

Competitividad industrial y medio urbano. El caso de Valladolid

Juan Luis DE LAS RIVAS SANZ
Santiago CALVO ALONSO-CORTÉS

Arquitectos. Instituto de Urbanística. Universidad de Valladolid.

RESUMEN: Las condiciones urbanas inciden en la eficacia relativa de las ciudades en el sistema productivo postindustrial. Valladolid, capital regional de localización muy relevante en la logística de comunicaciones está en un momento trascendental de madurez en los aspectos de servicios de la ciudad y la empresa. Las diversas implantaciones industriales grandes y pequeñas, e incluso los polígonos oficiales requieren cambios de cuantificación e intensidad de servicios zonales. Los servicios generales de la ciudad, saneamiento integral, red viaria arterial y centros de transportes, a pesar de los retrasos están en marcha y marcarán un hito en la competitividad urbana. Se hacen necesarias medidas de coordinación en el territorio del Área Metropolitana en formación y de impulsión de la diversificación industrial y de servicios a la empresa. Sin embargo, se va abriendo paso un pensamiento estratégico en la solución de los problemas.

I. ANTECEDENTES DEL ESTUDIO

La finalidad del estudio era realizar un trabajo que, bajo el título competitividad industrial y medio urbano, tomando como campo de investigación la ciudad de Valladolid, avanzase sobre el conocimiento de cómo un medio urbano de tipo medio condiciona el desarrollo industrial, cómo lo facilita o, por el contrario, lo dificulta o lo hace

ineficaz. Nuestros centros urbano-metropolitanos están dejando de ser espacios para el desarrollo de la industria tradicional, mientras incrementan las actividades vinculadas al sector terciario. Las ciudades, inmersas en una realidad competitiva y en un contexto productivo amplio, se ven obligadas a una especialización productiva y a una complementariedad de su actividad industrial. Por otro lado, la transformación de los

Recibido: 02-10-94. Revisado: 20-11-95.

La investigación «Competitividad Industrial y Medio Urbano en Valladolid» ha sido realizada por el Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid y dirigida por Alfonso Álvarez Mora y por Juan Luis de las Rivas, por encargo de la Dirección General de Política Territorial y Urbanismo (MOPTMA), en oct. de 1993; en

ella han participado los arquitectos Santiago Calvo y Gerardo Méndez, los geógrafos Antonio Peiret y Luis Santos Ganges, y el estudiante de arquitectura Enrique Rodrigo. Hemos colaborado con el Ayuntamiento de Valladolid a través de la sociedad CIRA que gestiona el IAE. Vicente Dómine, desde la DGPT del MOPTMA, ha coordinado y realizado el seguimiento del trabajo.

sistemas productivos y la incidencia cada vez mayor de los grandes mercados exigen de la ciudad actual, como alternativa a su decadencia, eficiencia y competencia reales. Por ello es útil analizar cómo las condiciones urbanas inciden en la eficacia del sistema productivo y abordar el estudio del funcionamiento de las estructuras urbanas en relación con la producción, el transporte, el trabajo, el ambiente..., estructuras que componen el espacio urbano en el que la actividad industrial se desenvuelve y prospera, actualizando su tecnología (Figuras 1 y 2).

Al profundizar en la interrelación entre el sistema productivo y el medio urbano en Valladolid desarrollamos varios análisis particulares, a partir de lo definido inicialmente por la propia Dirección General. Las conclusiones serán fruto de la interrelación de los diagnósticos particulares asociados a: el análisis de las tipologías de suelo industrial y de la distribución espacial de la actividad industrial en Valladolid; el análisis de la distribución espacial de las actividades de servicios a las empresas, caracterización del sector económico vinculado a la actividad productiva; el estudio de los flujos y de las infraestructuras urbanas relacionadas con la producción en el área metropolitana; el estudio de la disponibilidad de mano de obra, del sector laboral en Valladolid; las determinaciones de carácter urbanístico y de los elementos de funcionamiento del medio urbano industrial en Valladolid.

II. CUESTIONES DE METODO: REGISTROS IAE, SECTORES URBANOS

Metodológicamente el primer objetivo es obtener un fundamento fiable del análisis. Las asignaciones de uso del Catastro no eran suficientemente rigurosas para conocer su expresión económica, por lo que elaboramos una base de datos estadística a partir del listado del Impuesto de Actividades Económicas (IAE), facilitado por la empresa municipal de recaudación CIRA. El proceso de

configuración de nuestro trabajo determinó la adopción de criterios de eliminación de las actividades más insignificantes y de agrupación de las actividades productivas, entre las secciones del IAE. Así obtuvimos un total de 962 registros empresariales vinculados a actividades productivas en el municipio de Valladolid, y los organizamos según los grupos de actividad que se exponen a continuación: Fabricación, manufactura y derivados; Reparación etc.; Actividad para la construcción o recuperación de productos; Almacenamiento; Locales afectos a otra actividad; Transporte de mercancías. En relación con los servicios a las empresas y con los profesionales se definieron igualmente grupos de actividad homogéneos reclasificando los datos del IAE. La referencia catastral a nivel de manzana actuó como nexo georreferencial entre los sistemas gráficos y la base de datos alfanumérica, lo cual nos permitió conocer la ubicación de los registros seleccionados.

En segundo lugar, el análisis de localización de la actividad industrial y la de servicios a las empresas y profesionales en Valladolid nos exigió definir las principales áreas de concentración y vacío de actividad, así como la existencia de posibles niveles de especialización sectorial por áreas de la ciudad. Para ello dividimos la ciudad en 11 áreas o sectores (ver figura 3), caracterizadas por una cierta homogeneidad urbanística y social, que permiten la agregación y manejo de los datos obtenidos:

1. Zona Centro.
2. Primera corona.
3. Paseo Zorrilla.
4. Huerta del Rey.
5. La Victoria/Girón.
6. Pajarillos/B. España.
7. Delicias.
8. Polígono San Cristobal.
9. Polígono Argales/FASA.
10. Prolongación del P. Zorrilla.
11. Arturo Eyries/Parquesol.
12. Municipios del Alfoz.

La localización de las actividades se realiza en mapas esquemáticos y cuadros de los datos obtenidos sobre las zonas señaladas anteriormente y mediante el cartografiado automático –en colaboración con CIRA– de



FIGURA 1. Foto aérea urbana de Valladolid, 1992.

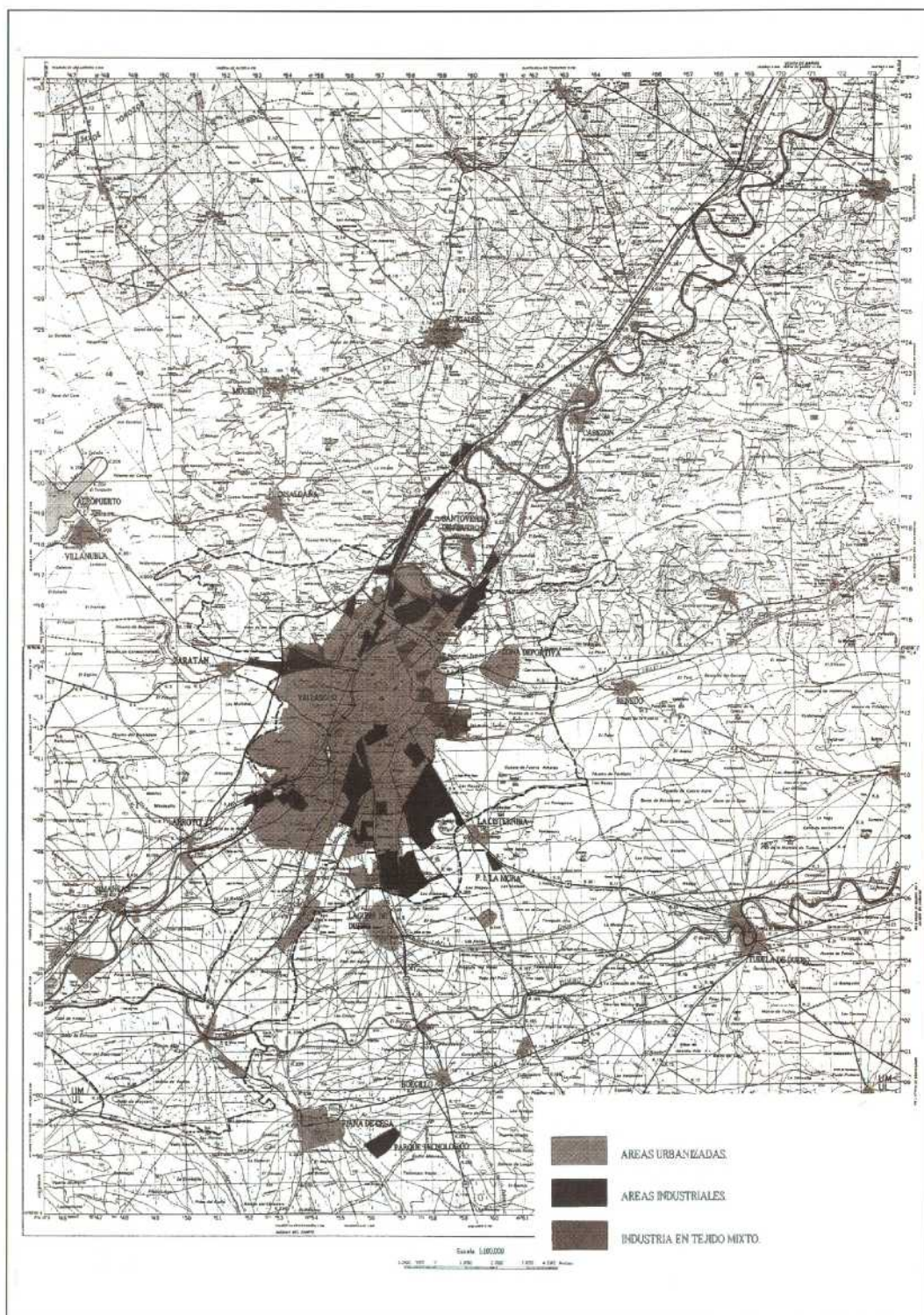


FIGURA 2. Valladolid, Área Metropolitana en formación. Espacios urbanizados y áreas industriales.

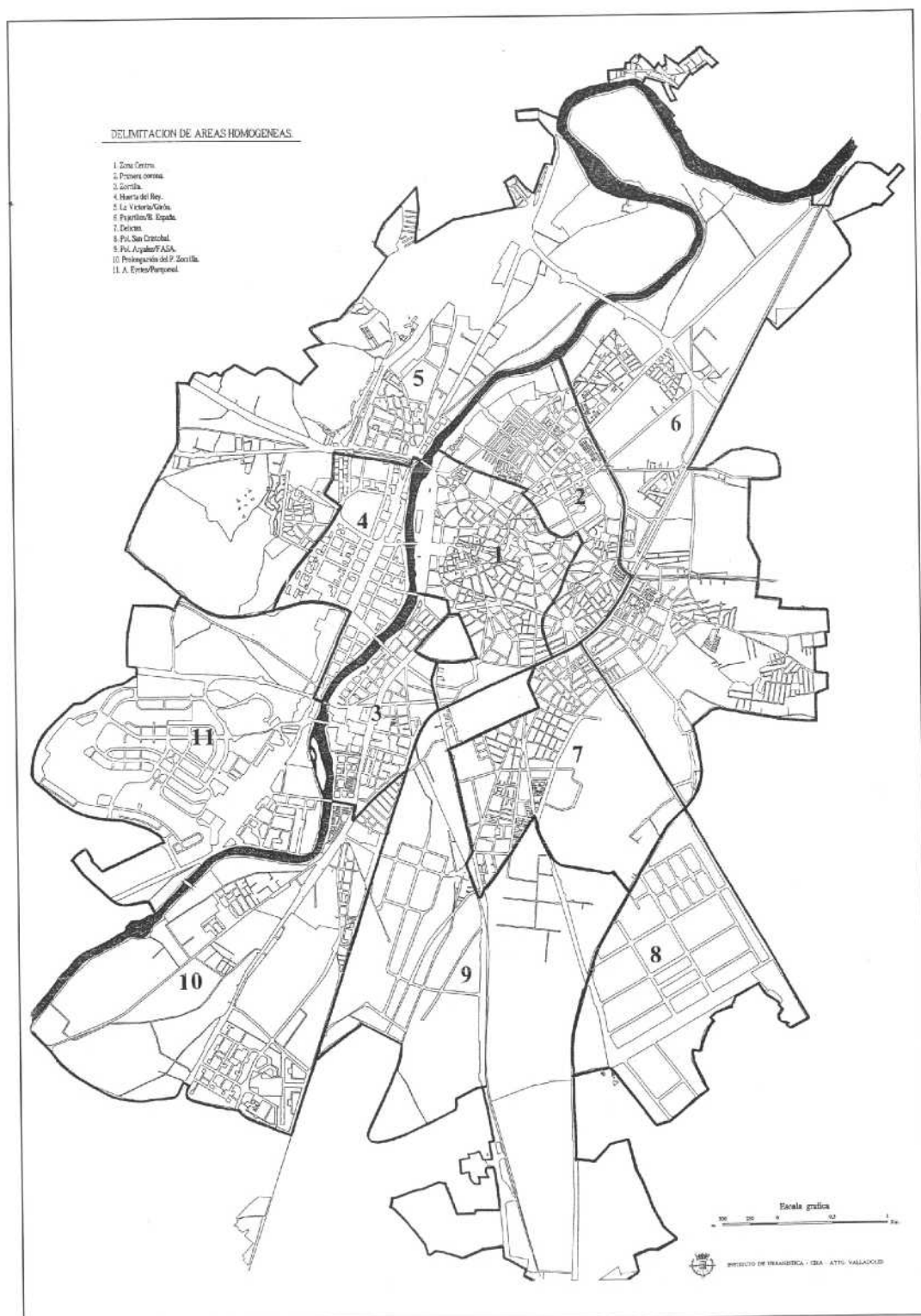


FIGURA 3. Delimitación de áreas urbanas homogéneas en Valladolid. Definición de 11 zonas.

esos datos a escala de manzana, globalmente y por subsectores. Asimismo se establece un coeficiente de localización para reflejar el porcentaje de empresas de cada subsector localizadas en cada una de las áreas definidas, en relación con la proporción de empresas del mismo subsector situadas en el conjunto de la ciudad, con el fin de analizar el nivel de especialización de las áreas. En los planos automáticos utilizamos la palabra densidad para representar el número de referencias del IAE por manzana catastral y no por unidad de superficie. En las manzanas catastrales periféricas, semiconsolidadas, ello produce inevitablemente algunas incongruencias. Sin embargo en un diagrama final se trabaja sobre superficies de actividad industrial en las diferentes 12 áreas.

