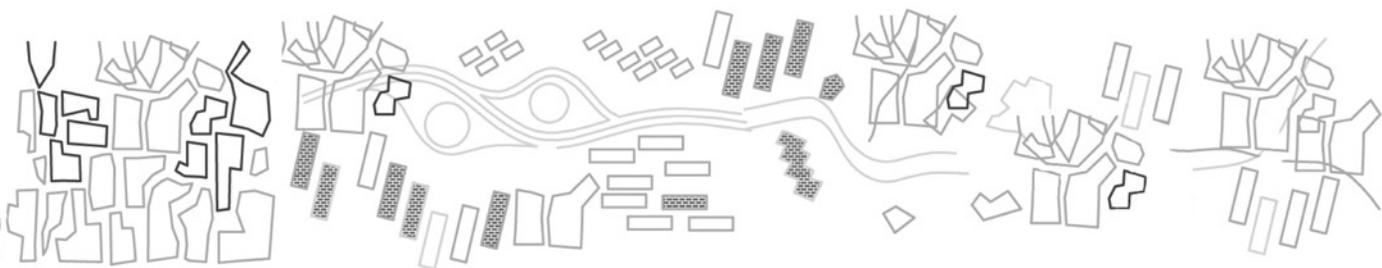


CIUDAD Y TERRITORIO ESTUDIOS TERRITORIALES **CyTET**



Vol. XLV. Cuarta época **N.º 176** verano 2013

**Policentrismo en los espacios urbanos.
Aglomeraciones urbanas
con varios centros/polos históricos
¿Qué está pasando en España?**



Director

Rafael MATA OLMO

Subdirector

Jorge OLCINA CANTOS

Secretaria

Paloma POZUELO GUILLÓ

Comité de redacción

Rafael MATA OLMO
Jorge OLCINA CANTOS
Omar BOUAZZA ARIÑO
Graziella TROVATO
Luis Ángel COLLADO CUETO

Consejo asesor científico

Josefina GÓMEZ MENDOZA
Laureano LÁZARO ARAUJO
Jesús LEAL MALDONADO
Ángel MENÉNDEZ REXACH
Luis MOYA GONZÁLEZ
Luciano PAREJO ALFONSO
Fernando PARRA SUPERVÍA
Josep ROCA CLADERA
Fernando ROCH PEÑA
Fernando DE TERÁN TROYANO
Antonio VÁZQUEZ BARQUERO

Corresponsales

Nora CLICHEVSKY
Laurent COUDROY DE LILLE
Fania FRIDMAN
Willem KORTHALS
Benoit LEFÈVRE
Francesco LO PICOLO
Sara LUZÓN
Demetrio MUÑOZ
Vincent NADIN
Federico OLIVA
Rubén PESCI

Relación de bases de datos y de índices de impacto donde está incluida CYTET
IN-RECS, Latindex, DIALNET, RESH, Ulrichs. Solicitada su inclusión en ISI-JCR y SCOPUS

Se ha publicado el Índice H de las revistas científicas españolas según Google Scholar Metrics (2007-2011), donde se puede encontrar el impacto de las mismas a partir del recuento de citas que ofrece Google Scholar. CYTET se encuentra en el segundo puesto de las revistas de Urbanismo. Se puede acceder al mismo en esta dirección:

http://digibug.ugr.es/bitstream/10481/24141/1/revistas_cientificas_espanolas_Google_Scholar_Metrics.pdf

* Delgado López-Cózar. E.; Ayllón, JM, Ruiz Pérez, R. (2013). Índice H de las revistas científicas españolas según Google Scholar Metrics (2007-2011). EC3 Informes, 3: 18

Índice

Presentación

Presentación: Policentrismo en los espacios urbanos. Aglomeraciones urbanas con varios centros/polos históricos ¿Qué está pasando en España? José María de UREÑA	245
---	-----

Necrológica

Roberto Segre <i>in memoriam</i>	248
--	-----

Estudios

Aglomeraciones/regiones urbanas basadas en varios centros: el policentrismo José M. ^a DE UREÑA & Félix PILLET & Carlos MARMOLEJO	249
Los difusos límites del espacio urbano-metropolitano en España Pedro REQUES VELASCO & Olga DE COS GUERRA	267
Policentrismo en el sistema urbano español: un análisis para siete áreas metropolitanas Carlos MARMOLEJO DUARTE & Jaume MASIP TRESSERRA & Carlos AGUIRRE NÚÑEZ	281
Políticas urbanas y ciudades intermediarias en regiones metropolitanas policéntricas: el caso de Madrid Eloy SOLIS TRAPERO & Mayte ARNAIZ HERNÁNDEZ & Inmaculada MOHINO SANZ & Borja RUIZ-APILANEZ & José M. ^a DE UREÑA FRANCÉS	301
Barcelona y Cataluña: las raíces del debate sobre el policentrismo del sistema urbano catalán Oriol NEL·LO	317
Ciudad Astur, una singularidad metropolitana Fermín RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ & Manuel CARRERO DE ROA	333
Las áreas metropolitanas de tamaño medio: la configuración de un espacio de cohesión en el conjunto polinuclear Santander-Torrelavega Olga DE COS GUERRA & Ángela DE MEER LECHA-MARZO	351
El corredor industrial Valladolid-Palencia: conurbación emergente entre dos polos urbanos consolidados Juan Luis DE LAS RIVAS & Alfonso ÁLVAREZ MORA & Mario PARIS	363
Ámbito central del Camp de Tarragona: la emergencia de una metrópoli territorial Antonio FONT ARELLANO	379
Complementos y dependencias urbanas sobre Donostia-San Sebastián en situación fronteriza Ángel MARTÍN RAMOS & Madalen GONZÁLEZ BEREZIARTUA & Nerea MENDIKUTE SAN MIGUEL	393
La construcción de una red de ciudades mediterráneas José Luis GÓMEZ ORDÓÑEZ & David CABRERA MANZANO	409
ABSTRACTS	427

Índice

Observatorio Inmobiliario

Posibles cambios en el mercado de vivienda en 2013 Julio RODRÍGUEZ LÓPEZ	433
---	-----

Internacional

Italia: Francesco LO PICCOLO & Davide LEONE	449
---	-----

Documentación

Crónica Jurídica Omar BOUAZZA	455
Normativa estatal y autonómica Francisca PICAZO	458

Libros y Revistas

Recensiones y reseñas de libros recibidos	463
---	-----

El corredor industrial Valladolid-Palencia: conurbación emergente entre dos polos urbanos consolidados

Juan LUIS DE LAS RIVAS & Alfonso ÁLVAREZ MORA
& Mario PARIS

Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid.

RESUMEN: Los condicionantes geográficos que impone el encajado valle del Pisuerga entre las dos ciudades y la proximidad entre ambas hacen del corredor Valladolid-Palencia un territorio caracterizado por el dinamismo de estas ciudades, por sus relaciones consolidadas y por la naturaleza misma de un eje de transporte combinado. La evolución histórica de este territorio, en particular del Canal de Castilla, permite aventurar una primera hipótesis de identificación entre infraestructura de transporte y poblamiento. La consolidación del corredor de transporte en cuanto tal, la linealidad de sus tres vías paralelas —Canal, Ferrocarril y Autovía— fomenta la transición de un territorio triangulado y más o menos homogéneo, de sustrato agrario, a un territorio polarizado en los grandes núcleos urbanos. Con diferencias entre sí de tamaño y estructura urbana, Valladolid y Palencia comparten realidades estratégicas, como la Universidad y Renault, y son los polos de un archipiélago urbano cada vez más complejo e interdependiente con directriz en el corredor y claro perfil industrial. Un sistema conurbado lineal emergente que convive con la centralidad de cada ciudad y con la urbanización cada vez más intensa de los municipios de sus respectivos alfores. La gran accesibilidad que ofrece el corredor fomenta no sólo la industria, sino la localización de nuevas centralidades —Ikea/Río Shopping, polígonos industriales, centros logísticos...— y otras instalaciones, aunque sin llegar a romper la polaridad marcada por las dos ciudades, cada una con su propia lógica pero cada vez más cerca gracias a la evolución del ferrocarril.

DESCRIPTORES: Conurbación. Corredor de transporte. Valladolid. Palencia. Sistemas urbanos. Polaridades territoriales. Áreas urbanas.

1. Singularidad geográfica del territorio analizado: el corredor del Pisuerga entre Palencia y Valladolid, un valle encajado entre páramos

Palencia y Valladolid son las dos capitales de Provincia más próximas de España. Entre ellas apenas hay 45 Km. de Autovía, que se reducen a 30 Km. de distancia en línea recta. Estas dos ciudades, ligadas al sistema fluvial Carrión-Pisuerga, son hoy los extremos de un espacio más o menos conurbado que se apoya en un corredor viario y otro ferroviario paralelos. La marcada polaridad ejercida por las dos capitales provinciales convive con un archipiélago de municipios que comparten la gran accesibilidad del corredor y con ello sus oportunidades, de tal forma que se está configurando un territorio interprovincial polinuclear cada vez más complejo y dinámico. Así, lo que algunos estudios denominaron hace ya tiempo el «Corredor Valladolid-Palencia» (MANERO, 1989) es hoy una realidad territorial consolidada y en cierto modo irrepetible.

