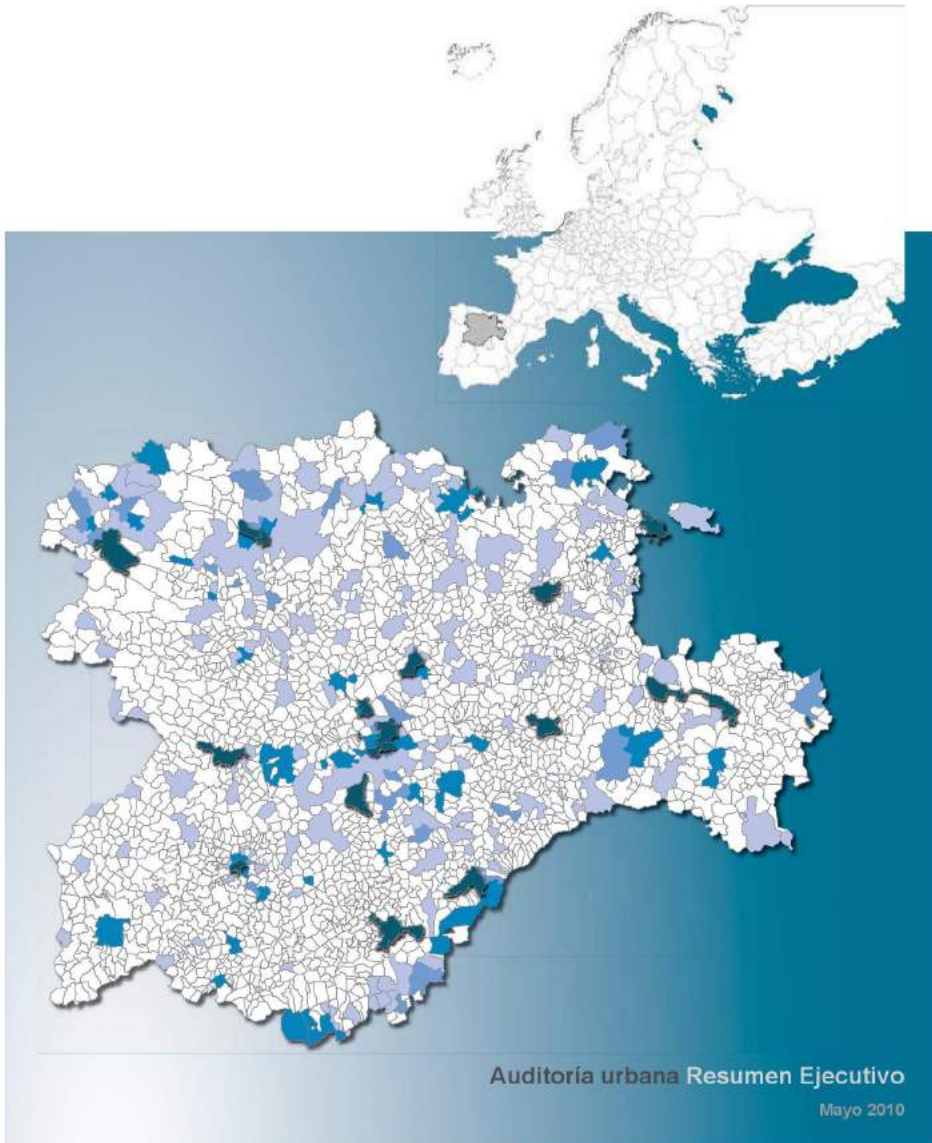




informe EL ESTADO DE LAS CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN



ISBN: 978-84-9718-633-9
Depósito Legal: S. 1478-2010

Imprime: Iberoprinter
www.iberoprinter.com

Director del Informe

Juan Luis de las Rivas Sanz Doctor Arquitecto

Redactores

Instituto Universitario de Urbanística

Coordinador

Juan Luis de las Rivas Sanz Doctor Arquitecto

Grupo de trabajo

Daniel de Luis de la Fuente Estudiante de Arquitectura

Javier Frades Orallo Arquitecto

Mario Paris Arquitecto

cylstat

Coordinador

Antoni Peiret Carrera Geógrafo

Grupo de trabajo

Ana Ordax Diez Estadística

Carlos Zarzuelo González Informático

Eduardo Carbonero Fernández Geógrafo

Elena Pizarro Fernández Documentalista

Jonatan Ruiz García Estadístico

Oscar Bernal González Estadístico



Trabajo realizado por encargo de la Dirección General de Urbanismo y Política de Suelo de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.

01 **PRESENTACIÓN**
INFORME "EL ESTADO DE LAS CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN"

05 **INTRODUCCIÓN**
CARACTERÍSTICAS DE LA AUDITORÍA URBANA

- 07 Antecedentes: Auditoría Urbana e informe "Estado de las Ciudades Europeas"
 07 Estructura general del informe: una narración inteligente a través del análisis de datos estadísticos convencionales
 09 Condiciones del crecimiento urbano (1991-2001); singularidad de las ciudades españolas
 09 Una propuesta original de tipología para las ciudades europeas
 10 Calidad de vida en las ciudades: empleo, vivienda educación, salud y transporte
 11 El poder de las administraciones municipales para afrontar los cambios
 11 Las ciudades españolas en el informe; la oportunidad de crear una Auditoría Urbana de las ciudades de Castilla y León
 11 Características generales de la Auditoría Urbana de Castilla y León

13 **CAPÍTULO 1**
SOBRE EL SISTEMA DE CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN

- 15 Las ciudades de Castilla y León en el sistema urbano español: una introducción sintética
 18 "Geometría territorial" de las ciudades de Castilla y León
 20 Poblamiento de Castilla y León: ciudades pequeñas y amplios despoblados
 22 Las ciudades en Castilla y León, entre "lo rural" y la "metropolización del territorio"
 24 Dinamismo de las ciudades y núcleos urbanos: síntesis de fenómenos recientes

29 **CAPÍTULO 2**
CRECIMIENTO Y ESTANCAMIENTO EN LA EUROPA DE LAS CIUDADES

- 31 Introducción
 37 Factores que impulsan la expansión y contracción de las ciudades
 39 Evolución de las ciudades de Europa: crecimiento y estancamiento
 42 Conclusiones: población y cambio urbano

43 **CAPÍTULO 3**
LA COMPETITIVIDAD DE LAS CIUDADES

- 45 Relevancia del PIB de las ciudades
 46 Las ciudades como centros de empleo
 51 Especialización económica de las ciudades
 53 El tamaño de la ciudad y las economías de escala
 54 Los motores de la competitividad urbana
 56 Tipologías de competitividad urbana
 59 Polos en Transformación
 60 Centros Industriales Modernos
 63 Centros de Investigación
 64 Centros de Visitantes
 66 Centros Regionales de Mercado
 68 Centros Regionales de Servicios Públicos
 70 Ciudades Satélite
 74 Un sistema de ciudades complejo y en busca de complementaridades

77 **CAPÍTULO 4**
LA VIDA EN LAS CIUDADES

- 79 Introducción
 79 Patrones de desempleo en las ciudades
 79 Diferencias de desempleo en el interior de las regiones urbanas
 86 Vivienda y densidad urbana
 87 Dimensiones del espacio vital; tamaño de la vivienda en las ciudades europeas
 89 Casa o piso
 91 Vivienda en propiedad
 93 Tamaño medio de los hogares
 93 Perfil de los hogares unipersonales
 95 Niños y sub-urbanización
 96 Educación
 97 ¿Dónde tiende a vivir la población con un alto nivel de educación?
 100 ¿Son las ciudades lugares saludables para vivir?
 100 Variaciones en la esperanza de vida
 101 Desafíos ambientales - La calidad del aire
 101 Transporte urbano
 103 Variedad en las condiciones de la vida urbana

105 **CAPÍTULO 5**
GOBERNANDO CIUDADES

- 107 ¿Hacia una clasificación del poder de las ciudades?
 107 El tamaño importa
 108 Las ciudades no son todas iguales
 110 Cuestión de dinero
 111 La clave de las diferencias: la responsabilidad local
 113 El margen de maniobra de los gobiernos de las ciudades

115 **ANEXO**
LAS CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN: SÍNTESIS

- 116 Perfiles de la morfología de las ciudades de Castilla y León: aproximación general
 118 Ávila
 124 Burgos
 130 Aranda de Duero
 136 Miranda de Ebro
 142 León
 148 San Andrés del Rabanedo
 154 Ponferrada
 160 Palencia
 166 Salamanca
 172 Segovia
 178 Soria
 184 Valladolid
 180 Laguna de Duero
 186 Medina del Campo
 202 Zamora

ANEXO. LAS CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN: SÍNTESIS

PERFILES DE LA MORFOLOGÍA DE LAS CIUDADES DE CASTILLA Y LEÓN: APROXIMACIÓN GENERAL

Es posible un diagnóstico sintético y general sobre las ciudades y villas de Castilla y León, basándonos en el estudio de su morfología, y aplicado sobre una realidad urbana que, más allá de singularidades y diferencias, mantiene unas características generales. Son éstas las que abordamos a continuación sobre las ciudades principales de la Comunidad Autónoma, una a una, aunque de manera sintética.

Entre las ciudades principales –núcleos mayores de 20.000 habitantes y objeto primario de análisis de este informe– destacan sin duda alguna las Capitales de Provincia. A ellas se le suman: Ponferrada, Miranda de Ebro y Aranda de Duero, todas ellas con un claro perfil industrial; dos municipios satélites de Valladolid y León, que son San Andrés del Rabanedo y Laguna de Duero, respectivamente, y Medina del Campo, ciudad histórica de la provincia de Valladolid.

Entre el resto de los centros urbanos sólo Benavente –con 19.093 habitantes en 2008, y con un incremento en los últimos 15 años de casi el 19%– parece estar cerca de incorporarse a esta lista. Otros centros urbanos tradicionales, como Béjar, Ciudad Rodrigo o Astorga están en los 15.000 habitantes o se alejan de esta cifra. Sólo algunos municipios del entorno inmediato de las capitales más pobladas, como Villaquilambre en León (4.000 habitantes en 1981 y casi 16.000 en 2008), Santa Marta de Tormes en Salamanca (2.564 habitantes en 1981 y más de 14.000 en 2008) o Arroyo de la Encomienda (787 habitantes en 1981 y unos 10.872 en el Padrón de 2008), se han caracterizado por su pujanza demográfica, por los fenómenos que ya hemos descrito.



Plano de Salamanca y sus alrededores. Juan Marcelino de Sagarrzuzaga, 1884
[Fuente: Servicio Cartográfico del Ejército, nº 373]

Las características morfológicas de las ciudades, sobre todo de las capitales de provincia y ciudades de cierto tamaño, como Ponferrada, presentan ciertas analogías consecuencia de una serie de procesos de transformación en el tiempo más o menos familiares.

Efectivamente, en todas ellas contamos con importantes cascos históricos –tres de ellos inscritos por sus valores en las listas de Patrimonio Mundial de la UNESCO– en cada caso con sus singularidades derivadas de la historia local y de la adaptación a sus



respectivos enclaves –relieve, ríos... Sólo León cuenta con un "ensanche de población" decimonónico relevante, levantado tardíamente, ya en el siglo XX. El resto de las ciudades crecen en pequeños micro-ensanches, como Zamora y Burgos; crecen primero hacia adentro como Salamanca y Valladolid; o simplemente apenas crecen en el siglo XIX y principios del XX, como Segovia, de gran complejidad en su morfología histórica, Ávila, Palencia o Soria.

El siglo XIX está marcado por transformaciones profundas a lo largo del último tercio, sobre todo por reformas interiores y mejoras, destinadas a transformar el tejido edificado, de introducción de nuevas infraestructuras urbanas (arbolado, agua, saneamiento) y de grandes equipamientos (llegada del ferrocarril, surgimiento de industrias urbanas y aparición de la primera periferia obrera). Son fenómenos que se prolongan durante los primeros años del siglo XX.

Un crecimiento urbano sin precedentes se activa sin embargo a lo largo de la posguerra, consecuencia del éxodo del campo a la ciudad, que beneficia sobremanera a las capitales provinciales y del tardío desarrollo industrial, sobre todo en Valladolid, Burgos y Ponferrada. La industria pronto quedará orientada por las actuaciones mediante polígonos industriales, ya que en pocos casos contamos con industrias autónomas –como Michelin o Renault en Valladolid, fundiciones Roldán en Ponferrada, etc. Al espacio industrial propio de los corredores de entrada y salida de las ciudades, formados por talleres y almacenes, se les suma en cada ciudad el sistema de polígonos industriales, siempre dotados de bastante autonomía. Es también singular el espacio residencial en su fragmentación histórica, hecho a saltos tanto por la iniciativa pública en la posguerra como a partir de la transición, cuando se consolida la construcción de nuevos barrios mediante planes parciales. El resultado es un tejido urbano profundamente heterogéneo.

Es en estos momentos cuando se configuran los espacios hoy sujetos a estrategias de rehabilitación, que nos permite recordar el proceso de construcción de la ciudad residencial discontinua. En primer lugar y a partir de 1945 surgen los grandes conjuntos de vivienda pública promovidos por el franquismo, también en algunos casos por empresas industriales y patronatos locales. La estabilización económica de 1959 trae consigo el abandono de la asignación masiva de recursos públicos a la promoción directa de vivienda social con la aparición y desarrollo de la vivienda subvencionada –lo que será la VPO–, imprescindible para comprender la creación de la máquina inmobiliaria española –una verdadera "growth machine" en las ciudades. Los primeros barrios de vivienda subvencionada carecen de referencias urbanísticas estables y se realizan con grandes déficit dotacionales. Son barrios que hoy exigen una acción pública decidida. Sin embargo a partir de los sesenta también surge la acción del INUR, estrategia pública de habilitación de suelo y asociada a grandes proyectos de urbanización, sometidos a vicisitudes diversas. Es el caso de La Huerta del Rey, de Eras de Renuera, de Nueva Segovia, etc. En cada una de nuestras ciudades encontramos episodios, siempre fragmentarios y discontinuos, vinculados a alguna de estas estrategias de vivienda social. Los planes generales han consolidado estos procesos mediante el relleno sistemático de los vacíos intermedios.

Este importante y variado grupo de fenómenos convive con la aparición, desde los primeros momentos de la posguerra, de barrios definidos por simples parcelaciones y construidos por sus habitantes, ya sea el Barrio España o Pizarrales. Son barrios, denominados en ocasiones marginales, que a partir de 1979, con los primeros Ayuntamientos democráticos, reciben una singular atención urbanística y que en su mayoría se encuentran hoy profundamente renovados. En su conjunto estos dos grandes grupos de fenómenos urbanos constituyen lo que podemos denominar como la "primera periferia" urbana, marcada por su heterogeneidad y, a la vez, por grandes analogías y semejanzas, son los barrios urbanos con espacios residenciales deteriorados y que hoy planteamos rehabilitar.

Esta ciudad, caracterizada por el centro de origen histórico y su periferia, poblada de industrias y barrios obreros dispares, es la que a partir de 1979, tras las primeras elecciones municipales democráticas, acelera su crecimiento dirigido por una nueva generación de Planes Urbanísticos, primero contenidos y luego expansivos, a la vez que se produce una profunda reforma del espacio construido. La mejora sistemática de la ciudad y de sus infraestructuras convive con su expansión, hoy detenida bruscamente.

ÁVILA

Ávila, ciudad histórica enclavada en un hermoso paisaje de media montaña, con un papel dominante en una amplia comarca de perfil rural, permanece fiel a su noble historia. La ciudad, marcada físicamente por las murallas y culturalmente por la tradición mística de Santa Teresa y San Juan, es hoy un centro de servicios atento a su cercanía con el espacio metropolitano de Madrid. El perfil turístico y el énfasis en la actividad cultural son características claras de una ciudad que aspira a multiplicar el número de visitantes y a garantizar la puesta en valor de su riqueza paisajística.

Ávila es Conjunto Histórico-Artístico nacional desde 1884, está incluida en la lista del Patrimonio de la Humanidad de la Unesco desde 1985 y desde el 2005 forma parte de la Red de Juderías Españolas. La mayor parte del "patrimonio turístico" de la ciudad se encuentra en el Centro Histórico. La expansión de la ciudad permanece detenida hacia el Oeste y al otro lado del Adaja, allí donde la conservación de los espacios tradicionalmente abiertos garantiza la contemplación de las murallas, y permite una perspectiva necesaria para conservar la valiosa identidad de la ciudad amurallada. Con ello, la dinámica urbanística del centro se ha caracterizado en los últimos años por el desplazamiento de la actividad hacia el Este, hacia el ferrocarril primero y sobre la carretera de Madrid después, abandonando paulatinamente el recinto amurallado. Esta situación urbana condiciona la zona monumental y turística de Ávila, las actividades económicas ligadas al turismo, que buscan el rectángulo definido por la muralla.

Una red de equipamientos ubicados en la primera periferia, grandes conjuntos autónomos discontinuos, en algunos casos mal conectados con el viario principal, caracterizados por su privacidad y aislamiento, dificulta la interacción del centro con los nuevos barrios residenciales, construidos mediante planes parciales autónomos. Estas amplias bandas de equipamientos de escala urbana, públicos y privados (cauce del río Chico, plaza de Toros, Estadio, colegios y residencias...) generan una patente discontinuidad urbana, aislando las sucesivas coronas de expansión residencial hacia el sur de la ciudad. La fortaleza funcional y representativa del conjunto urbano tradicional sigue manifestándose sin contrapeso factible desde los nuevos barrios, donde cada pieza urbana se ha planteado, en cada caso, desde su lógica específica. De hecho son los monumentos y espacios históricos periféricos junto a algunas grandes instalaciones los únicos que cualifican la periferia.

De igual manera, la "centralidad" del Centro Histórico está generando procesos de sustitución del caserío tradicional, a causa de la apropiación de parte del patrimonio edificado de calidad para nuevos residentes y equipamientos relacionados, sobre todo, con la Administración, la Cultura y el Turismo.

El crecimiento a lo largo de la Carretera de Madrid, en dirección hacia la primera gran instalación de Ávila, la Academia de Policía, genera un desarrollo de gran importancia hacia el Este.



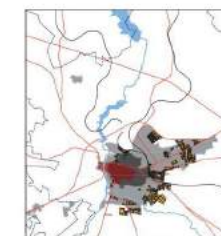
ÁVILA
Centro de Visitantes

Código INE: 05019
Superficie: 231 km²
Población 2008: 56.144 hab
Densidad 2008: 233 hab/km²
Altitud núcleo principal:
1.131 m (SIE JCyL)



Mapa geográfico
#1.225.300
[Fuente: elaboración IUI] 2009

- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipal de Ávila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007
[Fuente: elaboración IUI]

- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana, Ortofoto
#1.50.030
[Fuente: Junta Castilla y León - P.V.O.A.] 2007

RENTA Y MODELO ECONÓMICO

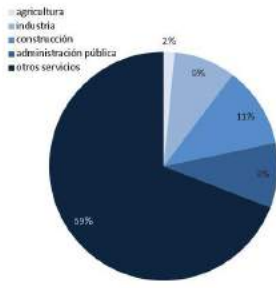
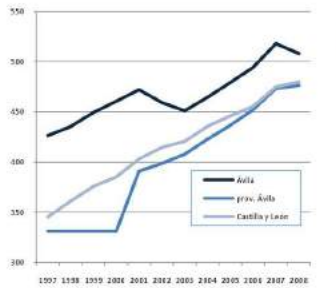
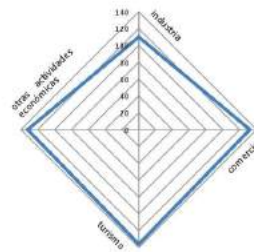
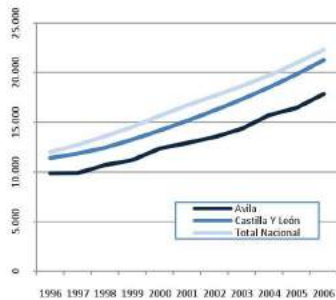
Fig. Evolución del PIB per cápita provincial, 1995-2006
[Fuente: IIE, Contabilidad regional de España]

Fig. Índice de actividades económicas, 2008
[Fuente: La Caixa, Anuario económico de España 2008]

PERFILES ECONÓMICOS

Fig. Vehículos por cada 1.000 habitantes, 1997-2006
[Fuente: Dirección General de Tráfico]

Fig. Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos, 2008
[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



**Comentario sintético de la Auditoría Urbana
ÁVILA
VISITORS CENTRE - CENTRO DE VISITANTES**

Con una dinámica demográfica positiva y ligeramente superior a la media regional en los últimos años, Ávila se caracteriza por una población de perfil autóctono moderado por la incidencia relativa de población inmigrante reciente. La economía local se caracteriza por la condición de capital provincial del municipio, con mayor porcentaje de empleo en el sector servicios y con una relevancia crítica del sector construcción, hoy cuestionado, evidente tanto por el número de afiliados a la Seguridad Social en 2008 al sector como por el incremento en la producción de viviendas a partir de 2000. Sorprende en una ciudad histórica y Patrimonio Mundial la escasa incidencia de la rehabilitación en el sector residencial. El perfil económico de la ciudad, con un sector industrial sin tamaño, está volcado en su potencial turístico y en sectores de servicios asociados al mismo: Ávila responde con claridad a las condiciones del modelo denominado "Visitors Centre".

BURGOS

Burgos es sin duda alguna un relevante centro urbano localizado estratégicamente en la confluencia de la A-62 y la A-1, y que ha crecido en los últimos años más que la provincia en su conjunto. Sus funciones a escala provincial, como cabecera de servicios públicos y privados, son claras y están reforzadas por la falta de otras grandes poblaciones en su entorno. El papel de Burgos en los sistemas territoriales peninsular y regional está condicionado por su posición de puerta de entrada hacia la Meseta y el Sur peninsular desde el Norte de Europa, punto de articulación del nudo vasco del Arco Atlántico con las regiones de la diagonal interior que enlazan el centro de Francia con Portugal.

Burgos es una de las ciudades más dinámicas de Castilla y León, segundo centro industrial de la Comunidad, caracterizado por un rico tejido de empresas de diferentes perfiles y tamaños. Pero es también una Ciudad histórica descrita por Lacarra como dos ciudades, la ciudad mercantil y la hospitalaria, vinculada al Camino. En Burgos confluyen tres sistemas patrimoniales incluidos en la lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO, su valiosa Catedral, el Camino de Santiago –de extraordinaria relevancia a su paso por la ciudad– y el yacimiento de Atapuerca, espacio completado con el Museo de la Evolución Humana. Todo esto, junto al Monasterio de Santa María la Real de las Huelgas y la Cartuja de Santa María de Miraflores, marcan un gran atractivo para el turismo cultural, tanto a nivel nacional como internacional.

El Burgos histórico transcurre a lo largo del río Arlanzón, que ha dirigido y estructurado el crecimiento urbano, muy definido en sus tiempos y formas. Hoy, el Burgos moderno se manifiesta en el importante esfuerzo de infraestructuras realizado: nuevas rondas viarias y desvío ferroviario, con la nueva estación. Esfuerzo que se completa con el proyecto de bulvar urbano en el tramo de vías férreas eliminado. Son diferentes facetas de una ciudad que parece afrontar el futuro con un proyecto más o menos definido, en el que surgen nuevos espacios para actividades logísticas y económicas, incluidas no sólo la industria, sino también los espacios para la investigación y la innovación. La futura conexión ferroviaria de Alta Velocidad, las mejoras en las instalaciones aeroportuarias de Villafraía, la creación del Centro de Actividades Económicas y del Parque Tecnológico, son componentes de este proyecto que combina economía y cultura, apoyándose en las nuevas infraestructuras.

A su condición de capital provincial y a su posición entre territorios diversos, Burgos añade una capacidad relevante de establecer vínculos con espacios de su entorno. Con un alfoz propiamente rural, la ciudad de Burgos disfruta de una relación privilegiada con Santander, Bilbao, Vitoria, Logroño y Pamplona, además del resto de ciudades de Castilla y León, relación que puede ser clave en el futuro de su economía, más allá de las dificultades en las que la ciudad, como otras, está hoy inmersa. La capacidad para desarrollar un proyecto de ciudad coherente, bien liderado desde la sociedad local, es básico para dotar a Burgos de un gran potencial de adaptación al cambio y consolidar un espacio urbano con gran calidad de vida.



