

**PUBLICATIONS DE LA CASA DE VELÁZQUEZ**

**SÉRIE RECHERCHES EN SCIENCES SOCIALES IX**

**GÉOGRAPHIE D'UNE ESPAGNE  
EN MUTATION**

**PROSPECTIONS AÉRIENNES II**

**MADRID 1990**

# LE COULOIR VALLADOLID-PALENCIA.

## UN AXE D'ACTIVITÉS CONCURRENTES EN VIEILLE CASTILLE

Fernando MANERO MIGUEL

*Université de Valladolid*

L'aspect spectaculaire des phénomènes qui mettent au premier plan le remodelage intense du littoral espagnol, masque parfois les changements qui se sont également produits dans les régions intérieures du pays. Si l'on doit souligner le caractère exceptionnel des changements intervenus dans l'agglomération de Madrid, et, à une autre échelle, les manifestations du dynamisme ponctuel des vallées de l'Èbre et du Guadalquivir, il est indispensable aussi, pour réaliser une étude plus complète du territoire espagnol, de parler des mutations qui se sont produites dans certains secteurs de la Meseta, et en particulier, pour ce qui nous concerne, dans sa partie septentrionale. L'observation de ces changements devrait nous permettre d'apprécier le poids des divers facteurs responsables de la genèse d'un nouveau type de paysage. Ce dernier est souvent totalement différent de celui qui, il y a trente ans à peine, présentait encore les traits caractéristiques des régions dites sous-développées, dans lesquelles l'organisation de l'espace était en rapport étroit avec l'économie rurale traditionnelle.

Cet article a pour cadre très large la Communauté Autonome de Castille et Léon, c'est-à-dire la région drainée en grande partie par le Duero. L'observation empirique de la réalité m'a poussé à choisir, dans la vaste gamme d'espaces qui pouvaient être étudiés, la zone qui symbolise et illustre le plus clairement les mutations spatiales actuelles. Les photographies présentées en offrent le témoignage évident. Sans mésestimer l'intérêt d'autres régions où a eu lieu, parallèlement, une transformation importante des systèmes et des structures productives, tout observateur décèle immédiatement la grande spécificité de l'axe dynamique développé dans le secteur central de la région. Il s'agit d'un axe qui, lié au dynamisme de Valladolid s'étire du nord-est au sud-ouest, tout au long de la basse vallée du Pisuerga, et se prolonge au-delà de la confluence avec le Duero, jusqu'à Tordecillas. Il constitue un élément essentiel dans le système des communications routières de la partie nord-occidentale de la Péninsule ibérique.

Il s'agit, en somme, d'un espace linéaire, d'une longueur d'environ soixante-dix kilomètres, où l'on retrouve les traits les plus caractéristiques des changements subis par la région *castellano-leonesa*. Ces transformations découlent tout d'abord de l'interdépendance de nombreux mécanismes, mais surtout, des effets multiplicateurs qui accompagnent les économies externes générées par

Valladolid, en rapport direct avec leur croissante capacité de développement démographique et économique.

## I. UNE TRANSFORMATION QUI DÉCOULE DE LA PUISSANCE CROISSANTE DE VALLADOLID

Le rang qu'occupe Valladolid parmi les villes espagnoles n'a cessé de s'élever pendant les trois dernières décennies, grâce à une série de phénomènes qui l'ont transformée en l'un des foyers urbains les plus dynamiques de la moitié septentrionale de l'Espagne (photo 86). L'importance de cette personnalité acquise tient d'abord au fait que Valladolid est devenue un site industriel de tout premier ordre et, ensuite, à son dynamisme démographique. Ces deux facteurs, évidemment liés, ont eu d'inévitables répercussions sur les structures spatiales héritées. De fait, l'image actuelle de Valladolid, reflet de son dynamisme et de ses contradictions, est le résultat indubitable de l'étroit rapport entre industrialisation et immigration. C'est une réalité qu'il faut prendre en compte, si l'on veut comprendre l'importance de ses problèmes internes, et surtout, son pouvoir de rayonnement fonctionnel, au-delà de ses limites administratives mêmes. Pour comprendre ces mécanismes et la liaison dialectique qui les unit, on ne peut oublier leur nature fondamentalement historique.

Il est vrai, en effet, que le dynamisme industriel de Valladolid, n'est pas un phénomène récent. Contrairement au reste de la région qui sommeille dans une atonie profonde, la ville du Pisuerga connaît un réel développement industriel, dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. C'est alors que s'élaborent les principaux mécanismes qui revitaliseront la production meunière, première activité manufacturière. Ils seront les facteurs de l'accroissement global de Valladolid et la placeront loin en tête des autres villes de la région<sup>1</sup>. L'affirmation de cette personnalité de Valladolid repose, sans aucun doute, sur une série de facteurs qui ont joué un rôle clairement dynamique.

Valladolid possède d'abord une situation stratégique au coeur d'une des régions céréalières les plus importantes du pays et elle sera très vite reconnue comme la "capitale de la Castille frumentaire"<sup>2</sup>. Il n'est donc pas étonnant qu'elle soit devenue le centre d'implantation de quelques unes des minoteries les plus importantes de l'époque. Leur renommée grandira encore, avec l'introduction de nouvelles techniques, qui augmentaient leurs capacités et ouvraient plus largement leurs perspectives commerciales. Ce phénomène est à l'origine d'un second aspect tout aussi déterminant. En effet, au fur et à mesure que sa capacité productive dans ce domaine, s'affermait, Valladolid confirme et renforce ses possibilités fonctionnelles, en devenant capable de contrôler, sur une grande échelle, le marché du blé. Cette primauté est bien confirmée par la naissance de l'Association des Minotiers de Castille et d'Espagne centrale ainsi que de l'Association des Maîtres Minotiers d'Espagne, qui renforceront encore l'influence des entrepreneurs *vallisoletanos*, et contribueront à faire de la ville, le principal foyer industriel de Castille, à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup>.

Mais il ne fait pas de doute, cependant, que ces précaires fondements auraient eu peu de chance de se développer, sans les infrastructures dont ils ont bénéficié; car tout processus industriel, surtout lorsqu'il repose sur une production spécialisée, destinée à l'exportation, requiert nécessairement un système de transport bien développé. On comprend donc le rôle décisif qu'a

1. J. Benito Arranz, "La industria harinera en España y su significado en la provincia de Valladolid", *Estudios Geográficos*, n.º 87, 1962, p. 166-216. Dans le même sens vont aussi les remarques faites par J. Varela Ortega dans, "El proteccionismo de los trigos castellanos y la naturaleza del poder político en la Restauración", *Cuadernos Económicos de Información Comercial Española*, n.º 6, 1978, p. 3-25.
2. G. Tortellá Casares, *Los orígenes del capitalismo en España*, Madrid, Tecnos, 1973, p. 96.
3. J. Benito Arranz, *ouvr. cité*, p. 175 et F. Manero Miguel, *La industria en Castilla y León. Dinámica, caracteres, impacto*, Valladolid, Ambito, 1983, p. 21.



Photo 86: Perspective générale de la ville de Valladolid vue de l'Est. Sa situation à la confluence de deux cours d'eau et au centre même de la région de Castilla-León lui confère une position stratégique dans son propre cadre régional et dans le système des flux développés entre Madrid et le Nord de l'Espagne.

joué le Canal de Castille dont l'utilisation pour le transport de la farine a atteint son apogée vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle; il permettait de drainer les marchandises vers Alar del Rey, dans la région de Palencia, débarcadère à partir duquel la production était transportée, par chemin de fer, jusqu'au port de Santander; elle était ensuite distribuée vers les colonies d'outre-mer<sup>4</sup>. Parallèlement, nous ne devons pas oublier le rôle important qu'a joué le chemin de fer; il a été un des éléments essentiels qui ont servi à renforcer la position de Valladolid sur le marché national des produits agricoles, en lui permettant de mettre en valeur sa situation privilégiée au coeur du système de communications établi entre les autres régions industrialisées du nord et la capitale du pays. La bourgeoisie de Valladolid avait déjà montré sa capacité à prendre des initiatives, notamment en créant le *Banco Castellano*, et aussi un organe de presse, *El Norte de Castilla*; elle montra son habileté en faisant prévaloir ses vues, afin que le tracé des voies ferrées correspondît à ses intérêts mercantiles. Cette pugnacité porta ses fruits, grâce aux efforts conjugués du capital local et de la filiale espagnole du Crédit Mobilier. La ville est devenue le centre de tout le réseau ferroviaire de la région, ce qui n'a fait qu'affermir son rôle de redistributeur de marchandises.