III. VALLADOLID, CARÁCTER Y TERRITORIO

La posición de Valladolid es de evidente centralidad en la región castellano-leonesa, casi equidistante de las demás capitales provinciales. Situada en la desembocadura del río Esgueva sobre el Pisuerga, se extiende sobre la vega fértil del Pisuerga poco antes de que éste encuentre al Duero. El entorno geográfico sobre el que se instala la ciudad está limitado en el NO y NE por los páramos y cerratos y, sin embargo, la topografía no opone grandes obstáculos al crecimiento urbano. En Valladolid y en su entorno comienzan a detectarse fenómenos que corresponden a un *Área Metropolitana en formación* (1), con la casi fusión de algunos municipios limítrofes como Laguna de Duero, Arroyo, La Cistérniga, Zaratán y Santovenia. Asimismo existe una segunda corona de núcleos muy vinculados a la ciudad como Simancas, Boecillo, Cabezón, Fuensaldaña, etc. La ralentización de los procesos de crecimiento, asociada a la repercusión de la crisis económica e industrial sobre Valladolid, no ha frenado esta realidad incipiente. Aún así los datos más relevantes siguen estando determinados por Valladolid ciudad. En

Valladolid concurren el pasillo del Pisuerga, que conduce a Santander, el corredor del Duero que se prolonga hacia Aragón y el eje rodado Francia-Portugal que discurre por la N-620, hoy autovía hasta Tordesillas. Esta posición estratégica para las funciones de relación ha hecho de Valladolid una ciudad estrechamente vinculada a los flujos generados desde las redes de transporte: primero con el Canal de Castilla y luego con el Ferrocarril, para ser ahora una ciudad en la que la industria del material de transporte tiene un peso determinante.

Valladolid, destaca como centro suprarregional (2) con un peso demográfico fuerte: 360.000 habitantes -30.000 de ellos en el área metropolitana-, el 27% del total de las doce ciudades Castellano-Leonesas. Uno de los principales temas que la ciudad ha de afrontar de cara al futuro es precisamente su consolidación como centro importante en la parte noroeste de la Península y como área de relevancia económica dentro del sistema de ciudades europeas, con un interés creciente del *corredor* formado por la ciudad y Palencia. Valladolid, con una población hoy estabilizada, es una ciudad condicionada por un proceso de crecimiento muy intensivo en los años 60 y 70. A ese periodo le corresponde el fracaso de un Plan General de pretensiones comarcales y un proceso cotidiano ligado a lógicas dispares, con la creación de conjuntos edificados dispersos y autónomos, sometiendo a la ciudad central -un extenso y complejo casco histórico- a un proceso de renovación muy fuerte y mal coordinado. Pensemos que en 1955 Valladolid sólo tenía 127.568 habitantes y que entre 1965 y 1970 la población de derecho crece un 58,7% -un 18,4% de crecimiento vegetativo y un 40,3% de saldo migratorio- pasando de 175.254 habitantes a 233.959 (ver figura 4).

Hoy la capitalidad regional y la perspectiva metropolitana introducen un horizonte que ha de ser ya definitivo en las políticas económicas y territoriales que las diversas Administraciones públicas desarrollen para Valladolid. Aquí, la preparación del área

(1) Bernardo YNZENGA et al. *Esquema Comarcal de Valladolid* (mecanografiado Valladolid, 1982). Luis Felipe ALONSO TEIXIDOR et al. *Valladolid en la encrucijada*. Valladolid, 1993.

(2) MOPT Documento provisional del *Plan Director de Infraestructuras*. Madrid, 1993.

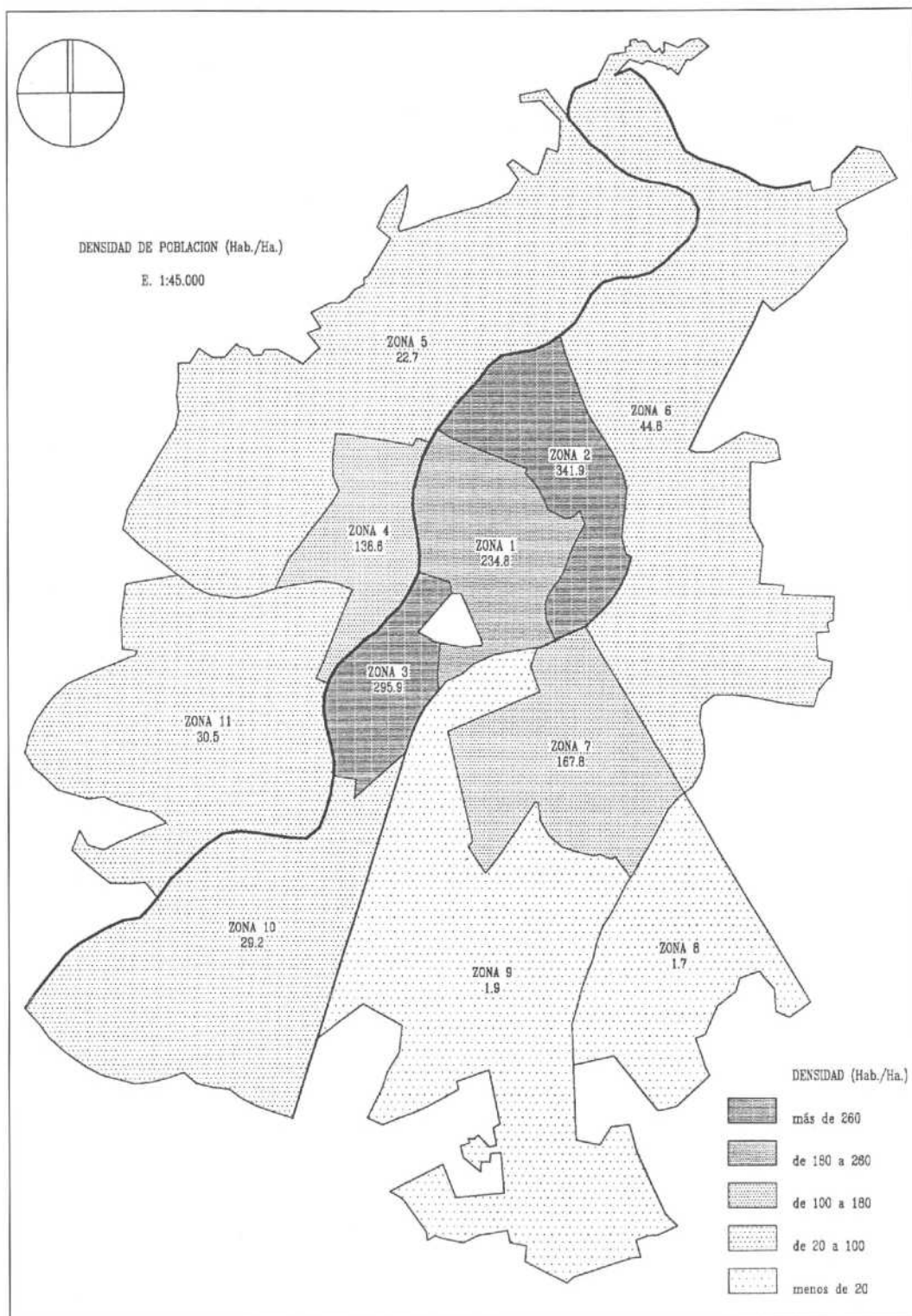


FIGURA 4. Densidad, en número hab./ha, de cada una de las zonas homogéneas.

urbana para su integración en la red urbana europea y, por lo tanto, para la competitividad en el sistema nacional e internacional de ciudades, exige un esfuerzo decidido: en la política de infraestructuras, en el tejido empresarial y productivo y en el incremento de la dotación de servicios –públicos y privados– todavía claramente deficitaria (dichos niveles se pueden comprobar en la reciente investigación dirigida por Abel Enguita sobre la red de ciudades medias de descentralización en torno a Madrid –«Urbanismo» núm. 26– Madrid 1995).

Asimismo es necesario un pensamiento de planificación estratégica tanto a nivel local como regional. En la primera de las direcciones el 6-IV-95 el Consejo General del Plan Estratégico de Valladolid aprobó el documento de arranque con 110 proyectos dentro de 21 objetivos integrados en 4 líneas estratégicas.

El enfoque regional parece que tiende a reforzar la estrategia de adhesión al llamado «Arco Atlántico», formado por 32 regiones de Irlanda, Gran Bretaña, Francia, España, y Portugal, al cual Castilla y León se ha adherido como miembro de pleno derecho. A finales del 95 el «Arco» está defendiendo las conexiones al centro de la región, como el Tren de Velocidad Alta Portugal-España pasando por Valladolid y la agilización de la Autovía Valladolid-Lisboa. En relación a este enfoque, sin duda, le surgirán otras alternativas como la que parece deducirse de la mencionada investigación sobre Madrid - Siglo XXI centro de una red de ciudades.

IV. FORMAS DE LA INDUSTRIA EN VALLADOLID

Las tipologías de la industria desde las tipologías de suelo industrial en Valladolid son, como en todas las ciudades de su rango, muy variadas, y permiten una visión que se complementará luego con la derivada de su distribución espacial por manzanas (3) (Figura 5).

Distinguimos en Valladolid:

a) *Implantaciones autónomas de industria, las grandes factorías*, normalmente junto a los ejes principales de acceso rodado a la ciudad. Varias factorías están pegadas a la línea férrea con apartadero propio y en algunos casos vinculadas al río. Son empresas con capacidad de gestión suficiente y fueron autónomas en relación con el casco urbano o con los polígonos industriales. Su ubicación es por ello a veces inadecuada desde un punto de vista medioambiental. Se trata de las siguientes implantaciones, como la Cuña Sur próxima al casco urbano –Azucarera Santa Victoria, Maggi y Enertec, en funcionamiento, y Fasa montaje 1, Campsa y la estación de Ariza (1895), hoy abandonadas o desmanteladas; *Meandro Norte* del Pisuerga, junto a la Carretera de Burgos y al Canal de Castilla –Tafisa, desde 1946, y Michelin, desde 1972–; *Enclave Nordeste* en la carretera antigua de Burgos-Santander, junto al ferrocarril –Nicas, Endasa, Azucarera...–, y en cuyo borde se continúa con el actual polígono «Santovenia Industrial»; *Apéndice Sureste* junto a la carretera de Soria –Iveco-Pegaso, de los años 50 (31 ha) y, Fiat Agri, Tecnauto, Fada-etc.; *Talleres de Renfe*, rectángulo céntrico al Sur del casco histórico de unas 22 Hectáreas, junto al ferrocarril del Norte, instalados en 1.861 y hoy especialmente infrautilizados; *Franja industrial al Sur* del término, en la carretera de Madrid, con las modernas instalaciones de FASA sobre 208 ha a ambos lados de la carretera y separados entre sí en tres fincas.

b) *Polígonos oficiales de la Gerencia de Urbanización, INUR y SEPES –Polígonos de Argales y San Cristóbal–*. El polígono Argales se sitúa al Sur de la ciudad, entre las líneas de ferrocarril de Madrid y Ariza, adosado por el Oeste a la cuña de grandes industrias de la Carretera de Madrid antes citada. Pertenece al segundo programa de la Gerencia de Urbanización y fue acabado de urbanizar hacia 1967, con un total de 156 parcelas fundamentalmente medianas (de 3.000 a 7.000 m²). Hoy se encuentra prácticamente colmatado y absorbido por la ciudad. La urbanización presenta problemas de falta de aparcamientos. Se ha observado, hace unos 10 años, la creación de dos minipolígonos de

(3) MOPU-ITUR *Actividad Industrial y sistemas urbanos 1989*; CALVO ALONSO-CORTÉS S. *Industria y suelo industrial en Valladolid* (mecanografiado 1990).

