anuario 2007

INSTITUTO DE ESTUDIOS ZAMORANOS FLORIAN DE OCAMPO

iez

ANUARIO 2007

INSTITUTO DE ESTUDIOS ZAMORANOS
"FLORIÁN DE OCAMPO" (C.S.I.C.)

anuario 2007

INSTITUTO DE ESTUDIOS ZAMORANOS FLORIAN DE OCAMPO

iez

ANUARIO DEL I.E.Z. FLORIÁN DE OCAMPO

I.S.S.N.: 0213-82-12
Vol. 24 - 2007

EDITA:
INSTITUTO DE ESTUDIOS ZAMORANOS "FLORIÁN DE OCAMPO"

Director: Pedro García Álvarez

Secretario de redacción: Ángel Luis Esteban Ramírez

Consejo de redacción: Miguel Gamazo Pelaz, Julio Pérez Rafols, Jesús Álvarez de Prada, Hortensia Larrén Izquierdo, María Concepción Rodríguez Prieto, Arsenio Dacosta Martínez, Juan Andrés Blanco Rodríguez, Jesús Carlos Portales Gato

Secretaría de redacción: Instituto de Estudios Zamoranos "Florián de Ocampo"
Diputación Provincial de Zamora
C/. Ramos Carrión, 11 - 49001 Zamora (España)
Correo electrónico: iez@helcom.es

SUSCRIPCIONES, PRECIOS E INTERCAMBIO:
Diputación Provincial de Zamora
C/. Ramos Carrión, 11 - 49001 Zamora (España)
Correo electrónico: iez@helcom.es

Los trabajos de investigación publicados en el ANUARIO DEL I.E.Z. "FLORIÁN DE OCAMPO" recogen, exclusivamente, las aportaciones científicas de sus autores. El Anuario declina toda responsabilidad que pudiera derivarse de la infracción de la prioridad intelectual o comercial.

@ Instituto de Estudios Zamoranos "Florián de Ocampo"
Consejo Superior de Investigaciones Científicas (C.S.I.C.)
Diputación Provincial de Zamora
Diseño de portada: Ángel Luis Esteban Ramírez
Imprime: DE LA IGLESIA Impresores
Zamora
Depósito Legal: ZA - 65 - 2008

ANUARIO DEL I.E.Z. FLORIÁN DE OCAMPO

I.S.S.N.: 0213-82-12
Vol. 24 - 2007

ÍNDICE

ARQUEOLOGÍA

Excavación arqueológica de las Cisternas romanas del Teso de la Mora (Molacillos, Zamora)
Arturo BALDO PACHÓN y Ana B. MARTÍNEZ GARCÍA..... 13

Intervención arqueológica en la villa romana de Camarzana de Tera (Zamora)
Gregorio J. MARCOS CONTRERAS y otros 29

Estudio petrológico de muestras procedentes de la villa romana de Camarzana de Tera (Zamora)
Pedro Pablo PÉREZ GARCÍA 53

Trabajos arqueológicos en los solares n.º 12-14 de la calle de La Reina de Zamora
Pedro Javier CRUZ SÁNCHEZ..... 87

ARTE

La Parroquia de Nuestra Señora de la Expectación en Badilla de Sayago (ss. XII-XXI)
M.ª de los Ángeles MARTÍN FERRERO..... 119

Pinturas murales en Badilla de Sayago (Siglos XIV-XVI)
M.ª de los Ángeles MARTÍN FERRERO..... 183

© I.E.Z. FLORIÁN DE OCAMPO

BIOLOGÍA

Estudio de los parámetros demográficos de las poblaciones reproductoras de ardeidas *(ardeidae)* en la provincia de Zamora
José A. HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ y Víctor SALVADOR VILARIÑO 221

Los atropellos de fauna cinegética en la provincia de Zamora
V.J. COLINO RABANAL, S.J. PERIS ÁLVAREZ y
M. LIZANA AVIA 247

La cunicultura industrial en la provincia de Zamora
José Emilio YANES GARCÍA y Raquel VICENTE BALLESTEROS 265

FUENTES DOCUMENTALES

Documentación vaticana referente a la provincia de Zamora (ss. XIV-XV)
Saturnino RUIZ DE LOIZAGA 287

Algunas noticias de Zamora y su provincia en el Archivo Histórico de Protocolos de Madrid
José Antonio MATEOS CARRETERO 309

GEOGRAFÍA

El espacio periurbano de la ciudad de Zamora. Génesis y desarrollo de un proceso de transformación espacial en la periferia de una pequeña ciudad española
Alfonso HUERTOS DE ANA 335

HISTORIA

El rey Alfonso IX Fernández de León, un heterodoxo genial en la Alta Edad Media hispana
José María Manuel GARCÍA-OSUNA Y RODRÍGUEZ 399

El fenómeno de la despoblación medieval en la tierra de campos zamorana
César GUTIÉRREZ VIDAL..... 433

MUSICOLOGÍA

El compositor zamorano Alonso de Torices (1635-1684)
Paulino CAPDEPÓN VERDÚ 461

TURISMO

La presencia de Zamora en la publicidad turística de Castilla y León
Carmen María ALONSO GONZÁLEZ 477

CONFERENCIAS

CICLO: PALABRAS Y COSAS DE ZAMORA

Espacios y usos ganaderos en Sayago 503
Luis Ángel SÁNCHEZ GÓMEZ

La cultura de la vid y el vino en Toro
Juan Carlos GONZÁLEZ FERRERO 525

El ciclo del pan en Sanabria
Juan Manuel RODRÍGUEZ IGLESIAS..... 543

CICLO: "VEINTE AÑOS DESPUÉS: ANÍBAL NÚÑEZ (1944-1987)"

PRESENTACIÓN..... 559

Corporación dermopoética: consumismo y fugacidad en y desde Aníbal Núñez
David FERRER..... 561

Lecturas de tomo y lomo. Bibliotecas, poetas y comunidades hermenéuticas (1970-1988): el inventario de los libros de Aníbal Núñez
Germán LABRADOR MÉNDEZ 567

Aproximación al tema del escriba
María FERNÁNDEZ SALGADO 583

Despierta la pupila: la mirada en la poesía de Aníbal Núñez
Andrés CATALÁN 595

Lenguajes a la intemperie. Poética-Fábula y poética-Cuarzo en Aníbal Núñez
José Manuel TRABADO CABADO 599

NECROLÓGICAS 613

MEMORIA ACTUAL DE ACTIVIDADES 617

NORMAS PARA LOS AUTORES 645

RELACIÓN DE SOCIOS 649

GEOGRAFÍA

iez

EL ESPACIO PERIURBANO DE LACIUDAD DE ZAMORA. GÉNESIS Y DESARROLLO DE UN PROCESO DE TRANSFORMACIÓN ESPACIAL EN LA PERIFERIA DE UNA PEQUEÑA CIUDAD ESPAÑOLA

Alfonso Huertos de Ana

alfonsohuertos@gmail.com

RESUMEN

Los espacios periurbanos de nuestras ciudades se configuran en la actualidad como el territorio donde se producen los cambios más significativos sobre el suelo. La influencia de la ciudad central provoca una serie de transformaciones en los municipios adyacentes que son directamente proporcionales al tamaño de aquélla, no obstante, también intervienen otra serie de factores como las vías de comunicación, la propiedad de la tierra, la política, etc. Este medio no es rural ni urbano, experimenta una evolución muy dinámica en la que se desarrollan multitud de procesos que se intentan planificar por cada Ayuntamiento, pero sin un PGOU supramunicipal que resuelva problemas de forma conjunta.

OUTLYING AREA OF THE CITY OF ZAMORA. ORIGIN AND DEVELOPMENT OF A PROCESS OF TRANSFORMATION IN THE OUTSKIRTS SPACE OF A SMALL SPANISH CITY

ASTRACT

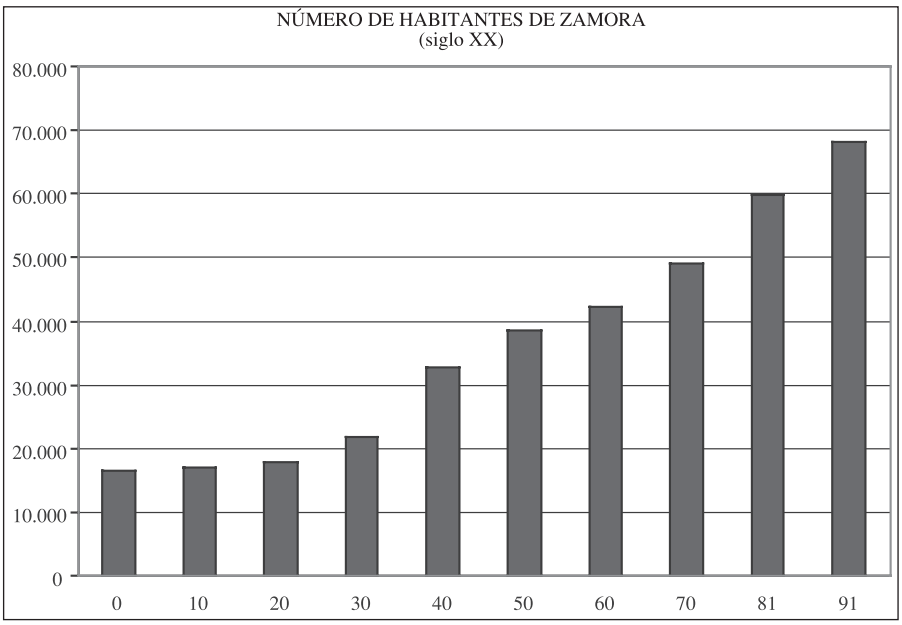
The outlying areas of our cities are currently designed as the territory where the most meaningful changes in the building land are taking place. The influence of the central part of the city leads to a a series of changes in the villages close to it which are proportional to the size of the city centre itself; however, there are other factors that can cause these changes, such as the communication routes, the land's property, the political matter, etc. These areas cannot be considered rural nor urban and they go through a very dinamic development process in which many other different processes are taking place; these processes are tried to be planned by each Town Council, but there isn't a supra-municipal PGOU (General Town Planning) which is able to solve these problems as a whole.

© I.E.Z. FLORIÁN DE OCAMPO

INTRODUCCIÓN

Los 64.845 habitantes del municipio zamorano, según el censo de 2001, son el punto culminante de un crecimiento poblacional continuado durante el siglo XX, pero acelerado en los últimos años.

GRÁFICO 1



Fuente: elaboración propia a partir de los censos de población.

Como vemos, el despegue poblacional comienza a partir de la década de los 30, posteriormente, a partir de 1960 hay un impulso debido a la emigración desde el medio rural de la provincia, sin embargo, su tardanza y menor cuantía, debido a la escasa industrialización de la capital zamorana, es lo que motiva que el crecimiento porcentual sea inferior al de la mayoría de las ciudades de Castilla y León.

Zamora, entre los 50.000 y los 100.000 habitantes, es un núcleo de tamaño medio dentro del segundo escalón de las ciudades del sistema urbano español, aquellas con menos de 100.000 habitantes[1].

[1] El primero iría entre los 5.000 y los 25.000 habitantes, son núcleos que en muchos casos no llegan al umbral de los 10.000 habitantes, considerado como el límite para que una localidad tenga un carácter plenamente urbano, sin embargo, muchos centros comarcales de servicios castellanos y leoneses deben ser calificados como pequeñas ciudades (incluso con menos de 5.000)

Ese crecimiento poblacional sitúa a Zamora por encima de capitales de provincia como Cuenca o Ávila, y también de un importante número de localidades de diversa índole: periurbanos, turísticos, industriales, agrarios[2], etc.

Ello trae consigo la expansión física del casco urbano que se produce sobre todo hacia el Este, siguiendo las vías de comunicación: la carretera de salida hacia Valladolid y la conexión con la Estación de ferrocarril. Sin embargo, la importante extensión del término municipal, la escasa dinámica industrial y el relativamente menguado volumen de población de Zamora ha provocado el escaso efecto de periurbanización que podemos apreciar en otras ciudades, tanto españolas, como castellano y leonesas.

No obstante, al espacio periurbano que nos encontramos dentro del municipio de Zamora habría que unir el incipiente proceso que, sobre todo en la última década, va apareciendo en determinados sectores próximos a la capital y que afecta ya a varios municipios del entorno zamorano.