Ces fondements établis, l'évolution ultérieure n'a fait que renforcer la puissance industrielle de Valladolid; les principales étapes de sa croissance coïncident avec les époques où la conjoncture a favorisé l'industrialisation de l'Espagne. Ainsi, au cours de la phase de croissance du premier tiers de notre siècle, on a pu observer une nette tendance à la diversification de l'appareil

4. M. de Terán Alvarez, "Santander, punto de embarque para las harinas de Castilla", *Estudios Geográficos*, n.º 29, 1947, p. 746-758.

productif, en rapport avec une demande régionale et urbaine croissante. On retrouve dans ses grandes lignes, la même évolution dans la période qui suit la guerre civile, pendant laquelle apparaissent les éléments catalyseurs de son dynamisme contemporain. En effet, c'est à cette époque que sont prises les premières initiatives industrielles qui vont orienter l'évolution manufacturière de la ville ainsi que ses mutations structurelles internes, et provoquer l'impact lié à leur pouvoir d'attraction sur l'espace provincial et régional. En outre, ces phénomènes sont à mettre en relation avec les effets cumulatifs procédant d'une certaine image de Valladolid, celle d'un des pôles de développement les plus dynamiques du pays.

Nous ne pouvons manquer de souligner l'importance qu'ont pour l'avenir de la ville et de son aire d'influence la plus proche, des installations de l'envergure de l'usine *ENDASA* (*Empresa Nacional del Aluminio, S.A.*) qui relève de l'*Instituto Nacional de Industria*\* et qui est l'embryon d'une puissante industrie de transformation de l'aluminium; il en va de même de *NICAS* (*Nitratos de Castilla*) destinée à la production d'engrais, ou d'*ACOR* (*Asociación Cooperativa Onésimo Redondo*) qui reprend une vieille tradition sucrière, déjà solidement établie à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Mais surtout, et sans vouloir sous-estimer l'importance du grand nombre d'usines destinées à la production de biens de consommation de toute sorte, c'est au groupe d'entreprises du secteur automobile qu'il convient d'attribuer le rôle principal. Parmi celles-ci l'usine *FASA* (*Fabricación de Automóviles, S.A.*) n'a pas tardé à se détacher du lot en raison de son importance et de sa capacité d'expansion. Sa place est allée grandissant au fur et à mesure qu'elle s'adaptait aux grandes lignes de la stratégie de la Société française Renault dont les critères de croissance ont fait de la filiale de Valladolid l'entreprise industrielle la plus importante de toute la région, et l'un des principaux agents responsables de la restructuration sociologique et spatiale de la ville. Ceci est tellement vrai qu'il serait difficile de comprendre la réalité et les problèmes actuels de la ville, sans tenir compte de l'enchaînement des multiples implications qui résultent du poids énorme acquis dans le secteur central *castellano-leonés* par la plus importante industrie automobile d'Espagne. Ce dynamisme anime aussi les entreprises nées à partir des années soixante, que ce soit en raison des avantages



Photo 87: L'expansion industrielle de Valladolid. Malgré une solide tradition manufacturière, l'expansion industrielle de Valladolid apparaît comme un phénomène directement lié à la croissance postérieure à la guerre civile. C'est alors que sont installées les entreprises comme l'*Empresa Nacional del Aluminio* (au premier plan) et *Nitratos Castilla* (au fond) situées toutes les deux au nord de la ville et près de la voie ferrée.

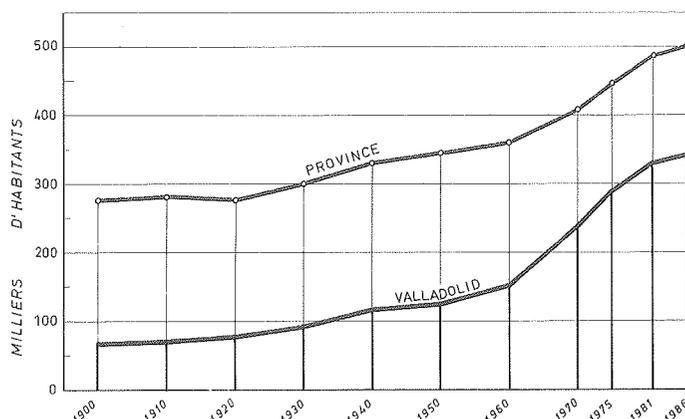


Figure 26: Évolution de la population à Valladolid et dans sa province (1960-1986).

offerts par le “pôle” ou de la “rente de situation” géographique qui n’a cessé de croître jusqu’à nos jours<sup>5</sup>.

Il est bien évident que la revitalisation industrielle a déclenché des mécanismes tout aussi dynamiques d’un point de vue démographique, et ceci comme conséquence la plus directe et la plus apparente. La relation entre ces deux phénomènes devient patente lorsque l’on constate que les taux les plus élevés de croissance de la population sont parfaitement synchronisés avec les grands investissements consacrés au développement de l’industrie. Voilà pourquoi pendant la période comprise entre 1960 et 1986, les effectifs humains ont été multipliés par deux et sont passés de 151 807 à 341 194, ce qui signifie une augmentation de plus de 100 % (124,7 %), et l’affirmation de Valladolid comme l’une des villes espagnoles les plus dynamiques, quant à la population.

Par ailleurs, nous ne devons pas oublier de souligner que cette augmentation se produit en un peu plus de dix ans, c’est-à-dire entre 1963 et 1975. Pendant cette période, les taux de croissance annuels élevés (5,5 %) sont le reflet de l’importance du courant d’immigration, qui est à l’origine de l’impressionnante progression quantitative constatée. Ce dernier est aussi le facteur-clé qui permet d’expliquer, d’une part la transformation des structures socio-spatiales de la ville, liées à la croissance relative de la population ouvrière, d’autre part l’extension du tissu urbain. Mais il convient de noter que cette progression démographique s’est faite au détriment de la province - les deux tiers de la population vivent dans la capitale - et à celui des régions de Palencia, Zamora, ainsi que, dans une moindre mesure, de León qui sont entrés dans le champ d’attraction de Valladolid<sup>6</sup>.

Voici quels sont les facteurs qui ont contribué à modifier de façon substantielle, souvent brutale, et en un laps de temps très court, la configuration de la réalité spatiale. Ces phénomènes sont de nature diverse et obéissent aux impératifs d’une logique cohérente, mais aussi, intégrante, qui prend forme dans un espace bien délimité. On retiendra, comme caractère principal, les possibilités croissantes favorisées par le développement des infrastructures de transport, fondement essentiel des processus d’interrelation dont elles sont l’ossature.

5. F. Manero Miguel, ouvr. cité, p. 136.

6. Le pouvoir d’attraction migratoire de Valladolid ne s’est exercé pleinement que sur ces provinces proches, qui ne subissaient pas les effets de polarisation d’autres grandes villes extra-régionales. Ainsi s’explique donc la faiblesse des apports en provenance d’Avila et Ségovie, totalement comprises dans l’aire d’influence de Madrid, ainsi que de Burgos plus attirée vers le Pays Basque, ou de Soria essentiellement tournée vers Saragosse. Ces idées ont été amplement développées par L. J. Pastor Antolín, “El espectacular proceso de crecimiento demográfico de Valladolid (1960-1981)”, - in -, *Historia de Valladolid en el siglo XX*, Valladolid, Ateneo (en prensa).

## II. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COMME SUPPORT DES DYNAMISMES INTERNES

Au sein du territoire qui entre dans le rayon d'action direct de Valladolid, il n'est pas superflu de parler des comportements et des tendances qui se manifestent dans le "couloir" du Pisuerga. Le fait d'avoir choisi de concentrer mon observation sur cet espace, se justifie par la remarquable expressivité de son dynamisme interne, probablement sans pareille dans toute la communauté *castellano-leonesa*.

### 1. UN REMARQUABLE COULOIR NATUREL

Le secteur choisi contient l'axe qui relie Valladolid à Palencia; celui-ci met à profit une matrice naturelle dessinée par le réseau fluvial situé au coeur de la région. Il s'agit, à grands traits, d'une large vallée en auge ouverte par le Pisuerga dans la surface tabulaire du *páramo*\* miocène; cette dissection introduit dans les paysages des solutions de continuité qui sont à la fois topographiques et géomorphologiques. A cet égard, le modelé de cette dépression a été favorisé par l'efficacité érosive du réseau hydrographique, qui augmente encore à la confluence avec le Carrión, et par la faible résistance des matériaux détritiques (argile, marne et gypse) qui ont été facilement déblayés; le résultat est une vallée au fond dilaté - à environ 700 mètres d'altitude - dont la largeur varie, selon les endroits, de 10 à 15 kilomètres et dont l'horizontalité est presque parfaite. Elle est également caractérisée par une très nette dissymétrie des versants: alors que celui de rive droite, ou septentrional, s'élève doucement jusqu'au talus par une succession de terrasses peu marquées, celui de rive gauche est interrompu brutalement par la plate-forme du *páramo* de Cerrato qui, dans ce secteur, dresse un abrupt de plus de cent mètres au-dessus de la dépression, avec des pentes parfois supérieures à 60%.

