

## DESPLAZAMIENTO DE RESIDENCIA Y MOVIMIENTOS COTIDIANOS DE LA POBLACION EN UNA CIUDAD DE SERVICIOS. EL CASO DE LA CIUDAD DE PALENCIA

ENRIQUE DELGADO HUERTOS y AMPARO CASTRILLO PUERTA

Se ha dividido la ciudad de Palencia en siete zonas distritales, sin atenerse a la división que el Instituto Nacional de Estadística establece en la realización de los Censos de Población, por entender que tales distritos no integran zonas homogéneas ni social, ni funcionalmente, lo que produce grandes distorsiones en cualquier tipo de análisis geográfico.

En la división propuesta se ha considerado primeramente los dos límites o barreras físicas que enmarcan el espacio urbano, el ferrocarril por el este y el río Carrión por el oeste, ambos encauzan la ciudad alargando y determinando su crecimiento de norte a sur.

Los distritos tres y cuatro se sitúan al este del ferrocarril, pero entre ellos puede establecerse notorias diferencias. El distrito tres se desarrolla entre los años 1930-1960 y morfológicamente se trata de un área suburbial, no planificada y constituida básicamente por edificios de una planta. El distrito cuatro inicia su crecimiento en la década de 1950 con la construcción del Barrio de Francisco Franco de la Obra Sindical, y la continúa intensamente, en la actualidad, con el Polígono Residencial de Pan y Guindas, se trata pues, de un área planificada que además acoge en su interior el Polígono Industrial y otra pequeña área de Talleres y Almacenes, denominada Poligonillo, en la carretera a Astudillo.

La orilla derecha del río Carrión, situada al Oeste, delimita el distrito séptimo el cual se caracteriza por ser un área predominantemente agraria, con un número de habitantes muy reducido y en la que se han ido introduciendo una serie de actividades no primarias, entre las que cabe destacar servicios sanitarios (la Residencia de la Seguridad Social y el Psiquiátrico de San Juan de Dios), y dos Industrias (Bioquímica Española y SEDA S.A.).

La zona central, comprendida entre las dos barreras antes señaladas, se subdivide a su vez en cuatro distritos diferenciados por su desarrollo histórico, su composición social y en las funciones que en ellos se desempeñan.

El distrito uno se corresponde con la ciudad histórica y en él se ha juzgado conveniente establecer una subdivisión funcional —que en el plano aparece trazada con línea de puntos—, ya que mientras en el área oriental de dicho distrito dominan los servicios comerciales, financieros y administrativos; en el área occidental, es la residencia la función casi exclusiva. Sin embargo la composición social es muy similar en ambas áreas, en las que pese al predominio de los grupos sociales con rentas medias altas y altas, aparecen enquistados, en las zonas no remodeladas, grupos sociales de rentas bajas, constituidos principalmente por trabajadores no cualificados y jubilados.

El distrito segundo, se construye durante la década de los años 40 y se remodela posteriormente en la década de los 70, es un área de residencia de trabajadores, mezclada en establecimientos industriales y de almacenamiento de los que podemos señalar por el número de trabajadores empleados, la Factoría de Electrolisis del Cobre, S.A. y CAMPSA; así como las estaciones del ferrocarril; autobuses y el Parque Móvil de los Ministerios.

El distrito quinto es un área esencialmente residencial que se desarrolla a partir de la

construcción de la primera fase de las Casas del Hogar, en 1945, pero que alcanza su máximo desarrollo en la década de los 70, siendo ocupado por cuadros medios y trabajadores especializados.

El sexto distrito, situado al sur de la ciudad, tiene unas características similares al segundo en cuanto a su estructura social y funcional, sin embargo su origen se sitúa a finales del siglo XIX y se consolida a partir de la década de los 60 hasta la actualidad. Se localizan en este distrito, aparte de talleres en la carretera a Valladolid, la Fábrica de Armas Santa Bárbara y el Hospital Provincial, ambos con un número elevado de empleados.

### 1. Desplazamientos internos por cambio de residencia

De la encuesta realizada en diez sectores urbanos (que aparecen rayados en el plano), que se hallan en seis de los siete distritos en los que se ha dividido la ciudad, pueden extraerse las siguientes conclusiones:

A. De las novecientas setenta y seis familias que efectuaron cambio de residencia, el 76% se desplazaron también de distrito, mientras que solo el 24% restante se realojaron en el mismo en el que residían.

B. El 40% de las familias que cambiaron de distrito procede del Centro Histórico (distrito uno), lo cual hay que atribuirlo, tanto al intenso proceso de remodelación experimentado en esta zona a partir de los años 40, como a la terciarización funcional de este distrito. Ambos mecanismos produjeron la salida de familias con bajo nivel de rentas.