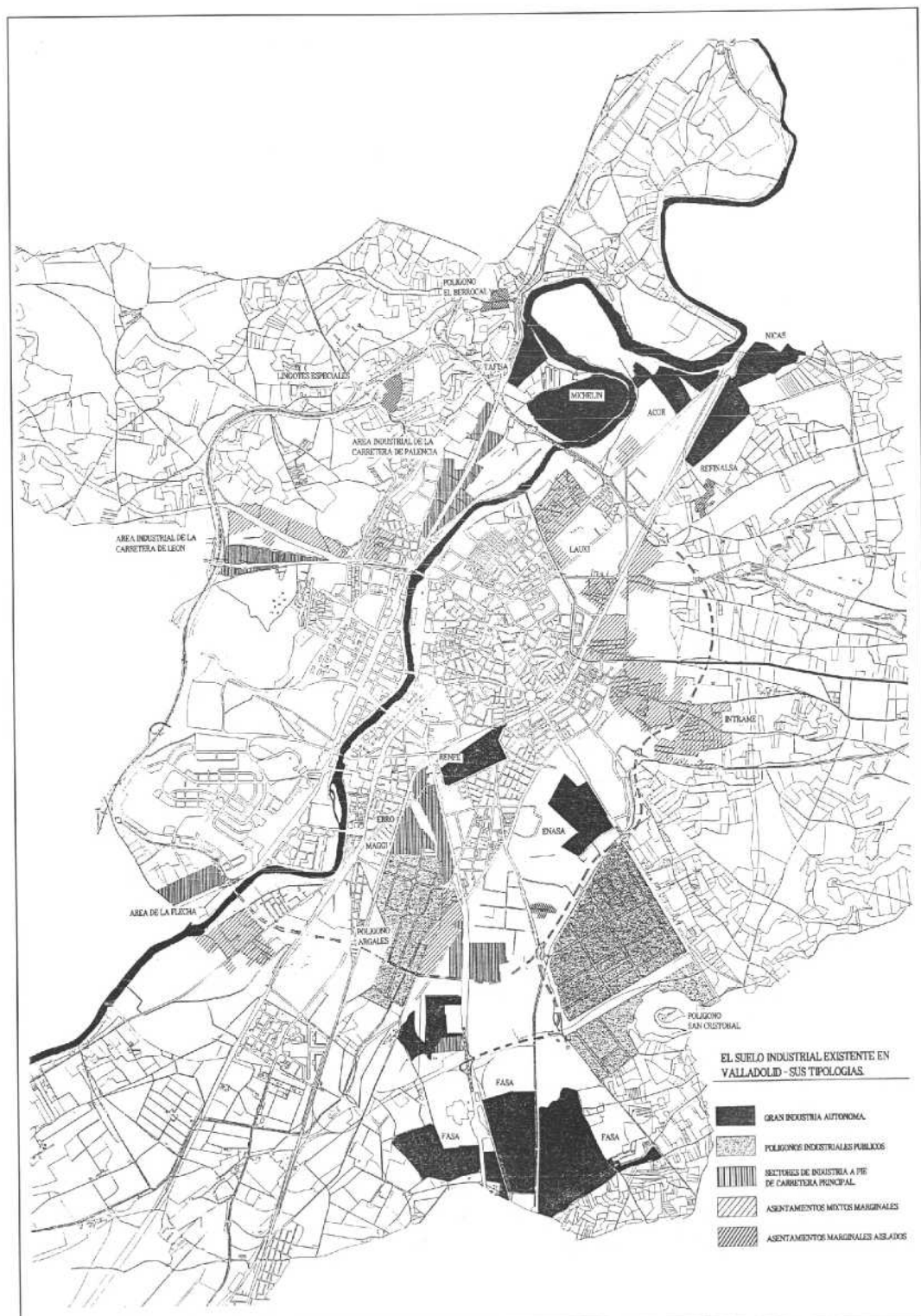


FIGURA 5. Tipologías de suelo industrial en Valladolid.

naves-nido fruto de la subdivisión de dos parcelas. El polígono San Cristóbal se sitúa al Sureste de la ciudad, entre las carreteras de Soria y Segovia, a continuación del apéndice Sureste de grandes industrias de la carretera de Soria antes citado, y pertenece al cuarto programa de polígonos industriales del INUR. Las 320 parcelas se distribuían en algunas grandes (más de 7.500 m²), bastantes medianas (de 3.000 a 7.500 m²) y algunas pequeñas (de 500 a 3.000 m²) totalizando alrededor de 159 ha sobre un total delimitado de 238 ha. Hoy cuenta con más de 500 empresas que colmatan más del 80% del polígono, y sigue siendo hasta cierto punto un sector aislado de la ciudad. Ha sido el polígono en cuya evolución se ha manifestado más claramente la mutación industrial reciente, una de cuyas expresiones es la reducción de las parcelas originales. Primero SEPES transformó 14 parcelas de gran industria en 184 de pequeña, a través de la introducción de cuatro nuevas calles incorporadas por el Plan General de 1984. Recientemente el PERI del Polígono de San Cristóbal (1989) permitió procesos análogos a través de Estudios de Detalle de iniciativa privada o pública. La inauguración en mayo de 1995 de la ronda Este ha mejorado la conexión del polígono con las carreteras de Burgos, Soria, Segovia y Madrid. Está pendiente la construcción del edificio de usos comunes que aportará algunos servicios necesarios -bancario, comunicaciones, gestoría, asesoramientos, muestra de productos-.

c) *Sectores compactos de parcelación industrial y otros enclaves a pie de carretera principal.* La industria ha tendido a aprovechar los ejes de acceso a las ciudades, llegando a formar auténticos sectores que se extienden en una franja a un lado y otro de la carretera. Allí se han establecido industrias medias de cierta importancia, a veces con rango internacional y otras menores, a veces en *minipolígonos* de naves nido -frecuentemente alquiladas y, por ello, con bastante movilidad de industrias-. La nula ordenación previa de estas áreas permite que los minipolígonos se formen sólo por simple subdivisión de las fincas que dan a la carretera, introduciendo algún fondo de saco

transversal normalmente insuficiente. En ocasiones forman pequeños enclaves discontinuos sobre la carretera. Se han ido desarrollando con posteridad a la implantación de los polígonos. En Valladolid podemos distinguir en este grupo un *Sector Norte*, en la salida a Burgos, N-620, ya desarrollado al aprobarse el Plan General de 1970 y completado hasta alcanzar unas 41 ha, agrupando empresas muy variadas -Metales Extruidos, Ipavasa, Coca Cola, La Casera...-, con gran presencia de talleres y concesionarios; *Sector Noroeste*, salida a León N-601, desarrollado después del Plan General de 1.970 y en contra de sus determinaciones, donde se han ido situando almacenes de distribución, talleres e industrias diversas. El Plan General de 1984 calificó estos espacios como urbanos sin una suficiente exigencia de mejora de urbanización. Enclave discontinuo en la carretera de Soria, N-122, que enlaza con algunas industrias en el término de la Cistérniga; Enclaves en la carretera de Segovia, N-601, antes y después del Polígono San Cristóbal; Enclaves en la carretera de Madrid N-601, antes 403, extendiéndose hacia Argales, destacando la fábrica Iberit de unas 15 hectáreas, Enclave en la carretera de Salamanca-Portugal N-620, con naves del sector del automóvil, en cuya continuidad se encuentra la Flecha, (asentamiento del término de Arroyo) donde se ubicaron algunas industrias importantes, como Helios, y recientemente un Pryca; Enclave en la carretera de Burgos-Francia N-620, «El Berrocal», callejón perpendicular a la carretera con implantaciones de los 70 y 80 en condiciones urbanísticas difíciles; Enclave en la carretera local a Fuensaldaña con la industria de fundición Lingotes Especiales.

d) *«Asentamientos» de la periferia marginal en carreteras secundarias que incluyen enclaves industriales.* En casi todas las salidas secundarias, sean carreteras antiguas o caminos y cañadas viejos etc., en los bordes de la ciudad, se ha dado un proceso informal de parcelación. Este proceso produce conjuntos marginales, residenciales e industriales, con análogas deficiencias de infraestructuras. En algunos barrios marginales la mezcla de usos se da

internamente. A veces las parcelaciones más alejadas o aisladas adoptan una forma de enclaves parecida a la categoría analizada en el punto anterior. Por el contrario algunos paquetes se han construido en la periferia urbana de forma anexa a barrios pericentrales; en la Carretera de Cabezón; en el Camino del Cementerio, próximos a los barrios marginales de España y de Belén; en la Carretera de Renedo y en la Carretera de Circunvalación, con naves consolidadas ya en 1970, talleres, alguna industria agropecuaria...; en torno a los barrios marginales de la Pilarica, de Pajarillos Altos y de Las Flores; entre el Camino Viejo de Simancas y el Callejón de la alcoholera, con industrias abandonadas o en reconversión; etcétera.

e) *«Bolsas» de industria consolidada pericentral, al borde de salida por carreteras, en procesos de remodelación.* Son industrias a veces antiguas, ubicadas cerca de salidas de carreteras importantes, que están en procesos de remodelación total o parcial previstos en el Plan General, al haber sido absorbidas por el desarrollo residencial y haber subido las expectativas del valor de los terrenos. Asimismo dos antiguas fábricas de gran arraigo local, la Cerámica Silió y la Cervecera, incrustadas totalmente en áreas residenciales, han sido objeto de reciente remodelación.

V. DISTRIBUCION ESPACIAL Y ACTIVIDADES DE LA INDUSTRIA EN VALLADOLID (FIGURA 6)

El análisis por áreas urbanas homogéneas –las señaladas en el punto II– de la distribución del conjunto de la actividad productiva (número de registros de industrias en cada área y sectores de actividad a los que pertenecen dichas industrias localizada en Valladolid) muestra, en primer lugar, la existencia de una importante concentración en el arco situado entre la vía del ferrocarril y la carretera de Soria –zonas 8 y 9 configuradas en torno a los polígonos industriales de Argales, Fasa y San Cristóbal– que agrupa más del 50% de la actividad detectada. Un segundo nivel de concentración de actividad se agrupa en el área configurada por un arco Norte que enlazaría las Ctras. de

Soria y León, áreas 5 y 6, con porcentajes ligeramente superiores al 10% en cada caso, así como la zona Centro, que agrupa un 9% de los registros localizados. En el resto de las zonas delimitadas se alcanzan unos niveles de actividad con porcentajes situados alrededor del 5%, con excepción de las áreas 4 y 11 –Huerta del Rey, A. Eyries y Parquesol– de más reciente creación y de uso principalmente residencial (Figuras 7 y 8).

El examen del nivel de concentración sectorial indica que, individualmente considerados, son los sectores de almacenamiento y transporte los que se distribuyen de forma más homogénea, aunque debamos incluir también la construcción y recuperación de productos entre los que presentan un menor grado de concentración relativa. El sector que muestra un mayor grado de concentración espacial –si exceptuamos la actividad encuadrada en locales afectos a otra implantación principales el de producción y manufacturas, que agrupa un 57,4% de su actividad en las áreas 8 y 9 de Argales, Fasa y San Cristóbal. Mientras, las áreas 5 y 6, que abarcan el arco norte de la Ciudad, agrupan otro 25,4% y es destacable el 6% que aparece en el Área Central. El sector de reparaciones presenta también uno de los mayores niveles de concentración, aunque en este caso lo hace en las zonas 5 y 9 de La Victoria-Girón y San Cristóbal, donde se concentra un 55,5% del total. Con niveles de concentración de actividad por debajo de la media aparecen los sectores de construcción y recuperación de productos y almacenamiento, que concentran en ambos casos alrededor de un 50% de su actividad en las áreas industriales 7 y 9. El sector de transportes no alcanza porcentajes superiores al 16% en ninguna de las áreas.

Los datos obtenidos con la elaboración del coeficiente de localización nos permiten establecer la existencia de niveles de especialización relativos, de forma que pueden añadirse algunas matizaciones a los datos señalados sobre los niveles de especialización que presentan las diferentes zonas. Así, el área 5 de La Victoria-Girón, articulada en torno a las Ctras. de Burgos y León, presenta los mayores niveles de especialización en sectores conexos como reparaciones y

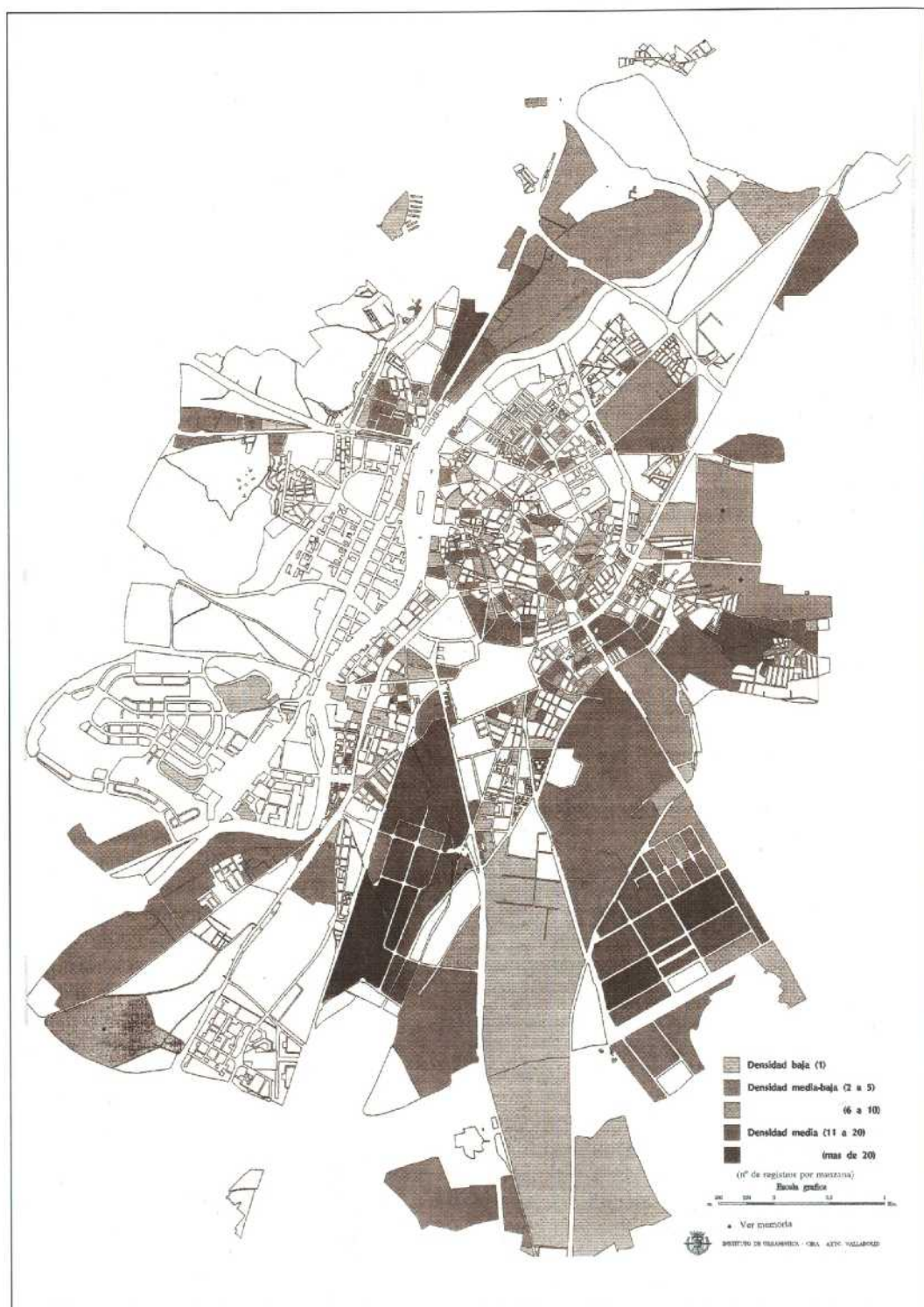


FIGURA 6. Densidad, en número de registros IAE por manzana catastral, las actividades productivas en Valladolid.