El río Carrión, en cuyas orillas se levanta la ciudad de Palencia, desemboca en Dueñas en el Pisuerga, a unos 8 Km. al sur de la capital provincial. A partir de este punto el Pisuerga configura, en amplios meandros, un valle encajado entre páramos hasta llegar a Valladolid, donde el valle se abre en su encuentro con el Duero. Este «corredor natural» hace posible un «corredor de transporte» entre las dos ciudades, cuya función se cumple a lo largo de la historia gracias a su posición en el Nor-Oeste de la Península Ibérica.¹

Abordamos por lo tanto un territorio donde el poblamiento, las redes de transporte y los usos del suelo han estado condicionados por una geomorfología muy clara (FIG. 1). Efectivamente, la mayor parte del corredor pertenece al valle del Pisuerga, bien perfilado por los páramos calcáreos del Cerrato y Torozos. En Valladolid el Pisuerga recibe al Esgueva y, poco más al sur, el valle se abre en una amplia campiña, dando lugar a las tierras de pinares creadas sobre los arenales del Duero, que aquí también recibe a los ríos Adaja y Cega. Todo ello es sustrato de un paisaje profundamente humanizado, de sus matices topográficos y de

la vegetación que varía en función de la calidad de los suelos. Los valles fluviales y sus campiñas ocupan el lugar central más fértil, con el que limitan los páramos, con amplias terrazas en Cigales y en el Sur de Valladolid. El relieve facilita la comprensión del paisaje y la abundancia de agua, en el corazón de la Meseta, permite espacios fértiles. Así, las pendientes y cuestas desempeñan un papel relevante al delimitar visualmente el paisaje del corredor, pero a la vez garantizan espacios de conexión ecológica entre páramos, terrazas y lechos fluviales.

El corredor se abre también en el Norte, para bifurcarse en dos, en correspondencia con los valles del Carrión y del Pisuerga, formando al Sur-este de Palencia un amplio llano fértil de forma triangular, entre Villamuriel y Venta de Baños.

Encajado en el valle del Pisuerga, el corredor de transporte entre Palencia y Valladolid es parte de un recorrido mucho más amplio que en este tramo se concentra espacialmente y se intensifica en sus flujos. En el seno del valle y en paralelo con el río o tangentes a sus meandros discurren el antiguo Canal de Castilla, el ferrocarril y la autopista. Se trata de un sistema de transporte combinado, intermodal, cuyo eje principal lo forma la E-80 (un tramo de la «Autovía de Castilla», A-62, antes N-620), ruta internacional que conecta Portugal con Francia y Europa¹

Estamos ante el tramo viario que soporta los flujos más intensos de Castilla y León, con un importante peso del transporte internacional por carretera. Sin embargo lo irrepetible, por su proximidad y en el interior de la Península, es el trazado paralelo de tres sistemas de transporte tan relevantes como el Canal de Castilla, el corredor ferroviario de ancho Ibérico —de alta prestaciones: doble vía electrificada— y la autovía. Además está muy avanzada la construcción de la nueva línea del AVE, en servicio hasta Valladolid y que en Venta de Baños se bifurca en las direcciones Palencia/León y Burgos/Bilbao, línea que incrementa el valor del corredor. La consolidación de este modelo, vinculado a Palencia y Valladolid, exige un cambio en la interpretación del sistema urbano regional por influir en un amplio entorno con efectos territoriales de diverso calado (DE LAS RIVAS, 2010; PASCUAL

¹ La ruta europea E-80, Helsinki-Lisboa, que por Irún entra desde Francia (la A-1, A-62 desde Burgos) y por Fuentes de Oñoro (Salamanca) conecta con Portugal. Este corredor fue definido como «eje de transporte combinado» en

el Libro Blanco de 1993 o Plan Delors (CALVO & SANTOS, 1997; SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, 1998). Recientemente la UE ha vuelto a insistir en la necesidad de impulsar el ferrocarril —en particular mercancías— en este corredor.

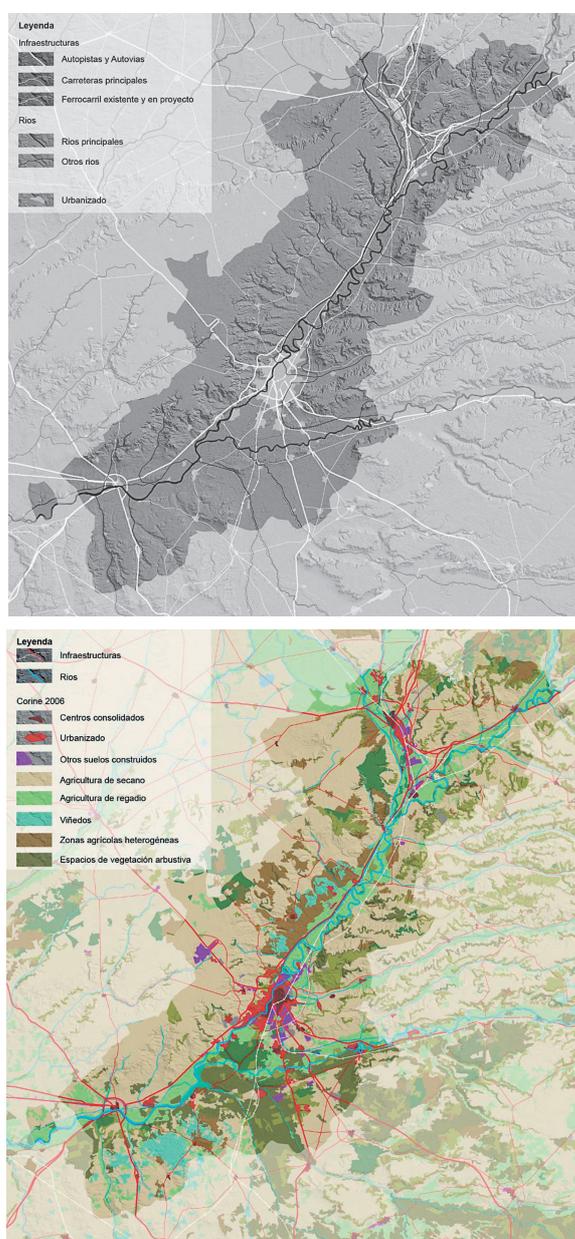


FIG. 1Y 1 BIS/ **Corredor Valladolid-Palencia, ampliado a Tordesillas por el Sur y a Magaz por el Norte. El relieve y los usos del suelo desvelan con claridad los condicionantes físicos del corredor, cuyo origen está en la confluencia del Carrión y el Pisuerga y de éste en el Duero**

Fuente: CORINE 2006 y elaboración propia.

2012)². Analizar cómo se ha configurado y mostrar qué tipo de policentrismo caracteriza hoy el corredor, las relaciones que emergen y

las que han desaparecido, son objeto de estudio del mayor interés, que aquí se aborda con las limitaciones propias de un artículo.

¹ Para comprender mejor el fenómeno ampliamos el marco de análisis del corredor hasta Tordesillas por el Sur y a Magaz por el Norte, incluyendo las importantes bifurcacio-

nes de infraestructuras que se producen en los entornos de las dos ciudades, clave funcional del corredor.

2. La forma histórica del territorio y su transformación funcional. Del espacio triangulado a un espacio lineal

La conformación de un territorio es resultado de un proceso histórico de yuxtaposición espacial. Para comprender la lógica estructural del eje Palencia-Valladolid necesitamos comprender cómo las infraestructuras se han ido manifestando desde la influencia de las ciudades, obedeciendo a requerimientos históricos cuya «memoria sedimentada» reconocemos en la actualidad.

No siempre se ha interpretado el territorio al que nos referimos con la potente linealidad que hoy lo caracteriza (ÁLVAREZ MORA, 2005). Más allá de la propia geografía del corredor fluvial, la primera manifestación de esta «memoria» podemos identificarla con las «calzadas romanas secundarias» que comunicaban localidades como Cabezón y Simancas (MAÑANES, 1983). Estas calzadas comenzaron a marcar una linealidad que se «rompe» durante la Baja Edad Media cuando mercados y Ferias introdujeron una red triangular de caminos que hacía posible una comunicación más racional entre las poblaciones. Este sistema triangular, que fundaba las relaciones económicas entre centros de diverso rango, ha sido durante mucho tiempo el que ha identificado el poblamiento de este territorio. La centralidad de las Ferias y los sistemas productivos establecieron las dimensiones de un territorio que carecía de infraestructuras lineales predominantes, salvo la red de cañadas reales. La mayor parte de las poblaciones hoy existentes tiene su origen en la Baja Edad Media, de forma que en un tiempo relativamente breve se definieron las polaridades básicas de un amplio territorio a ambos lados del Duero. En el lento proceso de modernización posterior, los caminos reales, la construcción del Canal de Castilla, el ferrocarril... impusieron una nueva lógica lineal que ha convivido con la herencia medieval.