Para poner freno a los problemas que con este fenómeno se asocian (claramente perceptibles en ciudades como Valladolid, Salamanca o León): congestión en el tráfico, contaminación ambiental, segregación de la población, etc., es necesario su estudio y la toma de decisiones con anterioridad a que su nivel de intensidad sea tal que haga ya muy difícil su resolución.

---

debido a esas funciones terciarias que poseen, tal y como se recogió en el *I Congreso de "Las Pequeñas Ciudades Españolas y su Territorio", Cuéllar y Peñafiel, 16 y 17 de noviembre de 2000*. En el segundo escalón encontraríamos a centros de 25.000 a 100.000 habitantes, algunas de estas ciudades ya cuentan con un área periurbana donde aparece una gran diversidad de usos y un importante crecimiento demográfico, además de Zamora podemos mencionar como ejemplos a Ponferrada, Alcoy, Elda o Marbella. El tercero lo componen las aglomeraciones situadas entre 100.000 y 250.000 habitantes, la mayoría poseen un entorno invadido por usos típicamente urbanos, absorbiendo núcleos cercanos, lo cual, en algunos casos, permite incrementar el volumen poblacional hasta el siguiente escalón (Coruña o Pamplona). Éste lo integrarían ciudades de 250.000 a 500.000 habitantes, con un periurbano más extenso y cuyos municipios son cada vez mayores, lo que repite el fenómeno anterior: la ciudad de Bilbao no supera los 350.000 habitantes, pero junto al resto de municipios de la ría del Nervión alcanza los 900.000, pasando a formar parte del quinto escalón urbano, el que llega hasta el millón de personas. Y, por último, en el quinto escalón aparecen núcleos de más de un millón de habitantes.

[2] Me refiero a las llamadas agrociudades del Sur español, tal es el caso por ejemplo de Úbeda, Écija, Almendralejo o Daimiel, todas ellas con más de 10.000 habitantes, y algunas superando los 30.000. Aunque en los últimos años el porcentaje de población activa primaria ha descendido en ellas, aún conservan los rasgos de un poblamiento que, en este caso, coincide como agrario (alto nivel de la población dedicada a actividades del sector primario) y rural (tipología de vivienda y características sociológicas).

2. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO

Como ya he mencionado, el área periurbana de Zamora se encuentra repartida por varios municipios, y uno de ellos es el de la capital provincial. Con una extensión de 149 km^2 y 65.633 habitantes obtenemos una densidad de población de 440,5 hab/km^2.

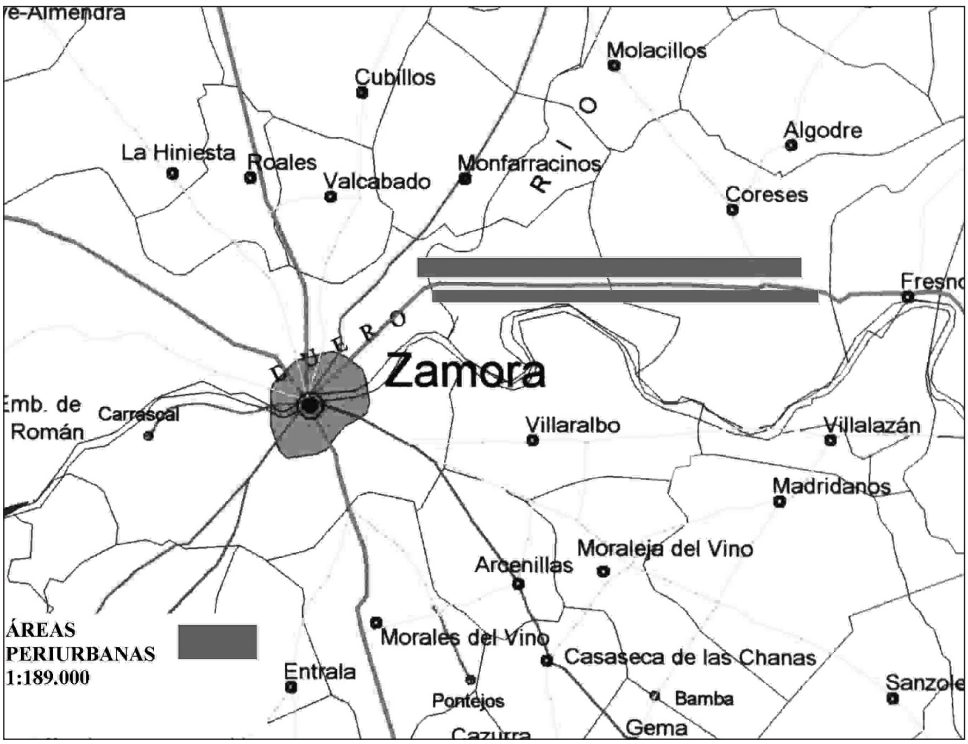
Debido a las características espaciales (superficie y forma) del término municipal zamorano nos encontramos con un sector de espacio periurbano dentro del propio municipio, localizado en los bordes de lo que es plenamente el casco urbano, en unos casos ese territorio que ha dejado de ser rural se prolonga más allá de los límites municipales, siguiendo las vías de comunicación. Sin embargo, una serie de hechos tales como la morfología espacial del término municipal (alargado de Este a Oeste), la inexistencia de infraestructuras de comunicación y la organización tradicional de la tierra, ha motivado que un porcentaje muy elevado de aquél no se vea afectado por la periurbanización y mantiene una agricultura extensiva predominante sobre el espacio[3].

Así, además de la pequeña aureola periurbana que circunda el núcleo urbano, salpicada de almacenes, talleres, etc., sólo aparecen pequeños sectores urbanizados, tales como el polígono industrial de Los Llanos o algunas infraestructuras ñsistemas generales– necesarias para el funcionamiento de cualquier ciudad (vertederos, áreas de recreo, etc.).

En cambio, es en el Este, en la carretera hacia Valladolid, donde la estructura de organización tradicional del suelo y el paisaje en general han propiciado la existencia de un periurbano más extenso y con más diversidad de usos (residencial, industrial, forestal, agrario, etc.); se trata, en cierto modo, de un periurbano lineal ligado a la carretera, de igual forma que la industrialización que surge en muchas ciudades a lo largo de las vías de comunicación, pero extendiéndose al resto de usos urbanos que van avanzando cada vez más lejos de la ciudad central.

[3] Las grandes fincas que aparecen al Oeste de la capital dificultan la expansión periurbana en su etapa inicial de la periurbanización, que es en la que se encuentra Zamora, ya que no permite la aparición de primeras o segundas residencias individuales si los dueños de esas grandes propiedades no proceden a su parcelación, por ello sólo nos encontramos con alguna residencia muy aislada y localizada en el sector más cercano a la ciudad, al lado del parque semiurbano de Valorio.

MAPA 1. PERIURBANO JUNTO A LA N-122



Fuente: VisualMap y elaboración propia.

Por otra parte, tanto al Sur, como al Norte de la ciudad de Zamora, debido a la estrechez del término municipal, los límites de otros municipios se hallan muy cerca de aquélla, extendiéndose, de esta forma, los usos del suelo, impulsados por el menor control urbanístico y por la presencia de unas vías de comunicación importantes. Nos encontramos, por un lado, una serie de pequeños núcleos en el sector Norte con un escaso volumen de población, pero sin perder efectivos en los últimos años, aunque su importancia es debida al incremento del número de empresas que se están asentando en ellos; son en su mayoría PYME's que tienen su razón de ser en el abastecimiento del mercado de la ciudad de Zamora (alimentación, metalurgia, materiales de construcción, etc.). En concreto nos podemos centrar en la corona formada por los núcleos de **La Hiniesta**, **Roales**, **Valcabado**, y **Monfarracinos**.

La Hiniesta, a 7 kilómetros de la capital, ocupa una superficie de 33 km cuadrados que acogen a 442 habitantes, es decir, cuenta con 13'4 hab./km^2. En cuanto

a su perfil demográfico su población en conjunto es vieja[4]. Ello es debido a que, como demuestran otros indicadores, este municipio es uno de los que menos se han visto afectados por la periurbanización, como queda reflejado en el incremento de líneas telefónicas o el número de turismos. Gracias a la cercanía a Zamora, donde sin duda trabajan muchos de sus habitantes, su población activa se encuentra relativamente equilibrada por lo que respecta a los servicios, la agricultura y la construcción, ya que muchos de los trabajadores de este sector se emplean en obras de la cercana ciudad.

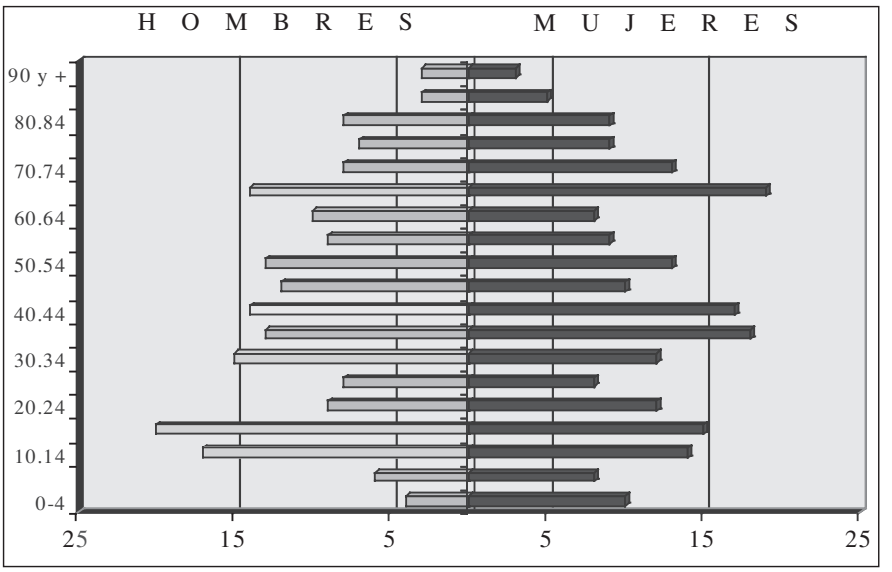
GRÁFICO 2

Fuente: JCYL y elaboración propia. 1996.

Otra localidad que se encuentra en este sector es Roales, que dista tan sólo 5 kilómetros de Zamora, su superficie es de 11 km^2 y en ella residen 439 habitantes, lo cual eleva a 39,9 la densidad de población. Su población en general también se puede calificar como vieja a mediados de la década pasada, si bien, como vemos en la pirámide de población, se produce un rejuvenecimiento por la ampliación de los dos grupos de edad entre 10 y 20 años, lo cual permite que la figura no posea un perfil de pirámide invertida tan claro como es típico de poblaciones muy envejecidas.

[4] Su porcentaje de población con más de 65 años supera el 20%.

FIGURA 1. PIRÁMIDE DE POBLACIÓN DE ROALES 1996



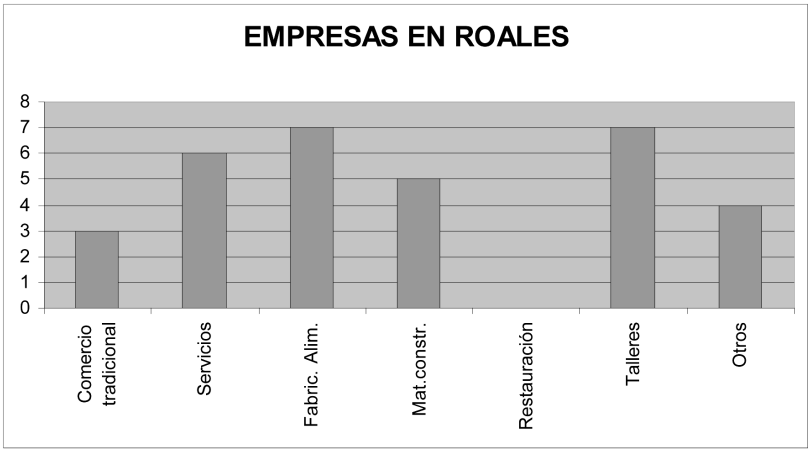
Fuente: INE. Renovación del Padrón Municipal de Habitantes a 1-mayo-1996 y elaboración propia.