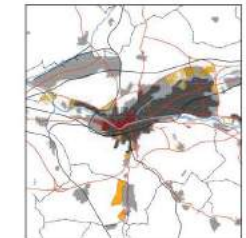
**BURGOS
Polo en Transformación**

Código INE: 09059
Superficie: 107 km²
Población 2008: 177.879 hab
Densidad 2008: 1.626 hab/km²
Altitud núcleo principal: 929 m (SIE JCyL)



Mapa geográfico
#1.225.300
[Fuente: elaboración IULI 2009]

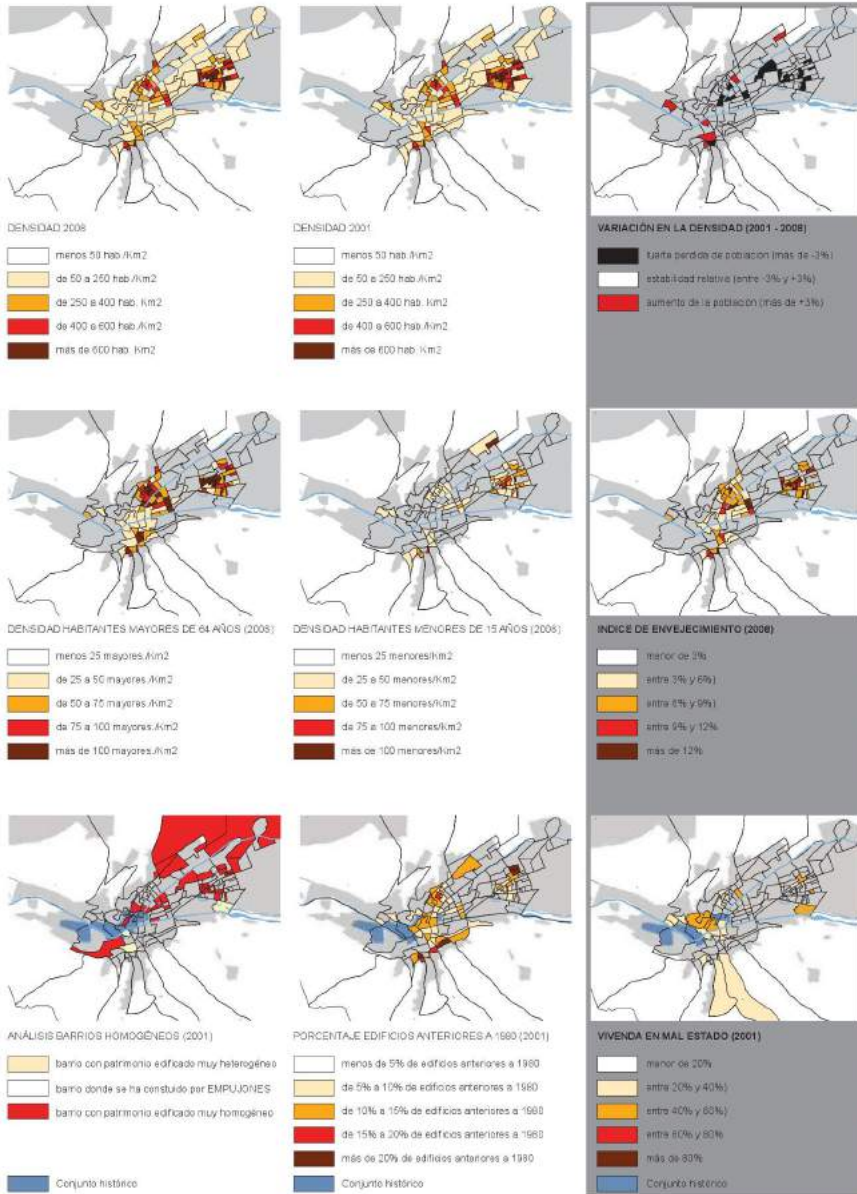
- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipal de Ávila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007
[Fuente: elaboración IULI]

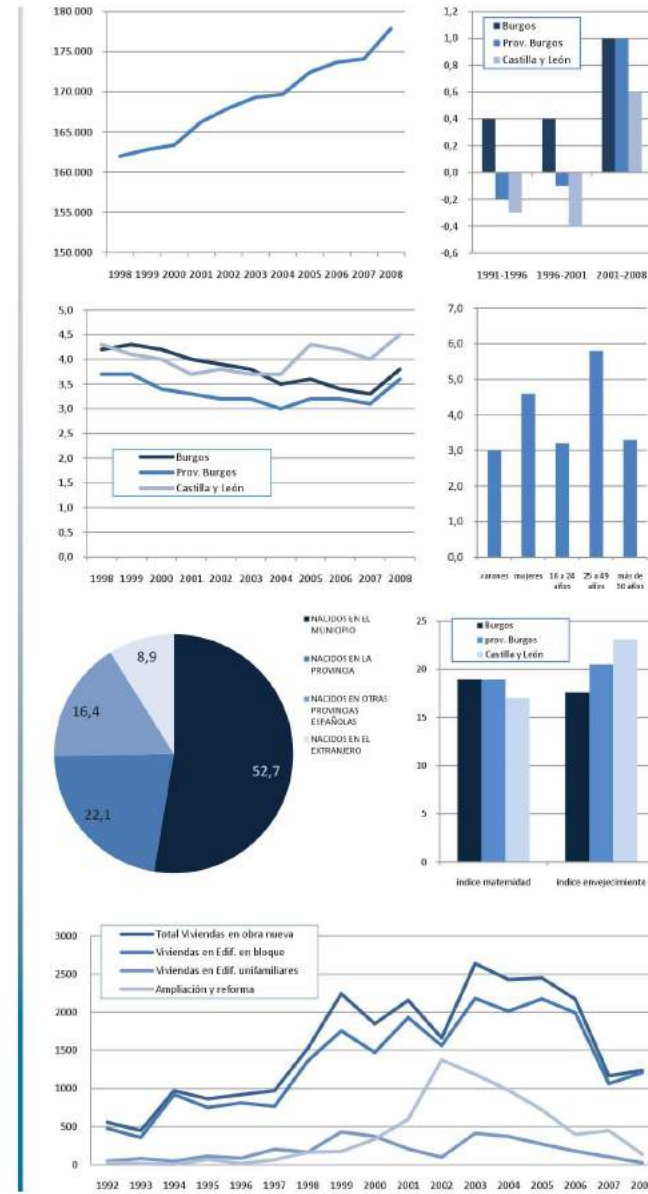
- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana, Ortofoto
#1.50.000
[Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A. 2007]



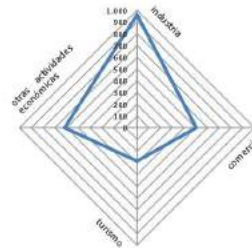
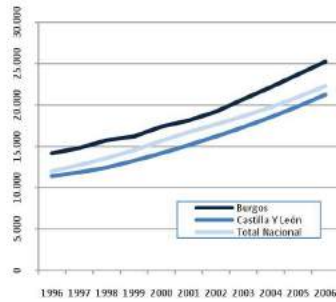
BURGOS Estructura urbana. Análisis estadístico por distritos censales

11/15/2008 IULI - Instituto Universitario de Estudios de la Historia del Arte (IEHA)



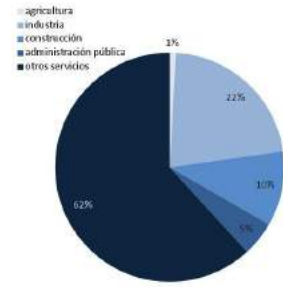
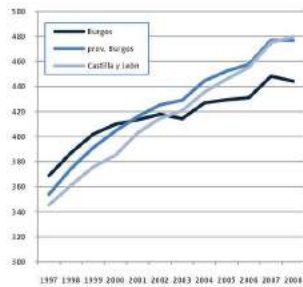
RENDA Y MODELO ECONÓMICO

liza: Evolución del PIB per cápita provincial, 1995-2006 [Fuente: IIE, Contabilidad regional de España]
 der: Índice de actividades económicas, 2006 [Fuente: La Caixa, Anuario económico de España 2008]



PERFILES ECONÓMICOS

liza: Vehículos por cada 1.000 habitantes, 1997-2006 [Fuente: Dirección General de Tráfico]
 der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos, 2008 [Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana BURGOS TRANSFORMATION POLE - POLO EN TRANSFORMACIÓN

Frente a las pérdidas de población que se han producido en la región entre 1991 y 2001, el municipio de Burgos ha tenido un saldo demográfico positivo, mantenido también en los últimos años, en los que toda la Comunidad ha iniciado una recuperación sostenida. La ciudad ha captado población del ámbito circundante, sobre todo de la propia provincia, aunque destaca también el porcentaje de nacidos en el extranjero residentes en el municipio, atraídos por las posibilidades laborales que el municipio ofrece, con un porcentaje de desempleados más de un punto por debajo de la media de la Comunidad. A esta dinámica demográfica positiva contribuye también un índice de natalidad superior a la media de la región, y un índice de envejecimiento casi 10 puntos inferior.

Aunque en la economía de Burgos destaca claramente la industria, de las más desarrolladas de toda la Comunidad Autónoma –la provincia tiene un PIB per cápita superior a la media nacional–, destacan altos índices en otras actividades, sobre todo en comercio, con un importante y en parte ya aprovechado potencial turístico. Son factores que hacen de Burgos un claro ejemplo de "Transformation Pole", un polo en transformación caracterizado también por el enorme esfuerzo de infraestructuras, de rehabilitación, etc, que la ciudad está llevando a cabo.

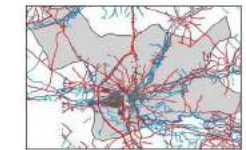
ARANDA DE DUERO

Con poco más de 32.000 habitantes, Aranda de Duero es hoy una pequeña ciudad industrial muy consolidada. Consecuencia de una sólida acción de descentralización productiva, el polígono industrial de Allenduedero es hoy un espacio consolidado, con grandes instalaciones, como Pascual, Glaxo o Michelin. Ello convive con el potencial de Aranda como centro turístico, con una atractiva oferta gastronómica y su pertenencia a la "Ribera del Duero", a lo que debe añadirse la mejora del espacio urbano tradicional. La Aranda actual es heredera de una larga tradición industrial que se remonta a finales del siglo XIX y principios del XX, centrada en sectores agroalimentarios como harineras y azucareras, aunque la verdadera transformación tiene lugar en las últimas décadas con la implantación del Polígono. A esta tradición la villa del Duero, ciudad arraigada en su origen sobre el encuentro de sus ríos, añade hoy la diversidad de una ciudad pequeña pero vigorosa y compleja, con una amplia oferta de servicios, atenta a un futuro que descansa en la solidez de las empresas allí establecidas.

Aranda se caracteriza por una posición de ventaja proximidad a Madrid y por la calidad de sus infraestructuras. El desarrollo del "corredor del Duero" y la futura interacción tanto hacia Portugal como hacia el "corredor del Ebro" incrementarán su potencial como núcleo industrial y logístico. Efectivamente, Aranda es un lugar de paso entre el norte y el centro de España, con una importante red de carreteras que lo atraviesan, destacando las nacionales Madrid-Irún, Zaragoza a Portugal por Zamora y las comarcales a Segovia, Palencia, y la autovía Madrid-Burgos. Estos ejes básicos de la red de infraestructura nacional, fortalecen su carácter de centro comarcal, haciendo más accesibles sus equipamientos y servicios y su mercado de trabajo. La carretera Madrid-Irún (o Nacional I) en un primer momento atravesaba el núcleo y bordeaba el Casco Antiguo. Posteriormente se hizo una derivación de la misma, rodeando la villa por el oeste. Estas dos vías urbanas son los ejes fundamentales del crecimiento de Aranda, definiendo tanto los barrios residenciales como el espacio industrial. La A1 rodea el núcleo urbano por el oeste, dando nuevo acceso al polígono industrial. Otro elemento determinante en la villa de Aranda es el ferrocarril. Ahí se juntan las líneas de Madrid-Burgos y la antigua vía férrea de Ariza, delimitando también el ensanche sur de la ciudad. Con diversos proyectos en marcha, como el que promueve la Junta en el sector denominado "Centro Cívico", la ciudad de Aranda está inmersa en un relevante proceso de mejoras urbanas.

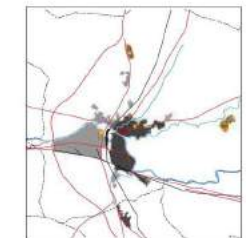
ARANDA DE DUERO Centro Industrial Moderno / Pequeño

Código INE: 09018
Superficie: 127,28 km²
Población 2008: 32.460 hab
Densidad 2008: 255 hab/km²
Altitud núcleo principal: 797 m (SIE JCyL)



Mapa geográfico
 #1.225.300
 [Fuente: elaboración IUG] 2008

- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipal de Aranda



Mapa crecimiento urbano 2001-2007
 [Fuente: elaboración IUG]

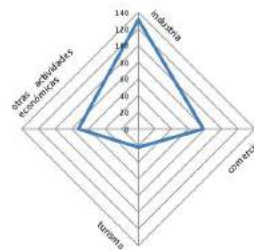
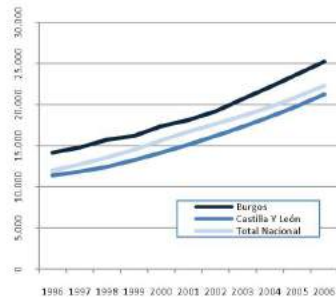
- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación



Estructura urbana, Ortofoto
 #1.60.000
 [Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007

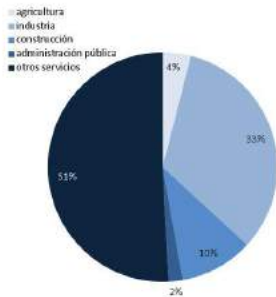
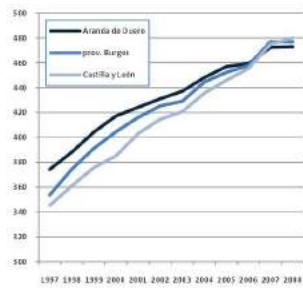
RENDA Y MODELO ECONÓMICO

Fig. Evolución del PIB per cápita provincial, 1995-2006
[Fuente: IIE, Contabilidad regional de España]
def. Índice de actividades económicas, 2006
[Fuente: La Caixa, Anuario económico de España 2006]



PERFILES ECONÓMICOS

Fig. Vehículos por cada 1.000 habitantes, 1997-2006
[Fuente: Dirección General de Tráfico]
def. Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos, 2006
[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana

**ARANDA DE DUERO
MODERN / LITTLE / INDUSTRIAL CENTRE - CENTRO INDUSTRIAL
MODERNO / PEQUEÑO**

Aranda de Duero es claramente una ciudad industrial. Aunque este índice es inferior al de otras ciudades mucho mayores, como Valladolid o Burgos, el 33% de sus afiliados a la Seguridad Social lo están en este sector, porcentaje muy superior a la mayor parte de las ciudades de Castilla y León, que contribuye claramente en el alto PIB per cápita de la provincia de Burgos.

Su población está hoy en claro crecimiento –gracias a un alto índice de maternidad y a un bajo índice de envejecimiento, significativamente inferior al de la región– y ha conseguido recuperarse ya de la pérdida de habitantes sufrida a principios de los '90, gracias en gran parte al alto número de inmigrantes, tanto extranjeros como de otras provincias españolas, residentes hoy en día en Aranda, atraídos por su industria y su comercio y favorecidos por unas excelentes comunicaciones.

Con ello, Aranda de Duero se encuadra bien en la categoría de "Modern Industrial Centre", a la que añadiremos el calificativo de "Little" por su tamaño. Además, aunque la ciudad cuenta con el potencial turístico de su enclave de la "Ribera del Duero".

MIRANDA DE EBRO

El territorio municipal, en la frontera Norte de Castilla y León, de Miranda se configura siguiendo el curso del Ebro que delimita una parte importante de sus espacios y de sus límites. Este eje vertebrador recorre el término en dirección noroeste-sureste, segregando la parte noreste del municipio que se adentra en el País Vasco y sobre la que se enclava la mayor parte de la ciudad. En la margen derecha del Ebro se sitúan la mayoría de los núcleos menores de población, de carácter rural, a excepción de dos de ellos (Arce y Bayas). Se configura así un sistema complejo de núcleos y la estructura urbana del término municipal sobre el Ebro. No hay que olvidar que Medina se encuentra en un contexto de poblamiento típico del Norte de España, caracterizado por la existencia de varios núcleos de población que forman una red desde la que, históricamente, se explotaba el territorio. Ello predetermina un complejo espacio sobre el que el crecimiento urbano actúa de manera dispar.

Sin duda, la condición esencial de Miranda (más allá de su naturaleza ribereña, ciudad entre dos orillas, barrios de Aquende y Allende, a los lados del puente) es su posición fronteriza y estratégica, posición estrechamente vinculada al Corredor del Ebro, entre Castilla y León, el País Vasco y La Rioja. Los parques logísticos ARASUR e IRCIO –justo en los bordes del Municipio y de la Comunidad– son prueba de ello.

Miranda de Ebro es hoy un relevante centro industrial que se levanta en torno a dicho nodo de comunicaciones. Su historia reciente está vinculada al desarrollo del ferrocarril –primero– y de las grandes rutas de transporte por carretera, más tarde. Tanto la estructura urbana como el crecimiento de la ciudad se definen a partir de las vías de comunicación y de la infraestructura ferroviaria. La estación de ferrocarril marca el eje a partir del cual se desarrolla su ensanche urbano. Igualmente, la ciudad configura su espacio de modernidad en torno a la estación de trenes. Su condición doble de nudo ferroviario y de transporte por carretera (A-1 y AP-68) facilita la instalación de importantes fábricas, como la papelera y la azucarera (con un futuro reinventado), entre otras. Pero no sólo es la industria local, sino la importantísima secuencia de centros de trabajo en su entorno, incluida la Central Nuclear de Garoña, lo que hace que Miranda de Ebro pueda constituirse en un verdadero centro subregional de servicios, consolidado por una población de casi 40.000 habitantes, que marca su relevancia urbana y permite a la ciudad confiar en que su "centralidad territorial" siga siendo una oportunidad en el futuro, rentabilizando de maneras diversas y con proyectos inteligentes su posición estratégica. En este sentido en Miranda conviven industria, comercio y un terciario cada vez más diversificado, donde el sector público debe seguir desempeñando un rol estabilizador y garante de la calidad de vida en la ciudad y en su entorno.

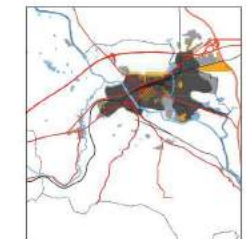


**MIRANDA DE EBRO
Centro Industrial Moderno / Pequeño**

Código INE: 09219
Superficie: 101,33 km²
Población 2008: 39.589 hab
Densidad 2008: 390 hab/km²
Altitud núcleo principal:
471 m (SIE JCyL)



Mapa geográfico
#1.225.300
[Fuente: elaboración IJU] 2009



Mapa crecimiento urbano 2001-2007
[Fuente: elaboración IJU]



Estructura urbana, Ortofoto
#1.50.000
[Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007



MIRANDA DE EBRO Estructura urbana. Análisis morfológico de síntesis

© 148 00011111 - Instituto Universitario de Investigación de 2009



- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferroviaria
- conjunto histórico

- polígonos industriales
- edificios industriales

tema:
Infraestructuras
e: 1:60.000
[Fuente: elaboración IUIJ 2009]

tema:
Áreas productivas y polígonos
industriales
e: 1:60.000
[Fuente: elaboración IUIJ 2009]



DENSIDAD 2008

- menos 50 hab./km²
- de 50 a 250 hab./km²
- de 250 a 400 hab./km²
- de 400 a 600 hab./km²
- más de 600 hab./km²

DENSIDAD 2001

- menos 50 hab./km²
- de 50 a 250 hab./km²
- de 250 a 400 hab./km²
- de 400 a 600 hab./km²
- más de 600 hab./km²



VARIACIÓN EN LA DENSIDAD (2001 - 2008)

- fuerte pérdida de población (más de -3%)
- estabilidad relativa (entre -3% y +3%)
- aumento de la población (más de +3%)



DENSIDAD HABITANTES MAYORES DE 64 AÑOS (2008)

- menos 25 mayores/km²
- de 25 a 50 mayores/km²
- de 50 a 75 mayores/km²
- de 75 a 100 mayores/km²
- más de 100 mayores/km²

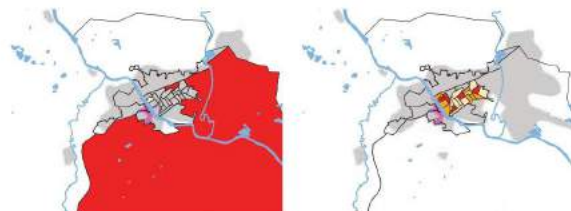
DENSIDAD HABITANTES MENORES DE 15 AÑOS (2008)

- menos 25 menores/km²
- de 25 a 50 menores/km²
- de 50 a 75 menores/km²
- de 75 a 100 menores/km²
- más de 100 menores/km²



ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2008)

- menor de 3%
- entre 3% y 6%
- entre 6% y 9%
- entre 9% y 12%
- más de 12%



ANÁLISIS BARRIOS HOMOGENEOS (2001)

- barrio con patrimonio edificado muy heterogéneo
- barrio donde se ha construido por fases
- barrio con patrimonio edificado muy homogéneo
- conjunto histórico

PORCENTAJE EDIFICIOS ANTERIORES A 1980 (2001)

- menos de 5% de edificios anteriores a 1980
- de 5% a 10% de edificios anteriores a 1980
- de 10% a 15% de edificios anteriores a 1980
- de 15% a 20% de edificios anteriores a 1980
- más de 20% de edificios anteriores a 1980
- conjunto histórico

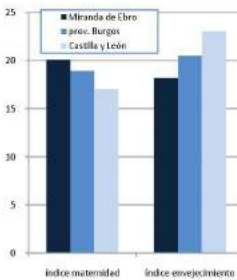
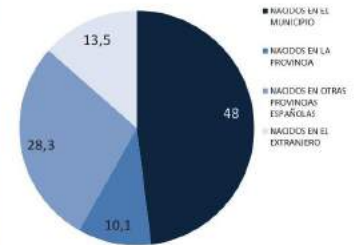
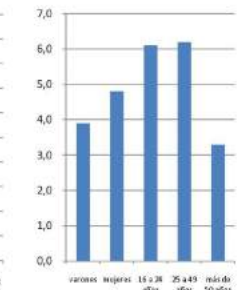
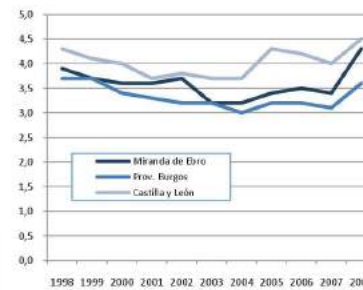
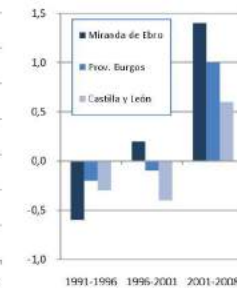
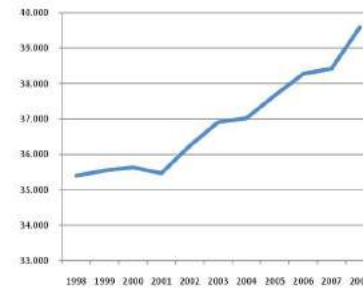


VIVIENDA EN MAL ESTADO (2001)

- menor de 20%
- entre 20% y 40%
- entre 40% y 60%
- entre 60% y 80%
- más de 80%
- conjunto histórico

MIRANDA DE EBRO Estructura urbana. Análisis estadístico por distritos censales

11/15/2008 IULI - Instituto Universitario de Medio Ambiente (IEMA)



EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio, 1998-2008 (Fuente: INE, Censo y padrones de población)
 der: Porcentaje (%) de variación de la población (Fuente: INE, Censo y padrones de población)

DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%), 1998-2008 (Fuente: Ecuyl)
 der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población, 2008 (Fuente: Ecuyl)

ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

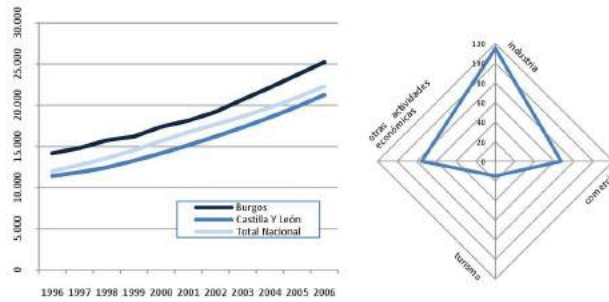
izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento, 2006 (Fuente: INE, Censo y padrones de población)
 der: Índices de natalidad y envejecimiento, 2008 (Fuente: INE, Movimiento natural de la población)

CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda, 1992-2008 (Fuente: Ministerio de Vivienda)

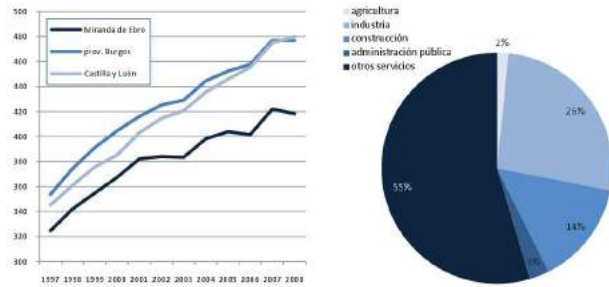
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

Fig. Evolución del PIB per cápita provincial, 1995-2006
 [Fuente: IHE, Contabilidad regional de España]
 def. Índice de actividades económicas, 2006
 [Fuente: La Caixa, Anuario económico de España 2006]



PERFILES ECONÓMICOS

Fig. Vehículos por cada 1.000 habitantes, 1997-2006
 [Fuente: Dirección General de Tráfico]
 def. Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos, 2006
 [Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana

**MIRANDA DE EBRO
 MODERN / LITTLE / INDUSTRIAL CENTRE - CENTRO INDUSTRIAL
 MODERNO / PEQUEÑO**

La posición fronteriza de Miranda de Ebro entre Castilla y León, el País Vasco y La Rioja, y su vinculación con el Corredor del Ebro han favorecido la caracterización industrial de la ciudad, complementada por un sector servicios y un importante sector comercial, derivados de su centralidad regional. Esto se aprecia en sus índices, con preponderancia del industrial, pero acompañado con valores significativos en el ámbito comercial y en otras actividades económicas. Los porcentajes de afiliación a la Seguridad Social, manifiestan un sector servicios similar al de las grandes capitales, con altos valores en industria y construcción.

Estos valores económicos favorables son la base sobre la que se asienta una dinámica demográfica positiva. El crecimiento de la población, muy superior a las medias provincial y regional, viene favorecido por los índices de maternidad, superior a la media regional, y de envejecimiento, inferior en este caso, y por una inmigración alta, que se refleja en los altos porcentajes de residentes en el municipio, tanto de nacidos en el extranjero, como de los provenientes de la propia provincia y de España.

