

ESPAÑA EN LA UNIÓN EUROPEA

UN CUARTO DE SIGLO
DE MUTACIONES TERRITORIALES

ESTUDIOS REUNIDOS
POR ANDRÉ HUMBERT, FERNANDO MOLINERO HERNANDO
Y MANUEL VALENZUELA RUBIO

CASA DE VELÁZQUEZ

REESTRUCTURACIÓN URBANA Y FUNCIONAL DE LAS CIUDADES MEDIAS

LOS EJEMPLOS DE BURGOS, LEÓN Y SEGOVIA

Fernando Manero
Universidad de Valladolid

Las transformaciones de carácter cualitativo ocurridas en las ciudades de mediano tamaño se han convertido en uno de los testimonios más fidedignos de la intensa remodelación operada en las estructuras territoriales españolas. Asociado al impacto de los factores responsables de la reestructuración integral de su sistema urbano, se muestran como un fenómeno generalizado y en estrecha concomitancia con las que, a la par, tienen lugar en el ámbito europeo. Una manifestación expresiva de estas tendencias, igualmente perceptibles en otras regiones del país, la ofrecen aquellas ciudades de la Comunidad Autónoma de Castilla y León donde los dinamismos se han visto favorecidos por el afianzamiento de su situación estratégica en función de las mejoras producidas en la accesibilidad y de las posibilidades que de ellas se derivan desde la perspectiva del crecimiento urbano y de su consideración como áreas de oportunidad económica, con la consiguiente adaptación del espacio a las lógicas potenciales de la innovación productiva y funcional.

I. — INTRODUCCIÓN

Los decisivos cambios que han tenido lugar en el proceso de reestructuración del territorio español se han basado en la complementariedad de dos tendencias, ambas relacionadas con los factores que en el tiempo han contribuido a imprimir sus efectos, de gran impacto funcional y espacial, sobre dinámicas territoriales cada vez más activas, complejas y generalizadas. Y es que si, por un lado, las relaciones jerárquicas organizadas en función de los centros urbanos dominantes siguen manteniendo toda su fortaleza y poder de vertebración a escalas que desbordan ampliamente sus respectivos escenarios regionales, merced a la magnitud de los procesos difusores del crecimiento que de ellos emanan, no hay que ignorar, por otro, la relevancia de las causas que a su vez explican la intensa remodelación funcional de que se han visto afectados, sin excepción, todos los elementos que configuran y estructuran el entramado urbano español.

La sincronía entre la expansión liderada por los grandes complejos urbanos a través de una difusión espectacular del espacio metropolitano, que el desarrollo de las infraestructuras se encarga, con resultados variables, de articular, y el impulso experimentado por el conjunto de las ciudades de mediano, e incluso de pequeño, tamaño cristalizan en directrices de política territorial cuya relevancia geográfica está fuera de toda duda. Son tendencias que ponen en evidencia la expresividad de sus manifestaciones en el territorio como fiel reflejo de una etapa de gran dinamismo en la transformación de las ciudades españolas en la que han intervenido tres fenómenos de particular interés, que operan de consuno y con implicaciones territoriales claves en la última década del siglo xx para abrirse al siguiente con inercias que continúan reproduciendo las pautas de crecimiento ya consolidadas.

II. — UN CONJUNTO DE FACTORES DE TRANSFORMACIÓN COINCIDENTES EN EL TIEMPO

Por un lado, hay que atribuir una responsabilidad inequívoca a la planificación y puesta en práctica de una ambiciosa política de infraestructuras al servicio de la mejora de la eficiencia en los

sistemas de relación, merced a la posición privilegiada que ha correspondido a España en la distribución de los Fondos europeos destinados a la cohesión económica y social. Es una etapa coincidente con lo que bien pudiera entenderse como una verdadera «revolución de los transportes», que a la par que incrementa considerablemente el stock de capital público de la economía española, provoca una profunda recualificación de las dotaciones técnicas que garantizan una mejora sustancial de la movilidad en el conjunto del país mientras las conexiones interurbanas alcanzan cotas de eficiencia nunca conocidas. Se trata de una transformación integral de las redes y de la logística al servicio de las economías de escala y de relación que inciden sobre la carretera, reordenan selectivamente el ferrocarril y abren camino a la utilización de aeropuertos de pequeña dimensión. De estas intervenciones se beneficiarán particularmente las ciudades medias que, al encontrarse favorecidas por estos nuevos recursos, verán reforzado su nivel de accesibilidad y consecuentemente su capacidad de atracción para el desencadenamiento de procesos innovadores desde el punto de vista productivo¹.

Por otro, son evidentes las implicaciones espaciales que emanan de la capacidad de iniciativa asignada a las Comunidades Autónomas en el campo de la Ordenación del Territorio y el Urbanismo, con el consiguiente nivel de responsabilización que ello implica tanto cuando se trata de complementar las actuaciones promovidas por el Estado como de impulsar sus propias líneas de inversión pública, en el marco del elevado nivel competencial alcanzado. La cooperación entre ambos niveles de la Administración cristaliza en la puesta en práctica de ambiciosos programas de transformación del espacio con el fin de adaptar los elementos esenciales del sistema urbano a la lógica del desarrollo y la competitividad territorial, sin que surjan situaciones de conflicto competencial en función del efecto de engarce ejercido por la disciplina a que obligan los compromisos contraídos con la financiación comunitaria europea.

De la confluencia de ambas estrategias deriva, por último, el fortalecimiento de la renta de situación alcanzada por el conjunto de la trama urbana, en el que las ciudades medias ocupan una posición básica como elementos sustanciales en el reequilibrio del territorio. El hecho de verse afectadas por este tipo de intervenciones eleva sus ventajas comparativas a la vez que estimula la creación de áreas de oportunidad emergentes, manifiestas en la aparición de nuevos usos del suelo, rentabilizados ante las buenas condiciones de acceso permitidas por las comunicaciones y en el marco asimismo de la espectacular difusión del crecimiento edificatorio que, con fines residenciales, productivos o de servicios, han trastocado las periferias urbanas ampliando sobremano el perímetro construido, repleto con harta frecuencia de fuertes impactos especulativos y medioambientales.

Dentro de España, la Comunidad Autónoma de Castilla y León ofrece ejemplos reveladores de estas tendencias. Sin necesidad de hacer una descripción detallada de los rasgos que definen su configuración espacial, baste señalar que los factores que la destacan en relación con el tema que nos ocupa están asociados, de un lado, a la importancia numérica de las ciudades de mediana dimensión, que estructuran una malla territorialmente equilibrada y bastante coherente, en la que la centralidad de Valladolid opera más como núcleo vertebrador en función de su condición capitalina y activo centro de servicios que como verdadero foco aglutinante de los dinamismos regionales, mientras, de otro, la región no ha cesado de destacar como espacio primordial de tránsito y enlace entre el área metropolitana madrileña y los núcleos urbanos, algunos de gran relevancia, distribuidos en la fachada atlántica peninsular². Es a partir, pues, de esta suma de factores y tendencias como parece pertinente una aproximación al conocimiento de lo que sucede en el escalón intermedio de la tipología urbana española mediante la selección de tres ejemplos que consideramos bien representativos (fig. 15).

El criterio seguido parte del reconocimiento merecido por tres ciudades de la Comunidad Autónoma que, al margen de sus matices y particularidades, acusan claramente los impactos derivados de las grandes actuaciones que en materia de infraestructuras se han llevado, o se están llevando a cabo, en la mitad septentrional del país.

Entre ellas, cabe destacar el hecho singular de la ciudad de Segovia, una pequeña ciudad con un censo de 56.858 personas (2008), cuya nota distintiva a este respecto estriba en las ventajas de su proximidad a Madrid, que la ha integrado plenamente en su área de influencia, de suerte que el basculamiento segoviano hacia la capital de España ha prevalecido siempre frente a los vínculos mantenidos con el conjunto de Castilla y León, incluso tras su inclusión, fuertemente cuestionada en un primer momento, en los límites administrativos de la Comunidad Autónoma.

¹ J. GANAU, J. VILAGRASA, «Ciudades medias en España».

² F. MANERO MIGUEL, «Las transformaciones del espacio regional».