Por otra parte el distrito tercero, aporta el 16% de las familias que se trasladaron a otro distrito lo que ha de ponerse en relación con la escasa capacidad de realojamiento que presenta esta zona desde 1960, por lo que el crecimiento vegetativo que se produce en ella, tiene que salir al formar nuevas unidades familiares.

El distrito séptimo pierde igualmente población (un 5,3%) dado que al tratarse de una zona agrícola no urbanizable impide la construcción de nuevas viviendas, por lo que los trasvases de población a otros distritos no es correspondida con aportaciones nuevas.

C. De los distritos analizados, son el segundo, el cuarto y el quinto los sectores de acogida de la población procedente, fundamentalmente, de la desplazada del Centro Histórico como puede verse en el cuadro número 1.

CUADRO 1: DESPLAZAMIENTOS DE RESIDENCIA INTERDISTritos.

		DISTritos DE ACOGIDA (en porcentaje)						
		1	2	3	4	5	6	7
DISTrito DE SALIDA	1	27,6	29,5	21,5	36,6	45,7	—	27,0
	2	28,7	33,5	7,1	0,5	10,1	—	—
	3	10,1	17,5	50,0	16,0	11,9	—	2,7
	4	7,0	5,0	7,1	17,0	2,4	—	2,7
	5	11,6	9,0	—	13,4	15,3	—	5,4
	6	7,0	1,5	—	12,9	8,2	—	2,7
	7	8,0	4,0	14,3	3,6	6,4	—	59,5

Fuentes: Censo de Población de 1981. Palencia Capital.— Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, 1980.— Empresa de Transportes Urbanos. TUPASA.— Encuesta en diez sectores urbanos sobre cambio de residencia.— Encuestas de origen y destino en los transportes públicos.— Actas de la Comisión Municipal Permanente (1940-1970).

En los distritos cuarto y quinto, los sectores en los que se asienta esta población trasladada del centro, son los barrios de iniciativa oficial levantados entre 1945 y 1963, lo que coincide con la profunda remodelación del arrabal de La Puebla, en el Centro Histórico.

En cambio, la acogida que se produce en el distrito segundo, es cuantitativamente moderada, y su procedencia es doble ya que recibe aportaciones del distrito primero con quien, por otra parte, intercambia población y del distrito tercero, subrayando que los principales desplazamientos de residencia ocurren en el interior de este segundo distrito al producirse la remodelación del mismo.

D. Los movimientos por desplazamientos de residencia que se producen entre las áreas periféricas y el Centro Histórico, hay que imputarlos a incrementos en la renta familiar debido al elevado coste de las nuevas viviendas resultantes de la remodelación, que imposibilita el acceso a las mismas de los grupos sociales de rentas bajas. Igualmente sucede con los propios desplazamientos internos en el distrito primero al pasar de viviendas pertenecientes al caserío histórico a las nuevas edificaciones.

Por el contrario, los traslados de residencia entre los distritos periféricos, no pueden explicarse necesariamente por un incremento de las rentas porque, con independencia de que éste se produzca (como ocurre en los aportes que realiza el distrito tercero al resto de los distritos), es el propio crecimiento demográfico, en relación con las nuevas expansiones urbanas, el que motiva estos movimientos.

## 2. Movimientos regulares de la población

### I. Viajes al lugar de trabajo.

#### A. Desplazamientos entre distritos.

Del 12,5% examinado del Censo de Población de Palencia Capital de 1981, se contabilizan 1.676 habitantes que trabajan, resultando el reparto que aparece en el cuadro número 2.

Del simple análisis del cuadro número 2, se deduce que diariamente se producen unos flujos motivados por el desequilibrio existente entre la población trabajadora y los puestos de trabajo que alberga cada distrito.

Así, se observa una serie de distritos receptores de mano de obra. El primer distrito es el que reúne mayor número de puestos de trabajo al concentrarse en él la totalidad de los servicios administrativos, el 59,2% del comercio, así como el 69,4% de los establecimientos financieros. El desequilibrio evidente entre puestos de trabajo y población que trabaja, a favor del primero, se refuerza por la estructura envejecida de la población residente.

El distrito sexto tiene carácter industrial, aun cuando la presencia del Hospital Provincial que atrae a un buen número de trabajadores de otros distritos, modifique en cierto modo esta caracterización. Son la Fábrica de Armas y la Empresa Ibérica de Envases, S.A. las que reúnen el mayor empleo industrial del sector.