FIGURA 7. Superficie ocupada por la actividad industrial por zonas. Principales empresas industriales en Valladolid, número de registros por zonas.



FIGURA 8. Densidad, en número de registros industriales por 1.000 habitantes, por zonas homogéneas.

transportes, probablemente como respuesta a su localización en dichas vías. Al igual que sucede en el área 10 configurada en torno al barrio de La Rubia y las Ctras. de Rueda y Simancas que presenta su mayor especialización en transportes y almacenaje. Las dos áreas específicamente industriales, 8 y 9, presentan índices positivos de especialización relativa en el sector de fabricación y manufacturas así como en la ubicación de locales afectos -actividad que presenta sus mayores índices en estas dos zonas, junto con Delicias y las tres áreas centrales-. El resto de zonas presentan niveles distintos que indican una mayor especialización relativa en construcción y recuperación de productos para Argales y de Reparaciones para San Cristóbal. La zona 6 que abarca el área entre Pajarillos y el Barrio España, entre la caterretera de Soria y el río Pisuerga, muestra especialización en fabricación y manufacturas, lo que parece confirmar la existencia de una especie de cinturón manufacturero complementario a las áreas industriales señaladas del Sureste, con zonas mixtas residencial-industriales al Noreste y Este, donde se observa actividad manufacturera sumergida. El área 7 de Delicias, enclavada entre la zona central y las zonas industriales, cuenta con una distribución muy homogénea de los diferentes sectores de actividad, lo que de hecho se observa claramente en los porcentajes de actividad agrupados de cada sector, que varían entre el 4,4 y el 7,9%. El núcleo urbano central formada por las áreas 1, 2 y 3 presenta niveles de especialización relativa muy diversos, de forma que mientras en el Área Central destacan almacenamiento y transportes, en la primera Corona encontramos transporte, construcción y recuperación, y en el área de Zorrilla almacenamiento y transportes.

En cuanto a los sectores industriales, por su actividad, la primera industria de Valladolid configura un tejido productivo de pocas grandes empresas en un sector dominante, el de Automoción y Metalmecánico. Se trata de una industria madura, con innovación tecnológica pero sin perspectiva de cambios relevantes -muy consolidada y cada vez más centrada en el

montaje-, localizada en el espacio con independencia de condicionantes urbanísticos previos. El diferente tamaño de las empresas y su tipo, la proximidad o no de infraestructuras, la disponibilidad de agua, de ferrocarril, etc., su evidente autonomía, no facilitan una lectura trasladable a otros casos.

El sector agroalimentario es el segundo en relevancia en Valladolid, con gran participación de capital local, ligado a la producción regional: Azucareras, Helios, Nestle-Maggi, Ibramer. Este sector debe ser orientado hacia espacios atractivos y adecuados.

VI. LAS EMPRESAS DE SERVICIOS A LAS EMPRESAS, LOS PROFESIONALES Y SU DISTRIBUCION ESPACIAL

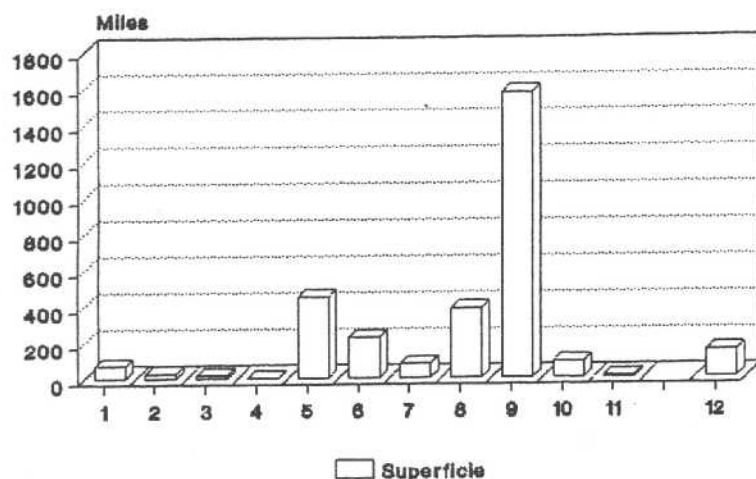
Reclasificando las secciones del IAE en nuevos sectores de actividad, el estudio considera los siguientes tipos de actividad en las empresas de servicios a las empresas (4): *Dirección y Gestión; Producción; Información y Comunicación; Personal; Financiación; Ventas; I+D; y Servicios operativos*. Del mismo modo reclasificamos los profesionales relacionados con los servicios a las empresas en los siguientes grupos de actividad: Asesoría jurídica; Asesores económicos; Ingenierías; Técnicos en edificación; Gestión inmobiliaria; Gestorías; Representantes Comerciales; Representantes de Seguros; y Otros profesionales.

El diagnóstico sectorial de las empresas de servicios a las empresas y profesionales relacionados con éstas en Valladolid se ha realizado a partir del listado del IAE y del anuario de CETESA. Esto ha permitido localizar un total de:

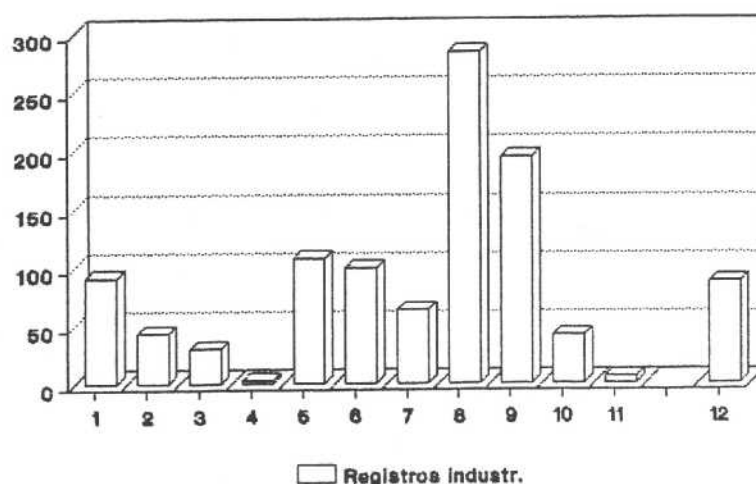
- 816 empresas de servicios a las empresas.
- 2.036 profesionales relacionados con el sector de servicios a las empresas.

El análisis de su distribución sectorial muestra un marcado predominio de actividades de tipo tradicional y generalista, que reduce las posibilidades de integración

(4) CEP Ajuntament de Barcelona *Els serveis a les empreses a la Regió Metropolitana de Barcelona*. Barcelona, 1989.



Fuente: IAE 1992. Elaboración propia.



Fuente: IAE 1992. Elaboración propia.

FIGURA 9. Densidad, en número de registros IAE por manzana catastral, las actividades de servicio a las empresas en Valladolid.

con la industria, debido a diversos factores entre los que destacan; tal como en parte se ha expuesto (Figura 9):

a) Una estructura industrial madura y poco diversificada, con fuerte presencia de sectores ligados al automóvil, al transporte y agroalimentarias.

b) La posición que Valladolid ha tenido en el ámbito regional y en el cuadrante Noroeste peninsular, como centro de servicios, no se está consolidando por la escasez de nuevos servicios más especializados y por la relativa proximidad con Madrid, que absorbe parte de su posible desarrollo.

c) El tipo de formación profesional y universitaria, generalista y con escasa presencia de especialidades técnicas, a menudo poco integradas en el tejido industrial.

El mayor número de empresas de servicios a la producción corresponde al área de dirección y gestión, casi un 1/3 de ellas, proporción muy similar a la de asesoría jurídica y económica en profesionales. Los servicios a las ventas, entre empresas, y representantes comerciales en profesionales, son el segundo segmento de actividad en importancia numérica y representan en ambos casos en torno a 1/4 del total de registros. Los subsectores de servicios a la producción, servicios operativos, e información y comunicación, dentro del área de empresas, en torno a un 15% en cada caso, tienen una presencia significativa. Del resto de los profesionales destacan por su importancia numérica el de técnicos en edificación con un 19% del total, y con menores porcentajes entre el 5 y 10%, seguros, gestorías, ingenierías y otros (Figura 10).

Los datos obtenidos permiten constatar un elevado grado de concentración espacial de la actividad de servicios a las empresas, casi un 77% de las empresas y el 89% de los profesionales relacionados con esta actividad se localizan en las áreas centrales 1, 2 y 3. Esto se debe fundamentalmente a la existencia de un área central compacta, urbanísticamente muy homogénea, de uso tanto residencial como terciario y sin partes degradadas, en la que se produce una elevada competencia de usos. Área central que no encuentra alternativa de oferta de oficinas en

otras áreas de la ciudad con suficiente accesibilidad y calidad ambiental, y que no es compensada con la intervención del sector público, a diferencia de lo sucedido en los polígonos industriales, mediante el fomento de otras áreas de nueva centralidad o ejes direccionales.

La actividad terciaria se desarrolla por lo tanto principalmente en un núcleo central configurado por el cuadrado que forman las plazas Mayor, de España, de Zorrilla y de Santa Ana, con la calle Santiago como eje interior. Las restantes áreas de la ciudad presentan niveles de actividad mínimos, hasta el punto que ni siquiera en Huerta del Rey - con buen nivel de centralidad, calidad urbanística, dependencias administrativas y feriales - se ha sido capaz de romper la dinámica espacial inicialmente descrita. Esto hace que se pueda hablar más de una especialización a nivel espacial que sectorial, aunque en este aspecto podemos señalar que:

a) Los mayores grados de concentración sectorial aparecen en dirección y gestión, junto a personal y finanzas, que sitúan en las Áreas 1 y 2 entre un 75 y 90% de su actividad. Los servicios operativos y a la producción presentan una menor concentración espacial, un 48 y 55% de sus empresas se sitúan en las áreas citadas, en información y comunicación un 67%, y

b) Entre los profesionales el nivel de concentración es aún mayor, casi el 90% se localiza en las tres áreas centrales. Las menores concentraciones aparecen en Ingenierías, representantes comerciales y otros profesionales, que aún y así, agrupan en los distritos centrales en torno al 80% de su actividad total.

VII. INFRAESTRUCTURAS URBANAS Y ESPACIO PRODUCTIVO

El proyecto de producción de las infraestructuras metropolitanas sólo se ha acometido sistemáticamente en Valladolid en la década del 80, con un notable retraso en relación al gran desarrollo precedente, entre 1965 y 1980, de la estructura de uso urbano construida.