Los indicadores referentes a líneas de teléfonos o vehículos en los últimos años ascienden de forma representativa; de 1995 a 1998 se pasa en cuanto a turismos de152 a 186, y en teléfonos de 151 a 196, que son valores demasiado altos para 439 habitantes, ya que obtenemos un vehículo para cada 2'4 personas, una cifra típica de un país del Norte de Europa donde se ha llegado a un nivel de motorización de la sociedad muy superior a la española, y más aún a la zamorana[5]. La explicación la podemos encontrar en que la población que llega a vivir a Roales no se da de alta en el municipio[6]; sin embargo, sí lo hacen con sus vehículos ya que los impuestos son menores en ayuntamientos de entidades pequeñas que en las ciudades[7].

Algo parecido ocurre con las líneas de teléfono, ya que, además, gran parte del 37% de residencias secundarias que no incrementan el número de habitantes, del total de viviendas existentes, cuentan con dotación telefónica. Asimismo, esto se incrementa debido al importante número de establecimientos industriales y comerciales que se localizan dentro del municipio de Roales; en total más de 30, con 221 empleos.

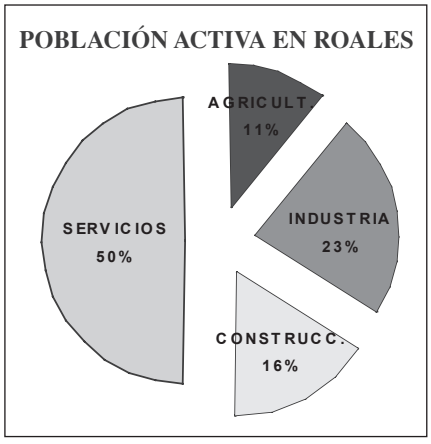
[5] Cifra referida a la actualidad, en 1995 eran sólo 368 habitantes.
[6] Lo mismo sucede, y en mayor medida, para Morales del Vino, como lo veremos posteriormente.
[7] Siempre y cuando se permita desde el Ayuntamiento.

GRÁFICO 3



Fuente: JCYL y elaboración propia. 2001

GRÁFICO 4



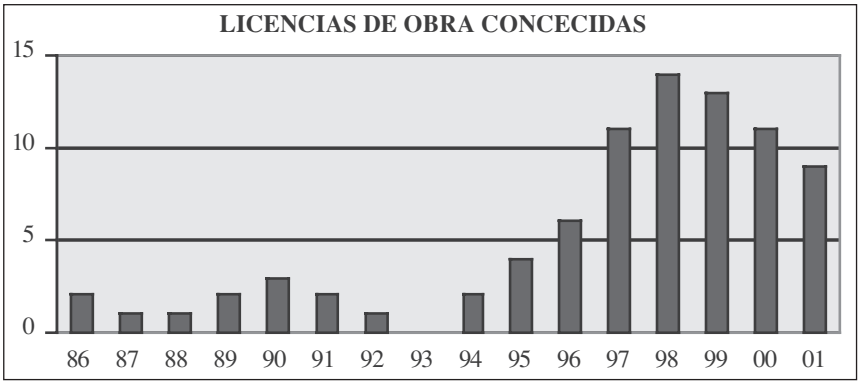
Fuente: JCYL y elaboración propia. 1996.

Esta dinámica industrial y comercial la observamos también si nos fijamos en la distribución de la población activa, con la preponderancia del sector servicios y una agricultura menos importante que la industria.

La periurbanización se manifiesta también por el incremento del número de licencias de construcción concedidas en los últimos años, tanto para industria y almacenes como para viviendas; en concreto desde 1995-96 tiene lugar un impulso

de la construcción, que se ve frenado en cierta medida por la entrada en vigor de las Normas Subsidiarias, según el alcalde de la localidad.

GRÁFICO 5



Fuente: Ayuntamiento y elaboración propia.

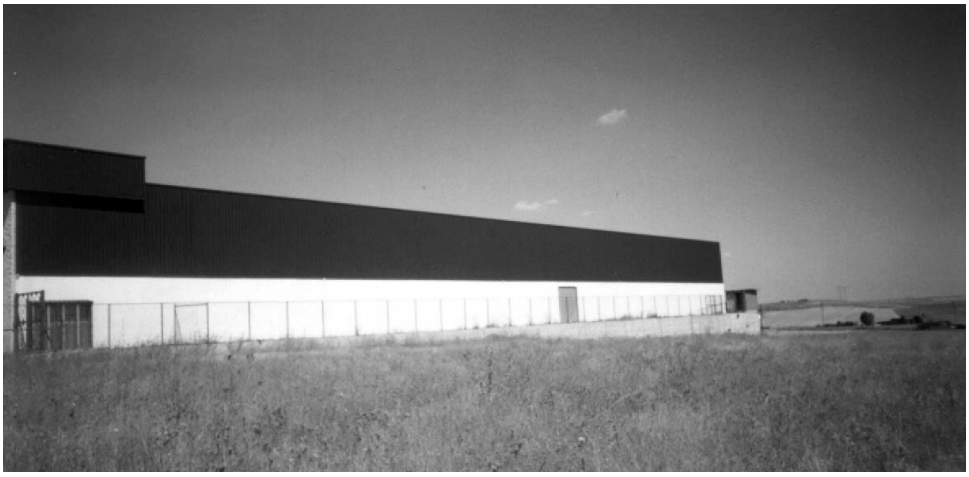


Foto 1. Nave industrial recién construida en Roales.

Valcabado tiene una superficie de 10 km^2 y una población de 360 habitantes, con lo que resulta una densidad de población de 36 hab./km^2. Su perfil demográfico de la población tiene un carácter de joven-viejo, es decir, se mantiene por un lado un grupo de habitantes envejecidos de igual modo que sucede en la mayoría

del medio rural castellano y leonés, y por otro un grupo rejuvenecido fruto de la inmigración reciente derivada de la cercanía a la ciudad de Zamora.

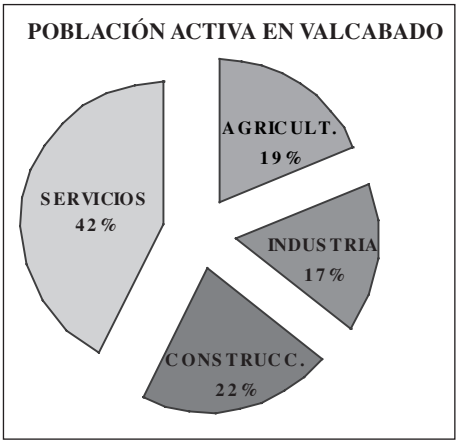
FIGURA 2. PIRÁMIDE DE POBLACIÓN DE VALCABADO 1996

Fuente: INE. Renovación del Padrón Municipal de Habitantes a 1-mayo-1996 y elaboración propia.

Además de esta renovación poblacional los datos de líneas telefónicas instaladas en el municipio y de turismos reflejan un importante impulso lo que demuestra la incipiente periurbanización por la que se ve afectado el municipio. De igual forma, los 17 locales dedicados al comercio y la industria, en los que trabajan 153 empleados, ratifican ese influjo desde la capital provincial debido a los escasos 5 kilómetros que separan ésta de Valcabado.

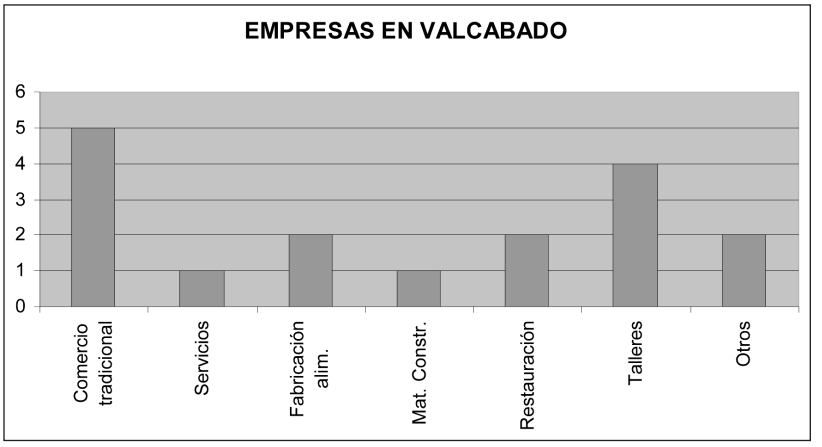
Por lo que se refiere a la población activa, se repite, en cierta medida, lo que sucede en Roales, si bien la agricultura todavía mantiene una relativa importancia, restándole efectivos a los servicios, mientras que la construcción hace lo mismo con las industria.

GRÁFICO 6



Fuente: JCYL y elaboración propia. 1996.

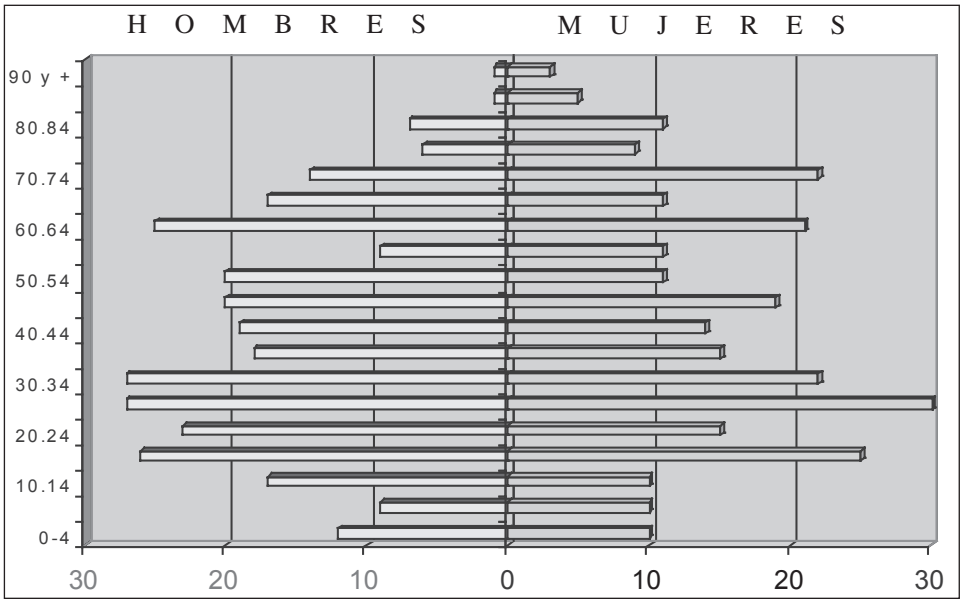
GRÁFICO 7



Fuente: JCYL y elaboración propia. 2001.

El último de los pueblos del sector Norte del periurbano de Zamora es Monfarracinos, a 6 km de la ciudad, su superficie es de 22 km^2 y tiene 584 habitantes, de lo cual resultan 26'5 hab./km^2. Su perfil demográfico se corresponde con una población vieja, aunque sin llegar a las cotas de municipios rurales que poseen una pirámide de población cuyos grupos culminantes son mucho más amplios que en Monfarracinos.

FIGURA 3. PIRÁMIDE DE POBLACIÓN DE MONFARRACINOS 1996



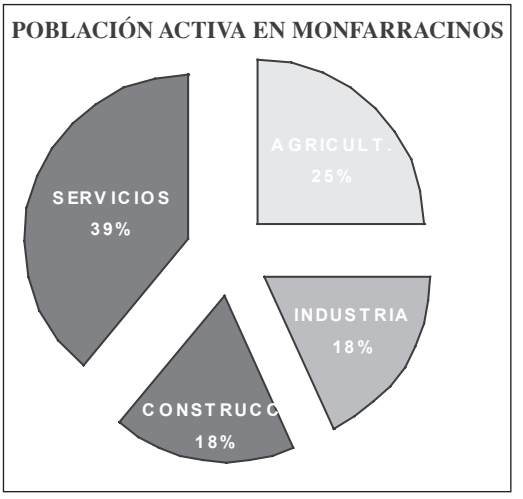
Fuente: INE. Renovación del Padrón Municipal de Habitantes a 1-mayo-1996 y elaboración propia.