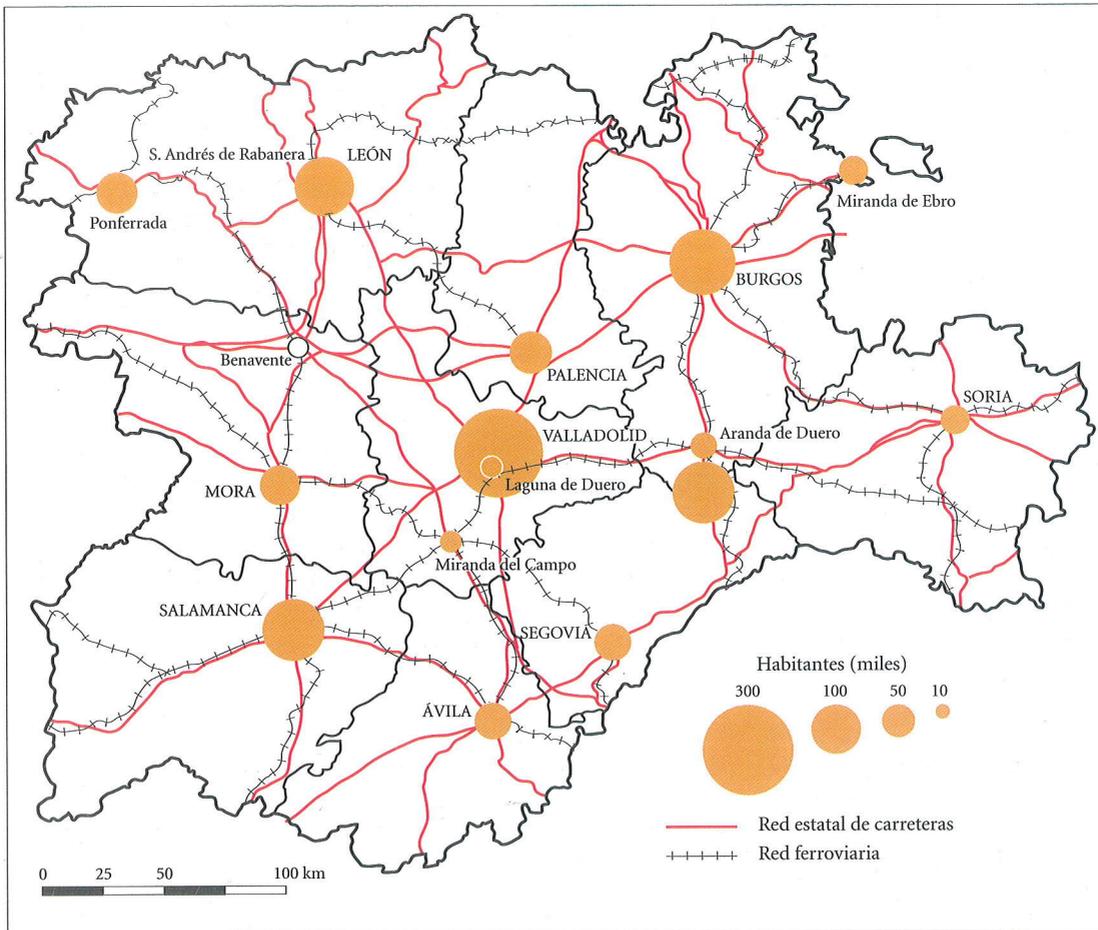


FIG. 15. — El sistema urbano de Castilla y León

Este sistema está formado por los municipios de más de 20.000 habitantes, incluyendo el de Benavente que, aunque no alcanza esta cifra, posee, por su situación geográfica y por su capacidad funcional, una importancia que justifica su consideración como enclave urbano. En color, las ciudades consideradas en el texto.

FIG. 15. — Le Système Urbain de Castille et Léon

Ce système est formé par les communes de plus de 20 000 habitants, en y incluant Banavente ; bien que cette ville n'atteigne pas ce seuil, elle possède, grâce à sa situation géographique et à sa capacité fonctionnelle, une importance qui justifie sa prise en compte comme foyer urbain du niveau supérieur. En orange, les villes étudiées dans le texte.

Y, al tiempo, no parece desacertado valorar las analogías existentes entre Burgos y León. Con un censo demográfico (177.879 y 135.119 habitantes, respectivamente, en 2008) que las identifica claramente con el rango de las ciudades intermedias, y caracterizadas por un vigoroso crecimiento periurbano —sobre todo en el caso de la capital leonesa— que amplía sobremedida su espacio de influencia funcional, ambas presentan una situación valorizada por su posición crucial en el entramado de comunicaciones en la Meseta Norte. Y es que si Burgos debe mucho de su fortaleza económica y funcional a los nexos que mantiene con el País Vasco y a partir de su condición de punto de tránsito obligado respecto a los flujos que enlazan el Oeste de Europa con Madrid y con Portugal, el caso de León representa el contrapunto a aquélla en el sector noroccidental de España, dada su condición de espacio de transición hacia Asturias y, en medida complementaria con las provincias del oeste castellano y leonés, hacia Galicia.

Resaltar las dinámicas que han marcado la reestructuración espacial de estas tres ciudades no las coloca, evidentemente, en un plano de excepcionalidad respecto a otras que en España reproducen tendencias análogas. Mas tampoco cabe duda de que ayudan a interpretar mejor, dentro de las inevitables matizaciones que pudieran hacerse, los comportamientos económico-espaciales detectados en ese intervalo de escala, que han acompasado su trayectoria y sus estrategias a los

dinamismos globales del sistema urbano español y europeo, debido a esa adscripción que, con independencia de su tamaño, todas las ciudades presentan a los principios y objetivos de lo que se conoce como «una civilización de la oferta». Una perspectiva que visualmente se traduce en manifestaciones de gran expresividad, con impactos y transformaciones de nuevo cuño que, sumados a los ya existentes, se plasman en una interesante tipología de espacios renovados, obedientes tanto a la reestructuración de escenarios significativos de la ciudad consolidada como a las dinámicas difusoras de carácter intensivo que definen el modelo de crecimiento, en buena medida errático, de las ciudades españolas.

Para entender la lógica que fundamenta esta transformación, he optado por plantearla desde el enfoque que permite ensamblar la dimensión espacial de los cambios detectados en función de tres factores determinantes: la mejora sustancial de la accesibilidad y de la conectividad; el acondicionamiento de suelo industrial con el fin de crear un marco de acogida idóneo para la implantación de las empresas y el despliegue de las iniciativas innovadoras; y los procesos que dan lugar a la difusión del uso residencial del espacio y a su remodelación funcional hasta cristalizar en estructuras urbanas complejas, proclives a la formación de sistemas metropolitanos, con variados niveles de desarrollo y de articulación interna a la par que generadoras de nuevas centralidades asociadas a operaciones urbanísticas de gran envergadura. Significan en cualquier caso, tres fenómenos complementarios, cuyos efectos favorecen un cambio de la escala urbana, que supera las limitaciones convencionales de la dimensión modesta para propiciar tendencias favorables al fomento de su capacidad competitiva³

III. — LA MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COMO FACTOR DE REFORZAMIENTO DE LA SITUACIÓN ESTRATÉGICA

El punto de partida para interpretar los procesos percibidos no puede ser otro que el que nos remite a la importancia de los cambios experimentados en la renovación de las infraestructuras de transporte, a la que se debe la implantación de una nueva movilidad. Obviamente la posición estratégica que las tres ciudades seleccionadas desempeñan en el sistema de comunicaciones configurado en el cuadrante noroccidental del país ha operado como un importante factor de reestructuración espacial al tiempo que descubierto nuevas potencialidades de crecimiento al socaire de los efectos inducidos por las infraestructuras de transporte. Si en el caso de Burgos y León estas tendencias renovadoras no han hecho sino insistir en las expectativas de una realidad urbana con sólida tradición en este sentido, lo sucedido en Segovia marca, en cambio, una clara solución de continuidad respecto a sus comportamientos precedentes.

SEGOVIA, DE CIUDAD SATÉLITE DE MADRID A PRIVILEGIADO ENCLAVE DE TRÁNSITO A GRAN ESCALA

La manifestación más ostensible de esta transformación está asociada a la inserción de la ciudad de Segovia en el nuevo acceso ferroviario al Norte-Noroeste de España y cuya puesta en funcionamiento - con el nuevo trazado que enlaza Madrid con Valladolid - tuvo lugar el 22 de Diciembre de 2007. Este hecho ha traído consigo una drástica modificación de la posición segoviana en la trama de las comunicaciones ferroviarias, poniendo fin a la situación marginal que tradicionalmente la había caracterizado desde la perspectiva de la importancia concedida a este modo de transporte, ausente tras el cierre en 1993 de la línea convencional que la unía con Medina del Campo. Su impacto espacial, concomitante con el que al tiempo se prevé como factor de impulso del desarrollo

³ Deseo manifestar aquí mi reconocimiento a la ayuda prestada por aquellas personas que, conocedoras a fondo de estas ciudades, me han informado sobre detalles de la trama urbana visualmente expresada en las excelentes fotografías realizadas por André Humbert. A Giraldo Álvarez, Paz Benito y Esther Gil les debo valiosas precisiones relacionadas con Burgos, León y Segovia, respectivamente, del mismo modo que reconozco la atención de que he sido objeto por parte de Luis González Falcones, responsable de la elaboración de los mapas en el Centro Tecnológico de Sistemas de Información Geográfica y Teledetección de la Universidad de Valladolid. Asimismo, este trabajo se integra dentro de la línea de investigación respaldada por el Proyecto VA02508 — *Análisis y evaluación de las nuevas metodologías y directrices aplicadas a la ordenación y gestión del territorio: estudio comparado de las políticas territoriales de Castilla y León en el contexto español e internacional*— financiado por la Junta de Castilla y León y en la que el autor del texto figura como investigador responsable.

segoviano, especialmente desde el punto de vista turístico⁴, se muestra reflejado en la construcción de una nueva estación que, con el nombre de Segovia-Guimar (en homenaje al nombre poético de la mujer que inspiró a Antonio Machado durante su estancia en la ciudad, a finales de los años veinte del siglo pasado), ha sido ubicada al Sur de la ciudad, en la que tiende a consolidarse como su principal área de expansión multifuncional y más intensamente valorizada. Su identificación física (foto 68) resulta patente cuando se contempla la hendidura ferroviaria. Un profundo hiato en el espacio que, rompiendo la monotonía del paisaje en las proximidades de la ermita de Juarrillos, establece el primer punto de parada, proveniente de Madrid, en el edificio de la estación que, con una superficie de 5.000 m², diseña un enclave funcional moderno, integrado en el entorno como una estructura nítidamente individualizada, que ha acabado siendo asumida por la sociedad segoviana con aceptación prácticamente unánime.