Miranda de Ebro cumple bien las características de la categoría de "Modern / Little / Industrial Centre", una pequeña ciudad industrial en la que no hay que olvidar su papel de centro subregional de servicios, y el potencial de su posición favorable en un entorno amplio.

LEÓN

León, principal ciudad del Norte de la Comunidad Autónoma y al pie de la montaña Cantábrica, es cabecera de una provincia de gran tamaño relativo (15.570 km²) y complejidad. La riqueza y diversidad del territorio provincial conviven con su reciente evolución demográfica, con pérdida de población (583.930 habitantes en 1960, frente a los 500.200, del año 2008) y unas economías locales en constante lucha por consolidar actividades fuertes, sustituyendo las vacantes dejadas por los sectores en crisis (farmacéutico, minero, etc.). El área urbana de la ciudad, el Alfoz de León, con una población que alcanza en 2008 los 203.435 habitantes, ocupa, sobre todo, los municipios de Cuadros, Sariegos, Villaquiambre, Valdefresno, Santovenia de la Valdoncina, Onzonilla, Villaturiel, Chozas de Abajo, San Andrés del Rabanedo y Valverde de la Virgen, además del municipio capital.

León es la única capital de Castilla y León cuya morfología urbana está vinculada a un "ensanche de población" homogéneo. Aunque tardó, este "ensanche" da cuenta del vigor económico de la ciudad en la primera mitad del siglo XX: una ciudad de perfil burgués que fue posible gracias al sustrato de una economía local no sólo burocrática, sino también industrial y terrateniente. Hoy León sigue siendo una ciudad vigorosa con facetas complementarias: centro de servicios, una sólida Universidad, su potencial cultural y turístico, asociado tanto a su monumentalidad como a su arraigo en el Camino de Santiago... A ello hay que sumarle un perfil comercial consolidado y un sistema de equipamientos cada vez más moderno y eficiente, a la vez que la ciudad no renuncia a mantener su pulso industrial. León cuenta hoy con proyectos urbanos atractivos, como el asociado al espacio ferroviario (con un nuevo Palacio de Congresos) y a los centros de I+D en desarrollo. Su alfoz, en ebullición, se caracteriza por municipios cada vez más relevantes, entre los que destaca San Andrés del Rabanedo.

La ciudad de León, anclada en el encuentro del Corredor de la Plata y del Camino de Santiago, puede mirar hacia delante con sólidas expectativas. No obstante, León es la única capital de provincia española de más de 100.000 habitantes que no dispone de conexión directa por autovía con el sistema de grandes ejes de transporte. La disponibilidad por la ciudad de dos vías de estas características es engañosa, ya que si bien ambas tienen su origen en sus inmediaciones, la conexión con los grandes ejes de transporte es costosa. Las previsiones de estructuración territorial apuntan a la recuperación a largo plazo de la funcionalidad del tradicional eje transversal peninsular (carretera N-120), y del eje nort-sur o Ruta de La Plata, complemento del corredor hacia Asturias y hoy estructurado por la AP-66.

La ciudad de León es también un centro de primer orden en el transporte ferroviario, con vías en proceso de modernización y con herencias del pasado minero de la provincia. Las propuestas de estructuración territorial del sistema ferroviario nacional mantienen a León como nodo central para las comunicaciones del norte y extremo noroeste peninsular.



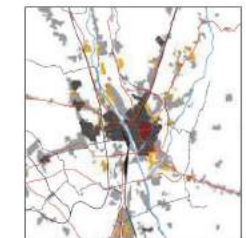
**LEÓN
 Centro Regional de
 Servicios Públicos**

Código INE: 24089
Superficie: 39 km²
Población 2008: 135.119 hab
Densidad 2008: 3.460 hab/km²
**Altitud núcleo principal:
 838 m (SIE JCyL)**



Mapa geográfico
 e:1 225.000
 [Fuente: elaboración IJU] 2009

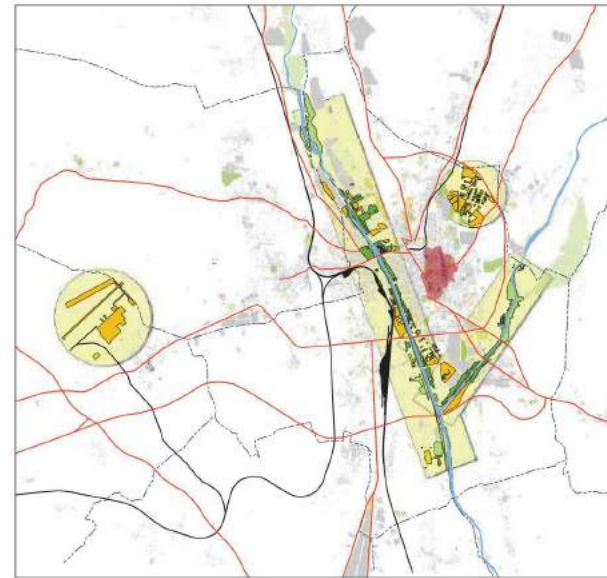
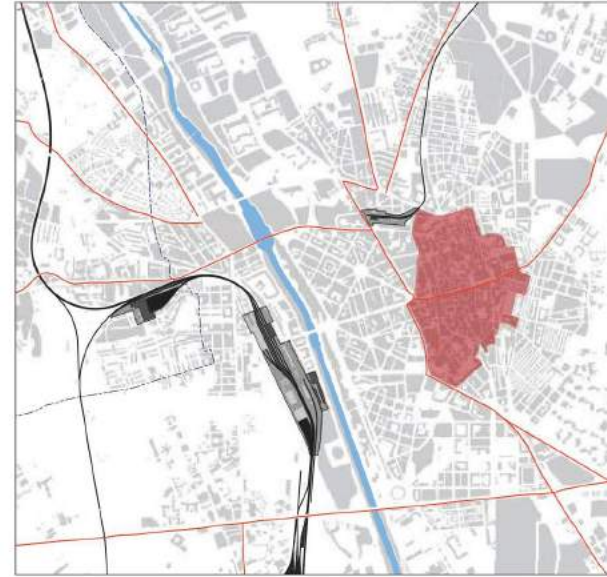
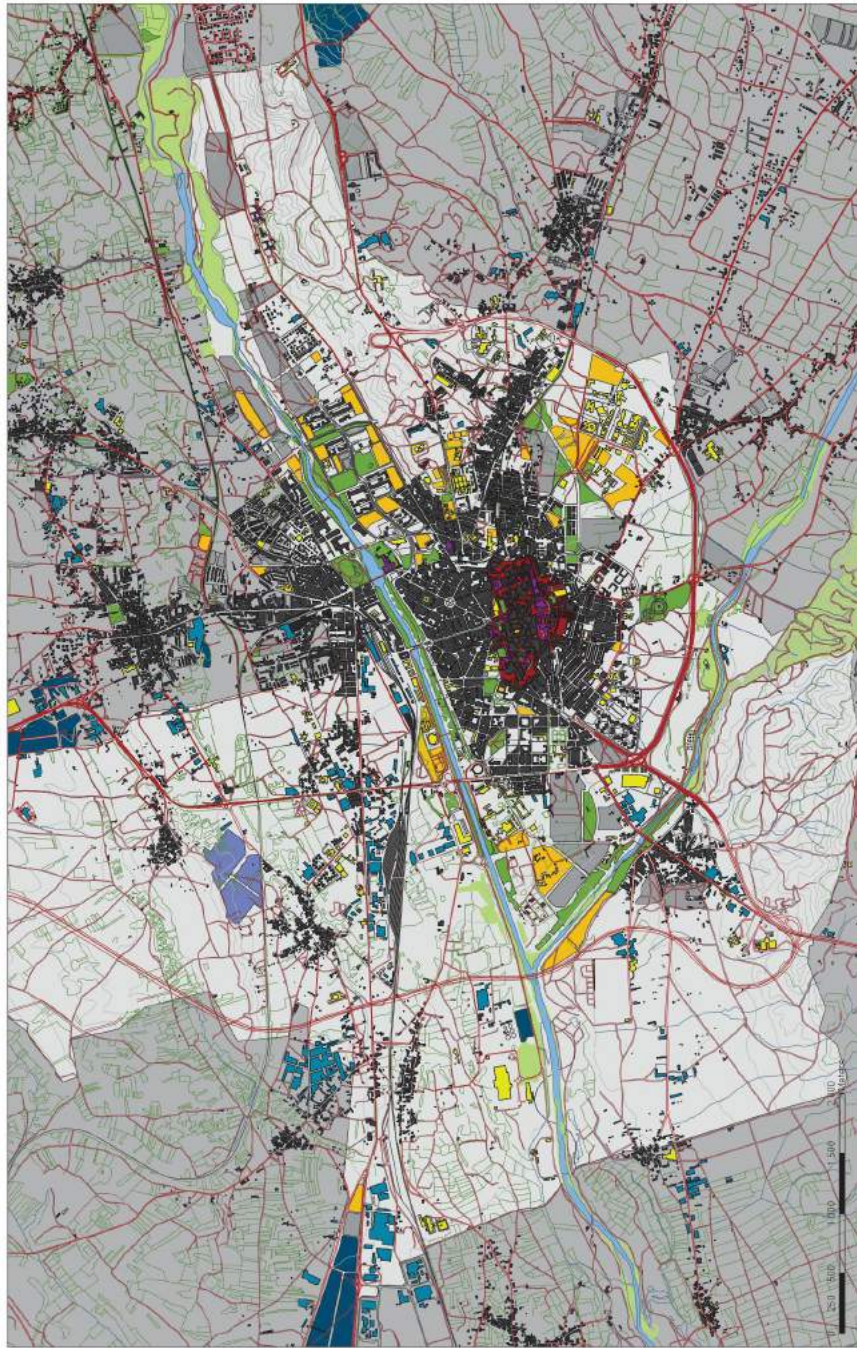
- suelo urbano
- red hierárquica
- infraestructuras viarias
- límite municipal de Avila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007
 [Fuente: elaboración IJU]

- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana, Ortofoto
 e:1 50.000
 [Fuente: Junta Castilla y León - P.N.O.A.] 2007

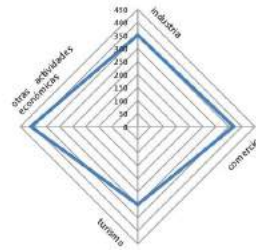
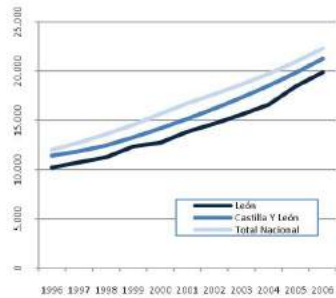


anexo
 Influencia de las infraestructuras en la morfología urbana de León
 e: 1:30.000
 [Fuente: elaboración IULI/2009]

anexo
 Sistemas de equipamientos y verde urbano en el área urbana
 e: 1:100.000
 [Fuente: elaboración IULI/2009]

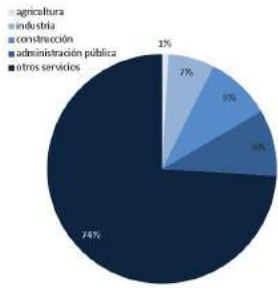
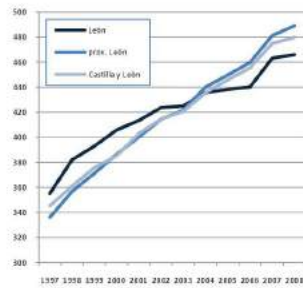
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

liza: Evolución del PIB per cápita provincial, 1995-2006
 [Fuente: IHE, Contabilidad regional de España]
 der: Índice de actividades económicas, 2006
 [Fuente: La Caixa, Anuario económico de España 2008]



PERFILES ECONÓMICOS

liza: Vehículos por cada 1000 habitantes, 1997-2006
 [Fuente: Dirección General de Tráfico]
 der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos, 2008
 [Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana LEÓN
REGIONAL PUBLIC SERVICES CENTRE - CENTRO REGIONAL DE SERVICIOS PÚBLICOS

El municipio de León soporta pérdidas demográficas desde los años '90, aunque ha frenado significativamente este proceso. Su índice de envejecimiento es alto, similar al del conjunto de la Comunidad Autónoma (en general las ciudades, fuera del ámbito rural, lo tienen inferior) y un índice de maternidad bajo, inferior al regional. Ello no ayuda a consolidar la recuperación, sobre todo en un marco territorial de alfoz expansivo. El paro es superior al regional. Sorprende la escasa rehabilitación activada en el parque de viviendas. El porcentaje de residentes nacidos en el municipio, un 42,3%, contrasta frente al alto porcentaje de inmigrantes provenientes de la provincia. Insistimos en que mientras el municipio pierde población, el alfoz los gana —como sucede en San Andrés del Rabanedo o Navatejera—, y el saldo demográfico general del área urbana resulta positivo. Este crecimiento del alfoz en su conjunto explica los índices de actividad económica, en general positivos, reflejo del esfuerzo por consolidar actividades fuertes que sustituyan sectores con problemas. Otro buen dato es el potencial turístico, soportado por índices en crecimiento, fieles al atractivo de la ciudad y a su riqueza histórica y monumental. Los nuevos equipamientos que se están desarrollando en la ciudad, y los ya en funcionamiento, acentúan dicho factor. Destacan los porcentajes de afiliados a la Seguridad Social en el sector servicios, con un 9% en la administración pública. Ello favorece la definición de León como "Regional Public Services Centre", un centro regional de servicios públicos donde no hay que olvidar el peso de una sólida Universidad, cada vez más competitiva.

SAN ANDRÉS DEL RABANEDO

El municipio de San Andrés del Rabanedo se encuentra enclavado en la zona central de la provincia de León, en la comarca de Tierras de León, formando su territorio parte del alfoz de la ciudad de León. Con una población de 30.217 habitantes distribuidos sobre una extensión de 64,84 km², es el tercer municipio más poblado de la provincia tras León y Ponferrada, con una gran complejidad de asentamientos. Complejidad que confluye en la propia ciudad de León, comportándose como un barrio consolidado de la misma.

Efectivamente, San Andrés del Rabanedo es un municipio cuya eclosión urbana reciente está estrechamente asociada a su proximidad con la ciudad de León, en la otra orilla del Bernesga, con su núcleo central poco después de cruzar el Puente de San Marcos, sin "solución de continuidad" con el tejido urbano de la capital. La presencia del ferrocarril y el complejo de vías preexistentes ha condicionado el crecimiento urbano.

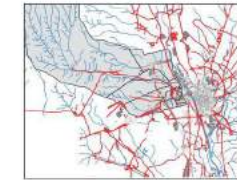
El municipio se caracteriza por un espacio urbano polinuclear, donde destacan el Barrio de Pinilla (donde se produce la continuidad indicada) y los núcleos de San Andrés, Ferral del Bernesga, Villabalter y Trabajo del Camino. Ni siquiera el acceso de la N-120 (León-Astorga) tiene capacidad para estructurar el sistema construido profundamente heterogéneo, a lo que también contribuye el trazado ferroviario.

El perfil de San Andrés del Rabanedo es el de un área residencial, cuya proximidad a León evita su consideración de ciudad satélite o ciudad dormitorio. A ello también contribuye la presencia de actividad industrial-comercial entre la N-120 y la AP-71, hacia Astorga, alrededor de un punto de gran accesibilidad, el cruce de la LE-30 y la Autovía de la Plata (A-66). El desafío que asume San Andrés en los últimos años es el de consolidar su crecimiento reciente con coherencia y plantear un futuro urbanístico más equilibrado y estable.



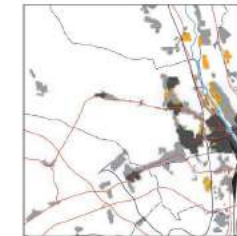
SAN ANDRÉS DEL RABANEDO
Ciudad Satélite

Código INE: 24142
Superficie: 65 km²
Población 2008: 30.217 hab
Densidad 2008: 446 hab./km²
Altitud núcleo principal: 850 m (SIE JCyL)



Mapa geográfico
 e:1.225.000
 [Fuente: elaboración IUG] 2009

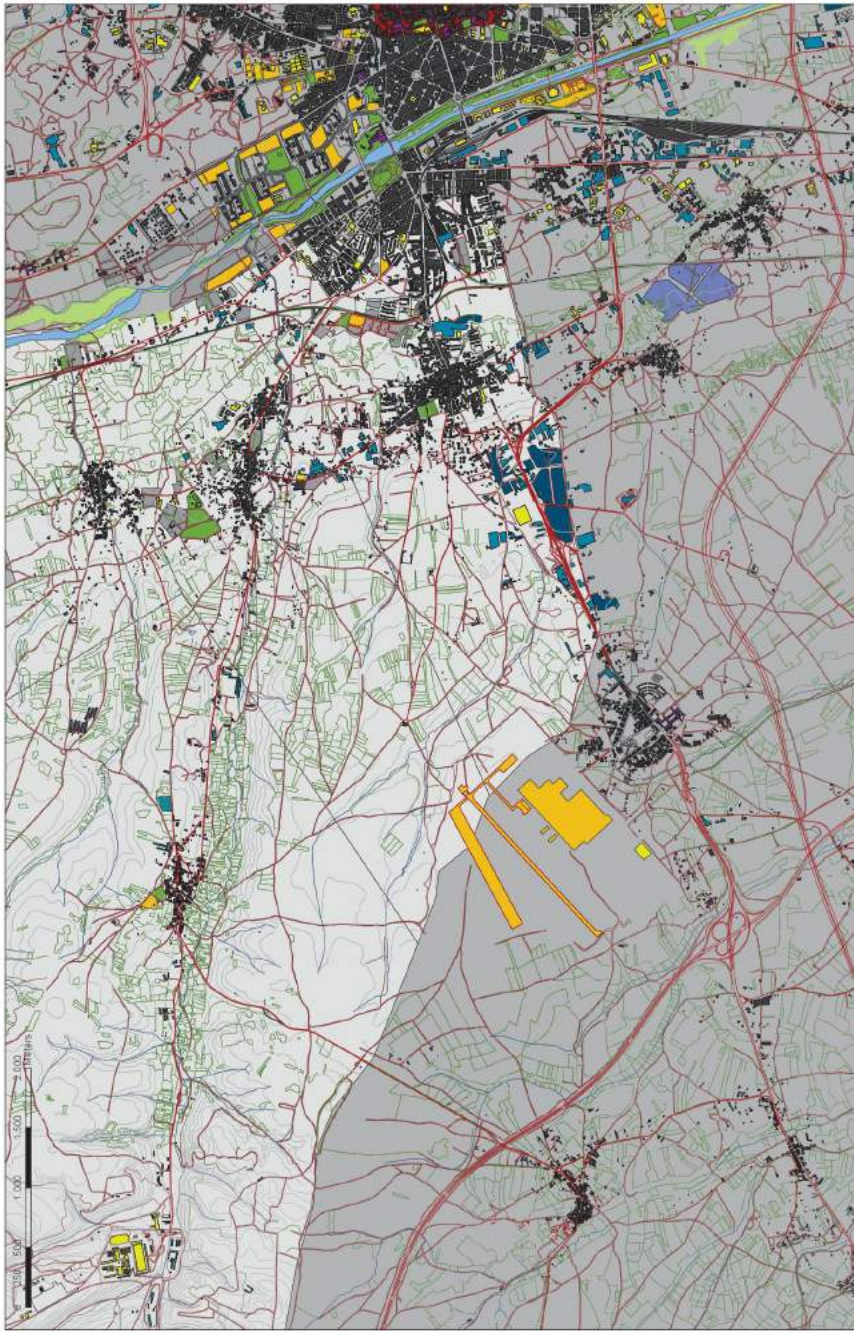
- suelo urbano
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- límite municipio de Avila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007
 [Fuente: elaboración IUG]

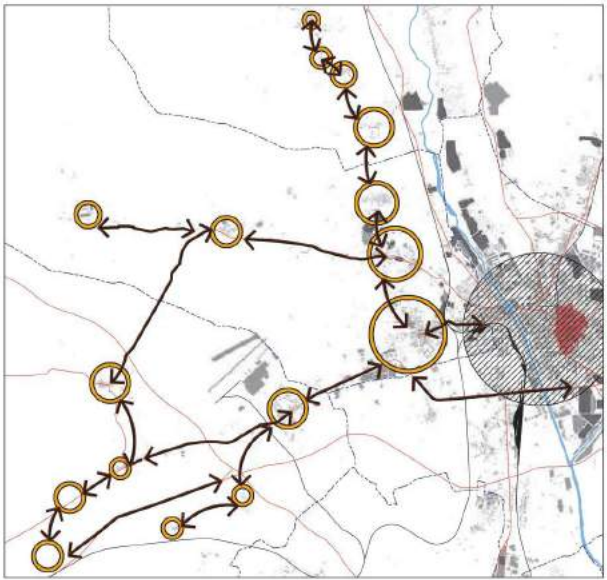
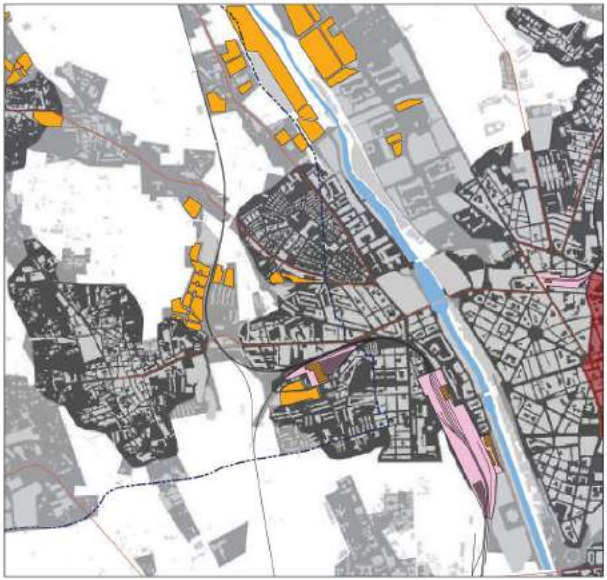
- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana, Ortofoto
 e:1.60.000
 [Fuente: Junta Castilla y León - P.V.O.A.] 2007



SAN ANDRÉS DEL RABANEDO Análisis morfológico de síntesis

© 148 000311 Universidad de Valladolid de Valladolid (2008)



- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferroviaria
- conjunto histórico
- equipamientos
- área estación
- estación

- núcleo central
- núcleos de población
- interacciones

fuente:
Influencia de las infraestructuras
en la morfología urbana
a:1.30.000
[Fuente: elaboración AUCYL 2009]

obra:
Realidad polinuclear
a:1.100.000
[Fuente: elaboración AUCYL 2009]



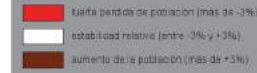
DENSIDAD 2008



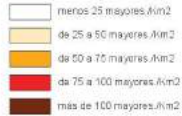
DENSIDAD 2001



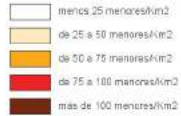
VARIACIÓN EN LA DENSIDAD (2001 - 2008)



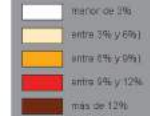
DENSIDAD HABITANTES MAYORES DE 64 AÑOS (2008)



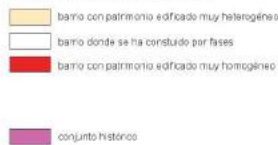
DENSIDAD HABITANTES MENORES DE 15 AÑOS (2008)



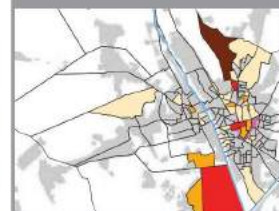
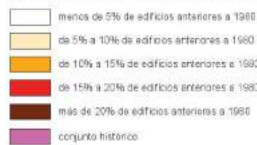
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2008)



ANÁLISIS BARRIOS HOMOGENEOS (2001)



PORCENTAJE EDIFICIOS ANTERIORES A 1980 (2001)

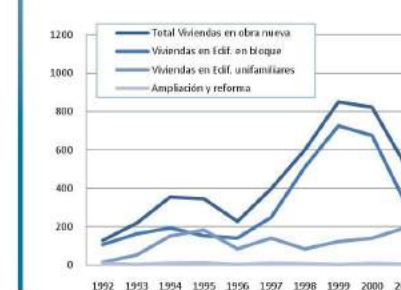
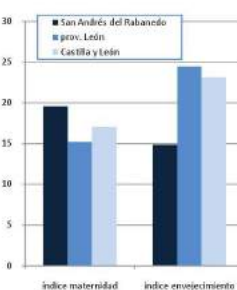
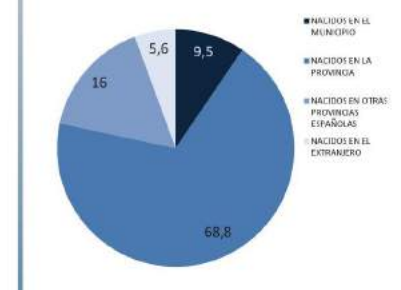
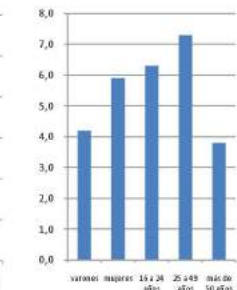
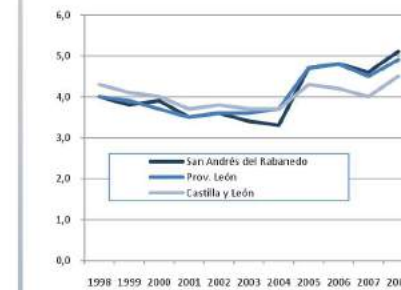
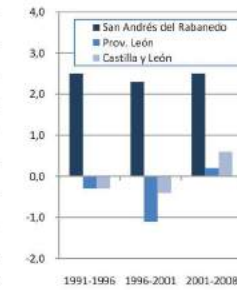
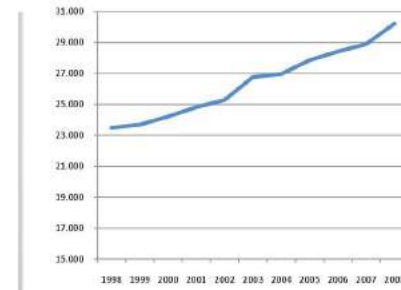


VIVIENDA EN MAL ESTADO (2001)



SAN ANDRÉS DEL RABANEDO Estructura urbana. Análisis estadístico por distritos

11520008 IULI - Instituto Universitario de Estudios de la Vivienda del IREC



EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio, 1998-2008 [Fuente: INE. Censo y padrones de población]
 der: Porcentaje (%) de variación de la población [Fuente: INE. Censo y padrones de población]

DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%), 1998-2008 [Fuente: EGYL]
 der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población, 2008 [Fuente: EGYL]

ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

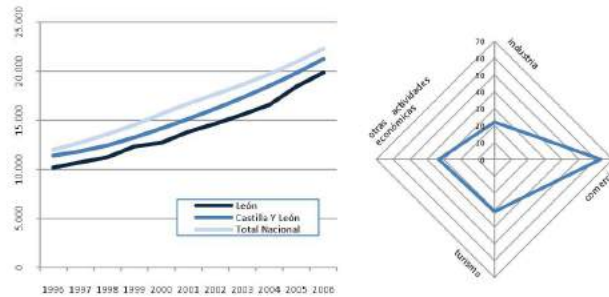
izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento, 2006 [Fuente: INE. Censo y padrones de población]
 der: Índices de natalidad y envejecimiento, 2008 [Fuente: INE. Movimiento natural de la población]

CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda, 1992-2008 [Fuente: Ministerio de Vivienda]

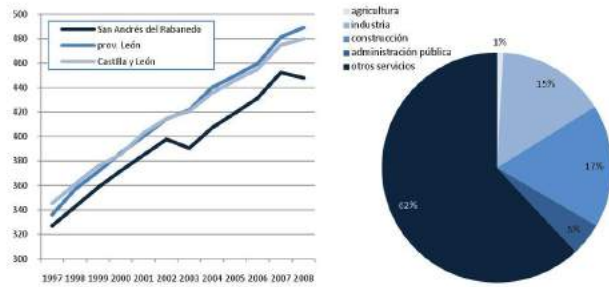
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

liza: Evolución del PIB per cápita provincial, 1995-2006
 [Fuente: IIE, Contabilidad regional de España]
 der: Índice de actividades económicas, 2006
 [Fuente: La Caixa, Anuario económico de España 2008]



PERFILES ECONÓMICOS

liza: Vehículos por cada 1000 habitantes, 1997-2006
 [Fuente: Dirección General de Tráfico]
 der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos, 2006
 [Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



**Comentario sintético de la Auditoría Urbana
 SAN ANDRÉS DEL RABANEDO
 SATELLITE TOWN - CIUDAD SATELITE**

El crecimiento reciente de San Andrés del Rabanedo, el segundo más alto de las ciudades de Castilla y León, está directamente relacionado por su relación con León. No obstante, no todos los núcleos urbanos del municipio de San Andrés han crecido por igual, influyendo en ello su proximidad a la capital y las propias posibilidades de crecimiento, coartadas en algunos casos por los trazados ferroviarios.

