente en lo que se refiere a la capacidad y efectividad del sistema de transportes y comunicaciones interterritoriales- es evidente que los avances en el subsector más dinámico de servicios a la producción no serían nunca demasiado espectaculares de no alterarse drásticamente tal situación.

En este subsector la estrategia de Valladolid estribaría, a nuestro modo de ver, en concentrar esfuerzos para ampliar la demanda interior y en impulsar al mismo tiempo las condiciones de conectividad, actuando, sobre todo, en la mejora de las infraestructuras y los sistemas de transportes y comunicaciones. Ambas realizaciones son indudablemente difíciles y de resultados posibles solo a medio y largo plazo, pues en no poca medida se hallan mediatizadas por importantes condicionamientos exógenos no controlables localmente.

Con todo, antes de entrar en las posibles cuestiones de carácter más netamente territorial que subyacen a las posibilidades de un relanzamiento de la economía local, estimamos oportuno realizar algunas breves puntualizaciones sobre otros aspectos sectoriales e institucionales de carácter complementario a lo señalado hasta aquí pero de importancia primordial para el éxito de ese relanzamiento.

### **Algunos elementos complementarios para una política local de reactivación económica**

No cabe duda que las posibilidades de intervención económica en la esfera local son muy limitadas y más aún en el marco institucional de liberalización que se va imponiendo en la política comunitaria y que forma parte de la actual doctrina

explícita e implícitamente preconizada por el gobierno español.

Estas posibilidades se centran, sobre todo, en dotar de eficacia y competitividad a las instituciones e infraestructuras sobre las que van a operar los mecanismos del sistema económico ya consolidado. En este contexto las recientes estrategias de atracción de actividad a las regiones y ciudades, y la garantía de su permanencia en estos ámbitos se fundamentan, en buena medida, sobre la base de dos grandes tipos de condiciones. De una parte, operando sobre los elementos y factores que afectan a los costes del espacio físico, a la eficiencia de sus infraestructuras y a la calidad de vida y oportunidad social en el territorio. De otra, favoreciendo las mejoras de las instituciones sociales que intervienen localmente y de las estructuras técnicas y organizativas de carácter colectivo sobre las que se apoya, en buena medida, el buen funcionamiento de las empresas y los agentes sociales a escala local.

Sin embargo, no son desdeñables, ni mucho menos, las áreas de posible incidencia de una estrategia de desarrollo en la esfera territorial, aunque ciertamente, éstas no han de quedar circunscritas al ámbito exclusivo de lo público.

#### *Mejorar las condiciones de cualificación y adaptabilidad de la mano de obra*

Uno de los problemas esenciales de un mercado laboral como el vallisoletano, claramente dominado aún por grandes empresas "fordistas" en sectores maduros, cuya reestructuración (aún no concluida) tiende a implicar fuertes reducciones de empleo, obedece a las dificultades de los trabajadores para adaptarse eficazmente a posibles nuevas demandas de mano de obra.

Las exigencias de un mayor grado de polifacetismo y movilidad internas, acorde con los requisitos impuestos por la tendencia a la flexibilidad y readaptación creciente de las cualificaciones, tienden a dibujarse como un nuevo paradigma

funcional del mercado de trabajo que sin duda va a afectar a amplios segmentos de la oferta laboral y, eventualmente, a las posibilidades del relanzamiento de una nueva y distinta actividad en el territorio. Congruente con esta misma línea, se afianza la necesidad de un grado de mayor preparación de la futura mano de obra en relación a algunas de las nuevas funciones claves en las empresas, no solamente en los niveles de menor cualificación sino, sobre todo, en niveles técnicos y ejecutivos medios y altos.

Es éste un campo en el que ciertas instituciones públicas de carácter social como el INEM, o educativas como los Centros de Formación Profesional y la Universidad, junto, como es obvio e ineludible, a las organizaciones sindicales y empresariales locales, habrían de intervenir de forma activa con programas a corto y largo plazo.

Los programas a corto plazo, podrían dirigirse, entre otros objetivos, a la recualificación o extensión de programas de formación para trabajadores, profesionales y empresarios, a fin de dar respuestas a los problemas o bloqueos inmediatos que existen en el mercado, con vistas, entre otros objetivos, a la reestructuración de las grandes empresas, o frente a las expectativas más realistas de ampliar el actual espectro de los sectores de actividad o de introducir nuevas funciones.

Evidentemente, la mejor formación de la futura mano de obra o la creación de empresarios y profesionales con un mayor nivel de preparación no garantiza, "per se", la atracción de nueva actividad: solamente **facilita** o favorece las posibilidades que podrían crearse con el concurso de otras oportunidades y factores endógenos y exógenos realmente operativos al respecto. A "sensu contrario", una oferta de mano de obra poco idónea en sus capacidades de respuesta a las nuevas posibles demandas del mercado, o un empresariado demasiado tosco en un mundo cuya competitividad exige de todas las cualificaciones posibles para abrir caminos, o simplemente mantenerse, serían evidentes cortapisas a la atracción de actividad, frente a otras localizaciones existentes con mayores ventajas comparativas.

### *El impulso de una base local de nuevas empresas exportadoras*

La competitividad en los mercados externos constituye sin duda otra de las condiciones de primer orden para el sostenimiento e impulsión del dinamismo y de la base económica local. La potente presencia en los mercados nacionales e internacionales de la producción de las grandes empresas líderes de la industria vallisoletana tradicional necesitaría, conforme a este postulado, encontrar pronto algún correlato en el tejido empresarial, dando entrada a las tendencias más significativas de la reciente dinámica económica tanto en relación a las ramas de actividad como en el tamaño y la organización de las empresas.

No siendo ya probable la implantación de nuevas grandes factorías como las típicas o prevalentes del período anterior, sería conveniente canalizar esfuerzos a favor de potenciar iniciativas dirigidas a abrir nuevos mercados exteriores de las pequeñas y medianas empresas del tejido existente, así como fomentar, en el mismo sentido, potencialidades latentes del empresariado local, a menudo soterrado o sumido en la desconfianza por la falta de apoyo y estímulos adecuados.

La importancia del acceso a - y la circulación de - la información sería, en este caso, tan decisiva como primordial. La creación de "bases" de exploración de mercados exteriores, de marcos favorecedores de "*joint ventures*" con empresas nacionales y comunitarias, o de centros de "concentración y difusión" de información podrían ser algunos aspectos, entre otros, para ser tenidos en cuenta en este contexto.

No obstante, la experiencia existente de agencias que han sido creadas en otros lugares con éstos o parecidos propósitos, evidencia la necesidad de que su diseño organizativo y los sistemas de funcionamiento no solamente sean técnicamente competentes y ágiles, sino que operen con mecanismos y fórmulas eficientes para descubrir y conectar con las demandas reales de las empresas.

*El fomento de una actividad potente y continuada de circulación de productos, ideas e innovaciones.*

Las actividades de Ferias y Exposiciones y la creación de foros de reunión y fórmulas para incentivar el contacto y la difusión de ideas e información constituyen hoy plataformas importantes en el marco de las economías territoriales. Su activa y persistente existencia pueden ser un buen reflejo del dinamismo, la cohesión o la fortaleza del tejido empresarial local.

El éxito de estas fórmulas depende, sobre todo, de la capacidad que tengan para concitar el interés de los empresarios y de los consumidores, "conectando" con las demandas explícitas e implícitas de los agentes, teniendo además en cuenta que su capacidad para dinamizar la economía metropolitana depende, además, de una continuidad de este tipo de actividades a lo largo del tiempo, libres de altibajos o indefinición de objetivos.

Una estrategia en la promoción de centros para este tipo de funciones (v.g. Recintos FERIALES, Centros de Congresos, etc.), abordadas con una inteligente programación y capaces de convertirse en una auténtica referencia regional permanente, parecería del todo imprescindible para Valladolid, aunque ello sería probablemente insuficiente si no se llegaran a incorporar de forma habitual -y no excepcionalmente- actividades que puedan también llegar a ser referentes en las escalas nacional y europea <sup>14</sup>.

Es lógico que ello requiere una considerable dosis de imaginación y voluntad de decisión en las tareas de dirección y gerencia de este tipo de centros, capaz de ir más allá de las evidentes limitaciones existentes en las estructuras regionales y locales. En alguna medida, la presencia o no de este tipo de centros pero, sobre todo, la viveza o precariedad de su funcionamiento, puede ser un espejo fidedigno, no sólo de la fortaleza o debilidad real de las estructuras empresariales que los sustentan, sino del grado de convicción de los agentes

---

<sup>14</sup> Como lo son hoy en el plano cultural la SEMINCI o el Festival Internacional de Teatro, aunque en este caso se trate de eventos puntuales y con escasa repercusión en la cultura local permanente.

locales sobre sus propias capacidades y su preparación para competir ante los retos de una situación tan crítica como la actual.

### *La atracción activa de nuevas empresas nacionales y europeas*

Otra de las pruebas de la consolidación de la sociedad española como una sociedad de ciudades, frente a la situación existente en la década de los 60, es la multiplicación de las oportunidades para la implantación de las empresas sobre una base urbana debidamente adaptada para el cumplimiento de esta finalidad. Aunque este margen de oportunidades se dilata con la integración europea, no es menos cierto que la demanda de establecimiento también se amplía y enriquece con ello, al menos potencialmente.

El juego activo de las autoridades locales y los agentes urbanos para crear condiciones de atracción -y retención- de actividad en su territorio tuvo en España un notable apogeo a raíz de la consolidación de los Ayuntamientos democráticos y las Comunidades Autónomas en la década de los 80, en parte avivado por los problemas de la profunda recesión en la primera mitad de esa década.

En otros países europeos avanzados este papel había sido ya asumido con anterioridad, aunque la recuperación de todas las economías industriales hacia 1985, y una creciente consciencia de las dificultades para captar nueva actividad dinámica, en un territorio crecientemente ampliado y competitivo, han traído consigo una oleada de iniciativas de desarrollo local (en escala urbana, metropolitana o incluso en áreas rurales). En este mismo contexto cobra plena efectividad la aparición de "redes" activas que agrupan ciudades a escala europea, con el objeto de discutir problemas, intercambiar información y, quizás, presionar en la captación de recursos públicos de los respectivos Estados y de Bruselas.

No deja de ser, empero, notable la ausencia de Valladolid en este tipo de foros

más activos. Ello tendría que preocupar no solamente a las diferentes autoridades municipales y regionales, sino a otras instituciones y colectivos de la sociedad civil (empresariado, Universidad, colegios profesionales, etc) con particular responsabilidad para despertar iniciativas o suscitar una inquietud en los diferentes agentes sociales.

Cierto es que pueden empezarse a detectar algunos síntomas de reacción positiva, si bien las dificultades que dilatan el éxito de algunas de estas iniciativas auspiciadas directamente por la Junta (como, por ejemplo, el Parque Tecnológico de Boecillo), o los limitados esfuerzos de algunos Ayuntamientos por fomentar centros especializados de actividad, suelo industrial, o la mejora de ciertas infraestructuras básicas, sirven para poner de relieve, más bien, la brecha o discontinuidad que aún existen en nuestro caso frente a otras aglomeraciones dinámicas, espaciales y europeas, en el plano de las propuestas y, sobre todo, de su organización activa para afrontar sólidamente la dinamización de la economía e instituciones sociales locales. Ello crea la impresión de que, a pesar de los afanes desplegados en este sentido, no existe a veces suficiente convicción en la sociedad civil sobre la trascendencia de estas cuestiones y la crucial oportunidad del momento.

Las recomendaciones que pueden hacerse aquí sobre estos aspectos no se encaminan solamente a incitar a las autoridades y agentes responsables acerca de la importancia de cimentar o promover plataformas o instituciones sólidamente concebidas para la promoción del desarrollo local. En realidad, carecería de sentido simplemente "crear" este tipo de instituciones sin que su diseño y organización garantizaran su eficacia a corto plazo. Con independencia de otros aspectos del diseño deseable, la Entidad que llegase a crearse debería cumplir con, al menos, dos requisitos básicos:

- El primero, debería estar dotada de recursos económicos, técnicos y humanos como para poder desarrollar una función gerencial, potente y eficaz, de captación de nuevas empresas españolas y europeas. Ello implica su apoyo en una cuidadosa ponderación de las prioridades sectoriales y un buen conocimiento de las ventajas comparativas a corto y medio plazos de la aglomera-

ción vallisoletana, no solamente pensando en actividad industrial sino en todo el amplio abanico de funciones capaces de inyectar, directa o indirectamente, dinamismo al espacio de referencia.

La organización de contactos entre empresas y autoridades, la exploración de oportunidades derivadas de la movilidad de empresas en otras áreas, una penetración publicitaria inteligente y adecuada a posibles demandantes, etc. tendrían, en efecto, que constituir algunas de las tareas básicas de tal entidad.

- Por otra parte, un segundo requisito sería el de operar organizadamente sobre un ámbito territorial determinado -el de la aglomeración-, y en concierto con las diferentes autoridades y agentes implicados, con la intención de poder disponer de una amplia gama de respuestas pero también de iniciativas empresariales y sociales.

Tales características habrán de estar, en alguna medida, asociadas a la propuesta que, de forma sistemática y coherente, se formula en la Parte III sobre medidas de política territorial conducentes a la racionalización de la oferta del espacio productivo. De ahí que, de momento, nuestra pretensión se limite a poner de relieve en este apartado es el carácter y algunos principios orientadores del diseño de una Entidad concebida al servicio directo e ilusionado de las estrategias de desarrollo local.

Es en este contexto en el que sí podrían incluirse aquí -aunque no se abogue por una macro-entidad- las posibles funciones ya señaladas con cierto detalle en el apartado anterior, en relación con el fomento y promoción de la base exportadora local, como parte de los cometidos primordiales de esta institución. Lo cual ha de hacerse, por supuesto, sin menoscabo de la idea de valorar la hipotética eficacia que, para el cumplimiento del mismo propósito, pudiera tener la fragmentación de tareas bajo la responsabilidad de entidades actuantes en aspectos distintos, o del margen de maniobra que, en idéntico plano de objetivos, pudiera corresponder a la intervención decidida de otras entidades o instituciones autónomas, como la Cámara de Comercio, la Universidad y ciertos



departamentos del poder municipal o regional arriba mencionados. Huelga decir que en estas circunstancias la operatividad de su funcionamiento va indisolublemente unida al desarrollo de fórmulas de coordinación y programación conjunta, capaces de evitar la infrautilización o despilfarro de los recursos presumiblemente utilizados con tal fin.

La noción de una gerencia muy potente y activa para la reactivación del desarrollo local, sobre la base de la emergente aglomeración vallisoletana como acreditada "*denominación de origen*", constituye una cuestión que, en los momentos actuales y bajo la crítica situación de la ciudad ante el futuro, merecería, como mínimo, una consideración detenida y su discusión abierta y sin inhibiciones por parte de todos los agentes y autoridades responsables. La forma final en que debiera cristalizar, para lograr una operación realmente eficaz sería el resultado de un trabajo específico de diseño organizativo, una vez que su pertinencia fuese valorada positivamente, y existiese un principio de acuerdo por parte de los responsables sobre ciertos elementos básicos, como objetivos, responsabilidades y capacidades instrumentales, de recursos, etc.

## **2. AFRONTAR LA CONECTIVIDAD INTERTERRITORIAL: UNA CONDICION "SINE QUA NON"**

---

Pocos temas en materia de desarrollo territorial suscitan, en efecto, tanta controversia como el de la hipotética imbricación existente entre los procesos y estrategias de crecimiento económico y unas elevadas condiciones de accesibilidad, asociadas a su vez al buen funcionamiento del sistema de transportes. Sin embargo, también es bien sabido que el transporte no es, en sí mismo, el motor del desarrollo económico sino solamente un factor, quizás decisivo, para que éste sea posible y eficiente.

Es decir, la "necesidad" de que existan unas buenas condiciones del sistema de transporte interterritorial no implica, por principio, su suficiencia, ni siquiera constituye una garantía segura de sus potenciales efectos positivos para el desarrollo de un territorio determinado. Más aún, bajo ciertas circunstancias podemos comprobar cómo un buen sistema de transporte entre dos regiones de signo marcadamente diferente en sus estructuras y dinámicas económicas podrían operar en contra de las más desfavorecidas, acentuando sus procesos depresivos.

En otras palabras, una mejora del sistema interterritorial de transportes de un ámbito concreto sólo puede beneficiarle si existen de consuno factores externos e internos adicionales capaces de aprovechar positivamente las ventajas que

desencadenen tales mejoras. En la medida en que son los factores internos los que, de alguna forma, pueden ser objeto de tratamiento -directo o indirecto- desde las esferas locales, el problema de los impactos consecuentes al acondicionamiento del sistema de transportes sobre el ámbito en cuestión dependerá de que ya existan -al menos potencialmente- esos factores capaces de generar tales impactos positivos, o bien que puedan ser viablemente producidos o fomentados internamente.

No obstante, en los momentos presentes resulta más apropiado plantear esta faceta del desarrollo local bajo la más amplia noción de su conectividad, como referencia a su capacidad de interrelación con otros territorios, no solamente sobre la base de flujos de bienes reales o de personas sino de mensajes o información a gran escala.

De todo ello debe desprenderse que las reflexiones y sugerencias aquí propuestas en relación con la conectividad de la aglomeración vallisoletana no deben tomarse como la alusión a un "*Deus ex-maquina*", cuyas implicaciones o efectos podrían tener lugar con independencia de la presencia de otros mecanismos o de acciones complementarias sobre diversos elementos de su economía y territorio.

Dicho lo anterior, las deficiencias que las infraestructuras y sistemas de transporte y comunicaciones presentan en el ámbito de estudio, ya suficientemente señaladas en otros apartados de este trabajo, suponen en sí mismas obstáculos que merecen una consideración específica, porque de su mejora dependen no sólo una operación más eficiente de factores y agentes existentes sino la posibilidad de que puedan aparecer elementos nuevos para impulsar las dinámicas de la actividad local.

### **Impulsar mejoras en las infraestructuras terrestres y en los sistemas de transporte colectivo**

Es éste, qué duda cabe, un desafío prioritario que han de afrontar sin más dilación los agentes y autoridades pertinentes. No es el único, como se viene

poniendo de relieve a lo largo de todo este Documento, pero sí es probablemente uno de los más fundamentales, y también de los más difíciles, por cuanto supone de definirse sobre el coste de oportunidad de unas medidas que no sólo son costosas en términos monetarios, sino también muy arriesgadas políticamente en virtud de las inevitables desfases que existen entre su puesta en marcha, su culminación material y los posibles, e inciertos, efectos provocados.

### ***Consolidar los avances recientes sobre el transporte interterritorial por carretera***

Es un hecho indudable que el espacio vallisoletano ha dado un avance altamente significativo durante el último quinquenio respecto al acondicionamiento de sus grandes infraestructuras viarias, merced a la aplicación de los programas previstos en el Plan de Autovías del Estado al que se añadirán otros proyectos del gobierno regional, propios y concertados, para conectar mejor toda la franja Oeste del país.

En este panorama su centralidad geográfica permite alcanzar mejoras de conexión por carretera con ciertas grandes ciudades de la región y fuera de ella. Lo cual no debe resultar contradictorio con la fundamentación territorial de algunos de los nuevos proyectos regionales que, fiel exponente de otras prioridades públicas en el marco de la Comunidad Autónoma, tienden a promover, con una visión equilibradora de la radialidad, propuestas concebidas para la mejora de ciertas relaciones transversales entre otros grandes núcleos o ciudades todavía deficientemente conectadas entre sí.

El transporte por carretera es un modo crítico para la conectividad interterritorial de Valladolid en la escala regional, es decir, para llegar a jugar eficientemente su papel de principal ciudad dentro del sistema urbano de la propia Comunidad Autónoma. Por supuesto lo es también en el plano interregional, y de forma notable respecto a Madrid, Asturias, País Vasco, Cataluña y el Sur de Francia. Como quizás podría llegar a serlo también el Norte de Portugal si se materializase una buena conexión en el futuro, ya favorecida por la

construcción de la carretera IP-5, que prolonga la N-620 a partir de la frontera, en Vilar Formoso.

En el plano intrarregional, Valladolid se sitúa con cierta desventaja competitiva frente a otras capitales de Comunidades Autónomas limítrofes para captar ventajosamente los dinamismos generados por una serie de enclaves castellano leoneses de importancia: es lo que sucede frente a Gijón-Oviedo (León), Bilbao-Vitoria (Burgos), Madrid (Segovia y Avila) y Zaragoza (Soria). En cambio, únicamente posee una indisputable situación primacial respecto a Palencia y algo menos rotunda respecto a Zamora, que reparte sus relaciones de dependencia entre Valladolid y Salamanca. Más aún, las nuevas autovías realizadas o a punto de concluirse (N-VI y N-620 entre Burgos y Tordesillas) crean condiciones altamente favorables para la incorporación a la centralidad vallisoletana de amplias áreas del territorio regional, en el arco Norte-Noroeste y Sur-Oeste. Queda por ver hasta qué punto algunos de estos ejes otras podrían verse contradictoriamente afectados en este sentido - esto es, reforzados en unos casos y disminuidos en otros - por algunas recientes propuestas y proyectos de la Junta en estas materias (autovías regionales y concertadas con el Estado).

Desde la perspectiva territorial, una política de mejoras de la infraestructura de carreteras favorable a la posición de Valladolid sería la de aquellos proyectos que permitieran mejorar los actuales niveles de accesibilidad de Segovia, Salamanca y Avila relativamente frente a Madrid. En este sentido, la finalización como autovía del tramo de la N-620, Tordesillas-Salamanca, y una sustancial mejora del tramo de la N-420, desde Avila a su enlace con la N-VI, serían prioritarias, y junto a ellas las que permitieran abreviar los tiempos y elevar la seguridad de la N-601, afectada por la travesía de muchos núcleos de población y por algún tramo de trazado más conflictivo o peligroso.

De la misma manera, la conexión entre Valladolid y Aranda de Duero es otro tramo regional a considerar, no sólo por conectar con este último núcleo, sino porque ello permitiría establecer una relación beneficiosa para el potencialmente próspero conjunto de asentamientos ubicados a lo largo del Duero.

Por otro lado, los proyectos existentes para mejorar la accesibilidad intrarregional de León podrían ser aprovechados, como un nuevo factor de oportunidad, para apoyar o fomentar la ampliación y diversificación de la oferta de nuevos servicios a las empresas y a las personas en Valladolid.

El transporte colectivo por carretera, a través del autobús, ha ido experimentando un auge progresivo en la región, en parte estimulado por la tradicional ineficacia del ferrocarril y el cierre de algunas líneas y tramos, y va a seguir jugando un papel nada desdeñable en el futuro, no sólo en lo que afecta al servicio intrarregional sino al interregional. En todo caso, el acceso eficiente a los (pocos) centros -medios y grandes- de servicios constituye todavía un cierto problema, habida cuenta del gran tamaño físico de la región, las deficiencias de firme y trazado de la red secundaria y el hecho de que casi el 40% de la población vive todavía en municipios de menos de 5000 habitantes, que representan el 98% del total de los existentes.

Una distribución territorial de este tipo va a mantener, inexorablemente, a una parte de la población regional en unos niveles comparativamente bajos de accesibilidad a los servicios que sólo pueden ofrecerse de forma viable en los centros urbanos grandes, aunque sean servicios pagados con sus impuestos, y al mismo tiempo no podrá contribuir la posible ampliación de ciertos mercados urbanos en el campo de los servicios privados.

En todo caso, es muy probable que el aumento en la calidad y eficiencia de los servicios de autobús entre los centros más importantes de población (regional e interregional) durante los últimos años haya operado sensiblemente en sentido contrario, es decir, contribuyendo a la ampliación que han experimentado los mercados urbanos de algunos de esos servicios a la producción y al consumo.

Si ambos aspectos fueran ciertos (lo que no puede garantizarse sin una investigación específica), no es difícil suponer que una cierta parte de la población asentada en los pequeños municipios de las áreas más alejadas o distantes de los centros urbanos, o de los grandes ejes de comunicación, se irá encontrando progresivamente marginalizada o a expensas de los medios

personales de transporte.

Esto constituye, sin embargo, un problema de política social redistributiva en la esfera territorial regional que escapa al tipo de cuestiones que se abordan en este Documento, por más que su atención deba ser un tema importante en la agenda de las autoridades pertinentes de la Junta de Castilla y León.

***Desde el Campo Grande: ¿sesenta minutos al centro de Madrid y cuatro horas a Burdeos?***

Resulta sorprendente el escaso interés con que, en apariencia, se ha seguido desde Valladolid el debate que hace sólo dos años empezó a suscitarse en relación al Tren de Alta Velocidad, y a la posibilidad de que fuera esta ciudad uno de los puntos de paso y parada entre las posibles conexiones alternativas de Madrid con las fronteras francesas. Si es que hubiera existido alguna vez unas posiciones o criterios sobre este tema en los diversos estamentos e instituciones de la sociedad civil local, ciertamente se han mantenido con impresionante discreción. Y ello mientras en otras Comunidades reconocidamente dinámicas e inquietas por su futuro (notablemente en el País Vasco y Cataluña), responsables públicos y entidades sociales alzaban su voz e, incluso, presentaban propuestas propias al respecto.

Sin invocar otras consideraciones que sin duda podrían introducir matices y cautelas, es indudable que la alta velocidad ferroviaria (cualquiera que sean los umbrales que la definan) constituye una meta casi irrenunciable para el futuro territorial de un país de las dimensiones, y con la distribución del sistema rbano, que tiene España.