La primera red de caminos en España muestra su densidad más alta, tal y como reflejan los «repertorios» de la época (MENÉNDEZ PIDAL, 1951, FIG. 2), en torno a las localidades de Burgos, Medina del Campo, Valladolid, Segovia, Madrid y Toledo. Se trata del centro de la Meseta donde, en el siglo XVI, se celebraban las Ferias más importantes de Castilla y donde se verifica la formación de un eje Sevilla-Medina del Campo-Burgos, en el que la ciudad de Valladolid ocupa un lugar preferente.



FIG. 2/ Juan Villuga, «Caminos descritos con más frecuencia» 1546

Fuente: MENÉNDEZ PIDAL, 1951.

La gran transformación comienza a tener lugar ya avanzado el siglo XVIII con los diferentes intentos de reactivar el desarrollo en estos territorios mediante la construcción de infraestructuras capaces de impulsar procesos productivos más eficaces. Es el caso del Canal de Castilla y del Ferrocarril, elementos históricos que se yuxtaponen a los caminos existentes y que comienzan a dotar al eje Valladolid-Palencia de un nuevo sentido territorial.

2.1. Un territorio de ríos y de canales compatible con una estructura viaria de herencia medieval

La construcción del Canal de Castilla no supuso una transformación radical, en sentido espacial, del territorio que atravesaba su cauce. Su concepción originaria, como infraestructura de transporte, implicaba al conjunto de las poblaciones existentes desde sus orillas, como colector del trigo producido y facilitador de su traslado a los puertos del norte. Sin embargo, en el tramo que nos ocupa, el Canal marcó la traza Norte-Sur sobre la que se apoya el actual eje viario que une Valladolid y Palencia.

El Canal formaba parte de un plan extendido al centro y norte peninsular, combinando un sistema de carreteras y un sistema de canales complementarios entre sí (HELGUERA, 1990): dos proyectos de vías de comunicación terrestre (el Camino de Reinosa, que comunicaba la meseta con el puerto de Santander, y el Camino del Puerto de Guadarrama, con Madrid y el

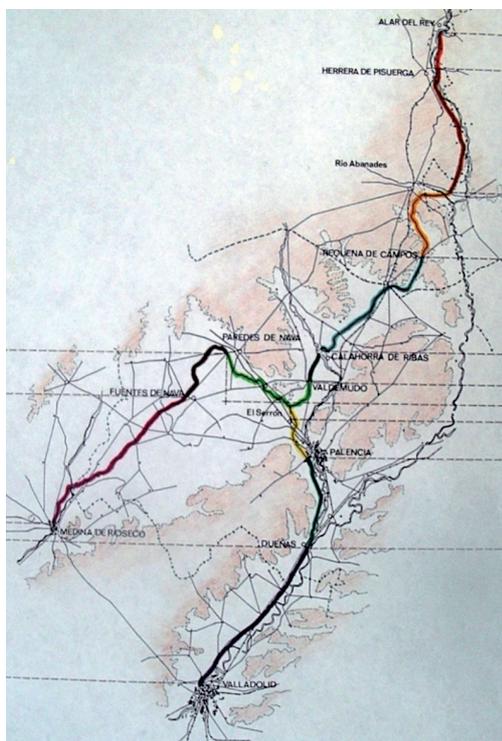


FIG. 3/ **Tramos en la construcción del Canal de Castilla. Sólo entre Palencia y Valladolid (1802-1835) el Canal discurre paralelo al río y a los caminos, encajado en el valle**

Fuente: INSTITUTO UNIVERSITARIO DE URBANÍSTICA. VALLADOLID.

Sur) y el proyecto concreto de los *Canales de Castilla*. Los caminos quedaron abiertos en 1753, el de Reinosa, y en 1750, el del Puerto de Guadarrama. El Canal comenzó a construirse hacia 1753, iniciándose por su ámbito central.

Proyectado como infraestructura de transporte, el Canal fue complementando dicha función con otras —molinos, riego, más tarde abastecimiento...— que se fueron incorporando en la medida en que se consolidaba el curso de agua, conformándose como una «*linealidad territorial construida*» (ÁLVAREZ MORA, 2004). A pesar de la lentitud en su construcción, el Canal y sus estructuras anexas —las *fábricas de harina* o las pequeñas *centrales hidroeléctricas*— contribuyeron al relanzamiento económico de la región, aunque ello ocurriera en un periodo de tiempo muy limitado. En este sentido, no estamos sólo ante una gran infraestructura de transporte sino, y esto es lo más importante, ante un «*espacio industrial*». A lo largo de su recorrido se levantan una serie de ingenios industriales que dan forma a un corredor

productivo cuya memoria va a perdurar en el tiempo y anticipa el «corredor industrial» que tratamos. La influencia del Canal en la conversión de un territorio agrícola en un «campo industrial» es una componente que el ferrocarril encuentra y recoge como herencia, acomodándola a las capacidades que despliega el nuevo medio de comunicación y transporte.

2.2. El Ferrocarril contra el Canal. La competencia por apropiarse un corredor productivo

La construcción del Canal finalizó en el año 1844, con el tramo Fuentes de Nava-Medina de Rioseco. Unos años antes, entre 1831 y 1835, se había completado el tramo que reunía Dueñas con Valladolid. Con apenas unos años de diferencia se finaliza esta gran obra de transporte fluvial y se inicia otra, el ferrocarril, que va a suplantar su función justo cuando el Canal comenzaba a dar muestras de cierto potencial económico. De hecho el mayor volumen de tráfico comercial de toda la historia del Canal tuvo lugar entre 1850 y 1862, es decir, en los años previos al despliegue del ferrocarril, origen de su decadencia como infraestructura de transporte.

La construcción del ferrocarril, línea Madrid-Irún, con su centro logístico en Valladolid, fue gestionada por el *Credit Mobilier* de París de los hermanos Pereire quienes, desde el primer momento, mostraron su interés por el control del Canal para acabar con la competencia que éste pudiera representar (ARTOLA, 1978). El primer paso se dio en 1874 en el tramo Alar-Santander, con el llamado Ferrocarril Isabel II que controlaba la comunicación entre el Canal y el puerto de Santander. El siguiente paso fue adueñarse, poco a poco, del Canal, llegando a acuerdos con los accionistas, hasta el punto de convertirlo en una empresa prácticamente arrendada a la Compañía Ferroviaria del Norte. Anulada la actividad del transporte, declarada en crisis la industria harinera, el Canal de Castilla sobrevive como abastecedor de agua. En 1909 se autoriza, por Ley, su reconversión en canal de riego.

Hoy el riego y el abastecimiento a las poblaciones ribereñas son las actividades más importantes que desarrolla el Canal. El Canal se incorpora en el Sistema Carrión-Pisuerga, su cuenca, a la red que permite regar unas 70.000 hectáreas, siendo responsable de una tercera parte de las mismas (MOLINERO, 1990).

El despliegue de estos dos medios de transporte demuestra cómo el orden impuesto al territorio responde a diferentes maneras de entender el progreso económico y social de una región.

El Canal de Castilla aporta una concepción territorial que afecta a la totalidad de la región como objeto de proyecto. Reúne y relaciona entre sí muchas poblaciones, estableciendo «puertos» (como las dársenas de Palencia y de Valladolid) en los que se concentra, estratégicamente, la recogida del cereal que se produce en toda Castilla. Sobre una estructura territorial preexistente, de signo señorial y particularizada en dominios de estricto carácter local, se yuxtapone una infraestructura de perfil regional, dotando al territorio castellano de una unidad productiva que la historia había negado. Además, el episodio original del Canal de Castilla ofrece luz sobre la naturaleza del corredor Valladolid-Palencia, no sólo como infraestructura que recoge y transporta, sino por el impulso industrial que generan sus ingenios asociados. El Canal atraviesa un mundo rural que busca transformar, estableciendo un vínculo con los «campos productivos», sin beneficiar en exclusiva a los espacios de borde.

El ferrocarril, a partir de 1860, no sólo especializa el corredor en su función de transporte, sino que se aferra a él y genera un efecto succión en el territorio, imponiendo el servicio a sus nodos, las ciudades, y a los largos recorridos antes que a los espacios intermedios. Frente al esfuerzo regenerador propio de la ilustración, las ciudades son el campo de operaciones del ferrocarril, tanto como infraestructura de comunicación como en sus implicaciones productivas. El corredor se carga de expectativas. La instalación en 1860 de los «*Talleres Generales de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*» en Valladolid consolida esta ciudad como centro industrial modificando su perfil económico. Los Talleres, donde llegan a trabajar 3000 obreros, son el germen de lo que será un polo productivo profundamente ligado al transporte. A la vez, el nodo ferroviario creado en Venta de Baños impulsa su desarrollo industrial, pasando de apenas 700 habitantes en 1900 a más de 5.000 en 1940.