Con ello, aunque San Andrés del Rabanedo es un municipio polinuclear, con características muy diferentes, se ha incluido el municipio dentro de la categoría de "Satellite Towns". Más allá de su contigüidad con León –el núcleo de San Andrés comparte el barrio de Pinilla con la capital–, la evolución demográfica es característica de esta tipología: un crecimiento de población muy alto derivado de un alto índice de maternidad, un bajo índice de envejecimiento y una espectacular capacidad de atracción de inmigrantes, con cerca del 70% de la población proveniente del entorno provincial, y con sólo un 9.5% oriundos del municipio. Este aumento en la población va unido a la construcción de nueva vivienda en cantidades muy próximas a las de las ciudades mayores.

Lejos de lo realmente característico de esta tipología, hay una baja relación de vehículos por cada 1000 habitantes, inferior a las medias provincial y regional. Las ciudades satélite están vinculadas a un alto número de desplazamientos en vehículo propio, sobre todo para llegar al lugar de trabajo, pero la cercanía de San Andrés con León, y su alta actividad industrial y comercial –con una tasas de paro cercana a la media provincial– modifican radicalmente este indicador.

PONFERRADA

En el corazón del Bierzo, Ponferrada es una ciudad vigorosa y compleja, de marcado perfil industrial. El pasado minero, asociado hoy casi exclusivamente a la MSP, y las incertidumbres del sector energético –las cercanas centrales de Compostilla–, se mezclan con la vitalidad de un cluster de actividad apoyado en numerosas empresas de tamaño medio y pequeño. El desarrollo urbano reciente –barrio de "La Rosaleta"– está marcado por la voluntad de trabar en su corazón el sistema polinuclear de asentamientos urbanos preexistente. Efectivamente, Ponferrada es un municipio extenso, con más de 30 núcleos de población, algunos de ellos muy valiosos y con gran diversidad, desde los montes de Compludo o el Valle del Silencio hasta las Vegas del Sil. La actividad agropecuaria se mantiene, a veces renovada como en las laderas fértiles de viñedos, y se mezcla complejamente con instalaciones industriales, talleres, espacios residenciales, cursos de agua y espacios arbolados.

Junto a la ciudad templaria y sus ensanches continuos, un tridente de carreteras que parte de la Plaza de Lazurtegui, en el corazón de la Puebla, estructura un complejo tejido urbano, enlazando con los barrios y pueblos del entorno. La antigua Nacional VI, la carretera de Asturias y la carretera de Orense, determinan este abanico de expansión de la ciudad. La N-VI/A-6, que discurre más o menos en paralelo al Camino de Santiago, es el eje central de transporte que da accesibilidad a este territorio y que conecta Ponferrada con Astorga y León al Este y con Galicia al Oeste. Además, la C-631 conecta con Asturias por Villablino, y la cada vez más importante N-536/N-120 conecta con Orense y Portugal. Sin embargo en la comarca hay un tradicional déficit de accesibilidad transversal –perpendicular a la N-VI– y de conectividad interna, haciendo a veces difíciles las conexiones interiores, casi siempre saturadas por el tráfico local. Es importante insistir en que tanto el Bierzo como el propio municipio de Ponferrada son realidades urbanas polinucleares, con poblamiento disperso y una mezcla de usos del suelo muy rica.

El municipio de Ponferrada cuenta con una gran diversidad de instalaciones y polígonos industriales, en algunos casos con accesos ferroviarios y en otros más ligados a la autovía, espacios que conviven con áreas industriales fuera del municipio, de tal forma que puede considerarse la industria en Ponferrada como una realidad funcional, un cluster asociado a una variedad de actividades.

El perfil industrial se complementa con un esfuerzo reciente de introducir mayor diversidad en la actividad económica local. Prueba de ello es el Campus Universitario, el arraigo turístico al Camino de Santiago y los esfuerzos por consolidar en la ciudad un espacio logístico intermodal, habilitando un amplio espacio junto al ferrocarril que permita aprovechar la ventaja de su posición en el corredor de la A-6. El municipio, en su trabajo por dotar de mayor estructura y equilibrio a un espacio urbano tan complejo, ha activado diferentes proyectos complementarios, buscando colmatar vacíos y mejorar los servicios locales.



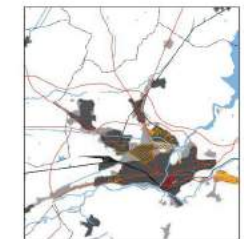
**PONFERRADA
 Centro Industrial Moderno / Mediano**

Código INE: 24115
 Superficie: 283 km²
 Población 2008: 67.969 hab
 Densidad 2008: 236 hab/km²
 Altitud núcleo principal:
 510 m (SIE JCyL)



Mapa geográfico
 ±1 225 000
 [Fuente: elaboración IJU] 2009

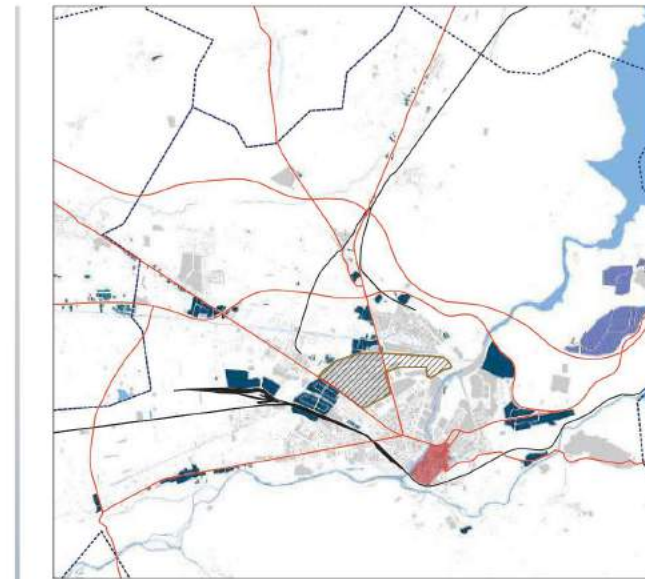
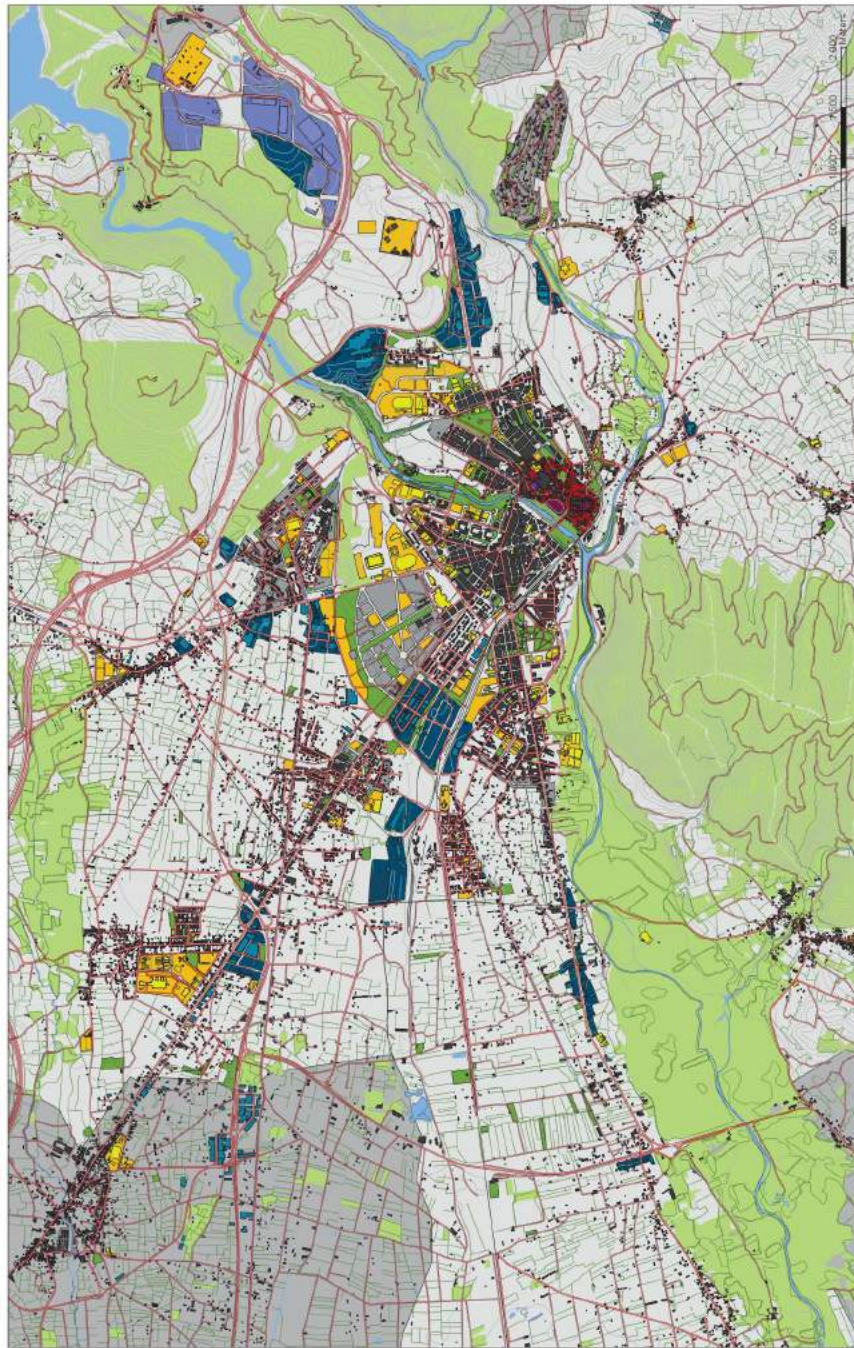
■ suelo urbano
 ~ red hidrográfica
 ~ infraestructuras viarias
 □ límite municipio de Avia



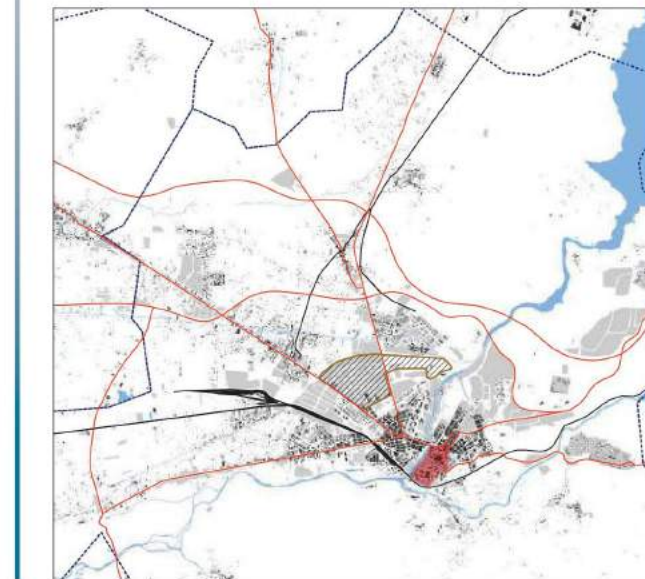
Mapa crecimiento urbano 2001-2007
 [Fuente: elaboración IJU]

~ límite municipal
 ~ infraestructuras
 ■ conjunto histórico
 ■ suelo urbano 2001
 ■ suelo urbano 2007
 ■ suelo en transformación

Estructura urbana, Ortofoto
 ±1 50 000
 [Fuente: Junta Castilla y León - P.V.O.A.] 2007



- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferroviaria
- área de desarrollo según PGOU
- polígonos industriales
- edificios industriales
- polígonos tecnológicos



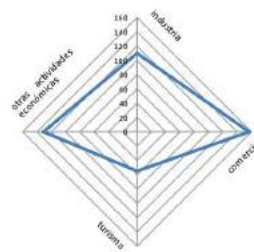
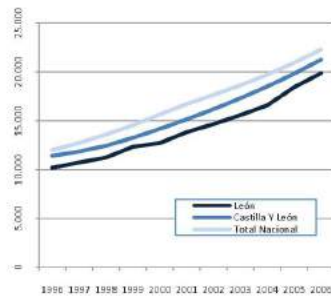
- conjunto histórico
- área de desarrollo según PGOU
- tejido residencial

arriba:
Áreas productivas y polígonos
industriales
e:1.60.000
(Fuente: elaboración I+D+i 2009)

abajo:
Tejido residencial
e:1.60.000
(Fuente: elaboración I+D+i 2009)

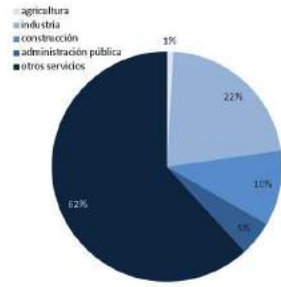
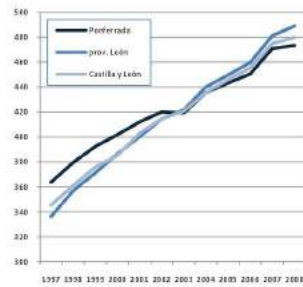
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

liza: Evolución del PIB per cápita provincial, 1995-2006
 [Fuente: IIE, Contabilidad regional de España]
 der: Índice de actividades económicas, 2006
 [Fuente: La Caixa, Anuario económico de España 2006]



PERFILES ECONÓMICOS

liza: Vehículos por cada 1.000 habitantes, 1997-2006
 [Fuente: Dirección General de Tráfico]
 der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos, 2006
 [Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana
PONFERRADA
MODERN / MEDIUM / INDUSTRIAL CENTRE - CENTRO INDUSTRIAL
MODERNO / MEDIANO

Ponferrada ha sido incluida dentro de la categoría de "Modern / Medium / Industrial Centre". Como tal "centro industrial moderno", destacan los porcentajes de afiliados a la Seguridad Social residentes en el municipio, asociados a los sectores de la industria y la construcción. Frente a este dato, claramente caracterizador del perfil industrial de la ciudad, llama la atención el bajo índice industrial, 110 en el informe de La Caixa, en principio extraño si se compara con otras ciudades de la Comunidad, como Aranda de Duero o Miranda de Ebro. Esto se debe al desarrollo del llamado "cinturón industrial de Ponferrada -El Bierzo", que se extiende desde Toral de los Vados, hasta Bembibre y Torre del Bierzo-Vilela, y que ha descentralizado la industria del municipio. Existen numerosos polígonos industriales en los alrededores de Ponferrada, a escasos kilómetros de su núcleo urbano, pero desarrollados en otros municipios, como sucede en el macropolígono de Cubillos del Sil, en el que participa el ayuntamiento de Ponferrada, en Camponaraya y Carracedo, o algo más alejados Cacabelos y Villadecanes. Con esto, Ponferrada es más que una ciudad industrial, es centro de una estructura funcional de alcance regional con un gran desarrollo asociado a muchas actividades, sin duda con sus fragilidades pero también con un enorme potencial apoyado por su posición entre Galicia y Castilla y León. Característica de una ciudad industrial es su fuerte desarrollo demográfico, con crecimientos superiores a la media nacional e índices de natalidad y envejecimiento favorables, una población en la que se aprecian altos porcentajes de inmigración, inicialmente de perfil local y generada desde su entorno inmediato. Característico también es, hoy, el paro, superior a las medias provincial y regional.

PALENCIA

Palencia, ciudad del Carrión justo antes de que este se encuentre con el río Pisuerga, es una capital de provincia mediana con una posición estratégica en el territorio regional. El corredor Valladolid-Palencia es el espacio industrial más relevante de la Comunidad Autónoma. El polo vallisoletano está complementado por el que ha surgido en el Sur de la capital palentina y que abarca otros municipios: Villamuriel, Venta de Baños, Magaz de Pisuerga y Dueñas. Espacio que se perfila como el centro logístico más importante de la región –programa CyLog– y que cuenta con industrias muy relevantes y consolidadas –Renault, Cementos Portland, Grupo Siro, etc. A la condición de capital administrativa de una provincia muy diversa, Palencia añade esta condición estratégica que puede definir su dinamismo en el futuro.

Mientras tanto y en los últimos años la ciudad ha mejorado sus infraestructuras y equipamientos, configurando un espacio urbano cada vez más equilibrado y comprometido, con gran potencial para ofrecer calidad de vida. Algunos proyectos, como el previsto para el ferrocarril, dependiente del trazado definitivo que adopte el AVE, son de transcendencia urbana y están directamente relacionados con las funciones territoriales de la ciudad, con su vinculación con Santander, Burgos, León y Valladolid. A esta condición de encrucijada de la ciudad puede añadirse una cultura local arraigada de interacción entre lo urbano y lo rural, siendo la provincia de Palencia, en su futuro inmediato, un verdadero campo de pruebas para la mejora de las estructuras rurales más frágiles, rehabilitando sus estructuras productivas, incluso desde el impulso de algunas infraestructuras territoriales históricas –Canal de Castilla, Camino de Santiago, ...–, de la reivindicación de comarcas singulares –Tierra de Campos, Campo de Aguilar– y de la recomposición de espacios desfavorecidos, como los de montaña.

En un ámbito más urbano, Palencia es una ciudad lineal, construida en torno –y condicionada por– el ferrocarril y el río Carrión. Tanto el Conjunto Histórico como los primeros crecimientos de la ciudad se desarrollan en el espacio que hoy se encuentra entre el río y las vías ferreas. Esta ciudad mixta contrasta con las nuevas expansiones que se llevan a cabo "al otro lado" de las vías o del río, muy especializadas. Hacia el Este, predomina la industria con algunos barrios obreros, y al Norte y Oeste, cruzando el río, surgen barrios residenciales.

El trazado del Canal de Castilla, que recorre el municipio paralelo al río Carrión por su margen derecha, acercándose al centro urbano con un ramal perpendicular que finaliza en una amplia dársena, genera espacios en la ciudad no del todo aprovechados. El Canal, muy valorado localmente, y los humedales que se han ido formando en los márgenes del Carrión, tienen un enorme valor ecológico y plantean un perfil todavía inédito de calidad para el futuro urbano.

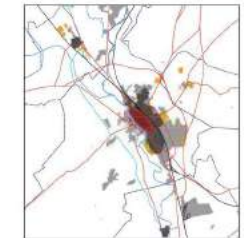


PALENCIA
Centro Regional de
Mercado / Mediano

Código INE: 34120
Superficie: 95 km²
Población 2008: 82.626 hab
Densidad 2008: 867 hab/km²
Altitud núcleo principal:
734 m (SIE JCyL)



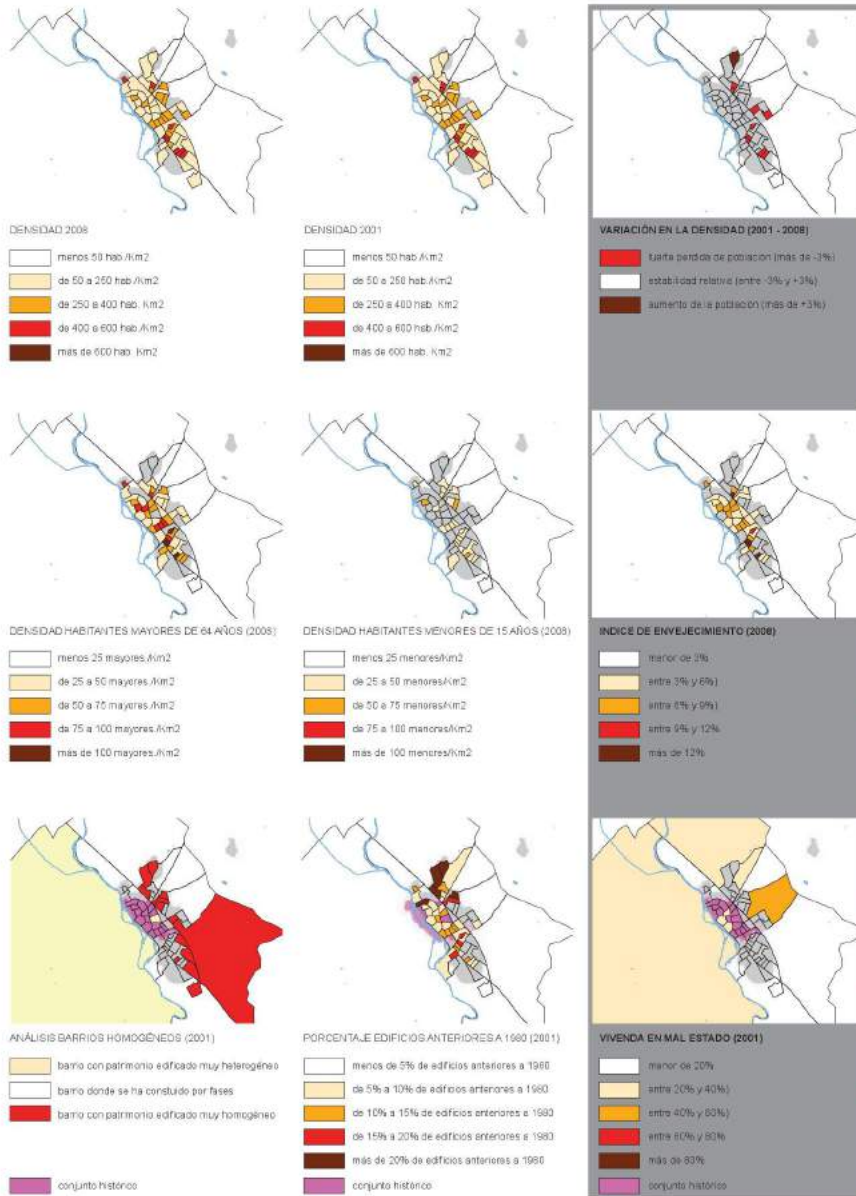
Mapa geográfico
 e:1.225.000
 [Fuente: elaboración IAU] 2008



Mapa crecimiento urbano 2001 - 2007
 [Fuente: elaboración IAU]