Para una ciudad como Valladolid, situada a menos de 200 Km. de Madrid y que forma parte de un rosario de ciudades industriales con un relativo dinamismo desde Palencia hasta la frontera de Irún, la posibilidad de la alta velocidad ferroviaria supondría un factor infraestructural de impresionante importancia para desencadenar cambios cualitativos y cuantitativos que serían impensables de

cualquier otra manera. Es cierto que esta decisión se encuentra ahora detenida por la coyuntura y además, no tiene una posible solución desde las meras instancias locales y regionales, pero no es menos cierto que existen mecanismos y fórmulas diversas para influir y propiciar, cuando llegue otra vez el momento, una inclinación favorable de los principales decisores, situados en la esfera de la administración estatal.

Si el convencimiento de la importancia de impulsar la alternativa vallisoletana a la alta velocidad ferroviaria prendiese en la sociedad local y en las autoridades regionales, sería posible considerar tres grandes escalas sobre las que montar argumentos para favorecer la opción:

- En el plano interterritorial, podría buscarse alguna plataforma de intereses comunes entre la Comunidad Autónoma Vasca y la de Castilla y León. Con independencia de la posibilidad de materializarse algunos de los proyectos de aquella Comunidad Autónoma referentes a su conexión interior a través de la alta velocidad, lo cierto es que el País Vasco proporciona un conjunto urbano importante al subsistema de ciudades que enlaza la periferia norte con Madrid. El conjunto de las metrópolis que configuran el triángulo San Sebastian-Vitoria-Bilbao se conectaría con la Capital del Estado a través de cuatro importantes núcleos industriales y urbanos: Miranda de Ebro, Burgos, Palencia y Valladolid, que podrían suponer el servicio a una población básica por encima de 1 millón de habitantes con unos umbrales de influencia de cerca de 1 millón adicional. Desde la frontera de Irún esta opción podría jugar con ventaja frente a la alternativa Burgos Madrid, convirtiendo el trayecto en un verdadero corredor conurbano con indudable capacidad para multiplicar las economías de aglomeración individuales y estimular las ventajas respectivas y la competitividad mutua de las poblaciones afectadas.

- El segundo escalón correspondería a iniciativas de la propia Junta de Castilla y León en las tres provincias afectadas, a través del ejercicio de sus competencias y de su capacidad de concertación con otros agentes públicos o privados, actuando en el marco de las infraestructuras básicas (técnicas y organizativas) como fomento a la inversión privada, particularmente en



aquellos aspectos favorecedores de las ventajas comparativas y la competitividad de cada ámbito local. Ello exigiría, probablemente, la redacción de un Programa Especial de Actuaciones Prioritarias, que contemplase y evaluará el tipo y abanico de iniciativas posibles, los recursos (económicos, técnicos o instrumentales) que pueden ponerse a su disposición y las condiciones para su movilización.

- El tercer escalón concierne a las autoridades y agentes locales y, por lo que a este Documento se refiere, afectaría a los municipios de la aglomeración de Valladolid, implicando muy especialmente -pero no exclusivamente- al de la capital, con la participación de los empresarios, y los agentes sociales. Con independencia de los mecanismos de relación y cooperación con las iniciativas que pudiesen plantearse desde la Junta, el campo de actuación en esta escala correspondería, por una parte a iniciativas y actuaciones de ordenación física y actuaciones propias de la esfera local (o supramunicipal), tanto en materias urbanísticas, programas de suelo, infraestructuras y equipamientos de escala urbano-metropolitana, y por otra a iniciativas de fomento de otros aspectos organizativos, particularmente dirigidos al estímulo de la actividad inversora interna y externa. En este contexto sería importante anticipar medidas para contener previsible procesos especulativos en el mercado inmobiliario.

Ciertamente este conjunto de posibles acciones en la escala local (o al menos algunas de ellas) tendría que quedar exclusivamente supeditadas al juego de expectativas de la alta velocidad ferroviaria para Valladolid, aunque como en el caso de las de escala regional, su disposición pudiera presentarse como factor importante en la negociación con la Administración Central, específicamente condicionado por esta posibilidad. En todo caso, lo que aquí se sugiere es una verdadera tensión movilizadora en la que el papel de las iniciativas públicas regionales y locales, serían decisivas para la iniciación y el sostenimiento de la estrategia.

Como se ha señalado más arriba, fomentar simplemente las relaciones de proximidad interterritorial puede significar poco o nada -o incluso podría generar algún efecto no deseado- si no existen esfuerzos adicionales que permitan dejar

bien explícitos los factores de ventaja comparativa que pueden derivarse de la nueva situación. Por otra parte, aceptar el reto y la "pelea" por este recurso tiene un componente lateral pero nada desdeñable, que es su capacidad para constituirse en un galvanizador de actitudes que hoy aparecen excesivamente planas y conformistas en la sociedad local respecto a sus posibilidades y su futuro.

Probablemente Valladolid necesita "inventarse" factores externos de estímulo, que sean suficientemente creíbles como para poner en marcha procesos capaces de sostenerse más allá del mantenimiento del objetivo concreto perseguido. Y es que, como se ha señalado a lo largo de este Documento, el mayor riesgo detectado en este escenario no es el del debilitamiento de su dinámica real sino el que ello no sea suficientemente percibido como un grave riesgo y no suscite las necesarias tensiones de reacción en la sociedad local.

### *La cuestión del transporte aéreo*

La mejora de la conectividad física interterritorial de Valladolid se encuentra en buena medida lastrada por su complicada posición respecto al transporte aéreo. Ello implica la necesidad de considerar cuidadosamente la naturaleza y el alcance de las estrategias que en esta materia podrían irse desarrollando de forma viable a corto y medio plazos.

Uno de los problemas de conectividad de la aglomeración de Valladolid reside en su complicada conectividad mediante transporte terrestre, especialmente ferroviario, con algunas importantes aglomeraciones urbanas del Estado (en particular Barcelona y Valencia), así como con algunos puntos neurálgicos del "centro" europeo y, en otro sentido, con las principales ciudades portuguesas. De ahí que una comunicación rápida y permanente de Valladolid con ciertos centros de actividad nacional e internacional de alto rango, superando así los inconvenientes planteados por los excesivos tiempos-distancia o por la limitación física de las redes de ferrocarril de alta velocidad, solo encontraría posibilidad

efectiva a través del transporte aéreo.

Es altamente probable que la apuesta a favor de relanzar este tipo de transporte en Valladolid va a tener que ser defendida en exclusiva desde las instancias regionales y locales, en la medida en que el Estado parece renunciar a ella. En todo caso, tendría que concebirse una oferta que combinara la eficiencia del servicio con una relativa modestia de su planteamiento inicial, a través de fórmulas muy abiertas y flexibles, y apoyada a la vez en una potente estrategia de "marketing", con la calidad de la función, la comodidad, la integración de modos de transporte, facilidades aeroportuarias, etc. como principios básicos de actuación.

Da la impresión de que, a pesar de los loables esfuerzos que están llevando a cabo las autoridades regionales, las posibilidades de superar la situación alcanzada son escasas sin que exista una motivación más fuerte y sostenida en la actividad local subregional que la que se percibe en el momento y con el horizonte presentes. Por otra parte, siendo esto último una condición probablemente decisiva, tampoco garantizaría, por sí misma, la ruptura de dicha situación. Ello depende de una serie de factores internos a este subsector del transporte en relación con unos umbrales mínimos de operación viable que, probablemente, exigirían otros requisitos de apoyo más allá incluso del cumplimiento de favorables expectativas a corto plazo sobre el propio mercado subregional vallisoletano.

Sobre la base de estas consideraciones, parece que todavía es imprescindible no bajar la guardia ante este reto por parte de las autoridades locales. Más aún, si existe un campo en donde sería preciso dedicar algunos recursos para seguir buscando rigurosamente fórmulas y propuestas imaginativas es precisamente éste, que hoy por hoy presenta un problema tan difícil de resolver como el de eludir si se pretende la incorporación plena de Valladolid a la red urbana nacional e internacional de ciudades dinámicas. No obstante, el tema del transporte aéreo vallisoletano volvería a quedar, ahora más razonablemente, en cuestión si algún tipo de alta velocidad ferroviaria "acercase" Madrid a un tiempo igual o inferior a una hora.

## **La mejora de las comunicaciones como complemento de una buena conectividad interterritorial**

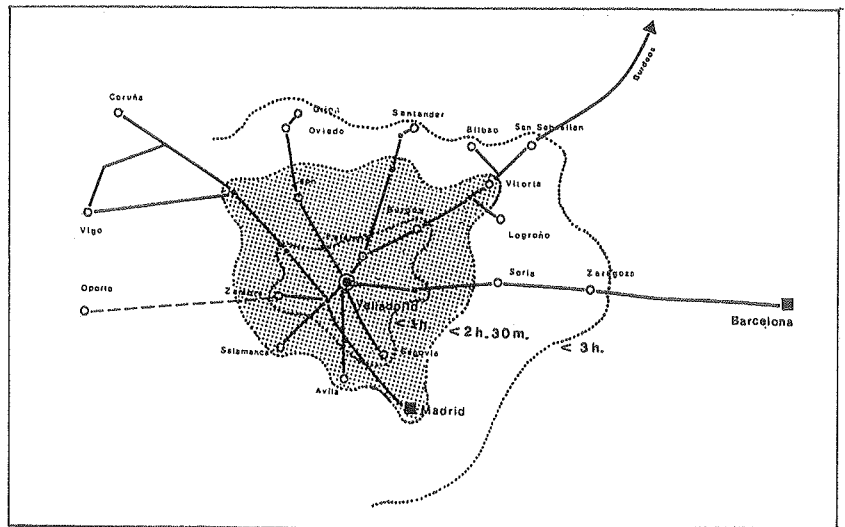
Las cualidades relativas de los distintos sistemas de transporte han sido, históricamente, una clave de referencia en la competitividad interterritorial y el desarrollo de las ciudades y regiones. Sin embargo, desde hace algo más de una década las sociedades industriales avanzadas han empezado a reaccionar frente a la importancia que se ha venido atribuyendo para su competitividad al desarrollo y extensión de los sistemas de comunicaciones locales. Esto ha permitido un surgimiento de fórmulas de cooperación pública y privadas en diversos campos, desde la previsión y planificación de operaciones hasta la financiación de infraestructuras de gran escala.

Con todo, es preciso mirar con cautela un terreno tan novedoso de las políticas territoriales en las que, pese al impresionante ritmo de los avances alcanzados en el último decenio y el enorme entusiasmo con que son publicitados por sus defensores, no se puede aún responder con precisión a algunas cuestiones nada triviales, como, por ejemplo, el alcance y las formas de incidencia en los procesos de desarrollo territorial local, o el replanteamiento en este sector de la función del sector público en la provisión de infraestructuras básicas.

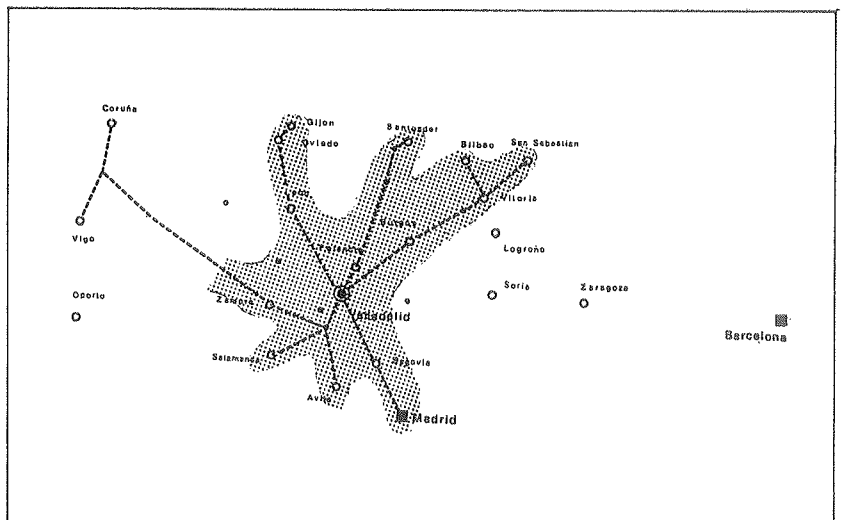
En principio, la creciente tendencia a considerar la información como un producto de mercado propicia el emergente distanciamiento del sector público de algunas de sus responsabilidades históricas en relación a este tipo de infraestructuras (que el propio Gobierno Español empieza ya a anunciar). Ello implica una nueva situación en la que la propia competitividad de los agentes privados locales se convierten en un factor crítico del desarrollo de este tipo de infraestructuras en dicha escala territorial.

Hasta cierto punto este tipo de desarrollos parecen contribuir a fomentar nuevos procesos territoriales polarizadores del crecimiento. En el Reino Unido, por ejemplo, se empieza a mostrar cierta preocupación porque la inversión en Tecnologías de Información y Comunicación (T.I.C.) efectuada en Londres y el

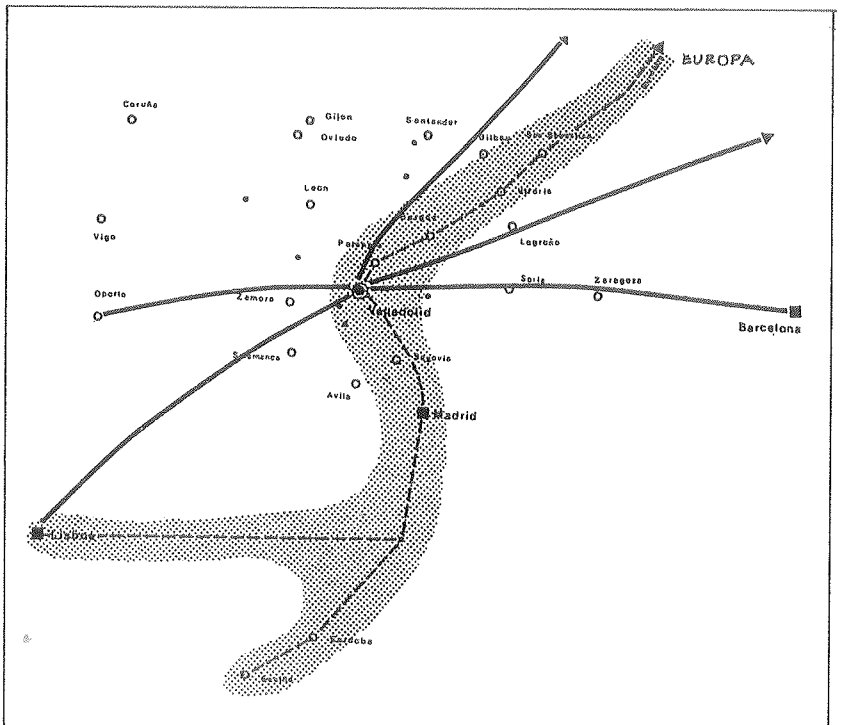
La mejora de la red de carreteras amplía el área interregional de influencia.



Altas velocidades, frecuencias y horarios razonables, y niveles de confort, permitirían que el ferrocarril convencional jugase un papel más importante en reforzar la conectividad y accesibilidad interterritorial de Valladolid y su competitividad en el sistema urbano.



Conectividad y accesibilidad mejor servida por el AVE en las distancias intermedias nacionales e internacionales. El transporte aéreo resulta especialmente idóneo para conectar centros nacionales e internacionales importantes, en recorridos de muy larga distancia o innaccesibles por medios terrestres en tiempos y niveles de confort razonables.



MEJORAR Y MULTIPLICAR LOS NIVELES DE ACCESIBILIDAD INTERTERRITORIAL DE VALLADOLID.

Sureste británico empieza a acrecentar la distancia de esta próspera sub-región con las provincias del norte.

Algunos estudios en este sentido muestran cómo esas Tecnologías están siendo usadas por las empresas con una organización multiterritorial para explotar las diferencias interregionales más que para disminuirlas<sup>16</sup>. Se insiste en que si las tendencias espontáneas prosiguen a medio plazo, las regiones de la fachada mediterránea van a monopolizar la mano de obra especializada en servicios ligados a la información así como en la producción y prestación de este tipo de servicios, lo que inevitablemente tenderá a relegar a las regiones periféricas al papel de nuevos mercados o, en un extremo, a producir servicios de bajo nivel en este sector.

Apenas si aún existe en España una actitud definida por parte de las autoridades territoriales en relación a esta problemática y cuál debe ser su papel ante este tipo de retos; y en ese sentido es mucho más comprensible, que en el caso del transporte, el que en Valladolid se carezca todavía de un planteamiento consistente ante el problema.

La experiencia acuñada en muchos países europeos o en Estados Unidos muestra ya una diversidad de actitudes al respecto por parte de las autoridades locales. En Estados Unidos las ciudades pioneras han sido, obviamente, algunas de las situadas en los territorios de mayor centralidad nacional e intensidad como lugares de sedes centrales de empresas internacionales, como New York/New Jersey o San Antonio. En Holanda, Amsterdam muestra también el caso de una ciudad que a través de su preocupación por estos aspectos busca ocupar un lugar preeminente en el área de máxima centralidad europea donde compite.

Sin embargo, son otras propuestas más modestas que se están desarrollando ahora en algunos países europeos donde probablemente se ofrezca un nivel ejemplificador más interesante y apropiado al caso que aquí nos ocupa. El Reino Unido tiene en este sentido un interés primordial, en primer término, por cuanto

---

<sup>16</sup> C.U.R.D.S. Communications and the future development of Glasgow. S.D.A. 1990. 187 pp.

se parte allí de una extraordinaria madurez en el ejercicio de las responsabilidades públicas de las autoridades locales en la contribución al desarrollo económico de sus ciudades. En segundo término, porque empiezan a aparecer reacciones de ciudades y territorios con una evidente consciencia de su perifericidad y, por tanto, de su urgencia para recomponer sus posiciones competitivas en el dinámico marco europeo.

Tres ciudades con tradición y tamaño industrial diverso, como son Manchester, Edimburgo o Sheffield, que han ido quedando relegadas de la nueva dinámica del país, desarrollan actualmente proyectos a partir de una decisiva iniciativa local.

- El proyecto "*Manchester Host*", que se lanzó en Marzo de 1991 es el primer sistema de información y comunicaciones que se realiza en el Reino Unido desde el control del sector público local. En vista de la progresiva formación de bolsas de marginalidad en ciertos sectores socio-económicos (incluida una parte sustancial de las pequeñas y medianas empresas), derivada de la brutal privatización de estos servicios de telecomunicación en la escala del Estado, y con el traslado de costes a los usuarios que ello comporta, se plantea aquí una estrategia cuyo objetivo consiste en el desarrollo de una infraestructura controlada por el sector público, y una provisión de servicios sobre una base "cuasi-pública" dirigida a estos segmentos.

- El *Telepuerto de Edimburgo* surgió a finales de los años 80 como respuesta a la preocupante periferización de la ciudad frente al dinamismo las ciudades "centrales" de Europa, buscando con ello crear una base de confianza en los empresarios internacionales sobre la capacidad de la economía urbana y una fuerte reputación como centro de telecomunicaciones de primera línea. Y todo ello con una rapidez e impactos visibles tales que las compañías privadas de telecomunicación no estaban en condiciones de conseguir en la ciudad. El telepuerto de Edimburgo es el primer ejemplo existente en el Reino Unido de este tipo de servicio a partir de una iniciativa pública local. Consiste, básicamente, en un "satélite puerta" unido a una red de telecomunicación de fibra óptica de alta capacidad.

- La operación *Sheffield 2000*, por su parte, es una estrategia de desarrollo urbano del área de Sheffield bajo la iniciativa local. De ella es parte del Proyecto **Red de Crecimiento de la Información**, cuyo objetivo es crear un marco integrado para el desarrollo de las telecomunicaciones a escala metropolitana. En el proyecto se implican un conjunto de empresas del sector vinculadas tanto a la ejecución como a la provisión de algunos servicios, incluyendo las aportaciones de otras organizaciones para construir las bases de datos (archivos y bibliotecas locales, Universidad Politécnica, etc). Se trata en este caso de integrar y coordinar toda la información existente, así como los diferentes servicios de comunicación de Sheffield, con una visión puesta en el servicio a las empresas y al desarrollo de la actividad.

El interés de estas operaciones estriba, como se ha señalado más arriba, en su carácter agresivo dentro de unos escenarios territoriales de escaso dinamismo, o incluso franco estancamiento. Comporta, asimismo, el reconocimiento de que, en tales situaciones, es imprescindible un liderazgo, definido por parte de un agente capaz de afrontar una parte importante de los riesgos iniciales, y que este agente tiene que ser público. Implican, en fin, la demostración de que estos riesgos pueden, y deben, ser acotados a través de estudios de viabilidad y de proyectos realistas, adecuados a las características y posibilidades de cada ciudad.

Lo que en estos temas y en relación a Valladolid interesa ahora es, precisamente, la maduración de algunos de los principios que subyacen a dichos proyectos. Por otra parte, parece que debe considerarse seriamente la importancia que ir introduciendo elementos de comunicaciones avanzadas puede tener para dinamizar la base económica de la nueva aglomeración.

Empiezan a quedar atrás los tiempos en los que los factores locacionales de una aglomeración urbana descansaban exclusivamente en la mano de obra de bajo costo, en los transportes tradicionales y en la oferta barata de suelos o en ciertas economías convencionales de aglomeración. La capacidad de iniciativas fuertes que "anticipan" el futuro, propiciando nuevas infraestructuras de comunicación avanzada, o el impulso a servicios o funciones que constituyen las nuevas



economías urbanas de aglomeración, es lo que empieza a destacar hoy como un decisivo "factor de diferencia" respecto al dinamismo de las distintas ciudades.

Sería, desde luego, poco realista suponer que Valladolid pueda constituirse, a corto plazo, en un espacio avanzado de comunicaciones (adecuado a su escala) dentro del sistema urbano español, pero no es aventurado plantear modestamente su capacidad sobre el papel para irse organizando como un centro regional de primer orden con la misión de articular algunas funciones territoriales básicas, por ejemplo a través de la "captación-difusión" de la información sobre parte del sistema más dinámico de ciudades regionales, desarrollando su papel de enlace, en el mismo sentido, con otros centros superiores de la red nacional e internacional. En su ineludible necesidad de ganar pronto más cuotas de crecimiento a costa de Madrid de las que puede perder a medio plazo frente a esta metrópoli, Valladolid tendrá necesariamente que impulsar medidas imaginativas para reforzar su "posición" locacional.

Algunas, realmente decisivas, pasan por la mejora de su conectividad interterritorial en cuanto se refiere al sistema de transporte y a las comunicaciones. La condición "sine qua non" de todas ellas estriba en la posibilidad de que la sociedad local alcance, primero una conciencia firme de su importancia y de su necesidad y, luego, la convicción de que sólo es posible superar la precaria situación actual si se asume un cierto nivel (acotado) de riesgo. Elaborar proyectos bien evaluados y empezar a crear las condiciones instrumentales e institucionales para abordarlos es un primer paso tan urgente como imprescindible.

**III**  
**HACIA LA RECOMPOSICION**  
**DEL MODELO TERRITORIAL**

## **1. CRECIMIENTO ECONOMICO, CENTRALIDAD REGIONAL Y NUEVO MODELO TERRITORIAL**

---

Anteriormente se han señalado un conjunto de líneas o caminos para reflexionar sobre la acción, en lo que respecta a la nueva dinámica de la aglomeración urbana naciente. La cuestión del modelo territorial tiene aquí una lectura de continuidad con lo anterior que es de todo punto inevitable. En esta Parte del Documento se intenta plantear consistentemente una correspondencia propositiva sobre los elementos del espacio urbano con el apoyo de las sugerencias realizadas en las Partes I y II. No obstante, sería una ingenuidad pretender que la necesaria recomposición estructural del territorio de la aglomeración habría de derivarse de la sola lógica de los cambios funcionales propuestos.

En primer término, conviene subrayar que la necesidad de esa recomposición territorial surge, en primera instancia, de los conflictos que comportan los rasgos estructurales del espacio construido existente, afectado por problemas acumulados a través de los crecimientos urbanos sucesivos y de las nuevas tendencias que esta estructura propicia.

En segundo lugar, es preciso poner de relieve la fuerza generativa y galvanizadora de las dinámicas de crecimiento que, en sí mismas, pueden desencadenar una transformación adecuada del espacio físico.

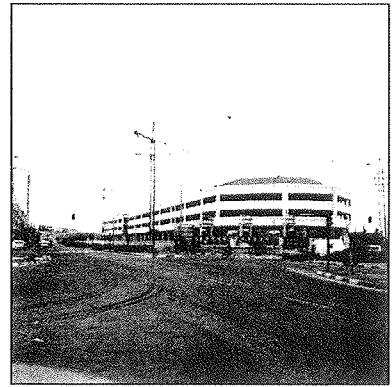
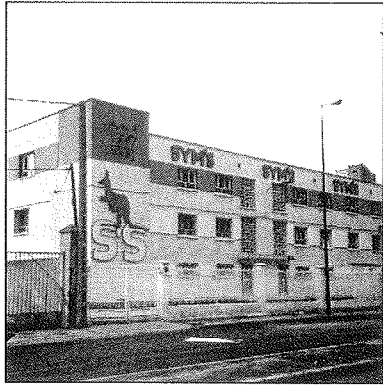
Finalmente, se encuentran las propias potencialidades -y ciertas realidades positivas- del territorio, construido y no construido, capaces de sugerir o estimular la necesidad de esa recomposición.

Todo estos aspectos ponen el acento en la (relativa) autonomía impulsora de introducción de cambios en las estructuras físicas del espacio y, por tanto, ayudan a comprender que el complejo problema que aquí se ha considerado desde la interrelación entre los aspectos sectoriales, funcionales o físicos que lo componen, no tiene porqué contemplarse propositivamente como insoluble si no es tratado en un marco de medidas consistentemente trabadas en su concepción y finalidades, aunque luego sean instrumentalmente autónomas.