FOTO 68. — Estación de Segovia-Guimar, construida como lugar de parada del Tren de Alta Velocidad entre Madrid y Valladolid

PHOTO 68. — La gare de Ségovie-Guimar construite pour le train à grande vitesse Madrid-Valladolid

Su localización, pese a la distancia que la separa del casco histórico —6 km— dejará progresivamente de mostrarse excéntrica en la medida en que representa otra forma de ocupación más de un espacio progresivamente avalorado en consonancia con las demandas planteadas por una movilidad expansiva y el trazado acometido a través del acondicionamiento de que son objeto otras vías de comunicación. No en vano su mejor integración en el área debiera interpretarse a partir de las operaciones efectuadas para facilitar el tráfico hacia la carretera que circunvala la ciudad (nuevo puente sobre la SG-20) o merced al fácil acceso que, en una distancia de apenas 300 m, se consigue entre la estación y la autopista AP-61, de Segovia a San Rafael, enlazando así con la que comunica a Adanero con Madrid, correspondiente a la clásica vía de comunicación rápida por carretera que conecta la capital de España y el Noroeste. Más aún, la estación del AVE consigue aportar un elemento de impacto renovado en el sector donde los dinamismos periféricos de Segovia no cesan de intensificarse, en virtud de las relaciones de proximidad mantenidas con el polígono industrial de Hontoria y la expansión residencial observada en los ejes que salen de ciudad en dirección a

⁴ E. GIL ÁLVAREZ, «Incidencia de la alta Velocidad Ferroviaria en el turismo segoviano».

La Granja de San Ildefonso. Desde esta perspectiva parece obvio que la culminación en 2009 de la Autovía CL 61 que une a Segovia con Valladolid —y que es gestionada como autovía de «peaje en sombra»— ha constituido un paso más en el fortalecimiento de la ciudad del acueducto en el sistema de relaciones con el Norte de España, que tradicionalmente había adolecido de sensibles limitaciones.

LA PRIVILEGIADA SITUACIÓN DE BURGOS Y LA TRANSFORMACIÓN
INTEGRAL DE SUS DOTACIONES CIRCULATORIAS

La que antaño sería denominada como la «ciudad marginal de Castilla»⁵, representa uno de los centros neurálgicos en la ordenación de las comunicaciones terrestres en España. Su papel de encrucijada circulatoria, tanto por carretera como por ferrocarril, ha marcado profundamente la personalidad burgalesa por cuanto la ciudad del Arlanzón ha sido, en la estructural radial del transporte, un punto de tránsito primordial, un nodo básico, en los tráficos que han utilizado los vehículos a motor y los caminos de hierro desde Madrid con destino a Francia o hacia al Mediterráneo para los provenientes de las regiones occidentales. Esta posición no ha dejado de verse respaldada por los proyectos que han hecho del acondicionamiento de la carretera una de las rúbricas fundamentales de las actuaciones en este campo, con el fin de mejorar las condiciones de movilidad entre Madrid y la frontera francesa, al tiempo que esta personalidad se revalida al incrementarse los flujos de toda índole con destino a Portugal. Sobre ambos ejes descansan los proyectos de mejora integral de la red, manifiestos, de un lado, en el desdoblamiento de la carretera como autovía radial a partir de Madrid para convertirse en autopista desde Burgos a Vitoria y Bilbao, y, de otro, en la transformación como doble vía de gran capacidad en dirección a Valladolid, en el tramo inicial de la Autovía de Castilla.



Foto 69. — Burgos: área de expansión urbana

Este área de expansión (S-4) configurada en el entorno de la nueva Estación de Burgos-Rosa de Lima, amplía el espacio edificado en dirección Noroeste.

PHOTO 69. — Burgos : aire d'expansion urbaine

Cette aire d'expansion (S-4) organisée autour de la nouvelle gare de Burgos Rosa de Lima amplifie l'espace construit en direction du nord.

⁵ N. GONZÁLEZ, Burgos, la ciudad marginal de Castilla.

Si las intervenciones sobre la carretera se remontan ya a los primeros momentos de la moderna planificación del transporte en España, la operación más notable desde el punto de vista espacial se identifica con la nueva configuración aplicada al transporte ferroviario mediante el desvío de los raíles y el consiguiente traslado de la estación al espacio periférico. La estación ha dejado de ser, pues, un elemento distintivo del tejido urbano, con una ubicación que acreditaba su valor de referencia dentro del espacio público. No obstante, su futuro parecía sentenciado por la deficiente calidad de los servicios de comunicación con la ciudad y el fuerte rechazo popular a los riesgos que entrañaban los pasos a nivel, donde la siniestralidad ha sido muy alta, lo que, finalmente, ha justificado la opción a favor del desplazamiento del eje sin llegar a plantearse su soterramiento, a diferencia de la política prevalente en las ciudades españolas y europeas embarcadas en proceso de reacomodo de su infraestructura ferroviaria en la trama urbana.

A la postre, esta opción ha cristalizado en una dotación ferroviaria totalmente nueva (foto 69), ligada a las operaciones de desplazamiento del trazado a modo de circunvalación de amplio radio que se expande en el sector septentrional de la ciudad y, lo que es más importante —máxime si se considera que el desvío se concibe como una alternativa al soterramiento debido a su mayor economía de costos y a unas expectativas urbanísticas atrayentes— adaptada ya a las necesidades que pudieran derivarse de su integración en la red de alta velocidad ferroviaria, que desde Valladolid se alarga hacia el Norte hasta conectar con la Y vasca. Tras su puesta en funcionamiento el 12 de Diciembre de 2008, el nuevo trazado y el complejo de la estación —denominada Burgos-Rosa de Lima— que lo sustenta han permitido impulsar la promoción de avances urbanísticos muy significativos, según los ámbitos de referencia, en los planes de reestructuración de los espacios afectados, tan importantes como los que habrán de llevarse a cabo en los terrenos liberados coincidentes con el antiguo trazado de las vías férreas. Se trata, en cualquier caso, de actuaciones de gran envergadura, que los poderes locales han concebido como «la mejor oportunidad para el nuevo Burgos del siglo XXI», lo que sin duda permite identificarla como una de las ciudades españolas donde la nueva ordenación ferroviaria ha de conllevar transformaciones urbanas de mayor impacto en relación con la escala demográfica y económica de la ciudad.

EL AFIANZAMIENTO DE LEÓN COMO ESPACIO DE ENCRUCIJADA MULTIMODAL EN LAS REDES DE COMUNICACIONES CON EL NORTE Y NOROESTE PENINSULAR

Caracterizada por una función redistribuidora de la movilidad equivalente a la que Burgos desempeña en el sector nororiental de la región, León tiende a acreditarla en la orientación de los flujos que a partir de la ciudad se canalizan rumbo a Asturias y el Noroeste. Al cumplimiento de este objetivo se han encaminado fundamentalmente los múltiples proyectos de acondicionamiento de la red de carreteras, que han traído consigo una mejora sensible de la accesibilidad y de las interconexiones, hasta hacer de León un punto clave en la reordenación de las comunicaciones por carretera en la mitad septentrional del país, tratando así de mitigar el condicionamiento que tradicionalmente ha hecho de León una ciudad carente de enlace por autovía con los principales vectores de comunicación a nivel nacional o regional.

Dos han sido las directrices aplicadas en este sentido. En primer término, conviene destacar la agilización de los tramos que permiten una mejor y más rápida conexión con la carretera de Madrid-La Coruña (A-6), es decir, la radial proyectada hacia el Noroeste (foto 70, p. 154). A este objetivo, entendido como prioridad estratégica desde la perspectiva leonesa, ha respondido la transformación como vía de gran capacidad de los cuatro segmentos que engarzan la autovía León-Benavente a lo largo de 65 km, inaugurada en 2003, y merced a la cual se facilita no sólo el acceso al gran vector mencionado, en respuesta asimismo a la demanda de movilidad eficiente hacia Madrid por parte de la sociedad asturiana, sino también a la autovía de la Ruta de la Plata (A-66), con la consiguiente ventaja para enlazar con el eje que en sentido meridiano une a Gijón con Sevilla. Es, en esencia, la misma finalidad que justifica los 37 km de la Autopista León-Astorga (AP-71), que se suman a la urdimbre que acerca sensiblemente, en tiempo y seguridad, el contacto con la A-6.

Con todo, no hay que menoscabar, de otro lado, la importancia que en esta misma línea de actuación se asigna a la función que desempeña la conocida como Autovía del Camino de Santiago (A-231), un eje de titularidad autonómica que ha hecho posible una solución satisfactoria a la deficiente conexión que tradicionalmente había existido entre León y Burgos. Muy discutida en sus



FORO 70. — Perspectiva de la ciudad de León

En esta foto figura, en la parte inferior, la autovía Madrid-A Coruña, en el sector donde se produce el enlace con la ronda meridional que circunvala el núcleo urbano. A la izquierda, la carretera que atraviesa la población de La Virgen del Camino, dividiendo en dos el polígono industrial de Trobajo.