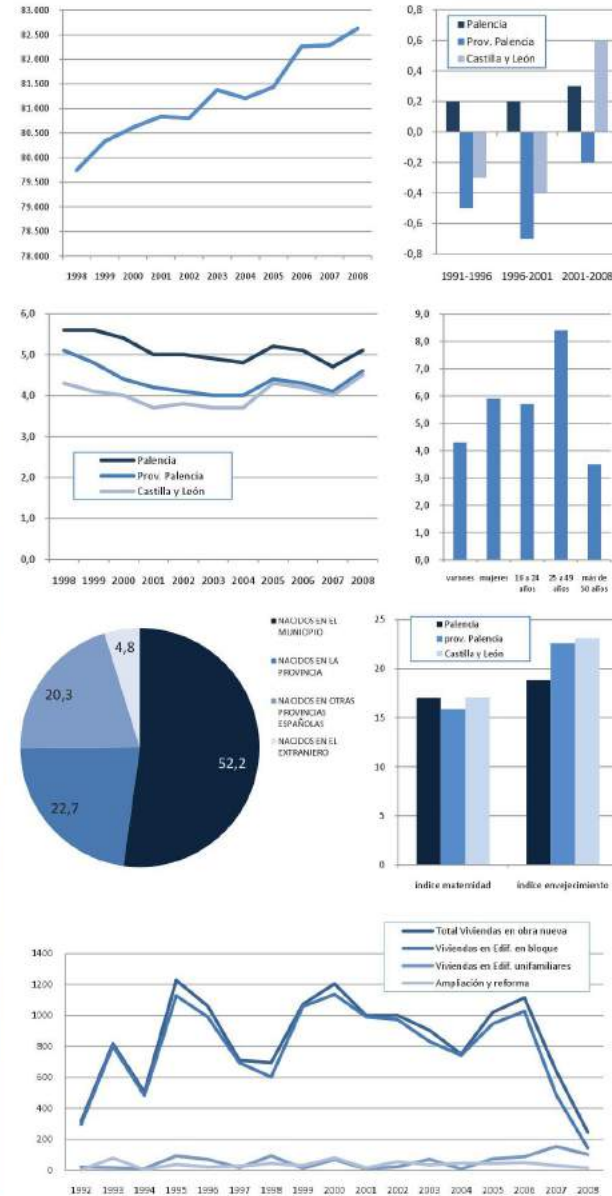


Estructura urbana, Ortofoto
 e:1.50.000
 [Fuente: Junta Castilla y León - P.V.O.A.] 2007



PALENCIA Estructura urbana. Análisis estadístico por distritos censales

© I+D+D+i S.L.U. - Instituto Universitario de Historia Urbana I+D+D+i



RENDA Y MODELO ECONÓMICO

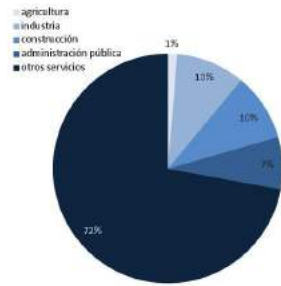
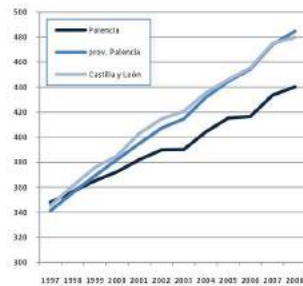
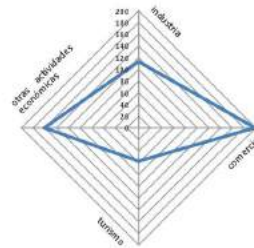
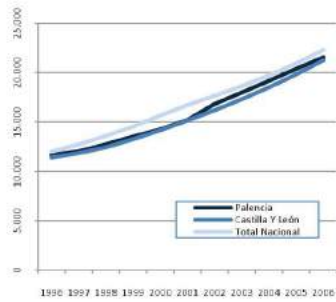
Fig. Evolución del PIB per cápita provincial, 1995-2006
[Fuente: IIE, Contabilidad regional de España]

Fig. Índice de actividades económicas, 2006
[Fuente: La Caixa, Anuario económico de España 2006]

PERFILES ECONÓMICOS

Fig. Vehículos por cada 1.000 habitantes, 1997-2006
[Fuente: Dirección General de Tráfico]

Fig. Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos, 2006
[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



**Comentario sintético de la Auditoría Urbana
PALENCIA
REGIONAL / MEDIUM / MARKET CENTRE - CENTRO REGIONAL DE
MERCADO / MEDIANO**

La ciudad se encuentra en el espacio industrial más relevante de la Comunidad Autónoma, el corredor Valladolid-Palencia, por lo que las instalaciones productivas se encuentran también en otros municipios próximos –sobre todo al sur de la capital, como Villamuriel, Venta de Baños o Dueñas. Sobre esta base y con su condición de capital administrativa de la provincia, Palencia se incluye, por sus indicadores, dentro de los ‘Regional / Medium / Market Centre’, algo que se percibe en el alto índice de actividad comercial y de otras actividades de servicios, con un alto porcentaje de trabajadores afiliados a la Seguridad Social dentro del sector.

Todo esto genera un ámbito económico relativamente estable que beneficia el crecimiento natural sostenido de la población palentina, evidente en las últimas dos décadas, frente a las variaciones que se han dado en la provincia y en la región. Esta estabilidad se refleja también en la movilidad de la población, con bajos porcentajes de inmigrantes extranjeros y una mayoría de residentes nacidos en el propio municipio.

SALAMANCA

La ciudad de Salamanca pertenece sin duda alguna al ideario colectivo de la cultura occidental. La ciudad monumental y universitaria, Patrimonio de la Humanidad, penetra en el acervo popular: “quod natura non dat, Salmantica non praestat”. Esta “marca” de identidad, de valor universal reconocible, hace de la ciudad un centro de relevancia para el turismo y para el estudio, y la dota de una potencialidad extraordinaria, con independencia incluso de los proyectos y aspiraciones locales. Estamos, por lo tanto, ante una “ventaja competitiva” incuestionable. A ello ha respondido la evolución reciente del municipio, con una Universidad respetada y dinámica y con un espacio turístico cada vez más eficiente y mejor servido. Son rasgos de una fortaleza tan definitiva que lo demás que pueda añadirse debería contribuir exclusivamente a garantizarlos y complementarlos.

Salamanca es un núcleo de comunicaciones clave en la franja oeste de la estructura viaria nacional, con relevancia por ser tránsito hacia Portugal. La CN-620 Valladolid-Portugal es quizá la vía más importante de las que atraviesan la provincia porque sirve para canalizar el tráfico entre Portugal y el resto de Europa. La CN-630, Ruta de la Plata, sirve para comunicar el Noroeste de la Península con Andalucía. Además, Salamanca cuenta con una buena infraestructura ferroviaria, y está incluida en los proyectos de líneas de alta velocidad que unen la ciudad con Madrid y Portugal. La línea ferroviaria de la Ruta de la Plata ha sido eliminada del uso destinado a viajeros, pero permanece con potencial alternativo.

En la estructura urbana de Salamanca destaca la traza de la antigua muralla, que sigue siendo, en sus avenidas y bulevares, la estructura morfológica fundamental de la ciudad. Es el límite del Conjunto Histórico y perímetro de los edificios de más alto valor histórico-artístico de la ciudad, en cuyo centro está la monumental Plaza Mayor. Al mismo tiempo esta zona alberga las principales actividades administrativas, comerciales, profesionales, bancarias etc. No hay que olvidar el papel que las Universidades han jugado, a lo largo de toda su historia, en el desarrollo urbano de Salamanca. Con sus Catedrales define el foco principal de atracción para la población durante muchos siglos, sus edificios siempre han sido los hitos que han marcado la vida en la ciudad, y que hoy, convertidos en piezas esenciales del patrimonio histórico y artístico de España, vinculan a la ciudad con el mundo. Sin embargo Salamanca cuenta con una compleja trama de barrios, más o menos periféricos, y un alfoz emergente muy activo, que pueden y deben ser administrados con prudencia y control paisajístico.

La mejora de las infraestructuras de transporte –autovías y ferrocarril– deben acentuar y mejorar la conectividad de la ciudad. El espacio urbano sigue exigiendo, sin embargo, una atención extraordinaria, evitando que lo local y coyuntural menoscabe lo universal, estrechamente vinculado al interés general. Salamanca necesita de una gestión eficaz de su espacio central y de sus barrios, evitando que la “densidad de lo nuevo” agote y dificulte lo que tiene un valor sin cuestionar. El pasado de la “ciudad de oro” –ciudad de piedra– debe así proyectarse hacia el futuro. Salamanca pertenece a los salmantinos, pero no sólo, aunque son ellos sus afortunados custodios.



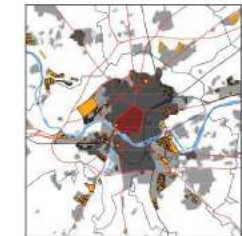
**SALAMANCA
Centro de Investigación**

Código INE: 37274
Superficie: 39 km²
Población 2008: 155.740 hab
Densidad 2008: 3.963 hab/km²
Altitud núcleo principal:
800 m (SIE JCyL)



Mapa geográfico
e:1.225.000
[Fuente: elaboración IUG] 2008

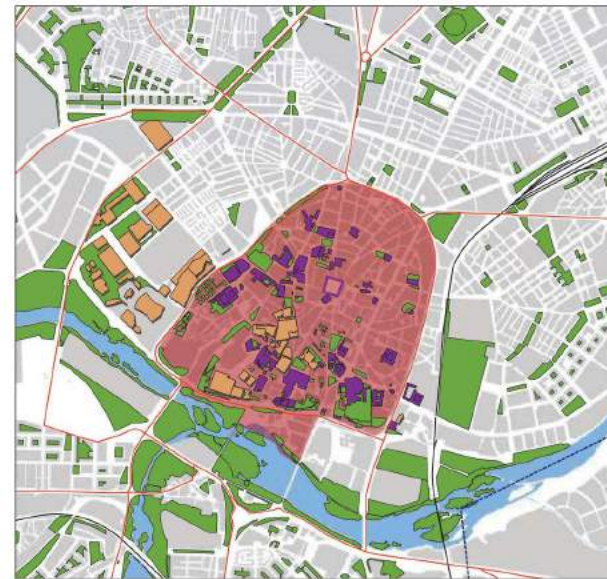
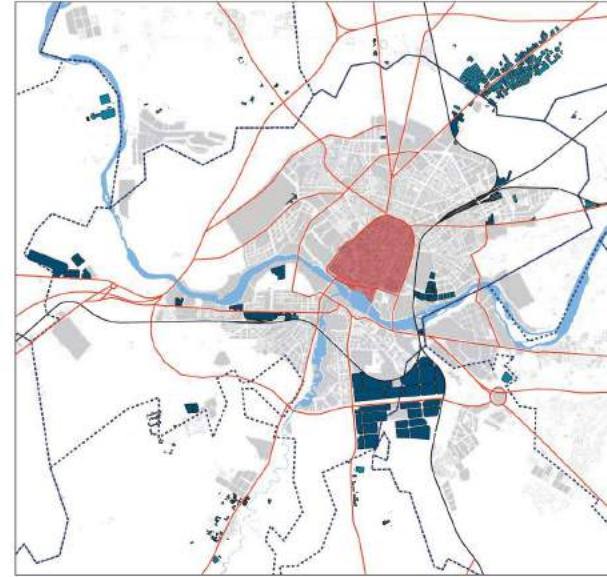
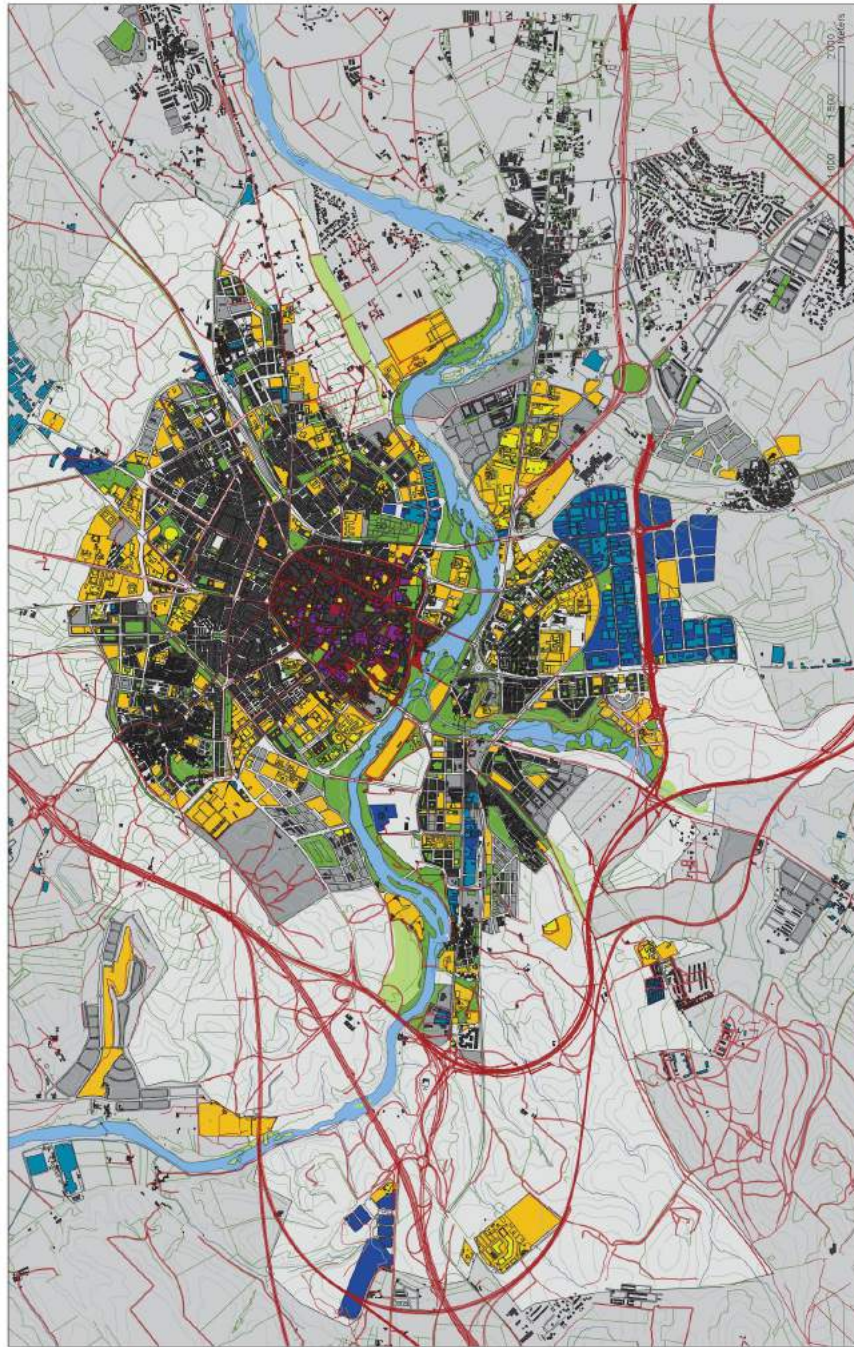
- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipio de Avila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007
[Fuente: elaboración IUG]

- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana, Ortofoto
e:1.50.000
[Fuente: Junta Castilla y León - P.V.O.A.] 2007

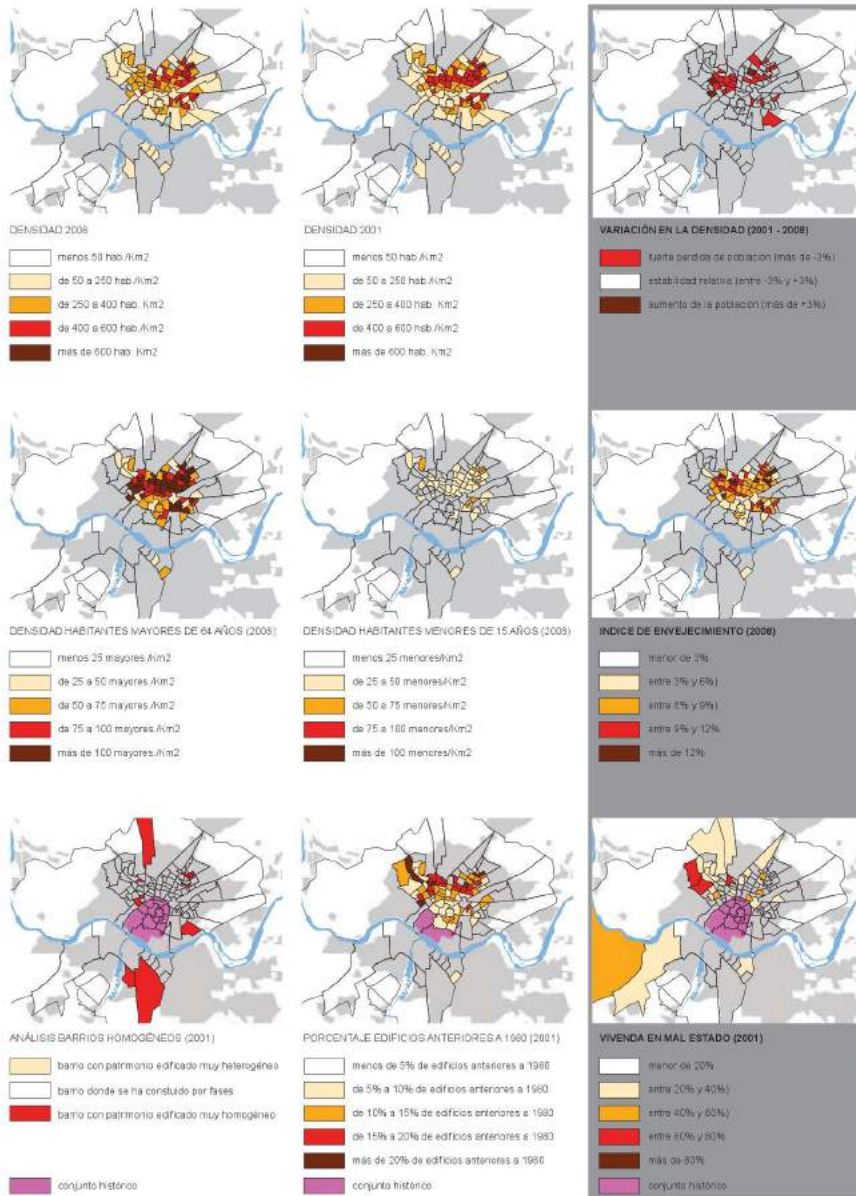


- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras varias
- red ferroviaria
- centro histórico
- polígonos industriales
- edificios industriales

- sistema universitario
- monumentos
- conjunto histórico
- verde urbano

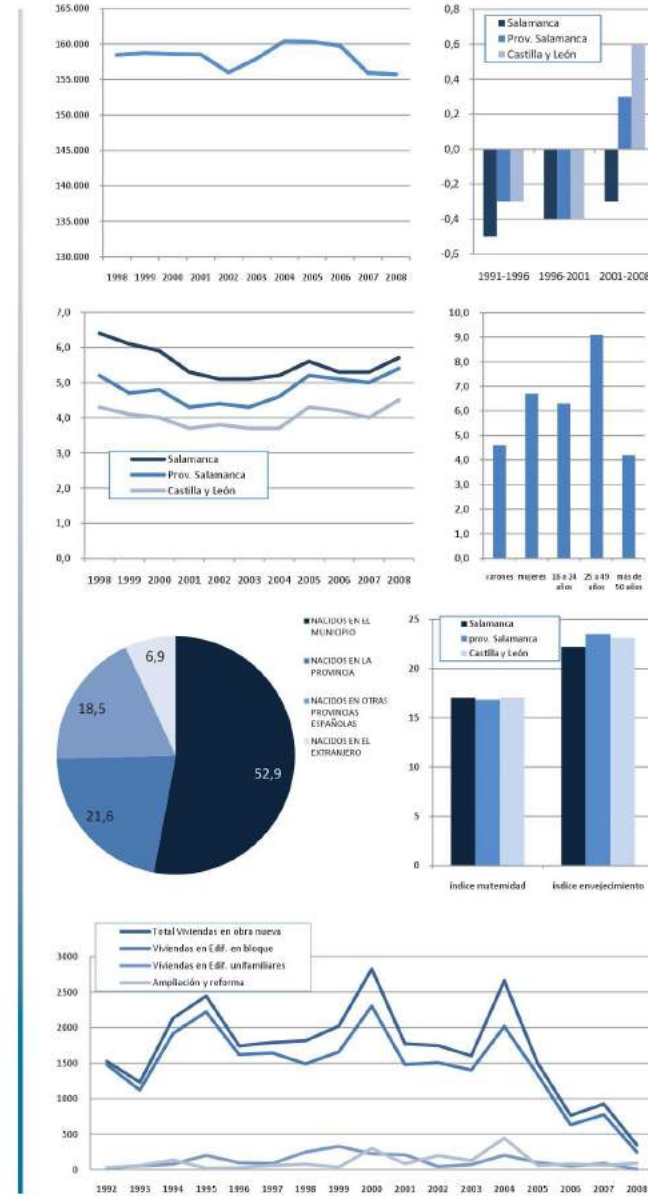
amba:
 Áreas productivas y polígonos
 industriales
 s.1-80-030
 [Fuente: elaboración (AU) 2009]

abaja:
 Conjunto Histórico y Universidad
 s.1-25-030
 [Fuente: elaboración (AU) 2009]



SALAMANCA Estructura urbana. Análisis estadístico por distritos censales

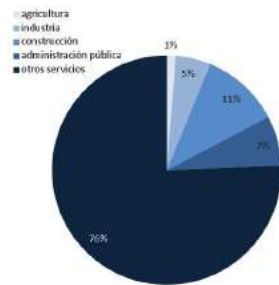
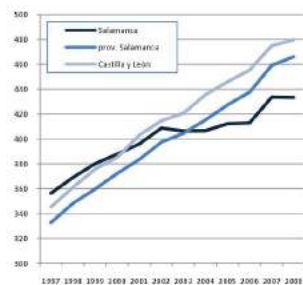
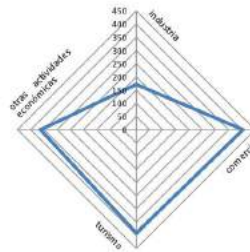
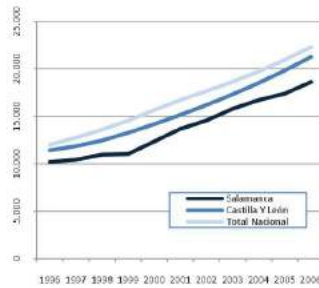
© I+D+D+i 2008 IULI-Instituto Universitario de Estudios Urbanos de Salamanca (IUEUS)



RENTA Y MODELO ECONÓMICO

lza: Evolución del PIB per cápita provincial, 1995-2006
[Fuente: IIE, Contabilidad regional de España]

der: Índice de actividades económicas, 2006
[Fuente: La Caixa, Anuario económico de España 2008]



PERFILES ECONÓMICOS

lza: Vehículos por cada 1.000 habitantes, 1997-2008
[Fuente: Dirección General de Tráfico]

der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos, 2008
[Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]

Comentario sintético de la Auditoría Urbana SALAMANCA RESEARCH CENTRE - CENTRO DE INVESTIGACIÓN

Como ha detectado la Urban Audit Europea, las ciudades con alfoz tienden a sufrir pérdidas de población en favor de su entorno. Esto es lo que sucede en Salamanca; mientras que el municipio central tiene pérdidas, otros de su alrededor, como Santa Marta de Tormes, Villamayor o Villares de la Reina han visto crecimientos importantes fundados en el desplazamiento de población que proviene en su mayoría del municipio central. Como también indica la Urban Audit, las familias con niños suelen ser quienes buscan espacio y calidad de vida diferente, que no encuentran en la ciudad central. Por ello los índices de maternidad y envejecimiento del municipio de Salamanca, aunque similares a las medias provincial y regional (con una mayoría de población rural envejecida) son poco positivos.

Aún con esto, Salamanca –la ciudad central y su zona de influencia– es una ciudad próspera que basa su economía en el sector servicios. Con índices de actividad comercial y de otras actividades favorables, es sin duda una ciudad turística de gran proyección. No obstante, la ciudad se ha incluido en la tipología de "Research Centre", ya que cuenta con dos Universidades, con vigorosos centros de investigación vinculados a la Universidad pública –Centro de Investigación del Cáncer, Centro de Investigación y Desarrollo Tecnológico del Agua, Centro de Investigación de Enfermedades Tropicales, Centro de Investigación del Alzheimer...–, que actúa como abanderada de la ciudad, junto con su monumentalidad, ante la comunidad internacional.

SEGOVIA

Segovia es una ciudad de tamaño medio que ha establecido sus rasgos más recientes en torno a tres circunstancias: su condición de capital provincial, sus cualidades históricas y paisajísticas y su proximidad con la metrópolis madrileña. Marcada por el valor indudable tanto de sus paisajes naturales como de su riqueza cultural, incluida en la lista de Patrimonio Mundial por la UNESCO, la ciudad se caracteriza por su gran calidad ambiental y su atractivo residencial.

La Segovia monumental es también una ciudad próspera con un hinterland dinámico y con grandes expectativas concentradas en la evolución territorial del entorno madrileño. El poco peso de la industria local está compensado –a futuro– con la posibilidad de acoger actividades económicas y residentes que busquen una proximidad con Madrid y una calidad de vida apoyada en factores paisajísticos y de escala, sólo asociables a lugares alejados del centro metropolitano.

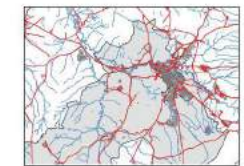
Segovia cuenta con un entorno natural y paisajístico muy singular. Esto constituye un activo que complementa su rico patrimonio histórico-arquitectónico y le confiere un marco necesario para dar unidad a Segovia como destino. Su entorno constituye un activo en si mismo y no ha sido aprovechado más que como complemento de la oferta turística. Independientemente del valor que este espacio tiene para la comunidad residente. Con un cinturón verde delimitado por la barrera natural que forman los ríos Eresma y el hoy enterrado Clamores –que bordea y protege el casco antiguo de la ciudad a los pies de los muros que circunscriben el recinto histórico, todavía con huertas y arboledas– la ciudad compone un sistema de espacios y lugares extraordinariamente atractivos por si mismos, donde sobresale como hitos el Recinto Amurallado entre el Alcázar y el Acueducto. El aislamiento que proporcionan arboledas, valles y muros es de una calidad visual excepcional. El caserío de los diferentes barrios, los conjuntos monumentales y las diferentes tramas urbanas, muchas veces insertas en tejidos de origen antiguo, debido al carácter policéntrico del espacio urbano originario, se han ido integrando en los últimos años con mayor respeto a su entorno, de tal forma que apenas encontramos algunas agresiones puntuales. En su historia Segovia ha sido un espacio polinuclear, algo que se evidencia en el Valle del Eresma a su paso por el municipio, lo que ha facilitado la diversidad de situaciones sin perder la unidad.