Tanto el incremento de líneas telefónicas como del número de turismos, inferiores los dos a los casos de Roales o Valcabado, señalan que el grado de periurbanización alcanzado por Monfarracinos es inferior, quizá debido a la menor importancia de la vía de comunicación que lo une con Zamora, sin embargo, se están llevando a cabo recientemente la construcción de nuevas viviendas, tanto unifamiliares como colectivas[8]. Como en otros casos, se hace aprovechando la cercanía a la ciudad (6 km), esto se refleja en el incremento entre 1998 y 1999 de la superficie total de parcelas edificadas, pasando de 158.020 a 159.450 m^2, y por supuesto en un incremento de la población residente una vez se concluyan y ocupen los nuevos edificios, que se añadirán a los ya construidos y ocupados todavía no en su totalidad.

De igual forma sucede con la población activa, la agricultura todavía tiene bastante importancia, aunque los servicios y la industria ya aglutinan unos porcentajes importantes.

[8] Se trata de una promoción dividida en fases que en total serán un centenar de viviendas. A las cuales hay que sumar 14 adosados de promoción pública construidos por la junta de Castilla y León hace menos de dos años.

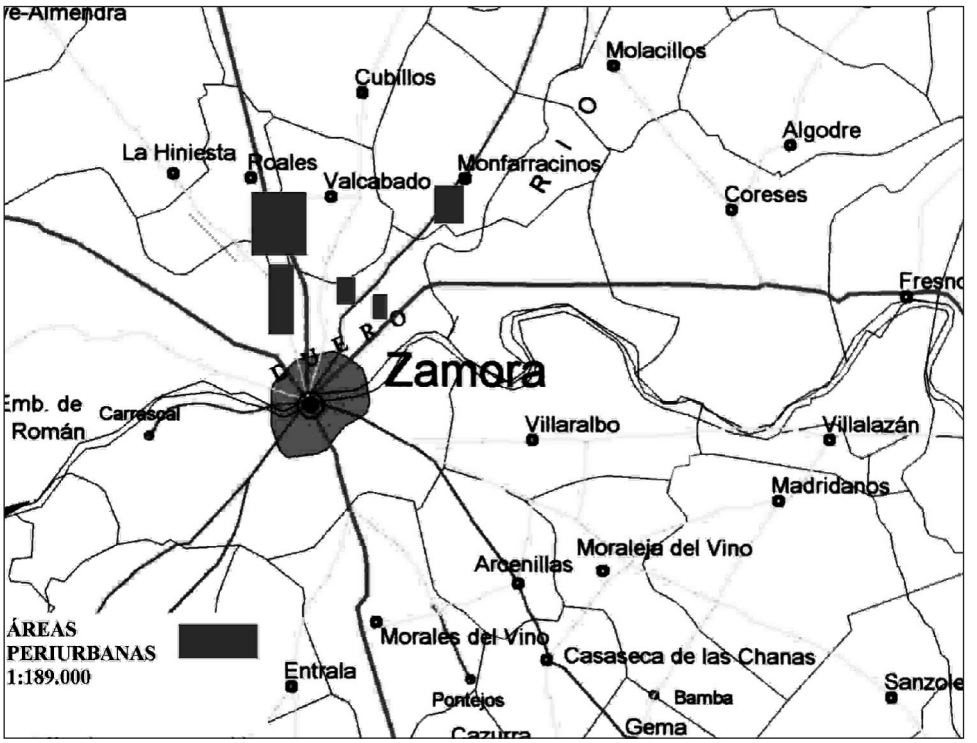
GRÁFICO 8



Fuente: JCYL y elaboración propia. 1996.

Foto 2. Construcción de nuevas viviendas en Monfarracinos.

MAPA 2. MUNICIPIOS PERIUBANOS AL NORTE DE ZAMORA



Fuente: VisualMap y elaboración propia.

Por lo que se refiere al periurbano Sur debemos hablar de una ocupación del suelo predominantemente de uso residencial, sobre todo visible en las actuaciones que durante la última década se vienen produciendo en **Morales del Vino**, y también en las expectativas de crecimiento previstas para su futuro inmediato. Junto a Morales se sitúan dos municipios (**Arcenillas** y **Casaseca de las Chanas**) donde el proceso de periurbanización prácticamente no se ha producido, sólo la recuperación de algunos antiguos inmuebles para primera o segunda residencia. Algo parecido sucede en **Moraleja del Vino**, localidad en la cual el efecto derivado de la cercanía al mercado de trabajo de la capital zamorana fue uno de los desencadenantes de la implantación de la mayor empresa industrial zamorana (COBADU), dedicada a la fabricación de piensos para abastecer de insumos al importante número de granjas ganaderas adscritas a esta cooperativa que se localizan en el área del bajo Duero, es decir, la instalación en su actual emplazamiento tiene su razón de ser en la cercanía de la demanda (granjas), de las materias primas (abundantes cultivos industriales

sobre regadío), de la mano de obra (Zamora) y aprovechando unos costes relacionados con el precio del suelo que suelen ser menos elevados que en otros lugares más céntricos. Más cerca de la capital, en **Villaralbo**, se compagina un incremento mantenido de la población con proyectos de suelo residencial a corto plazo, y una actividad industrial también importante, como veremos posteriormente, a pesar de las deficientes comunicaciones.

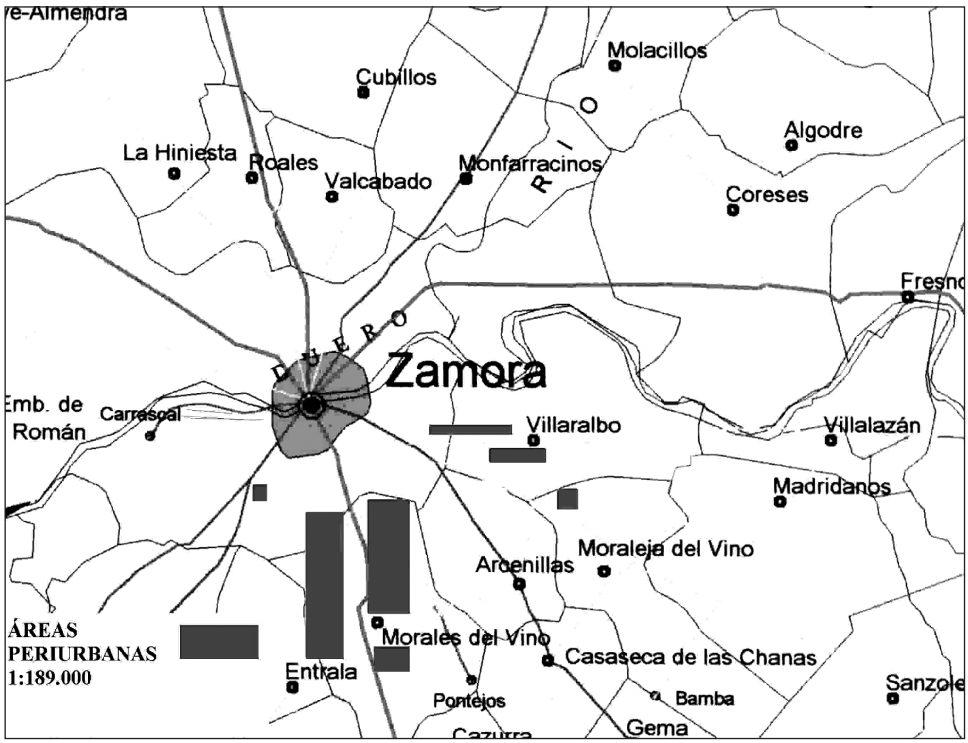
Foto 4. Planta de COBADU.

En todo el sector Sur del entorno zamorano abundan iniciativas privadas e individuales de segunda residencia ligada a pequeños huertos familiares relacionados, como se mencionó anteriormente, con la organización tradicional de la tierra y con el paisaje más "verde" que en el resto del espacio circundante de la ciudad de Zamora, que salpican el territorio[9]. Un tipo de uso del suelo que se extiende a municipios cada vez más alejados y donde se yuxtaponen propietarios cuya residencia principal se encuentra tanto en Zamora, como en Salamanca, e incluso en otras ciudades como Valladolid, es decir, es un aspecto que se escapa un poco de las

[9] Debido tanto al regadío, como a los pastos y la no existencia de roquedo en superficie, el paisaje ofrece un aspecto más verde, con abundante vegetación herbácea.

pretensiones del presente trabajo de investigación, reducido a la realidad que está sucediendo en los municipios aludidos hasta ahora, ya que el anterior es un fenómeno relacionado con desplazamientos de fin de semana que podríamos incluir en el periurbano más alejado y más laxo de cualquier núcleo urbano, e incluso algo común ya a la casi totalidad del territorio español, produciéndose como habitual, en muchos casos, en el medio rural profundo, todo ello motivado por la generalización del automóvil y por la mejora de las infraestructuras viarias[10].

MAPA 3. MUNICIPIOS PERIURBANOS AL SUR DEL DUERO



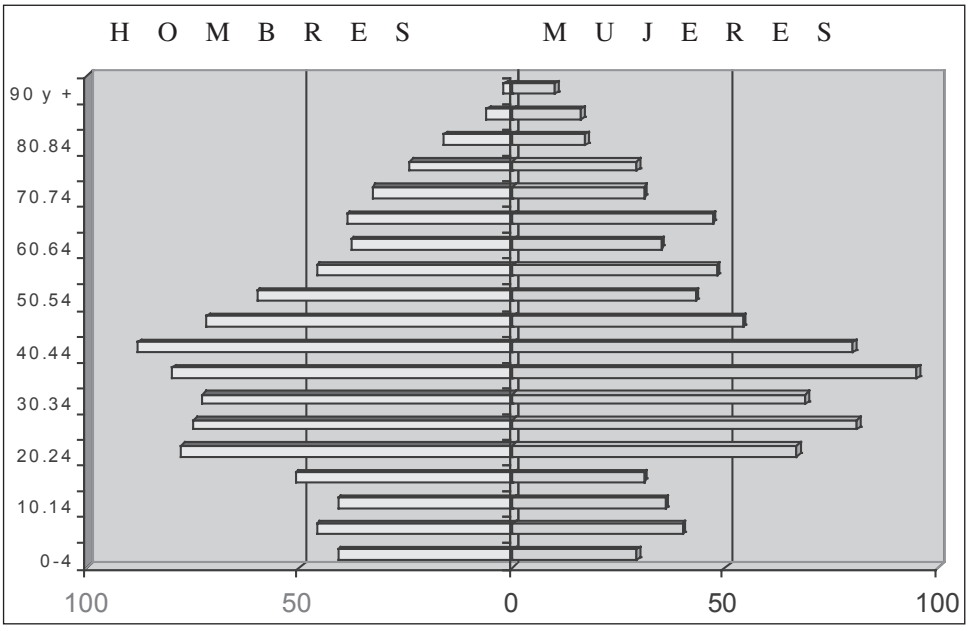
Fuente: VisualMap y elaboración propia.

Morales del Vino cuenta con 24 kilómetros cuadrados y 1.767 habitantes, lo que nos proporciona una densidad de 73,6 km^2. El perfil demográfico es el de una población rejuvenecida por la inmigración, como apreciamos en la pirámide de

[10] Dentro de la isocrona de las dos horas quedan incluidos muchos espacios bastante alejados de las ciudades, son áreas rurales que cada fin de semana reciben la visita de los habitantes urbanos.

población, es decir, un carácter de joven y vieja a la vez, merced al influjo que ejercen todavía los grupos de edad más ancianos, típicos del medio rural y los nuevos que surgen de la reciente inmigración, más importantes de lo que refleja aquella, ya que aún no se han empadronado muchas de las parejas jóvenes con niños pequeños recién llegadas, con lo que los grupos de edad infantiles aparecen más pequeños de lo que realmente son.

FIGURA 4. PIRÁMIDE DE POBLACIÓN DE MORALES DEL VINO 1996

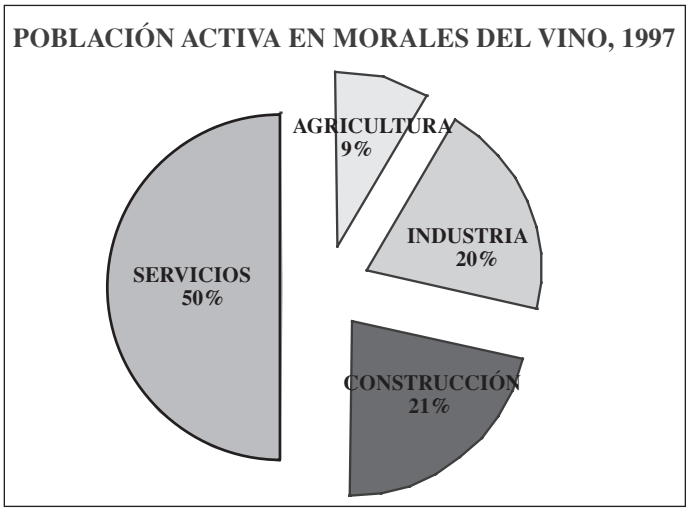


Fuente: INE. Renovación del Padrón Municipal de Habitantes a 1-mayo-1996 y elaboración propia.