A l'évidence, l'évolution géomorphologique a élaboré ce que J. Benito Aranz qualifie de "voie naturelle d'une qualité exceptionnelle"<sup>7</sup>. Tout semble bien confirmer cette qualité si nous nous en tenons à l'important rôle qu'a joué, au cours de l'histoire, la basse vallée du Pisuerga, comme axe de transit de tout premier ordre pour les flux locaux qui circulaient à l'intérieur de la *submeseta* nord et pour ceux qui la traversaient, au cours d'échanges à l'échelle nationale, voire même internationale. Il est certain que, si les infrastructures de la vallée du Pisuerga ne peuvent être séparées du contexte national, il n'en est pas moins vrai que leur développement est directement lié aux stimulations provoquées par le dynamisme de Valladolid: il suffit, pour s'en convaincre, d'observer quelles sont les tendances qui prévalent dans l'établissement des différentes voies de circulation. L'expression géographique de ces processus confère, à cet espace, un caractère indiscutablement original, fondé sur la juxtaposition de trois éléments fondamentaux de l'infrastructure; chacun d'eux est l'image fidèle des stratégies qui les ont inspirés à un moment donné, et qui sont elles-mêmes le reflet de relations d'interdépendance ou d'opposition.

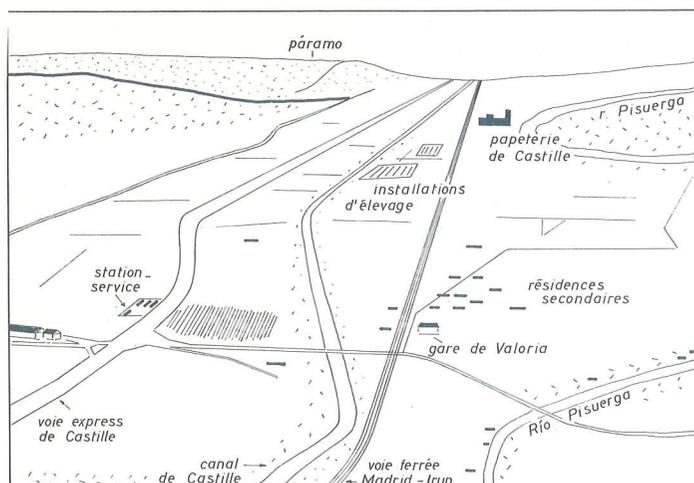
### 2. L'ÉLABORATION PROGRESSIVE DU RÉSEAU FERROVIAIRE

J'ai déjà souligné ce que le développement de la navigation sur le Canal de Castille, vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, doit au trafic des céréales et de la farine, organisé par la ville du Pisuerga. Conçu selon les principes techniques du Siècle des Lumières, le Canal a connu un succès qui s'explique par les conditions optimales dans lesquelles il permettait l'écoulement des marchan-

7. J. Benito Aranz, "Venta de Baños. Contribución al estudio de las estructuras urbanas enclavadas en un medio rural", *Estudios Geográficos*, n.º 77, 1959, p. 483-521.



Photo 88: Un grand axe de communication: la vallée du Pisuerga. Les divers modes de transport qui cohabitent dans la basse vallée du Pisuerga témoignent de la logique qui a guidé le choix de leur tracé aux divers stades de leur réalisation. Les rapports de concurrence qui se sont établis entre eux ne font qu'affirmer l'importance de ce grand axe de communication et d'échanges.



dises; de manière beaucoup plus avantageuse, en tout cas, que ne pouvaient le faire les routes, très mal entretenues. C'est à ces avantages qu'il doit sa période de splendeur, que J. Elguera situe entre 1849 et 1865, époque au cours de laquelle prolifèrent, de façon inhabituelle, les minoteries qui, pour la plupart, sont localisées sur ses rives; elles peuvent ainsi profiter à la fois de l'énergie hydraulique et des possibilités de transport (approvisionnement en matières premières et livraison des produits élaborés) offertes par le Canal<sup>8</sup>. Sa marque, dans le paysage actuel, demeure

8. Au sujet de l'influence du Canal de Castille sur cette activité, il est utile de consulter J. Helguera Quijada, "Aproximación a la Historia del Canal de Castilla", in *El Canal de Castilla*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1988, p. 11-159.

indélébile, tout comme celle d'un bon nombre de moulins qui le jalonnent encore: dans certains cas, ce ne sont plus que les témoins fossilisés d'un passé florissant, dans d'autres, ils sont les héritiers d'une prestigieuse tradition qui a réussi à survivre, par le biais d'une réadaptation forcée.

C'est à l'arrivée du chemin de fer que va commencer la décadence de cette voie d'eau. Au départ, celui-là devait servir de complément au Canal; avec le temps, il le lèsera de manière irréversible et, dans les années 1950, lui fera perdre tout son intérêt, comme voie de communication. La création, en 1858, de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Espagne du Nord, promue par le Crédit Mobilier Espagnol, de filiation française, et concessionnaire de la ligne du Nord (Madrid-Valladolid-Burgos-Irun), marque le début du déclin pour le Canal de Castille, comme moyen de transport; les derniers espoirs s'évanouissent définitivement; ils avaient été pourtant alimentés par l'ouverture à la circulation de la ligne Alar del Rey-Reinosa qui constituait, en principe, le prolongement naturel du canal et devait réunir son origine aux ports cantabriques.

Cependant, la mise en service de la ligne Alar-Venta de Baños, prolongement du tronçon déjà existant entre cette gare et Valladolid, fut à l'origine d'une forte et inégale concurrence, à laquelle le Canal ne fut pas en mesure de faire face, malgré la réduction des tarifs et les efforts déployés par les responsables pour lui conserver son attrait comme voie de communication. Le chemin de fer fut le principal bénéficiaire du mouvement de marchandises qui se faisait jadis par le Canal; le sort de ce dernier s'est trouvé à la merci de la *Compañía del Norte*, à laquelle il sera soumis, avant que cette Société ne consolide définitivement ses positions, par l'acquisition du chemin de fer d'Alar, en 1874. La relégation du Canal de Castille, comme infrastructure consacrée exclusivement à l'irrigation, explique son destin ultérieur et son utilisation contemporaine; ce nouveau rôle n'est pas à négliger, comme nous le verrons plus loin.

Mais, ce qui nous intéresse maintenant, c'est de mettre en évidence, à quel point, dans le domaine des communications, la voie ferrée a contribué à réaffirmer la potentialité de l'espace que nous étudions. Une des manifestations les plus évidentes de ce rôle, a été la naissance, à Venta de Baños, de l'un des plus grands carrefours ferroviaires d'Espagne. La symbiose entre le chemin de fer et l'agglomération, située au sommet d'un faisceau de voies de communication<sup>9</sup>, est absolue, à tel point que les activités économiques et la vie d'une grande partie de la population reposent entièrement sur cette union intime de la ville et du rail. C'est cette inestimable position stratégique que nous devons considérer pour comprendre quels sont les facteurs qui renforcent la signification spatiale de ce mode de transport: il est un des symboles paradigmatiques des possibilités exceptionnelles qu'offre la basse vallée du Pisuerga.

Tout d'abord, il semble nécessaire de mettre en relief les caractéristiques de cette partie fondamentale du réseau national. Comme l'indique L. Pastor, elle bénéficie d'un degré de perfectionnement assez élevé qui se manifeste par l'utilisation de rails capables de supporter un trafic lourd, le dédoublement des voies, l'introduction de systèmes automatiques de signalisation et de freinage<sup>10</sup>. Ces équipements ne font que confirmer l'importance de cette artère du réseau ferroviaire du nord; celle-ci constitue l'axe majeur d'un complexe système ramifié s'articulant autour de la gare de Venta de Baños, qui agit comme foyer de concentration et de redistribution des flux de marchandises circulant entre Madrid et les provinces de la façade atlantique espagnole (photos 89 et 90). On ne saurait comprendre autrement le volume du trafic enregistré sur le réseau régional, par lequel transitent 47,6% des voyageurs et plus de la moitié (53,3%) du total des marchandises<sup>11</sup>.