#### **"Centralidad central" y la búsqueda de una pauta espacial para organizar-propiciar una nueva dinámica urbana**

Es evidente que la provisión y construcción de espacio físico (espacio/localización y espacio/urbanización) destinado a la industria supuso el aporte infraestructural de la ciudad al motor del crecimiento urbano de los años 60 y 70. La recomposición de las centralidades, en su doble expresión física y funcional, podría jugar un papel similar para muchas de aquellas ciudades en las que el salto cuantitativo de su dinámica pasa por cambios cualitativos que afectan significativamente a la naturaleza de sus fuerzas motrices básicas.

El agotamiento del espacio de centralidad de Valladolid es un hecho cada vez más reconocible y percibido, asfixiado por las limitaciones físicas e infraestructurales impuestas por las sucesivas formas en que se ha venido organizando físicamente el crecimiento urbano a lo largo del tiempo. En esta situación, y sin que al parecer la cuestión haya sido abordada en profundidad hasta ahora, -al menos con la intencionalidad que aquí se plantea-, las líneas seguidas se materializan -como ya ha sido puesto de relieve- en dos direcciones principales:



**LA DESCENTRALIZACION FORZOSA DE LAS NUEVAS FUNCIONES DE CENTRALIDAD**

Las características del espacio central urbano no permiten acoger nuevas funciones de centralidad metropolitana más especializadas, las cuales han de buscar localizaciones de "oportunidad". El poder organizador de estas piezas y funciones podría ser aprovechado para reestructurar el espacio central y periférico de la nueva aglomeración.



Piezas propuestas y en ejecución



Piezas ejecutadas

## EL REFORZAMIENTO DEL CENTRO HISTÓRICO

La ausencia de propuestas para extender el espacio de centralidad central, más allá de las aisladas operaciones de relleno de "huecos de oportunidad" puntuales, lleva a reforzar este papel en el centro histórico con una estrategia de aparcamiento en sus entornos y con remodelaciones de la edificación tradicional.



### APARCAMIENTOS

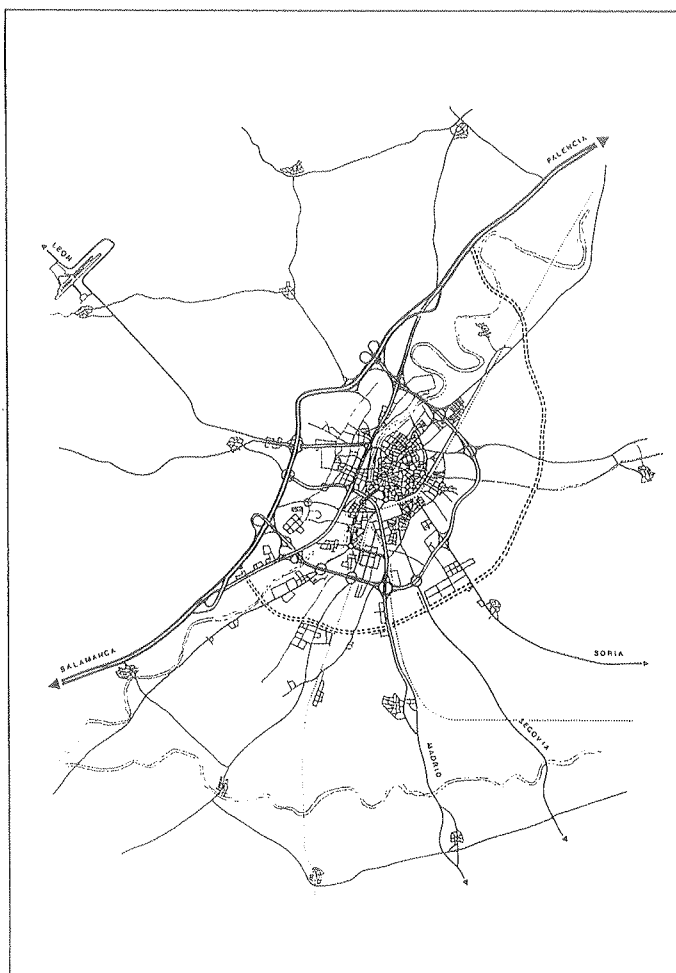
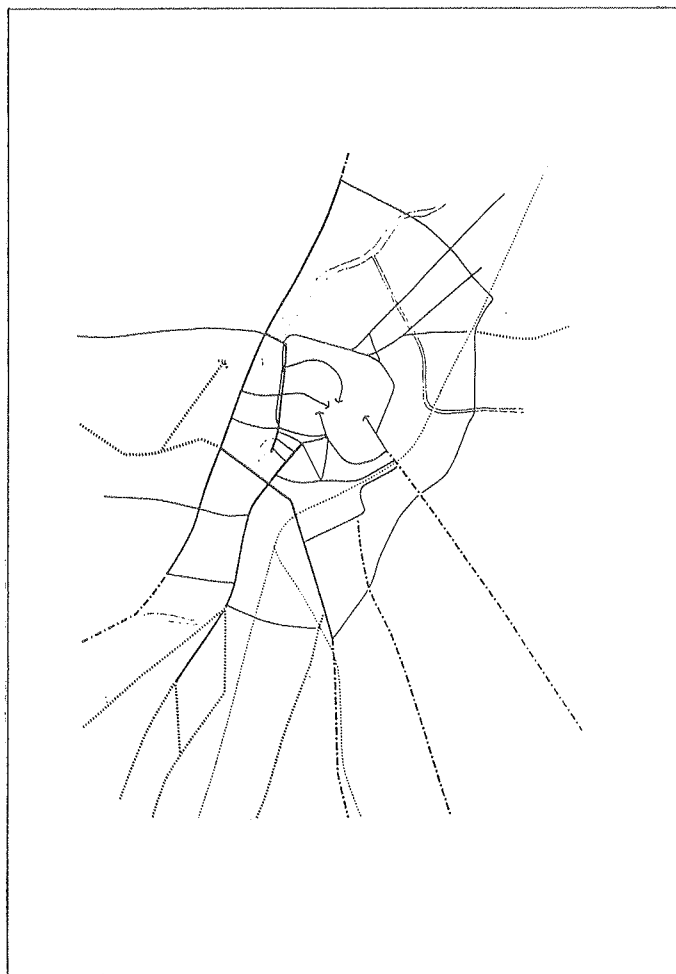


Propuestos



Existentes

La transformación de la conectividad y el aumento de las condiciones de accesibilidad del sistema viario son requisitos imprescindibles para la recomposición de la centralidad central



- La primera consiste en acudir a la consolidación-colmatación, por intensificación de acciones puntuales, del "centro" tradicional para seguir acogiendo más y más demandas comerciales y de oficinas. Complementariamente se intenta ir contrarrestando las crecientes dificultades que ello genera para la accesibilidad de esta zona a través de políticas de reordenación del tráfico y el transporte público, pero, más notablemente, insistiendo en mantener la primacía del vehículo privado con propuestas de creación de aparcamientos en el interior o los bordes de este ámbito.

- En segundo término, se trata de permitir -e incluso favorecer- la posibilidad de implantación de ciertas funciones centrales de forma intersticial o dispersa en las periferias urbanas, aunque sin otro criterio espacial aparente que el de mera oportunidad.

Valladolid capital no podía en modo alguno "aguantar" una bipolaridad de centralidades de primer rango, aunque sí tolera bien una dispersión territorial de ciertas funciones individualizadas que, por el tipo de servicio que prestan, por sus requisitos de consumo de suelo o por su sensibilidad a la creciente congestión de las infraestructuras de transporte, o los precios del espacio, de la ciudad central, tengan como "condición de existencia" la ubicación periférica (clásicamente los grandes hipermercados, grandes polideportivos, etc, pero también, ahora, centros de reuniones empresariales y oficinas). Otra cuestión es la que hace referencia a qué tipo de implicaciones puede tener para la ciudad, a medio plazo, la adopción de decisiones individuales fuera del marco de una estrategia definida y reconocible.

La carencia de un soporte infraestructural, capaz de articular ordenadamente los grandes crecimientos territoriales futuros de carácter más urbano es particularmente dramática en lo que respecta al crecimiento de piezas de la "centralidad" de capitalidad o metropolitana, bloqueada como está la prolongación del Paseo de Zorrilla por algunos desarrollos recientes y la ordenación del crecimiento urbano en el planeamiento general.



Cierto es que el problema del paso del ferrocarril a través de la ciudad, y el posible destino de los terrenos de Renfe situados en el área inmediata a la Estación, han venido suscitando un ya largo y en ocasiones crispado debate. La opción de enterrar parte del trazado actual, el traslado de la Estación, o las posibilidades de incorporar a la ciudad los espacios de vías y las áreas de servicio que quedarían en desuso, no han alentado una discusión realmente centrada en la gran cuestión de la reestructuración más global de la centralidad vallisoletana que subyace a esta operación.

Por otro lado, otras piezas de posición central, como el polígono de Argales cada vez más englobado por la expansión de la ciudad, o un espacio tan estratégico, como es el eje de salida a Madrid, apenas si han suscitado elementos de discusión más allá de lo que afectaría a posibles mejoras funcionales en el primer caso, o la posibilidad de algunas transformaciones puntuales de viejas edificaciones o del uso de algunos solares vacantes en el segundo.



Sin embargo, estas tres piezas, tan interesantes para la ciudad contempladas individualmente, proporcionan vistas en su conjunto el más importante activo de oportunidad espacial -hoy el único probablemente- para abordar una profunda metamorfosis estructural del núcleo central con una visión de largo plazo. O lo que es lo mismo, la posibilidad de dotar a la nueva aglomeración de un espacio urbano en el que organizar funciones de futuro adecuadas a una aglomeración intermedia competitiva.

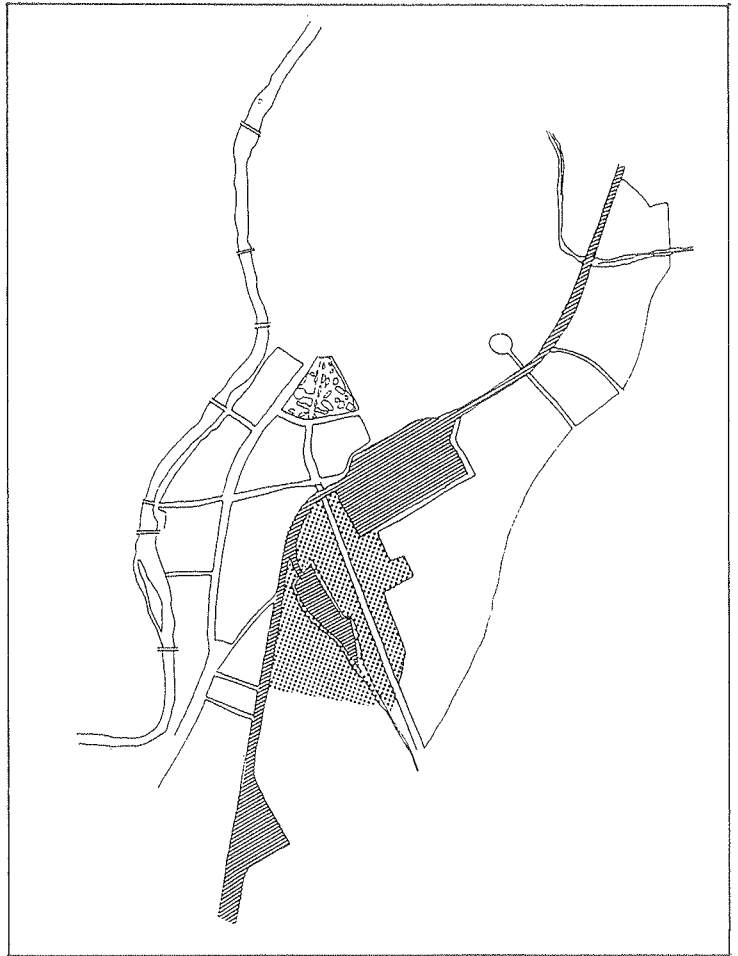
Como se ha señalado más arriba, no se pretende aquí exceder el marco de una discusión cuyo objetivo es vincular problemas detectados con algunos elementos de sus posibles "salidas". Consiguientemente, es en este sentido en el que debe interpretarse la importancia que aquí se atribuye al mencionado conjunto de piezas del espacio urbano consolidado de la capital.





Desde una perspectiva estratégica constituyen, probablemente, el factor de oportunidad más claro con que, en el momento presente, cuenta Valladolid para aunar un proyecto de centralidad metropolitana con los requisitos de cambio estructural que exige la naciente aglomeración. De todas formas, la idea de

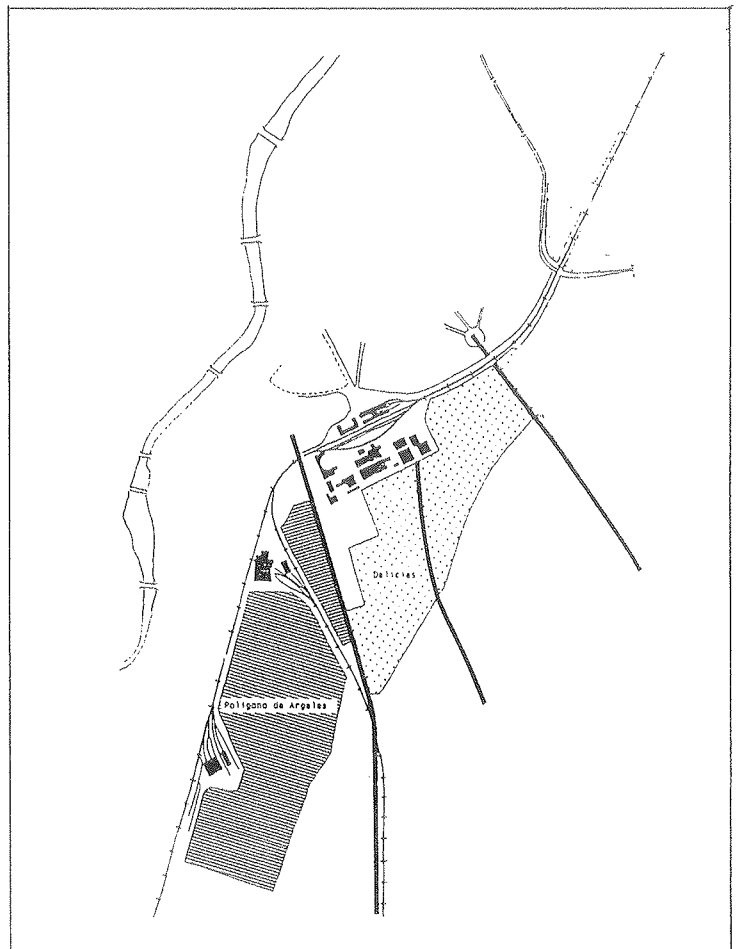
**UN AMBITO PARA RECOMPONER LA CENTRALIDAD-CENTRAL Y ARTICULAR NUEVOS CRECIMIENTOS A PARTIR DEL NUCLEO URBANO BASICO**

Los terrenos de RENFE, el eje de la Carretera de Madrid y el polígono de Argales, proporcionan elementos que hoy son únicos e irrepetibles en Valladolid, para crear la armadura de ciudad capaz de reorganizar una nueva centralidad central, a partir del contacto con la existente, proporcionando el soporte organizativo a los crecimientos más urbanos de medio y largo plazo.

-  FC. Estación y Talleres de RENFE
-  Areas colindantes afectadas por el soterramiento



-  Industria
-  Barrios residenciales
-  Edificios asociados al FC
-  Vías rodadas de penetración más importantes



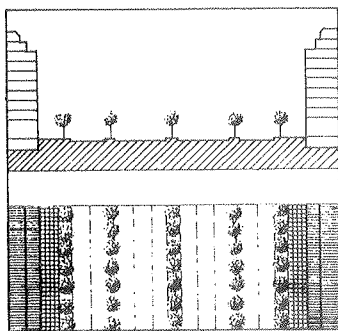
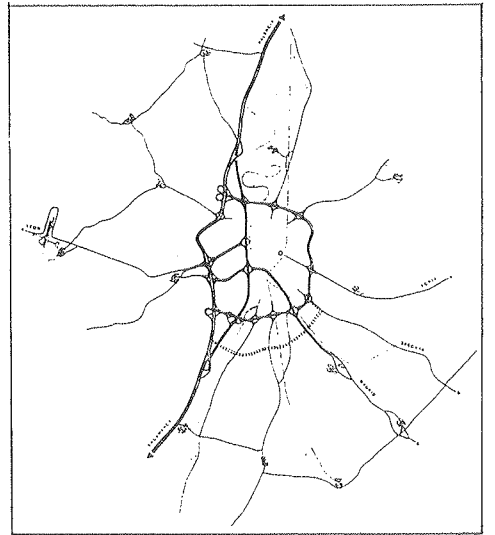
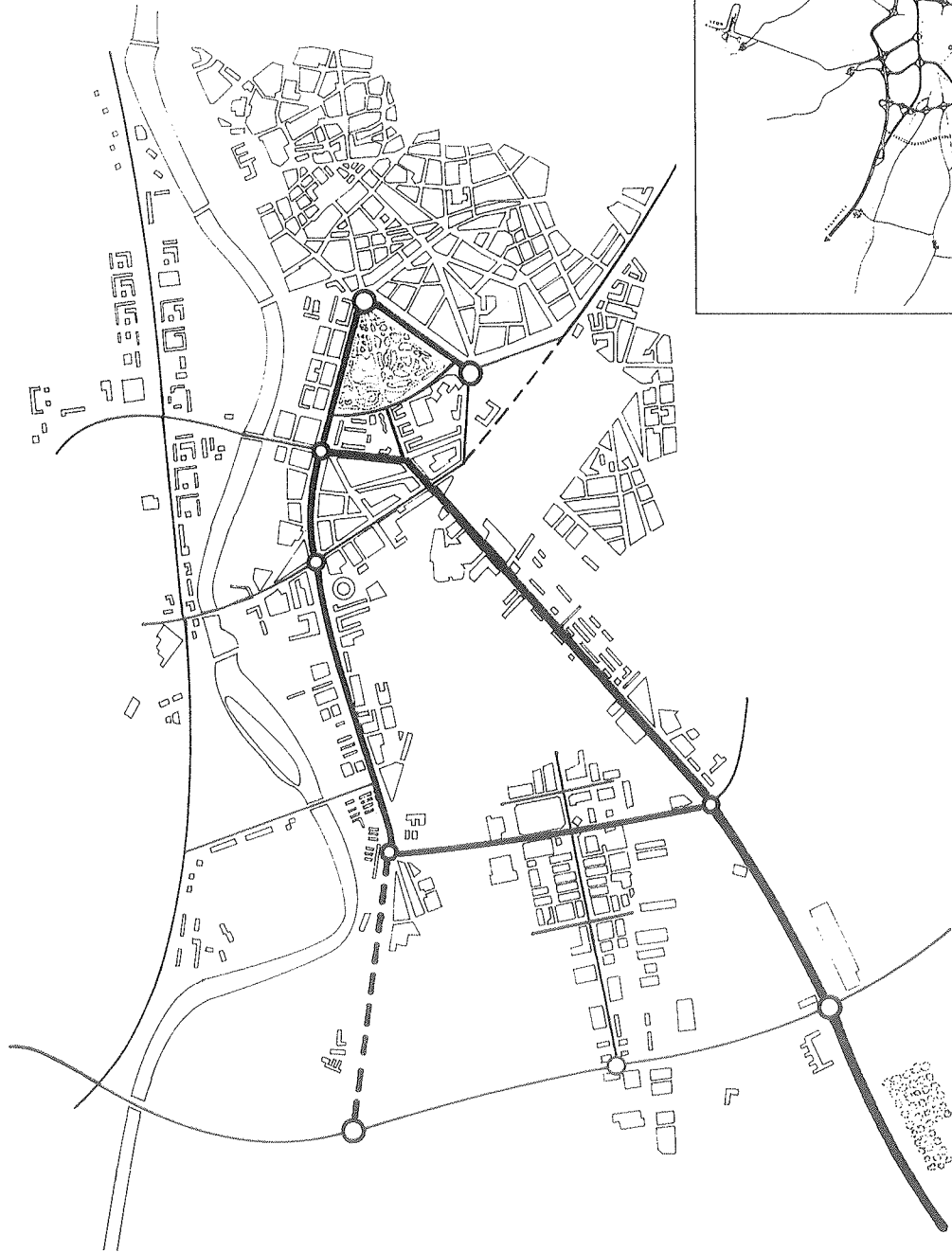
centralidad que se maneja en relación a este gran ámbito no debe confundirse con su exclusiva noción funcional más ortodoxa, aunque la incorpore como su carácter más emblemático.

El tamaño del espacio que ofrece cualquiera de las piezas mencionadas es superior a las posibilidades de una economía como la de Valladolid en varios años. Aun así, el gran enclave sugerido constituye una excelente plataforma para reconstruir el crecimiento urbano interior durante un plazo largo, incluyendo no sólo el terciario y equipamientos de primer rango y mayor representatividad, sino otros muchos tipos de oferta de terciario y equipamientos de ciudad, con un fuerte componente de espacio residencial de veraneo, esponjamientos e incluso actividad económica y parque urbano.

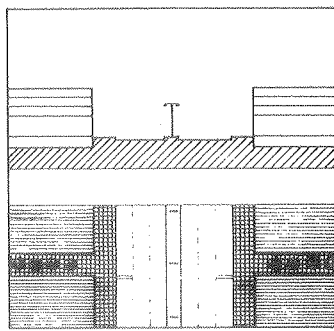
Los terrenos de RENFE se sitúan en la inmediación del punto de contacto actual entre el viejo "centro" urbano y su moderna prolongación a través del Paseo de Zorrilla. Por otra parte, la Estación de Ferrocarril es el cierre de uno de los espacios públicos más singulares y representativos de la ciudad: El Campo Grande y la Acera de Recoletos, por más que hoy se encuentre degradado, en parte, por problemas de congestión circulatoria.

La carretera de Madrid, por su parte, propicia la única verdadera "puerta" de acceso directo al centro urbano desde el exterior, con su doble entrada, sobre el Paseo de Zorrilla (que hoy cruza) y sobre la vía que circunda al Campo Grande, ofreciendo desde ahí diversas posibilidades de acceso rápido a otros puntos del casco histórico. La carretera de Madrid recorre un importante tramo considerable de la ciudad construida y en construcción, flanqueada por un número de importantes espacios fabriles y de almacenaje, así como de singulares edificios institucionales y de algunos bloques de viviendas. Sobre el final del continuo edificado en su borde izquierdo (sentido de "entrada") se construye ahora un complejo comercial y de oficinas, aunque la imagen que ofrece esta zona es la de una considerable inestabilidad frente a su destino futuro.

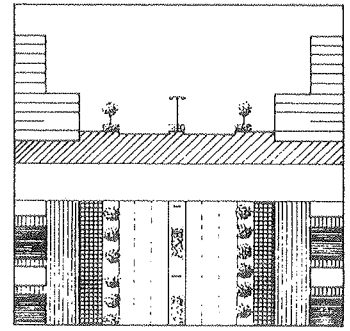
APUNTE PARA UNA ESTRUCTURA CIRCULATORIA  
DEL NUEVO NUCLEO CENTRAL METROPOLITANO



Paseo Zorrilla



Conector Argales



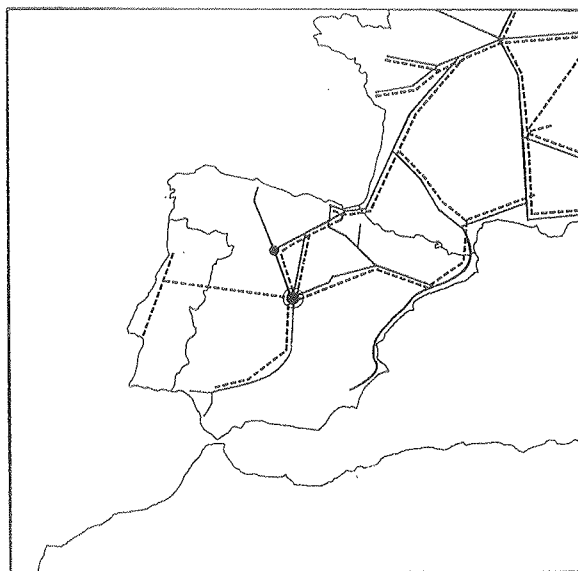
Carretera de Madrid

El viejo polígono de Argales es una pieza de espacio "industrial" que acoge hoy principalmente funciones de almacenaje. Constituye un "polígono" sumamente vivo funcionalmente, que ha alcanzado una privilegiada posición central merced a la extensión urbana hacia el sur y, ciertamente, posee un elevadísimo nivel de "centralidad" potencial. Se trata, por otro lado, de una pieza estratégicamente situada al borde de la carretera de Madrid, que está en contacto con el dinámico "sur" residencial de la capital y enlaza fácilmente con el final (actual) del Paseo de Zorrilla. Es preciso señalar que el espacio comprendido entre el polígono de Argales y la Carretera de Madrid (hasta Laguna de Duero) se encuentra flanqueado por dos vías ferroviarias, la de Madrid y la de Ariza (esta segunda que hasta hace poco había quedado relegada sólo a mercancías y está abocada a su desmantelamiento total).