La población activa ha evolucionado hacia cifras típicamente periurbanas, con una agricultura poco significativa, una industria más importante de lo que es normal en la provincia de Zamora, el sector de la construcción alcanza valores que doblan la media de cualquier municipio y unos servicios que van creciendo hasta situarse en cifras cercanas a los del medio urbano.

Además, los indicadores de líneas telefónicas, turismos, superficie de parcelas edificadas o licencias de obra concedidas (analizadas detenidamente en el último capítulo del trabajo) nos permiten considerar a Morales del Vino como el municipio más claramente afectado por la periurbanización en el entorno de Zamora.

GRÁFICO Nº 9

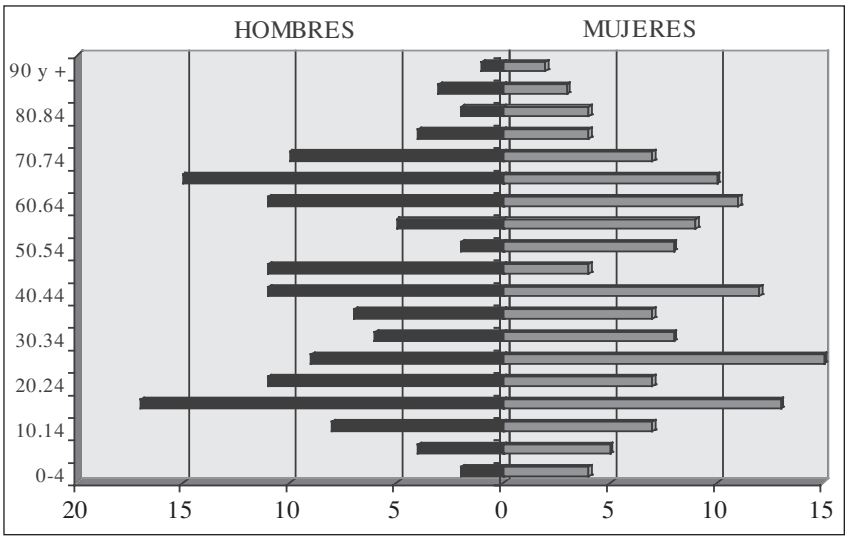


Fuente: JCYL y elaboración propia.

Arcenillas y Casaseca de las Chanas son dos pequeños pueblos al Sur de la capital provincial con un volumen de población muy pequeño y que apenas se han visto afectados por la expansión de los usos urbanos, como ya indiqué, si bien, muy recientemente en el primer caso se ha experimentado un importante avance poblacional; sin embargo, el resto de indicadores no expresan su pertenencia al grupo de municipios periurbanos de Zamora, aunque su cercanía a ésta así lo mostrase. La pirámide de población de Arcenillas refleja un leve rejuvenecimiento, pero a la vez, podemos apreciar una notable masculinización de numerosos grupos de edad; mientras que en Casaseca el conjunto de habitantes que supera los 65 años es claramente predominante.

La estructura de población activa de Arcenillas y Casaseca de las Chanas es el único indicador que se aproxima de un modo más claro a lo que sería un municipio periurbano; aunque en los dos casos la agricultura todavía es muy importante, en el primero de ellos los servicios superan el 50%, mientras que en Casaseca la asistimos a un reparto más o menos equitativo entre todos los sectores, es decir sus cifras no corresponden a un núcleo plenamente rural típico.

FIGURA 5. PIRÁMIDE DE POBLACIÓN DE ARCENILLAS 1996

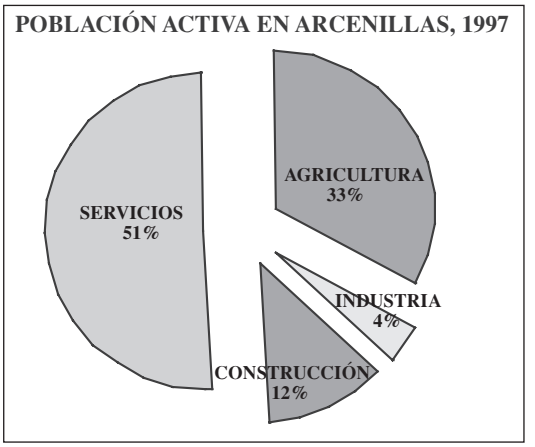


Fuente: INE. Renovación del Padrón Municipal de Habitantes a 1-mayo-1996.

FIGURA 6. PIRÁMIDE DE POBLACIÓN DE CASASECA DE LAS CHANAS 1996

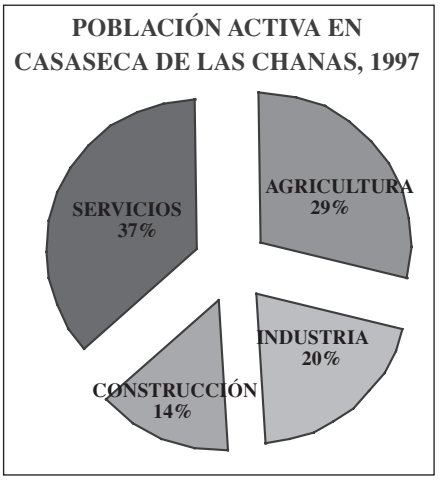
Fuente: INE. Renovación del Padrón Municipal de Habitantes a 1-mayo-1996 y elaboración propia.

GRÁFICO 10



Fuente: JCYL y elaboración propia.

GRÁFICO 11

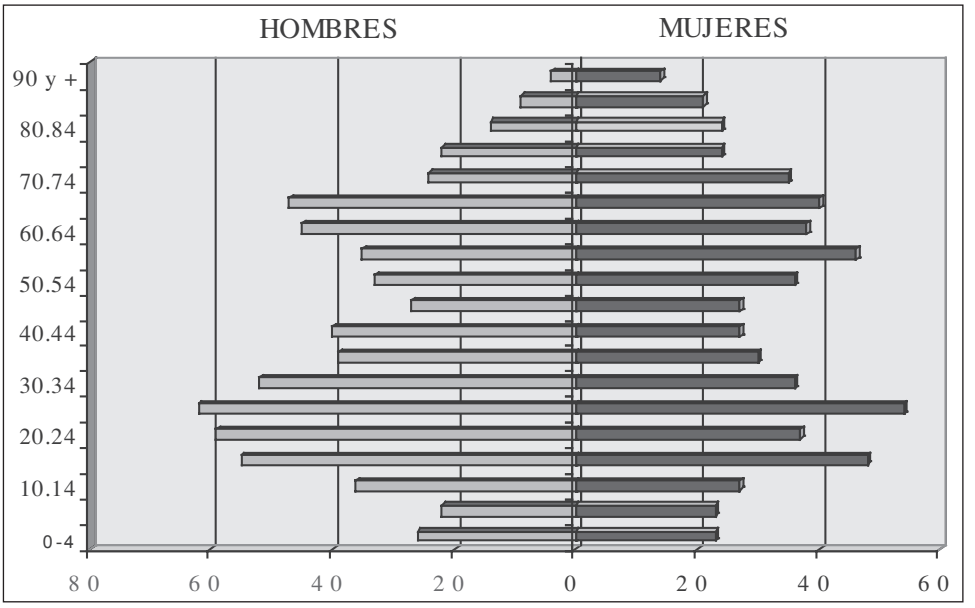


Fuente: JCYL y elaboración propia.

Moraleja del Vino es un municipio tradicionalmente de mayor entidad que las anteriores, que ha mantenido su volumen de habitantes, pero que no lo ha incrementado; en los 19'5 kilómetros cuadrados del término municipal habitan 1.243 personas, lo cual proporciona una densidad de 64 hab./km^2 para una población

sociodemográficamente vieja debido al alto porcentaje de los grupos de edad de más de 60 años, y como vemos en la pirámide de población bastante masculinizada. Aunque los habitantes en torno a los 20 años sean los más abundantes.

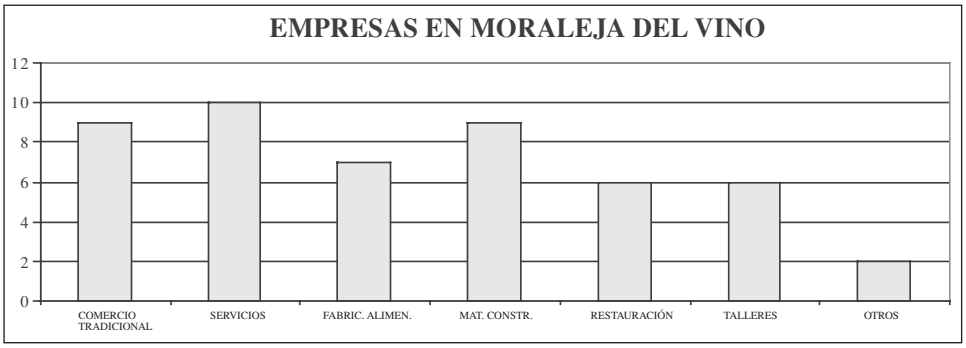
FIGURA 7. PIRÁMIDE DE POBLACIÓN DE MORALEJA DEL VINO 1996



Fuente: INE. Renovación del Padrón Municipal de Habitantes a 1-mayo-1996 y elaboración propia.

Sin embargo, los datos de líneas telefónicas y, sobre todo, el incremento de turismos habido en los últimos años hace denotar que se está produciendo un cambio aún no reflejado en las estadísticas oficiales de población, similar al señalado en el caso de Roales. De igual forma, la superficie total de parcelas edificadas crece de manera importante: de 291.663 a 294.449 metros cuadrados. Si bien, el hecho más importante por el que es adecuado incluirlo dentro del área periurbana de Zamora es por el apreciable conjunto de empresas comerciales e industriales asentadas en el municipio, bien en el casco urbano, o bien en las vías de acceso; sin duda, algunas son el resultado del tradicional elevado volumen de población que permitiría una dotación de este tipo, pero también muchas de ellas han aprovechado la cercanía a la capital provincial para asentarse en Moraleja del Vino, como es el caso de COBADU.

GRÁFICO 12



Fuente: JCYL y elaboración propia.

Villaralbo posee una superficie de 22 kilómetros cuadrados donde viven 1.590 personas, lo que proporciona una densidad de 72 hab./km^2, con un crecimiento mantenido durante los últimos años y una población claramente más joven que el resto de municipios de la periferia de Zamora[11]. De esta forma, la pirámide de población de Villaralbo adquiere el perfil correspondiente a un núcleo poco envejecido, es decir, base amplia con estrechamiento hacia la culminación.

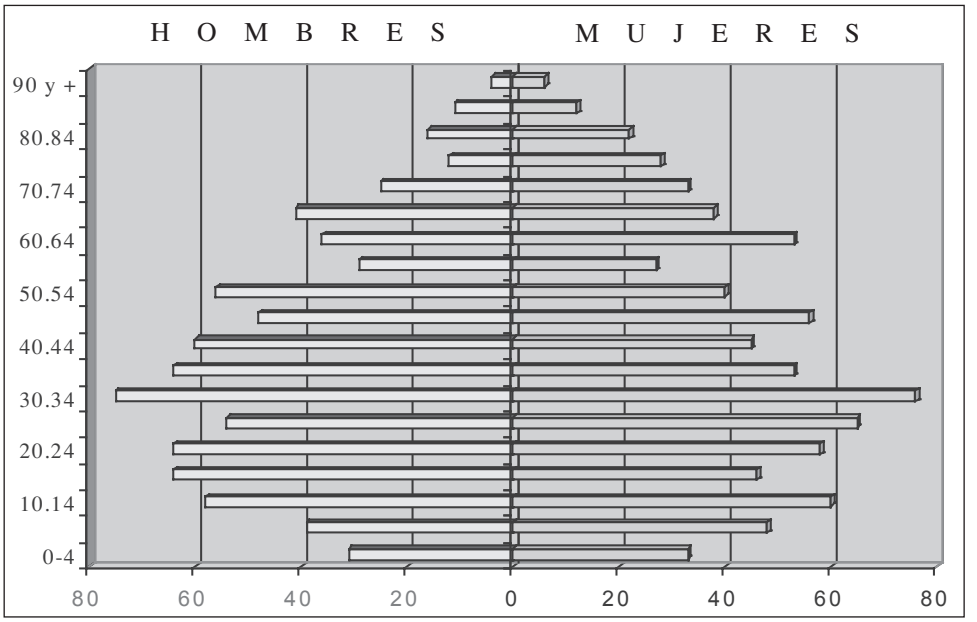
La razón se explica desde dos perspectivas: por un lado la propia dinámica interna positiva de Villaralbo basada en el aprovechamiento de sus ricos recursos naturales centrados en una agricultura intensiva de regadío y, por otro, la cercanía a la capital provincial (6 kilómetros) que le permite acoger un buen número de empresas.