9. J. Benito Arranz, ouvr. cité, p. 484.

10. L. J. Pastor Antolín, *La red de transporte en Castilla y León*, Valladolid, Ambito, 1986, p. 115.

11. L. J. Pastor Antolín, ouvr. cité, p. 116-117.



Photos 89 et 90: Les villes de Venta de Baños et de Dueñas. L'histoire et l'évolution socio-économique de Venta de Baños s'identifie totalement avec le chemin de fer, raison d'être de la ville actuelle formée à partir des installations liées dès l'origine au service ferroviaire. De son côté, l'expansion de Dueñas, dont l'origine est pré-romaine a été guidée par le dessin des actuelles voies de communication autour desquelles s'est organisée la ville moderne, en étroite relation avec le reste du faisceau serré des axes qui l'enserme.



### 3. LA ROUTE COMME ÉLÉMENT PRINCIPAL DE L'ORGANISATION DE L'ESPACE

Cependant, actuellement, la manifestation la plus remarquable du dynamisme des communications, est le développement spectaculaire de la route; celle-ci a contribué à améliorer sensiblement les conditions d'accès à cet axe d'échanges multiples. Une fois encore, finalement, l'importance de la fonction de relations de l'espace considéré est mis en évidence par la transformation de la route nationale 620. Cet axe était, jusqu'à la fin des années 1960, un élément pratiquement marginal; son aménagement et les conditions de sécurité étaient très déficients; or, il est devenu, aujourd'hui, la voie de communication la plus dynamique et la plus intensément utilisée, tout comme cela se passe dans le reste du pays où une tendance générale favorise la route par rapport au chemin de fer. La rivalité potentielle permanente entre ces deux moyens de transport a entraîné de fréquents conflits de compétences.

Ainsi, le dynamisme de cette route en a fait un des axes transversaux les plus importants d'Espagne, capable de rivaliser en volume et en intensité, avec les voies radiales, traditionnellement

privilégiées, qui partent de Madrid. Et ce n'est que pour cette raison, qu'elle est concernée par les programmes d'extension, d'amélioration et d'aménagement prévus par le *Plan General de Carreteras del Estado* qui prévoit, pour la période de 1984 à 1991, l'achèvement de la voie express de Castille, entre Burgos et Tordesillas. Le budget initial de cette opération est estimé à 13 milliards de pesetas; il pourrait être pris en charge, partiellement, par le Fonds Européen de Développement Régional (F.E.D.E.R.) qui considère cette réalisation comme un élément essentiel du réseau de transports communautaires.

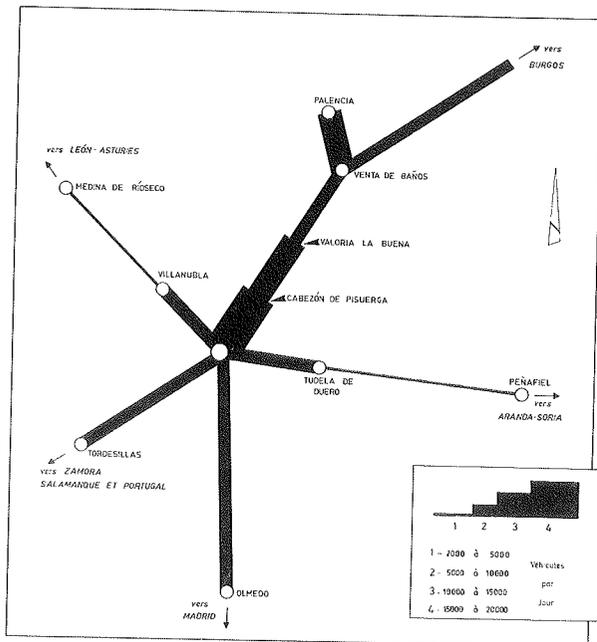


Figure 27: Charge du réseau routier en véhicules par jour.

L'initiative a cristallisé de façon prioritaire dans le secteur compris entre Venta de Baños et Valladolid, c'est-à-dire dans la basse vallée du Pisuerga; ce qui ne fait que démontrer à quel point le volume de circulation qui transite par le secteur le plus dynamique de toute la région requiert un aménagement prioritaire. En effet, aucun autre segment de la N-620 n'atteint un volume aussi élevé qu'ici: selon la *Dirección General de Carreteras* (M.O.P.U.) le trafic moyen dépasse 10 000 véhicules par jour, entre Palencia et Venta de Baños; c'est une intensité similaire à celle qui est enregistrée sur le parcours compris entre Voloria-la-Buena et Cabezón; mais à partir de cette dernière localité, et jusqu'à Valladolid, le total dépasse largement les 15 000 véhicules. Il s'agit d'une circulation dense et complexe à la fois, où se mêlent les diverses utilisations pour lesquelles cette importante voie de communication a été conçue. Il faut considérer d'abord celles qui correspondent aux flux de transit à grande distance, parmi lesquels comptent, chaque jour davantage, les poids lourds et le transport international, qui véhiculent personnes et marchandises, entre le Portugal et les autres pays de la Communauté. Il faut y ajouter les relations fréquentes et systématiques à l'intérieur de la vallée, où la route est devenue l'instrument primordial de l'aménagement territorial, grâce sans doute, aux nombreuses interdépendances résultant des activités économiques<sup>12</sup>.

12. Le rôle de cet axe se trouve renforcé aussi par le développement des transports par tubes dont deux segments importants du réseau national empruntent cette vallée. Il s'agit, d'une part de l'oléoduc en provenance de Bilbao, et d'autre part d'une branche du réseau de gazoducs qui, depuis Lerma (Burgos), se prolonge vers Palencia et Valladolid, avant de desservir la partie occidentale du pays et de se prolonger, dans le futur vraisemblablement, jusqu'au Portugal.



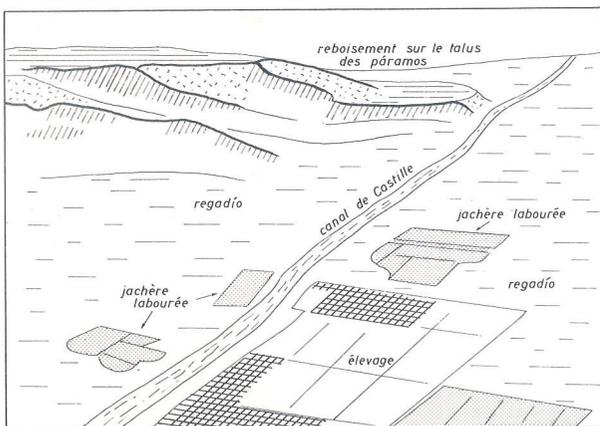


Photo 91 : Le canal de Castille. Conçu pour une stricte fonction d'approvisionnement en eau, son tracé correspond rigoureusement à l'extension du *regadío* qui domine les systèmes de cultures du fond de la vallée. Grâce à l'intensification culturale qu'il permet, les exploitations agricoles sont devenues très rentables, surtout celles de grande taille, dont certaines se sont tournées vers l'élevage en stabulation, qui répond parfaitement à la demande urbaine.

agricole moderne. Les causes de cette évolution sont multiples. La première est en rapport étroit avec de réelles possibilités de mise en valeur : la surface agricole utile est importante puisque les trois quarts du territoire (72,3%) sont susceptibles d'être mis en culture. Il faut ajouter que, dans cet espace, la structure de la propriété, et surtout celle de l'exploitation, ont permis une meilleure adaptation aux exigences d'échelle qui s'imposent pour parvenir à une rentabilité optimale. Deux types d'exploitation dominent, si l'on tient compte du fait qu'elles produisent 70% du revenu agricole.

Un premier groupe correspond aux exploitations issues de la désamortisation du XIX<sup>e</sup> siècle ; celle-ci a eu beaucoup d'importance dans la province de Valladolid<sup>13</sup> et a donné naissance aux grands *cotos redondos*\* privés dont la surface dépasse souvent la centaine d'hectares. Grâce à leur taille ils ont pu devenir de puissantes entreprises agricoles, dirigées par des familles très en vue de la société *vallisoletana*, certaines d'entre-elles ayant accédé à la propriété de la terre grâce aux

13. Voir Cámara Urraca et D. Sánchez Zurro, "El impacto de los capitales urbanos en la explotación rural: las grandes fincas de los alrededores de Valladolid", *Estudios Geográficos*, n.º 97, 1964, p. 611-635. Sont également intéressantes les conclusions apportées par G. Rueda dans, *La desamortización de Mendizábal en Valladolid*, Valladolid, Institución Cultural Simancas, 1980, p. 570 y ss.