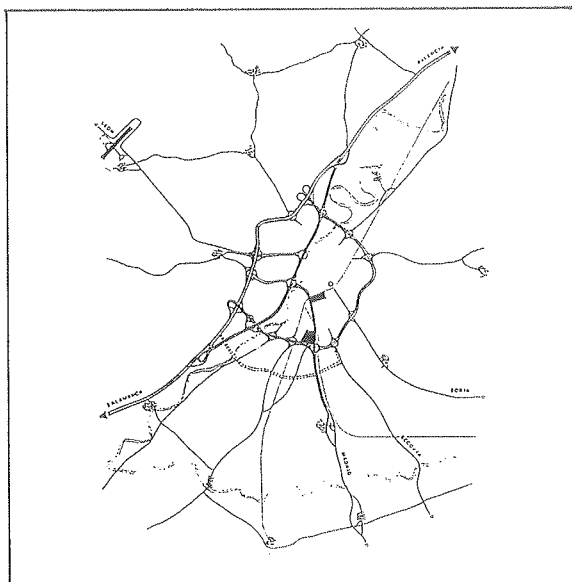
Todo este panel de elementos individualizados aparece extraordinariamente sugerente al considerarlos en la perspectiva de conjunto anteriormente señalada. El nexa físico con el espacio de centralidad urbana tradicional, lo establecen en primera instancia la pieza de la Estación y sus terrenos ferroviarios, que garantizan también la posibilidad de mantener una solución de continuidad funcional desde aquel espacio con el ámbito que organiza a partir del eje de la Carretera de Madrid. No sería difícil prefigurar aquí -sin considerar ahora otros posibles impedimentos- una potente expansión de la "centralidad central" de la nueva aglomeración, por contagio, o por desbordamiento de los enclaves tradicionales hacia la carretera de Madrid con los espacios liberados al ferrocarril como pivote básico de ese salto. Una centralidad funcional que, lejos de ser exclusiva, se articularía físicamente con piezas y elementos de espacio residencial, equipamientos y de parque, y actividad económica, reconstruyendo así la imagen de complejidad que la envergadura del ámbito exige. En la perspectiva estratégica que aquí se contempla, de plazos medio y largo, otros elementos infraestructurales podrían contribuir a potenciar y dinamizar a las aptitudes de esta nueva gran pieza.

**UN LUGAR PARA CONDENSAR Y RESUMIR LAS RELACIONES DE CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD INTERTERRITORIAL EN LAS DIFERENTES ESCALAS DEL TERRITORIO**

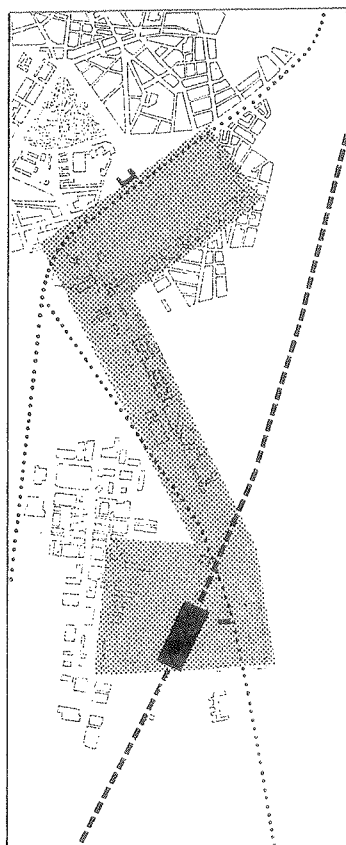
La escala interregional e internacional



La escala intrarregional e intrametropolitana

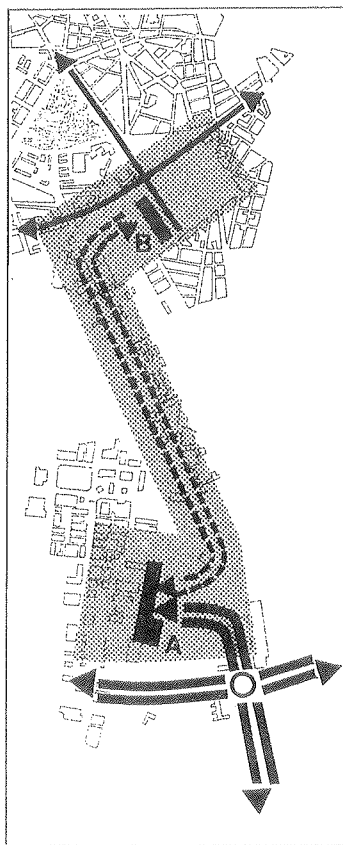


Por ferrocarril



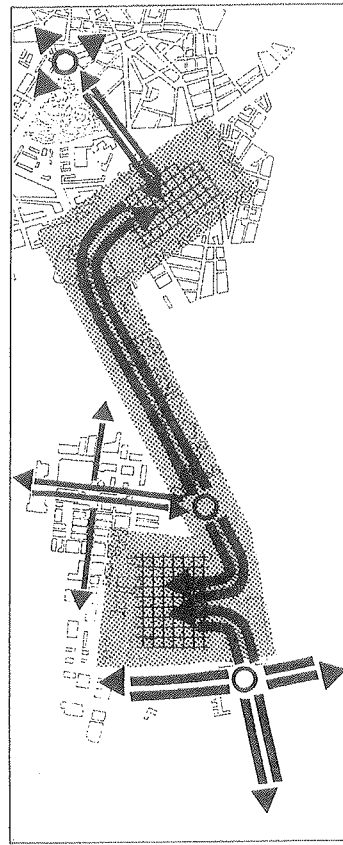
..... Tranvía metropolitano  
 --- Altas velocidades ferroviarias y tren convencional.

Por autobús



A Intercambio de autobuses urbanos  
 B Estación de autobuses interurbanos

Por automóvil

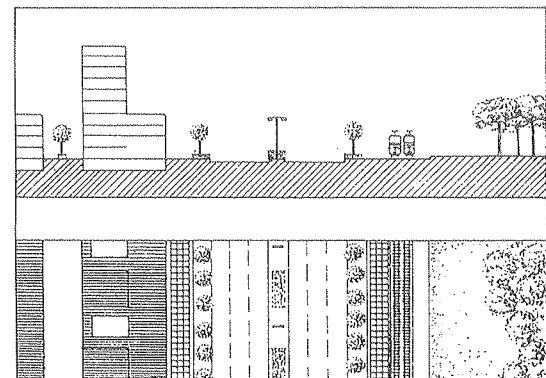
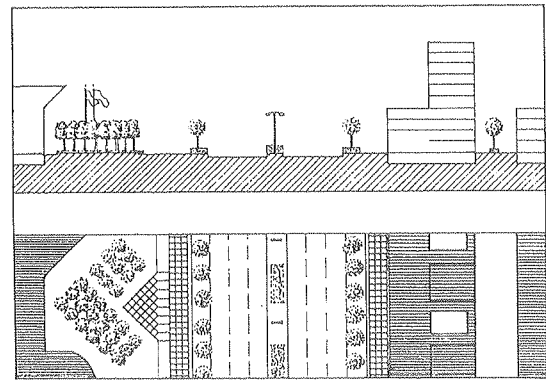
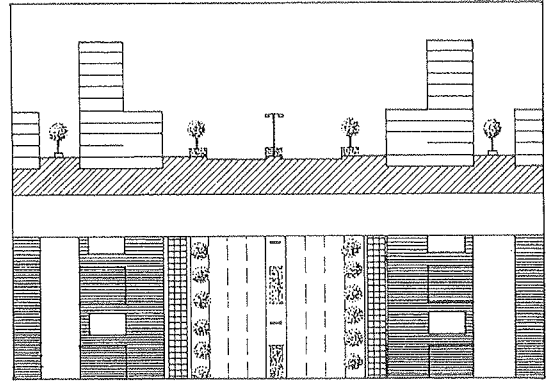
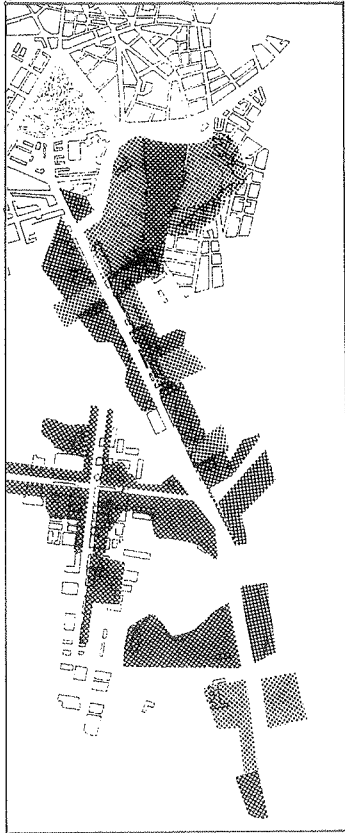


▣ Ámbitos de aparcamiento

De una parte, la posible transformación, al menos parcial, del polígono de Argales, que sin perder su condición de espacio productivo podría ir desembocando en un moderno y dinámico Parque de Actividades. Se transformaría así en un tipo de espacio capaz de incluir una mezcla de actividades avanzadas, tanto industriales como de funciones más sofisticadas vinculadas a la producción, e incluso oficinas. En otras palabras, un enclave productivo único en todo el ámbito de estudio por sus características locacionales para el asentamiento de aquellas funciones industriales y de servicio que hoy puede optimizar su localización sobre la base de las economías de aglomeración que genera la ciudad interior, y que además buscan un efecto de imagen netamente urbano.

En ese sentido, Argales pasaría a convertirse progresivamente en un enclave productivo más complejo y sofisticado, con un carácter físico y ambiental perfectamente asociable al de las funciones tradicionales de centralidad o las de residencia. En tal sentido la transformación de Argales no sólo pasaría por transformaciones en sus posibilidades de uso, sino por una verdadera recualificación de su imagen física, tanto en la concepción y el tratamiento del espacio público y la urbanización, como en unas condiciones urbanísticas más exigentes para el desarrollo del espacio para usos privados.

Evidentemente en una operación de largo plazo como ésta dichas transformaciones podían irse materializando progresivamente o afectando en un principio, a sólo una parte bien elegida de este polígono. No sería pues imprescindible que, a corto plazo, se plantease esta operación para el conjunto del enclave, que podría seguir manteniendo sus funciones y características en una buena parte de su espacio, con la posibilidad de poder incorporarse progresivamente, al "espacio de nuevo tipo", a medida que las condiciones de la demanda así lo fuese exigiendo. En todo caso sería imprescindible crear fuertes elementos de vinculación física de este ámbito con el nuevo espacio creado sobre la carretera de Madrid y la Estación de un lado, y abrirse mejor al Paseo de Zorrilla por otro.



UN ESPACIO DE EXTENSION DE LA  
CENTRALIDAD CENTRAL MUY VERSA-  
TIL Y ADAPTABLE A LA DIVERSIDAD DE  
USOS Y DE EDIFICACION:

- . Espacios terciarios
- . Residenciales
- . Institucionales públicos  
y privados
- . Cívicos y dotacionales
- . Verdes y recreativos
- . Industriales modernos

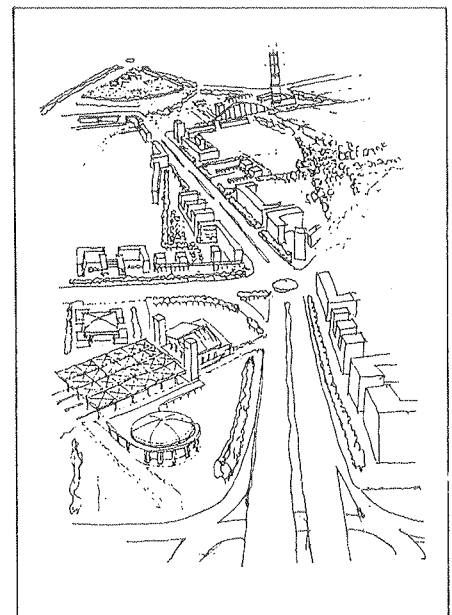
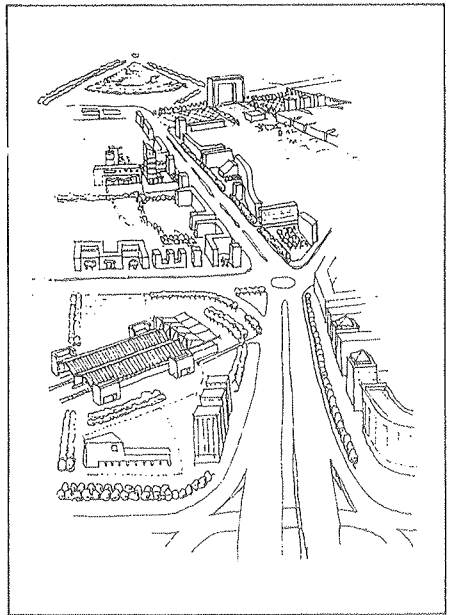
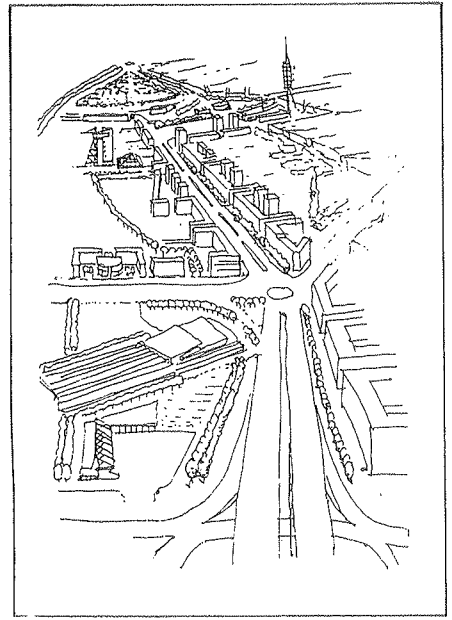
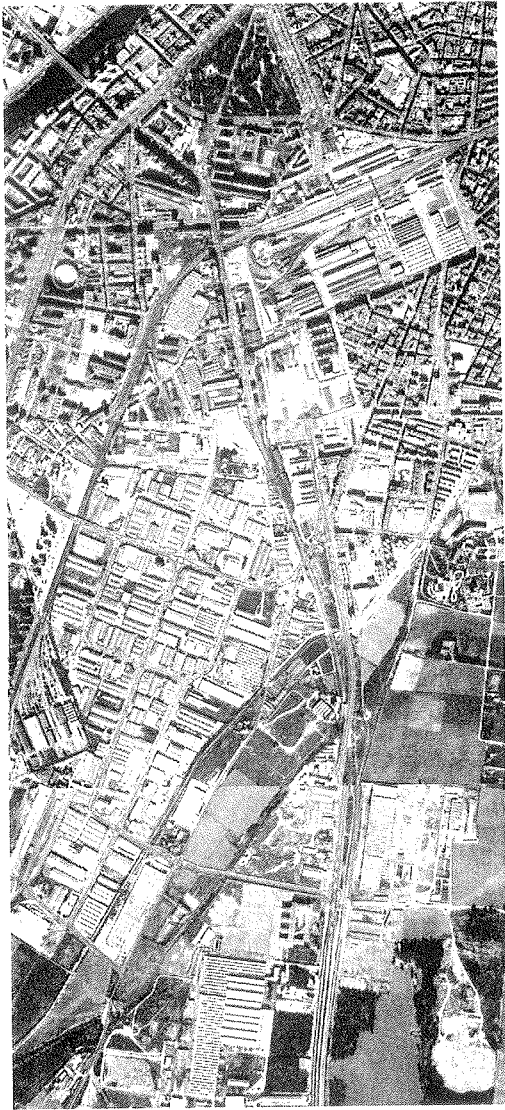


Un segundo elemento de crucial importancia sería la decisión de ubicación de la Estación de ferrocarril en la perspectiva de la llegada de la alta velocidad ferroviaria (cualquiera que fuese la definitiva decisión en este sentido). La ubicación de esta Estación en un punto de óptima accesibilidad interterritorial desde los diferentes modos de transporte es una cuestión de gran importancia para garantizar la máxima eficiencia de este servicio, como lo es, particularmente, el que esa ubicación permita un inmediato y fácil acceso al espacio más central de la metrópoli.

En este último sentido, la presente ubicación de la Estación es inmejorable. Con todo, si un trazado de alta velocidad exigiera cambios debido al probable desplazamiento de su trazado sobre la periferia Este, ello obligaría a resituar el emplazamiento de la nueva Estación. La adecuada vinculación entre este emplazamiento y el "nuevo" espacio central que aquí se sugiere obligaría a estudiar las posibilidades que ofrecen espacios como, por ejemplo, el que se sitúa hoy entre el flanco Sur-Este, entre el Polígono de Argales y la Carretera de Madrid, próximo al enlace con las variantes de la nueva red viaria por el Sur y el Este. En una ubicación como ésta -u otras parecidas que podrían sugerirse- la Estación podría operar como un elemento importante para catalizar el primer "tirón" de la expansión de la centralidad desde sus focos tradicionales hacia el Sur.

En todo caso, parece importante recalcar aquí la necesidad de una máxima integración de los diferentes modos de transporte. No solamente buscando una ubicación de la Estación de Ferrocarril por su buena accesibilidad respecto al interior de la aglomeración, sino garantizando la máxima eficiencia en su relación con los puntos terminales de otros modos y tipos de transporte (a la Estación de Autobuses, conexión fácil con el aeropuerto, relación con la Red Arterial interregional, Centro de Transporte y Terminal de mercancías). La decisiva importancia de una eficaz conectividad inter-intra metropolitana exigiría no sólo atender al problema de localización de las diferentes terminales y estaciones de transporte colectivo sino a su máxima eficacia como puntos de intercambio (facilidad, comodidad, rapidez, etc) inter e intra-territorial.

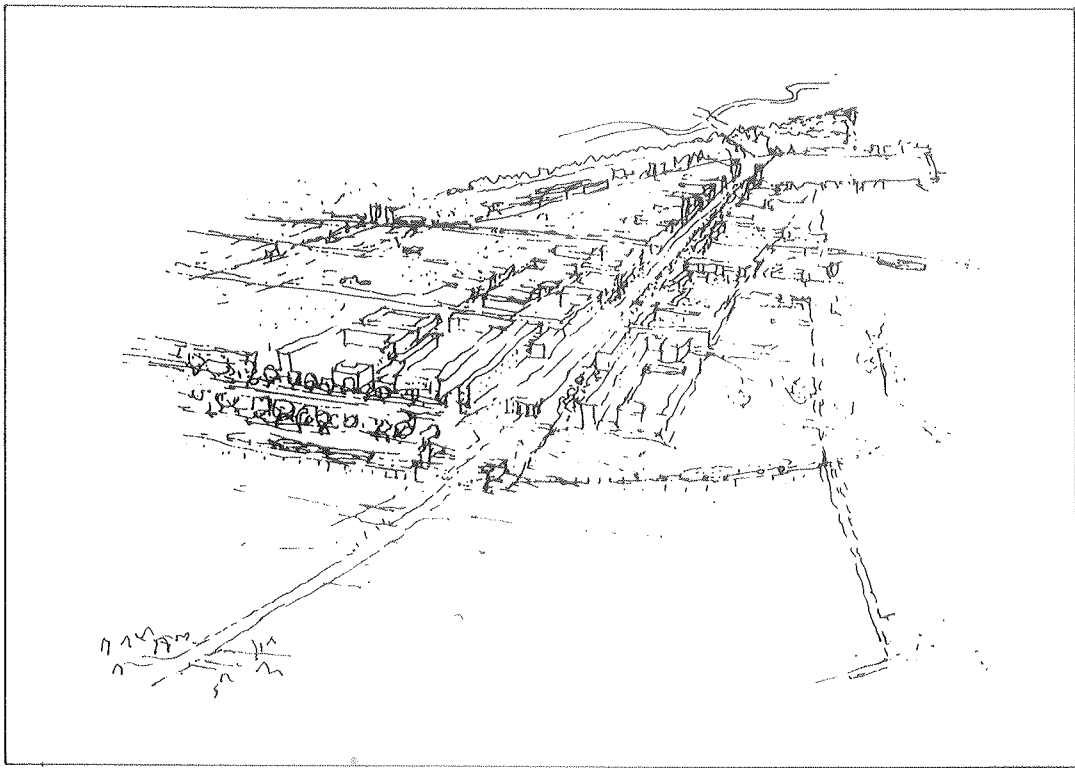
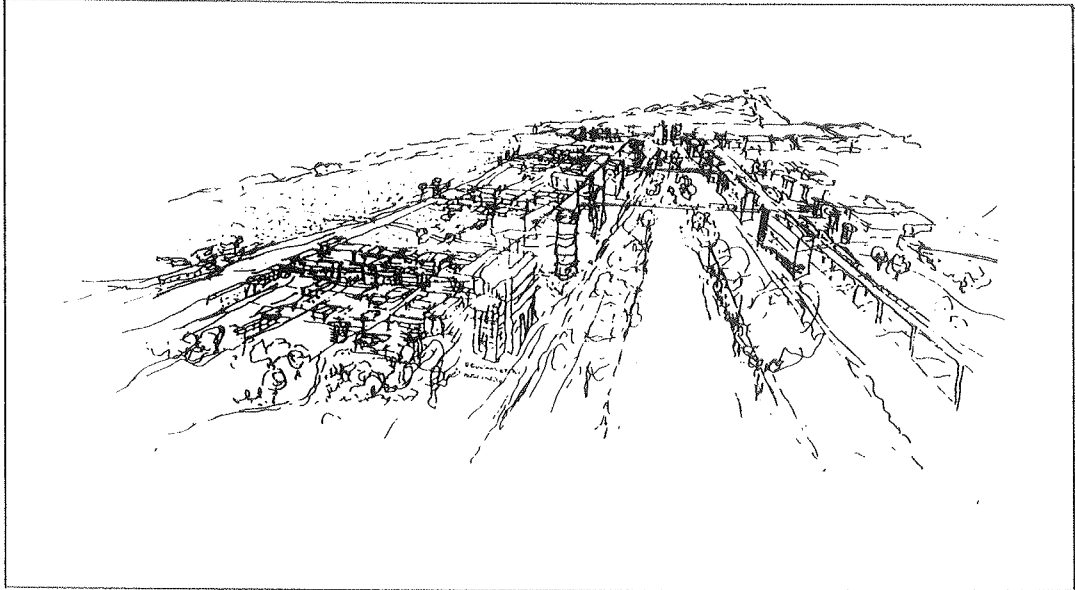
La definición con criterios de calidad urbana de la armadura y el soporte infraestructural de los grandes viarios, de los centros y puntos de intercambio de transporte público y privado, y los sistemas generales de espacios libres, constituyen el epicentro de la formación de una pieza, cuyos contenidos y usos más precisos solamente podrán irse concretando con la progresiva maduración del crecimiento que estos elementos posibilitan.



Un tercer elemento a tener en cuenta de este gran paquete podría ser el mantenimiento y potenciación de las líneas de ferrocarril existente (Ariza y Madrid) como una infraestructura para el transporte público metropolitano (v.g. típico metro ligero), que permitiría apoyar y estructurar los futuros desarrollos suburbanos hacia el Sur (Viana de Cega, Laguna de Duero) y el Sur-Este, hacia Tudela de Duero, con la posibilidad de contribuir a la dinamización de los flujos en el tramo más dinámico de la Ribera del Duero vallisoletana. Zonas éstas donde las tendencias descentralizadoras residenciales (e incluso productivas) se manifiestan hoy con gran fuerza y dinamismo.

Ni que decir tiene que lo que aquí se sugiere es una operación de gran envergadura en la escala de Valladolid, con un fuerte contenido estratégico, con una necesaria maduración de largo plazo y con una auténtica capacidad de crear ciudad más allá de la mera noción tradicional de espacio de centralidad funcional. Se trataría de una operación en la que la presencia pública - directora, organizadora y coordinadora- habría de ser decisiva en aspectos tales como: la fijación de objetivos, la remoción de algunos de los grandes obstáculos existentes, la preparación de las bases infraestructurales, el control urbanístico, en última instancia, del destino de estas grandes piezas y, posiblemente, la coordinación de la administración de una operación necesariamente concretada entre distintos sectores públicos y probablemente participada por los privados.

Se trataría de una operación que, como otras muchas de corte similar desarrolladas en la última década en toda Europa, requeriría, entre otros aspectos, una estrategia de suelo que permitiera hacer económicamente viables los desarrollos propuestos. Ciertamente, las experiencias de otros países, y del nuestro mismo, muestran que la imprescindible valorización de espacios para desencadenar un desarrollo inmobiliario que no se produciría de otra forma, se puede convertir en un incontrolado proceso especulativo en la medida en que las autoridades responsables no establezcan las medidas necesarias para que no se les vaya de las manos.



Sin embargo, es erróneo identificar una y otra cuestión, ya que, por ejemplo, entre los London Docklands y la remodelación del puerto de Rotterdam media todo el mundo que separa los brutales (a la larga extraordinariamente costosos y de dudosa eficiencia económica) desarrollos prácticamente desregulados y las propuestas equilibradas por una evidente sensibilidad pública a las implicaciones colectivas de las grandes operaciones urbanas.