La distribución de la población activa se encuentra bastante equilibrada en sus cuatro sectores. Sólo se desmarcan ligeramente la agricultura de forma negativa y los servicios de forma positiva. Si bien, la agricultura todavía posee valores importantes gracias a su alta productividad, mientras que en los servicios no se llega a las cifras de otros municipios periurbanos.

Pero además, hay que señalar el importante crecimiento tanto de líneas telefónicas como de turismos. Junto a ello la superficie total de parcelas edificadas ha pasado de 369.623 a 374.850 m^2.

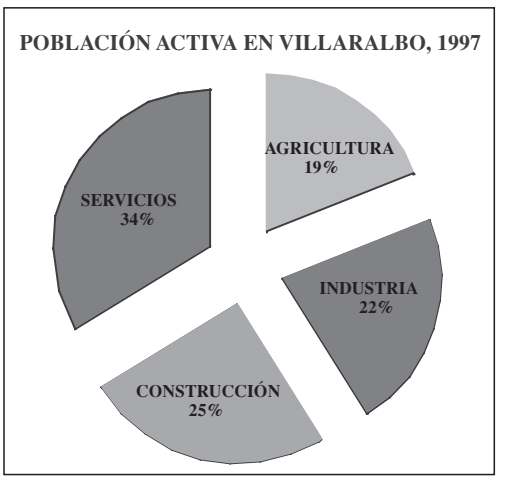
[11] Los datos de las pirámides de población son de 1996, en la actualidad Morales del Vino, gracias a la inmigración de los últimos años, posee un perfil piramidal más ancho en su base, ya que la mayoría de los nuevos habitantes son matrimonios jóvenes con hijos pequeños, aunque muchos no estén aún empadronados, como se señaló anteriormente.

FIGURA 8. PIRÁMIDE DE POBLACIÓN DE VILLARALBO 1996



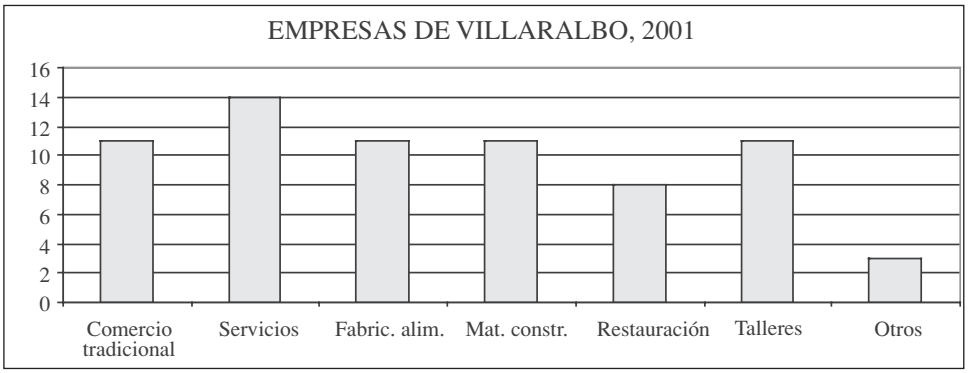
Fuente: INE. Renovación del Padrón Municipal de Habitantes a 1-mayo-1996 y elaboración propia.

GRÁFICO 13



Fuente: JCYL y elaboración propia.

GRÁFICO 14



Fuente: JCYL y elaboración propia.

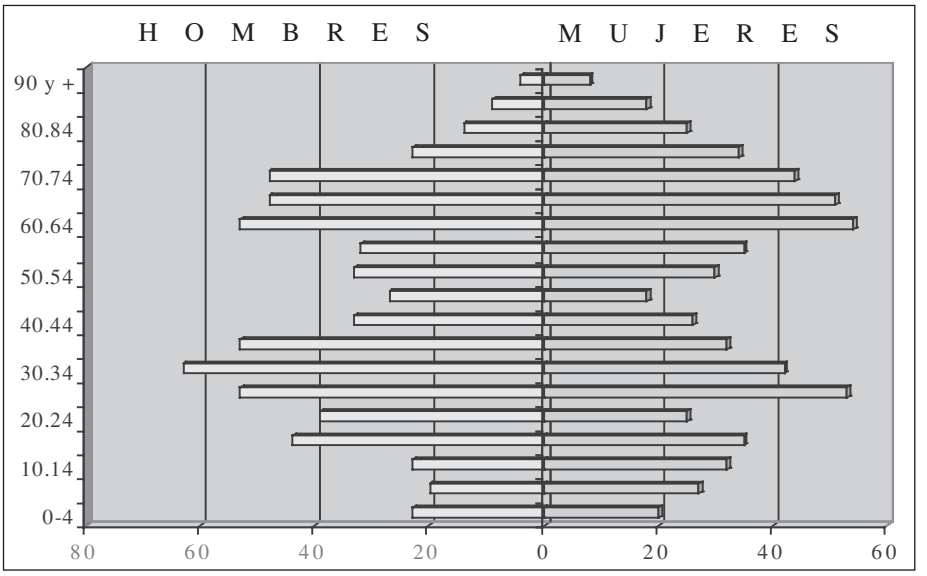
La importancia de la carretera Nacional 122 se manifiesta en el auge industrial habido en **Coreses** con la instalación de numerosas empresas, tanto en los márgenes de las arterias terrestres como en los dos polígonos industriales, algo que no se ha reflejado en un impulso de la población debido a la inexistencia de planes de promoción residencial, así el número de habitantes se mantiene estancado en torno a los 1.300 en los 43 km^2 del municipio (30 hab./km^2), y además, se está produciendo un proceso de envejecimiento y masculinización, tal y como podemos observar en la pirámide de población, con un acusado descenso de los grupos de edad más jóvenes y un ensanchamiento del perfil en los sectores adultos y adultos-viejos.

El factor que obliga a contabilizar Coreses como municipio periurbano no es, por tanto, el demográfico. Sin embargo, el verdadero potencial se centra en la actividad industrial y comercial que aparece en ambos márgenes de la carretera 12212. Como apunté anteriormente, se trata, en su mayoría, de pequeños establecimientos, como demuestra que para 109 empresas (el mayor número de todas las localidades del entorno periurbano) el número de empleados sea de 197, con lo que se queda en el tercer lugar, después de Morales del Vino y Roales[13].

[12] Ver mapa número 11.

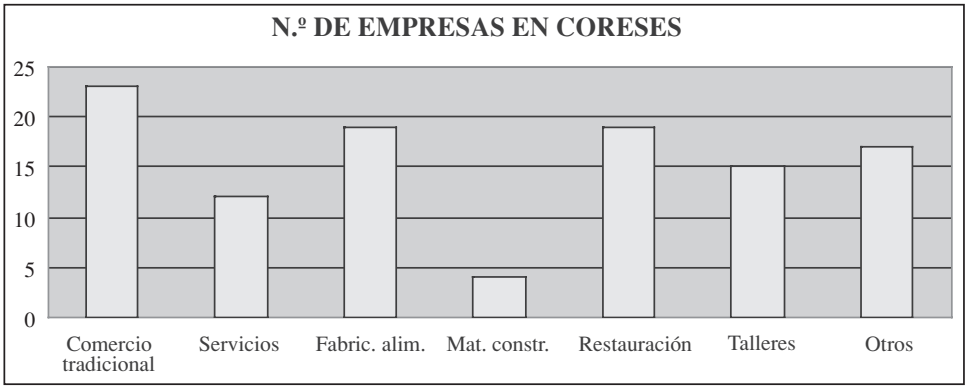
[13] Ambos poseen empresas de importante tamaño, con lo que aún teniendo menor número de establecimientos, la mayor entidad de las anteriores hace que el número de trabajadores de estos municipios sea mayor.

FIGURA 9. PIRÁMIDE DE POBLACIÓN DE CORESES 1996



Fuente: INE. Renovación del Padrón Municipal de Habitantes a 1-5-1996.

GRÁFICO 15



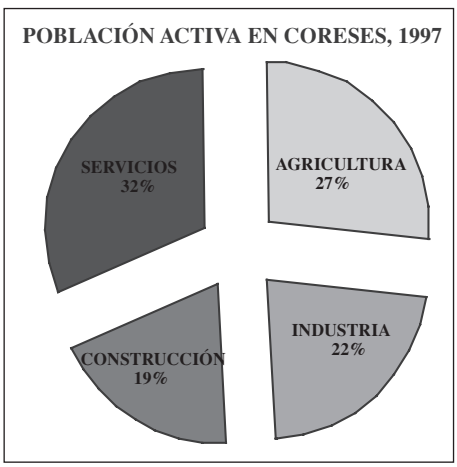
Fuente: JCYL, Ayuntamiento y elaboración propia.

En el gráfico apreciamos el liderato de las empresas dedicadas al comercio, pero seguidas a poca distancia por la fabricación de alimentos y la restauración, ligada ésta a la presencia de los establecimientos típicos que aparecen en los márgenes de cualquier carretera de importancia, que al igual que los talleres incrementan

por ello su número. La columna de "otros" se nutre sobre todo de tres empresas químicas, cuatro metalúrgicas y otras dedicadas a las artes gráficas, papel, etc.

La mayoría de las empresas industriales se localizan, bien en uno de los dos polígonos industriales, o bien de forma puntual en los márgenes de la carretera. Mientras, las que se refieren a un perfil más comercial preponderantemente se instalan dentro del casco urbano, aunque también las podemos encontrar en los anteriores emplazamientos; así lo corrobora una residencia de ancianos y los característicos bares de carretera.

GRÁFICO 16



Fuente: JCYL y elaboración propia.

Por lo que se refiere a la distribución de la población activa, al igual que en Villaralbo, la agricultura productivista de regadío ha permitido mantener unos valores del sector primario muy apreciables, mientras que los servicios son ligeramente más bajos que en otras localidades. La industria y la construcción poseen cifras escasamente inferiores a los anteriores, con ello se produce un relativo equilibrio entre los cuatro.

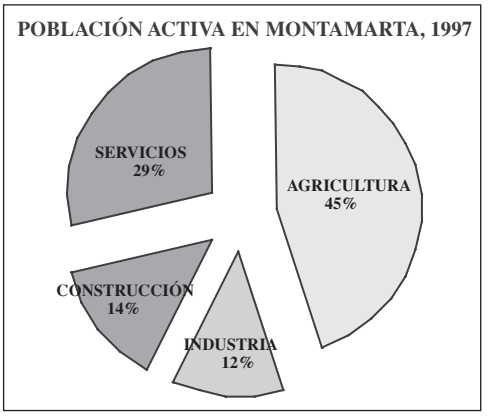
La trascendencia de las vías de comunicación se deja notar también en municipios más alejados como **Fresno de la Ribera** o **Corrales**[14]. En estos núcleos se encuentran dos plantas industriales de tamaño medio para lo habitual en la provincia de Zamora, en el segundo caso parte de sus trabajadores residen en la ciudad Salamanca por dos motivos: la relativa cercanía de esta ciudad y porque

[14] El apartado de las infraestructuras de comunicación se tratará de una forma más amplia en un capítulo posterior.

hasta hace pocas fechas su capital era de propiedad salmantina, abasteciendo a las dos provincias. Y de la misma forma podemos citar a Montamarta, donde, en este caso, lo que aparece es una urbanización de segundas residencias, pero no dejan de ser hechos aislados que no podemos incluir en el periurbano de Zamora, ni en su análisis, aunque los mencionemos.