Photo 92: L'évolution du *secano*. Le *secano* bien représenté sur les terrasses qui unissent la vallée à la surface du *páramo*, a connu lui aussi une certaine modernisation. La place dominante prise par les céréales relègue la vigne, autrefois composante fondamentale du paysage, à un rang très secondaire; cette situation est en partie compensée par l'amélioration de la qualité des produits et leur meilleure commercialisation.



bénéfices obtenus dans l'industrie. Le second groupe ne joue pas un rôle moins important: il s'agit de ces exploitations familiales de surface moindre - entre 70 et 100 hectares - qui ont connu un regain de vitalité, parce qu'elles sont issues d'anciennes propriétés moyennes qui se sont arrondies. Leur efficacité a été renforcée par les remembrements qui ont rendu possible la rationalisation d'un parcellaire autrefois pulvérisé à l'excès et par la modernisation technique entraînant une amélioration de la productivité.

A côté de ces deux groupes, responsables de la forte concentration des surfaces utiles et de la richesse paysanne, les exploitations dites marginales ne supportent pas la comparaison. Elles ne représentent, ni en superficie, ni économiquement, pas plus du quart de l'ensemble. Cependant, elles ne doivent pas être considérées comme une catégorie négligeable; même si leur participation à la production agricole est très modeste, elles constituent, par leur mode de fonctionnement, un exemple éloquent de l'influence de la ville sur la campagne; en effet, elles sont le plus souvent exploitées selon un régime de travail à "temps partiel", et les paysans qui les possèdent tirent l'essentiel de leurs revenus d'un salaire perçu dans les grandes exploitations ou à la ville, ce qui explique leur survivance en marge des pratiques qui assurent le fonctionnement des grandes fermes<sup>14</sup>.

Or, c'est à travers le rôle essentiel joué par les grandes propriétés qu'il faut interpréter quelques-uns des principaux aspects qui caractérisent la transformation de l'espace agraire. C'est le cas des terres de *secano*\* qui constituent la plus grande partie des terroirs (72,3%), et sont consacrées, pour l'essentiel, aux céréales - de l'orge surtout - dont la culture est devenue suffisamment intensive pour ne laisser à la jachère que 5% de la surface agraire utile. Bien qu'elle soit en déclin, la vigne garde de l'importance. Elle se concentre presque exclusivement sur les plus hautes terrasses de la rive droite où elle occupe, sur environ 3 500 hectares, les sols les moins aptes à la culture des céréales. La qualité du vignoble est indiscutable et les nombreux obstacles structureaux (taille trop faible des parcelles, problèmes de mécanisation, vieillissement des plantations, etc.) ne l'ont pas empêché d'affirmer sa valeur. Celle-ci est confirmée par l'obtention en 1985 de l'appellation "*Cigales*". C'est une première étape vers l'appellation d'origine. On observe aussi une tendance à l'amélioration des méthodes de commercialisation (Cave Coopérative

14. Quelques-unes de ces idées ont pour origine les recherches menées par P. Caballero Fernández-Rufete, dont les résultats complets seront donnés dans *La explotación familiar y la gran explotación en la provincia de Valladolid* (thèse de doctorat en préparation).

des Cigales), un succès grandissant auprès de la clientèle *vallisoletana* et, enfin, la volonté de progrès dont témoigne le plan de restructuration établi par la *Junta de Castilla y León*, concernant 2 500 hectares.

Cependant, au fur et à mesure que l'altitude diminue et que l'on gagne le fond de la vallée, par les terrasses qui l'encadrent, l'étendue et l'intensité du *regadío*\* traduisent le changement de façon patente. Ce *regadío* est ancien et constitue l'apophyse méridionale du système Carrión-Pisuerga, une des aires irriguées les plus importantes du Bassin du Duero<sup>15</sup>. Dans ce vaste ensemble, la partie qui s'étend au long du Bas Pisuerga renforce la valeur agricole de la région et représente plus de 40% de la surface agraire utile; mais cette importance s'explique par le fait que, sur tout le lit majeur de la rivière, les terres irriguées dessinent un ruban ininterrompu. Il ne pouvait en être autrement car l'extension des terres irriguées a été favorisée par les importantes ressources hydriques fournies par le Canal de Castille réservé définitivement à l'irrigation. Il faut y ajouter l'eau des nappes accumulées à faible profondeur dans les alluvions quaternaires et qui permettent d'obtenir des débits compris entre 0,5 et 15 l/s.

Cette importante masse d'eau, mobilisée grâce à un complexe réseau d'*acequias*\*, de dérivations et de puits, associé à une technique de niveau élevé, permet une agriculture très intensive, bien que le choix des cultures soit limité par les contraintes climatiques de la région: trop longues périodes de gelées et conditions thermiques défavorables. C'est pour cela que la plupart des aires irriguées de Castille et León sont consacrées à la trilogie culturale, céréales, fourrage et betteraves. Une gamme limitée donc, en principe du moins, car elle est sujette à des modifications dues aux tendances qui se dessinent sous la pression de la demande. Ainsi, bien que la céréaliculture domine dans les communes de moindre vitalité démographique, dans les secteurs où, en revanche, la main-d'œuvre est abondante, les terres irriguées sont essentiellement consacrées à la culture de la betterave sucrière qui alimente les industries de Valladolid et de Venta de Baños; elles sont aussi réservées, parfois, aux plantes fourragères, en pleine progression - tout particulièrement la luzerne -, ce qui explique le développement de l'élevage des vaches laitières. Cet élevage est devenu un élément essentiel dans l'économie des exploitations agricoles. Par ailleurs, toute une série d'installations consacrées à l'élevage porcin et à l'aviculture industriels, sont dispersés dans la vallée. Elles correspondent à une forte demande urbaine qui est responsable, également, du développement d'une intense activité d'élevage à la périphérie immédiate de Valladolid ainsi que de l'orientation horticole et fruitière de certaines exploitations, proches de la ville ou situées dans son aire d'influence (dans le secteur Dueñas-Torquemada, par exemple).

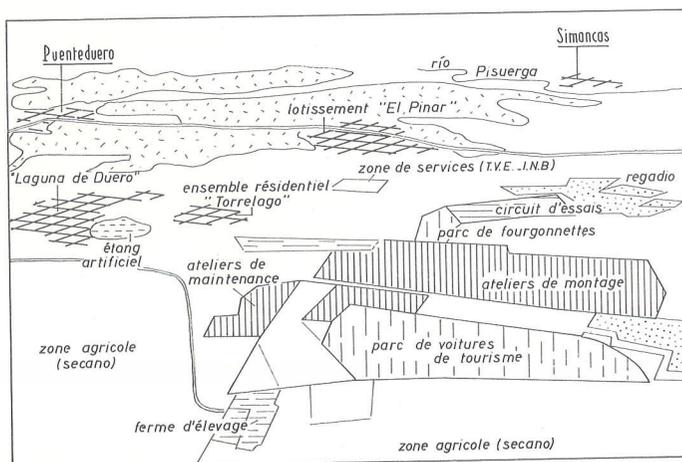
## 2. LE RÔLE DYNAMIQUE DE L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE

S'il est vrai que les comportements observés dans l'agriculture mettent en évidence l'envergure des transformations des systèmes d'exploitation, les processus de l'industrialisation sont encore mieux à même de souligner l'importance des mécanismes qui ont permis l'organisation du territoire. Il est évident que l'industrie joue un rôle de tout premier ordre dans l'accroissement des relations qui s'organisent dans cet espace, et ceci, grâce au phénomène d'attraction qu'exerce le "corridor" sur les établissements industriels auxquels cette grande voie de communication offre des avantages exceptionnels. Cet attrait qu'elle exerce est une constante au cours du temps, du moins, à partir de l'époque où les infrastructures de transport - le Canal de Castille d'abord et le chemin de fer plus tard - ont favorisé l'implantation des manufactures et, en particulier, le très significatif chapelet de minoteries disposé au long du Canal. Plus remarquable encore est peut-être

15. F. Molinero Hernando, *El regadío, ¿una alternativa a la agricultura castellano-leonesa?*, Valladolid, Ambito, 1982, p. 113.