Hoy el río Pisuerga recibe el agua sucia de la ciudad. De los colectores proyectados -Red

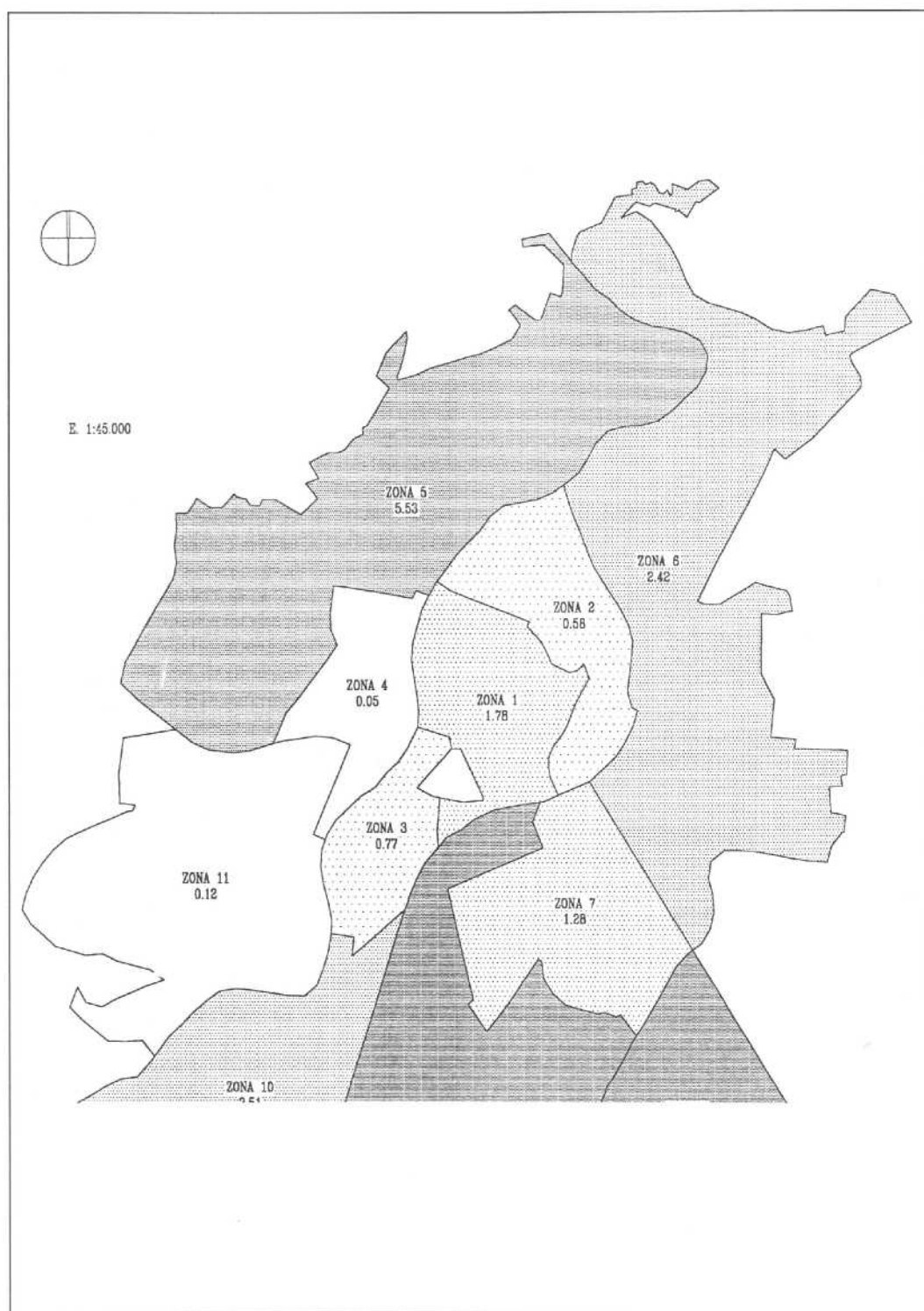


FIGURA 10. Densidad, en número de registros IAE por manzana catastral, los profesionales en Valladolid.

de Saneamiento Integral- se ha hecho el de la derecha y se ha contratado en diciembre de 1993 el de la izquierda, y se está en la fase de contratación de la depuradora. La red viaria existente se ha «exprimido», gracias al uso de transporte laboral, la racionalización de los ritmos semafóricos y el aparcamiento regulado -ORA-. Las infraestructuras energéticas por su parte han seguido la estela del consumo y a principios de los 80 se ubicaron al norte de la ciudad las terminales del oleoducto de Campsa-Repsol y gasoducto de Enagas, que abrieron paso a la posibilidad de una mejor distribución; el gasoducto se completa con la red que va construyendo Gas Valladolid para manzanas urbanas, ya que los polígonos y factorías industriales tienen suministro directo de la Red Enagas.

El asentamiento de las nuevas infraestructuras arteriales de comunicación viaria se produce al ajustarse al plan de Red Arterial de 1980 con el P. G. de 1984 y se viabiliza con los diferentes planes de trazado y de construcción de las rondas del sistema propuesto. La ejecución material está siendo tanto más lenta cuánto más depende su impulso de rangos de la administración inferiores, con menos autonomía financiera, y más rápida cuando se integran fondos europeos -Ronda Oeste, realizada con fondos FEDER y no programada en el P.G.-. El Plan General de 1970 y el borrador de Red Arterial de esa época no fueron suficientemente realistas y la Administración no aplicó tampoco una sistemática de financiación, de forma que la primera Ronda -la Norte- ya ordenada desde el 80, no se realiza hasta aprobado el nuevo plan del 84.

Los crecimientos urbanos, fundamentalmente al Suroeste y al Sur, no han sido correspondidos por vías suficientes capaces de estructurar y unir la parte de la ciudad atravesada por las mayores interacciones de flujos. Las infraestructuras ferroviarias arteriales y los talleres de Renfe están asimismo pendientes de reforma y reconversión, aunque ya se han producido documentos y principios de acuerdo a raíz del estudio de alternativas a la Red Arterial Ferroviaria, coordinados a través del MOPTMA con los aspectos citados de la Red Viaria.

Los aspectos anteriores se tratan y recogen

en la actualización y adaptación del Plan General de Ordenación Urbana (5), (aprobada en un primer acuerdo inicial en septiembre de 1994; y otro, tras las alegaciones y las elecciones, en noviembre de 1995).

Es difícil estimar los flujos por carretera metropolitanos debido a la falta de una encuesta origen-destino actualizada. Extrapolando la de 1981 se presenta un gráfico en que los flujos interurbanos (Figura [11]) calculados para las interrelaciones de tránsito más fuertes abarcan las carreteras N-601 y 620 en sus dos ramales y la N-122 y las CL-601 y C-610 a Soria, Segovia y Medina del Campo. En él se comprueba la importantísima función de los arcos Burgos-Salamanca en ambos sentidos y Palencia-Madrid, que representan el 85% sobre dichos corredores y más del 65% del flujo interurbano. La conclusión que se saca de ello es que, habiéndose resuelto con la Ronda Oeste el corredor N-620, falta por resolver con urgencia el arco que une a éste, particularmente en dirección Burgos, con la dirección Madrid. Por tanto se hace urgente acometer las rondas del Sur, ya que debido al peculiar trazado y flujos en el Sur de Valladolid son necesarias dos, una interior y otra exterior, tal como ya propuso en 1982 el Esquema Comarcal. Una vez construidas la rondas Sur y la Este la congestión cambiará en la actual conexión por calles entre Burgos y Madrid o Soria y Salamanca. El Plan Regional de Transporte de 1992 prevé un centro intercambiador de mercancías que agrupará un nuevo mercado de abastos, estando muy avanzada su contratación urbanística y edificatoria.

Ha sido imposible en el marco de un trabajo como el actual espacializar los flujos de mercancías. Dada la importancia que tiene en el flujo industrial la recepción y emisión de transporte de mercancías, particularmente por carretera, se ha hecho un estudio centrado en Fasa-Renault, estimativo y con datos ofrecidos por sus diferentes departamentos implicados de ésta y de la empresa CAT España, de capital Renault

(5) Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística. Actualización del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid Documento de Avance. Valladolid, 1993.

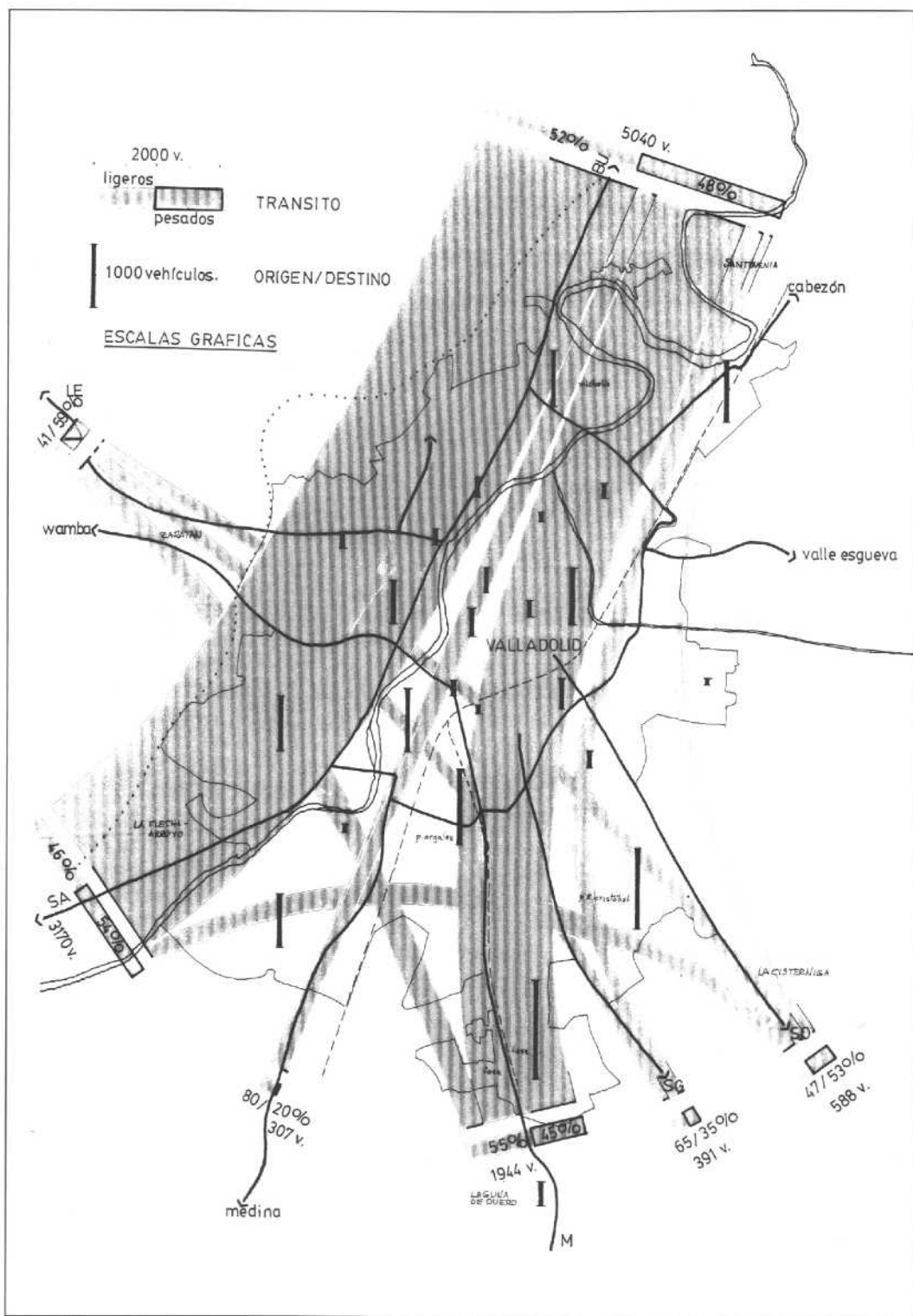


FIGURA 11. Esquema de flujos principales de vehículos en Valladolid.

mayoritario. El tráfico de tránsito es tan importante como que diariamente en días laborales salen del orden de 200 camiones y retornan unos 120, siendo el recorrido principal el de la N-620, con dirección Burgos-Francia (100 salidas y 56 entradas) y con dirección Portugal (22 y 12), aunque la N-122 con dirección a Barcelona (26 y 13) y la N-601 con dirección a Madrid (18 y 15) son también relevantes. A ello hay que incrementar muchas relaciones entre factorías y con los proveedores locales (Figuras 12 y 13).

La encuesta origen-destino de 1981 permitía pensar que el corredor de mayor tráfico, la N-620, tenía una mayoría de viajes con destino u origen Valladolid, en relación a los de tránsito. Concretamente desde o hacia Salamanca era un 75% y desde o hacia Burgos era un 65%. De ello se desprende la enorme transcendencia de estudiar el tráfico en la red urbana. Hemos reflejado en planos los flujos en el viario urbano superiores a 6.000 vehículos día según datos del gabinete de tráfico municipal-. Del análisis del día-tipo se desprende que existe una «T» formada por tramos urbanos de las carreteras, la N-620 que corta a la N-601, en los cuales hay más de 18.000 vehículos/día, con encuentros con las principales transversales de más de 24.000 vehículos/día, produciéndose situaciones de congestión en tramos punta. La N-620, que recorre el Oeste de la ciudad, se duplica en la margen derecha del río con un tramo sensiblemente paralelo en la dirección NE-SO, el conjunto de paseos de Zorrilla e Isabel la Católica. Se dan otros tramos de más de 12.000 vehículos/día en el resto de las avenidas-carreteras, en las conexiones entre la N-620 y las vías urbanas relevante, y en tramos de la llamada c/ de Circunvalación. Asimismo se producen dichos niveles en un virtual entorno del casco histórico, particularmente en tramos en que la red falla en su continuidad y se juntan tráfico circundantes y penetrantes, donde la capacidad de las vías es insuficiente para un viario interior.

El único transporte colectivo en la ciudad es el de autobuses. La empresa municipal AUVASA de autobuses urbanos agrupa los flujos generales más importantes. La densidad de viajeros en las calles que albergan las

principales líneas solamente es correlativo a los flujos de tráfico citados en el eje Paseo Zorrilla-Paseo Isabel la Católica. Allí, tramos de más de 30.000 viajeros día implican mayores viajes en autobús que en automóvil. El resto de calles de mayor intensidad –entre 18.000 y 35.000 viajeros día– unen el área hospitalaria con la Plaza Mayor o se dan en el cuadrilátero central que define esta plaza con las de Santa Ana, Zorrilla y España. Existen líneas laborales de AUVASA pero con muy poca intensidad en relación al número de viajes de trabajadores –menos del 10% en San Cristobal-. Del transporte directamente organizado por las empresas el mayor es el organizado por las empresas Cabrero y Autocares Valladolid para Fasa, que representa más del 60% de los 8.400 trabajadores de la plantilla. Esto permite evitar cuellos de botella a los turnos laborales. El descenso de viajeros del transporte regular de AUVASA producido los últimos años era alarmante, ya que se podía llegar a una situación difícil si el tráfico se canaliza al vehículo privado, parece que se está corrigiendo en 1995.