Así, en el gráfico siguiente, que refleja la distribución de la población activa en Montamarta, podemos ver como la agricultura es totalmente preponderante, sólo los servicios se acercan a un escaso 30%, mientras que la industria es simbólica y con valores de un espacio rural típico de las llanuras castellano y leonesas.

GRÁFICO 17



Fuente: JCYL y elaboración propia.

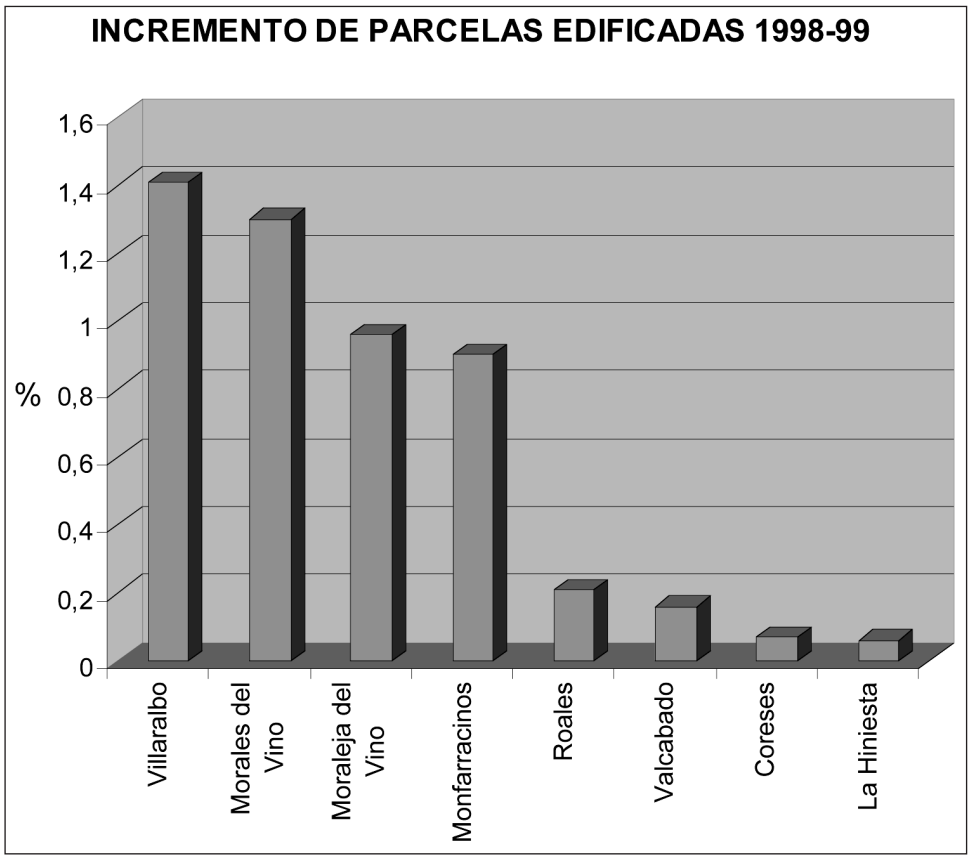
Si realizamos un análisis general de los caracteres y las estadísticas de los municipios del entorno de Zamora podemos reflejar los siguientes aspectos.

En el gráfico de las parcelas edificadas observamos la dinámica constructiva de los municipios periurbanos de Zamora. Existen dos grupos diferenciados claramente: Villaralbo, Morales del Vino, Moraleja y Monfarracinos alcanzan porcentajes bastante considerables, el primero debido en mayor medida a actividades productivas, y el segundo gracias al auge del número de viviendas. Monfarracinos experimenta en estos últimos años un incremento de las edificaciones residenciales.

En segundo lugar, el otro grupo lo componen Roales, Valcabado, Coreses y La Hiniesta, el primero ha reducido su desarrollo inmobiliario como consecuencia de la aprobación de las Normas Subsidiarias. Llama la atención que Coreses posea

valores tan pequeños, lo cual confirma su estancamiento, unas cifras similares a La Hiniesta, un municipio poco afectado todavía por la periurbanización.

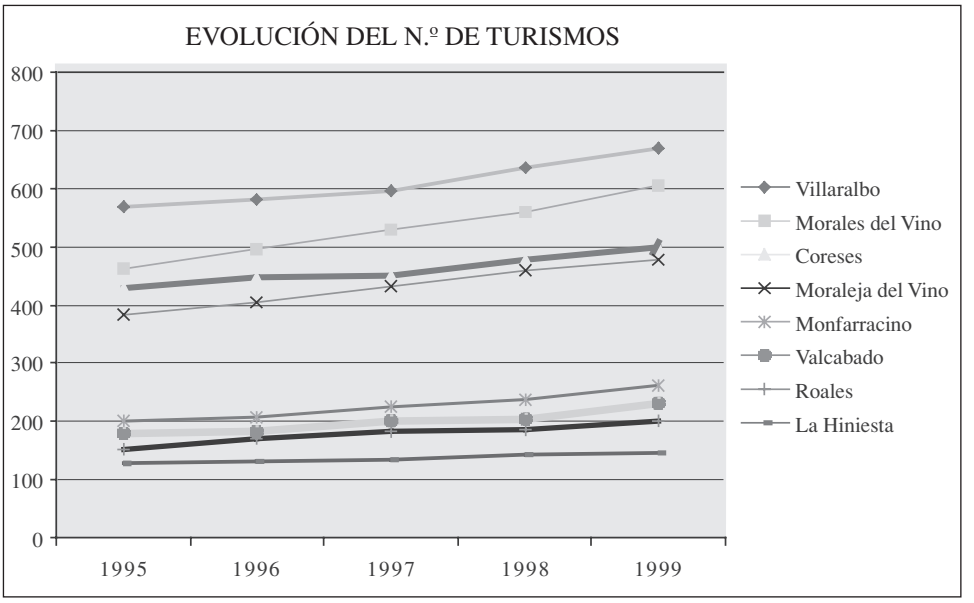
GRÁFICO 18



Fuente: JCYL y elaboración propia.

Se repite, en el gráfico número 24, del número de turismos, la división en dos grupos, sin embargo, ahora se produce debido al volumen de población de cada localidad, configurándose cuatro municipios mayores, con más de 1.000 habitantes: Villaralbo, Morales del Vino, Coreses y Moraleja, y cuatro menores: Monfarracinos, Valcabado, Roales y La Hiniesta; siendo directamente proporcional el volumen total de vehículos con el número de habitantes en cada localidad. En el crecimiento entre 1995 y 1999 destaca Morales, gracias al crecimiento poblacional del mismo.

GRÁFICO 19

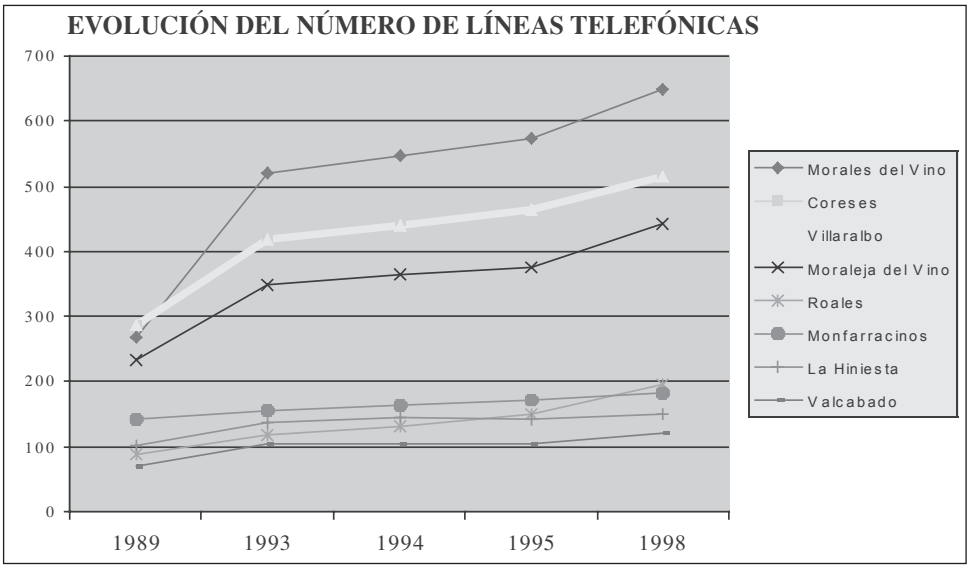


Fuente: JCYL y elaboración propia.

Volvemos a encontrar en el gráfico siguiente la segmentación entre los municipios de mayor población y los de menor, y de igual forma es Morales del Vino el que experimenta un mayor crecimiento del número de líneas telefónicas, también destaca Roales gracias al importante número de empresas, tanto industriales como comerciales, que se han instalado en su territorio, así como por el reciente impulso poblacional.

El gráfico de la evolución del número de habitantes muestra que en 1996 era Villaralbo el que contaba con mayor volumen poblacional, pero en la actualidad (1.640) se ha visto rebasado por el impulso que ha tenido lugar en el municipio de Morales del Vino (1.767), a pesar del crecimiento mantenido en el primero. Moraleja, Monfarracinos, Roales, Valcabado y Arcenillas han comenzado el despegue en la segunda mitad de la década de los 90. El resto, debido a diversas causas, se encuentran estancados con tendencia al descenso.

GRÁFICO 20



Fuente: JCYL y elaboración propia.

En conclusión, como ya he indicado, es bastante difícil establecer unos límites precisos que marquen hasta donde llegan los procesos de periurbanización en cualquier ciudad. En el caso de Zamora sucede algo parecido. Habría que distinguir dos tipos de periurbanos:

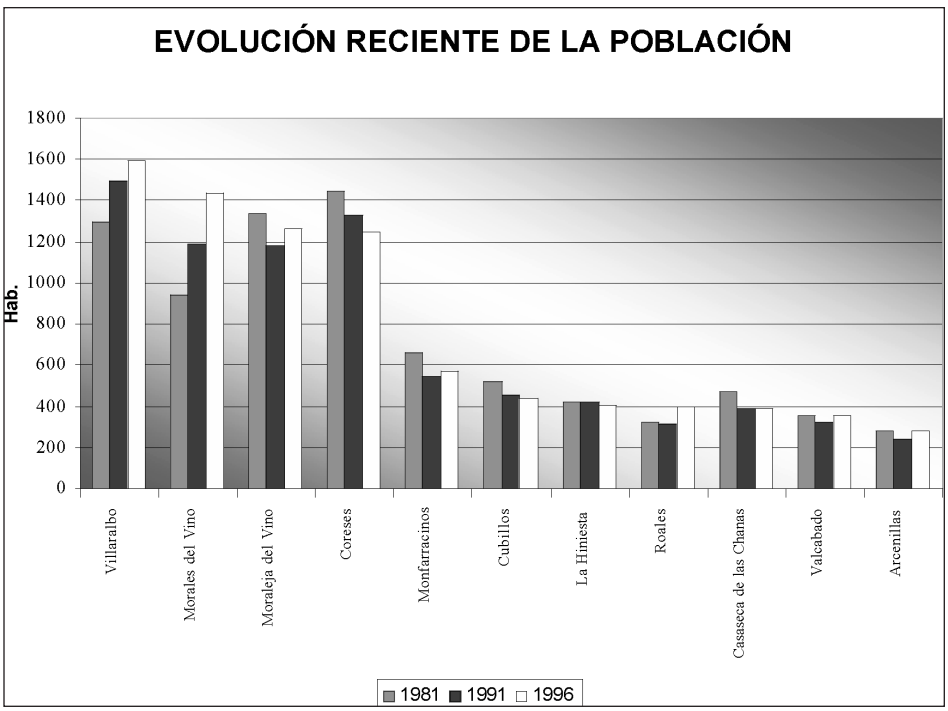
Por un lado, el espacio afectado dentro del municipio zamorano, localizado en los límites del casco urbano, donde se deben estudiar y ordenar los diversos usos del suelo, los cambios que se están produciendo o previsiblemente se producirán, y por supuesto, los impactos paisajísticos o ecológicos que se generen, y que pueden llegar a ser muy importantes.