Photo 93: Le secteur méridional de la ville remodelé et structuré autour de FASA-RENAULT. Si le trait dominant reste les installations industrielles qui forment un complexe à la fois hétérogène et parfaitement articulé, la création d'un nouveau type de quartiers issu de cette expansion industrielle, et en totale opposition avec la morphologie des constructions rurales qui les entourent, n'en est pas moins caractéristique. En sont un parfait témoignage, les ensembles plutôt denses d'immeubles collectifs de Torrelago construits sur une lagune endoréique préalablement asséchée et qui a donné son nom au village de Laguna de Duero, le plus directement concerné par l'expansion périurbaine de Valladolid.



l'ensemble d'entreprises qui ont choisi Valladolid, Venta de Baños, etc, dans une moindre mesure, Palencia, pour déployer leurs activités. A partir de ces prémices, se développe donc un processus d'industrialisation, par lequel les foyers principaux démontrent leur capacité d'expansion croissante, en rapport avec leurs potentialités spécifiques. Ils font preuve d'un certain degré d'autonomie qui leur permet d'évoluer avec une relative indépendance.

Or, ce modèle commence à se dégrader, au fur et à mesure que Valladolid apparaît, dans les années soixante, comme l'un des centres les plus importants du développement industriel, et qu'elle devient capable, non seulement de réorganiser ses propres structures, mais aussi d'étendre simultanément son influence sur la zone qui va devenir son aire de décongestion naturelle la plus importante. Il est vrai que cette tendance avait déjà commencé à se manifester au cours de la phase de croissance de l'après-guerre civile, lorsqu'une série de projets ambitieux étaient nés dans les

sphères industrielles de Valladolid. C'est alors que l'on choisit pour leur réalisation le secteur situé au nord de la ville, ce qui prouve la volonté de revaloriser cet axe d'expansion septentrional privilégié, autour duquel l'aire industrielle se dessine. L'installation, dans ce secteur, d'usines (ENDASA, ACOR, NICAS) exigeant beaucoup d'espace, entraîne une intense métamorphose du paysage, qui sera plus importante encore, après l'implantation, à cet endroit, d'une nouvelle génération d'établissements: ce sont notamment, les industries situées à la sortie de la ville, sur la route de Palencia. Certaines de ces entreprises sont modestes, mais d'autres comme TAFISA ou MICHELIN sont beaucoup plus importantes et utilisent, par conséquent, beaucoup de place.

De toutes façons, l'intensification industrielle du nord qui ne s'est pas faite sans un certain nombre de conflits au sujet de l'utilisation du sol, ni sans problèmes de dégradation du milieu, sera bientôt contrebalancée par une tendance au développement sur les autres voies d'accès à la ville. Cette réorientation met d'ailleurs en question la politique de réorganisation, exprimée par la délimitation de zones industrielles qui sont sous-utilisées, en raison de leur incapacité à recevoir,



Photos 94 et 95: Les installations de la nouvelle usine FASA-RENAULT près de Palencia. Les installations de la nouvelle usine FASA-RENAULT à proximité de Palencia, reproduisent, à plus petite échelle, le modèle déjà réalisé à Valladolid. A cet égard, le contraste est éloquent, qui oppose la vieille minoterie évoquant le passé industriel de la ville (en bas) et les blocs de construction récente, totalement étrangers à l'environnement dans lequel ils sont implantés.

dans de bonnes conditions, le type d'établissements dominants<sup>16</sup>. Les meilleurs exemples sont sans doute ceux des entreprises de construction automobile, situés sur la route de Soria (SAVA-ENASA, Tecnauto, Motransa-Fiatagri) et, surtout, celui du grand complexe de FASA-Renault. Ce témoin le plus remarquable de la personnalité industrielle de Valladolid, monopolise l'espace au sud de la ville, au long de la route de Madrid, où il a provoqué une série de transformations extrêmement significatives.

Mais, cette localisation, destinée d'abord à servir de contre-poids au développement du secteur septentrional, n'a pas empêché la grande filiale française de devenir, en fait, l'un des principaux agents d'aménagement dans ce secteur. En effet, l'importance de son rôle ne peut être nié lorsque l'on sait qu'une nouvelle usine, susceptible d'embaucher 3000 travailleurs a été inaugurée en 1978, près de Palencia - dans la commune de Villamuriel de Cerrato - et qu'elle reproduit, sur son site, les schémas utilisés pour la conception de l'usine de Valladolid. Il est évident que d'étroites liaisons de toute sorte (technologiques, commerciales, de travail, etc.) se projettent sur l'espace avec une force et une intensité inconnues jusqu'à ce jour. Leur présence témoigne du rôle essentiel qu'elles jouent dans la dynamique d'un territoire avec lequel elles entretiennent des relations extrêmement étroites, favorisées très largement par les avantages de la voie express. Ces facilités de communication ont produit l'insertion totale de Palencia dans l'orbite de Valladolid, et ont provoqué la cristallisation des relations d'interdépendance urbaine la plus marquée de toute la région *castellano-leonesa*.

#### IV. LES DISTORSIONS DE LA CROISSANCE URBAINE ET LES PROCESSUS DE PÉRIURBANISATION

L'affermissement des liens qui unissent les deux villes est une des expressions les plus évidentes des effets décisifs qu'a entraîné la polarisation de Valladolid. Le dynamisme de cette ville, étroitement lié à sa vitalité industrielle et démographique, agit à la fois sur l'évolution structurale de la ville, sur la nouvelle composition sociologique des agglomérations satellites, et sur les changements morphologiques des espaces proches. En somme, tout un ensemble de répercussions qui s'enchaînent et illustrent parfaitement, dans cette partie de la région *castellano-leonesa* - compte tenu des différences d'échelle - les marques inscrites sur le territoire par les réalités urbaines les plus expansives du pays.

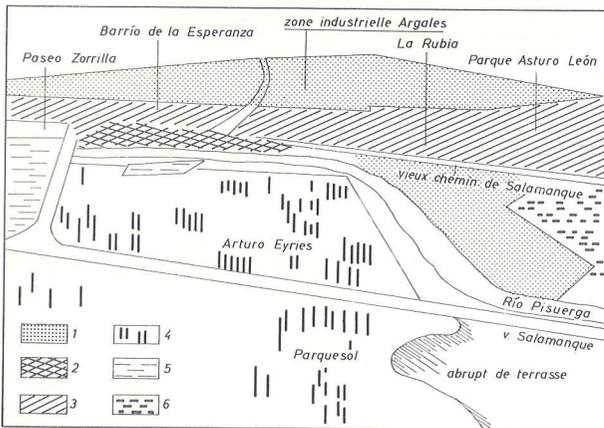
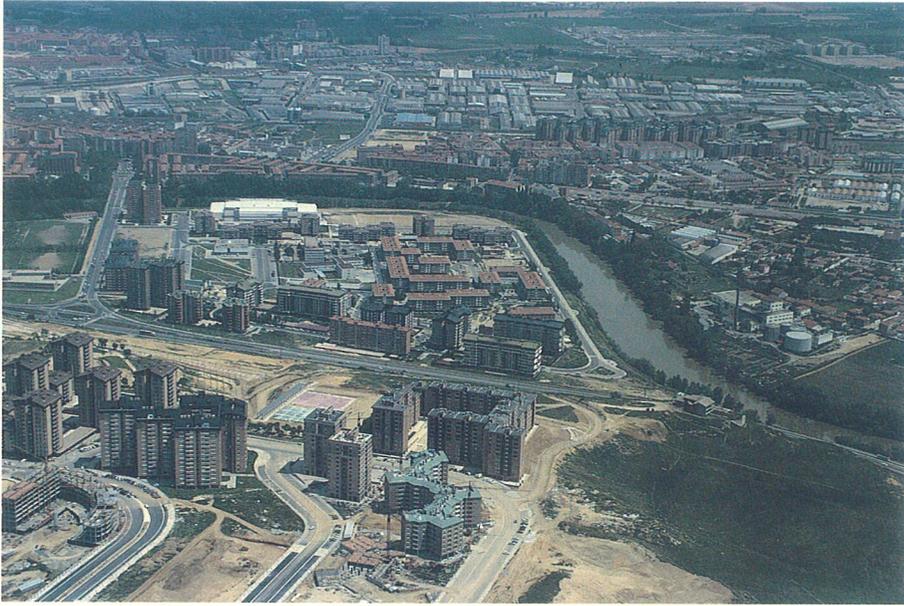
##### 1. LES CONTRADICTIONS DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN DE VALLADOLID

Au début, la ville elle-même a, bien évidemment, été le moteur des transformations de l'espace. Une transformation évidente de la physionomie urbaine que provoquent les divers mécanismes de la croissance périphérique plus ou moins contemporaine des processus de remodelage du centre historique. En effet, l'image actuelle de Valladolid coïncide avec l'ensemble que dessine sur le plan la masse de ses quartiers internes, responsables directement de la dilatation considérable subie par la surface urbaine. Celle-ci couvre de nos jours près de 1 300 hectares et correspond à six fois la surface atteinte dans les années 1860, c'est-à-dire à l'époque de l'ouverture du chemin de fer et du premier essor industriel<sup>17</sup>.