3. Caracterización de los espacios del corredor: entre la fuerte polaridad de las ciudades y la diversidad de lo urbano-rural intermedio

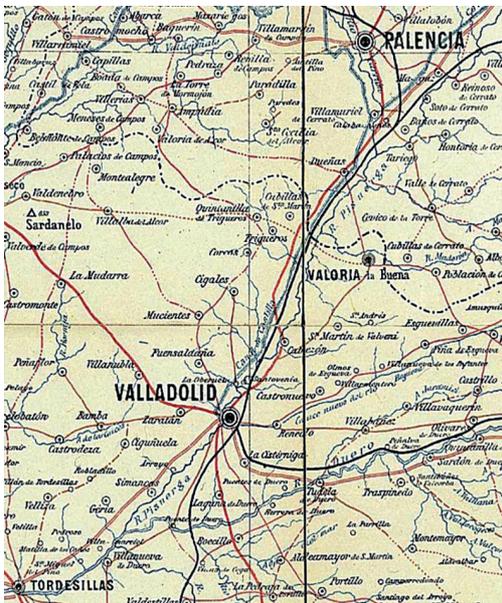


FIG. 4/ Nuestro territorio en 1900. El eje Palencia-Valladolid se consolida con el ferrocarril y la carretera nacional sobre el espacio productivo del Canal de Castilla

Fuente: ESPAÑA. BIBLIOTECA NACIONAL.

Le Corbusier en «los tres establecimientos humanos» (LE CORBUSIER, 1945) proponía un territorio análogo al nuestro; dos ciudades centrales de cierto tamaño, una serie de enclaves industriales entre ellas, un territorio urbano rural intermedio, todo ello enlazado por tres rutas de transporte paralelas: una de agua, otra de hierro y otra de asfalto. En nuestro caso a cada ruta le corresponde un tiempo económico, entre la industria harinera y el automóvil, con una segunda red ferroviaria, para el AVE. Le Corbusier hacía hincapié en la «Ciudad Lineal Industrial», cuyo sustrato infraestructural reconocemos en muchas conurbaciones y valles industriales. Sin embargo Valladolid y Palencia focalizan históricamente la actividad, con diferencias pero con claridad, por su tamaño mucho mayor que el resto de los núcleos del corredor. Como veremos, en Palencia hay una clara tendencia de expansión y especialización industrial hacia el corredor, mientras en Valladolid los cambios recientes del alfoz tienen menor dependencia de aquél, siendo los propios de una aglomeración urbana expansiva. Por otro lado, los episodios de competencia destructora entre las diferentes infraestructuras dan cuenta de una historia de sustitución y no tanto de complementariedad entre sistemas.

¿Constituye el corredor hoy una realidad territorial independiente o es un simple espacio de relación entre Palencia y Valladolid? Es evidente que hoy el corredor es, en cuanto espacio de infraestructuras, una realidad autónoma donde diversos modos de transporte discurren en paralelo, facilitando rutas trans-regionales. Pero aunque el itinerario se distingue de sus estaciones, el corredor es una realidad articulada con y desde las poblaciones. Como Le Corbusier anticipa, la comunicación entre los centros del corredor es también una oportunidad. Proponemos por ello una aproximación al mismo desde tres realidades complementarias, la infraestructural ya presentada, la demográfica y la industrial.

3.1. Un corredor entre lo rural y lo urbano

El tamaño de los núcleos de población determina la estructura demográfica del corredor. En las dos áreas urbanas de sus extremos se concentra la mayor parte de la población. A la vez y en medio del corredor se produce un corte demográfico, justo en los municipios de Valladolid que limitan con la provincia de Palencia al sur de Dueñas. Son municipios de pequeño tamaño, con menos de 400 habitantes: Cubillas, Valoria, Trigueros, Corcos y San Martín. En ellos la densidad territorial se mantiene por debajo de los 25 hab./km². Por lo tanto, entre las dos áreas urbanas —es decir, más allá de sus alfoces— existe un espacio rural relativamente amplio ligado a estos pequeños municipios (FIG. 5).

De hecho, la impronta de las ciudades es tal que en sus entornos apenas se alcanza una densidad media de 200 hab./km². Sólo los municipios de Venta de Baños —de pequeña superficie— en Palencia, y Arroyo de la Encomienda, Laguna de Duero, La Cistérniga y Zaratán, contiguos a Valladolid, superan dicha densidad. Estos municipios configuran el segundo escalón demográfico, dando forma a un territorio denso y urbano. El tercero lo forman un universo de pequeños municipios hasta hace muy poco rurales, cuyo dinamismo depende de las capitales. Algo que no esconde la gran diferencia de población que existe entre ellas: Valladolid, con 313.437 hab. (2011), tiene casi cuatro veces el tamaño de Palencia, con 81.582 hab.

Sólo Laguna de Duero, con 22.334 residentes, al Sur de Valladolid y relativamente desligada del corredor, alcanza la categoría de ciudad.

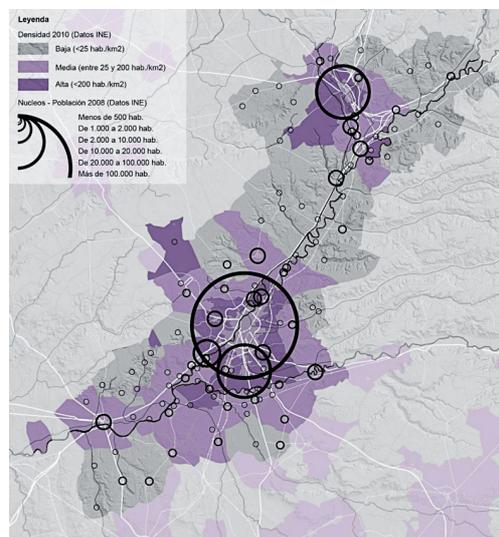


FIG. 5/ Síntesis de la estructura demográfica a partir de dos variables: la densidad de población y el tamaño de los núcleos urbanos. El corte de «lo urbano» en medio del corredor es evidente

Fuente: INE y elaboración propia.

Ligados al corredor y en el alfoz de Valladolid destacan Arroyo de la Encomienda (14.461 habitantes), Zaratán (5.621), Simancas (5.357), Cigales (4.743), Santovenia de Pisuerga (3.965) y Cabezón de Pisuerga (3.520), estos tres últimos al Norte y sobre el espacio interior del corredor. Arroyo y Simancas, al Sur, pertenecen a la prolongación del corredor hasta Tordesillas (municipio con 9.172 hab.).

El Alfoz de Palencia no llega a los 20.000 habitantes en total, con municipios pequeños a pesar de su vigor industrial, como Villamuriel de Cerrato (6.295 hab.), Venta de Baños (6.465) y Dueñas (2.844), al Sur de la capital y en pleno corredor, o muy pequeños como Grijoa (1.800), Magaz (1.100) y Ampudia (670).

3.2. Polaridad de las áreas urbanas: una ciudad media y un área metropolitana en formación con un espacio industrial intermedio

Valladolid y Palencia pertenecen a un sistema urbano, el de Castilla y León, caracterizado por un territorio extenso y un tejido municipal menudo, con 2.248 municipios, el 76% de ellos menores de 500 habitantes, y más de 6.000

núcleos de población. En este contexto, la proximidad de las dos capitales y las condiciones específicas del corredor adquieren un significado territorial particular, en un momento en el que el dinamismo demográfico se ha desplazado de las ciudades a los municipios de su entorno (DELGADO, 2012)³.

Valladolid es hoy el centro de un «área metropolitana en formación», con 411.510 habitantes censados, la 17ª área urbana del país y la primera con diferencia de Castilla y León, con más de 100.000 habitantes en los 22 municipios de su alfoz⁴. En 1981 en el entorno de Valladolid apenas vivían 29.000 personas y la capital contaba con 330.000 habitantes. Hoy el 25% de la población vive fuera del municipio central (ver CUADRO 1) y el conjunto de la aglomeración mantiene cierto crecimiento, con su dinamismo en la periferia. Los municipios que más han crecido entre 2001 y 2011 son Zaratán (el 250%) y Arroyo de la Encomienda (el 254%). Los dos están situados en los márgenes de la autovía E-80, al Oeste y al Sur de Valladolid respectivamente. Otros municipios del entorno sur, como Simancas, Boecillo o Aldeamayor de San Martín, también han multiplicado por dos su población en este periodo. De hecho el área urbana de Valladolid ha crecido a mayor ritmo que el corredor, con una clara polaridad de la ciudad sobre los usos urbanos en su entorno. El corredor define una segunda polaridad, por su accesibilidad y desde funciones «especializadas», tal y como reconocemos en el norte de Valladolid, donde las actividades industrial y logística son dominantes.