En el distrito séptimo la presencia, ya señalada, de servicios hospitalarios, equipamientos sociales (Residencia de Ancianos e Instituto de Enseñanza Media) y las dos factorías de química y alimentación, sobrepasan con mucho la escasa población de esta zona, lo que va a generar la mayor parte de los desplazamientos diarios en vehículo propio, al no existir líneas regulares de transporte colectivo público.

CUADRO 2: DISTRITOS URBANOS.

	1	2	3	4	5	6	7
Población ocupada en porcentaje	21,0	7,5	9,0	9,7	42,5	9,7	0,6
Puestos de trabajo en porcentaje	41,8	8,1	2,9	10,3	6,9	20,0	10,0

CUADRO 3: DESPLAZAMIENTOS ENTRE DISTRITOS POR TRABAJO.

	DISTRITO DE RESIDENCIA (en porcentaje)						
	1	2	3	4	5	6	7
DISTRITO DE TRABAJO							
1	56,6	37,6	25,6	37,7	42,7	29,2	18,2
2	4,0	32,8	13,8	6,8	5,2	7,5	—
3	0,8	4,0	13,2	3,1	1,7	1,3	9,1
4	4,8	5,6	16,4	26,6	9,1	9,9	—
5	4,8	0,8	2,0	1,8	10,6	9,9	—
6	15,0	9,6	22,4	15,4	22,3	31,7	9,1
7	14,0	9,6	6,6	8,6	8,4	10,5	63,6

Los distritos tercero y quinto por tratarse de áreas casi exclusivamente residenciales, son emisores de mano de obra aunque los distritos a los que se desplazan están diferenciados dada la distinta composición socioprofesional de sus habitantes. Así, mientras que del tercero sale una mano de obra poco cualificada y que se reparte indistintamente por el conjunto de los distritos (véase cuadro número 3), la población trabajadora del distrito quinto se dirige mayoritariamente al distrito primero a ejercer profesiones terciarias, en relación con su cualificación profesional, y al distrito sexto en función de la estrecha relación existente entre la Fábrica de Armas y las viviendas promocionadas por ésta en el propio distrito quinto. Dada la estructura por edades de la población del distrito quinto donde los potencialmente activos tienen un gran peso, se acentúa el excedente de mano de obra en relación con el empleo existente en la zona.

Los distritos segundo y cuarto, presentan un cierto equilibrio entre los trabajadores residentes y los puestos de trabajo allí localizados, aunque cabe esperar que en el caso del distrito cuarto, al completar la construcción del Polígono Residencial y el área de Eras del Bosque, se romperá el actual equilibrio, saldándose con un volumen mayor de salidas hacia las otras áreas urbanas.