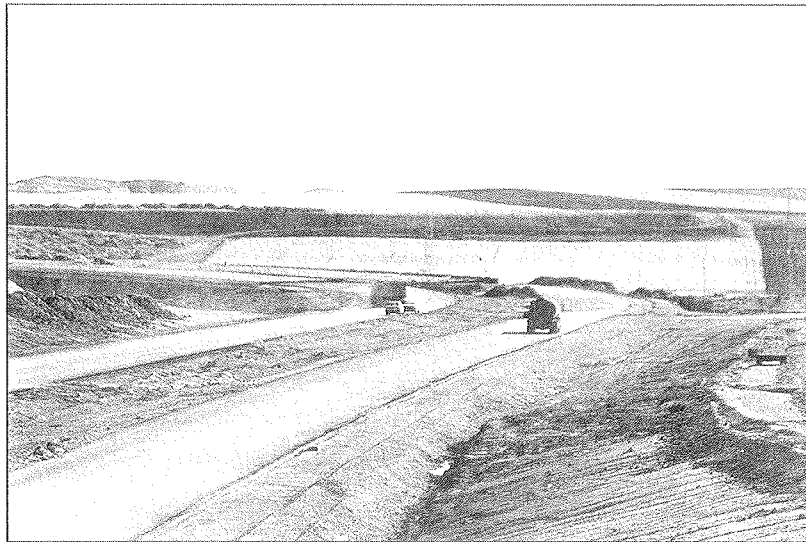
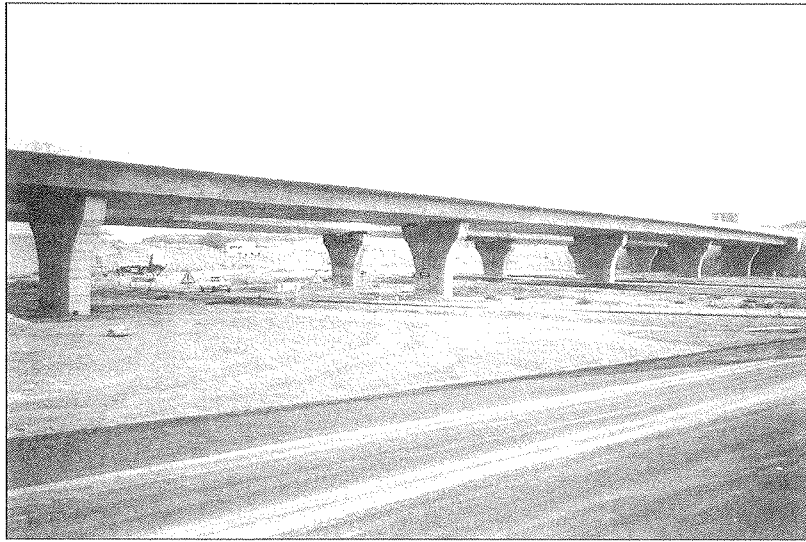
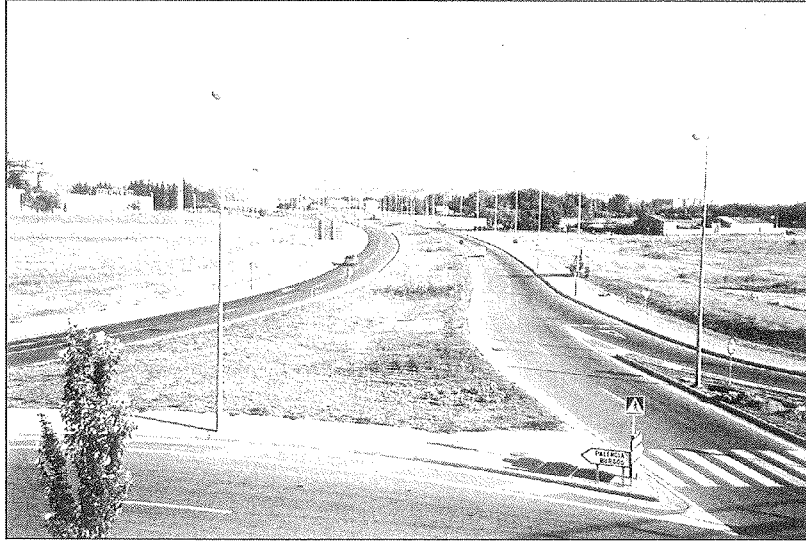
Por otra parte, el éxito de operaciones de este tipo en el caso de Valladolid sólo podría sustentarse en la capacidad para diseñar y gestionar unas propuestas que aunasen la calidad (ambiental y de imagen) y el equilibrio social con unos precios finales de los productos inmobiliarios claramente competitivos con otras ofertas existentes en su entorno urbano nacional. Tal reto no es fácil, pero tampoco imposible. En todo caso, y por encima y más allá de la imaginación para movilizar recursos financieros o de las exigencias de una sofisticada gestión técnica, sería preciso un civilizado acuerdo entre las administraciones públicas implicadas (regionales y municipales) para alcanzar los objetivos básicos del proyecto, y con él la creación de instrumentos y de instituciones eficientes para su desarrollo, en el medio y largo plazos aunque pudieran iniciarse enseguida algunas actuaciones.

### **Controlar el poder estructurador de la nueva red arterial**

De entre los grandes proyectos en marcha uno de los que entrañan mayor trascendencia respecto al crecimiento futuro de la nueva aglomeración es el de la *Red Arterial*. No sólo por lo que afecta a la capital misma y por lo que significa como factor de conectividad de la aglomeración con el exterior regional y nacional sino también por la fluidez que posibilita en las relaciones interiores a ésta (núcleos de población y actividad en los municipios limítrofes, áreas periféricas y centrales de la capital, etc.)

La reconocida importancia de este proyecto se deriva de sus implicaciones en la diferenciación de tráfico (de paso, entradas y salidas, etc.), y de la

**LA RONDA NORTE, MAS URBANA E INCONCLUSA. LA RONDA OESTE, UNA VIA RAPIDA EN CONSTRUCCION**



multiplicación de la accesibilidad de los ámbitos del territorio afectado. No obstante, existe un aspecto cualitativo crucial resultante del modo en que sus diferentes tramos sean capaces de articular -trabar o separar- las piezas urbanas existentes y nuevas, especialmente (aunque no exclusivamente) aquéllas que se sitúan, o pueden situarse, a lo largo de sus recorridos.

En este sentido se plantea la necesidad de un tratamiento conscientemente heterogéneo de los diferentes tramos en lo que concierne a su diseño, a las entradas y salidas, al carácter de los nudos, a la presencia de vías de servicio, y en general, las relaciones de jerarquía con el viario de los tejidos inmediatos existentes y nuevos.

De la situación actual ya se desprende un planteamiento bien diferenciado. De una parte, la Ronda Oeste, como una vía dirigida sobre todo a canalizar tráficos de paso, con nudos de entradas y salida y pasos controlados a diferente nivel. De otra parte, la Ronda Interior Sur, y en alguna medida el tramo de la ronda Norte finalizado, son, más bien, vías urbanas de gran capacidad. La prevista Ronda Exterior Sur parece que no va a llevarse a cabo a medio plazo, por lo que la conexión entre las vías de Madrid, Segovia y Soria con la N-620 se efectuaría, en dirección Norte, a través de las Rondas Este y Norte o bien a través de la Ronda Interior Sur en dirección a Tordesillas.

Parece claro que una vía como la Ronda Oeste tendrá en gran medida un cierto carácter de "barrera" a la expansión de la metrópoli en esa dirección. Tanto ésta como la Ronda Este dejan considerables vacíos entre el final de la trama edificada actual de la capital y sus trazas. En todo caso la propensión expansiva hacia el Este de la ciudad, obligaría a tratar adecuadamente la Ronda oriental para hacer así más fluida y permeable la relación de los tejidos que separa sin menoscabo de la función arterial que comporta.

La decidida expansión de la capital hacia el Sur, y también (aunque en mucha menor medida) hacia el Norte, parece conducir a un tipo de viario en el que la función de paso quedará amalgamada en un futuro no demasiado lejano, por otros movimientos internos a la ciudad y a la nueva aglomeración.



**EL PASO DE LA RONDA ESTE: UNA OPORTUNIDAD PARA INTEGRAR EL DISEÑO DE UNA VIA Y LOS POSIBLES CRECIMIENTOS URBANOS**

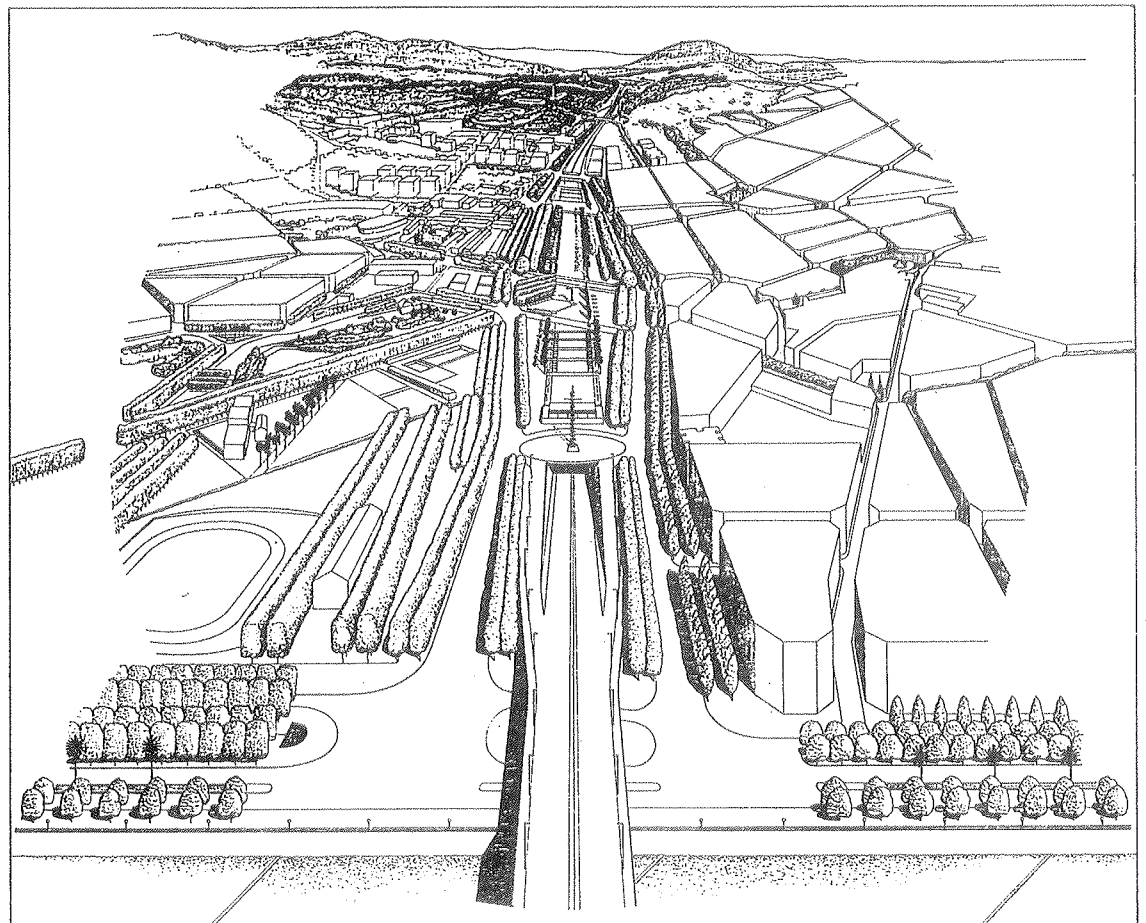
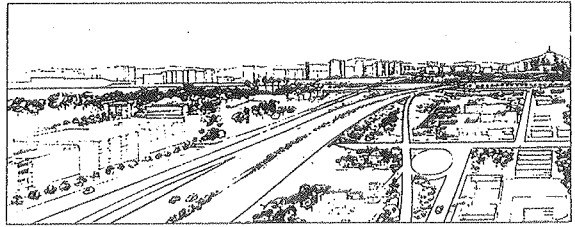
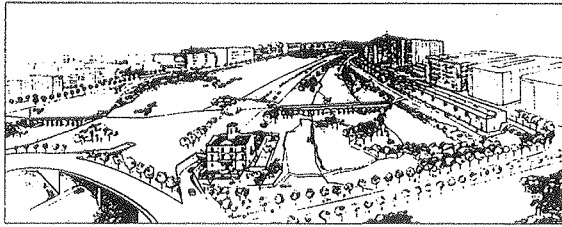
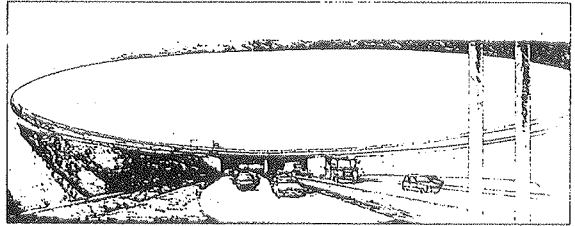
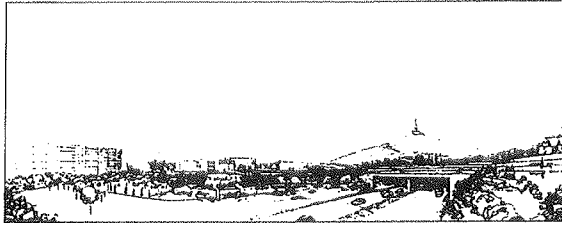


Las nuevas expansiones de la capital, derivadas del Planeamiento Parcial que desarrolla el Plan General en el Sur, van a crear, en efecto, un nuevo escenario de generación-atracción de tráfico a tener en cuenta. Por otra parte, del carácter e intensidad que vaya tomando el proceso de urbanización más allá del municipio central, en todo el arco comprendido por la carretera de Madrid y la N-620, va a depender la mayor o menor pérdida de eficacia de ese cinturón Sur en el corto plazo como vía rápida.

No cabe duda que las nuevas Rondas van a resultar de una importancia decisiva en la articulación, física y funcional, de los crecimientos posteriores. No solamente por lo que a sus bordes inmediatos se refiere, sino por el incremento que suponen en la accesibilidad global del territorio. En este sentido existe una relación crítica -variable en cada tramo- entre su imprescindible función de vía rápida y el engarce con el espacio inmediato.

Es preciso, pues, que el problema de la conexión interviaria se plantee con una adecuada ponderación de la densidad y jerarquía de la red en cada ámbito de la nueva metrópoli y, por tanto, los tipos de enlace adecuados a la diferente naturaleza de los tejidos urbanos que va a afectar. Pero en aquellos sectores de los que no existe una previsión decidida sobre la intensidad y el carácter del desarrollo urbano futuro, es preciso que los tramos de Rondas no se diseñen de tal manera que condicione de la misma manera y con la misma rigidez el carácter de las expansiones futuras de la aglomeración en sus diferentes ámbitos.

En el caso de los tramos Este y Norte, donde los crecimientos urbanos podrían concebirse según pautas de trazado y de intensidad similares a los de los desarrollos convencionales de la periferia tradicional de la ciudad, este tipo de problemas tienen un interesante ejemplo comparativo en el Segundo Cinturón de Barcelona, cuyo cuidadoso diseño pone de relieve la virtud de guardar el complicado equilibrio de una vía rápida que transita a través de - al tiempo que sirve a - unos tejidos de considerable extensión y densidad edificatoria a lo largo de sus bordes.



ANALOGIAS DE UNOS TRATAMIENTOS EJEMPLARES DE CINTURONES DE RONDA EN RELACION CON EL AREA QUE ATRAVIESAN Y LOS PROPOSITOS QUE SIRVEN: EL CASO DEL AREA METROPOLITANA DE BARCELONA Y EL II CINTURON

La Ronda Sur recorre un arco de menor longitud que la Este y Oeste, pero sobre sus bordes inmediatos se apoyan ya importantes nuevos desarrollos de la capital. Este tramo parece también "amenazado" por la carga adicional de nuevas piezas residenciales más suburbanas situadas fuera del municipio central, que podrían -sino se controlan a tiempo- desarrollarse con una considerable intensidad. El control de los procesos de crecimiento de este especial sector periférico, con un atractivo y características ambientales prácticamente únicas en el territorio de la aglomeración, constituye un problema estratégico metropolitano más allá de sus implicaciones para el buen funcionamiento del cinturón de Ronda, y como tal pasa a ser considerado en el punto siguiente.

#### **El Sur: un ámbito excepcional para una oferta distinta de calidad residencial**

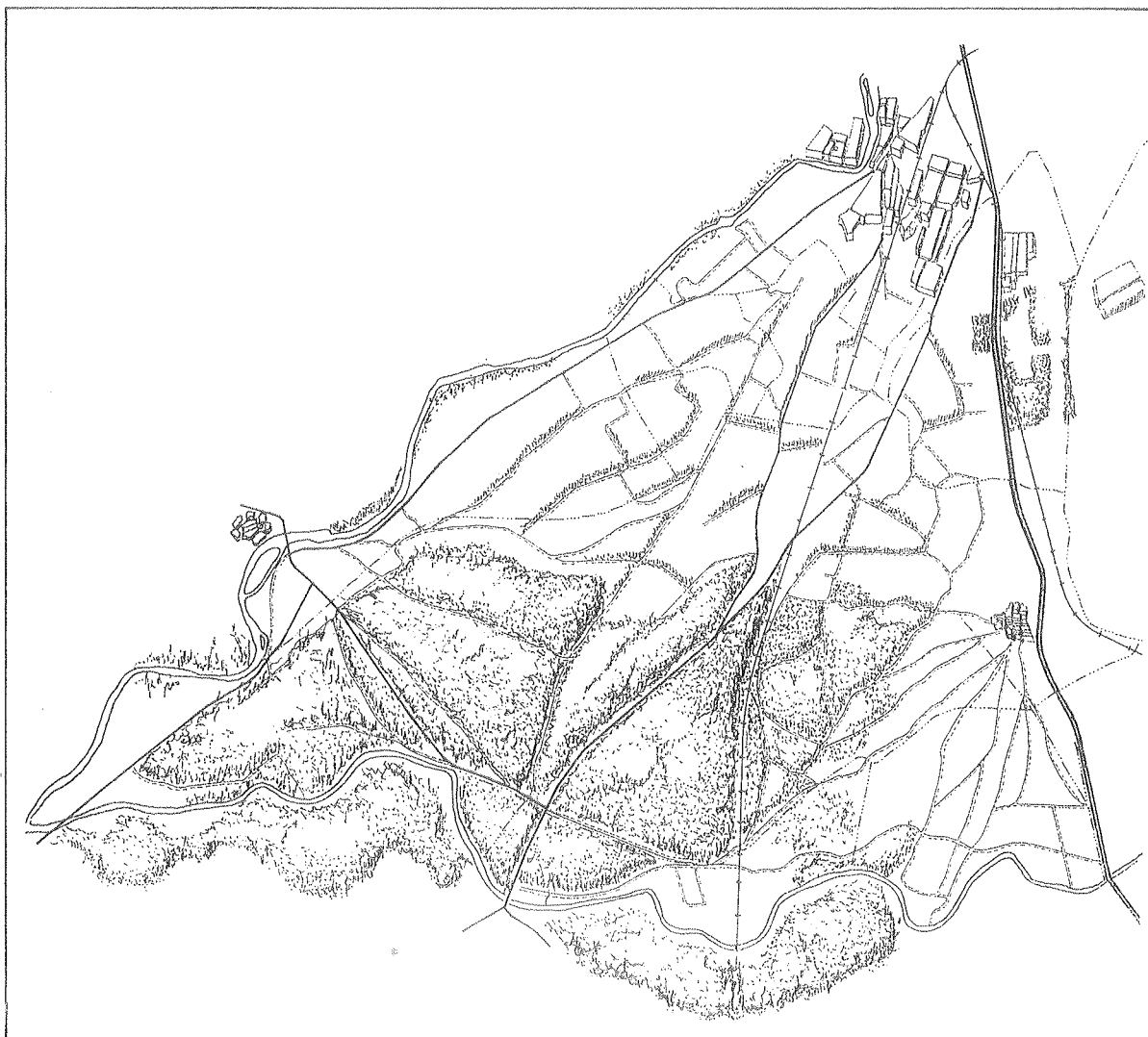
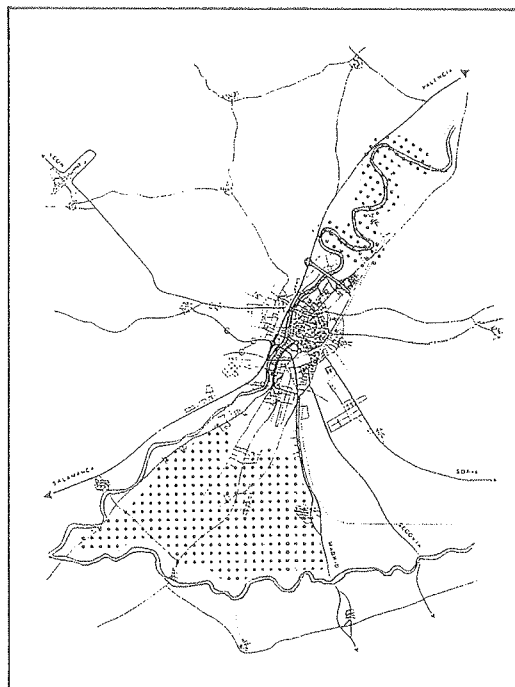
A decir verdad, no son excesivos los atractivos de la aglomeración de Valladolid en materia de paisaje y calidad ambiental y, más genéricamente, de calidad de vida residencial. Considerando la importancia que ha ido adquiriendo esta cualidad, como uno de los factores de atracción para muchas empresas modernas caracterizadas por el nivel y la cualificación de sus empleados, parecería necesario considerar esta cuestión no únicamente como un problema "sectorial" sino como un reto dentro de las grandes líneas estratégicas de actuación y dinamización en la escala general de la nueva metrópoli.

Ciertamente, algunas de las condiciones para elevar la atracción y calidad locacional de Valladolid pasan, como se ha subrayado anteriormente, por aumentar el nivel de la oferta urbana de determinados servicios y funciones que vayan más allá de las necesidades básicas o inmediatas del conjunto de la población.

Además del problema planteado por la oferta de este tipo de servicios, o de los retos que comporta su materialización física (espacio-localización/espacio-urbanización/espacio-edificación), no cabe duda que para la ciudad aparece la

La importancia de la "calidad del entorno" como factor de atracción de la nueva dinámica económica exige encontrar, o producir, elementos del espacio de residencia y de trabajo que introduzcan esa imagen de calidad del entorno que hoy es tan deficitaria en Valladolid.

Una de estas escasas oportunidades las brinda, sobre todo, el Sur. El paisaje, único y magnífico, es también muy artificial y provee elementos de gran calidad para construir un hábitat nuevo y diferente a lo que es usual en el espacio.



cuestión del espacio residencial como un valor urbano individualizable por sus características propias.

Nuevas tendencias que en este sentido han ido consolidándose durante los últimos años en la sociedad urbana española apuntan hacia el binomio constituido por localizaciones suburbanas (con mayores posibilidades de "esponjamiento" que las que se brindan en los densos y congestionados distritos de la ciudad edificada tradicional), y por los nuevos productos edificatorios tendentes a individualizar el espacio privado, con la vivienda unifamiliar exenta en el extremo de una amplia variedad de tipologías que llegan hasta las nuevas fórmulas de vivienda colectiva en tipos de carácter espacio-extensivo.

La oferta de nuevos productos de vivienda y espacio residencial se ha multiplicado en Valladolid durante los últimos años y, como se señala en el Diagnóstico, se consolidan demandas para vivienda habitual de tipología de espacio que hasta hace poco tiempo eran características de la llamada "segunda residencia".

Los rasgos paisajísticos y ambientales del Sur vallisoletano, particularmente del ámbito comprendido entre la Carretera de Madrid y la N-620, con la "marca" y el límite físico de los dos importantes ríos, Duero y Pisuerga, con las manchas pinariegas y con la fuerza de otros notables elementos de paisaje "construido", como son los canales y las "cortinas" de arbolado de ribera, dan lugar a un medio natural excepcional y en cierto modo atípico en el conjunto de la aglomeración.

Este medio ha tenido la consideración de espacio preservado (o preservable) de la urbanización por sus características naturales, bien para el ocio (el Pinar), bien agrícolas (el regadío) o bien forestales (las choperas). Más recientemente una parte de este ámbito ha empezado a ser peligrosamente invadido por nuevos usos y edificaciones, a veces puntuales o decididamente más extensivas de carácter residencial, deportivas, ocio, etc. con formas de ocupación del espacio y tipologías muy diversas. El ritmo de progresión -y el nivel de ordenación y calidad- que presentan ahora estos procesos permite suponer que en pocos años se habrá ocupado con unos tipos de actividad e intensidades de edificación

capaces de rebajar su aún evidente calidad diferencial al nivel de cualquier otro espacio del entorno metropolitano.

Sin embargo, esta zona significa, todavía, la posibilidad de que Valladolid pueda ofrecer un espacio residencial con condiciones de elevada calidad completamente distintas a cualquier otro ámbito del repertorio de su oferta actual. Unas condiciones generadas precisamente en función de los rasgos que identifican el medio natural del territorio y sobre los que se construye su carácter paisajístico y ambiental singularizado, con el valor añadido de su accesibilidad, que lo sitúa a escasos minutos del area central.

Si se admite la imposibilidad de revertir la mayor parte de los hechos de urbanización ya consumados así como las dificultades reales de contener la invasión que sufre este espacio en las circunstancias actuales, sería lógico entender que las administraciones tomasen una iniciativa de protección y desarrollo agresiva, anticipando una propuesta de ordenación del conjunto de la zona basada en su calidad ambiental. Esto es, una propuesta que gestionase unos niveles básicos de protección general de los recursos naturales de la zona, con un protagonismo central del conjunto de su paisaje, al tiempo que una parte acotada de ella permitiese desarrollar una oferta de espacio residencial cualitativamente distinta a todo lo existente por sus características de adecuación al medio, susceptible de introducir por ello un factor adicional de competitividad.