Los municipios del entorno de Palencia están todavía más condicionados por su relación con el corredor. Villamuriel de Cerrato, Dueñas y Venta de Baños se caracterizan por acoger espacios industriales de relieve, polígonos y fábricas importantes como Renault, Siro o Europac, por señalar las más relevantes en cada municipio. Aquí las infraestructuras de transporte forman un triángulo que sirve a la industria y marca la cabecera norte del corredor, ligada a Palencia pero con cierta autonomía de la ciudad. A pesar de ello, la trayectoria demográfica reciente sólo acompaña al crecimiento

industrial en Villamuriel, que dio un salto poblacional con la instalación de la factoría de Renault, en los primeros años 80 del pasado siglo, con nuevos barrios residenciales densos en el borde con Palencia. Al contrario, Dueñas sigue perdiendo población, como otros muchos núcleos rurales de la meseta, y Venta de Baños apenas se mantiene.

Este desencuentro, la autonomía relativa entre residencia y trabajo, caracteriza un territorio que podemos interpretar en su conjunto como «cuenca de vida y empleo» (ASCHER 1995; INODOVINA, 2004⁵). Con mayor intensidad en sus polos, el propio corredor tiende a convertirse en un «espacio interior». El balance demográfico en un periodo más amplio (entre 1991 y 2011) permite confirmar lo dicho. Mientras las capitales se mantienen o pierden población en beneficio de su entorno, verificamos pérdidas de población en la mayor parte de los «municipios rurales», en muchos casos mayores de un 25%. Al tratarse de ratios de crecimiento aplicados en pequeños municipios, pequeños cambios tienen gran impacto. Así en Magaz, en la salida Norte del corredor, una sola urbanización transforma el perfil del municipio (508 habitantes en 1981 y 1052 en 2011); en Grijota, al Norte de Palencia y sobre el Canal, urbanizaciones de baja densidad con golf tienden a albergar primera residencia (con 851 habitantes en 1981 y 1.802 en 2011).

En resumen, podemos describir el corredor desde cuatro realidades diferenciadas: un espacio metropolitano en formación, Valladolid y entorno; una ciudad asociada a un espacio periurbano industrial, el triángulo al Sur de Palencia; un espacio rur-urbano intermedio y las grandes infraestructuras de transporte, relativamente autónomas no sólo porque son infraestructuras estatales sino porque, además de servir a las poblaciones del corredor, tienen una lógica supra-regional e incluso internacional.

Si localizamos las 200 principales empresas de Castilla y León —con 132.707 empleados (2010) y con 15.158 millones de ventas (2008)— emerge el corredor como el principal espacio productivo de la Comunidad (FIG. 6,

³ El trabajo más reciente sobre población y poblamiento en Castilla y León, dirigido por el profesor Delgado Urrechu, ofrece una esclarecedora lectura del cambio demográfico reciente en la Comunidad, mostrando cómo han sido los municipios de los alfozes urbanos los que han tenido el mayor crecimiento en los últimos años, por efecto de las ciudades y sobre estructuras todavía con rasgos rurales.

⁴ El concepto «Área Metropolitana en Formación» surge en la reflexión que sobre el área urbana de Valladolid se realiza en el Instituto Universitario de Urbanística (de las Rivas & Calvo, 1995; de las Rivas, 1998), aunque se con-

solida con la aprobación de las Directrices de Ordenación Territorial (2001), a la par de un Alfoz configurado por incluyendo 23 municipios. La creación de la Comunidad Urbana de Valladolid (CUVa) en 2012, confirma este Alfoz como espacio de colaboración entre municipios.

⁵ Cuando Indovina se pregunta sobre si lo que se interpreta como sub-urbanización puede ser una respuesta a algunos retos que plantea la situación económica y social actual. La ciudad extensa, el nuevo mosaico de la *metropolización del territorio*, responderían a una lógica adaptativa frente a problemas y circunstancias todavía mal comprendidos.

FIG. 6/ Evolución de la población de Valladolid y Alfoz y de Palencia y de los municipios industriales de su entorno Sur

Población	1950	1960	1981	1991	2001	2011
Valladolid	119.499	150.959	330.242	330.700	319.943	313.437 (75%)
Valladolid y Alfoz (ámbito DOTVaEnt)			359.696	368.221	377.131	413.605 (100%)
Alfoz de Valladolid			29.454	37.521	58.838	100.168 (25%)
Palencia	41.769	48.216	74.080	77.863	80.836	81.552
Entorno Sur de Palencia (corredor)						
Villamuriel Cerrato			1.911	4.051	4.886	6.295
Venta de Baños			7.080	6.960	6.058	6.465
Dueñas			3.244	3.132	2.964	2.844

Fuente: INE, censos y padrón de población 2011.

CyL Económica, 2012). De estas empresas, 66 se localizan en Valladolid-Palencia (el 33% de la muestra), dando solidez a este espacio industrial lineal con dos polos, espacio que sólo encuentra un correlato regional en Burgos, con 50 empresas (el 25%), pero sin abandonar la E-80. El vínculo entre localización industrial, tamaño poblacional y conectividad de las infraestructuras es ejemplar⁶.

FIG. 7/ Distribución territorial de las 200 empresas mayores de Castilla y León, por municipios, con el corredor en el centro⁶

Fuente: CyL Económica febrero 2012 y elaboración propia.

⁶ El criterio de selección es el de las mayores empresas por facturación (Castilla y León Económica Febrero de 2012, sobre información de 2008 y 2010). En cada punto del mapa (Fig 7) nosotros incorporamos el número de

4. Un espacio excepcional en la Castilla interior: su consolidación como «espacio de flujos». Capacidad del corredor para configurar un sistema territorial coherente

El corredor Valladolid-Palencia fomenta una nueva centralidad territorial imponiendo su direccionalidad sobre lo que fue un espacio geográfico diverso e integrado —territorio triangulado—, dotando a los municipios por los que discurre de una cualidad diferencial, mayor accesibilidad. Esta «centralidad», como hemos visto, no afecta por igual a la totalidad del recorrido sino que se acentúa en sus extremos urbanos y allí donde la accesibilidad es más real estaciones ferroviarias, accesos viarios, vías de servicio, etc. Por ello el corredor en cuanto tal, corredor multimodal de transporte, es en primer lugar un «espacio de flujos».

4.1. El corredor con la mayor intensidad de flujos de Castilla y León

Los datos de las IMD (Intensidades Medias Vehículos al Día) en la E-80 o «Autovía de Castilla» son elocuentes (FIG. 7 y FIG. 8) y permiten valorar las características e intensidad de estos flujos. En el tramo de mayor intensidad se superan

empleados. En el entorno de Valladolid se localizan 55 de estas empresas y 11 en el entorno de Palencia, de ellas 57 directamente vinculadas con el corredor.

FIG. 8/ IMD en el Corredor Valladolid-Palencia (E-80)

Intensidades Medias Vehículos al Día (IMD) en la E-80 (datos 2010)	IMD total	IMD pesados	IMD extranjeros
Tramo E-80 de Valladolid a Tordesilla (en la entrada de Tordesillas)	36.564	6.406	3.912
Tramo Valladolid-Venta de Baños (en la salida de Valladolid)	33.265	6.606	2.636
Tramo Venta de Baños-Magaz (hacia Burgos, pasada Palencia)	15.794	5.146	2.874
IMD en la E-80 (pasado Tordesillas)	13.724	4.042	3.095
IMD en A-6 (pasado Tordesillas hacia A Coruña)	20.266	1.596	93
IMD en A-6 (desde Madrid, justo antes de Tordesillas)	26.023	4.123	122

Fuente: MINISTERIO DE FOMENTO, 2012.

los 45.000 vehículos diarios —Sur de Valladolid—, sin comparación en la región, con significativa presencia de vehículos pesados y extranjeros. Al comparar estas cifras con la intensidad de tráfico en la A-6, alrededor de Tordesillas, o en la propia E-80 más allá de Palencia, comprobamos saltos que explican la relevancia funcional del corredor en las ciudades y entre ellas. Podemos concluir por lo tanto que:

- se trata del corredor más transitado de Castilla y León,
- es un corredor de viajeros y de mercancías -transporte pesado en IMD,
- -es un corredor internacional vehículos extranjeros en IMD,
- es un colector funcional que sirve a las áreas urbanas de Valladolid y Palencia y a su relación IMD en el «corredor interior».

Estos datos permiten hacer una primera valoración de la intensa relación que hay entre Valladolid y Palencia y, a la vez, mostrar la importancia del corredor tanto al servicio del territorio tratado como al servicio del transporte de paso. Lamentablemente no contamos con información reciente de viajes entre las dos capitales provinciales ni balances recientes de la movilidad en las áreas urbanas (encuestas origen-destino u otros). Lo suplimos con la información a nuestro alcance.