En somme, tout ceci est le corollaire d'une très vigoureuse croissance qui, en général, a fait

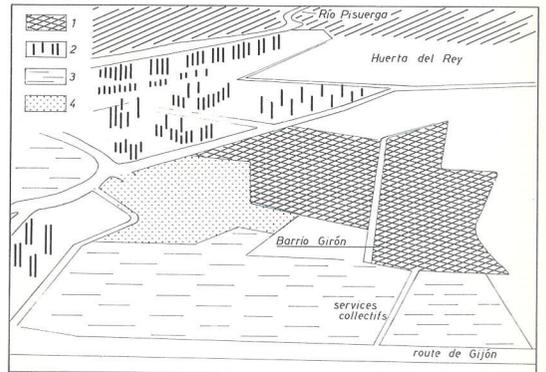
16. F. Manero Miguel, ouvr. cité, p. 186. Du même auteur, "Las estructuras industriales: contrastes y polarización", in *Industria y recursos minero-energéticos*, Tomo 5. Geografía de Castilla y León, Valladolid, Ambito, 1988, p. 127 y ss.

17. J. García Fernández, *Crecimiento y estructura urbana de Valladolid*, Barcelone, Los Libros de la Frontera, 1974, p. 61.



1. ensembles résidentiels de "promotions" officielles: constructions d'après guerre
2. zones résidentielles de développement récent
3. services collectifs
4. secteur préparé pour de nouvelles constructions

1. zones industrielles
2. groupes d'habitations protégées
3. anciens quartiers dégradés en voie de restauration
4. zones résidentielles de développement récent
5. équipements collectifs
6. zone résidentielle d'habitations individuelles.



Photos 96 et 97: Interprétation de l'évolution urbaine de Valladolid. Le franchissement de l'obstacle naturel qu'a constitué le Pisuerga, au cours de l'évolution historique de la ville, met l'accent sur la dissymétrie des deux secteurs de l'espace urbain. Il permet aussi de comprendre mieux le remplissage des solutions de continuité au fur et à mesure que le front des constructions absorbait les quartiers périphériques.

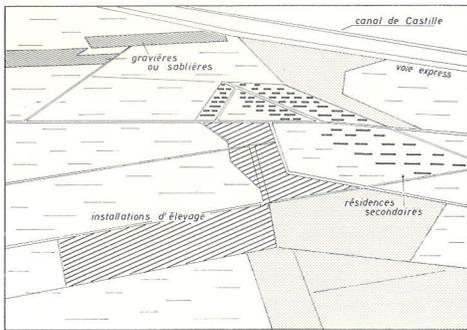
coïncider l'évolution de la ville avec les vagues successives d'immigrants attirés par l'industrie. Ces dernières sont donc à l'origine de l'augmentation exponentielle de la demande de logements, qui ne pourra être satisfaite que par l'adoption de solutions incohérentes, résultant d'un manque total de planification. Comme conséquence de ce comportement erratique de la dynamique urbaine, apparaissent les premiers *nuclei* suburbains isolés, sans pratiquement aucun lien avec la ville historique et bâtis sur des terrains agricoles; ils ont proliféré spontanément, au cours de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, en suivant une tendance qui est demeurée invariable, même après la guerre civile, et qui a abouti au développement d'une auréole suburbaine discontinue, très dégradée, localisée plutôt au sud-est et, dans une moindre mesure, au nord. Cette urbanisation périphérique est caractérisée par le manque de services et une marginalisation sociale de ses habitants.

La revitalisation démographique des années quarante et cinquante a intensifié ces mouvements d'expansion, bien que celle-ci ait été davantage encadrée par des mesures de caractère public qui ont pallié les carences dont avait fait preuve l'initiative privée, dans les moments les plus difficiles. D'où la grande importance des ensembles dits d'"habitations protégées" dont Valladolid offre les meilleurs exemples sur tout le territoire national<sup>18</sup>. Ils ne sont qu'un premier pas vers les opérations entreprises plus tard, essentiellement par le secteur privé, encouragé par le généreux système des subventions qui étaient octroyées dans le cadre des très libéraux Plans Généraux d'Aménagement<sup>19</sup>. Cette attitude officielle a d'ailleurs provoqué une forte augmentation de la valeur du sol. La juxtaposition dans l'espace de ces deux formes d'action a contribué, finalement, au comblement du plan, une fois remplies les alvéoles et les interstices qui jadis séparaient les anciens faubourgs de la ville historique. L'élimination de ces solutions de continuité est allée de pair avec l'augmentation de la densité d'occupation, au fur et à mesure que les constructions en hauteur remplaçaient les vieux villages de *casas molineras*\* et parfois de *chabolas*\*: certains quartiers dépassent 800 habitants par hectare. Enfin, c'est dans ce contexte de frénésie de construction, qu'il faut placer les mutilations graves et irréversibles auxquelles le quartier historique a été soumis; il est aujourd'hui probablement un des plus détériorés de toute l'Espagne. L'ensemble des normes établies à ce sujet le laissait prévoir, sans le moindre doute, puisqu'aussi bien le Projet de Modification des Alignements (1950) que le Plan Général d'Aménagement (1969) servaient d'excuse légale aux attaques impitoyables dont la ville historique a été l'objet. Sa physionomie changea de façon brutale et anarchique avec la modification du tracé des rues, l'occupation des terrains encore disponibles et, surtout, le remplacement de nombreux édifices qui a provoqué un appauvrissement du patrimoine monumental et a détruit l'esthétique d'un certain nombre des rues les plus caractéristiques<sup>20</sup>. Derrière ces mutations, se dissimule la demande de plus en plus impérieuse de logements de qualité qui, après avoir provoqué la restructuration du centre, a finalement entraîné l'occupation de la rive droite du Pisuerga, en surmontant les résistances qui, jusqu'au début des années soixante-dix, avaient contenu les constructions de l'autre côté de la rivière. Une fois résolus les problèmes d'infrastructures par l'administration, il reviendra à l'initiative privée de rentabiliser

18. Au cours des années 1940, comme le fait remarquer B. Calderón Calderón, "les 1 210 logements construits par les organismes officiels représentent 33% du total, pourcentage qui atteindra 50% dans la décennie suivante (5 304 sur un total de 11 052 logements)", B. Calderón, *El crecimiento urbano en Valladolid*, Valladolid, Caja de Ahorros Popular, 1988, p. 26. Sur ce même sujet, on trouvera une documentation abondante et très expressive chez J. A. Fernández Sánchez, "Cuantificación y valoración de la promoción pública de viviendas en Valladolid", *Actas IV Coloquio Ibérico de Geografía*, Coimbra, Instituto de Estudios Geográficos, 1987, p. 661-670.

19. Le fait que le *Plan General de Ordenación* (1969) ait reconnu que le coefficient d'occupation au sol de 12 m.<sup>3</sup>/m.<sup>2</sup> était abusif y a sans doute contribué.

20. Il convient de faire remarquer que 484 autorisations de démolition, concernant 2 000 logements ont été accordées en cinq ans seulement. On en a construit 9 800 à leur place, c'est-à-dire presque cinq fois plus, ce qui équivaut aux deux tiers de la construction totale de la commune. Voir B. Calderón, ouvr. cité, p. 28.



Photos 98 et 99 : Manifestations diverses des transformations périurbaines. La prolifération des résidences secondaires au long de cet axe n'obéit à aucune rationalité spatiale: rassemblées en petits groupes distribués de façon anarchique et sans lien les uns avec les autres, elles cohabitent le plus souvent avec d'autres formes d'occupation du sol (élevage, industries, services), ce qui favorise la naissance de conflits préjudiciables à l'équilibre de l'environnement.

les surfaces disponibles situées à l'ouest de la ville, où s'est établie définitivement la zone résidentielle des classes moyennes au pouvoir d'achat assez élevé, alors que l'occupation ouvrière s'est faite au long des autres axes de croissance.