La accesibilidad de viajeros para Valladolid por ferrocarril tiene más relación con la competitividad como ciudad de servicios que como ciudad industrial –flujo de 1.200 viajeros/día, circulan 34 idas y vueltas de carácter pasante y 17 con origen en Valladolid, 12 hacia el Norte y 5 hacia el Sur– y es conveniente la ampliación del tráfico de cercanías en relación con la ciudad. Del tráfico de mercancías se puede decir que Valladolid se encuentra en un tramo de confluencia de una de las mayores concentraciones de transporte de mercancías, con más de 30 trenes diarios –salen en cargas completas 17.500 Tm al año hacia Irún y vienen 232.500 Tm y salen 70.100 Tm hacia Madrid, viniendo 68.300 Tm, algo lógico en una ciudad de gran tradición ferroviaria tanto en los talleres de Renfe como en el almacenamiento y carga de mercancías por vía ferroviaria. La ejecución de circunvalaciones y estaciones exteriores de mercancías y de los servicios ferroviarios asociados será importante cuando se tomen las decisiones derivadas de los estudios de alternativas.

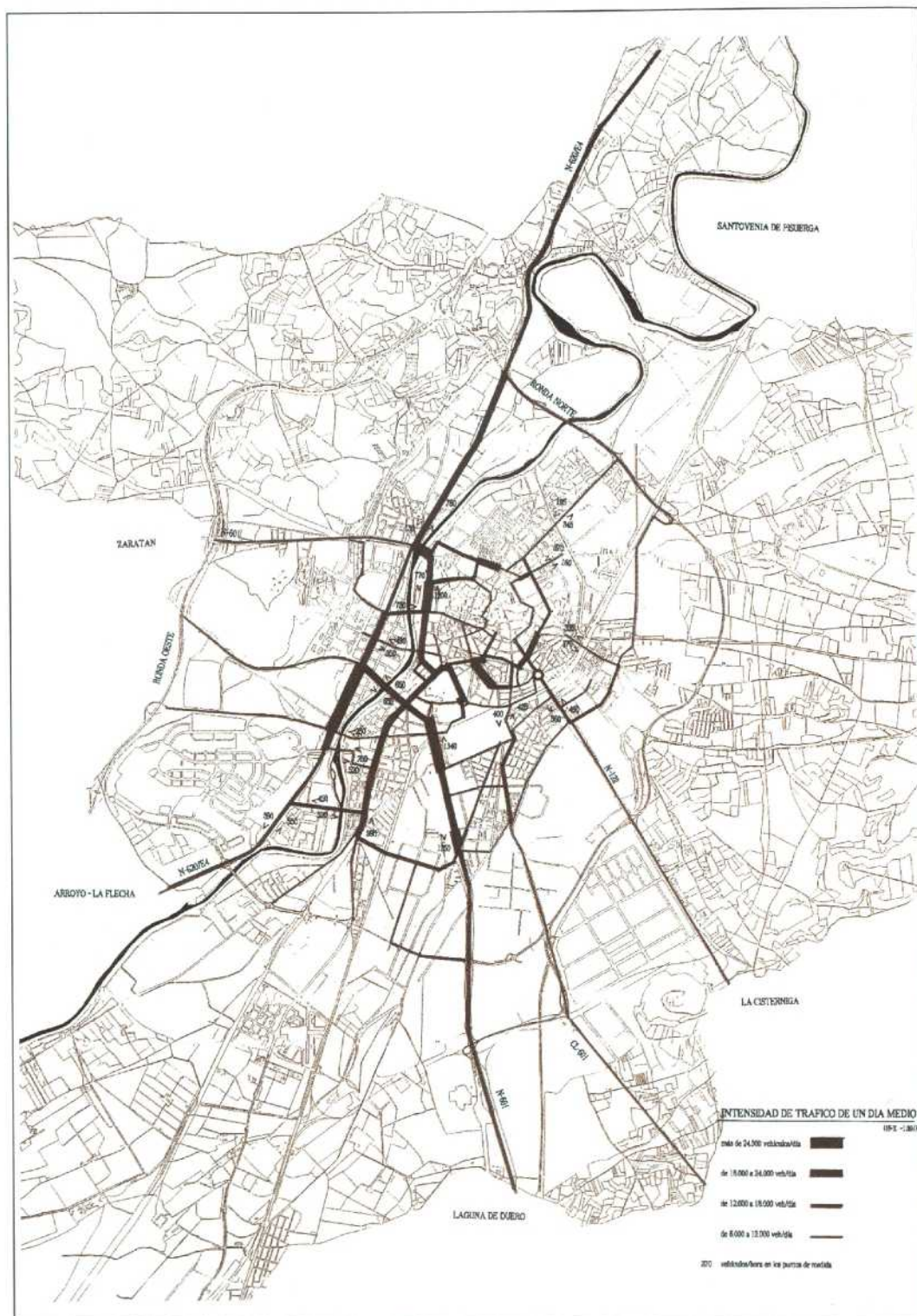


FIGURA 12. Intensidad de tráfico de un día medio (15-XII-1991) en Valladolid.

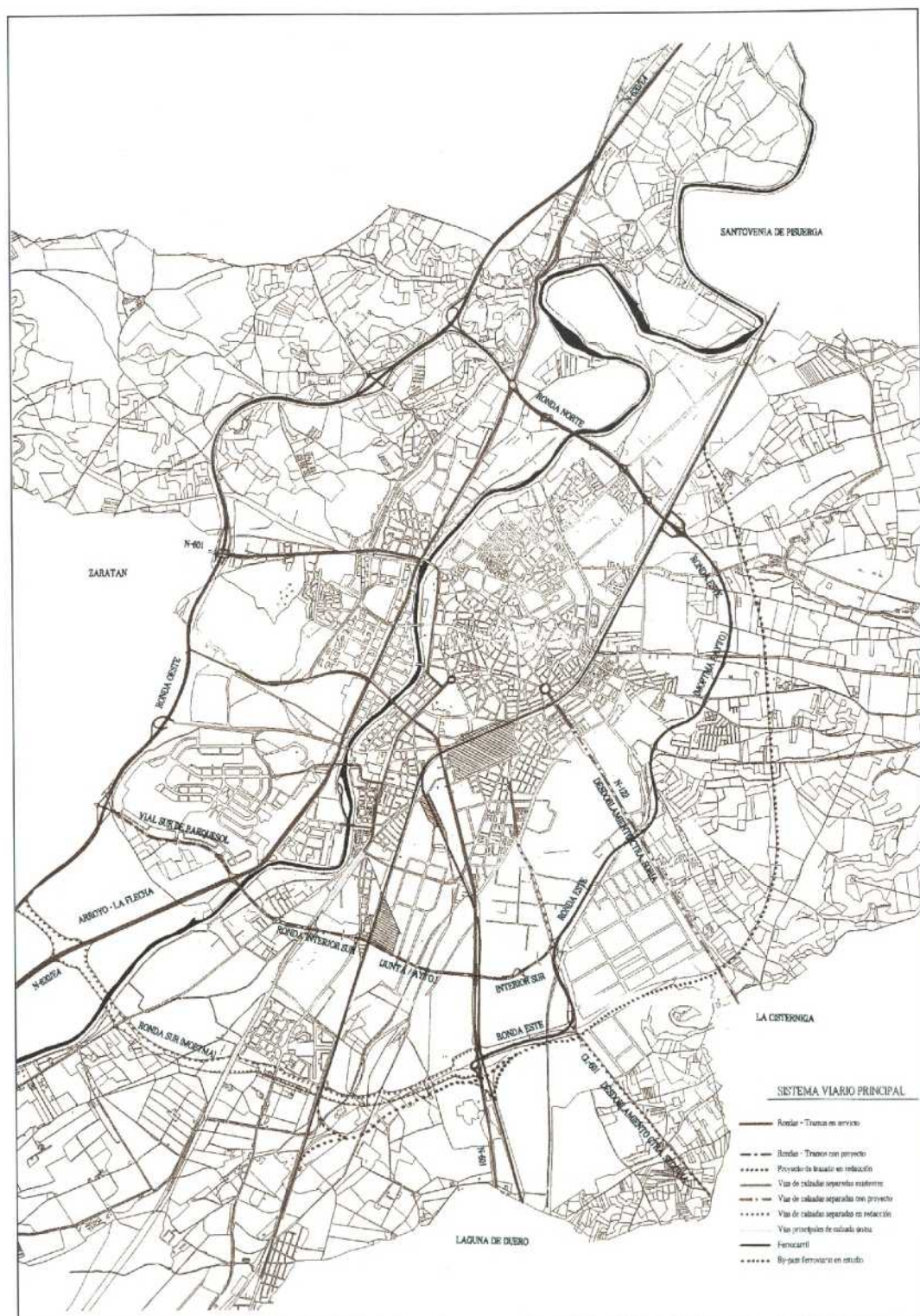


FIGURA 13. Estructura del sistema viario principal de Valladolid.

VIII. DISPONIBILIDAD DE MANO DE OBRA Y MEDIO URBANO

Valladolid se ha comportado históricamente como gran foco de atracción industrial, contando con cierta tradición en la preparación profesional de la mano de obra. Es necesario señalar, no obstante, que la abundancia de mano de obra formada y los aspectos que condicionan la calidad de vida de los trabajadores no están entre los factores coyunturales que más inciden en las decisiones empresariales. Existen otros más importantes, tales como la concentración de capital y la adecuación de las infraestructuras y servicios.

El tema puede concretarse en cuatro ámbitos que inciden diferencialmente en los diversos sectores de la mano de obra: el grado de formación de los trabajadores; las dificultades que puedan existir para los desplazamientos diarios al puesto de trabajo; la disponibilidad de viviendas adecuadas y asequibles; la existencia de un determinado nivel de calidad de vida urbana.

Para los empresarios de Valladolid la formación de la mano de obra, los servicios sociales y sanitarios para los trabajadores, así como los equipamientos y la calidad de vida urbana, son aspectos básicos para el desarrollo industrial, en conjunción con las infraestructuras clásicas: telecomunicaciones, suelo industrial, transportes, residuos, etc.. Las insuficiencias en el capital humano son en extremo difíciles de determinar (6). Las administraciones públicas apenas alcanzan a conocer los problemas cualitativos de la preparación de la mano de obra. A pesar de la opinión empresarial acerca de la formación insuficiente, los datos estadísticos no pueden ratificarlo. Por otro lado las empresas no terminan de asignar a la formación, concebida como arma estratégica para mejorar la competitividad, la importancia precisa.

Los desplazamientos diarios de origen laboral en Valladolid no son una dificultad relevante para las empresas. Los medios de

transporte motorizado se reducen al automóvil particular y al autobús. A pesar de tratarse de una ciudad de tamaño medio, los lugares de trabajo no están muy cerca de los de residencia, sobre todo si se trata de instalaciones industriales. El automóvil es utilizado en una proporción muy elevada, diríase excesiva, pues supera en general al traslado a pie y al traslado en autobús. Una proporción no inferior al 10% de los trabajadores de las mayores empresas industriales de la ciudad tienen su residencia en otros municipios de un entorno más o menos amplio, destacando entre ellos Laguna de Duero, La Cistérniga, Tudela de Duero y Cigales.

La disponibilidad de vivienda en Valladolid muestra algunas deficiencias: no hay disponibilidad de vivienda nueva a precios asequibles para las clases trabajadoras; se observa una clara escasez de viviendas de promoción pública y el precio de venta de las viviendas es relativamente alto, aunque se encuentra en torno a la media del conjunto nacional. Hay también una evidente escasez de vivienda en alquiler, en un mercado distorsionado por la relevante demanda estudiantil. Al haber una gran diversificación de lugares de residencia y escasez de vivienda barata, la gente vive donde encuentra casa, independientemente de donde trabaje. Algo que hemos verificado sobre los empleados de FASA y de Michelin.

La calidad de vida urbana es un concepto complejo en el que interviene un conjunto de elementos muy diversos. La presencia de la Universidad y los efectos de todo tipo que produce la capitalidad regional son los aspectos positivos más destacados. A ellos hay que unir una buena dotación en instalaciones de ocio y oferta cultural. Por lo que respecta a los elementos negativos sobresalen la congestión, la contaminación, las carencias en espacios libres y zonas verdes, el deterioro del río, y, en general, una estructura urbana problemática sin atractivos singulares. La dominancia de vientos Norte-Nordeste produce contaminación atmosférica derivada de las industrias del Norte, hay también algunos problemas de inversión térmica y es urgente el saneamiento del río.

(6) Junta de Castilla y León «Guía de Acciones Formativas» Valladolid, 1993 y J. C-L «Anuario Estadísticas de Castilla y León». Valladolid, 1992.

IX. CONDICIONANTES URBANÍSTICOS DE LOS ESPACIOS INDUSTRIALES EN VALLADOLID

Los espacios industriales se enfrentan a una situación cambiante en cuanto a las actividades y a las formas de producción. Esta situación produce sustanciales modificaciones en la demanda, en las dimensiones y usos de las parcelas (Figura 14) así como en los requerimientos de calidad ambiental. La normativa vigente en la ciudad resulta poco versátil, quizás por ello en ciertas cuestiones es ignorada (7). La aplicación indiscriminada del sistema de ordenación paramétrica en función de las características de parcela implica, en la práctica, la no adaptabilidad y la ruptura de las cualidades espaciales de muchos ámbitos. Las limitaciones normativas a la segregación parcelaria contribuyen al estancamiento de las áreas industriales localizadas en suelo urbano consolidado. En el pasado, en polígonos, la falta de encauzamiento de los procesos de transformación parcelaria implicó degradación del espacio por la ausencia de control urbanístico en las divisiones realizadas al margen de la normativa.