Como han destacado las directrices territoriales –DOTSE– la interacción positiva entre el centro urbano segoviano y otros polos de su entorno, sobre todo el del Sitio Real de San Ildefonso, pueden ser el fundamento de un desarrollo futuro caracterizado por la mezcla de usos y la complementariedad en las funciones regionales, de cara a ofrecer un espacio más eficiente y, a la vez, evitar los impactos negativos de un crecimiento disperso y fragmentario. Segovia se ha consolidado como centro relevante de congresos, un perfil que, con el desarrollo del nuevo Campus universitario y la construcción de algún nuevo equipamiento de escala regional puede consolidar el impulso de la actividad económica local.



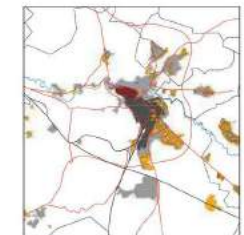
SEGOVIA Centro de Visitantes

Código INE: 40194
Superficie: 164 km²
Población 2008: 56.858 hab
Densidad 2008: 343 hab/km²
Altitud núcleo principal: 1.002 m (SIE JCyL)



Mapa geográfico
 #1.225.300
 [Fuente: elaboración IUIJ 2009]

- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipio de Avila



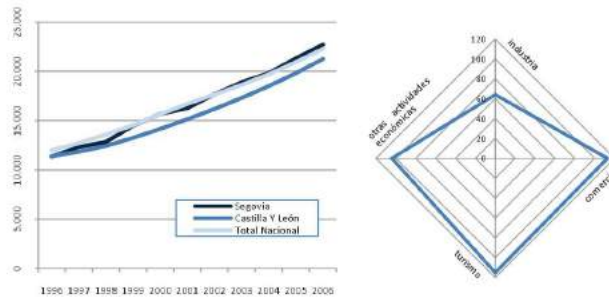
Mapa crecimiento urbano 2001-2007
 [Fuente: elaboración IUIJ]

- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana, Ortofoto
 #1.60.000
 [Fuente: Junta Castilla y León - P.V.O.A.] 2007

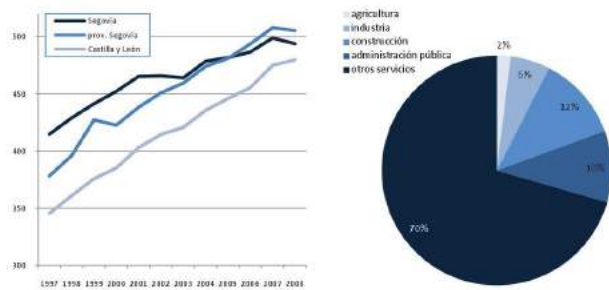
RENDA Y MODELO ECONÓMICO

lza: Evolución del PIB per cápita provincial, 1995-2006
 [Fuente: IIE, Cuentabilidad regional de España]
 der: Índice de actividades económicas, 2006
 [Fuente: La Caixa, Anuario económico de España 2006]



PERFILES ECONÓMICOS

lza: Vehículos por cada 1000 habitantes, 1997-2006
 [Fuente: Dirección General de Tráfico]
 der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos, 2006
 [Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



**Comentario sintético de la Auditoría Urbana
 SEGOVIA
 VISITORS CENTRE - CENTRO DE VISITANTES**

El desarrollo de Segovia en los últimos años se ha caracterizado por un crecimiento sostenido, gracias a su condición de capital provincial y a su cercanía con Madrid. El enorme potencial futuro, basado en su riqueza histórica y paisajística, y la realidad de un turismo activo durante todo el año permiten asociar a Segovia con la tipología "Visitors Centre", un centro de visitantes incluido en la lista de Patrimonio Mundial por la UNESCO.

Con un PIB per cápita en la media nacional y superior al regional, el modelo económico de la ciudad se basa en el sector servicios, con un porcentaje importante de personas trabajando en la administración pública y en actividades ligadas al turismo, comercio, y otros servicios. La dispersión de su entorno construido y la cercanía con Madrid influyen directamente en el alto número de vehículos por cada 1000 habitantes que tiene tanto la ciudad como la provincia en general, superior a la media de la Comunidad Autónoma y muy por encima al de otras ciudades de la región.

Superado el estancamiento demográfico de la última década del siglo pasado, en la que la ciudad mantuvo su población estable, en estos últimos hay un impulso claro aunque menos espectacular que el del resto del sur de la provincia, con un sistema de municipios menores casi en ebullición. Ello convive con bajas tasas de paro provincial y local, y un alto porcentaje de extranjeros residentes en el municipio.

SORIA

Soria es una capital de provincia histórica que, a pesar de su pequeña dimensión demográfica, cuenta con una identidad muy marcada, inmersa en un territorio amplio y poco denso. Aprender a administrar esta "baja densidad territorial" ha sido una tarea en la que los sorianos han hecho avances indudables, pese a las carencias infraestructurales.

Soria se encuentra alejada de las principales vías de comunicación del país (ejes Madrid Zaragoza-Barcelona, País Vasco-Madrid, o País Vasco-Barcelona), lo que supone un obstáculo para su desarrollo socioeconómico. Al margen de esto, las conexiones por carretera son los principales ejes vertebradores internos de la provincia de Soria, que a través de carreteras nacionales y locales establecen uniones con las diversas localidades dispersas entre toda la superficie de Soria. Especial importancia como vertebradora del territorio es la Cañada Real Soriana, la cual recorre el municipio de Norte a Sur, atravesando el núcleo urbano. Es la más larga de toda la red de cañadas reales españolas, desde Soria hasta Sevilla, además de unir el Sistema Ibérico con Andalucía.

Soria necesita de una mejora en sus conexiones con el resto de la Región, con Madrid y con Zaragoza, espacios entre los que está insertada. El futuro plantea luces y sombras, ya que la autopista del Duero, necesaria y prevista, requeriría de otras acciones complementarias. Soria, en este sentido, no puede perder su conectividad ferroviaria. En cualquier caso la economía soriana está cada vez más diversificada y se caracteriza por cierta capacidad adaptativa, por su potencial para "aprovechar" sus recursos territoriales.

El río Duero es un elemento vertebrador y característico de toda la provincia Soriana y del municipio de Soria, pues atraviesa el término municipal por su extremo este, procedente de Garray, y dejando en su vega derecha la ciudad. Los Altos Campos son compartimentados por el Duero, dando lugar al paisaje característico de la capital. La vegetación de las orillas del Duero forma esplendorosos sotos de ribera.

De la industria Soriana destaca el aprovechamiento de los recursos naturales que se producen a nivel provincial (aserrado, transformación y preparación industrial de la madera y fabricación de muebles), y la industria agroalimentaria (debido a la importancia del sector agropecuario), principalmente en la fabricación de embutidos, aunque hay otros sectores en alza. En cuanto al equipamiento de rango superior, la situación periférica de la provincia y su escasa población dificulta la instalación y mantenimiento de grandes estructuras. No obstante, cuenta con un campus dependiente de la Universidad de Valladolid y las dotaciones de capital de provincia son equilibradas.

La Soria histórica y paisajística, con su rico y arraigado perfil cultural, necesita una Soria moderna y creativa. El campus universitario y acciones de desarrollo local en su entorno –"Ciudad del Medio Ambiente"– pueden contribuir a ello, al lado del fomento de iniciativas del empresariado local, muy dinámico a pesar del tamaño de la ciudad.



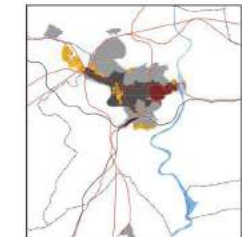
**SORIA
 Centro Regional de
 Mercado / Pequeño**

Código INE: 42173
Superficie: 272 km²
Población 2008: 39.078 hab
Densidad 2008: 141 hab/km²
**Altitud núcleo principal:
 1.063 m (SIE JCYL)**



Mapa geográfico
 a: 1:225.000
 [Fuente: elaboración IUI] 2008

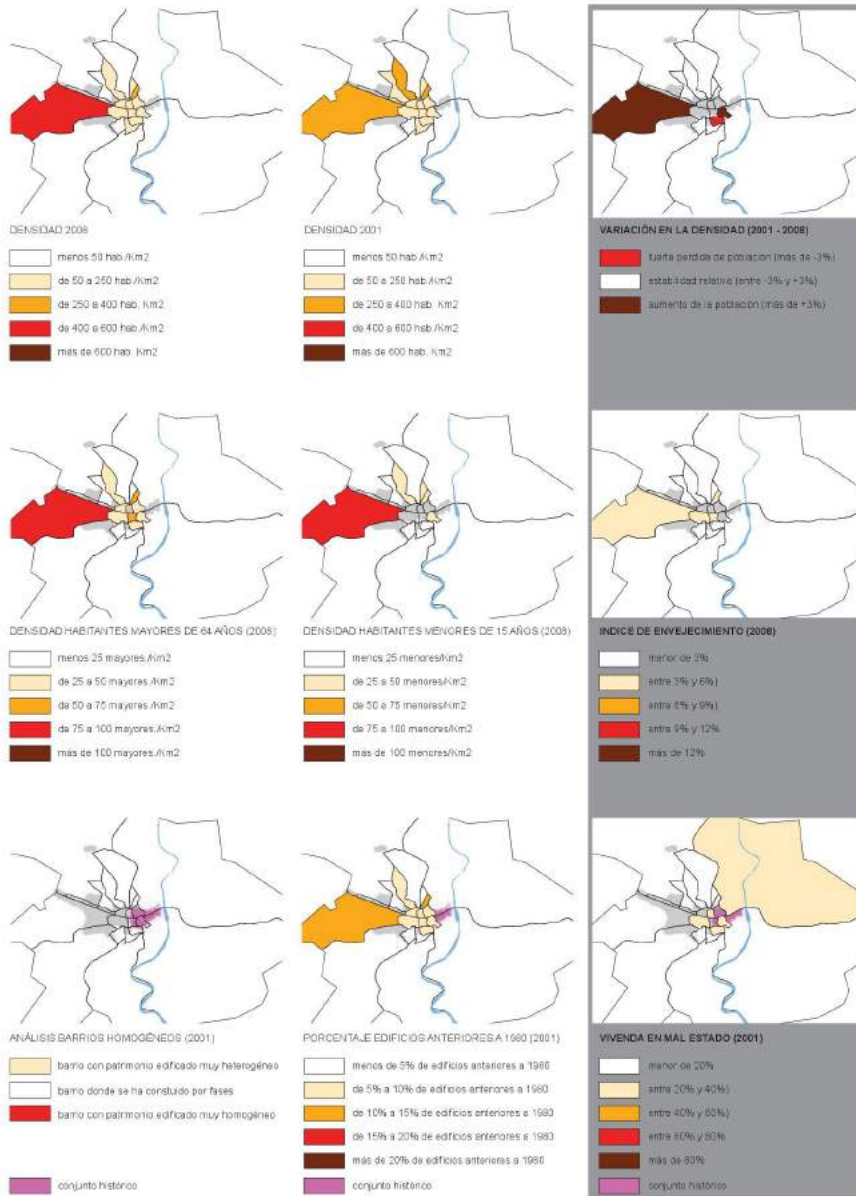
- suelo urbano
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- límite municipio de Avila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007
 [Fuente: elaboración IUI]

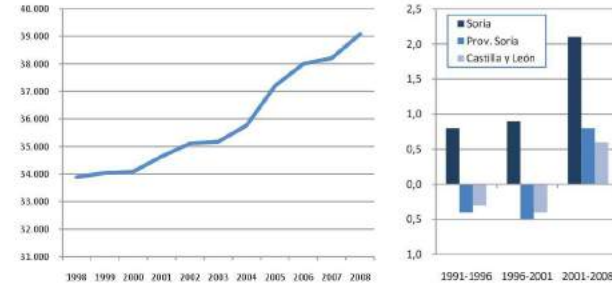
- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana, Ortofoto
 a: 1:60.000
 [Fuente: Junta Castilla y León - P.V.O. A] 2007



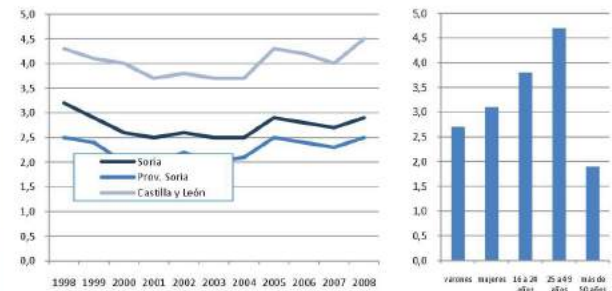
SORIA Estructura urbana. Análisis estadístico por distritos censales

© I+D+D+i S.L.U. Instituto Universitario de Historia de la UE 2009



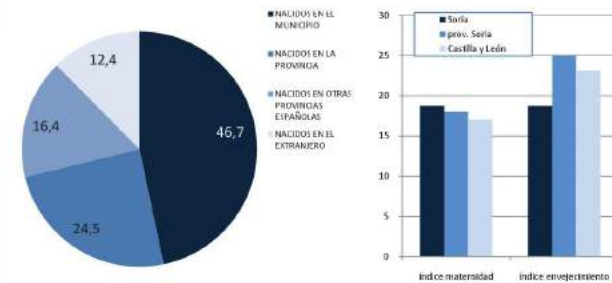
EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

izq: Evolución de la población del municipio, 1998-2008 [Fuente: INE, Censo y padrones de población]
 der: Porcentaje (%) de variación de la población [Fuente: INE, Censo y padrones de población]



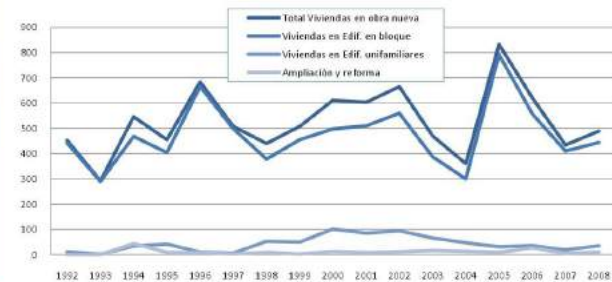
DESEMPLEO

izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%), 1998-2008 [Fuente: EGY]
 der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población, 2008 [Fuente: EGY]



ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento, 2006 [Fuente: INE, Censo y padrones de población]
 der: Índices de natalidad y envejecimiento, 2008 [Fuente: INE, Movimiento natural de la población]

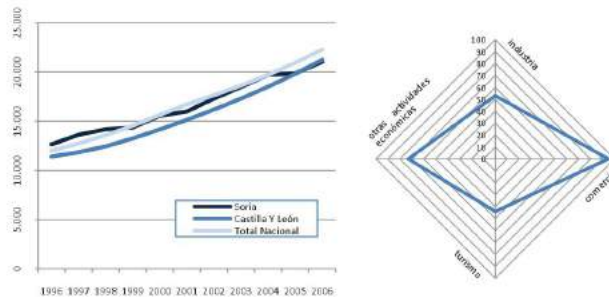


CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda, 1992-2008 [Fuente: Ministerio de Vivienda]

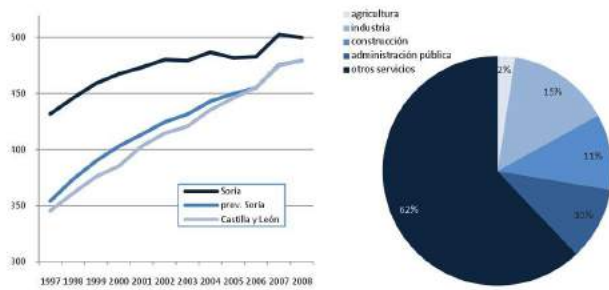
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

Fig. 1: Evolución del PIB per cápita provincial, 1995-2006
 [Fuente: IIE, Contabilidad regional de España]
 Fig. 2: Índice de actividades económicas, 2006
 [Fuente: La Caixa, Anuario económico de España 2008]



PERFILES ECONÓMICOS

Fig. 3: Vehículos por cada 1.000 habitantes, 1997-2006
 [Fuente: Dirección General de Tráfico]
 Fig. 4: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos, 2006
 [Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana
SORIA
REGIONAL / LITTLE / MARKET CENTRE - CENTRO REGIONAL DE MERCADO / PEQUEÑO

La estructura demográfica de Soria es muy diferente al del resto de capitales de Castilla y León. Una población que en la década final del siglo pasado crecía a un ritmo sostenido, mientras que muchas ciudades de la región perdían o crecían muy poco, en estos últimos 10 años ha aumentado en más del doble su porcentaje de variación de la población. Esto gracias a una alta inmigración, tanto de extranjeros como de personas nacidas en la provincia, y a unos índices de maternidad y envejecimiento favorables.

La economía soriana se caracteriza por el aprovechamiento de los recursos naturales que se producen en su entorno, sobre todo de la madera y de productos ganaderos destinados al consumo humano. El comercio presenta un índice de actividad que destaca sobre industria (vinculada también a los productos antes citados) y sobre el turismo. Es por ello por lo que se ha incorporado a Soria en la categoría de "Regional / Little / Market Centre, como centro de mercado de un territorio amplio y poco denso.

Con una tasa de paro inferior en un punto y medio a la media regional, y un PIB per cápita en la media, Soria presenta también un alto porcentaje de afiliados a la Seguridad Social en industria (15%) y en la administración pública (10%), un porcentaje comparativamente alto, derivado de su condición de capital provincial.

VALLADOLID

Valladolid es la ciudad de mayor tamaño de Castilla y León, marcada por su posición central en el territorio de la Comunidad Autónoma y por su condición de capital de la misma. Todo ello, unido al carácter industrial de la economía local, impulsado con la creación del Polo de Desarrollo en los años 60 del pasado siglo, y arraigado en centros como Renault o Michelin y en una sólida industria agroalimentaria, hace de Valladolid un espacio urbano rico y complejo.

Valladolid cuenta hoy con unos 320.000 habitantes en el municipio, y más de 80.000 en el alfoz. Estamos por lo tanto ante una aglomeración urbana de 400.000 habitantes, todavía con potencial de crecimiento. En la evolución del modelo territorial vallisoletano se verifica un espacio metropolitano emergente, en el que se está produciendo un proceso de periurbanización, básicamente residencial, pero también relacionado con actividades tanto industriales como terciarias, que se difunden desde el núcleo central hacia los municipios de su entorno.

Las disfunciones urbanísticas de este crecimiento reciente, muy expansivo tanto en el municipio de Valladolid como en su entorno –mal trabado por las infraestructuras y desigual en su calidad e intensidad– han sido maduradas por las Directrices de Ordenación del Territorio (DOTVaEnt), de perfil protectorio, dirigidas a moderar los impactos de un crecimiento hoy pensado exclusivamente desde cada pueblo. Municipios con un desarrollo urbanístico enorme como Arroyo de la Encomienda, conviven con municipios más prudentes, como Boecillo, Simancas o Laguna de Duero. Las mejoras recientes en el espacio urbano central de Valladolid, sin duda meritorias, contrastan con una inmensa y fragmentada periferia, todavía pendiente de un criterio de calidad estable.

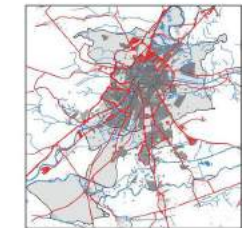
Tradicionalmente, el centro histórico de Valladolid ha concentrado todas las centralidades reales y potenciales. Esta dinámica no ha sido contrarrestada por el planeamiento urbanístico, que no ha facilitado la difusión de centralidades para consolidar un esquema policéntrico, más coherente con la realidad urbana. Sin embargo este proceso se ha desarrollado espontáneamente en transferencias hacia el Oeste, venciendo la tradicional barrera del Pisuerga y con la Avenida de Salamanca como gran eje articulador de nueva centralidad. Otro espacio relevante es el que, en el Norte de la ciudad, está generando el Campus universitario. El soterramiento del pasillo ferroviario y el traslado de los talleres anuncian una nueva dinámica urbana hacia el Este, venciendo la barrera interior que ha generado el propio ferrocarril.

El despliegue de la administración autonómica ha favorecido la centralidad regional, que contaba con los precedentes históricos de la Universidad y la Real Chancillería. A la vez centro de actividades comerciales, de servicios privados y polo logístico –aunque con su nodo ferroviario en Medina del Campo y su nodo viario en Tordesillas–, Valladolid ha aprovechado sus ventajas competitivas en los últimos años, fortaleciendo su economía y acentuando sus potencialidades de centro urbano moderno, más cerca de Madrid desde la entrada en servicio de la nueva línea ferroviaria vinculada al AVE.



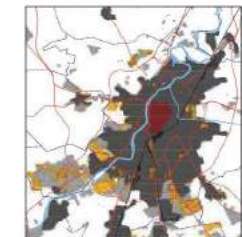
VALLADOLID
Centro Industrial Moderno

Código INE: 47186
Superficie: 197 km²
Población 2008: 318.461 hab
Densidad 2008: 1.603 hab/km²
Altitud núcleo principal: 698 m (SIE JCyL)



Mapa geográfico
 +1.225.000
 [Fuente: elaboración AUC] 2009

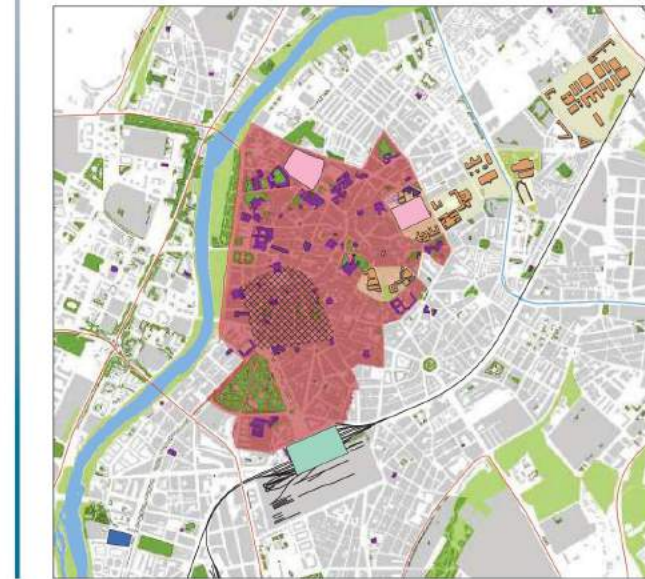
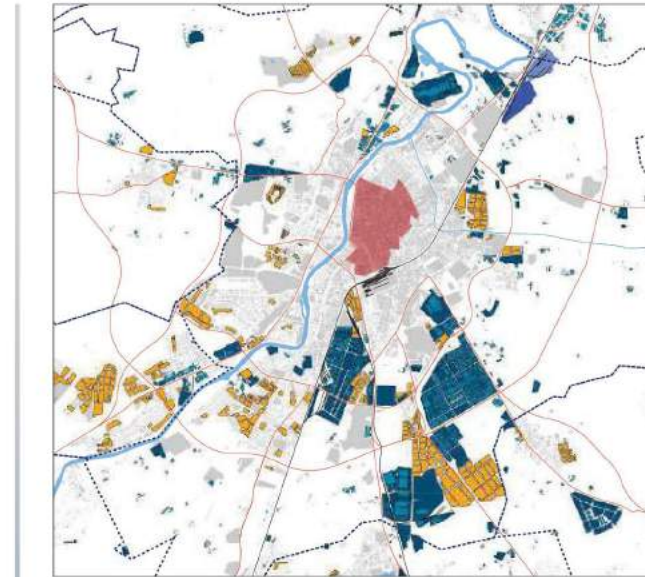
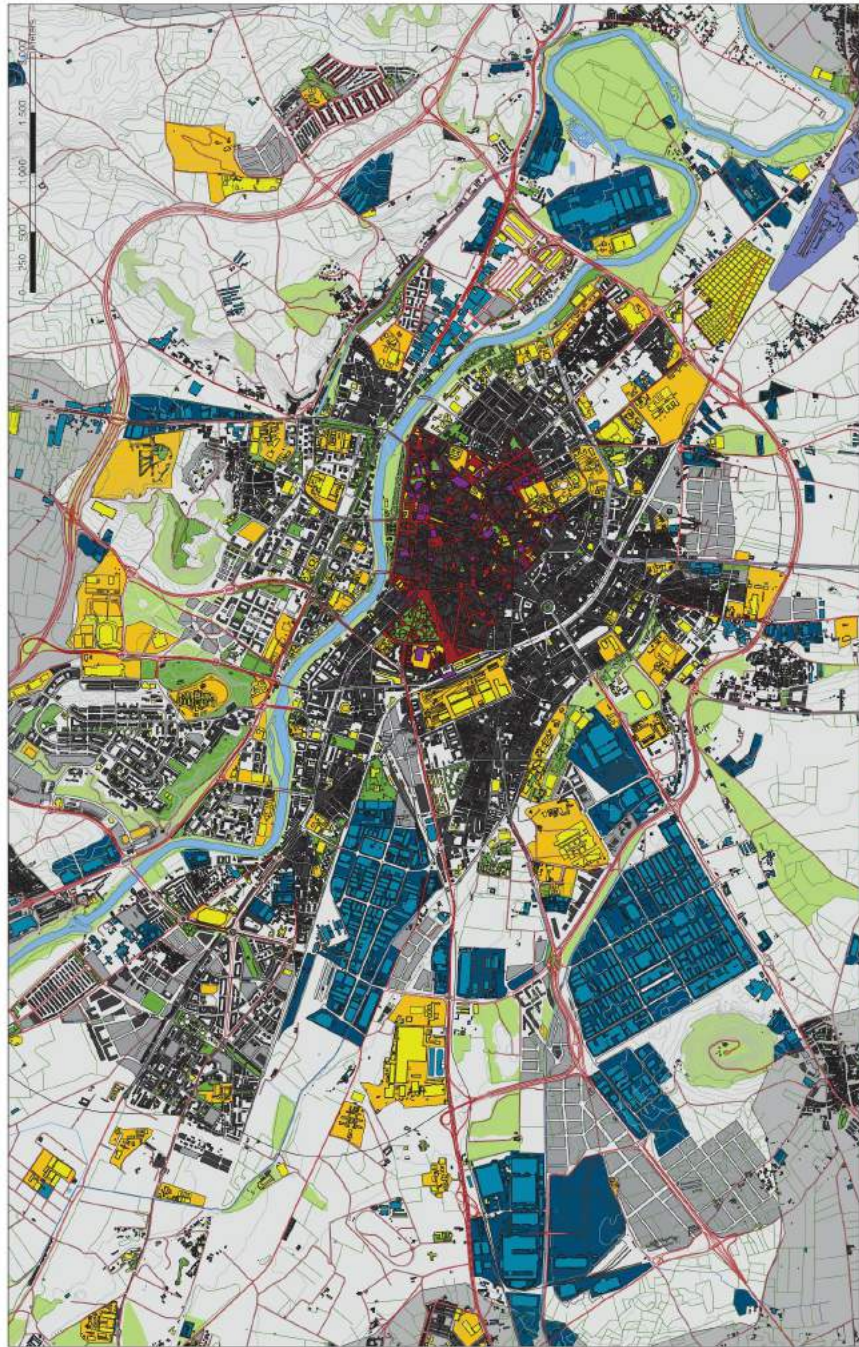
- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipal de Avila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007
 [Fuente: elaboración AUC]

- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana, Ortofoto
 Estructura urbana, ortofoto + 1:50.000 2007
 [Fuente: Junta Castilla y León - P.A. B.A.] 2007



- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferroviaria
- conjunto histórico
- nuevos desarrollos
- polígonos industriales
- edificios industriales
- polígonos tecnológicos
- edificios de investigación

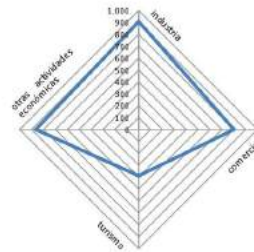
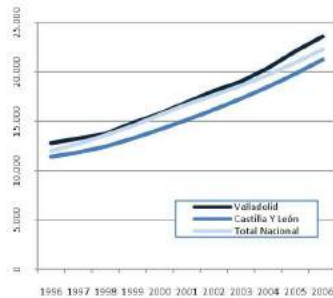
- monumentos
- conjunto histórico
- zona comercial central
- hospitales
- universidad
- estación AVE
- grandes centros comerciales
- verde urbano
- áreas verdes

arriba:
Áreas productivas y polígonos
industriales
e:1:100.000
(Fuente: elaboración AUCYL 2009)

abajo:
Área central de Valladolid
e:1:30.000
(Fuente: elaboración AUCYL 2009)

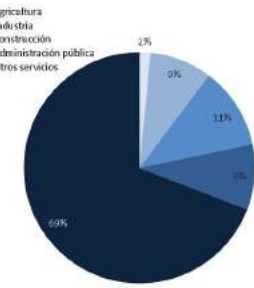
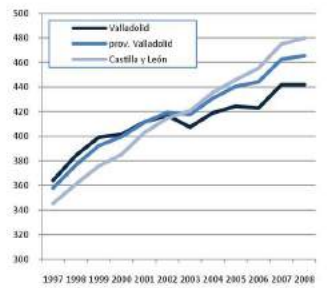
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

liza: Evolución del PIB per cápita provincial, 1995-2006
 [Fuente: IHE, Contabilidad regional de España]
 der: Índice de actividades económicas, 2006
 [Fuente: La Caixa, Anuario económico de España 2006]



PERFILES ECONÓMICOS

liza: Vehículos por cada 1.000 habitantes, 1997-2006
 [Fuente: Dirección General de Tráfico]
 der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos, 2006
 [Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



Comentario sintético de la Auditoría Urbana VALLADOLID MODERN INDUSTRIAL CENTRE - CENTRO INDUSTRIAL MODERNO

Valladolid es una aglomeración urbana de 400.000 habitantes en crecimiento, en la que se ha consolidado el proceso de periurbanización que ha desplazado población –también la industria y actividades terciarias– del núcleo central hacia los municipios de su entorno. Con ello, la ciudad pierde población mientras que el alfoz lo gana. Esto se refleja en la estructura de la población residente, con un índice de maternidad del municipio en la media regional y un índice de envejecimiento por debajo –similares al de otras capitales– pero que contrastan con los índices provinciales, más favorables, producto en parte del joven alfoz en crecimiento -el alfoz de Valladolid se configura como la quinta ciudad de Castilla y León.

El factor tamaño unido a la condición de capitalidad se observa en la atracción que genera el sector servicios local en un amplio entorno, más allá de los límites provinciales, y en el perfil foráneo de la población residente, con un 30% de nacidos fuera del municipio, más alto que otras capitales de la Comunidad. No obstante, a este papel de centro administrativo se le une el carácter industrial de la economía local. Los porcentajes de afiliados a la Seguridad Social presentan un patrón estándar, sin que destaque especialmente la industria o la administración pública. Sin embargo los índices de industria, comercio y otras actividades económicas están muy por encima de los de cualquier otra ciudad de Castilla y León. A pesar de ello, como el índice de industria destaca ligeramente sobre los otros y como la Urban Audit europea clasificaba a Valladolid como un "Modern Industrial Centre", centro industrial moderno, mantenemos dicho perfil, adecuado para Valladolid en un contexto comparativo.

LAGUNA DE DUERO

Laguna de Duero, ciudad rodeada de pinares y bañada por el río Duero, tiene una situación privilegiada que en otros tiempos propició la abundancia de fuentes y manantiales, hoy en desuso o desaparecidas, siendo la más representativa la Fuente de San Pedro Regalado, en El Abrojo. El casco urbano se encuentra junto a la laguna que en tiempos fue salada y que atrajo a los primeros moradores para explotar sus salinas.

La ciudad se caracteriza por ser un espacio urbano en constante transformación y crecimiento, desde que en los años 70 del siglo XX la ciudad asociase su expansión al crecimiento de la capital y de su industria. El desarrollo de la infraestructura urbana y de los equipamientos de esta ciudad emergente ha ido en consonancia con su creciente número de habitantes. Actualmente es una localidad con cierto perfil industrial, a la vez que ciudad dormitorio, con cuatro núcleos de población más o menos próximos y varios espacios especializados de borde. En plena ebullición urbanística, Laguna se ha convertido en uno de los núcleos más modernos, grandes y poblados de la provincia, en una interacción cotidiana de ciudadanos y actividades con la capital, sin solución de continuidad en sus espacios urbanizados.

Laguna de Duero es, por todo ello, una pequeña ciudad de 20.000 habitantes, profundamente ligada a la aglomeración urbana de Valladolid y que da forma a su primera corona en el Sur, hacia el Duero. En los últimos años el municipio se ha esforzado por modificar su condición de ciudad dormitorio, introduciendo mejores servicios y mayor complejidad en las actividades económicas locales. Esta dimensión urbana se puede hoy verificar en el entorno de la laguna y en el corredor de la antigua travesía, donde la urbanidad y escala de la edificación y la mezcla de usos se hacen más evidentes.

Las relaciones de dependencia de Laguna de Duero respecto a Valladolid exigen quizás un esfuerzo complementario a lo ya realizado, fomentando una mayor centralidad del sistema urbano local, para lo cual es imprescindible que esta joven ciudad configure un perfil específico desde el que orientar el futuro de sus diferentes áreas más o menos homogéneas.



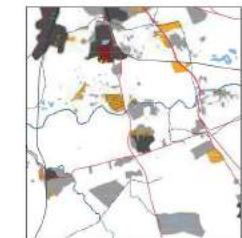
LAGUNA DE DUERO Ciudad Satélite

Código INE: 47076
Superficie: 29 km²
Población 2008: 21.483 hab
Densidad 2008: 728 hab/km²
Altitud núcleo principal: 704 m (SIE JCyL)



Mapa geográfico
 ±1:225.000
 [Fuente: elaboración IJU] 2009

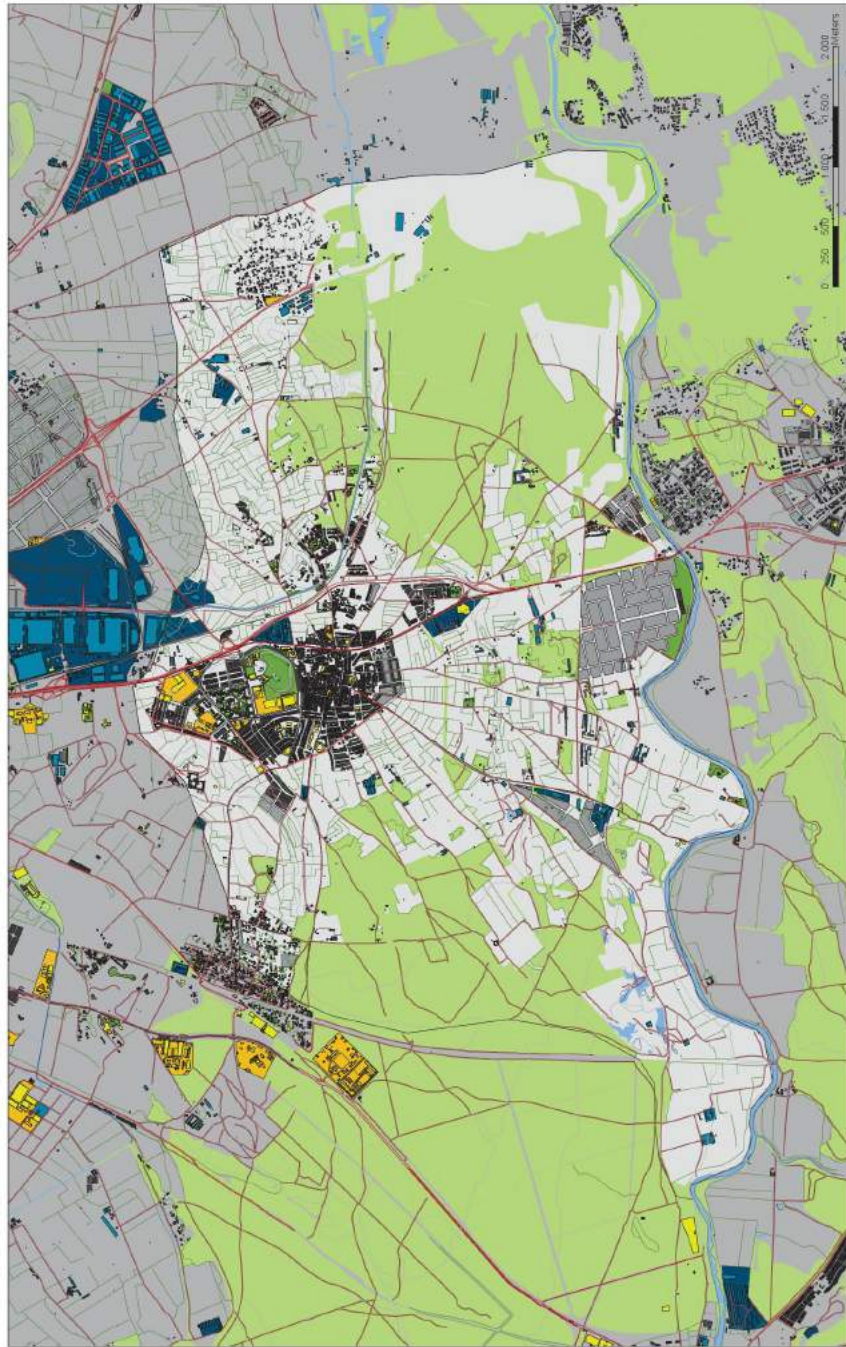
- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipio de Avila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007
 [Fuente: elaboración IJU]

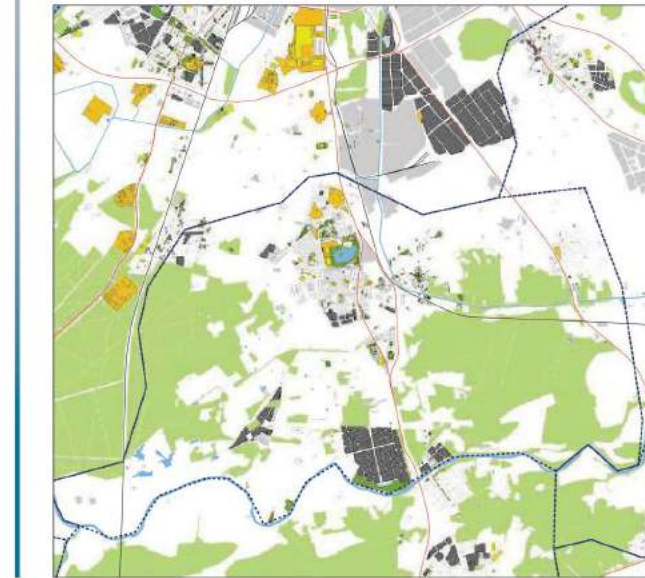
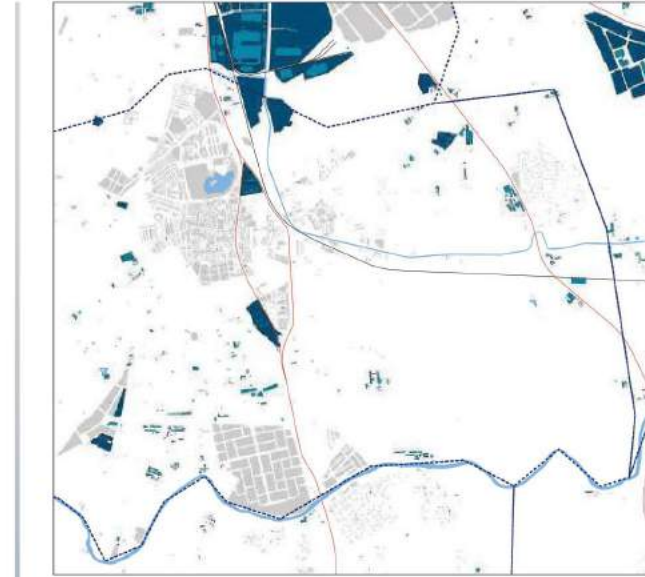
- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana, Ortofoto
 ±1:50.000
 [Fuente: Junta Castilla y León - P.V.O.A.] 2007



LAGUNA DE DUERO Estructura urbana. Análisis morfológico de síntesis

© I+D+i 2009/11. Universidad de Valladolid. 2009

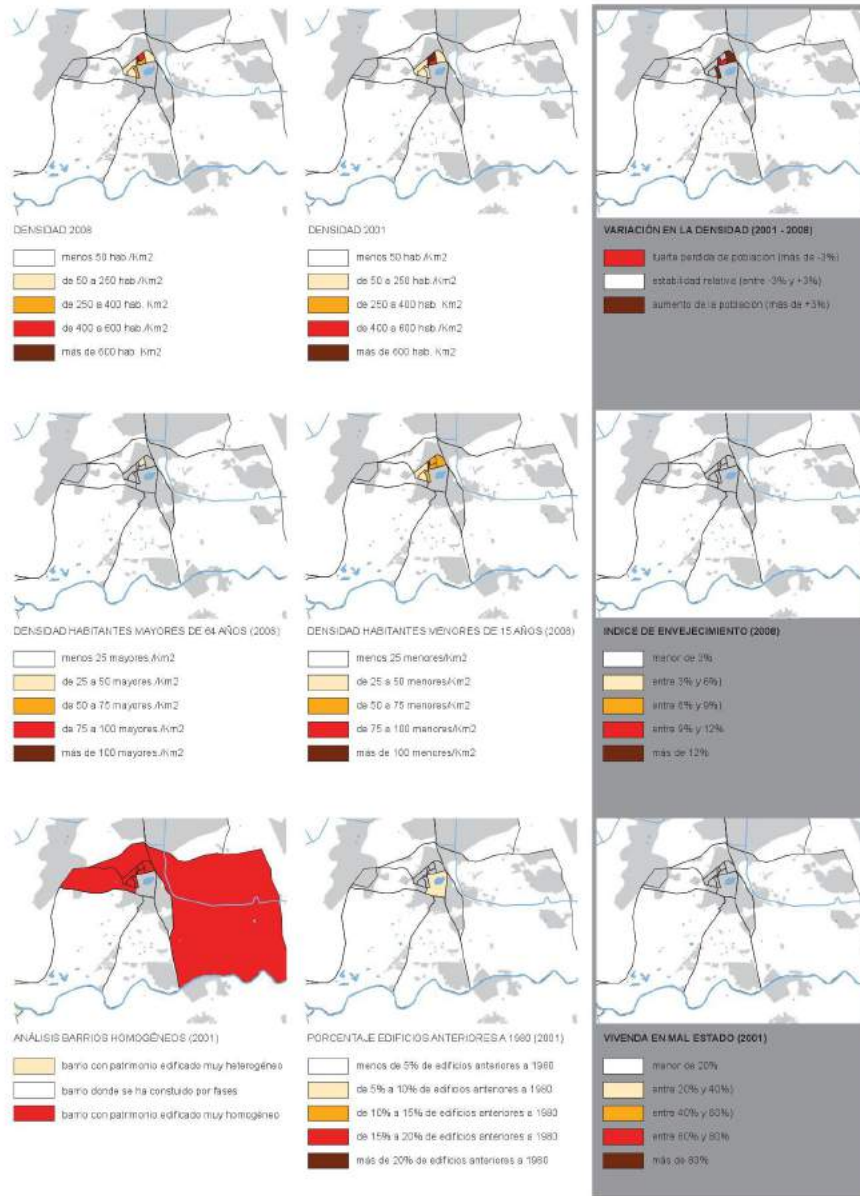


- territorio municipal
- red hidrológica
- infraestructuras viarias
- red ferroviaria
- polígonos industriales
- edificios industriales

- verde urbano
- áreas verdes
- áreas de nueva deserticia
- equipamientos
- áreas equipadas

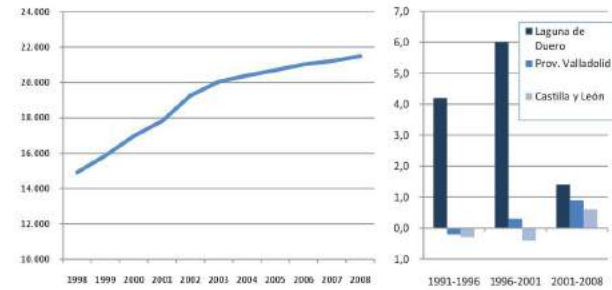
arriba:
Áreas productivas y polígonos
industriales
e:1.100.000
(Fuente: elaboración I+D+i 2009)

abajo:
Área de Laguna de Duero
e:1.100.000
(Fuente: elaboración I+D+i 2009)



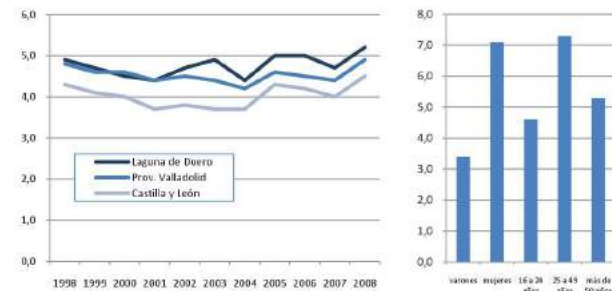
LAGUNA DE DUERO Estructura urbana. Análisis estadístico por distritos censales

© I+D+D+i S.L. - Instituto Universitario de Historia de Burgos (I+D+D+i)



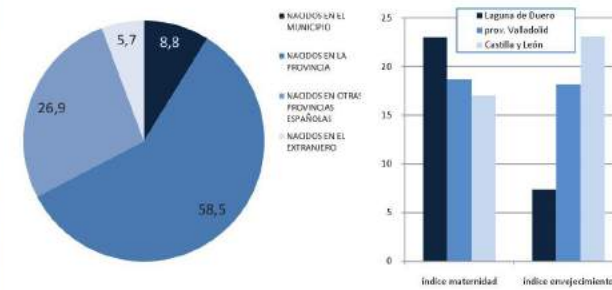
EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN

Izq: Evolución de la población del municipio, 1998-2008 (Fuente: INE. Censo y padrones de población)
 der: Porcentaje (%) de variación de la población (Fuente: INE. Censo y padrones de población)



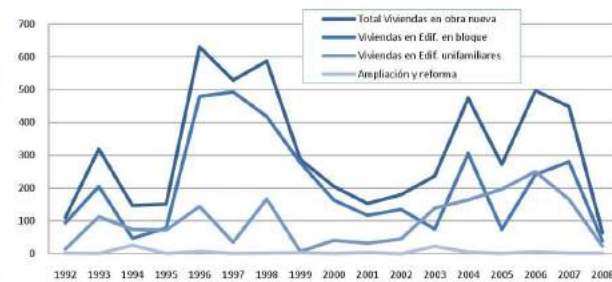
DESEMPLEO

Izq: Evolución del paro registrado, en porcentaje (%), 1998-2008 (Fuente: ECLY)
 der: Porcentaje (%) de paro según sectores de población, 2008 (Fuente: ECLY)



ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

Izq: Movilidad. Porcentaje de población según lugar de nacimiento, 2008 (Fuente: INE. Censo y padrones de población)
 der: Índices de natalidad y envejecimiento, 2008 (Fuente: INE. Movimiento natural de la población)

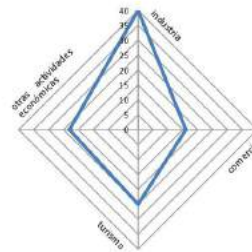
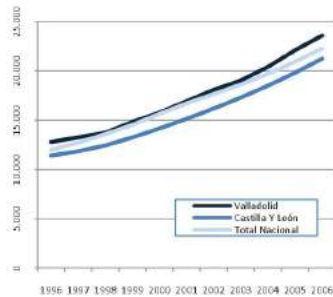


CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA

Evolución de la vivienda, 1992-2008 (Fuente: Ministerio de Vivienda)

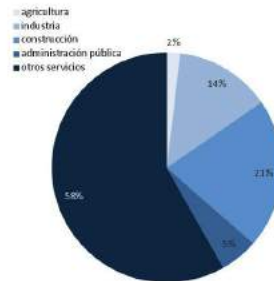
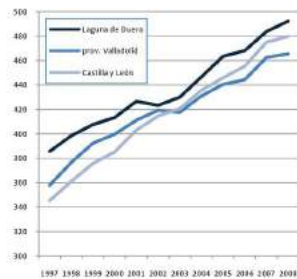
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

liza: Evolución del PIB per cápita provincial, 1995-2006
 [Fuente: IIE, Contabilidad regional de España]
 der: Índice de actividades económicas, 2008
 [Fuente: La Caixa, Anuario económico de España 2008]



PERFILES ECONÓMICOS

liza: Vehículos por cada 1000 habitantes, 1997-2006
 [Fuente: Dirección General de Tráfico]
 der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos, 2008
 [Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



**Comentario sintético de la Auditoría Urbana
 LAGUNA DE DUERO
 SATELLITE TOWN - CIUDAD SATELITE**

Dentro del área de influencia de Valladolid, Laguna de Duero se califica como "Satellite Town". Presenta características típicas de una ciudad satélite y de un núcleo inserto en la zona urbana amplia de una ciudad central: un 58% de los residentes provienen de la provincia, frente a un 8.8% de oriundos del municipio, una población joven, con un índice de envejecimiento muy por debajo de las medias provincial y regional, y un índice de maternidad alto. El incremento de la población ha sido espectacular en las últimas dos décadas, así como el volumen de nuevas viviendas, con unos indicadores propios de ciudades de mayor tamaño. Otro dato característico de esta tipología es el alto número de vehículos por cada 1000 habitantes, superior a la media de Castilla y León, fruto de la necesidad de los habitantes de trasladarse a su lugar de trabajo, habitualmente la ciudad central, y de una mala comunicación por transporte público.

El crecimiento de la ciudad influye directamente en el número de trabajadores en la construcción que viven en el municipio; un 21% de los afiliados a la Seguridad Social están en este sector. No obstante, en su estructura económica destaca un alto índice industrial, derivado del esfuerzo municipal por modificar su condición de ciudad dormitorio, introduciendo actividades industriales. Esta intención se ve favorecida cuando estas actividades, al igual que la población, buscan salir del centro de las áreas urbanas beneficiando a los municipios colindantes.

MEDINA DEL CAMPO

Medina del Campo (la "medina" o ciudad y el "campo" o alfoz) es una ciudad histórica castellana poderosamente arraigada en su territorio. Más allá de su historia reciente marcada por la dificultad de desarrollo de un núcleo tan próximo a la capital regional, Medina busca diferenciarse y establecer un perfil sólido de cara al futuro. La ciudad del Castillo de la Mota y de la reina Isabel, la ciudad del "mercado" por excelencia, aspira hoy a consolidarse como centro comarcal relevante. La demografía en su evolución reciente (2001-2008) ha consolidado los 20.000 habitantes y establece su rol urbano sin discusiones. La diversidad y calidad de los servicios existentes en el municipio también dan cuenta de ello.