Entre Valladolid y Palencia hay 29 trenes diarios (28 en sentido contrario); entre ellos 8 Intercity, 5 Regional Express y 4 Media Distancia, con una duración media en sus recorridos de 35-40

minutos. Otros servicios, como 8 Alvia, están pensados para mayores recorridos. En el transporte por carretera, la principal concesionaria, La Regional V.S.A., presta un intenso servicio de viajeros entre Valladolid-Palencia, con 15 viajes diarios de autobuses en línea regular (16 en sentido contrario) y 25 de «Servicios Universitarios» (26 en sentido contrario) en periodo lectivo. La duración media del viaje en autobús es de unos 55 minutos. La ventaja que ya tiene el tren en tiempo, frente a la comodidad que ofrece el autobús por la flexibilidad de sus paradas, se va a incrementar con la entrada en servicio del AVE en Palencia, facilitando tiempos de viaje con Valladolid de entre 15 y 20 minutos.

La Universidad de Valladolid —con un Campus en cada ciudad⁷— y Renault —con importantes centros de fabricación en Valladolid y Villamuriel⁸—, son generadores de flujos al arraigar en ambos polos del corredor. Los desplazamientos obligados entre las dos ciudades asociados a la Universidad o a Renault trascienden los servicios públicos descritos por carretera y ferrocarril. Renault cuenta con su propio servicio de autobuses, ligado a los turnos en las fábricas y con predominante de su origen en Valladolid⁹. Los flujos de mercancías entre los centros de trabajo de Renault son constantes¹⁰. También los universitarios utilizan servicios semi-formales de autobuses, sin información accesible. En ellos predomina el origen en Palencia, donde existe un excedente de universitarios residentes en relación con los alumnos de su Campus.

⁷ Las diferencias de tamaño y perfil de los dos Campus permiten aventurar los flujos derivados: El Campus de Valladolid cuenta (en 2010) con 17.354 alumnos matriculados y 3.621 empleados; el Campus de Palencia cuenta con 1.905 estudiantes y 507 empleados.

⁸ Renault tiene en Valladolid (en 2012) dos centros de fabricación, Motores (1.263 empleados) y Carrocerías-Montaje (2.161 empleados), y un centro en Villamuriel (Palencia) de Montaje (2.172 empleados). Además cuenta con 431 empleados en Valladolid en sus servicios centrales.

⁹ La factoría palentina es la más reciente y desde su origen recibe empleados desde Valladolid, a la vez que se nu-

tre de empleados con residencia en su entorno inmediato, como el propio Villamuriel. El flujo de empleados depende de lógicas de organización de la empresa.

¹⁰ Gran parte del material llega por camión a las fábricas, salvo las bovinas de chapa que llegan por ferrocarril. Los coches finalizados salen en su mayor parte por ferrocarril de ambos centros de montaje. Los ritmos y flujos dependen de la coyuntura productiva. En momentos de buen ritmo de fabricación entran o salen unos 2 trenes y unos 280 camiones diarios en Valladolid, con recorridos hacia Francia. Son fábricas consolidadas y la empresa matriz acaba de confirmar la producción a diez años.

4.2. La desaparición del corredor más allá de sus dos polos: autonomía de la E-80 respecto a la red Estatal centralizada

El eje Valladolid-Palencia no puede desligarse del corredor internacional, espacio en el que conviven realidades e intereses locales, regionales y foráneos. La influencia que ejercen las dos ciudades sobre el corredor en sus interacciones y los flujos generados por el propio metabolismo interior de cada una de sus áreas urbanas interfieren la dinámica del corredor como factor de localización.

El nuevo trazado ferroviario de ancho europeo (AVE) es el último episodio de apropiación del territorio y de su uso como capital fijo. En ello, el interés por el desarrollo regional o local y las razones que justifican los «planes» del Estado no convergen necesariamente. No existe en el ámbito del corredor una estrategia global de puesta en valor del territorio regional como ocurriera con el Canal de Castilla. La divergencia de los trazados ferroviario y viario fuera del corredor Palencia-Valladolid, la dispersión de los flujos, ejemplifican una lógica de trazados distante de intereses regionales. Sin embargo, la E-80 se despliega como una infraestructura diagonal ajena a la lógica centralizada que ha caracterizado la red viaria del Estado.

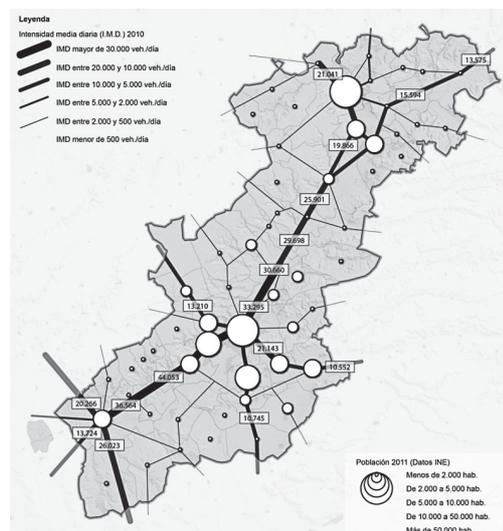


FIG. 9/ Intensidad Media Diaria de Vehículos en el corredor

Fuente: MINISTERIO DE FOMENTO 2012 (datos 2010) y elaboración propia.

Fiel al modelo estatal centralizado, el ferrocarril tiene sus nodos principales fuera de Valladolid y de Palencia, en Medina del Campo y en Venta de Baños. También las dos capitales permanecen alejadas de la red viaria Estatal de gran capacidad que atraviesa Castilla y León, la A-1 y la A-6, con nodos en Tordesillas y Burgos. Esta particular forma de no relacionarse el ferrocarril con la «autovía», salvo en el estrecho corredor del Pisuegra, produce una tensión territorial en los espacios de entrada y salida del corredor —el Sur de Palencia y Valladolid—, hoy los lugares de mayor dinamismo.

Sólo la «Autovía de Castilla» A-62 sirve tanto a una ruta europea como a las propias ciudades de la Comunidad Autónoma: Burgos, Palencia, Valladolid y Salamanca. Sin embargo aquí el ferrocarril no está presente, ya que el eje de transporte combinado pierde su modo ferroviario en Valladolid, abandonada la conexión con Portugal. El nuevo trazado del AVE discurre por nuestro corredor hacia Burgos, habiéndose bifurcado en Olmedo hacia Galicia. En Venta de Baños otra bifurcación define el acceso hacia León por Palencia.

4.3. Incidencia en el corredor de la movilidad urbana: espacio logístico, cuenca de empleo, nuevas centralidades

El corredor, «espacio de flujos», influye en las actividades logísticas de las ciudades. Mercapalencia y Mercaolid han buscado su reubicación sobre los accesos del corredor, también el centro logístico de Valladolid, al servicio del transporte de carretera y anexo al mercado central. También los nuevos proyectos, entre los que destaca el polo logístico previsto por el programa CyLog en el triángulo sur de Palencia, en Venta de Baños y Villamuriel, con casi 1000 ha, aunque con su desarrollo hoy detenido. La Estación de mercancías de Valladolid se está desplazando al *by-pass* ferroviario que se construye en paralelo con la ronda exterior. Aquí el Ayuntamiento plantea un Puerto Seco y un polígono agroalimentario. ADE Parques Tecnológicos y Empresariales de Castilla y León está construyendo directamente sobre el corredor, al Norte de Valladolid, el Polígono Industrial Canal de Castilla, con 353 ha y más de 200 parcelas de entre 1.000 m² y

18.000 m² ¹¹. Estos temas muestran el potencial del corredor a largo plazo.

Sin embargo no conocemos con precisión la movilidad obligada volcada sobre el corredor. El Censo de 2001 ya mostraba la diferencia entre las dos ciudades y el resto de municipios, sobre todo los más próximos a ellas, donde los desplazamientos se incrementaban. La carencia de transporte público de área urbana ha fomentado la dependencia del automóvil en los municipios del entorno de Valladolid y Palencia, con índices de motorización dobles que las ciudades. El Plan de Movilidad de Valladolid, de 2002, indicaba un flujo de vehículos privados hacia otros municipios de 2.775 viajes día hacia el Este, 2.459 hacia el Norte y de 4.253 hacia el Oeste y Sur el Parque Tecnológico de Boecillo, al Sur, cuenta con unos 6.000 empleados¹². Valladolid se caracterizaba por la prevalencia de una movilidad obligada interior al municipio (en torno al 80% según el Censo de 2001) mientras el alfoz tiene una gran dependencia de la capital. Los municipios de la segunda corona, todavía rurales, mantenían menor dependencia, pero los contiguos a la ciudad apenas conservaban el 25% de los desplazamientos. Caso aparte es el de los municipios industriales del Sur de Palencia, receptores de trabajadores. Aunque la crisis haya reducido el tráfico entre el 10 y el 15%, la movilidad se ha incrementado en los últimos 10 años y la cuenca de empleo definida por el corredor contrasta con los residentes concentrados en las ciudades y en algunos núcleos del alfoz vallisoletano.