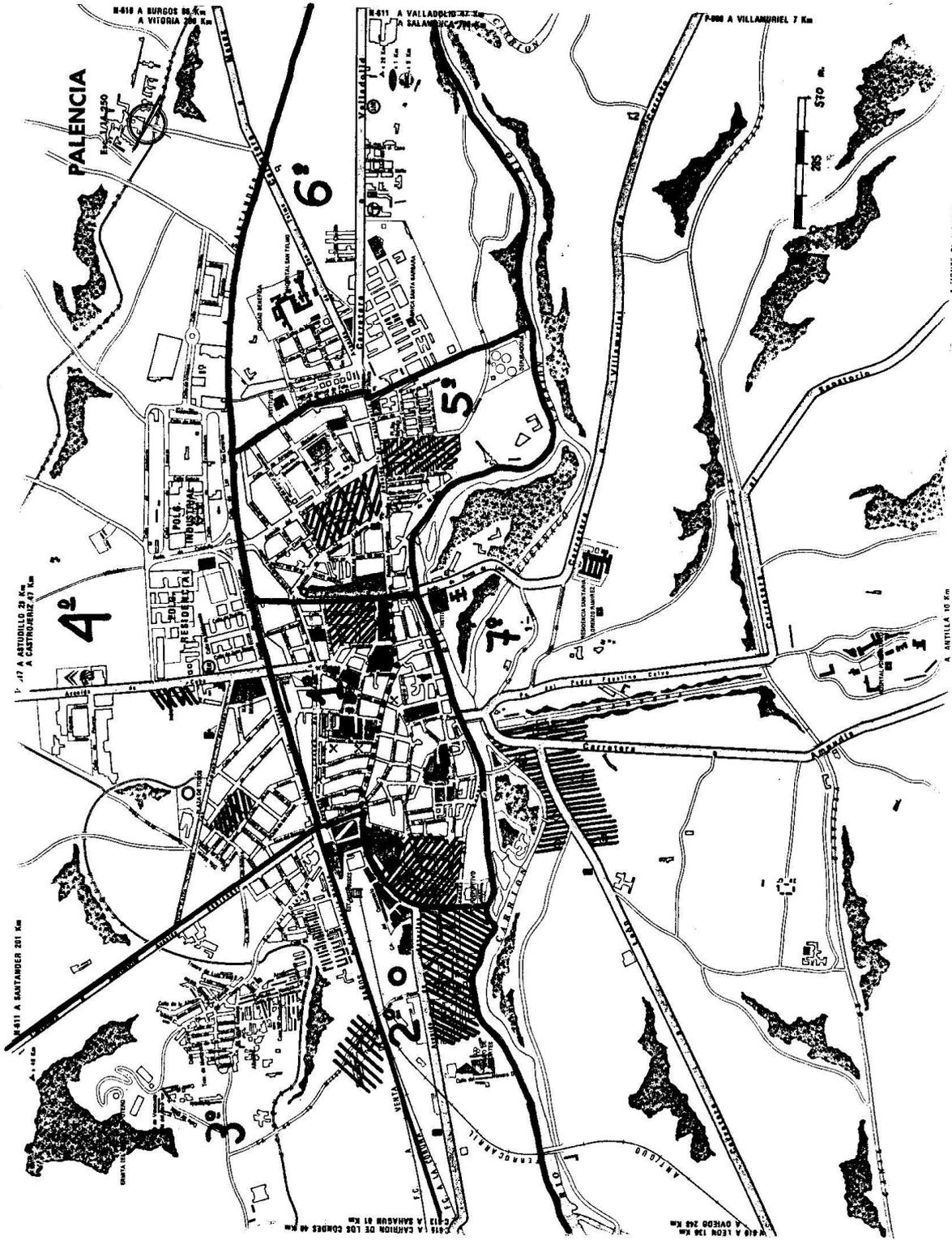
B. Medio de transporte utilizado, distancias cubiertas y tiempo invertido en los desplazamientos de trabajo.

Teniendo en cuenta, que la longitud máxima de la ciudad de norte a sur es de 4.730 metros y de este a oeste, de 2.680 metros, es explicable que el mayor porcentaje de trabajadores (61,2%) se desplacen al trabajo andando, sin que ello repercuta sensiblemente en el tiempo empleado en el traslado, el 82,9% emplea menos de veinte minutos.

El número de trabajadores que no se desplazan es muy reducido debido al escaso empleo en oficios tradicionales, confirmándose esto en el distrito séptimo donde, en relación con la ocupación principal agraria, un 63,6% de los trabajadores no se desplazan.

Transporte utilizado (en porcentaje)		Tiempo empleado en el desplazamiento (en porcentaje)	
No se desplazan	2,4	Menos de diez minutos	36,0
A pie	61,2	De 10 a 19 minutos	46,9
Bicicleta o motocicleta	6,0	De 20 a 39 minutos	16,1
Autobús empresa	2,3	De 40 a 49 minutos	0,7
Autobús urbano	7,9	Más de 49 minutos	0,3
Vehículo particular	22,2		

En núm ro, los siete distritos urbanos.  
Los sectores encuestados parr estimar los cambios de residencia, aparecen rayados.



En el resto de los distritos el desplazamiento a pie es el más utilizado, pudiendo destacarse los distritos primero y segundo con un 72,8% respectivamente, en correspondencia con la exigua distancia de la residencia al lugar de trabajo.

La importancia de los desplazamientos en bicicleta, moto y autobús de empresa es muy pequeña. En el uso de los vehículos de dos ruedas destaca excepcionalmente el distrito tercero al conjugarse en él, la lejanía de los puestos de trabajo con el bajo nivel de rentas de esta población.

El autobús urbano es un medio escasamente utilizado por los trabajadores con excepción de los residentes en los distritos tercero y sexto, al tratarse de barrios obreros localizados en los extremos de la ciudad y encontrándose en ellos las cabeceras de las líneas que atraviesan la ciudad de norte a sur y viceversa. Las causas del bajo uso de este medio en los desplazamientos de trabajo hay que buscarla, tanto en las escasas distancias a recorrer, como en la hora del comienzo del servicio, posterior a la de la entrada en las factorías industriales, muchas de las cuales al mismo tiempo quedan fuera del recorrido efectuado por las distintas líneas de autobuses.

El vehículo privado es utilizado en aquellos desplazamientos a larga distancia donde no llegan los servicios públicos, incrementándose su uso con el mayor nivel de rentas de la población como sucede en el distrito quinto (véase cuadro número 4).