Es sabido que Medina del Campo cuenta con un casco urbano que ha sufrido la decadencia de un amplísimo conjunto histórico, la interferencia abrupta del ferrocarril—Medina es una ciudad ferroviaria— y un desarrollo posterior a golpes, rellenando vacíos e intersticios. Medina lucha desde hace años por mejorar esta trama urbana, alrededor de un espacio histórico central—su gran plaza— y las orillas del Zapardiel. Medina es también una ciudad industrial, con origen en el ferrocarril y, más tarde, vinculada con la A-6. La diversidad de los espacios productivos es cada vez mayor, aunque todavía prevalece el sector del mueble, en un contexto difícil que necesita reorganizarse sistemáticamente.

La estación de ferrocarril de Medina del Campo, inaugurada con la línea Medina-Valladolid en el año 1880 y cuya marquesina fue diseñada en el taller de Gustavo Eiffel, no ha perdido su rol de nudo ferroviario en el noroeste peninsular. No es solamente un punto de convergencia de las diferentes líneas procedentes de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco que se dirigen a Madrid, sino que también es un punto de las líneas que diariamente conectan Madrid con París y Lisboa. Las vías del ferrocarril, que atraviesan la ciudad en dos amplias curvas adaptadas al relieve para evitar La Mota, fragmentan la trama urbana, que junto con el río y las carreteras, crean una estructura cortada y rota. Es de hecho el entorno del ferrocarril, sobre todo en los alrededores de la estación, uno de los espacios más complejos de la trama urbana y donde se concentra parte de la industria de Medina del Campo.

Las posibilidades del municipio, incorporado a la red ferroviaria de Alta Velocidad, son grandes. A sus valores históricos y culturales, recuperados poco a poco, Medina debe también añadir una proyección futura, aprovechando sus ventajas de posición y la compleja recuperación de algunos grandes contenedores históricos—Simón Ruiz, cuarteles...— todavía sin solución definitiva. A ello contribuye un espacio urbano de servicios cada vez más dotado, con equipamientos de rango comarcal cada vez más eficientes, como ocurre con el Hospital, el Auditorio o el Museo de las Ferias, y una interacción positiva con sus diferentes entornos rurales y urbanos.



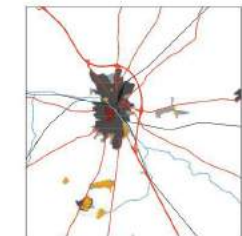
**MEDINA DEL CAMPO
 Centro Industrial Moderno / Pequeño**

Código INE: 47085
Superficie: 153 km²
Población 2008: 21.256 hab
Densidad 2008: 136 hab/km²
Altitud núcleo principal: 720 m (SIE JCyL)



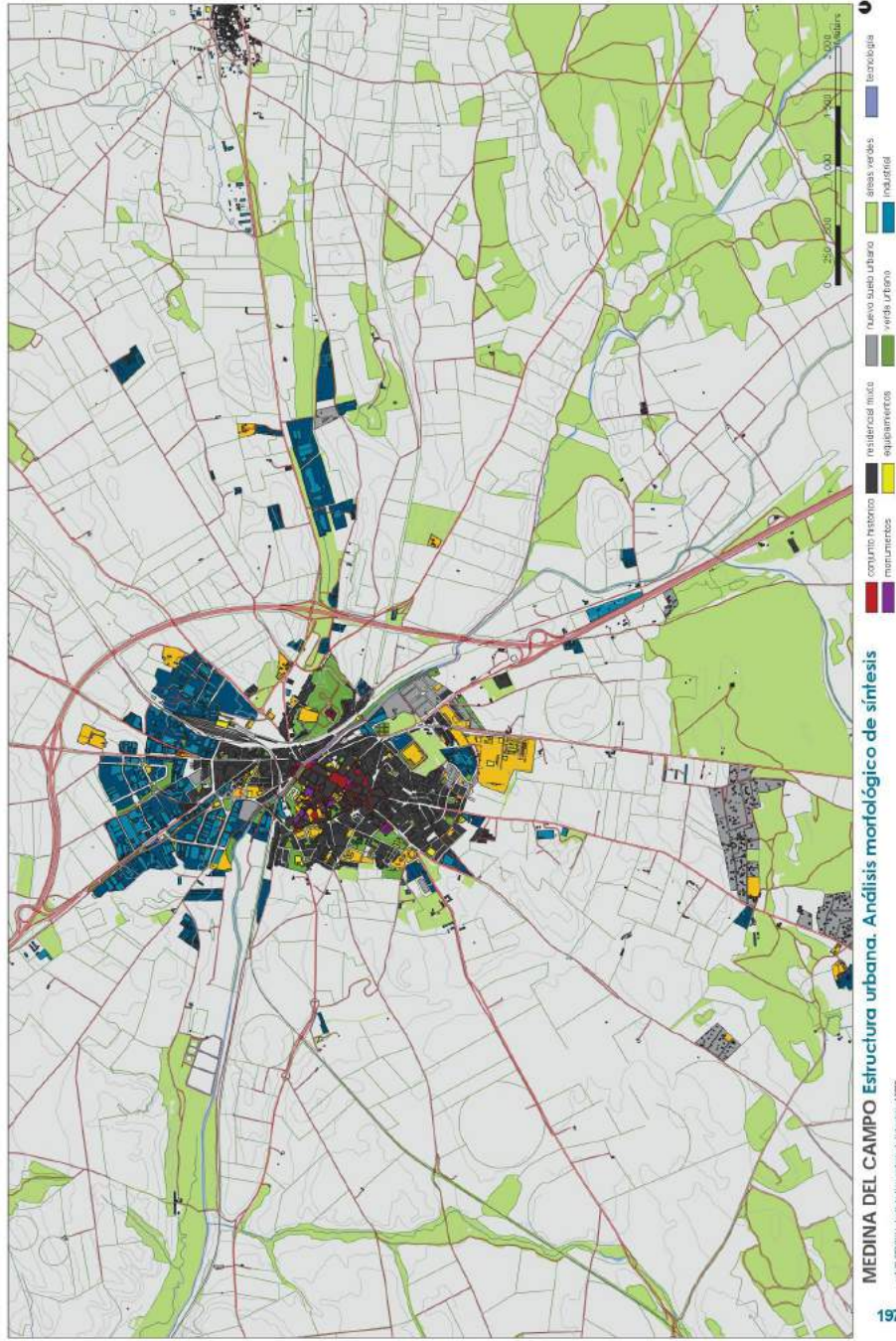
Mapa geográfico
 a: 1:225.000
 [Fuente: elaboración IAU/2008]

- suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipio de Avila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007
 [Fuente: elaboración IAU]
 ■ límite municipal
 ■ infraestructuras
 ■ conjunto histórico
 ■ suelo urbano 2001
 ■ suelo urbano 2007
 ■ suelo en transformación

Estructura urbana, Ortofoto
 a: 1:50.000
 [Fuente: Junta Castilla y León - P.V.O.A. 2007]



- territorio municipal
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- red ferroviaria
- polígonos industriales
- edificios industriales
- conjunto histórico
- centro comercial abierto

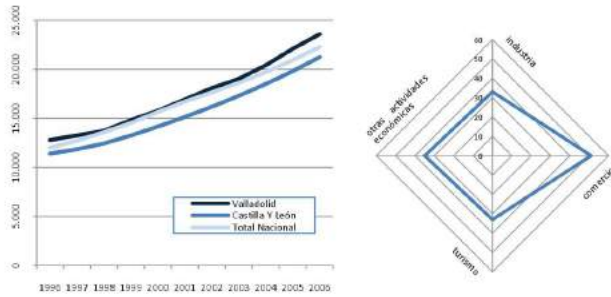
- tejido urbano
- monumentos
- plaza mayor
- accesos históricos
- trazado de las murallas
- conjunto histórico
- Ciudadela de La Mota
- Centro o centro ferrial
- Sector anticlérical
- Sector septentrional
- Área de crecimiento
- Área industrial vinculada a la A-9
- Área industrial vinculada al ferrocarril

arriba:
 Áreas productivas y polígonos
 industriales
 e:1:30.000
 (Fuente: elaboración IUG) 2009

abajo:
 Áreas urbanas
 e:1:27.000
 (Fuente: elaboración IUG) 2009

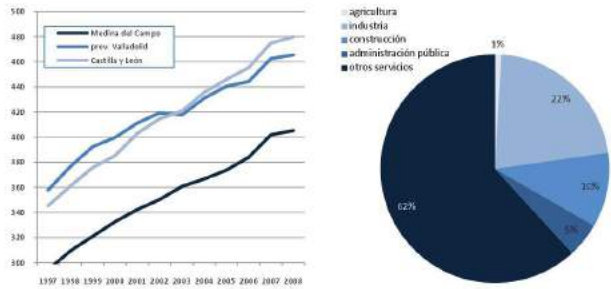
RENDA Y MODELO ECONÓMICO

liza: Evolución del PIB per cápita provincial, 1995-2006
 [Fuente: IIE, Contabilidad regional de España]
 der: Índice de actividades económicas, 2006
 [Fuente: La Caixa, Anuario económico de España 2006]



PERFILES ECONÓMICOS

liza: Vehículos por cada 1000 habitantes, 1997-2006
 [Fuente: Dirección General de Tráfico]
 der: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos, 2006
 [Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



**Comentario sintético de la Auditoría Urbana
 MEDINA DEL CAMPO
 MODERN / LITTLE / INDUSTRIAL CENTRE - CENTRO INDUSTRIAL
 MODERNO / PEQUEÑO**

Con una población que sufrió altibajos a finales del siglo pasado, hoy Medina del Campo presenta una dinámica demográfica en crecimiento, fomentada por unos índices de natalidad y envejecimiento favorables, y por su atracción sobre la población del entorno, con un 28% de residentes provenientes de otros municipios de la provincia. Este crecimiento de la población, realizado sobre todo entre los años 2002 y 2005 se refleja también en la construcción de nueva vivienda que el municipio ha realizado.

La gran actividad mercantil que ha existido en Medina del Campo desde el siglo XV, con las Ferias Generales del Reino que se desarrollaban en sus calles y plazas, y con el resurgir de la ciudad en el siglo XIX con la llegada del ferrocarril y la instauración de sus ferias y fiestas santolineras – el mercado semanal del Domingo, en 1870, la Feria Mayor de San Antolín, en 1873, y la feria ganadera de San Antonio de Padua, en 1877 – son el germen del actual perfil económico de la ciudad, con un importante índice en actividades comerciales. Hay también un importante índice de actividad industrial, con un 22% de afiliados a la Seguridad Social, sobre todo en la transformación de madera y mueble. Ello es hoy el motor económico del municipio, por lo que se ha considerado a Medina del Campo un 'Modern / Little / Industrial Centre', un centro industrial moderno, de tamaño pequeño, nudo además de comunicaciones terrestres entre el centro y el norte peninsular, tanto por tren como por carretera.

ZAMORA

La ciudad de Zamora, como otras ciudades de origen antiguo consolidadas como plazas fuertes y centros urbanos en la Edad Media, se sitúa en una posición elevada, dominando el Valle, un enclave singular elegido estratégicamente. Efectivamente, al Este de la ciudad se extiende la vega del Duero, con sus meandros sobre tierras fértiles que han facilitado los regadíos, penetrando en la ciudad. Sin embargo al Oeste de la ciudad el río Duero comienza a discurrir por un valle más encajado en su camino hacia las Penillanuras. La ciudad se dispone en un territorio de transición, entre dos paisajes singulares, en un paraje caracterizado por un "genius loci" específico: un promontorio sobre el Duero limitado por sus dos afluentes, Valderaduey y Valderey. El río Duero y la Ruta de la Plata "marcan" la posición geográfica de la ciudad dando sentido al hito urbano, una "encrucijada" en el territorio.

Zamora es una ciudad media-pequeña con claro perfil de capital provincial, por lo que su economía está muy vinculada a la estructura administrativa de diferentes niveles –Estado, Comunidad Autónoma, Provincia y Municipio– y por la función comercial, vital en algunas calles de su centro histórico.

La presencia de un campus universitario, consolidado en los últimos años, compensa la debilidad relativa de su tejido industrial, marcado por la carencia de grandes empresas. Sin embargo la ciudad cuenta con un tejido de pequeñas empresas consolidado y con una importante estructura cultural, con centros de alcance regional como la Fundación Rei Afonso Henriques, el Museo Etnográfico o el Museo de Baltasar Lobo. Además Zamora se configura como centro urbano clave en la relación de la Comunidad Autónoma con Portugal, un rol todavía por consolidar pero que ya se percibe en el proyecto logístico que impulsa la Junta de Castilla y León, en el marco del CyLog. Ello debe compensar la posición excéntrica de la ciudad en el noroeste de la región, enfatizando la función de Zamora como "ciudad del Duero". La mejora de infraestructuras viarias con la reciente inauguración del tramo de la Ruta de la Plata (autovía) y la vinculación al AVE son otras potencialidades de corrección de una posición territorial relativamente complicada.

El espacio urbano zamorano, como el de casi todas las ciudades de la provincia es, a la vez, compacto y heterogéneo. La ciudad se percibe como una estructura urbana continua, aunque no siempre legible, ya que la secuencia de espacios públicos no está bien articulada, salvo en el conjunto histórico. La sucesión de tejidos urbanos evidencia la construcción fragmentaria de la ciudad, hecha a golpes. El río, a pesar de no haber sido bien tratado por los tejidos de borde, adquiere hoy nuevo protagonismo en la carretera de la Aldehuela, en los barrios del Sur, al pie de la murallas, etc. El urbanismo reciente ha tratado de recomponer fragmentos urbanos y espacios vacíos, estableciendo una mayor cohesión urbana y recuperando los barrios más húmedos. En este sentido la ciudad, sus barrios y sus equipamientos han mejorado radicalmente en los últimos 20 años.



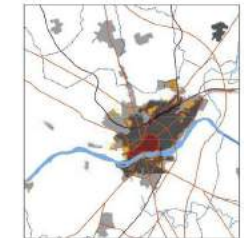
**ZAMORA
 Centro Regional de
 Servicios Públicos**

Código INE: 49275
Superficie: 149 km²
Población 2008: 66.672 hab
Densidad 2008: 443 hab/km²
**Altitud núcleo principal:
 649 m (SIE JCyL)**



Mapa geográfico
 e: 1:225.000
 [Fuente: elaboración IUG] 2009

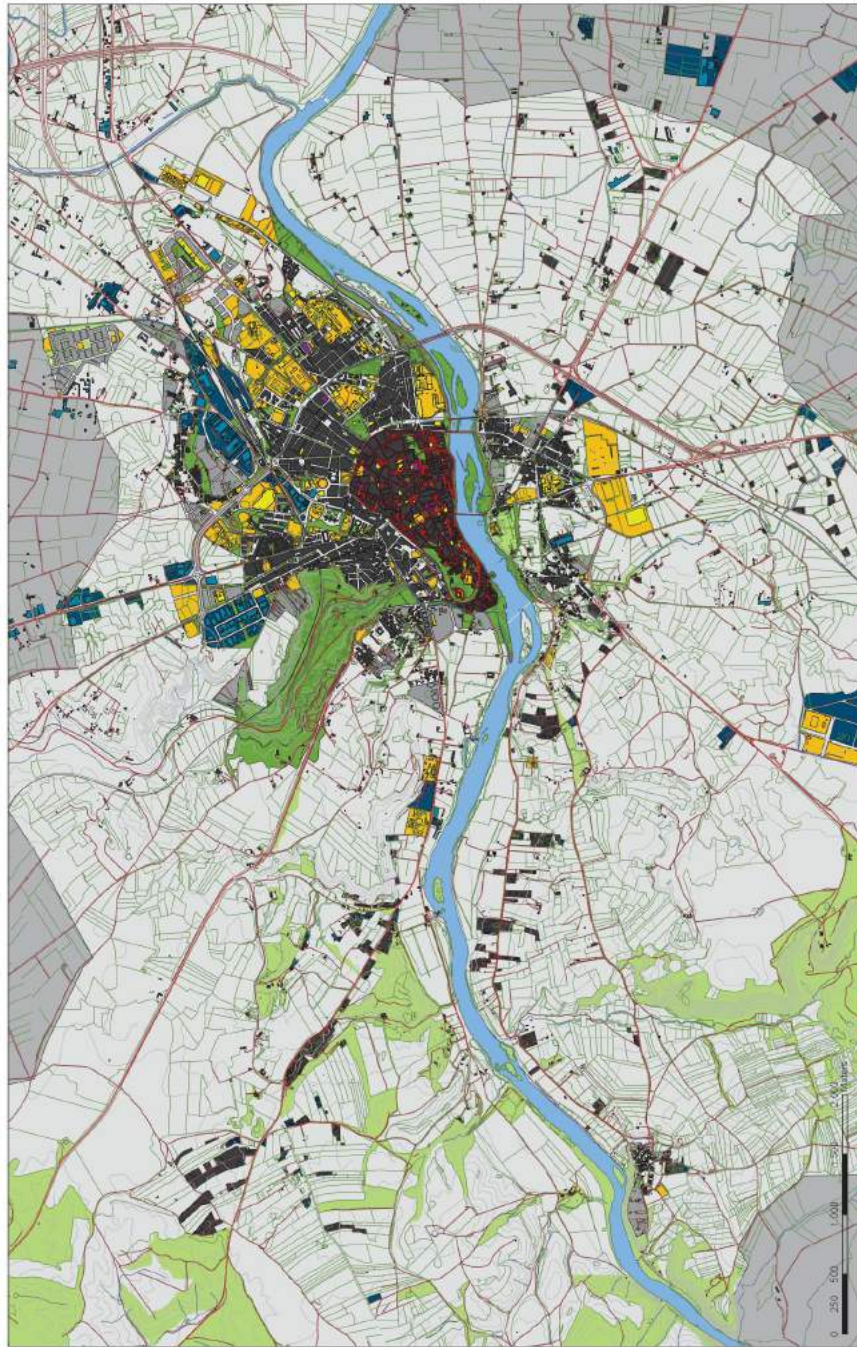
- Suelo urbano
- red hidrográfica
- infraestructuras viarias
- límite municipio de Ávila



Mapa crecimiento urbano 2001-2007
 [Fuente: elaboración IUG] 2007

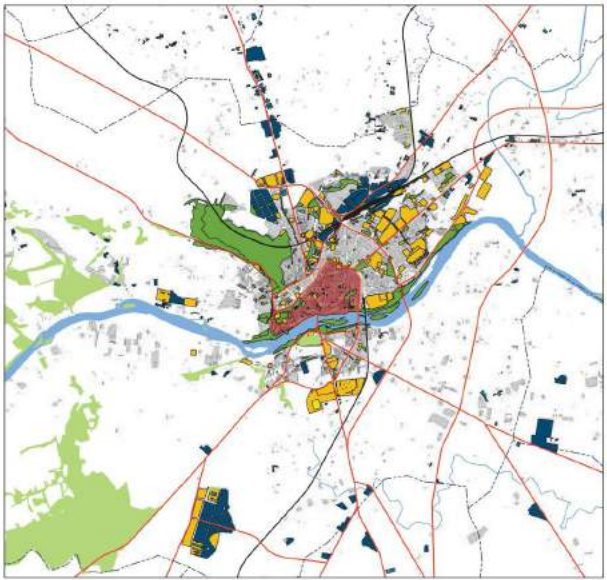
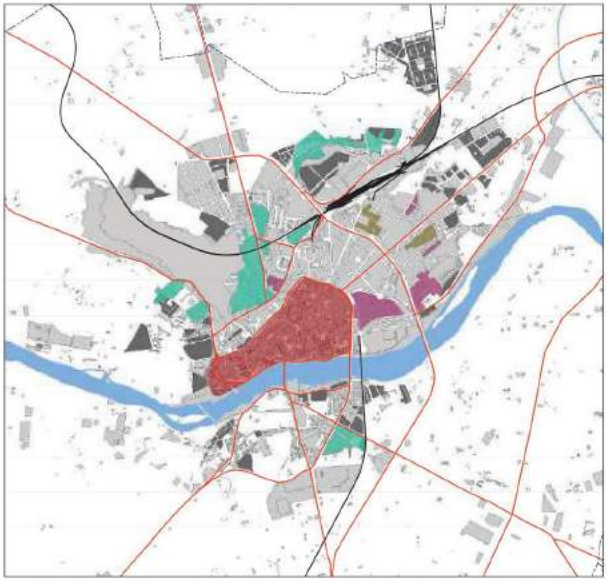
- límite municipal
- infraestructuras
- conjunto histórico
- suelo urbano 2001
- suelo urbano 2007
- suelo en transformación

Estructura urbana, Ortofoto
 e: 1:50.000
 [Fuente: Junta Castilla y León - P.V.O.A.] 2007



ZAMORA Estructura urbana. Análisis morfológico de síntesis

1:40.000 (1:40.000) - Fuente: elaboración de la autora (2009)



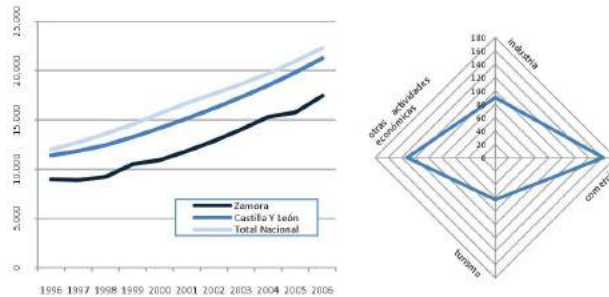
- edificios industriales
- polígonos industriales
- equipamientos
- verde urbano
- áreas verdes

amba
infraestructuras
e 1:50.000
[Fuente: elaboración (AUCYL) 2009]

sierra
Áreas productivas y polígonos
industriales
e 1:50.000
[Fuente: elaboración (AUCYL) 2009]

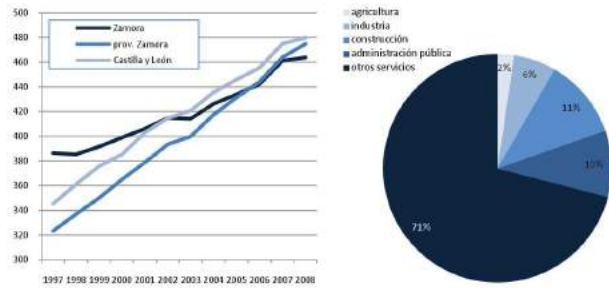
RENTA Y MODELO ECONÓMICO

Fig. 1: Evolución del PIB per cápita provincial, 1995-2006
 [Fuente: IIE, Contabilidad regional de España]
 Fig. 2: Índice de actividades económicas, 2006
 [Fuente: La Caixa, Anuario económico de España 2008]



PERFILES ECONÓMICOS

Fig. 3: Vehículos por cada 1000 habitantes, 1997-2006
 [Fuente: Dirección General de Tráfico]
 Fig. 4: Porcentaje de afiliados a la Seguridad Social por sectores económicos, 2008
 [Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social]



**Comentario sintético de la Auditoría Urbana
 ZAMORA
 REGIONAL PUBLIC SERVICE CENTRE - CENTRO REGIONAL DE SERVICIOS PÚBLICOS**

Contrasta en Zamora la estructura demográfica del municipio respecto a la de su provincia. Mientras que la ciudad aumenta muy ligeramente sus residentes, la provincia, con una población envejecida y un bajo índice de natalidad, pierde habitantes. No obstante el crecimiento demográfico de Zamora es muy débil y menor que el de los centros urbanos más dinámicos de la provincia, como Benavente. El índice de natalidad de la capital es relativamente bajo y no atrae inmigrantes, con un porcentaje de residentes nacidos en el municipio del 53,9%, de los más altos de la Comunidad.

Zamora es una ciudad con claro perfil administrativo, por lo que su economía está muy vinculada a las estructuras públicas y a la función comercial. Los índices de comercio y de otras actividades de servicios destacan sobre los indicadores de industria e incluso de turismo, ámbito en el que se detecta mayor potencial. El porcentaje de afiliados a la Seguridad Social en la Administración Pública, del 10%, y en otros servicios, del 71%, son de los más altos de Castilla y León, frente a un 6% de trabajadores afiliados en industria. Por ello Zamora se ajusta a la categoría definida en el informe de "Regional Public Service Centre", ajustado a su tamaño de ciudad media-pequeña.

**Attribuzioni capitoli del volume:
 De las Rivas Sanz J.L. (a cura di), (2010) *El estado de las ciudades de Castilla y León. Valladolid (E): Junta de Castilla y León. ISBN: 978-84-9718-633-9***

Milano, 19 febbraio 2018

I sottoscritti
 Juan Luis de las Rivas Sanz;
 Daniel de Luis de la Fuente;
 Javier Frades Orallo
 Mario Paris;

Dichiarano che

Nel volume: De las Rivas Sanz J.L. (a cura di), (2010) *El estado de las ciudades de Castilla y León. Valladolid (E): Junta de Castilla y León.*

- L'introduzione intitolata *Caratteristiche de la auditoria urbana* è da attribuirsi a Juan Luis de las Rivas Sanz (pag. 5-12);
- Il capitolo 1: *Sobre el sistema de ciudades de Castilla y León* è da attribuirsi a Juan Luis de las Rivas Sanz (pag. 13-28);
- Il capitolo 2: *Crecimiento y estancamiento en la Europa de las ciudades* è da attribuirsi a Juan Luis de las Rivas Sanz e Daniel de Luis de la Fuente (pag. 29-42);
- Il capitolo 3: *La competitividad de las ciudades* è da attribuirsi a Mario Paris (pag. 43-76);
- Il capitolo 4: *La vida en las ciudades* è da attribuirsi a Juan Luis de las Rivas Sanz, Daniel de Luis de la Fuente e Javier Frades Orallo (pag. 77-103);
- Il capitolo 5: *Gobernando ciudades* è da attribuirsi a Juan Luis de las Rivas Sanz (pag. 105-114);
- L'Anexo "Las ciudades de Castilla y León: Síntesis" è da attribuirsi a Mario Paris (pag. 115-207).

Juan Luis de las Rivas Sanz

Daniel de Luis de la Fuente

Javier Frades Orallo

Mario Paris