La normativa del PGOU en revisión ha adolecido de carencias en la regulación tipológica y su transformación, que ha influido en la calidad ambiental y en la movilidad interna de los minipolígonos no sujetos a Estudios de Detalle. Como consecuencia, tenemos excesiva ocupación en planta y un viario interior de dimensiones insuficientes. La falta de mecanismos que permitan ampliar la parcela provoca el funcionamiento en precario de ciertas actividades. Los costos de relocalización de la actividad no son asumibles cuando las necesidades de ampliación se reducen a superficies pequeñas. Por ello y de forma análoga a las ampliaciones de industrias en suelo no urbanizable, deben introducirse en normativa sistemas de más directo control, evitándose la complejidad de la tramitación de modificaciones de planeamiento.

La ordenación generalista de las grandes plantas de uso productivo se realiza

independiente de sus características individuales. En estos casos los parámetros urbanísticos están claramente condicionados por las variaciones en los procesos productivos, por lo que deben centrarse en garantizar la adecuada corrección de los impactos ambientales. La ordenación de usos reflejada en normativa ha estado basada en criterios de segregación funcional de la ciudad y los usos terciarios, comerciales y dotacionales en las áreas industriales se conciben como complementarios del industrial, asignando un límite de la superficie construida de la parcela, aún cuando estas actividades están adquiriendo progresivamente un mayor grado de externalización. Resulta pues imprescindible flexibilizar y localizar el acceso de dichas actividades a estos espacios mediante regulación normativa, ya que inevitablemente se producirán en condiciones inadecuadas con problemas a medio o corto plazo. Por el contrario, la ausencia de condicionantes específicos para actividades con fuerte impacto funcional, como almacenamiento, paquetería y transportes, conduce a la degradación de las condiciones ambientales y de la movilidad en las zonas donde se localizan con mayor intensidad.

Para la adaptación a situaciones cambiantes de demanda la normativa debe recoger tipologías adecuadas a los productos inmobiliarios posibles, con mecanismos de transformación tipológica y de uso, garantizando su correcto funcionamiento, sobre condiciones ambientales adecuadas, y buscando espacios alternativos a las actividades consumidoras del suelo de bajo costo. La asignación de índices de edificabilidad concordantes con las tipologías previsibles, evitando asignar edificabilidades altas que no se consumen, debe sin embargo introducir posibilidades puntuales de superar la edificabilidad permitida, flexibilizando los actuales límites (Figura 15).

Los espacios industriales a veces no están bien integrados en la trama urbana, colgados de carreteras en puntos específicos sin continuidad de la malla viaria. La ausencia de jerarquía viaria interior disminuye las capacidades representativas del espacio. Las

(7) Jesús GAGO *et al.* Junta de Castilla y León Ordenación de Áreas Industriales (documento provisional). Valladolid, 1993.

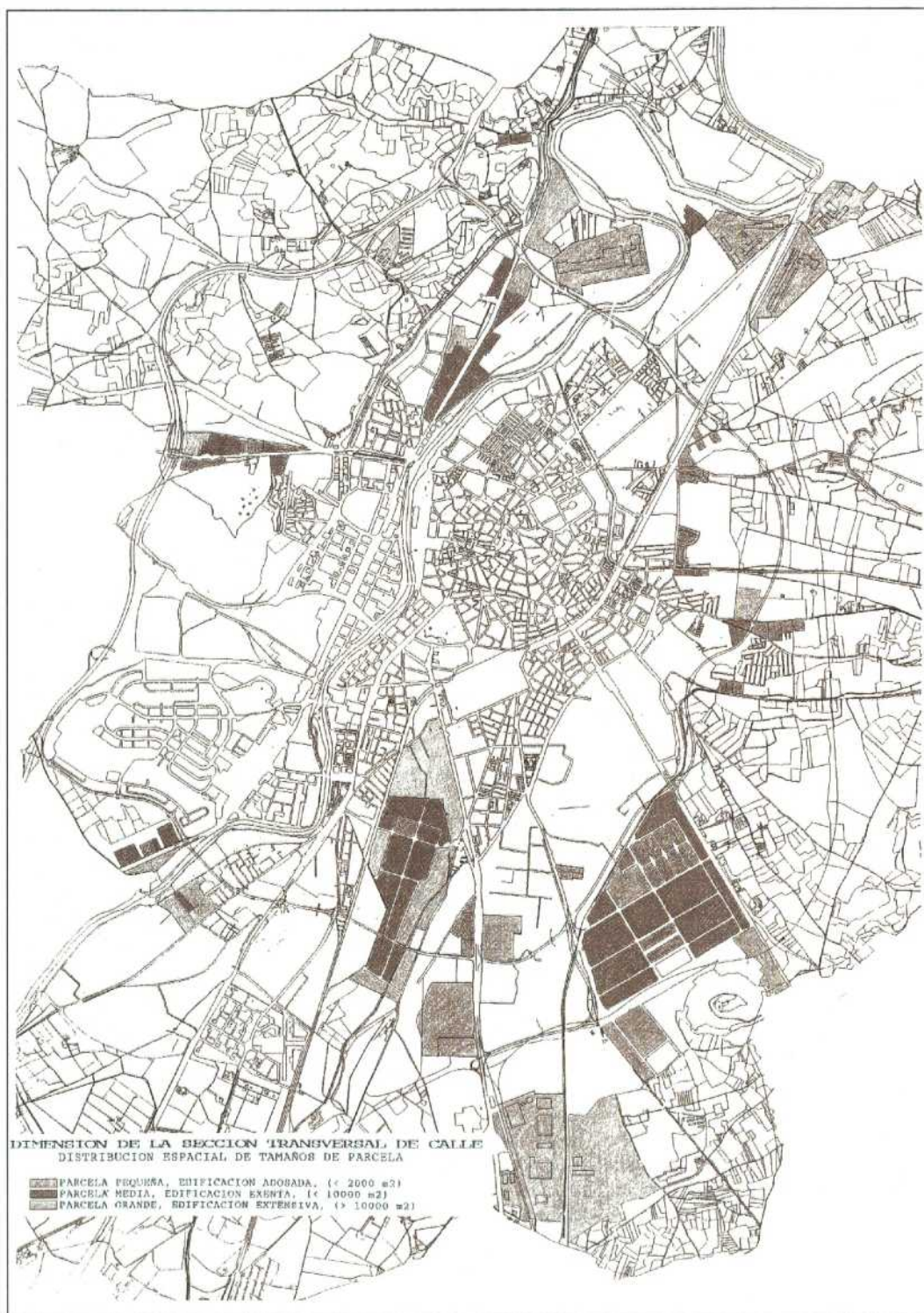


FIGURA 14. Tamaños medios de las parcelas industriales en las principales áreas industriales de Valladolid.

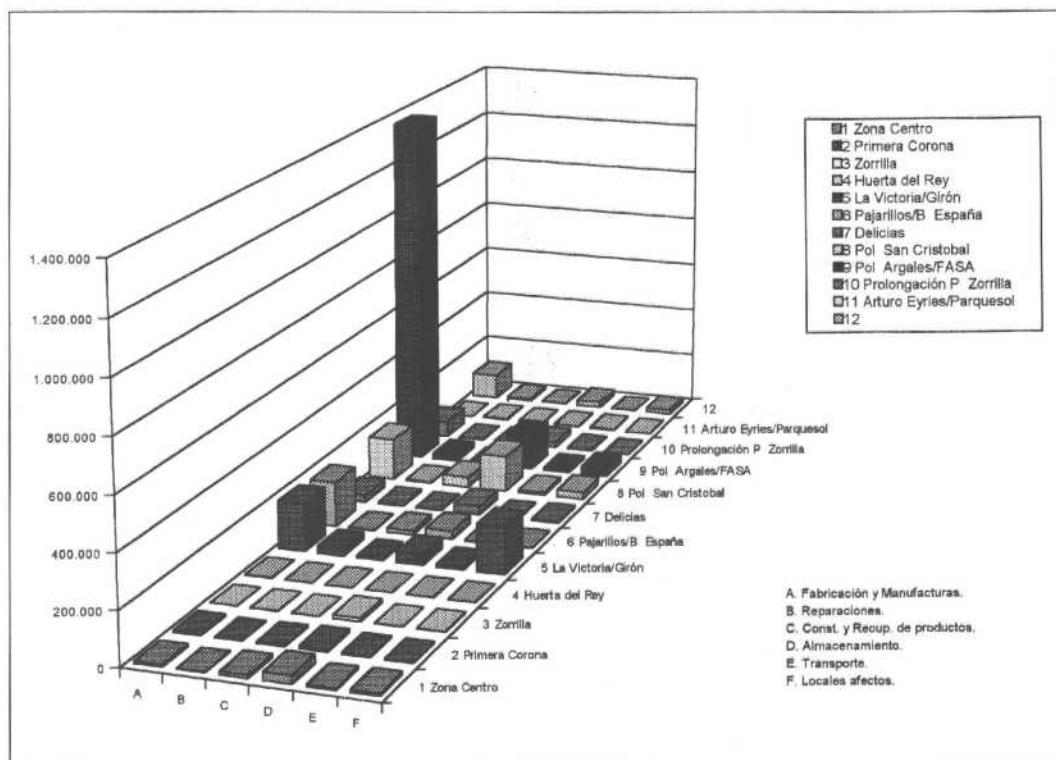


FIGURA 15. Superficie industrial por áreas urbanas y grupos de actividad.

áreas marginales carecen de la urbanización mínima necesaria. Sus posibilidades de desarrollo pasan por la tramitación de oficio de las figuras de planeamiento oportunas y por la delimitación de unidades de ejecución tan sencillas como sea posible. Las nuevas rondas ejecutadas han modificado sustancialmente la accesibilidad y la centralidad de áreas marginales. Junto a estas rondas se sitúan vacíos en los que se puede desarrollar un nuevo tipo de espacio industrial diferenciado e interconectado con el resto de la ciudad. La ejecución del sector El Cabildo como área de apoyo al transporte, ya citada, permitirá que se descarguen de estos usos otras áreas urbanas consolidadas cuyos trazados no están adaptados para este tipo de funciones (Figura 16).

La oferta de suelo urbanizado es muy reducida y poco diversificada. Ha estado concentrada en los últimos años casi exclusivamente en San Cristóbal, que se puede considerar casi agotado. Entre 1989 y 1993, el 70% de las licencias de edificación

concedidas se localizan en este polígono. La carencia de suelo urbanizado está aparentemente en contradicción con la abundancia de suelo calificado -268,68 ha-, aunque hay motivos de rentabilidad diferencial hacia otras promociones. La ausencia de nueva promoción pública de suelo industrial no ha sido suplida por la iniciativa privada dentro del municipio, por lo que parece necesaria un fomento público. La promoción privada busca en poblaciones cercanas a Valladolid -Santovenia, la Cistérniga...- precios inferiores, menores exigencias de control medioambiental y períodos de tramitación inferiores que ofrecen las autoridades municipales de estas poblaciones, mucho más tolerantes. La promoción por parte de la administración regional de polígonos de tamaño medio en pueblos junto a importantes vías de comunicación y, sobre todo, la tendencia de la demanda empresarial a localizar ciertas industrias en el medio rural, sin apenas cortapisas, han contribuido decisivamente a

los procesos de difusión espacial de las actividades industriales.

X. CONCLUSIONES GENERALES

1. La primera conclusión de tipo general es que la propia variedad de espacios y localizaciones que ofrece la ciudad debe permitir dar una respuesta también variada. En contraposición existe una excesiva especialización sectorial de la actividad industrial que es más difícil de corregir por la ordenación territorial.

2. Las grandes industrias que se localizaron autónomamente son a menudo barreras urbanas, condicionantes del funcionamiento y desarrollo de la ciudad. El futuro de sus terrenos actuales –Renfe, Campsa, Fasa, Nicas, Endasa, Iveco-Pegaso, etc.– ha de observarse teniendo en cuenta tanto los intereses de dichas empresas como los generales de la ciudad.

3. Los polígonos industriales de Argales y San Cristóbal están a falta de mejorar o completar urbanización y servicios, siendo necesario el cumplimiento de los compromisos pendientes. Hay que buscar espacios alternativos para aquellas industrias propiamente dichas que buscan otros requerimientos especiales, cuando partes de estos polígonos adquieren excesiva terciarización y se colapsan, en particular en Argales tienen calles no pensadas para camiones de tres ejes.

4. Los «sectores» de la carretera de León y Burgos, muy consolidados, necesitan todavía completar su infraestructura, debiéndose estudiar el retoque de la normativa de suelo industrial aplicable y poner en marcha nuevas formas de ocupación en las bolsas de suelo vacante.

5. Los «enclaves a pie de carreteras y asentamientos de la periferia marginal» exigen un mejor estudio de su ordenación e infraestructuras, de los cambios de uso y de las remodelaciones posibles. En ocasiones cumplen la función de incubadoras de empresas en precario.

6. Las «bolsas de industria consolidada e incrustaciones en medio de la ciudad» han de ser estudiadas con el fin de darles una solución más compleja que su simple

reconversión residencial, cumpliendo el posible objetivo de conservar cierto tejido productivo dentro de la ciudad y ligado a ésta, en minipolígonos que incluyan empresas innovativas.