CUADRO 4: MEDIOS DE TRANSPORTE EMPLEADOS POR DISTRITO (en porcentaje).

	No se desplaza	A pie	Bici./ moto	Autobus empresa	Autobus urbano	Vehículo particular	Total
1	2,0	72,8	1,4	0,8	5,7	17,3	100
2	-	72,8	1,6	1,6	5,6	18,4	100
3	-	48,0	21,7	0,7	13,8	15,8	100
4	10,5	54,9	6,2	3,7	6,2	18,5	100
5	0,7	64,2	4,3	3,1	5,9	23,6	100
6	2,5	43,5	11,8	3,1	19,2	19,9	100
7	63,6	18,2	-	-	9,1	9,1	100

## II. Flujos generales por la utilización de equipamientos y servicios.

La estructura de estos flujos es muy clara, al tener como casi único destino el Centro Histórico, distrito en el que como ya se ha dicho, se encuentran la práctica totalidad de servicios y equipamientos.

Aparte de los servicios ya señalados se localizan en este área: seis equipamientos sanitarios, el 87% de las salas cinematográficas, la única Casa de Cultura, el Mercado Central y los principales Centros de Ocio.

Esta alta densidad de servicios y equipamientos provoca la concentración de personas y tráfico de vehículos en un período de tiempo coincidente con los horarios de apertura y cierre de los servicios y equipamientos.

El acceso a esta zona se practica andando, en vehículos privados y en autobús. La alta intensidad circulatoria de los automóviles motiva una difícil circulación y aparcamiento, el cual es deficitario en este distrito, en 2.500 plazas según afirma la revisión del Plan General de Ordenación Urbana redactado en 1980.

Respecto al autobús urbano cabe afirmar que es el traslado de personas en dirección

a este centro de servicios, el principal objeto de su uso. Los usuarios mayoritarios de este medio son las mujeres que sobrepasan el 70%, siendo en los puntos centrales donde se efectúa la práctica totalidad de subidas y bajadas a este medio de transporte.

Las líneas más utilizadas son la 1.<sup>a</sup> y la 4.<sup>a</sup> que unen el distrito sexto con el segundo y el tercero con el sexto (ver cuadro número 5).

CUADRO 5: VIAJEROS POR MESES Y LINEAS EN 1982

Meses	Línea 1	Línea 2	Línea 3	Línea 4	Total
Enero	91.094	1.445	45.393	64.158	202.090
Febrero	86.879	1.614	44.103	58.592	191.188
Marzo	100.419	1.892	48.954	64.928	216.193
Abril	91.693	1.677	44.383	61.256	199.009
Mayo	93.336	1.747	43.882	61.194	200.159
Junio	81.126	1.906	39.761	55.917	178.710
Julio	81.750	1.924	39.727	57.002	180.403
Agosto	74.568	1.724	35.155	57.134	168.581
Septiembre	85.390	1.588	41.166	64.035	192.179
Octubre	81.826	1.188	42.107	60.896	186.017
Noviembre	82.066	1.311	43.709	58.750	185.836
Diciembre	86.049	1.248	41.811	60.919	190.027
Totales	1.036.196	19.264	510.151	724.781	2.290.392

No obstante el uso de este medio se encuentra en permanente recesión, como lo demuestra el hecho que entre 1981 y 1982 haya pasado de 2.622.384 viajeros anuales a 2.290.392 viajeros, lo que supone una disminución del 12,65%, y que según fuentes de la compañía se ha reducido en los diez años últimos un 50% su uso.

En conclusión podemos establecer que en una ciudad de servicios como Palencia, sometida a una profunda transformación de la morfología de su Centro Histórico, acaba desplazando hacia la periferia tanto la residencia como las actividades industriales, mientras que el centro sigue acaparando los servicios y equipamientos de los que la periferia está infradotada lo que ocasiona cotidianos desplazamientos al mismo. Esto en un Centro Histórico que pese a haber sufrido una alteración sustancial de buena parte de sus alineaciones tradicionales, se manifiesta incapaz de acoger y permitir una circulación fluida del cada vez, en aumento, abundante número de vehículos particulares.

# **III COLOQUIO IBÉRICO DE GEOGRAFÍA**

**BARCELONA, 27 SEPTIEMBRE – 2 OCTUBRE, 1983**

# **ACTA, PONENCIAS Y COMUNICACIONES**

**SECCIÓ DE GEOGRAFIA  
FACULTAT DE GEOGRAFIA I HISTÒRIA  
UNIVERSITAT DE BARCELONA**

**BARCELONA, 1984**