La sugerencia que se plantea aquí en relación a ese nuevo espacio residencial supondría considerar los siguientes aspectos:

- En primer término, se trataría de contener radicalmente el proceso de urbanización del territorio que se está produciendo, con el objeto de poder abordar reflexivamente el problema. Bajo esta premisa sería indispensable acotar con claridad al menos los siguientes aspectos de la urbanización futura: qué espacios serían definitivamente preservables de toda edificación y urbanización, cuáles los máximos umbrales de edificación (y sus intensidades) en el ámbito, los usos no tolerables (y, en su caso, las condiciones de tolerancia de los posibles), las condiciones de formación y desarrollo de los nuevos







"núcleos" de edificación, su intensidad, las formas de agrupación de lo edificado, extensiones máximas, así como las condiciones de dispersión de edificaciones individualizadas, etc. Por último, sería asimismo imprescindible establecer reglas de control estricto respecto a la creación de nuevo viario y sobre la expansión del existente.

-En tal sentido, y en segundo lugar, sería necesario para cualquier propuesta empezar considerando el problema desde el análisis y valoración del soporte físico territorial, como su punto esencial de partida, que es a la vez razón de ser de esta propuesta y factor decisivo para determinar (a partir de sus rasgos y cualidades) los límites y el alcance de la posible urbanización de la zona.

La garantía de preservación debería extenderse de forma muy estricta, más allá del Pinar de Antequera, a otras grandes manchas existentes de arbolado, a las orillas de los dos ríos (garantizando siempre su acceso y carácter público), y muy particularmente a todos los pequeños grupos, "líneas" o formaciones de arbolado y arbustos notables existentes, abarcando asimismo los canales de riego, se hallen o no actualmente en uso.

Estos pequeños conjuntos y tiras de arbolado ripícola y esos canales constituyen, seguramente, una de las claves referenciales más importantes del paisaje de esta zona, que se revela así como un paisaje "construido". En realidad todo el paisaje de este ámbito es, básicamente, un paisaje construido a partir del "factor natural" que proporciona la presencia, confluyente, de los dos ríos. En este sentido, sería pensable y deseable no sólo restaurar aquellos elementos en desuso o degradados (canales, cortinas de arbolado, viejas instalaciones fabriles, molinos, etc), sino ampliarlos en otras partes del territorio que presentan condiciones óptimas para ello. Se trataría de recuperar, valorizándolas, las cualidades ambientales y patrimoniales del escenario ecológicamente mejor dotado de la provincia de Valladolid, aquél en el que precisamente se modifica la simplicidad biocenótica que la caracteriza para diversificarse en un amplio muestrario de especies vegetales, evidentemente asociadas al efecto prolífico de la humedad.

El mantenimiento de la mayor parte del potencial de regadío de la zona, y la necesidad de controlar fuertemente la formación de núcleos extensivos e intensivos de actividad residencial u otros usos<sup>16</sup>, aconsejaría estudiar cuidadosamente el problema del tamaño y la forma de cada pieza (v.g. la creación de pequeñas líneas o "tiras" -no manchas- de espacio de vivienda a lo largo de caminos y canales, aprovechando y favoreciendo su linealidad natural y las condiciones de discreción que ofrece a la vista, así como la calidad paisajística y ambiental que casa en su micro-entorno, etc.). La posibilidad de existencia de algunos "puntos" -no manchas- edificatorios, bien definidos en su individualidad, tamaño y tipologías, particularmente para albergar usos no residenciales (servicios, etc), habría de estar igualmente bien delimitada y controlada.

Por todo lo señalado hasta aquí, uno de los principios de ordenación a considerar en la zona sería el de las limitaciones a la noción de "polígono", con sus implicaciones formales y jurídico-funcionales. No es otra la razón por la que, expresivamente, se juega aquí con los términos de "tiras" y "puntos", que intentan transmitir la idea de que los principios organizadores de la nueva ordenación serían esas claves referenciales de un paisaje y una "arquitectura" del territorio no construido, definidos, sobre todo, por la estructura y encuentro de los caminos, por los canales, las "cortinas" arboladas, el parcelario rústico, por enclaves específicos de contacto de este espacio con el borde de las áreas de pinar, etc.

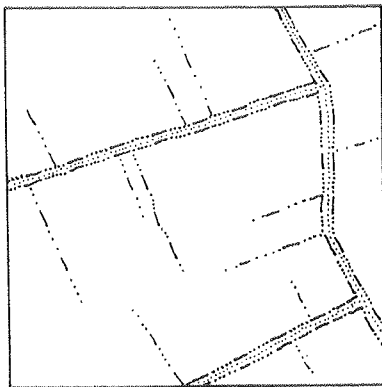
La idea de configurar un gran enclave, donde se sitúen de forma muy "blanda" y esponjada las piezas de residencia y, muy puntualmente, de otros usos, exige inevitablemente la consideración de una trama viaria, también extraordinariamente blanda y limitada en su extensión, en sus trazados y en las características constructivas de urbanización.

En realidad, lo que se sugiere aquí es una mínima extensión de la infraestructura existente, que supondría la no ampliación de la red principal de carreteras y actuar dentro de los mínimos posibles en la "adecuación" de los caminos y en

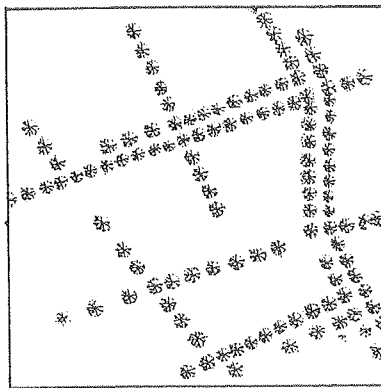
---

<sup>16</sup> El golf existente puede constituir un ejemplo de función cuando menos cuestionable en el espacio considerado.

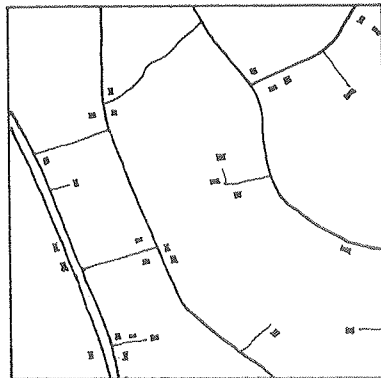
LOS ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA DEL PAISAJE "CONSTRUIDO" DEL SUR METROPOLITANO



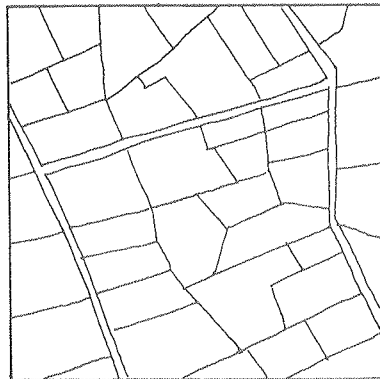
Los canales de agua



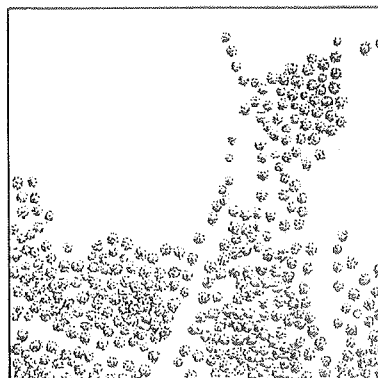
Líneas de álamos y chopos



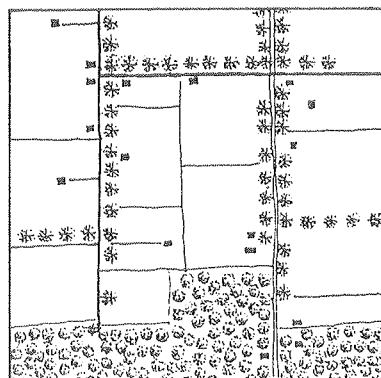
Caminos



El parcelario rústico

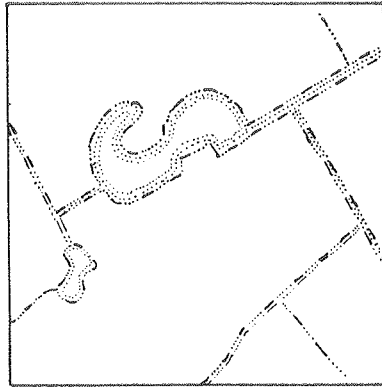


Las manchas de pinares

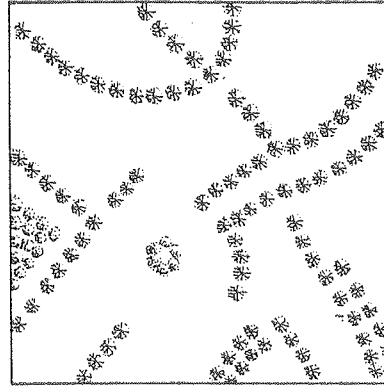


Modelo teórico territorial

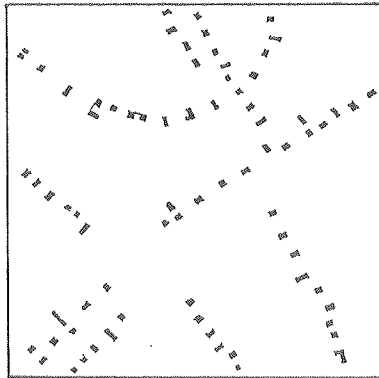
ELEMENTOS PARA LA TRANSFORMACION DEL TERRITORIO DEL SUR METROPOLITANO EN UN ESPACIO RESIDENCIAL DE NUEVO TIPO



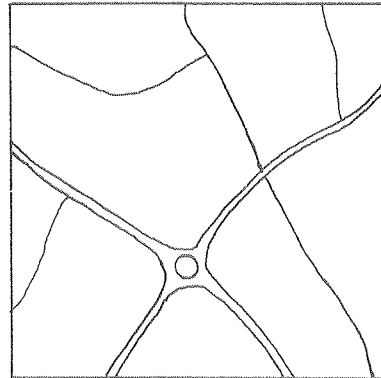
Nuevos canales y lagos



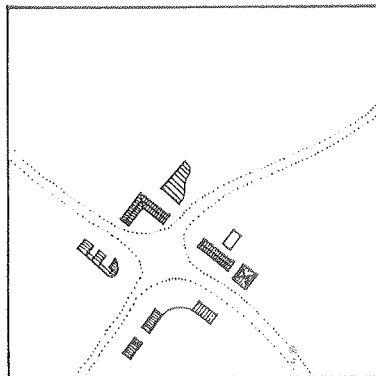
Nuevas líneas y manchas de árboles



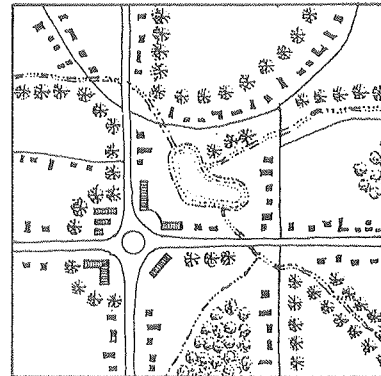
Líneas y "tiras" de vivienda unifamiliar de baja densidad



Nudos de caminos rurales, viejos y nuevos, y carreteras existentes

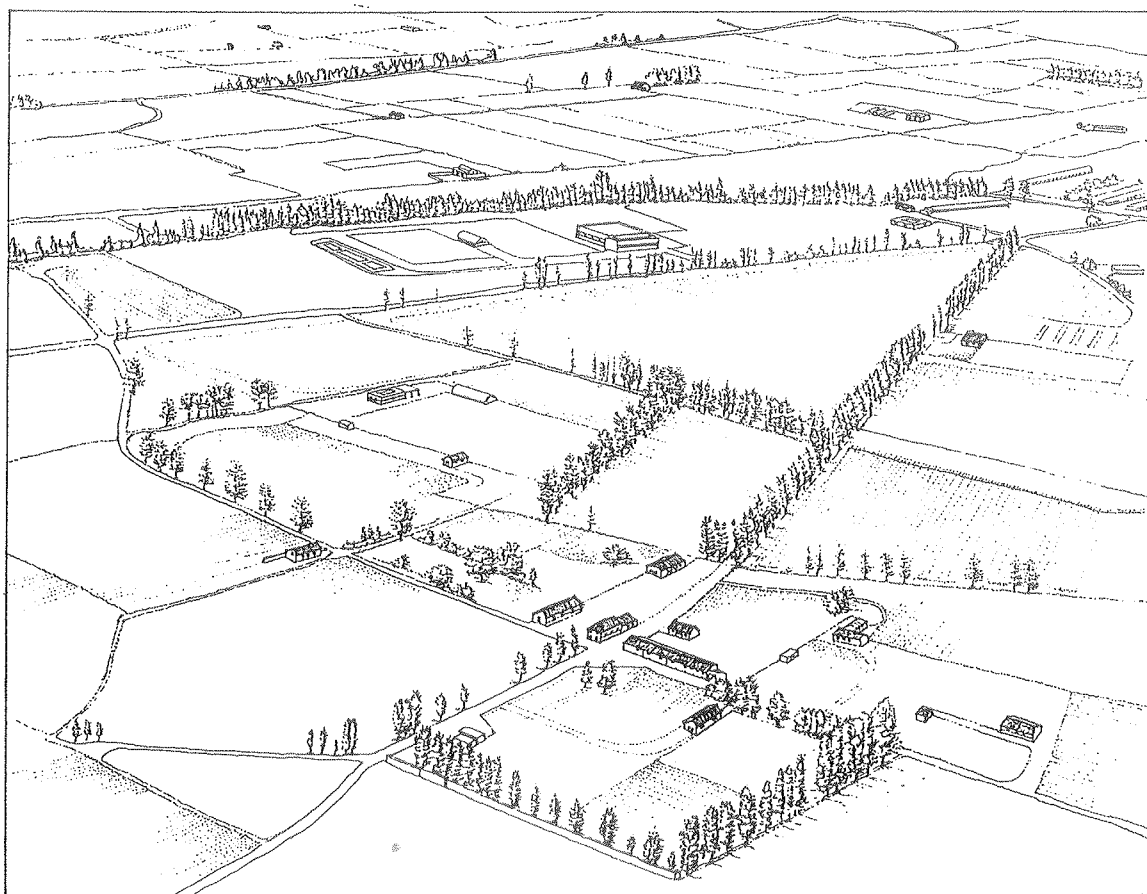


Centros de servicios

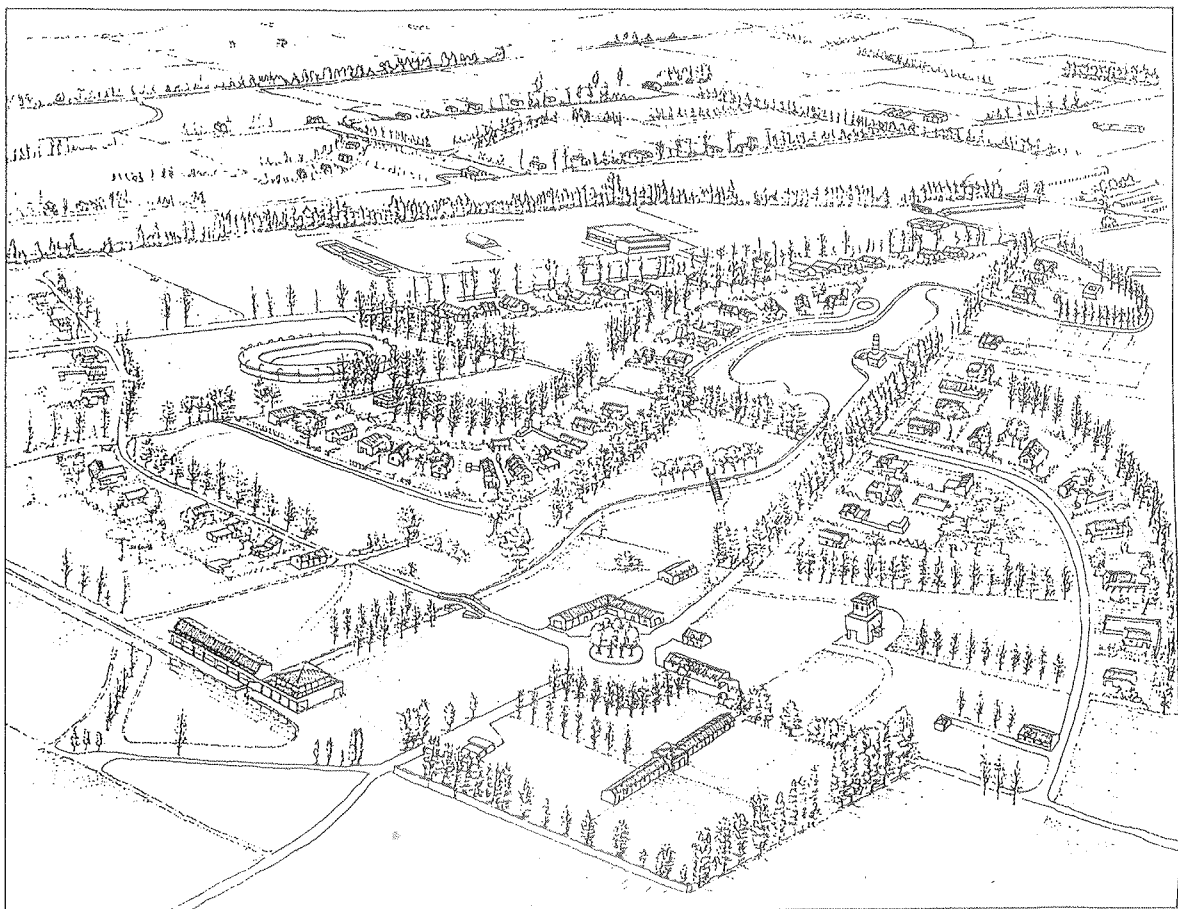


Modelo de transformación

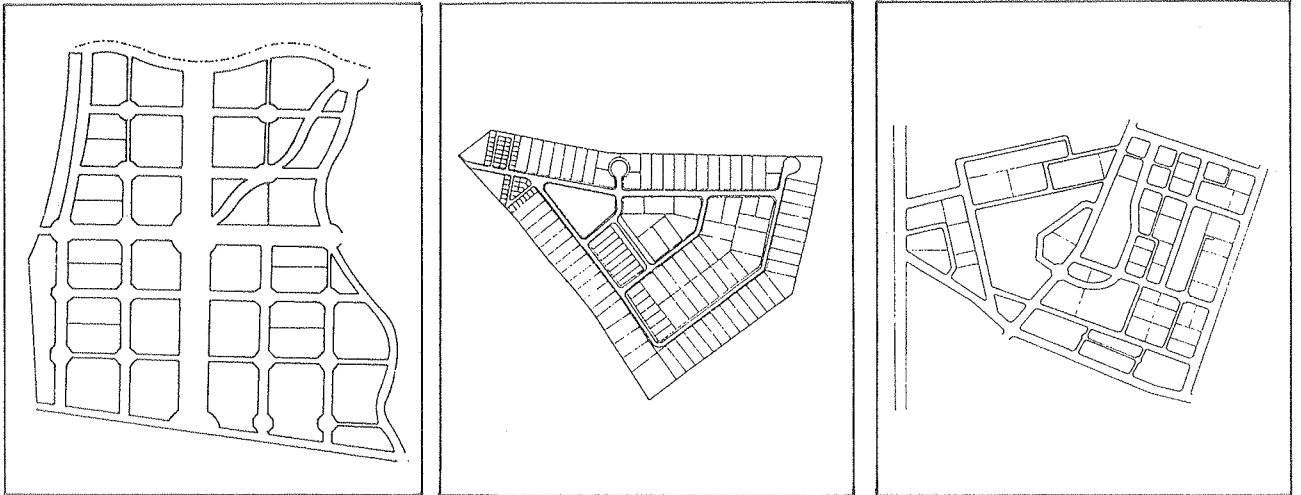
EL TERRITORIO DEL SUR METROPOLITANO DE VALLADOLID, UN PAISAJE AGRARIO YA CONSTRUIDO Y CULTO



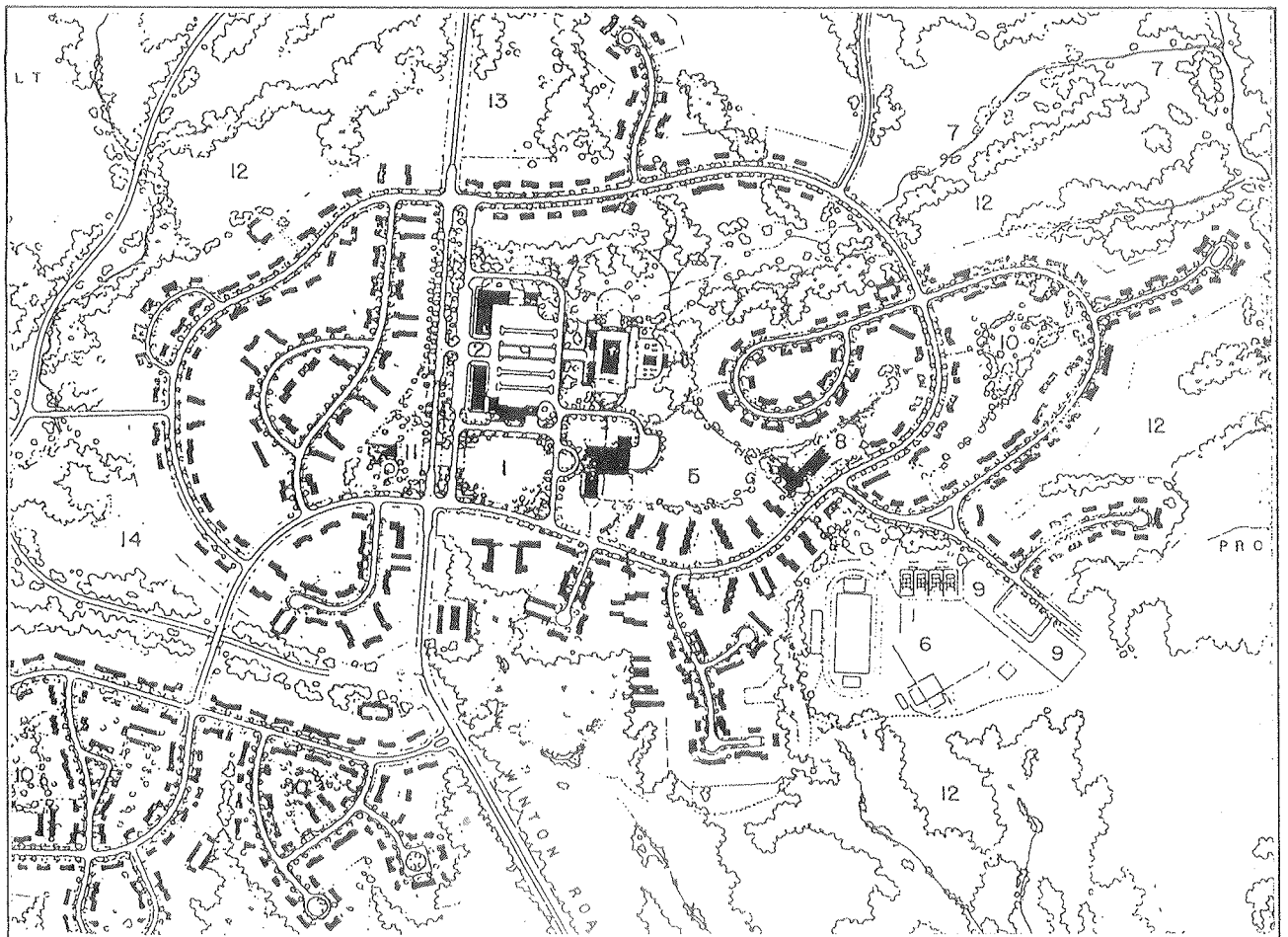
POTENCIAR Y MULTIPLICAR LOS ELEMENTOS BASICOS DE PAISAJE EXISTENTE, SOBRE LA BASE DE UNA INFRAESTRUCTURA MUY BLANDA Y ELEMENTAL, COMO SOPORTE Y GUIA PARA CONSTRUIR UN ESPACIO RESIDENCIAL DE NUEVO TIPO EN VALLADOLID



**LAS FORMAS DEL CRECIMIENTO TRADICIONAL. LA "MANCHA" Y EL "POLIGONO", EL PAISAJE SE CONSTRUYE DESPUES Y ADAPTADO A LAS FORMAS DE URBANIZACION Y EDIFICACION**



**LA ALTERNATIVA: LA "LINEA" O LA TIRA ABIERTA, LOS NODOS O "ENCUENTROS", EL PAISAJE COMO PREEXISTENCIA, MOTIVO CONDUCTOR Y FACTOR LIMITANTE DE LA EDIFICACION.**



la apertura del acceso a unas áreas de vivienda que, al tener unas dimensiones unitarias reducidas, no deben plantear demasiadas exigencias en cuanto a su longitud, sus dimensiones, trazado y nivel -muy blando- de urbanización.

Se trataría, en definitiva, de garantizar la formación de un tejido de carácter más bien "tentacular" y muy esponjado en el territorio, con unos límites bien definidos a su crecimiento, y construido desde y para la creación de una oferta residencial cualitativamente distinta por las características de su calidad aunque ello no implique necesariamente un disfrute limitado a un sector restringido de la sociedad, para lo cual serían deseables mecanismos de corrección aplicados con tal fin. La comparativamente baja intensidad edificatoria del ámbito permitiría mantener la infraestructura viaria principal sin ampliaciones, y plantear sus "enganches" sin demasiados problemas, tanto a las dos carreteras nacionales como a la Ronda Sur, para el acceso al -y desde el- centro.