Efectivamente, en el entorno de Valladolid han surgido pequeñas ciudades dormitorio como Laguna de Duero y Arroyo de la Encomienda ver FIG. 8. El municipio central conserva el 81,3% del empleo industrial del área urbana y el 67,7% de las empresas industriales, datos de 2010 (PASCUAL, 2012). La pendularidad dominante funciona en Palencia en sentido contrario, hacia los municipios del corredor donde se localiza la industria (sólo un tercio del empleo industrial del área urbana se sitúa en la capital), incrementando los desplazamientos obligados. Ello demuestra falta de relación en la localización del empleo industrial y la vivienda. En Valladolid sólo un barrio de arraigo obrero como Delicias, ligado a los



FIG. 10/ Ejemplo de aprovechamiento parasitario de la red arterial existente en el Corredor: Arroyo de la Encomienda, crecimiento sobre la red viaria Estatal, sin apenas inversión local pero con una accesibilidad extraordinaria

Fuente: www.panoramio.com, Ricardo MELGAR.

Talleres ferroviarios y próximo a las factorías de automóviles, concentra trabajadores de la industria¹³. Algo similar ocurre con Laguna de Duero o Villamuriel y las factorías de Renault. De hecho los barrios residenciales surgen al margen de los centros de trabajo. Un municipio como Arroyo de la Encomienda, con más de 14.000 habitantes (10.000 ganados desde 2001), ha perdido industria en su proceso expansivo.

Las capitales mantienen un modelo de centralidad tradicional, generando dependencia en los desplazamientos funcionales. A pesar de su tamaño, Valladolid acumula en su espacio histórico la mayor parte de las actividades direccionales. Sólo Laguna de Duero, como pequeña ciudad cada vez más diversa, el Parque Tecnológico y el Aeropuerto de Villanubla (con 462.477 viajeros en 2011) componen focos urbanos periféricos, muy débiles en el caso del aeropuerto. En Arroyo se inaugura IKEA-Río Shopping a finales de 2012 —más de 120.000 m² comerciales, con 4.600 plazas de aparcamiento—, generando una nueva polaridad especializada y aislada, directamente volcada sobre el corredor y ajena al núcleo de población. De hecho tanto en Valladolid como en Palencia las grandes superficies comerciales se han ido instalando próximos al corredor y sus grandes accesos (FIG. 9), caracterizando la «nueva centralidad» urbana.

¹¹ También los municipios de Arroyo y de Simancas, contiguos a Valladolid por el Sur, han planificado polígonos industriales sobre el corredor, y SEPES dispone de un gran polígono en Tordesillas. La falta de coordinación de la política de suelo industrial entre administraciones se hace evidente en el actual marco de quiebra económica. Sin embargo nada indica que ello vaya a cambiar.

¹² El Plan Integral de Movilidad Urbana de la Ciudad de Valladolid (2002) no analiza la movilidad del Alfoz o metropolitana. Los datos arriba recogidos pertenecen a su estudio

de «Flujos por motivo de trabajo», centrados en la movilidad interior, ligados a las rondas en el Norte, Oeste y Sur, por lo tanto parte de dichos viajes pueden reincorporarse a la ciudad.

¹³ En el estudio de DE LAS RIVAS & CALVO (1995) se localizaba la residencia de los trabajadores de las cuatro principales industrias de Valladolid, sin encontrar una relación clara con los centros de trabajo, salvo en el barrio de Delicias, de tradición obrera. Una tendencia que todavía puede mantenerse.

5. Conclusiones. Relevancia de la localización industrial en el corredor y potencial de la interacción entre Valladolid y Palencia

Como hemos visto, el significado territorial del corredor en su dimensión industrial está profundamente ligado a las áreas urbanas de Palencia —triángulo sur— y de Valladolid. El corredor, con su eje en la internacional E-80, conecta con los principales centros industriales de la Comunidad Autónoma. Valladolid es el primer centro industrial de Castilla y León, con 22.700 trabajadores en 2010 en su área urbana (el 16,3% del total regional) y el área de Palencia el tercero, con 8.887 trabajadores (el 6,4%). El empleo industrial caracteriza las dos ciudades por su peso relativo: en el área urbana de Valladolid es del 13,6% sobre el total —en una ciudad capital con alto perfil administrativo— y en la de Palencia del 20,5% (PAS-CUAL, 2012).

A la vez que las dos capitales establecen una clara polaridad sobre el corredor, éste facilita un efecto difusor en sus bordes e influye en la estructura de las dos ciudades, diferentes entre sí y con su particular historia urbana. La localización de la industria y de las nuevas centralidades, que dependen de la morfología y lógica funcional de cada área urbana, encuentran en el corredor un vector que ejerce mayor atracción allí donde el tamaño urbano es menor, como ocurre en Palencia (FIG. 9). Aquí la propia lógica de las infraestructuras, su intensidad en el «triángulo» al Sur de esta ciudad, favorece la localización industrial en los municipios del corredor hasta Dueñas, con la papelera Europac como una de las últimas instalaciones. En Dueñas el Estado instala un gran centro penitenciario, aislado y ligeramente distanciado de la E-80. El corte rural que sigue sólo es interrumpido por algunas instalaciones propias del borde de carretera hasta alcanzar el área urbana de Valladolid, donde surgen actividades volcadas sobre la autovía en los bordes de Cigales y Cabezón y otras dispersas, como Queserías Entrepinares.

El campus universitario y el principal centro comercial de Palencia se sitúan al Sur, en di-

rección Valladolid. También el nuevo Campus de Valladolid se levanta cercano a la antigua salida hacia Palencia. Aunque desde los inicios de su industrialización, con la llegada del ferrocarril y la instalación de los Talleres, la actividad productiva tendió a localizarse en el Sur de Valladolid, tanto Renault como los polígonos, el espacio industrial es complejo y dual. Así, en el Norte y sobre el corredor, ligadas al ferrocarril, se localizaron grandes fábricas como Nicas, Inespal y Azucarera, hoy abandonadas, y las todavía vigorosas factorías de Michelin y Tafisa. Directamente sobre el corredor se localizan instalaciones diversas, como el polígono del Berrocal al Norte o Helios y Car-tisa al Sur, ya en Arroyo.

Pero mientras el corredor es factor de localización de actividades productivas, no está tan claro que el corredor atraiga en el futuro espacios residenciales relevantes en su espacio interior, al margen de los alfores de Valladolid y Palencia. En Valladolid la construcción de viviendas ha dominado el proceso de peri-urbanización, configurándose un alfoz residencial, dependiente de la ciudad central y hoy estancado por la crisis inmobiliaria¹⁴. Sólo en los últimos años la difusión de actividades económicas hacia la periferia se ha acentuado, sin consolidar espacios de centralidad complejos.

A pesar de la fragilidad de este «fenómeno metropolitano», lo urbano amplía en Valladolid su territorio de referencia, ocupando más espacio, reduciendo la densidad global e introduciendo expectativas de urbanización inciertas. La aglomeración urbana de Valladolid tiende a la discontinuidad en sus bordes, sin límites precisos. Es aquí donde la accesibilidad que ofrece el corredor es determinante.

La polaridad de las dos ciudades sobre el corredor dificulta la función de éste como factor de equilibrio territorial, asociada a su continuidad. Mientras el Canal de Castilla en su origen servía a un territorio de dominante agraria, la Autovía y, en mayor medida, el Ferrocarril favorecen la polaridad. La ausencia de núcleos urbanos intermedios relevantes a lo largo del corredor, la concentración de la población y de la actividad en torno a las capitales, nos indican que no estamos ante un territorio conurbado *strictu sensu*. Las

plias y a menudo más asequibles». La suburbanización es un fenómeno generalizado, pero más reciente e intenso en España. La vivienda unifamiliar supone más del 50% en Gran Bretaña y alrededor del 35% en Francia o Alemania, con variaciones locales, mientras en España apenas supera el 10%.