PHOTO 70. — Vue perspective sur la ville de Léon

Sur cette photographie, on aperçoit, dans la partie inférieure du cliché, l'autoroute Madrid-La Corogne, dans le secteur où se produit la jonction avec la rocade méridionale qui contourne la ville. Sur la gauche, on reconnaît la route qui traverse l'agglomération de la Virgen del Camino (Vierge du Chemin), et sépare en deux parties la zone industrielle de Trobajo.

inicios, con el tiempo, se ha revelado como una vía esencial para el fomento de la comunicación en dirección transversal, que ha hecho posible poner fin a la situación marginal de León respecto al eje (N-120) que de este a oeste se despliega entre Logroño y Vigo. Asimismo, la eficiencia de la ruta está comprobada en virtud de un nivel de utilización mantenido en sentido creciente tanto de automóviles como de transporte pesado de mercancías, con el consiguiente alivio que ello ha supuesto para la frecuentemente congestionada A-62, que, en el tramo español de la E-80, llega hasta Burgos procedente de Lisboa. En cualquier caso, la disponibilidad de una dotación viaria capaz de favorecer la conectividad de León con Madrid y Burgos ha primado siempre sobre las pretensiones, mucho más tibias y discontinuas, de mejorar la conexión que Valladolid (A-60, antes N-601), que, postergada frente a las antedichas, habrá de ser finalmente desdoblada en un plan de actuación de muy lento desarrollo.

Y, desde luego, no hay que hacer caso omiso a los efectos inherentes a la política ferroviaria, que ha de aportar también un valor añadido nada desdeñable a la capital leonesa. Su histórica proyección hacia Asturias —que, mediante autopista iniciada en 1976, se realiza por la A-66 entre Campomanes, en el límite asturiano, y La Virgen del Camino, a las afueras de León— aparece revalidada por las obras de preparación de la arteria de alta velocidad que integra al Principado en la red correspondiente española una vez culminada la construcción del túnel que franquea el Puerto de Pajares. Un proceso abierto, pues, al futuro, sobre la base del programa de reordenación de la infraestructura ferroviaria contemplado en el Plan del Ministerio de Fomento y en los objetivos previstos por la Sociedad «León Alta Velocidad 2003, S.A.», constituida a comienzos de 2003, con la intención de acometer un ambicioso proyecto de reestructuración urbanística y funcional en el área afectada por el soterramiento y la construcción del nuevo complejo de la estación, como veremos.

IV. — LA INDUSTRIA EN LAS CIUDADES: DE LOS POLÍGONOS CONSOLIDADOS A LOS NUEVOS ESPACIOS DE IMPLANTACIÓN FABRIL CON PERSPECTIVAS INNOVADORAS

Las dinámicas expansivas en las ciudades medias tienen también en el desarrollo de la industria un importante factor de transformación. La evolución de los espacios destinados a albergar los establecimientos fabriles constituye, en efecto, uno de los principales indicadores cuando se trata de valorar el despliegue de la capacidad de iniciativa empresarial, la calidad y el atractivo de las instalaciones habilitadas con ese fin y las posibilidades del modelo estratégico adoptado de modo que, a la postre, no se trate de una dotación más sino del soporte físico capaz de galvanizar la instalación de empresas en un entorno no sólo estimulante sino también debidamente engrazado en la estructura urbana y funcional de la ciudad.

Desde esta perspectiva, las ciudades consideradas ofrecen un expresivo muestrario de manifestaciones, derivadas de una trayectoria manufacturera sólidamente arraigada en el tiempo⁶. Las imágenes que actualmente nos brindan reflejan bastante bien la dimensión de las operaciones de acondicionamiento de suelo industrial, llevadas a cabo con el fin de atender, en condiciones satisfactorias y de cara a una demanda tan variada en tamaño como significativa en número, las necesidades de las empresas interesadas en su implantación (fig. 16).

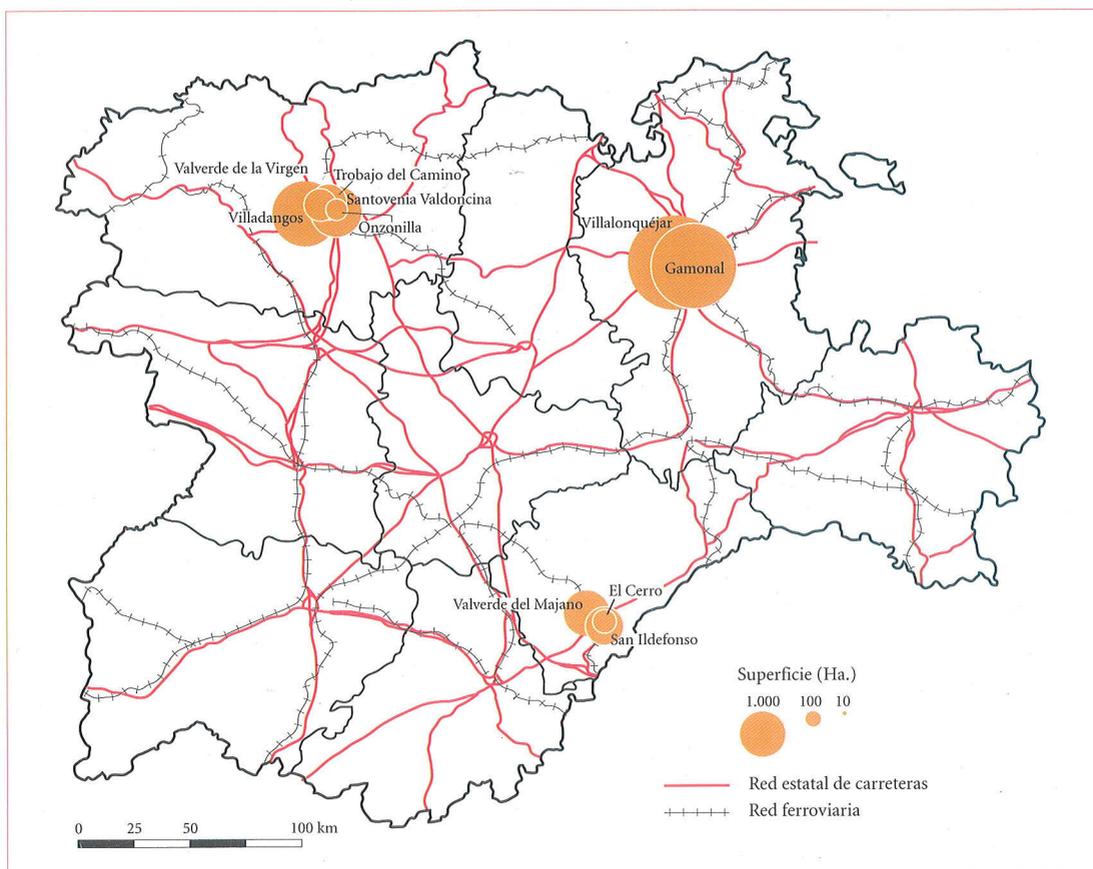


FIG. 16. — Polígonos industriales en las ciudades y entornos de Burgos, León y Segovia

FIG. 16. — Zones industrielles des villes et environs de Burgos, León et Ségovie

La relación debe comenzar con la obligada referencia que merece la primera de las actuaciones acometidas en Castilla y León a gran escala, lo que la convierte, ostensiblemente también, en una de las más relevantes en su época en España dentro del umbral demográfico en el que nos

⁶ F. MANERO MIGUEL, *La industria en Castilla y León*.

situamos. La perspectiva que ofrece el vasto espacio de uso industrial configurado al norte y al oeste de Burgos (foto 71) es suficientemente reveladora de la audaz operación de acondicionamiento de suelo acometida a partir de mediados los sesenta del siglo xx con el fin de ofrecer un atractivo marco de implantación para las empresas interesadas en instalarse en la ciudad tras haber sido reconocida como Polo de Promoción Industrial (1964) y cinco años después elevada a la categoría de Polo de Desarrollo. A partir de la iniciativa desplegada, mediante Consorcio, por el Ayuntamiento y la Caja de Ahorros Municipal (hoy Caja Burgos), se concibe y acondiciona un amplísimo espacio de uso fabril organizado en función de dos macropolígonos: el de Villalonquéjar, perceptible en la parte superior derecha de la imagen, y el de Gamonal-Villimar-Villayuda-Villafría, situado en primer término. Con una superficie total de 5,7 y 3,5 millones de metros cuadrados, respectivamente, son los polígonos industriales de mayor extensión de la Comunidad Autónoma al tiempo que su relevancia, por tamaño y dotaciones, les singulariza también a nivel nacional.



Foto 71. — El sector norte de Burgos

En esta parte de la aglomeración se destaca la amplia superficie del polígono industrial de Gamonal-Villimar-Villayuda-Villafría, que enlaza en su extremo septentrional con el Parque Tecnológico y el Complejo de Actividades Económicas. En el extremo superior derecho figuran las distintas fases del Polígono de Villalonquéjar. Entre ambos el área de expansión que ha de operar como solución de continuidad urbanística.

PHOTO 71. — Le secteur nord de Burgos

Dans cette partie de l'agglomération, s'impose à la vue la vaste zone industrielle de Gamonal-Villimar-Villayuda-Villafría qui rejoint, à son extrémité septentrionale, le Parc Technologique et la zone d'activités. Dans la partie supérieure droite, on reconnaît les différentes phases de croissance de la zone de Villalonquéjar. Entre les deux, l'aire d'expansion qui doit être réalisée comblera la solution de continuité urbaine.