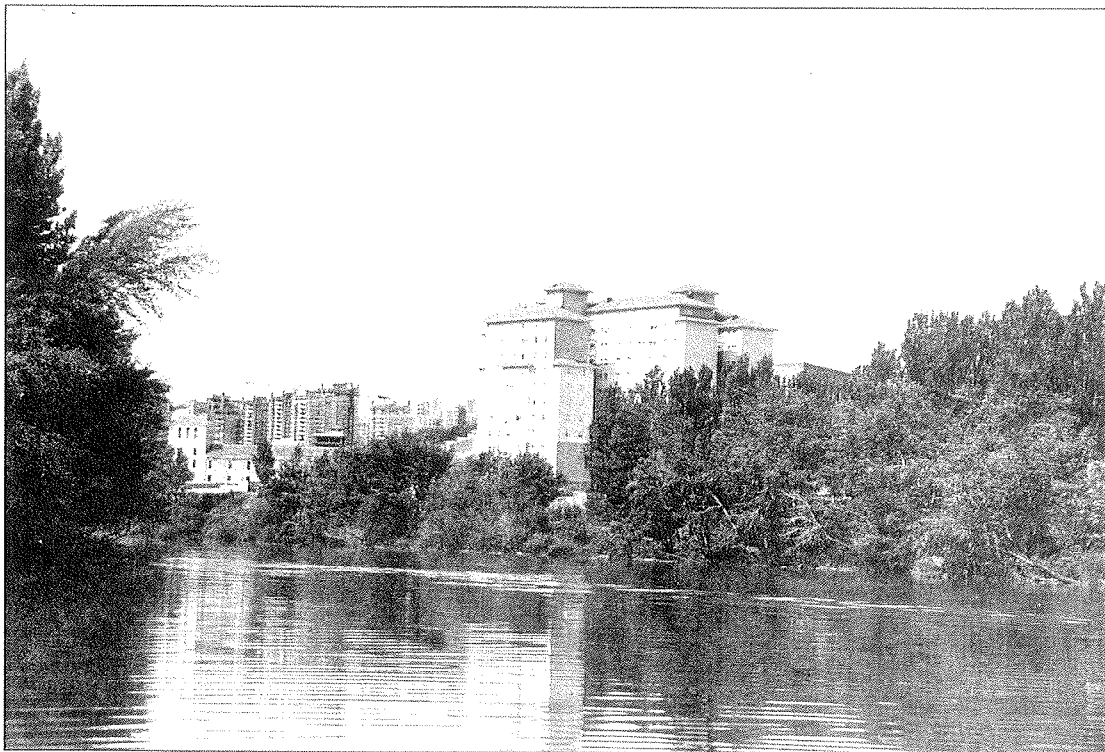
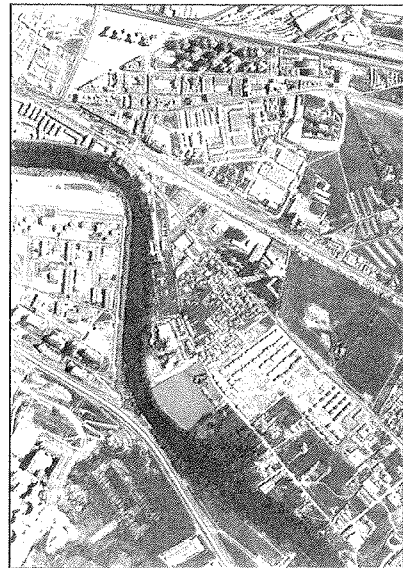
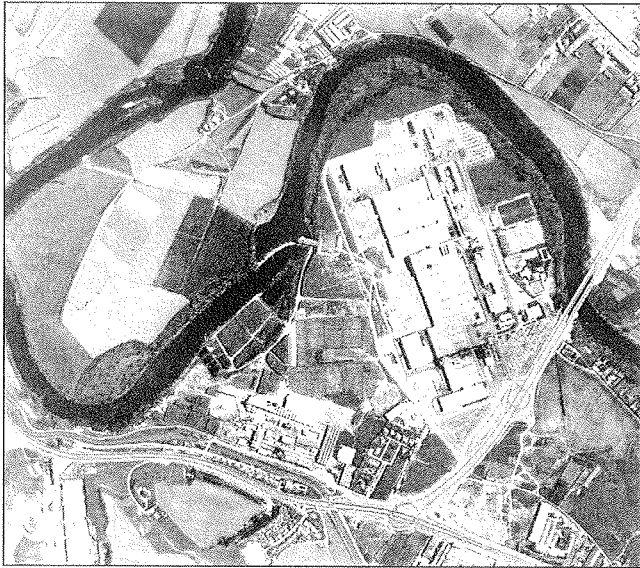
### **El Río como un sistema general estructurante**

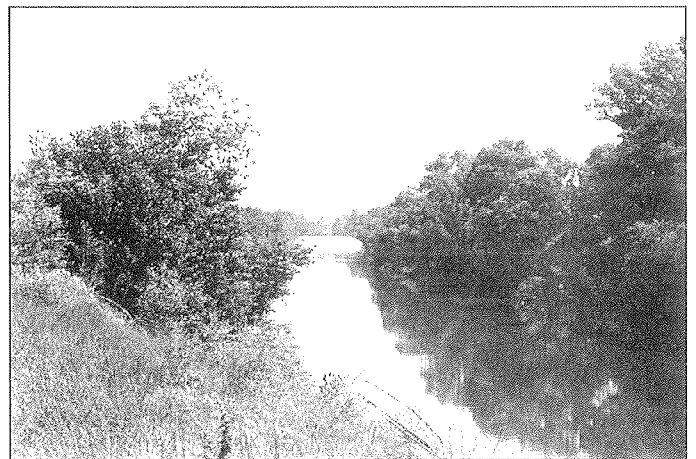
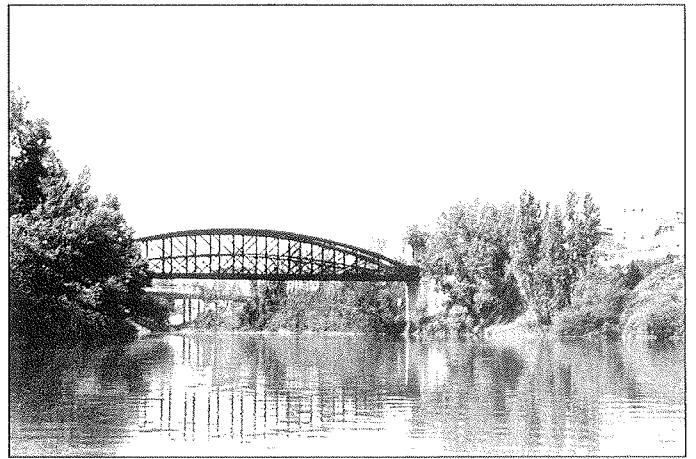
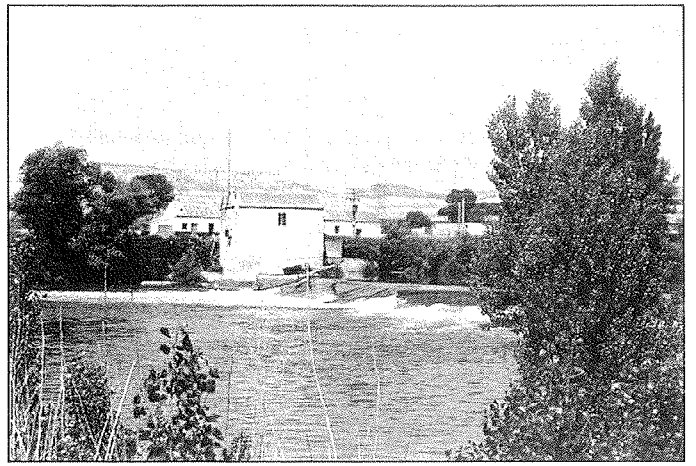
Valladolid, como casi la totalidad de las ciudades españolas ha vivido, al margen de su Río, mostrando con los hechos el poco aprecio y estima por este recurso natural, que es tan débil en España como habitualmente mal tratado. Si el Río Pisuerga es un incuestionable factor de segmentación física del espacio de la metrópoli, es también una magnífica pieza del medio natural, con unos rasgos comparativamente poderosos (masa de agua y orillas frondosas a su paso por esta zona) para nuestras latitudes y en su condición de afluente.

A pesar de que el Duero pueda llegar en el futuro a convertirse en otro de los grandes sistemas naturales de importancia metropolitana y que, por tanto, debe ser ahora cuidado frente a las todavía puntuales y subrepticias presiones de urbanización en sus inmediaciones, el Pisuerga es, sin embargo, más decisivo, por inmediato, para el desarrollo de la aglomeración emergente.



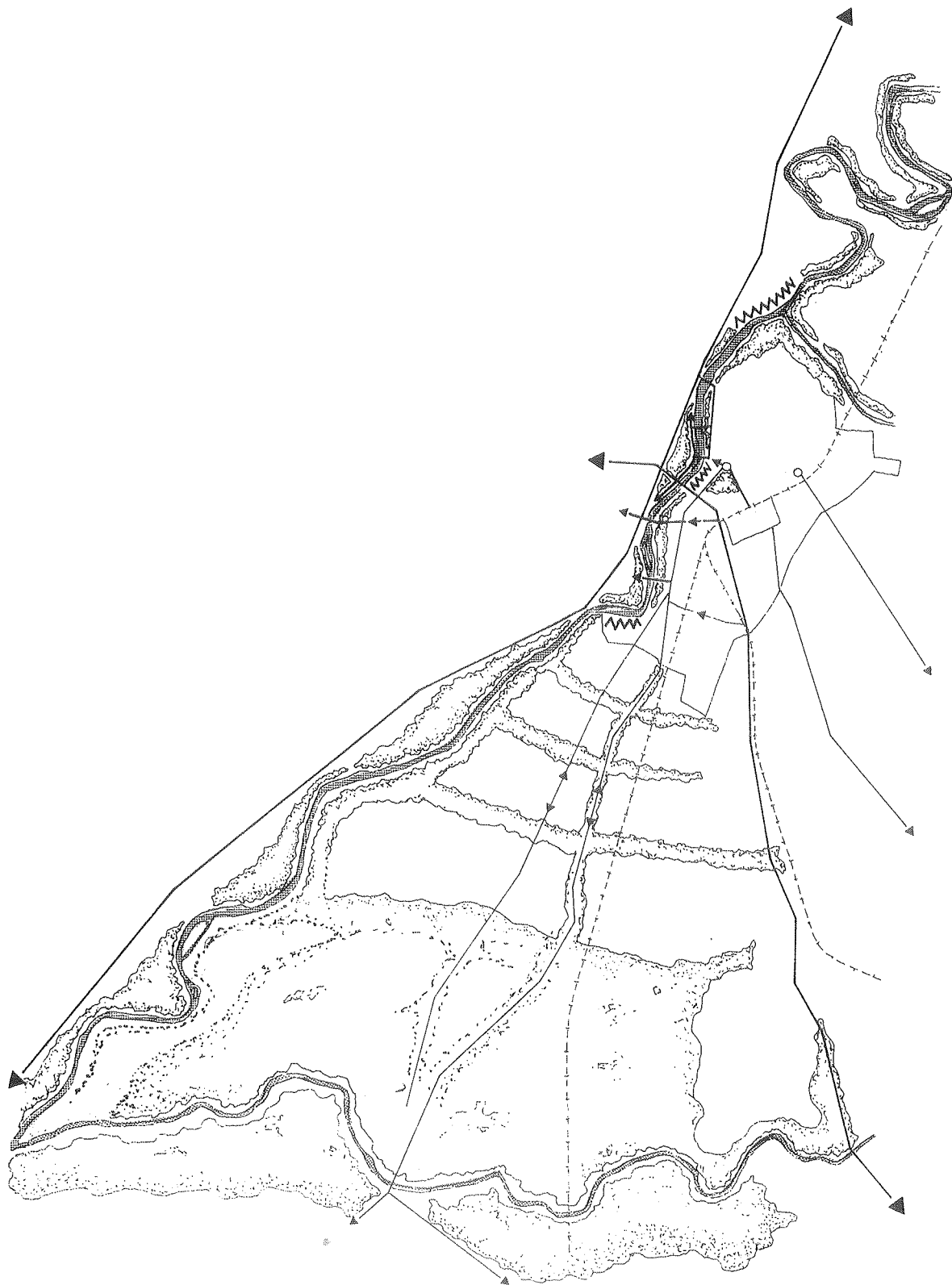
**EN LOS BORDES DE LA CAPITAL ES DONDE EL PROBLEMA DEL TRATAMIENTO Y LA RECUPERACION DEL RIO PLANTEA UNO DE LOS RETOS MAS URGENTES**



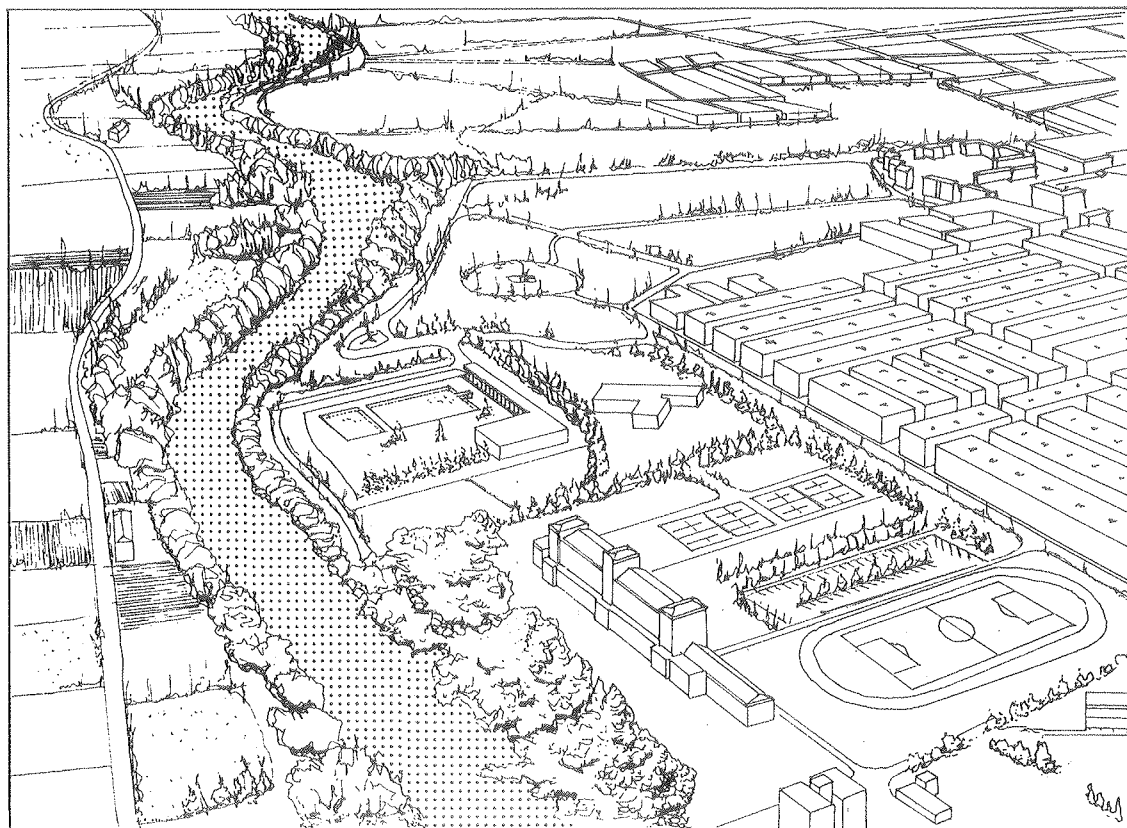


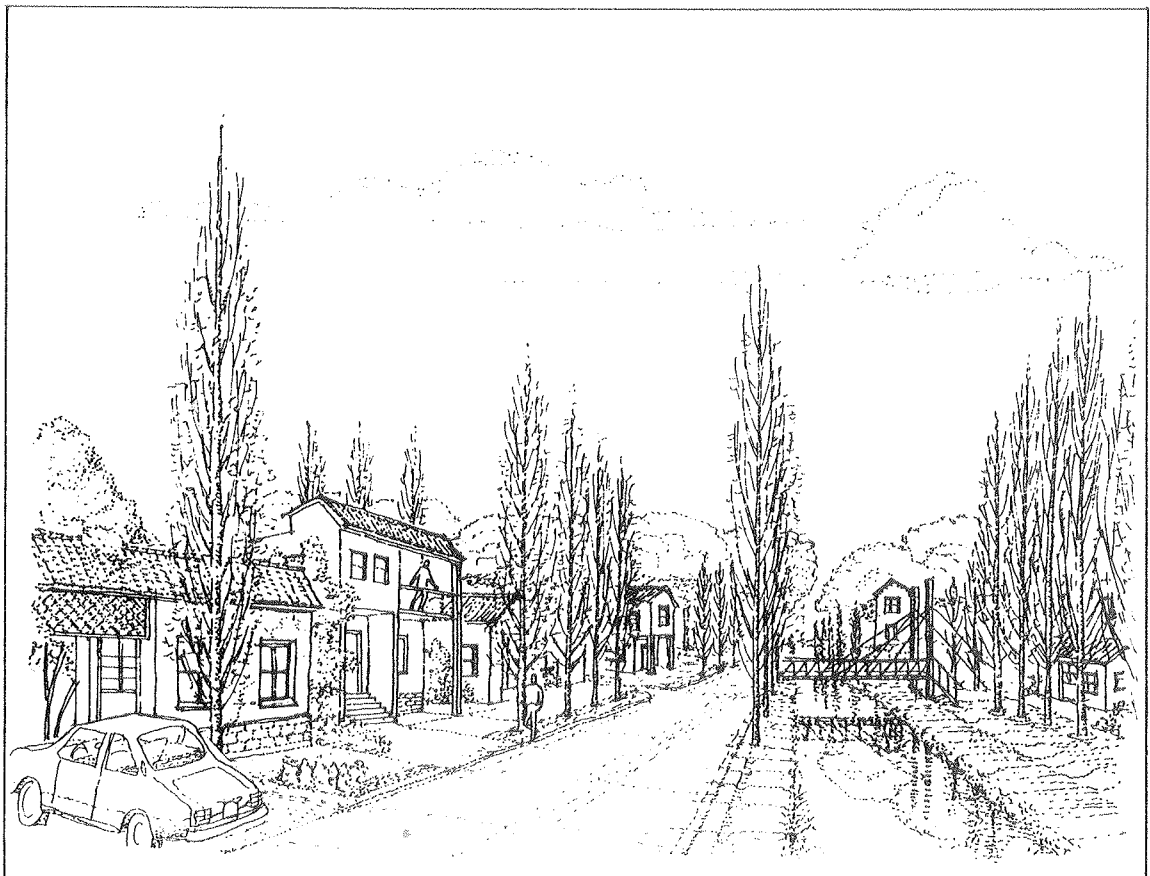
Los Ríos son hoy unos recursos naturales de privilegio en la aglomeración. La preservación y salvaguarda de sus reconocidos valores naturales es una necesidad ineludible para garantizar la calidad del entorno como atractivo locacional. Aumentar y diversificar su potencial lúdico y recreativo, con reserva de suelo de carácter público y de forma compatible con lo anterior, es también una tarea a acometer a corto plazo.

El Duero y, sobre todo el Pisuerga constituyen piezas decisivas de estructuración del territorio en la escala de la aglomeración. Cualquier propuesta futura en este sentido habría de plantear este problema con decisión y rigor, considerando la relevante capacidad articuladora de estos elementos y su considerable valor como factores de mejora de la imagen de calidad de la nueva metrópoli.



UNAS ORILLAS ACCESIBLES, DE TITULARIDAD Y USO PUBLICO, PRESERVANDO A ESTOS EFECTOS LOS AMBITOS NO INVADIDOS, Y RESCATANDO, EN LO POSIBLE, LOS USURPADOS



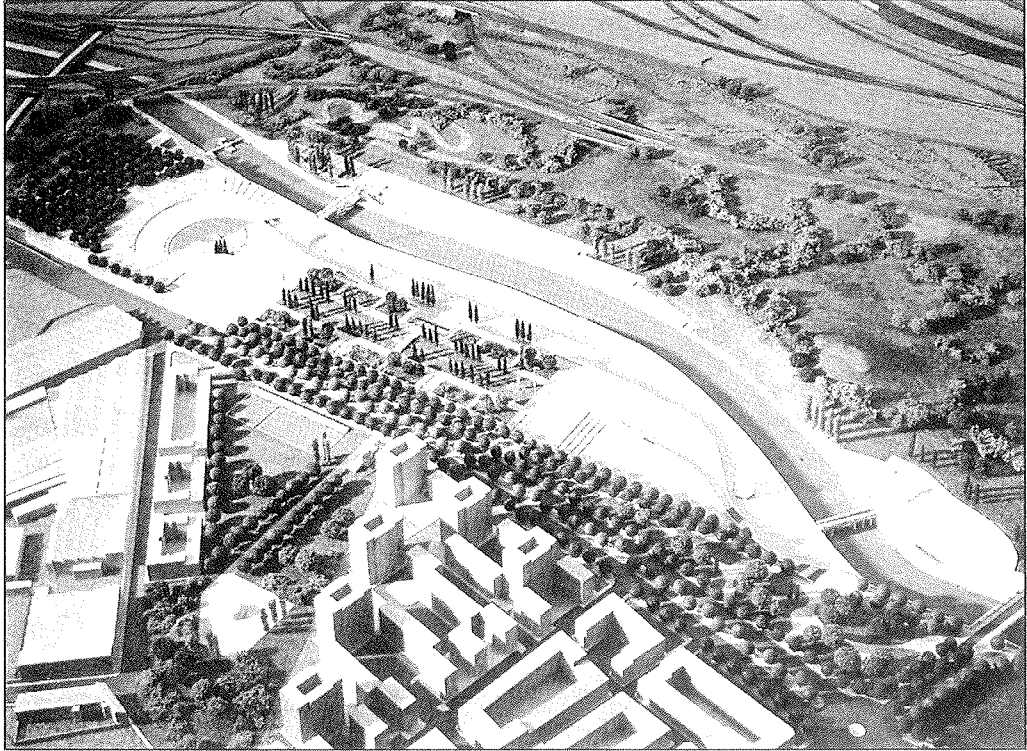


Su inevitable continuidad como masa fluvial a lo largo del escenario que aquí nos ocupa no impide, desgraciadamente, la presencia de discontinuidades y rupturas bruscas en su relación con el espacio del entorno. La existencia de esas discontinuidades de relación no sería, en sí misma, demasiado problemática de no ser por que se traducen sistemáticamente en la pérdida del acceso público a lo largo de tramos considerables a su paso por las tramas construidas de la capital. Sin embargo, lo más grave de este problema es la presente reiteración de estas situaciones por la nueva urbanización periférica y suburbana.

El carácter del Río como sistema general territorial tiene hoy su más "lograda" expresión en la función de colector de vertidos y aguas residuales. El alto nivel de contaminación ha llevado la preocupación local hasta unas propuestas de planificación para el tratamiento y depuración de las aguas, que todavía no han sido debidamente materializadas. Por desgracia no es éste el problema más grave del Río. Es más bien la irreversibilidad de la pérdida de su continuidad como sistema colectivo de relación de la ciudad a lo largo de sus bordes lo que constituye el más serio motivo de preocupación en este tema.

El Río Pisuerga debe ser contemplado desde una perspectiva territorial de conjunto (como el Duero en el caso de la gran pieza del Sur) a través de un Plan Intermunicipal para la ordenación del espacio y las actuaciones en sus riberas, que afectaría inicialmente a los términos de Santovenia, Valladolid, Arroyo y Simancas. Este Plan no solamente tendría que establecer los instrumentos normativos necesarios a la ordenación física, sino que habría de incorporar Programas de Actuación específicos para la mejora de sus orillas, con la selectiva inclusión de equipamientos de rango metropolitano.

Y es que, a decir verdad, el Pisuerga no es sólo un recurso paisajístico y ambiental importante, sino que puede constituirse en una "pieza activa" para la nueva aglomeración, con la posibilidad de acoger y articular la implantación y desarrollo de usos culturales lúdicos o deportivos de diversa naturaleza. En alguna medida el Río podría actuar como factor de contrapunto para la organización estructural metropolitana frente a los elementos considerados en torno a la idea de recomposición de la "centralidad central" ya expuesta. Un



LOS TRAMOS DEL BORDE URBANO OFRECEN MÚLTIPLES POSIBILIDADES DE READECUACION: UNA ANALOGÍA DEL MANZANARES AL SUR DE MADRID

aspecto prioritario de la incorporación del Río como sistema de relación interterritorial sería la reconsideración de ciertas condiciones sobre los Planes Parciales no ejecutados que afectan a sus orillas. El criterio sería readecuar las condiciones de ordenación relativas al carácter y situación de las cesiones en la pieza o la redistribución del volumen edificable en el interior de estos ámbitos para facilitar, de una parte, la mayor continuidad posible del espacio público a lo largo del Río y, de otra, para dar agilidad a las conexiones transversales de esta pieza con el resto de la ciudad.

Es indudable que el Plan Integral del Río Pisuerga habría de contemplar diferencialmente las condiciones de nuevos tratamientos y uso en el tramo al Norte de la capital y Santovenia, en el tramo que recorre el espacio construido y a lo largo de las áreas del Sur, urbanizadas y no urbanizadas. En análogo sentido el Plan debería considerar medidas para todos aquellos tramos de sus orillas que han sido indebidamente urbanizados, o están acotados o cerrados en detrimento de los derechos públicos de paso o acceso.

En la medida en que el futuro desarrollo de la aglomeración lo permitiera, el Río podría ser, eventualmente, en determinados tramos una vía de comunicación complementaria para transporte colectivo, dada su facilidad para conectar áreas residenciales de fuerte expansión, con una parte de los espacios centrales tradicionales. No obstante, lo verdaderamente importante, en primera instancia, es que, cualquiera que sea la forma y dinámica que la futura expansión urbana adquiera en ambas márgenes al Sur y en el Norte de la capital, no se deberá sustraer, nunca más, la posibilidad de que el nuevo territorio crezca y se vertebre con relación a esta importante pieza de recurso natural, proporcionando así una posibilidad decisiva a todos esos desarrollos para organizarse "haciendo ciudad".