¹⁴ Realidad que afecta al conjunto de las ciudades europeas, según la Auditoría Urbana Europea (COMISIÓN EUROPEA, 2007): ...los centros urbanos concentran los hogares unipersonales —solteros, viudos, divorciados, jóvenes y ancianos... Sin embargo, las familias con hijos —afirma el informe— «se ven mayoritariamente empujadas a la periferia de las ciudades, donde las viviendas son más am-

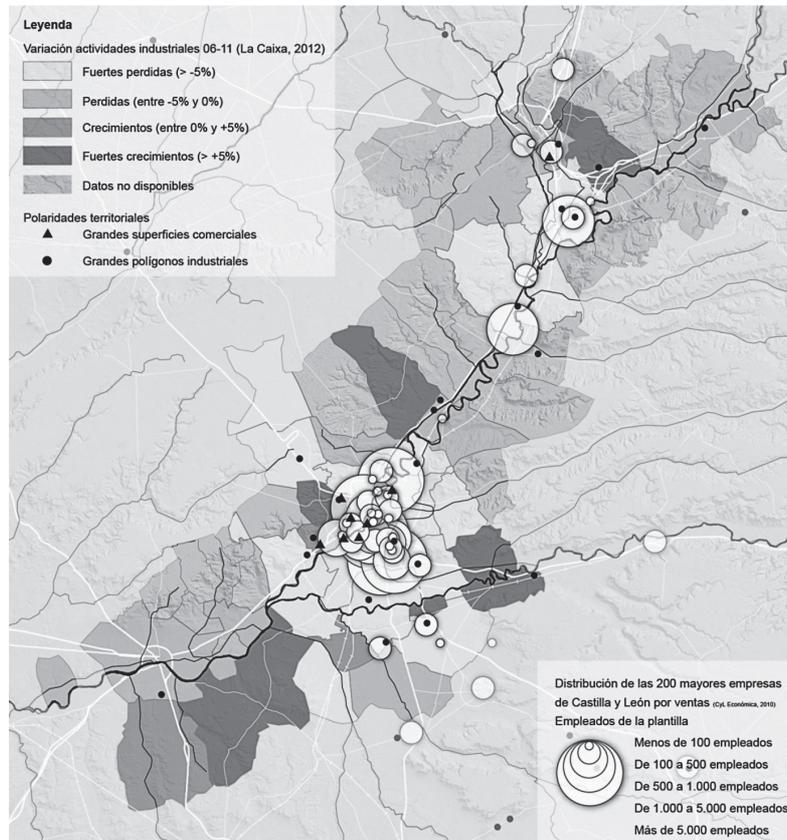


FIG. 11/ Centralidad económica: a partir de la Figura 8, distribución territorial de las empresas mayores, con localización de polígonos industriales y centros comerciales periféricos, y variación por municipios de la actividad industrial

Fuente: La Caixa, CyL Económica Febrero 2012 y elaboración propia.

realidades emergentes (industrias, polígonos, centros logísticos polaridades comerciales, pequeñas «nuevas» ciudades...) tampoco facilitan otra lectura. A pesar de ello, la singularidad del corredor Valladolid-Palencia es clara. Ligado formal y funcionalmente a dos capitales tan cercanas, el corredor es independiente de la red estatal de transporte centralizada, tiene personalidad territorial propia y potencialidad evidente.

De hecho, la aparente falta de diálogo entre el viejo Camino Real y sus sucesores, entre el Canal de Castilla, el ferrocarril y la autovía, que conviven en paralelo sin mirarse, encuentra en las dos ciudades y en sus áreas urbanas el verdadero contraste. Superada la competencia sustitutiva entre modos de transporte, habilitando sus funcionalidades compatibles, el

corredor emerge como un ámbito subregional tan preciso como el territorio en su día asociado al Canal de Castilla y a su ambiciosa lógica de servicio a la región. Pero el modelo contemporáneo de colonización territorial se apoya en exceso en la direccionalidad de las infraestructuras y olvida un poblamiento organizado en red con secuencias de centros en los espacios nodales, dependientes de su conectividad. El corredor Palencia-Valladolid, a la vez que sirve a su función supra-regional y lineal de transporte, consolida las centralidades existentes sin garantizar la continuidad de lo urbano en sus bordes. No estamos ante el «eje central» de un territorio urbanizado, sino ante la posibilidad de «episodios de centralidad dispersos»¹⁵. El resto del territorio, dentro del corredor, se mantiene como un paisaje intermedio y diverso que, más allá, desaparece.

¹⁵ Idea anticipada en DE LAS RIVAS, (1998).

6. Bibliografía

- ÁLVAREZ MORA, A. (2005): *La Construcción Histórica de Valladolid. Proyecto de ciudad y lógica de clase* (Cap. 1 «A manera de introducción. Valladolid: La Estructura Histórica del Territorio»), Universidad de Valladolid, Valladolid.
- (2004): «El Canal de Castilla: Una Infraestructura viva al servicio del Territorio». En: VV.AA., *El Canal de Castilla. Un Plan Regional*. Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente, CEDEX-CEHOPI, Salamanca.
- ARTOLA, M. (Dir.) (1978): *Los Ferrocarriles en España. 1844-1943*. Banco de España, Madrid.
- ASCHER, F. (1995): *Métapolis ou l'avenir des villes*. Ed. Odile Jacob, Paris.
- CALDERÓN, B. & H. PASCUAL (2009): «Infraestructuras de soporte en los procesos de innovación regional: nuevos espacios productivos en Castilla y León». En Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, nº 49: 237-254.
- CASTILLA Y LEÓN ECONÓMICA (2012): «Las 5000 mayores empresas de Castilla y León». Ediciones La Meseta S.L., Valladolid.
- CALVO, S. & L. SANTOS (1997): «El transporte combinado para el eje ferroviario Irún-Pampilosa y su incidencia en la integración ibérica». En *Actas II Congreso Ibérico de Urbanismo «Ordenación Territorial Transfronteriza» AETU-AUP*, Valladolid.
- COMISIÓN EUROPEA (2007): *State of the European Cities Report*. Dirección General de Política Regional, Bruselas.
- DE LAS RIVAS, J. L. (Ed.) (1998): *Avance de Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y Entorno*. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Junta de Castilla y León, Valladolid.
- (2000): «Le Canal de Castille. Sa fonctionnalité et ses chimères». En *FLUX, Cahiers Scientifiques Internationaux Réseaux et Territoires*, 39-40, janvier-juin: 18-29.
- (2010), (Dirección): *El estado de las ciudades de Castilla y León. Informe*. Junta de Castilla y León, Consejería de Fomento, Valladolid.
- & S. CALVO (1995): «Competitividad Industrial y Medio Urbano: El caso de Valladolid». En: *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, III(106): 793-823.
- DE LAS RIVAS, J. L. & L. SANTOS & L. PASTOR & A. PEIRET (2002): *Desarrollo territorial e infraestructuras de transporte en Castilla y León*. Consejo Económico y Social de Castilla y León, Valladolid.
- DE LAS RIVAS, J. L. & F. IGLESIAS, & J.L. LALANA (2011): «Campus universitario de Valladolid: integración urbana y movilidad». En: *Bitácora Urbano Territorial* (Universidad y Ciudad)1 (18):139-156.
- DELGADO U. J. M^a. (Dir.) (2012): *Población y poblamiento en Castilla y León*. Consejo Económico y Social de Castilla y León, Valladolid.
- HELGUERA, J. (1990): «Aproximación a la historia del Canal de Castilla». En: VV. AA., *El Canal de Castilla*, Junta de Castilla y León, Valladolid.
- INDOVINA, F. (2004): «La metropolización del territorio: Nuevas jerarquías territoriales». En: A. FONT, & al. (Coord.) *La explosión de la ciudad*, Ministerio de Vivienda, Madrid 2007.
- LE CORBUSIER (1945): «Les trois établissements humains». En: *Urbanisme des CIAM*, Collection Ascoral, Une Civilisation du Travail, 7^o Volume, Ed. Denoël, Paris.
- MANERO, F. (1985): «La industria en Castilla y León : dinámica, caracteres e impacto». Ámbito, Valladolid.
- (1989): «Le couloir Valladolid-Palencia: un axe d'activités concurrentes en Vieille Castille». En: F. FOURNEAU, & M. VALENZUELA (Coords): *Espagne en mutation*: 199-220, Casa de Velázquez, Madrid.
- MAÑANES, T. (1983): *Arqueología vallisoletana. II: Torozos, Pisuerga y Cerrato (Estudios arqueológicos de la Cuenca del Duero)*. Institución Cultural Simancas - Diputación Provincial de Valladolid, Valladolid
- MENÉNDEZ PIDAL, G. (1951): *Los caminos en la historia de España*. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid.
- MÉNDEZ, R. & H. PASCUAL (ed.) (2006): *Industria y ciudad en España: nuevas realidades, nuevos retos*. Civitas. Pamplona.
- MOLINERO, F. (1990): «Significado geográfico del Canal de Castilla». En: VV. AA., *El Canal de Castilla*, Junta de Castilla y León, Valladolid.
- PASCUAL, H. (2012): «El significado de la industria y de las nuevas infraestructuras en la estructuración territorial». En: José M^a DELGADO U. (Dir.), *Población y poblamiento en Castilla y León*. Consejo Económico y Social de Castilla y León, Valladolid.
- SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, J. L. (1998): *El eje Irún-Aveiro: geografía de un eje de desarrollo*. Caja Duero, Salamanca.