El primero de ellos ha ordenado su evolución en cuatro fases, permitiendo una amplia disponibilidad de espacio para las fábricas, que abarca cerca del 70% de la superficie total, a la que se sumará el área prevista en la cuarta, con la incorporación de otros 2,4 millones de m², de los que la mitad serán de uso industrial. Todo ello ha creado, en definitiva, un área de oportunidad productiva de gran importancia para el desarrollo económico de la ciudad, que funcional y espacialmente aparece ligado al nuevo trazado ferroviario, que desplaza hacia el oeste algunas de

las principales actuaciones urbanísticas, destinadas a consolidar este ámbito como un entorno dinámico en el que las estrategias de crecimiento industrial lograrán encontrar un confortable acomodo.

Por su parte, el de Gamonal tiende a mantener una proyección expansiva coherente con la vocación manufacturera de una ciudad dotada de una sólida personalidad industrial, asentada en una decidida voluntad industrializadora, que no ha cesado de fortalecerse en el tiempo, con una impronta espacial muy considerable⁷. Lugar de implantación de más de un millar de empresas, y caracterizado por un fuerte espíritu corporativo⁸, su capacidad como espacio aglutinante de las iniciativas innovadoras, que tratan de ser impulsadas con tanto empeño como voluntarismo y esfuerzo financiero por parte de los agentes más activos de esta escala de ciudades, queda bien puesta en evidencia por la solución de continuidad que hacia el norte lo enlaza con el Parque Tecnológico de Burgos y el Complejo de Actividades Económicas, ambos al amparo de una excelente dotación circulatoria, así como a la potencial ventaja asociada a la proximidad del aeropuerto de Villafraía. El primero corresponde a una iniciativa gestionada por la Sociedad Gesturcal (Gestión Urbanística de Castilla y León, S.A.) sobre la base de un Plan Regional de Ámbito Territorial (Supramunicipal), promovido y aprobado por la Junta de Castilla y León en 2006. Ocupando una parcela de 124 ha, está concebido como un espacio para la incubación de empresas y puesta en marcha de iniciativas innovadoras en sectores estratégicos —automoción, agroalimentario, nuevos materiales, etc.— con arraigo previo en el tejido productivo de la ciudad. Por su parte, la misma lógica espacial inspira la puesta en marcha del Complejo de Actividades Económicas (CAE) Burgos-Riopico, que es asimismo un Plan Regional de Ámbito Territorial de dimensión supramunicipal, aprobado por el gobierno autónomo en 2007, y al que se destinan 1.148 ha, de las que 525 tendrán como finalidad la puesta a disposición de lo que en la terminología del Plan se conoce como Suelo Industrial-Logístico y Empresarial-Servicios.

La dotación de suelo industrial en León ofrece, por su parte, ejemplos evidentes sobre la diversidad de estrategias que a lo largo del tiempo han conducido a la configuración de una importante oferta destinada a satisfacer las necesidades de la demanda a medio y largo plazo (Benito del Pozo, 2006). Como en el caso de Burgos, el proceso se inscribe en una evolución que gradualmente se ha ido abriendo a nuevas posibilidades de acondicionamiento dotacional, con la mirada puesta en la optimización de las perspectivas de desarrollo de la ciudad, en la valorización de sus ventajas locacionales y en la habilitación de espacios en condiciones idóneas para albergar proyectos de gran interés logístico e innovador. A ello responde la creación del Parque Científico, apoyado en la Universidad, y la puesta en funcionamiento del Instituto de las Tecnologías de la Comunicación, promovido por el Ministerio de Industria, como dos de las iniciativas más conspicuas para el fomento de la innovación tecnológica en un entorno de marcadas potencialidades en este sentido.

Es igualmente el significado que, enraizado en el tiempo, cabría asignar al polígono industrial de Onzonilla que en la imagen (foto 72, p. 158) reproduce las dos primeras fases de la intervención acometida por SEPES (Entidad Pública Empresarial de Suelo), dependiente del Ministerio de la Vivienda. Su habilitación a comienzos de los setenta se tradujo en una primera actuación de 80 ha que, posteriormente, serían ampliadas en 2003 hasta completar las 117 ha que posee en la actualidad. Situadas a ambos lados de la vía (N-630) entre León y Zamora, su proximidad a la ciudad ha incrementado el valor que le corresponde como un espacio acreditado para operaciones empresariales de envergadura, como lo es sin duda la venta en 2005 por parte de SEPES de dos parcelas (66.000 m²) al grupo Inditex para la instalación de su Plataforma Logística en León. Al propio tiempo, el polígono opera como área de atracción para el despliegue de impactos diversos, que aprovechan la infraestructura creada para la implantación de establecimientos fabriles espontáneos, equipamientos públicos y operaciones inmobiliarias dispersas, ajustadas al aprovechamiento de los ejes de comunicación.

A la par que se lleva a cabo la ampliación del polígono de Onzonilla, que pronto habría quedar ocupado, las exigencias de suelo industrial motivaron la intervención por parte del gobierno autónomo para, a través de Gesturcal, proceder al acondicionamiento del que, con una superficie 200 ha, se convertiría en el espacio de uso industrial más extenso de la periferia leonesa, el situado

⁷ H. PASCUAL RUIZ-VALDEPEÑAS y G. ANDRÉS, *Industria y ciudad*.

⁸ En 1999 fue creada ASPIGAVI (Asociación de Empresarios-Propietarios del Polígono Industrial Gamonal-Villimar Villayuda-Villafraía) con el fin de coordinar el funcionamiento de las actividades del Polígono, asegurar la calidad de sus dotaciones y mantener viva una imagen de prestigio y acreditación a gran escala.



Foto 72. — León: polígono industrial de Onzonilla

Son presentadas en esta foto las dos fases (León I y León II) de este polígono, separadas por la carretera N 630 que une León y Zamora. Al fondo, la ciudad de León y pequeñas localidades satélites.

PHOTO 72. — Léon : la zone industrielle d'Onzonilla

Sur cette photo sont présentées les deux phases (Léon I et Léon II) de cette zone industrielle, séparées par la route N 630 qui relie Léon et Zamora. Au fond, la ville de Léon et de petites localités satellites.



Foto 73. — León: polígono industrial de Villadangos del Páramo.

Situado a 18 kilómetros al Oeste de León, en dirección a Astorga, este polígono se apoya en la carretera N-120 que discurre en paralelo a la autopista AP-71 entre León y Astorga.

Foto 73. — Léon : la zone industrielle de Villadangos del Páramo.

Située à 18 kilomètres à l'ouest de León, en direction d'Astorga, cette zone s'appuie sur la route N-120 parallèle à l'autoroute AP-71, entre León et Astorga.

en el municipio de Villadangos del Páramo (foto 73). Coherente con la lógica que fundamenta su localización ante la accesibilidad permitida por los ejes circulatorios que conducen hacia Astorga - privilegiando así el enlace con la A-6 a través de la autopista que une a León con la capital maragata - su posición en un área de posibilidades reconocidas de crecimiento fabril (el eje León, La Bañeza, Astorga) revalida la importancia de este espacio occidental como emergente área de oportunidad productiva de la provincia leonesa. Una oportunidad abierta que ya ha sido tenida en cuenta por iniciativas empresariales que tratan de rentabilizar su ubicación cualificada con proyección hacia el Noroeste. Así se explica la presencia en ella de una gran firma de la distribución comercial en España (Mercadona), que elige Villadangos por ese motivo o la planta de Vestas, empresa líder en el sector de los aerogeneradores y con un mercado potencial pujante en este escenario de implantación. No sorprende tampoco el objetivo que persigue llevar a cabo una ampliación de otras 200 ha, a construir en el extremo noroeste del polígono hasta alcanzar el municipio de Cimanes del Tejar.

Finalmente, esta simbiosis entre infraestructura y espacio de implantación industrial resulta también palmaria en el caso de la ciudad de Segovia. Expresiva es, en efecto, la panorámica ofrecida por el polígono industrial de Hontoria, situado en las proximidades de la nueva estación del tren de alta velocidad y muy bien comunicado por la autovía que facilita el acceso a Madrid y a la capital de la provincia (foto 74). La relación que espacialmente se establece entre modernas vías de transporte y el área industrial que actúa como espacio de engarce entre aquéllas y el núcleo de población, plenamente inmerso en las dinámicas periurbanas inducidas por Segovia, marca una de las directrices estratégicas más reiteradas en ciudades medias, que tratan de hacer de su oferta de suelo industrial un factor de atracción, haciendo valer, como sucede en este caso, una posición crucial entre Madrid y Valladolid, afianzada, como ya se ha dicho, por las nuevas dotaciones circulatorias, que elevan de manera significativa las potencialidades de desarrollo de los espacios servidos.



Foto 74. — Segovia: polígono industrial de Hontoria

Este polígono está situado al Sur de la ciudad, en el área de expansión inducida por el trazado de la autovía y del corredor ferroviario de alta velocidad. Aprovecha así las posibilidades creadas por la nueva Estación, situada en las cercanías del polígono. Hacia el Norte, puede verse el Polígono industrial de El Cerro, contiguo al núcleo urbano segoviano.

PHOTO 74. — Ségovie : la zone industrielle d'Hontoria

Cette zone industrielle est située au sud de la ville, dans la zone d'expansion provoquée par le tracé de la voie rapide et par le corridor ferroviaire de la ligne à grande vitesse. Elle profite ainsi des possibilités offertes par la nouvelle gare située à proximité. Vers le nord, on aperçoit la zone industrielle d'El Cerro, en contact avec la ville de Ségovie.