## **2. EL CRECIMIENTO FISICO SUPRA-MUNICIPAL Y LAS REGLAS DEL JUEGO TERRITORIAL**

---

Más allá de la situación de las piezas singulares metropolitanas del espacio físico, construido y no construido, o de las infraestructuras que deben soportar el peso de la organización de la "centralidad central" de la nueva aglomeración, los futuros crecimientos más convencionales de los grandes usos espacio-extensivos, como el residencial y el productivo, se encuentran frente a un "campo de juego" hasta hace poco inédito en el área de estudio.

En efecto, el "salto" del crecimiento de polígonos de viviendas o suelos industriales desde la periferia de la capital a los municipios de su entorno no solamente surge ahora como resultado de acciones de promoción "exportadas" desde el núcleo central a dichos municipios, sino que empieza a producirse, también, por iniciativas endógenas a éstos. La importancia de este nuevo fenómeno estriba en su naturaleza misma, que confronta -tímidamente todavía- el absoluto "dominio" de la capital en la capacidad generativa de los crecimientos físicos sobre el resto de la aglomeración.

Ahora bien, la fiebre de algunos pequeños municipios por captar cuotas del nuevo crecimiento general ha reactivado un nuevo factor de competencia interterritorial que no sólo comporta elementos positivos para la nueva dinámica

de crecimiento. Algunos hechos, (como, por ejemplo, el caso de algunas recientes propuestas "irregulares" de espacios industriales) muestran los riesgos a que puede conducir un exceso de celo en buscar crecimientos a cualquier precio, máxime si ello además está acompañada de una desigualdad real en los recursos y las capacidades municipales de maniobra, y en ausencia de unas reglas de juego que introduzcan ciertos equilibrios en el sistema al tiempo que frenen los posibles efectos incontrolados de estos procesos.

Por otra parte, una competitividad territorial de este tipo y sin controles podría desencadenar situaciones graves de despilfarro de recursos públicos y privados, derivadas de los desajustes estructurales que tienden a darse en el mercado inmobiliario, con el posible resultado de excesos y defectos de oferta más fuertes, y sostenidos por más tiempo, que lo que sería propio de los movimientos "normales" del ciclo corto. Ese riesgo sería particularmente notable en el caso del espacio productivo, donde la opacidad tradicional de esos mercados exagera los efectos de incertidumbre que le son inherentes.

La presencia de iniciativas propias desde cualquier pequeño municipio periférico debe saludarse como un factor altamente positivo en principio. Por otra parte, las competencias urbanísticas de los Ayuntamientos les permiten una cierta capacidad para incidir, al menos en primera instancia, en el juego del mercado inmobiliario, aunque al final sea la producción efectiva de suelo urbanizado lo que siente las condiciones decisivas para ese juego.

No obstante, y con independencia de esta cuestión específica, se encuentra la ampliación de unos procesos de crecimiento físico generados por una "entidad urbana" (social, económica y funcional) que existe y opera territorialmente, por encima de los límites administrativos de un sólo municipio. Tal situación implica la necesidad de algunas pocas reglas de juego para el conjunto (aunque sean muy básicas y elementales) si se quieren prevenir bloqueos e ineficiencias a medio y largo plazo que terminen dañando a los distintos territorios afectados.

En el caso de Valladolid, el reciente crecimiento físico agregado, manifiesto en las dinámicas expansivas de los municipios del entorno de la capital, evidencia

en buena medida el repunte general de la economía. Ello supone que si los síntomas de agotamiento del modelo de crecimiento económico local fuesen realmente asentándose, la intensidad y amplitud de estas dinámicas podrían terminar acusándolo cuantitativamente y cualitativamente, hasta traducirse en resultados comparativamente más cortos y probablemente, más precarios en conjunto.

La convicción de que algunos de los obstáculos que tiene que superar la zona en el presente son problemas que afectan ineludiblemente al futuro de los diversos municipios que constituyen la actual aglomeración urbana define la primera (e imprescindible) premisa de partida para el planteamiento de soluciones desde una mínima racionalidad territorial. A partir de ella, el planteamiento de iniciativas y soluciones efectivas pasaría por algún tipo de acuerdo o pacto intermunicipal, que permita sentar las reglas básicas en que poder sustentarlas.

En el plano de la política territorial existen algunos problemas clásicos que emanan de la fuerte interdependencia de los distintos componentes del territorio, al tiempo que reflejan la necesidad más comúnmente reconocida de aceptar soluciones consensuadas por las autoridades respectivas. Este es, entre otros, el caso de determinados servicios e infraestructuras, como los relativos al transporte o a otras infraestructuras básicas al conjunto.

Mas, aceptada la existencia de ciertas dinámicas generales de la aglomeración, cuyo óptimo desarrollo está asociado (al menos en un momento dado) a la presencia de ventajas comparativas de algunos de esos ámbitos respecto a otros (v.g. por la existencia localizada de ciertas infraestructuras, o por mejores aptitudes u oportunidades para la implantación de ciertas funciones en algún enclave, etc), pareciera recomendable la existencia de marcos de referencia o mecanismos reglados, previamente acordados, que permitieran la normal realización de esas ventajas en los ámbitos adecuados. Y ello sin perjuicio de la existencia de otros mecanismos concertados capaces de introducir factores compensatorios intra-territoriales, o de activar estímulos en los ámbitos menos favorecidos.

Por ejemplo, la aceptación de la "necesidad" de ciertas grandes infraestructuras

o piezas del territorio (v.g. un sistema general cualquiera de nivel "metropolitano") tendría, como lógico corolario, la creación de un conjunto de reglas de carácter general, aceptadas por el conjunto de la aglomeración, para racionalizar la creación, el funcionamiento o la intervención en estas materias.

Por otra parte, la capacidad de iniciativa de cualquier municipio para desarrollar propuestas sobre urbanización de su territorio partiría de una condición reglada mínima exigible: la de no incurrir en decisiones que produjesen efectos externos con costes o daños a los municipios del entorno. Más allá de esa condición sería posible acordar otras, si ello se desease, a través de fórmulas muy variadas que vinculen la capacidad de decisión individual de los municipios sobre la base de unas reglas comunes que, en todo caso, deberían ser voluntariamente aceptadas por cada uno de los componentes.

Sin necesidad de entrar con detenimiento en estas cuestiones, interesa poner el énfasis ahora en la necesidad de algunas estrategias comunes a la aglomeración para hacer frente, y en condiciones de competitividad, al crecimiento futuro. Por ejemplo, se trataría de impulsar y favorecer las iniciativas de los municipios del entorno de la capital para el desarrollo de suelos destinado a uso industrial y de distintas características tipológicas, con el objetivo de crear condiciones de variedad de ofertas y precio del espacio que puedan ser atractivas para distintos segmentos de la demanda.

La posibilidad de ofrecer una variedad de opciones de implantación, que aúnen unos mínimos de calidad técnica e imagen con precios comparativamente bajos del espacio, sería a su vez un requisito de extraordinaria importancia para neutralizar la concurrencia que otras ciudades rivales y de Comunidades Autónomas del entorno están ya planteando. En el caso de la actividad productiva esto es particularmente crítico y entrañaría un pacto entre sectores públicos y agentes u operadores locales.

Ciertamente, la producción de una oferta degradada o de baja calidad en el espacio (industrial o residencial) terminará, siempre, siendo un obstáculo a medio plazo, como inequívocamente demuestra la experiencia de otras regiones

españolas para las que este tipo de desarrollos se han convertido en un freno a la dinámica de implantaciones, imponiendo costes de recuperación a veces inasumibles.

En el caso de la competencia entre Ayuntamientos por el espacio productivo sería imprescindible además el establecimiento de un cierto nivel de acuerdos intermunicipales para evitar efectos indeseados, que permitieran a las empresas industriales o de oficinas elegir, en buenas condiciones, su mejor ubicación en el territorio y el tipo de producto edificatorio adecuado.

Por ejemplo, la capital podría asumir una política de simple consolidación-transformación de sus espacios productivos, especializando su nueva oferta hacia segmentos de demanda de oficinas, servicios o las actividades industriales que optimizasen su rendimiento en la proximidad de otras funciones de servicios situadas tradicionalmente en la ciudad central. Con ello se favorecería las iniciativas de creación preferente de "nuevos" suelos de uso industrial más convencional en los municipios de periferia, contando, en todo caso, con unas reglas de juego comunes al conjunto del territorio y aceptadas por todos. Estas reglas se dirigirían a controlar, de una parte, las condiciones de localización y tamaños de las piezas en el territorio y, de otra, al cumplimiento de unas normas y estándares básicos en relación con la ordenación del suelo, la edificación y el medio ambiente, así como unos mínimos para garantizar la calidad técnica de la urbanización en todo caso.

Por otro lado, algunas reglas de funcionamiento habrían de prever la localización de determinados grandes equipamientos y servicios generales, o ciertas condiciones de ordenación sobre el espacio residencial, al menos en determinados ámbitos del territorio más problemáticos y sensibles. En todo caso, otro de los grandes mínimos de acuerdo habría de estar en la designación de los ámbitos donde, bajo ninguna condición ni pretexto, ha de producirse urbanización alguna. Con análoga intencionalidad otros muchos aspectos podrían ser objeto de acuerdos voluntarios, como, por ejemplo, la creación de un marco "blando" de directrices de acción y estándares comunes, definición de temas o campos de acuerdo para proyectos intermunicipales, etc.

### **3. ¿ADMINISTRAR UN NUEVO TERRITORIO?: ELEMENTOS PARA DISCUTIR UN PROBLEMA ABIERTO**

---

El fracaso de la experiencia de administración metropolitana, emprendida durante los años sesenta en alguna de las escasas grandes aglomeraciones españolas de entonces, sirvió no sólo para proporcionar un cierto descrédito a esa institución de gobierno territorial sino, incluso, algún recelo hacia la noción misma de "área metropolitana". En primer término, porque más allá del evidente fracaso de sus resultados esa institución nació profundamente lastrada por concretos intereses políticos del sistema autoritario de entonces. En segundo término, porque para cubrir su miseria política la institución se sirvió de un discurso analítico y propositivo tan sofisticado en apariencia como estéril en la práctica, instalado en un paradigma cientifista y tecnocrático hoy muy devaluado en el plano profesional.

La ruptura del crecimiento físico centralizado y centrípeto, territorialmente compacto y mononuclear, que ha caracterizado el comportamiento de casi todas las ciudades españolas hasta el final de los años 70, ha empezado a producir patrones territoriales nuevos, donde los factores de descentralización, desdensificación y hasta de una relativa polinuclearización empiezan a acusarse con una

cierta sorprendente generalidad, incluso en el caso de muchas de las ciudades medias dinámicas.

Muchas de las consecuencias físico-funcionales de estos procesos encuentran, entre nosotros, no pocas dificultades técnicas e instrumentales para su tratamiento, lo que es particularmente perceptible cuando se analiza la idoneidad de las instituciones de administración territorial a estos efectos.

La tradicional autonomía del poder municipal, que con la nueva organización territorial del Estado hubo de reajustarse a las exigencias competenciales de las Comunidades Autónomas, se encuentra ahora ante nuevos retos insoslayables. Uno de estos consiste en la necesidad de encarar las interdependencias de los crecimientos físicos o económicos que, en ciertas áreas del territorio, desbordan con creces los límites administrativos de cada entidad local.

No es, obviamente, el cometido de este trabajo proponer fórmulas de nueva administración territorial a los problemas y retos de Valladolid, examinados y discutidos sobradamente en este Documento. En realidad, sin que la sociedad local se haya pronunciado sobre la importancia que les concede y se exprese de algún modo una decisión de abordarlos, hacer propuestas sobre estas delicadas materias no sólo equivaldría a "poner el carro antes que los bueyes", sino que contribuiría, peligrosamente, a desviar la atención desde la necesaria discusión de los problemas y sus salidas hacia el estéril debate del alcance de las instancias políticas y el reparto de poder que ello comportaría.

Lo que sí debe hacer, en cambio, este Documento es poner el acento en la incuestionable pérdida de eficacia (y la debilidad añadida) con que la aglomeración naciente tendría que enfrentarse al futuro inmediato de no encontrar pronto fórmulas para dar una salida adecuada tanto a los retos que requieren cooperación intermunicipal como a la exigencia de una ordenada canalización de la competencia entre municipios que estimule, en vez de bloquear, las posibles iniciativas de crecimiento propugnadas desde cualquier Ayuntamiento.

Anteriormente se ha sugerido que cualquier fórmula de organización del conjunto debe contar con el acuerdo de los diferentes ayuntamientos que forman parte de la nueva aglomeración <sup>17</sup>. Por tanto, el carácter voluntario de la implicación debe ser una marca de garantía para empezar a edificar cualquier base organizativa territorial con que asumir satisfactoriamente los retos impuestos por el crecimiento futuro.

En este sentido, el papel de la Junta de Castilla y León y del Ayuntamiento de Valladolid podría ser decisivo. Si el objetivo de "hacer futuro" en la región es capaz de sobreponerse a la tentación de hacer "pequeña política" de cualquier tema, por intrascendente que éste sea, tanto el Gobierno Regional como el Ayuntamiento de Valladolid, con sus mayores capacidades y poder efectivo, podrían ser las instancias adecuadas para tomar la iniciativa e ir propiciando gradualmente bases de diálogo y relación entre todos los ayuntamientos, instituciones y entidades implicados en la zona.

En definitiva, unas bases mínimas de acuerdo intermunicipal deberían entenderse, en primera instancia, como una contribución encaminada a ordenar la autonomía de las iniciativas individuales de forma que no produzcan efectos contrarios para el conjunto. Ello incluiría también el establecimiento de marcos para acuerdos o proyectos, bilaterales o multilaterales, entre las diferentes administraciones locales y entre éstas y las entidades privadas, así como la posibilidad de crear plataformas específicas para entrar en diálogo con el gobierno del Estado respecto a ciertos temas o proyectos concretos (v.g. en relación al proyecto sobre infraestructuras -ferrocarril, carreteras, grandes equipamientos). Todo ello debiera gravitar alrededor de un interés común a distintas instancias administrativas locales o regionales, claramente identificado y definido.

La Junta de Castilla y León podría convertirse asimismo en un factor de cohesión y construcción de estas bases, no solamente al intervenir en aspectos de su

---

<sup>17</sup> Que intencionadamente no se define aquí, aunque debería integrar, como mínimo, a todos los municipios del entorno de la capital.



estricta competencia, sino en sus capacidades de mediación en ciertas instancias del Estado, y en las relaciones con otros Ayuntamientos de la región, con los gobiernos de otras comunidades Autónomas o los de otras Regiones Europeas. En realidad, la Junta podría jugar una baza ejemplar y ejemplarizante, al mostrarse como la primera instancia interesada en defender e impulsar el futuro de la zona por encima de intereses locales concretos. Por ejemplo, ayudando a resolver reticencias entre diferentes instituciones locales, propiciando la participación de diversas instancias públicas y privadas en proyectos concretos y, en definitiva, actuando para disminuir o suavizar los inevitables obstáculos de unas relaciones tan nuevas como complejas entre las instancias públicas afectadas.

Para lograr una óptima eficacia y un adecuado rendimiento de la acción pública en un territorio que es complejo, funcional y administrativamente, no es necesario, ni seguramente sería conveniente y eficaz, plantearse ahora instancias estables de gobierno multimunicipal (v.g. tipo "Area Metropolitana"). Sí sería, en cambio, muy importante encontrar plataformas de acuerdo intermunicipal sobre determinados aspectos concretos, bien identificados y definidos sectorial y espacialmente, y siempre que sean capaces de introducir (o mejorar) la racionalidad de la acción pública o de las iniciativas privadas sobre el territorio afectado y sobre los aspectos referidos.

Habrían de descartarse, probablemente, los planes "generales" territoriales de alcance metropolitano. En principio, no sería recomendable acudir a fórmulas convencionales de planeamiento territorial de carácter comprensivo o global, que suelen terminar por esterilizar la racionalidad misma que intentan introducir. Sin embargo, sí parecería necesario contar con un amplio y riguroso soporte analítico y un marco general de comprensión del territorio, en el que puedan ordenarse los problemas y los objetivos, evaluar la consistencia de las políticas posibles o los "costes" de no emprender ciertas acciones, etc. Podría ser contraproducente, de acuerdo con esta línea argumental, acudir a marcos propositivos demasiado trabados y comprensivos en cuanto a su temática y la cobertura territorial.

Por el contrario, parece mucho más sensata la identificación de algunos, muy

pocos, aspectos -y espacios- sobre los que concitar intereses-bilaterales o multilaterales, bien concretos y definidos, entre las instancias públicas afectadas, y centrarse en abordar temas, problemas o proyectos correctamente delimitados, de clara viabilidad y con algunas garantías de éxito a corto plazo.

Ciertamente habría otros aspectos, de distinta naturaleza, capaces de merecer la misma atención prioritaria, por ejemplo en la línea de ir proporcionando una cierta "infraestructura" institucional o normativa común al territorio -o a partes de él-, para afrontar, otros retos del crecimiento que exigen unas bases mínimas de acuerdo y cooperación. En este sentido, por ejemplo, podrían acordarse algunas (pocas pero efectivas) reglas generales sobre la preservación de ciertos espacios y sobre las condiciones de nueva urbanización del territorio (en partes de éste, por referencia a ciertos usos, estableciendo mínimos de calidad técnica, etc), de forma que las iniciativas individuales desde cada municipio se mantengan siempre dentro de unos mínimos estándares de calidad y ordenación; que ciertos espacios concretos se preserven en todo -o bajo estrictas condiciones- de ser urbanizados; y que la protección (o el desarrollo) de los sistemas generales metropolitanos sea posible y efectiva.

En realidad, la existencia de estas reglas de juego permitiría cimentar las bases de un "mínimo de convivencia" (que, obviamente podría llegar a ser tan extenso y diverso como los propios ayuntamientos decidiesen voluntariamente), no sólo compatible con los acuerdos "positivos" o proyectuales que pudieran alcanzarse sobre los grandes temas aquí señalados, u otros distintos, sino como la plataforma imprescindible para poder multiplicar la efectividad, a corto o largo plazo, de proyectos o iniciativas, así como para evitar innecesarios bloqueos mutuos.

Con estas cuestiones no se intenta hacer un catálogo, o mostrar un repertorio, de lo que debería hacerse en materia organizativa. Ello debería ser objeto de un trabajo específico, aunque solamente una vez se haya debatido y acordado sobre la necesidad de un marco -siquiera mínimo- organizativo común. Lo que en realidad se intenta con la discusión precedente es ilustrar el tipo de pautas a seguir y los caminos que debieran evitarse en una problemática que es

sumamente delicada, ya que si no se aborda con una extraordinaria cautela e inteligencia, podría convertirse muy pronto en el valladar donde tal vez irreversiblemente tropiece cualquier proyecto de futuro para el espacio objeto de este estudio.

# **ANEXO**

**CONTENIDO DE LA DOCUMENTACION  
CORRESPONDIENTE A LAS FASES DESARROLLADAS  
SEGUN LA METODOLOGIA Y PLIEGOS  
DE CONDICIONES DEL TRABAJO:**

**"ESTRUCTURA TERRITORIAL  
Y ORDENACION DEL MUNICIPIO  
DE VALLADOLID Y SU ENTORNO"**

## **FASE 1ª PLANTEAMIENTO METODOLOGICO**

### **VOLUMEN 1.0. METODOLOGIA**

- 1.0.1. Sobre el contenido del estudio y su finalidad
- 1.0.2. Contenido del trabajo y su desarrollo
- 1.0.3. Sobre la división de tareas y procedimientos

## **FASE 2ª ANALISIS DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL ACTUAL**

### **VOLUMEN 2.0. PRESENTACION**

- 2.0.1. Premisas de partida
- 2.0.2. Contenido fase 2ª
- 2.0.3. Diagnóstico preliminar

### **VOLUMEN 2.1. TERRITORIO Y ACTIVIDADES SOCIOECONOMICAS**

- 2.1.1. El dinamismo demográfico de Valladolid
- 2.1.2. La industrialización como fundamento de la personalidad económica y funcional de Valladolid
- 2.1.3. La dinamización de los servicios: del terciario inducido al terciario motriz

### **VOLUMEN 2.2. ANALISIS FISICO-FUNCIONAL DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL**

- 2.2.1. El medio físico
- 2.2.2. La formación física del espacio metropolitano
- 2.2.3. La unidad física como conjunto
- 2.2.4. Area de centralidad metropolitana
- 2.2.5. Las grandes piezas

2.2.6. El espacio productivo

2.2.7. Grandes áreas de oportunidad

### VOLUMEN 2.3.-A. ACTUACIONES DE INCIDENCIA EN LA ESTRUCTURA TERRITORIAL

2.3.1.-A. Introducción

2.3.2.-A. Valladolid capital

2.3.3.-A. Municipios del entorno inmediato

2.3.4.-A. Area de influencia o segunda corona

2.3.5.-A. Area difusa o tercera corona

### VOLUMEN 2.3.-B INFORMES SECTORIALES

2.3.1.-B. Mercado inmobiliario. El caso de Valladolid

2.3.2.-B. Sistema de tráfico y de aparcamientos en el centro de Valladolid

2.3.3.-B. Evolución de la actividad constructiva

### VOLUMEN 2.3.-C. ANEXO GRAFICO

2.3.1.-C. Fichas de actuaciones de incidencia territorial. Documentación gráfica formato A3

### VOLUMEN 2.4. EL TRANSPORTE COMO SISTEMA INTEGRADO DE COMUNICACIONES

a) Transporte y economía. b) Política comunitaria de transportes. c) Areas urbanas y su comunicación. d) Configuración espacial: el caso de Valladolid. e) Sistema integrado de transportes. f) Valladolid en el sistema general. g) Las infraestructuras del transporte. h) El impacto de las nuevas infraestructuras. i) Conclusiones.

## **FASE 3ª INTERPRETACION DEL MODELO URBANO**

### **VOLUMEN 3.0. INTERPRETACION DEL MODELO URBANO. DOCUMENTO CENTRAL**

- 3.0.1. Presentación.
- 3.0.2. El agotamiento de un modelo de desarrollo urbano
- 3.0.3. Los elementos de cambio en el modelo de crecimiento urbano
- 3.0.4. Valladolid en la encrucijada: una síntesis interpretativa

### **VOLUMEN 3.1. TERRITORIO Y ACTIVIDADES SOCIOECONOMICAS II**

- 3.1.1. El futuro de la población vallisoletana: una proyección para el año 2001
- 3.1.2. Previsiones sociodemográficas y problemática del desempleo
- 3.1.3. Los problemas de readaptación estratégica de los sistemas industrial y terciario

### **VOLUMEN 3.2. ANALISIS DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL Y CAMBIOS RECIENTES II**

- 3.2.1. El crecimiento físico de la ciudad y el encerramiento del centro.
- 3.2.2. El crecimiento de la ciudad en las décadas de los setenta y ochenta
- 3.2.3. Estudio de las áreas de oportunidad

### **VOLUMEN 3.3. ESTRATEGIAS Y ACTUACIONES DE INCIDENCIA TERRITORIAL II**

- 3.3.1. La construcción del espacio urbano y exterior
- 3.3.2. La formación del espacio productivo y su distribución espacial
- 3.3.3. Infraestructuras viarias y piezas de transporte de viajeros y mercancías

3.3.4. Nuevos proyectos de servicios y equipamientos

VOLUMEN 3.4. EL TRANSPORTE SISTEMA INTEGRADO DE  
COMUNICACIONES II

3.4.1. El sistema de comunicaciones de Valladolid:

- a) Fortalezas y debilidades
- b) Oportunidades y peligros

**FASE 4ª PROPUESTA DE LINEAS DE ACCION**

VOLUMEN 4.0. SOBRE LINEAS DE ACTUACIONES Y PROPUESTAS.  
DOCUMENTO CENTRAL

4.0.1. Presentación

4.0.2. La mejora de las condiciones de conectividad  
interterritorial

4.0.3. Hacia una recomposición del modelo territorial

4.0.4. La cuestión de la organización para la acción  
territorial

VOLUMEN 4.1. EXPERIENCIAS ESPAÑOLAS Y EXTRANJERAS I. LA  
MODERNIZACION DE LAS CIUDADES: EJEMPLOS DE PROYECTOS

4.1.1. El nuevo rol de las ciudades en el sistema europeo

4.1.2. Las áreas metropolitanas en Europa

4.1.3. Modernización productiva de las ciudades

4.1.4. Reordenación del espacio urbano

4.1.5. Proyectos de innovación tecnológica

4.1.6. Bienestar social de las ciudades

4.1.7. Cooperación internacional entre ciudades

4.1.8. Los planes estratégicos



## VOLUMEN 4.2. EXPERIENCIAS ESPAÑOLAS Y EXTRANJERAS II

4.2.1. Estrategias de reordenación económico-funcional en ciudades con dimensión regional

a) Presentación

b) Principales estrategias seleccionadas

4.2.2. Operaciones de recualificación urbana en ciudades europeas

a) Presentación

b) Documentos significativos

c) Principales operaciones seleccionadas

## VOLUMEN 4.3. EL TRANSPORTE COMO SISTEMA INTEGRADO DE COMUNICACION III

4.3.1. Introducción

4.3.2. Resumen del diagnóstico

4.3.3. Alternativas de actuación

## FASE 5ª EDICION DEL DOCUMENTO DE SINTESIS DEL ESTUDIO