## 2. RESTRUCTURATIONS ET CONFLITS AUTOUR DE L'UTILISATION DU SOL DANS L'ESPACE PÉRIURBAIN SEPTENTRIONAL

Il va sans dire que ces transformations n'ont pas porté exclusivement sur l'espace urbain proprement dit. En réponse aux puissantes stimulations économiques générées par la ville, les agglomérations rurales situées dans son rayon d'action, portent plus ou moins les marques de son influence directe. A ce sujet, il n'est pas difficile de voir comment Valladolid a étendu progressivement son champ d'influence jusqu'à une quarantaine de kilomètres de son centre. A vrai dire, la forme de cette aire n'est pas radioconcentrique, puisqu'elle est née du renforcement des rapports linéaires favorisés par la facilité de circulation sur les axes qui convergent vers Valladolid. C'est ainsi que s'établit un système d'organisation radiale renforçant l'intensité des processus de transformation qui affectent le milieu périurbain: les enclaves les plus proches connaissent les mutations les plus profondes, en parfait accord avec une logique spécifiquement urbaine, alors que la ville perd progressivement de son influence sur les communes situées aux frontières de la couronne, au fur et à mesure que la distance augmente<sup>21</sup>.

21. E. González Urruela, *Valladolid, Ciudad y Territorio*, Santander, Departamento de Geografía, p. 471 y ss.

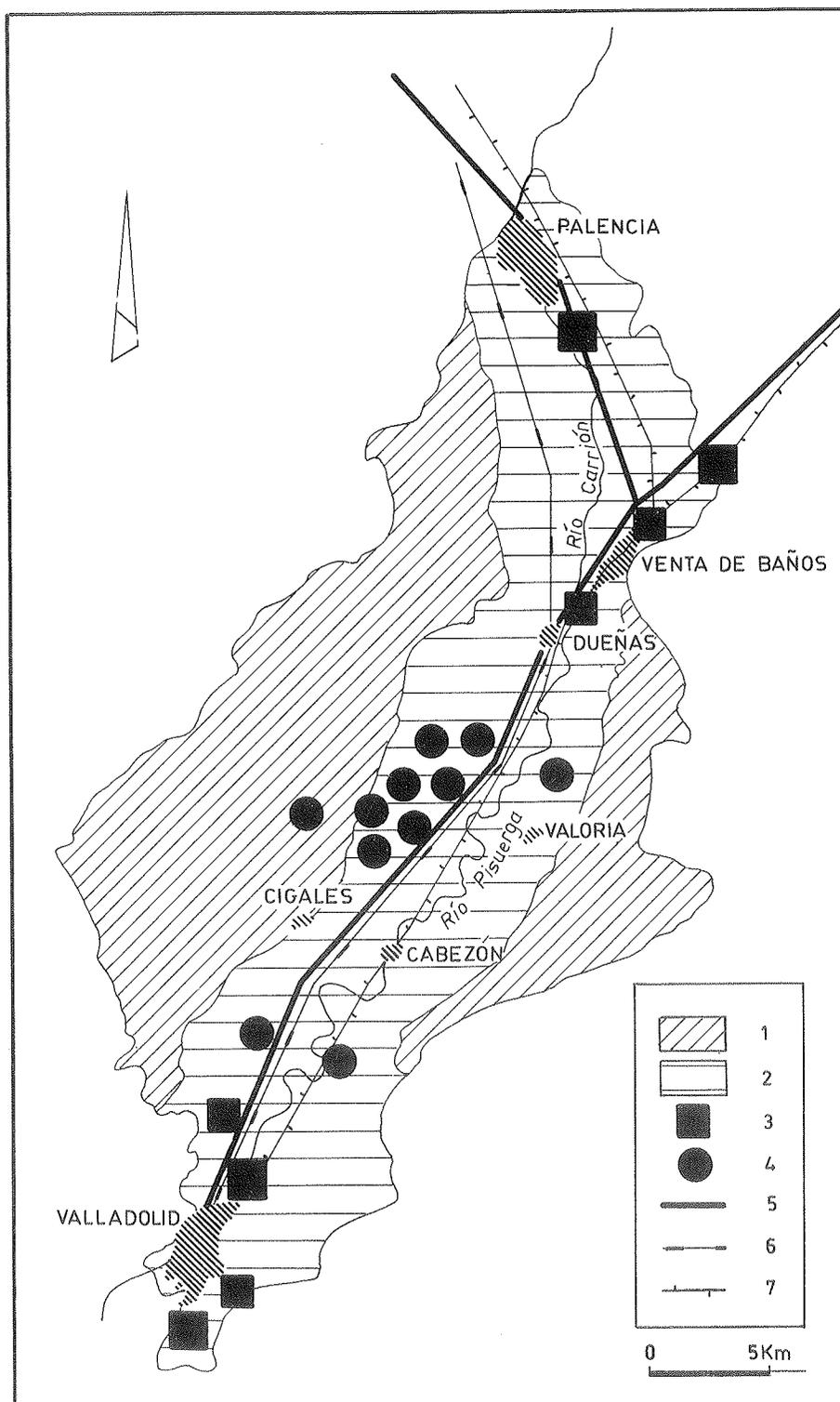


Figure 29: Les paysages autour de l'axe Valladolid-Palencia. 1. *secano* - 2. *regadio* - 3. zones industrielles - 4. lotissements illégaux - 5. voie express - 6. canal de Castilla - 7. chemin de fer.

Si tels sont les caractères qui distinguent l'évolution de la couronne qui entoure Valladolid, ils sont plus exemplaires encore dans le secteur que nous avons choisi comme référence. La transformation des agglomérations les plus proches (Cabezón, Santovenia, Cigales) a été dès le début très intense et l'emprise urbaine a eu tendance à se généraliser sur tout le reste de la basse

vallée du Pisuerga, comme résultat inévitable des contacts qui se sont intensifiés à l'intérieur du triangle Valladolid-Venta de Baños-Palencia. D'où le caractère exemplaire, au point de vue régional, de cet axe, pour illustrer les manifestations les plus représentatives de la périurbanisation. Il faut souligner tout particulièrement celles qui ont trait au comportement de la population conditionnée par l'environnement socio-professionnel du plus grand nombre. Il n'est donc pas étonnant de constater que la diminution relative de la population active agricole est en rapport étroit avec la diversification professionnelle. Une partie importante est employée dans les secteurs secondaire et tertiaire mais surtout dans l'industrie qui fournit l'essentiel des emplois peu qualifiés. Ainsi s'explique l'intensité des mouvements pendulaires, collectifs ou individuels, qui se produisent entre les zones rurales et les centres d'attraction, en imprimant aux courbes de transit les rythmes du travail quotidien.

Tout ceci nous permet finalement de saisir le sens d'une organisation qui dépasse les simples considérations démographiques. En effet, les facilités de communication et l'augmentation de la rentabilité potentielle acquise par l'espace agissent simultanément pour créer les conditions de profits importants. Ainsi s'explique l'intervention très visible des agents urbains, dans le domaine immobilier et principalement dans celui de la construction. Leur action tend à remodeler l'habitat rural en l'adaptant aux normes de confort qui sont celles de la ville. Cette assimilation est d'ailleurs favorisée par le développement de résidences périurbaines au long de la vallée. Bien que se produisant dans un contexte paysager peu attractif, cette prolifération s'explique bien par les prix modiques du sol et par l'extrême tolérance qui règne quant à la réglementation de la construction.

Voilà pourquoi, contrairement aux lotissements qui se sont développés au long des axes méridionaux et occidentaux, les résidences de loisir construites vers le nord appartiennent toutes à la catégorie des "lotissements illégaux". Ces petits ensembles de villas - qui n'ont jamais plus d'une douzaine de constructions - ont été réalisés sans plan rigoureux et ils s'égrènent de façon anarchique au long de la rive droite du Pisuerga. Ils sont à l'origine de nuisances sur l'environnement, en raison de l'absence d'épuration des effluents et de la gêne occasionnée à la circulation, notamment. Par ailleurs, ils ont provoqué une spéculation sur les terres agricoles qui traduit bien la concurrence de deux utilisations du sol dont les conséquences n'ont pas encore été suffisamment mesurées<sup>22</sup>. Bien plus, leur présence a contribué à amplifier l'action d'autres mécanismes de transformation du territoire. En effet, simultanément on a pu enregistrer, au cours de ces dernières années, toute une série de modifications ponctuelles avec la construction d'hôtels, de restaurants, de stations-service et la mise en exploitation de gravières ou de sablières accompagnées de leurs installations de tri et de concassage. Tous ces phénomènes ont fini par créer une image de continuité urbaine qui manque totalement de cohérence. Si une action décisive d'aménagement ne vient pas contrôler la gestion qui s'exerce sur cet espace, il faut alors redouter de graves conséquences irréversibles.

---

22. A. García de Jalón *et alii*, *Estudio de las parcelaciones ilegales de la provincia de Valladolid*, Valladolid, Colegio Oficial de Arquitectos, 1986, p. 118 y ss.