El de Hontoria es un polígono promovido por SEPES, con una superficie de 66 ha, en las que en nuestros días desempeñan su actividad algo más de 200 empresas. Con el tiempo todo parece indicar que el proyecto originario se ha mostrado insuficiente para afrontar las perspectivas de una demanda al alza. No es otra, pues, la razón que justifica el convenio suscrito en 2008 por el Ayuntamiento segoviano con la Entidad Pública Empresarial de Suelo con el fin de ampliar en otras 120 ha la superficie disponible. Esta iniciativa coincide con la creación de la Asociación «Área Empresarial La Estación de Hontoria» (AELEH), constituida por empresarios del polígono que tratan, amén de garantizar la calidad y el buen funcionamiento de los servicios, de proyectar la imagen de marca del espacio para otro tipo de usos (comerciales), al socaire de la valorización proporcionada al conjunto del área por el ferrocarril de alta velocidad y las dotaciones a él incorporadas.

En cualquier caso, revela la aparición, como reflejo de la toma de conciencia por parte de la sociedad afectada, de un nuevo margen de posibilidades de crecimiento industrial para el conjunto del área de influencia de Segovia, tanto en su sector meridional como en su proyección hacia el norte. De ahí el interés adquirido en el extremo septentrional del área de influencia segoviana por la experiencia impulsada por el Ayuntamiento de Valverde del Majano que, decidido a promover el papel del municipio como ámbito favorable para la instalación de empresas, ha asumido el compromiso de invertir tres millones de euros en la urbanización de un nuevo polígono de 15 ha, con la posibilidad de ampliarlo ulteriormente - al menos esa es la intención declarada - hasta las 280 y que, como prueba de la imagen atrayente que se le pretende dar, llevaría el grandilocuente nombre de «Área Industrial Europa». Se trata de un proyecto en ciernes, basado en la gestión municipalizada y en una política de promoción muy activa, que, de culminarse, incrementaría sensiblemente el suelo industrial disponible, al sumar la superficie del nuevo polígono al ya existente en el término con el nombre de «Nicomedes García» en reconocimiento a la labor de un empresario de acreditada trayectoria en la economía segoviana y artífice de dicho polígono, que personalmente promovió y financió en los años setenta (foto 75).



FORO 75. — Segovia: polígono industrial de Nicomedes García

Este polígono está situado en el municipio de Valverde del Majano, junto al río Eresma. Se trata de una iniciativa empresarial privada que fundamenta la revitalización del municipio como espacio potencial de atracción fabril promovido por el Ayuntamiento.

PHOTO 75. — Ségovie : la zone industrielle de Nicomedes García

Cette zone est située dans la commune proche de Valverde del Majano, sur les bords du rio Eresma. Il s'agit d'une initiative privée qui favorise la revitalisation de la commune comme espace potentiellement favorable à l'attraction d'usines promu par la mairie.

V. — CRECIMIENTO RESIDENCIAL DIFUSO, PROGRESIVA
CONSOLIDACIÓN DE LAS ESTRUCTURAS PERIURBANAS
Y CONFIGURACIÓN DE NUEVAS CENTRALIDADES

Las tendencias señaladas en los epígrafes anteriores se convierten en verdaderos factores de reestructuración territorial hasta el punto de que sin su consideración sería imposible entender el alcance y significado de los procesos y formas de ocupación del espacio que, de acuerdo con las características propias del crecimiento difuso, han cristalizado en la configuración de periferias progresivamente transformadas por los efectos expansivos de la ciudad central. Una expansión que claramente se perciben en las variaciones poblacionales registradas desde los años noventa en las ciudades de referencia y en los municipios que integran sus respectivos entornos periurbanos.

Evolución de la población residente en las ciudades y en sus áreas de influencia

CIUDAD	1991	2001	2008	1991-2001	2001-2008	1991-2008
Burgos	169.111	163.358	177.879	-3,40	8,89	5,18
Periurbano	11.035	11.711	16.934	6,13	44,60	53,46
León	147.625	137.384	135.119	-6,94	-1,65	-8,47
Periurbano	43.168	51.659	69.246	19,67	34,04	60,41
Segovia	54.375	54.368	56.858	-0,01	4,58	4,57
Periurbano	11.223	15.673	23.650	39,65	50,90	110,73

FUENTE: INE. Censos de Población y Padrón Municipal de Habitantes. Elaboración propia

Los datos recogidos en el cuadro ratifican claramente el alcance demográfico de dicho proceso⁹. El aspecto más llamativo lo ofrece un fenómeno bien conocido en las ciudades españolas, esto es, la marcada dualidad existente entre la moderación, el estancamiento e incluso el retroceso, según los casos, de la cifra de residentes en las ciudades principales y el fuerte despegue, en ocasiones espectacular, experimentado por los censos de los municipios ubicados en la orla de influencia directa y en función del cual se construyen la complejidad y las contradicciones de los espacios que las rodean.

Aunque en los tres casos el fenómeno es coincidente y revela evidentes analogías desde el punto de vista de sus tendencias no cabe duda que la dimensión relativa ofrecida por el crecimiento periférico —su población su duplica en el periodo considerado— sitúa a Segovia en una posición claramente destacada. El paisaje humanizado presenta manifestaciones llamativas en todo el perímetro que rodea a esta ciudad Patrimonio de la Humanidad, con serias limitaciones para incrementar la edificabilidad en su recinto urbano y que entran en conflicto con unas demandas residenciales crecientes, alentadas por el atractivo que posee Segovia como ciudad apetecida por su calidad de vida y su proximidad a Madrid. Mas donde con mayor fuerza se acusa esta presión edificatoria es el sector meridional, identificado con las perspectivas de una nueva centralidad surgida al socaire de la estación del AVE, que no ha hecho sino reforzar este sesgo hacia el sur en el área que, como consecuencia de ello, se define como el corredor Segovia-La Granja. Es un área que esencialmente gravita en torno a la expansión residencial de los dos principales municipios que jalonan ese trayecto, que antaño formaban uno solo y que desde 2001 están segregados: San Cristóbal de Segovia y, especialmente, Palazuelo de Eresma, que opera como pieza central de ese eje de crecimiento.

Los elementos que definen su configuración dan idea del tipo de expansión que le caracteriza como corresponde a una implantación errática de las construcciones, sin correspondencia con una ordenación que estructure el espacio conforme a criterios de racionalidad, mientras coexisten los usos residenciales con los industriales, entre los que destaca la silueta inconfundible de las des-

⁹ La ausencia de una delimitación precisa de los espacios periurbanos considerados, impiden que los cálculos ofrecidos puedan ser precisados en sus magnitudes totales. Para elaborarlo he utilizado el criterio de seleccionar los municipios que por su proximidad tienden a manifestar modificaciones en sus cifras de población sólo explicables en función de los vínculos que los unen con la capital. De ese modo, y aunque pudieran diferir en términos absolutos de otras referencias que pudieran utilizarse, las tendencias básicas, reflejadas en los cómputos relativos, seguirían manifestando valores similares.



Foto 76. — Segovia: crecimiento urbano desordenado en Palazuelo de Eresma
En el centro del pueblo, están las instalaciones de las destilerías DYC.

PHOTO 76. — Ségovie : croissance urbaine désordonnée de l'agglomération de Palazuelo de Eresma
Au centre du village, on distingue la distillerie DYC.



Foto 77. — Segovia: proyecto de urbanización de lujo
Con el expresivo nombre de Quitapesares, se lleva a cabo este proyecto en el municipio de Palazuelo de Eresma.

PHOTO 77. — Ségovie : projet d'un lotissement de luxe
Avec le nom expressif de Quitapesares («quitte peines» ou «de la consolation»), ce projet est conduit dans la commune de Palazuelo de Eresma.

tilerías de whisky, en el centro de la imagen, que han dado a Palazuelo un gran renombre en el mercado (foto 76). Renombre que subraya su interés como municipio valorizado para la ejecución de proyectos residenciales de calidad. De ahí el significado de la operación impulsada por la Sociedad Segovia 21, de la que forman parte la Diputación Provincial, la Cámara de Comercio y Caja Segovia, y promotora de la urbanización de Quitapesares, un complejo residencial de lujo, dotado de los elementos típicos de esta clase de ofertas para la vida y el ocio, cuyo proyecto fue aprobado en 2005 con la mirada puesta en Madrid, aunque también abierta a las demandas que pudieran verse alentadas por una comunicación ferroviaria en la que se depositan toda clase de esperanzas (foto 77). En una finca de 120 ha se prevé (?) una urbanización que ocuparía algo más del tercio de la superficie (330.000 m²), donde se prevé la construcción de 10.000 viviendas. Palazuelo de Eresma, objetiva y mediáticamente ratificado como «el lugar natural de expansión de la ciudad de Segovia», se convierte así en el ejemplo más notorio de los estímulos urbanísticos alentados por el nuevo ferrocarril, por más que no sean irrelevantes las voces alzadas contra el proyecto y las advertencias sobre los problemas que acarrearía desde el punto de vista del abastecimiento de agua, no obstante la propuesta que se hace de resolver o mitigar el problema mediante la instalación de una nueva presa en el río Cambrones.