7. Hay importantes asentamientos industriales al margen de los polígonos, localizados sobre las carreteras principales de acceso o incrustadas en bordes urbanos semiconsolidados junto a barrios periféricos y vías secundarias, componiendo un puzzle heterogéneo que permite pensar en tipologías diferenciadas de espacio industrial: grandes polígonos, micropolígonos, industria escaparate, zonas con naves nido, áreas de empresa mixtas, incubadoras...

8. En Valladolid los dos polígonos, el área de Fasa y los sectores en las salidas de Burgos y León concentran la práctica totalidad de la actividad propiamente fabril –el 85% de la mano de obra–. El mejorar las condiciones de servicios e infraestructuras allí es algo evidente y lleva a la colaboración necesaria entre Ayuntamiento, SEPES, administración regional y empresas.

9. Los retrasos en la ejecución de infraestructuras básicas, previstas hace ya mucho tiempo –rondas, adecuación de vías, saneamiento...–, no sólo retrasa la eficiencia del medio urbano sino que paralizan el desarrollo adecuado de los espacios productivos y facilitan bolsas de marginalidad que luego entorpecerán su desarrollo.

10. Las dos Rondas Sur son imprescindibles para garantizar la correcta accesibilidad entre los espacios industriales allí concentrados y su relación con los servicios. Hay que pensar en la colocación de dos nuevos puentes y en mejorar los pasos inferiores al ferrocarril –la presencia de éste en su actual configuración dificulta la circunvalación interna– para disminuir los puntos de mayor congestión. La ciudad de Valladolid tiene una dotación de infraestructura básicas por debajo de su rango y es la mayor ciudad española sin depuración general de vertidos líquidos, aunque todo ello está en vías de solución.

11. Por otro lado, aunque el Área Metropolitana en formación aporta exclusivamente 1/8 de los registros industriales y 1/16 de la superficie

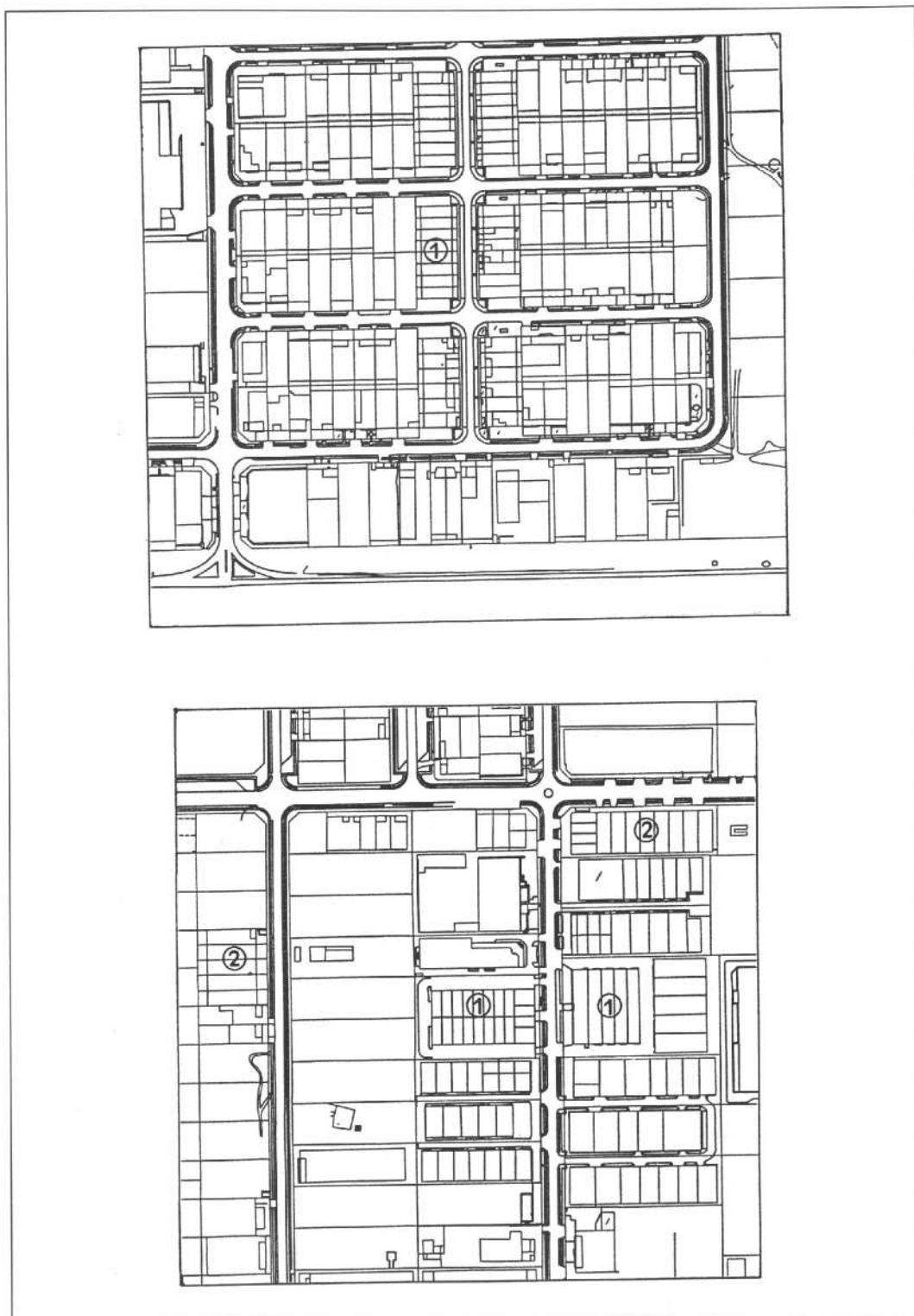


FIGURA 16. Sistemas de transformación tipológica aplicados en San Cristóbal.

productiva, es necesario tenerla en cuenta en las estrategias de crecimiento y de localización de actividades singulares. Esto es hoy difícil por la carencia de marcos de coordinación y la excesiva independencia de los municipios menores en la toma de decisiones que trascienden sus circunstancias. Debe avanzarse en la coordinación y concertación entre administraciones.

12. El sector de las empresas de servicios a las empresas en Valladolid es pequeño en relación con el rango de la ciudad, y muy centrado en servicios tradicionales. Hay una gran centralidad espacial de los servicios, concentrada en el Centro Histórico y prolongada por el paseo Zorrilla: áreas de gran accesibilidad y de representatividad social, donde coinciden todos los servicios tradicionales y se detecta la expulsión de los menos especializados. Esto genera la congestión-concentración de este espacio vital para la ciudad y contrasta con una falta evidente de oferta periférica de espacios empresariales de calidad o con la inédita intervención de la administración en este aspecto.

13. La dependencia exterior en servicios especializados y avanzados acentúa el handicap de la cercanía con Madrid. A pesar de ello las actividades de servicios a las empresas están despegando. Como contraste, al sector servicios le beneficia la capitalidad regional en expansión. Asimismo la cercanía con Madrid podría verse como atractivo para empresas que deseen evitar las cargas o costes de Madrid pero que desean proximidad. La posición estratégica de la ciudad se comprueba en algunos subsectores: Correos ha instalado su Centro Regulador para el Noroeste peninsular en la ciudad, hay además un Centro de Transportes vinculado a la autovía en proceso de gestión y con subvención europea en conexión con Burdeos y Oporto.

14. Las prioridades de actuación en el marco de la actividad de empresas de servicios a las empresas deberían ir encaminadas a la obtención de dos objetivos fundamentales: Obtener una mayor diversificación y especialización del conjunto de actividades de servicios a las empresas, en función de las estructuras productivas existentes, que dé

lugar a una mayor integración con la base industrial de la ciudad; y establecer alternativas de localización al terciario superior que permitan evitar la congestión del área central de la ciudad y mejorar su funcionalidad.

15. Para la formación de la mano de obra son buenas las condiciones de la enseñanza reglada, destacando la importancia de la Universidad. Sin embargo la formación dentro de las empresas es escasa y es necesaria mayor colaboración entre instituciones públicas y empresas.

16. Sobre la capacidad emprendedora local no hay datos fiables, aunque la historia de la ciudad permite afirmar que estamos todavía en una segunda generación de empresarios. Hay una importante estructura local de pequeños propietarios, un alto nivel de instrucción, y una aspiración relevante a la función pública, lo que exige su complemento en la incentivación empresarial.

17. Cabría potenciar la colaboración entre instituciones académicas y económicas, potenciar la creación de centros de servicios interprofesionales, parques de empresas, incubadoras y centros sectoriales de ayuda a la innovación. Son necesarias ayudas a las PYMES para acceder a los servicios que requieren y mejorar el grado de integración e información entre los sectores industrial y de servicios a las empresas mediante la promoción de salones y ferias especializadas.

18. Se echa en falta una flexibilidad mayor en las condiciones de las normativas urbanísticas y en la posibilidad de readaptación de las parcelas industriales. Las insuficiencias de urbanización y de servicios en los polígonos son carencias injustificadas a estas alturas, cuando es necesario abordar además la rigidez tipológica y de usos facilitando formas controladas de adaptabilidad del espacio a las nuevas circunstancias, tal y como hemos orientado.

19. Parece oportuno definir áreas de nueva centralidad o ejes direccionales con buena accesibilidad y calidad ambiental, facilitando el acceso a las grandes redes de suministro de información y comunicación, y calificar espacios de uso terciario en los polígonos industriales de gran tamaño. La

implicación del sector público en el desarrollo de actuaciones urbanísticas dirigidas a la creación de nuevas áreas terciarias es sin duda necesaria.

20. Por último a efectos de aumentar la competitividad industrial del espacio urbano de Valladolid, hay que considerar y continuar en sus etapas de desarrollo los proyectos del referido Plan Estratégico de Valladolid, que

desarrollan su línea estratégica 1 «Hacer de Valladolid una ciudad accesible con una elevada dotación de infraestructuras de calidad» y de la línea 2 «Consolidar una estructura económica moderna y diversificada», así como aspectos de la 3 y, aún más de la 4 «Mejorar la calidad de vida urbana y el bienestar social de los ciudadanos».

ACTIVIDAD PRINCIPAL														
Grupo de actividad/Áreas	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total	%
A) Fabricación y manufacturas	15	7	1	1	24	37	11	74	69	18	8	34	283	27,8
B) Reparaciones	3	2	2	8	15	4	3	4	18	8	2	7	52	5,8
C) Const. y Recup. de prod.	3	7	2	8	6	6	5	22	18	2	8	3	66	6,3
D) Almacenamiento	57	19	22	1	49	46	36	153	86	23	2	36	530	58,6
E) Transporte	7	5	1	1	7	3	3	7	5	4	2	1	46	4,4
F) Locales afectos	6	3	2	8	6	3	5	24	14	2	8	6	71	6,8
TOTAL	91	43	30	3	107	99	63	284	194	41	6	87	1.048	100,0
%	8,7	4,1	2,9	0,3	10,2	9,4	6,0	27,1	18,5	3,9	0,6	8,3	100,0	

SUPERFICIE DE LA ACTIVIDAD PRINCIPAL														
Grupos de actividad/Áreas	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total	%
A) Fabr. y manufacturas	7.739	6.745	233	1.437	185.357	171.857	29.398	163.244	1.367.977	62.074	0	99.340	2.095.401	68,2
B) Reparaciones	1.857	634	1.308	0	26.933	1.765	5.660	3.635	21.488	0	3.321	8.391	74.992	2,4
C) Const. y Recup. prod.	11.654	4.596	484	0	7.200	15.540	1.352	40.002	4.649	2.500	0	1.685	89.662	2,9
D) Almacenamiento	30.682	9.382	12.835	200	40.200	31.626	33.347	140.511	136.661	21.772	1.971	23.837	483.024	15,7
E) Transporte	7.500	3.900	750	750	9.300	3.450	1.605	9.450	8.700	3.000	3.150	100	51.655	1,7
F) Locales afectos	9.900	1.970	1.886	0	181.138	2.743	5.964	27.448	31.012	968	0	16.541	279.570	9,1
TOTAL	69.332	27.227	17.496	2.387	450.128	226.981	77.326	384.290	1.570.487	90.314	8.442	149.894	3.074.304	100,0
%	2,3	0,9	0,6	0,1	14,6	7,4	2,5	12,5	51,1	2,9	0,3	4,9	100,0	

SUPERFICIE/ NÚMERO DE REGISTROS														
Grupos de Actividad/Áreas	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	X	
A) Fabricación y manufacturas	516	964	233	1.437	7.723	4.645	2.673	2.206	19.826	6.207	—	2.922	7.404	
B) Reparaciones	619	317	654	—	1.796	441	1.887	909	2.149	—	1.661	1.199	1.442	
C) Const. y Recup. de prod.	3.885	657	242	—	1.200	2.590	270	1.818	465	1.250	—	562	1.359	
D) Almacenamiento	538	494	583	200	820	688	926	918	1.589	947	986	662	911	
E) Transporte	1.071	780	750	750	1.329	1.150	535	1.350	1.740	750	1.575	100	1.123	
F) Locales afectos	1.650	657	943	—	30.190	914	1.193	1.144	2.215	484	—	2.757	3.938	
TOTAL	762	633	583	796	4.287	2.293	1.227	1.353	8.095	2.203	1.407	1.723	2.933	

Áreas urbanas homogéneas:

1. Zona centro.
2. Primera corona.
3. Zorrilla.
4. Huerta del Rey.

5. La Victoria/Girón.
6. Pajarillos/Barrio España.
7. Delicias.
8. Polígono San Cristóbal.

9. Polígono Argales.
10. Carretera Salamanca/Rueda.
11. Parquesol/A. Eyries.
12. Área Metropolitana.