Por su parte, el área de influencia de León es, dentro del conjunto estudiado, la que presenta mayor envergadura demográfica, lo que permite hablar de una tendencia clara hacia la metropolitanización que, por lo demás, está firmemente asentada en el tiempo¹⁰. De ella, y con un claro sesgo hacia el oeste, forman parte núcleos, como San Andrés de Rabanedo o Villaquilambre, que superan con creces los quince mil habitantes, más tampoco les van a la zanga, en términos de crecimiento, los que arrojan censos fuertemente expansivos (Valverde de la Virgen o Sariegos), que globalmente hacen del periurbano leonés el más destacado, cuantitativamente hablando, de las ciudades de la región. Se trata, por tanto, de un espacio consolidado, con arraigo en el tiempo y sujeto a los dinamismos característicos de este tipo de escenarios. De ahí que, sin dejar de subrayar la impronta de las intervenciones que remodelan la periferia, parezca oportuno centrar la atención en las mutaciones previstas dentro del propio tejido urbano, en función de la trascendencia de las operaciones que se pretende llevar a cabo. Ofreciendo una excelente perspectiva del conjunto de la ciudad, la imagen (foto 78, p. 164) refleja los dos grandes sectores que la configuran, a uno y otro lado del río Bernesga. De un lado, a la izquierda, los barrios del Ensanche, el centro histórico y el amplio complejo residencial de Eras de Renueva; y, de otro, la margen occidental de la ciudad, donde se han desarrollado los barrios obreros de Pinilla y Crucero, al tiempo que se muestra como el área de ubicación de una amplia variedad de usos, al coexistir los restos de antiguas instalaciones industriales, unas abandonadas y otras rehabilitadas como usos alternativos, los equipamientos públicos municipales y las estaciones de autobús y ferrocarril; en suma, de un espacio plurifuncional, antagónico con el más avalorado de la ciudad histórica y abierto en nuestros días a un decisivo proceso de transformación.

Aunque se trata de una operación en expectativa nada invalida para que sea tenida en cuenta, con independencia de las circunstancias que la condicionen, como una de las intervenciones de mayor relevancia en las ciudades españolas de su escala. Bastaría para ello hacer mención a la iniciativa que prevé la recuperación integral de esta área coincidiendo con las posibilidades abiertas por la llegada del tren de alta velocidad, sobre la base de los objetivos previstos por la Sociedad León Alta Velocidad, constituida con tal fin. De nuevo se pone de relieve la firme asunción de este hecho como un gran desafío urbano, ineludible, como la oportunidad de gran alcance que no puede quedar desatendida. Representa «el nacimiento de un nuevo León», como la prensa local se encarga de resaltar de manera reiterada. La opción del soterramiento ha prevalecido finalmente, con el propósito de eliminar la barrera urbanística que ha supuesto el viejo trazado, a fin de propiciar así un cambio urbano drástico, que amén de la nueva estación (integral de tren y autobuses), de un nuevo puente para conectar Lancia con el sector renovado y de un centro comercial, contempla la construcción de más de 3.000 viviendas, todo ello en un espacio remodelado de 383.000 m², de los que la décima parte será destinada a la construcción del nuevo complejo ferroviario. En definitiva, y como proyecto ya decidido («Desde Lancia» se denomina), el impacto no ha de ser otro que el de dar origen a una nueva centralidad en un área otrora segregada de la ciudad central y ahora pretendidamente acreditada como espacio de oportunidad de primer orden.

¹⁰ L. LÓPEZ TRIGAL, *La red urbana de León*.



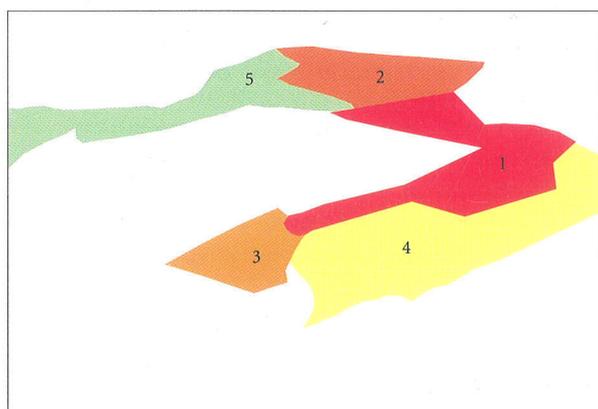
Foto 78. — Vista de conjunto de la ciudad de León

El río Bernesga marcando la separación entre los barrios del Ensanche, el casco antiguo y el de Eras de Renueva. A la derecha de la imagen, el sector occidental, donde se percibe la superficie ocupada por la zona ferroviaria y los barrios obreros de Pinilla y Crucero, amén de otros equipamientos públicos e instalaciones industriales, bien abandonadas o rehabilitadas.

PHOTO 78. — Vue d'ensemble de la ville de Léon

Le rio Bernesga marque la séparation entre les quartiers des extensions urbaines, la vieille ville et le quartier des Eras de Renueva. Sur la droite de la photographie, se trouve le secteur occidental où l'on aperçoit l'espace occupé par la zone ferroviaire et les quartiers ouvriers de Pinilla et Crucero, ainsi que par d'autres équipements publics et des installations industrielles, abandonnées ou réhabilitées.

La perspectiva que, finalmente, ofrece Burgos permite valorar la trascendencia real de los factores que al tiempo inciden en su transformación, porque ya se encuentran en una fase de aplicación operativa. Aunque los efectos difusores del crecimiento también son perceptibles en el espacio, su importancia absoluta y relativa decrece sensiblemente cuando se la compara con las otras dos ciudades estudiadas. Y es que si Burgos ha crecido también hacia fuera de su ámbito administrativo no lo ha hecho de manera tan significativa por cuanto la dimensión del término municipal burgalés y la magnitud de los espacios susceptibles de ser urbanizados justifican el crecimiento por colmatación del amplio perímetro disponible. Así se entiende el rasgo que mejor identifica la evolución de su tejido urbano en la etapa que estamos considerando: la compactación física y la articulación de una trama insuficientemente vertebrada en el tiempo y que, al fin, consigue la integración pretendida. Es la conclusión a la que conduce la imagen utilizada (foto 79). La perspectiva sirve perfectamente para explicar la estructura global de la ciudad y la simetría funcional que con el tiempo ha logrado establecerse entre sus bordes nordeste y sudoeste. En el primero sobresale, como ya se ha señalado anteriormente, la ambiciosa operación urbanística que acompaña a la construcción del nuevo complejo ferroviario derivado del desvío del ferrocarril. La ocupación de ese vasto espacio —conocido como S-4— es el resultado de una actuación directa integrada, promovida por el Ayuntamiento mediante el sistema de concurrencia. Es decir, parte de una responsabilidad emanada del poder público para impulsar la operación a través del agente urbanizador al que se asigna, por concurso, la realización del proyecto.



- 1 Ciudad histórica, ensanches modernos y núcleos de extrarradio
Ville historique, extensions modernes et quartiers périphériques
- 2 Área de expansión urbano-industrial de Gamonal-Villimar
Aire d'expansion urbano-industrielle de Gamoral-Villimar
- 3 Recuperación urbanística de los espacios marginales
Récupération urbaine des espaces marginaux
- 4 Espacios de reestructuración urbana y funcional (universitaria) en áreas de antigua industrialización
Restructuration urbaine et fonctionnelle (universitaire) dans des zones de vieille industrie
- 5 Los escenarios del crecimiento contemporáneo: hacia integración en la ciudad del área industrial de Villalonquéjar y del nuevo espacio ferroviario
Les espaces de la croissance contemporaine : vers l'intégration à la ville de la zone industrielle de Villalonquéjar et des emprises ferroviaires

Foto 79. — Perspectiva global de la ciudad de Burgos

En esta foto de la ciudad de Burgos aparecen delimitados los distintos espacios que la integran.

PHOTO 79. — Vue d'ensemble de la ville de Burgos

Sur cette photo de la ville on distingue clairement les différents faciès dont elle est composée.

El alejamiento de la ciudad no ha de ser obstáculo para que emerja una nueva centralidad en el entorno de la estación inaugurada el 12 de diciembre de 2008, que a su vez permitirá densificar el área septentrional de la ciudad hasta consolidar una especie de solución de continuidad entre los dos grandes polígonos industriales de Gamonal y Villalonquéjar. La ciudad se expande así a través de una amplia franja ya delimitada a efectos urbanísticos en el borde septentrional mientras recobra y regenera definitivamente los antiguos espacios marginales del borde suroccidental —donde se reafirma, como espacio de calidad, el «campus universitario» que introduce una función valorizadora de las numerosas y densificadas operaciones inmobiliarias llevadas a cabo, a la par que aborda, en un horizonte a medio plazo, la recuperación del antiguo trazado ferroviario. Se trata de una operación ajustada al diseño y a los usos previstos por el estudio arquitectónico de Herzog & de Meuron, con la que se pretende incorporar a Burgos a la prolija relación de ciudades que, al

margen de su tamaño y de los elevados costos que entraña, insisten en dar la máxima relevancia y singularidad a sus grandes proyectos urbanísticos con la intención de acreditarlas como referentes de prestigio urbanístico a las escalas más amplias posibles¹¹.

VI. — CONCLUSIONES

La consideración de las ciudades medias resulta de referencia obligada cuando se trata de interpretar la dimensión y el significado de las transformaciones económico-espaciales ocurridas en la España contemporánea. La incuestionable relevancia histórica que las distingue ha de ser contemplada también desde la perspectiva del papel que actualmente desempeña en la reestructuración territorial del país como protagonistas de iniciativas de carácter económico y urbanístico que las sitúan en un nivel de interés similar al que presentan las llevadas a cabo en los espacios urbanos con mayor entidad demográfica y más poderosas economías de escala.

Hasta qué punto representan estos cambios los síntomas o las tendencias más claramente proclives al reforzamiento de un policentrismo consolidado, o en vías de consolidación en España, es algo que sólo la propia evolución de los procesos y la efectividad de las estrategias acometidas o planteadas podrá esclarecer en los términos oportunos. Mas no cabe duda que los ejemplos ofrecidos por las tres ciudades de la Comunidad Autónoma de Castilla y León seleccionadas con este fin ofrecen manifestaciones bien notorias cuando se trata de obtener una aproximación objetiva a un fenómeno que conviene ilustrar sobre la base de las experiencias concretas que estratégicamente, y desde las políticas públicas, se abordan desde los diferentes escenarios urbanos, con el fin de fortalecerse dentro de la propia región y con la mirada puesta asimismo en perspectivas de relación y proyección a mayor escala. En un proceso que dista mucho aún de haber culminado no es baladí la importancia que necesariamente hay que conceder a las dinámicas de cambio espacial, y a las lógicas sobre las que reposan, protagonizadas por las ciudades correspondientes a esta escala, ante la conveniencia de interpretar su significado global para así valorarlo mejor desde la perspectiva comparada con lo que al tiempo sucede territorialmente en la Unión Europea.

RÉSUMÉ

RESTRUCTURATION URBAINE ET FONCTIONNELLE DES VILLES MOYENNES. LES CAS DE BURGOS, LÉON ET SÉGOVIE

Les changements qui se sont produits dans la réorganisation du territoire espagnol sont le résultat de deux tendances complémentaires dont l'impact a influencé puissamment les dynamiques territoriales. Les relations hiérarchiques organisées autour des grands centres urbains dominants conservent toute leur puissance et leur pouvoir d'organisation sur des espaces qui débordent largement leurs scènes régionales respectives. Cependant on ne peut ignorer l'importance des causes qui, à leur tour, expliquent l'intensité du remodelage fonctionnel qui a affecté, sans exception, tous les éléments qui contribuent à l'organisation du complexe urbain espagnol.

Ce processus favorable à un certain polycentrisme du modèle d'organisation territoriale correspond à une étape de grande vitalité dans la transformation des villes espagnoles au cours de laquelle trois phénomènes particulièrement intéressants sont intervenus. Le premier concerne

¹¹ De ahí ese empeño del Ayuntamiento en promover una imagen triunfalista, acorde con esa visión publicitaria grandilocuente de la que participan todas las ciudades en nuestro tiempo. «En tan sólo dos años, afirma el Ayuntamiento en su página web, la ciudad de Burgos está viviendo uno de los cambios y transformaciones urbanísticas y de infraestructuras más importante de su historia reciente. Las obras, circunvalaciones, rondas, glorietas, mejora de los barrios, inmuebles sociales, instalaciones deportivas, centros de ocio y desarrollo de nuevos sectores urbanísticos están haciendo que esta ciudad, por fin, se mueva. Burgos está cambiando y está mejorando sus comunicaciones y sus áreas residenciales, desde las pequeñas obras de cada día, como la rehabilitación de los barrios periféricos de la ciudad, hasta las grandes obras de ingeniería como las rondas interiores o el desarrollo urbanístico de grandes sectores».

la planification et la réalisation d'une ambitieuse politique visant les infrastructures destinées à améliorer les relations. Le second correspond aux capacités d'initiative de plus en plus importantes accordées aux Communautés Autonomes dans les domaines de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Le troisième, enfin, à la faveur de la combinaison des deux précédents, est le renforcement des villes moyennes comme éléments substantiels du rééquilibrage territorial.

Dans l'ensemble de l'Espagne, la Communauté Autonome de Castille et Léon présente des manifestations révélatrices de ces tendances. Les villes de Burgos, Léon et Ségovie avec, respectivement, au recensement de 2008, 177 879, 135 119 et 56 528 habitants, constituent de bons exemples des nouvelles logiques de croissances provoquées par trois facteurs déterminants. Il s'agit d'abord de l'amélioration substantielle de l'accessibilité et de la mise en relation grâce aux réalisations qui concernent aussi bien le réseau routier que les lignes ferroviaires à grande vitesse. Un autre élément essentiel est l'aménagement d'espaces industriels destinés à offrir un cadre accueillant aux entreprises et favorisant les initiatives innovantes : il s'en est suivi la dotation d'équipements générateurs de développement associés à des processus de transferts de technologies, à l'intérieur même de l'espace local et régional. Enfin, on assiste à la prolifération d'espaces construits à usage résidentiel qui ont tendance à donner naissance à des structures urbaines de plus en plus complexes et à provoquer l'émergence de véritables systèmes métropolitains. Ces trois facteurs représentent trois tendances convergentes et complémentaires dont les effets favorisent un changement progressif d'échelle urbaine qui fait disparaître les limitations dues à la faiblesse de la taille ; ces tendances nouvelles sont favorables au développement de la capacité compétitive de ces villes et, par conséquent, de leur influence à plus grande distance.

Il est donc possible d'affirmer que la prise en compte des villes moyennes est devenue incontournable au moment d'étudier et d'interpréter les transformations économiques et spatiales qui se sont produites dans l'Espagne contemporaine. L'indiscutable importance historique qu'elles ont eue et qui les distingue doit être regardée aussi dans la perspective du rôle qu'elles jouent aujourd'hui dans la réorganisation du pays en tant que protagonistes d'initiatives de caractère économique et urbanistique ; elles peuvent être placées à un niveau d'intérêt similaire à celui que présentent les espaces urbains d'un poids démographique et d'un pouvoir économique supérieurs. Les exemples des trois villes sélectionnées dans la Communauté Autonome de Castille et Léon présentent des manifestations d'une grande évidence quand il s'agit de porter un regard objectif sur un phénomène qu'il convient de présenter à partir d'expériences concrètes soutenues stratégiquement par des politiques publiques. Il s'agit, de toute façon, d'un phénomène encore inachevé, dont l'évolution peut être contrariée dans les situations de crise, mais dont l'étude est d'un grand intérêt dans la mesure où elle nous permet d'apprécier son importance réelle dans la réorganisation territoriale de l'Espagne, en même temps qu'elle nous permet d'élargir la perspective par des comparaisons avec ce qui se passe dans le reste de l'Union Européenne.

ABSTRACTS

URBAN AND FUNCTIONAL RESTRUCTURING OF MEDIUM TOWNS. THE CASES OF BURGOS, LEÓN AND SEGOVIA

The changes that have taken place in Spain's territorial reorganisation have resulted in two mutually complementary tendencies which have strongly influenced territorial dynamics. The hierarchical relations structured around large dominant urban nuclei have preserved their strength and their organisational power over areas that greatly exceed their respective regional spheres of action. However, there can be no ignoring the importance of the causes, which in turn explain the intensity of the functional remodelling and have without exception affected all the elements implicated in the organisation of Spain's urban fabric.

This process, which tends to favour a degree of polycentrism in the model of territorial organisation, got under way at a particularly eventful stage in the transformation of Spanish towns, during which we can identify three developments of particular interest. The first is the planning and implementation of an ambitious policy of creating infrastructures to improve relations.

The second is the expansion of the decision-making powers vouchsafed to the Autonomous Communities in the fields of town and country planning. And the third is a consequence of the combination of the first two, resulting in an enhancement of the role of medium towns as major elements of regional rebalancing.

Of Spain as a whole, the Autonomous Community of Castile-León offers some revealing examples of these tendencies. The cities of Burgos, León and Segovia, with respective populations of 177 879, 135 119 and 56 528 according to the 2008 census, are good examples of the new growth patterns responding to three decisive factors. First is a substantial improvement in accessibility and communication thanks at once to developments in the road network and high-speed rail links. Another essential element is the development of industrial zones designed to attract enterprise and promote innovative initiatives: this has resulted in the provision of development-promoting facilities associated with technology transfer at local and regional levels. And lastly, there has been a proliferation of residential areas giving birth to ever more complex urban structures and driving the growth of veritable metropolitan systems. These three factors represent three converging and mutually complementary trends which work in favour of progressive change in urban scale and the disappearance of limitations due to lack of size. These new trends favour the competitive capacity of these towns and hence the spread of their influence.

It is therefore fair to say that medium towns can no longer be ignored when it comes to analysing and interpreting the economic and spatial transformations that have taken place in contemporary Spain. While of undeniable historical importance past and present, they also need to be viewed from the perspective of the role that they now play in the reorganisation of the country, as the promoters of economic and urban development initiatives; indeed, they merit a degree of interest comparable to that of other more populous and wealthy urban areas. The three towns selected as examples in the Autonomous Community of Castile-León offer particularly clear illustrations for an objective examination of a phenomenon that needs to be viewed in the light of concrete experiments sustained by public policies at a strategic level. At all events this is an unfinished process. Its course may be altered in crisis situations, but it is an extremely useful case study inasmuch as it enables us to gauge how important it really is for territorial reorganisation in Spain, and at the same time it enables us to take a broader view through comparison with what is happening in the rest of the European Union.