Y, por otro, la periurbanización en los municipios del entorno de la capital. En este caso obtenemos varios grupos, localizados en su gran mayoría junto a importantes vías de comunicación: Coreses en la N-122, al Este; La Hiniesta-Roales-Valcabado-Monfarracinos al Norte de Zamora, y Villaralbo-Moraleja del Vino-Casaseca de las Chanas-Morales del Vino-Arcenillas-Villaralbo al Sur de la capital provincial y del río Duero. Si bien, es necesario decir que para el caso de La Hiniesta, Casaseca y Arcenillas los cambios habidos son muy escasos.

Sin duda, hay otras localidades cuyo territorio se encuentra afectado por estos procesos de periurbanización, si bien su intensidad es menor y la distancia a la ciudad de Zamora hace difícil su inclusión en los procesos típicos de su entorno,

son municipios donde lo que ocurre no tiene nada que ver con el proceso de urbanización de Morales del Vino, o con la industrialización de la corona Norte de la capital provincial, tanto en la actualidad como si tenemos en cuenta lo que posiblemente sucederá en el futuro. Como decimos, son aspectos a incluir en otro estudio dedicado al análisis de las dinámicas actuales del medio plenamente rural al que evidentemente pertenecen.

GRÁFICO 21



Fuente: elaboración propia a partir de los censos de población y del Padrón de habitantes.

3. TIPOLOGÍA DE LOS ESPACIOS PERIURBANOS

La diversidad de usos del suelo es primordial a la hora de elaborar un estudio de cualquier área periurbana ya que es el soporte físico donde se desarrolla el tejido urbano.

A pesar de lo dicho en el capítulo anterior, es necesario realizar una clasificación en la cual se incluyan los sectores donde exista un predominio de:

- Espacios de dominante residencial (primera o segunda residencia).
- Espacios de dominante funcional (industria, almacén).
- Espacios de uso totalmente mixto (residencia, agricultura, industria, almacén).

Y es que, como hasta cierto punto es normal, en el área periurbana de Zamora aparece una coexistencia de numerosas actividades en cada uno de los sectores en que podemos dividirlo, la mayoría presentes en todos, en mayor o menor medida. Es lo habitual en el entorno periurbano de cualquier ciudad, los usos urbanos se extienden por las periferias rurales de forma difusa y regular en el sentido que en cualquier lugar aparece una mezcolanza de actividades, es corriente la superposición de usos industriales, residenciales, agrarios, etc.

Sin embargo, lo cierto es que sí se produce la preponderancia de una determinada función en cada uno de los sectores. De esta forma, hallaríamos una delimitación dentro del área periurbana de Zamora con varios espacios donde existe una dominante determinada:

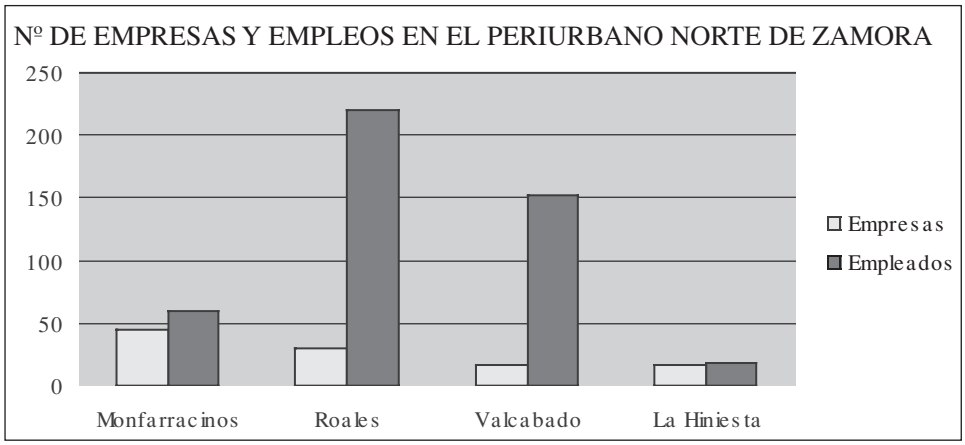
En el Norte habría que incluir una serie de municipios (La Hiniesta, Roales, Valcabado, y Monfarracinos) en los que se ha producido un auge importante en cuanto a la localización industrial. Además de la existencia del Polígono Industrial de La Hiniesta, dentro del término municipal de Zamora, hay que añadir la profusión de pequeñas y medianas empresas en los municipios anteriores, las cuales han aprovechado las buenas comunicaciones de conexión con Zamora, así como su cercanía a esta ciudad. Son una simple agrupación de naves ya que no se ha llevado a cabo ningún tipo de ordenación, sólo en Valcabado se ha intentado mediante Planes Parciales.

La realidad que hoy encontramos en esta área es la ocupación del suelo cercano a las vías de comunicación por naves que acogen actividades de almacenaje y distribución y por fábricas que, en su mayoría, funcionan como abastecedoras del mercado de la ciudad de Zamora en lo que se refiere a productos alimentarios y actividades de metalurgia ligera, así como algún taller mecánico, según se afirma desde varios Ayuntamientos[15].

Como vemos son Roales y Valcabado, los dos municipios aledaños a la carretera N-630, los que más empleo acogen gracias a algunas empresas de tamaño medio, como por ejemplo una fábrica de productos congelados.

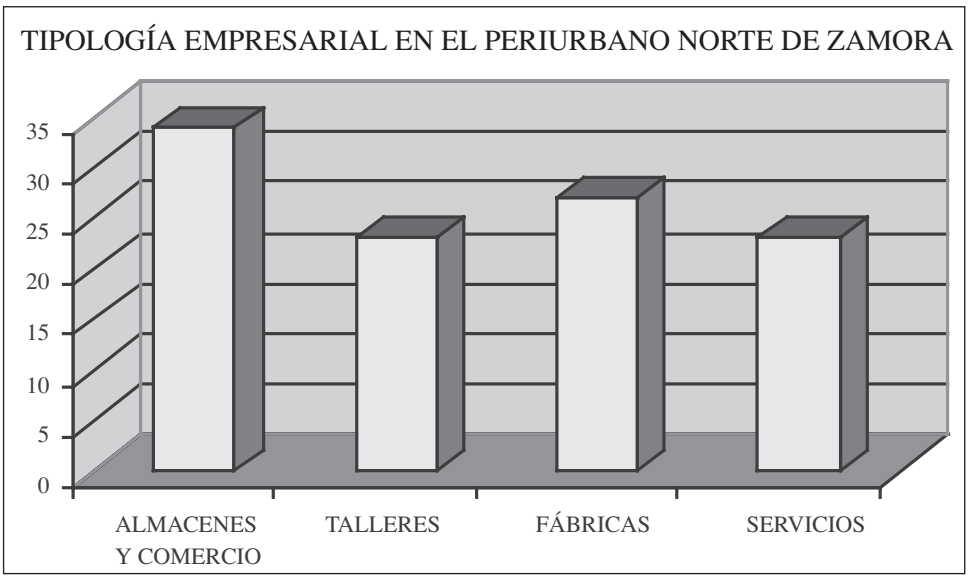
[15] Las actividades de comerciales se centran en establecimientos que necesitan gran cantidad de espacio, es decir hipermercados de muebles y concesionarios de automóviles o maquinaria, sobre todo, que aprovechan la disponibilidad de suelo y la buena accesibilidad desde la ciudad.

GRÁFICO 22



Fuente: JCYL y elaboración propia.

GRÁFICO 23



Fuente: JCYL y elaboración propia.

Pero también debemos mencionar el proceso, muy cercano en el tiempo, de asentamiento residencial, tal y como lo demuestra el incipiente crecimiento pobla-

cional que están experimentando, no sólo apreciable si atendemos a las cifras del censo municipal, ya que muchos de los nuevos residentes no se han censado aún en su nuevo municipio, con lo que las estadísticas reflejan sólo un pequeño ascenso en su número de habitantes, cuando en realidad éste es mayor. De la misma forma que ocurre con la industria, los espacios residenciales son anárquicos, la construcción se lleva a cabo por iniciativa del propietario, que compra la parcela, de suelo urbano o no, y construye la vivienda, unifamiliar aislada siempre, salvo en el caso de Monfarracinos donde se está llevando a cabo la promoción de un pequeño grupo de adosados[16] o, contratando pequeñas empresas de la construcción compuestas por un muy pequeño número de trabajadores, en muchos casos autónomos. Los nuevos habitantes son, en su mayoría, provenientes de la ciudad de Zamora, y en segundo término del resto de la provincia[17]. También se está produciendo una reocupación de antiguos inmuebles que son rehabilitados, o incluso derruidos y edificados de nuevo, cuya localización está en el interior del casco urbano.

En la foto vemos el paisaje típico de este sector, con pequeñas construcciones al fondo.

Por supuesto dentro del área Norte podemos encontrar sectores donde se mezclan espacios agropecuarios con residenciales e industriales. Además de la agricultura que todavía es muy importante en Valcabado, Monfarracinos y Roales, el territorio que más nítidamente demuestra la típica agricultura periurbana (por un lado explotaciones agrícola-ganaderas gestionadas de manera empresarial, y por otro pequeñas parcelas, es decir, los huertos familiares dedicados al ocio y con un carácter de complemento de rentas) se trata del espacio articulado por la carretera a La Hiniesta, en ella existe una periurbanización de carácter laxo, es decir, la ocupación del espacio por los usos del suelo que no son típicamente rurales no se produce de manera tan intensa como en otros sectores, y la existencia de industrias y residencias es menor que en el entorno de Roales o Morales del Vino, si bien, la función agraria periurbana enlaza los dos núcleos de población (Zamora y La Hiniesta) aprovechando el valle del arroyo de Valderrey y atravesando por un tramo del término municipal de Roales.

Posee un importante valor ambiental y agrícola gracias al paisaje típico de un área con vegetación de ribera en los sectores más húmedos, junto con abundancia de pastos y algunas porciones de vegetación natural arbórea basada en encinas, pero es un espacio en un 50% aproximadamente ya fuera del municipio zamorano, y por tanto no planificado por el PGOU de la capital, sino sólo por la Delimitación de Suelo Urbano de La Hiniesta y por las Normas Subsidiarias de Roales.

[16] Aunque las previsiones del total de la actuación son ya considerables, unas 100 viviendas.

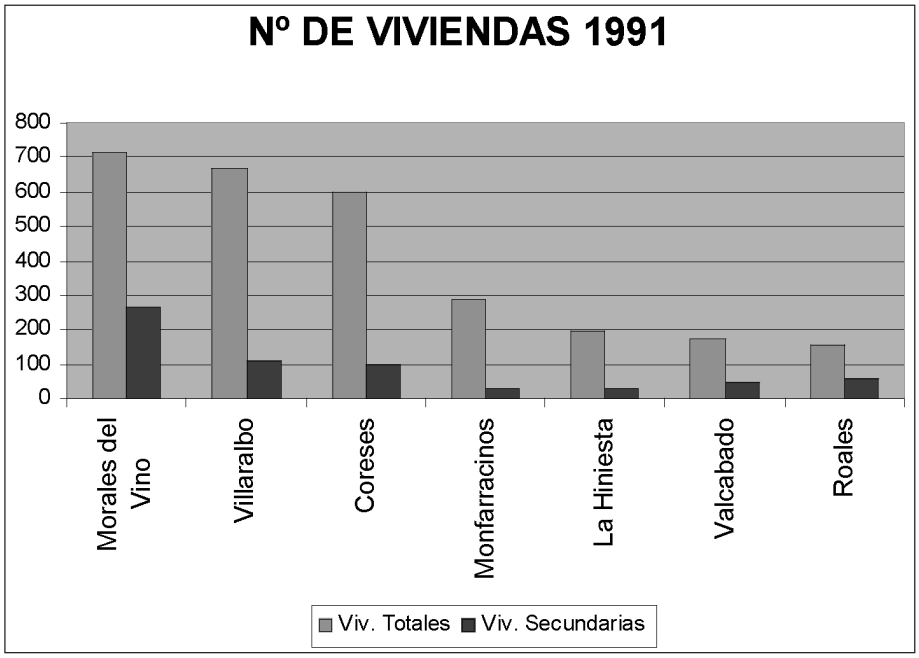
[17] Así lo apuntan empleados de los diversos Ayuntamientos.

A pesar de la cercanía a la ciudad, el número de residencias principales es poco importante, así como el de secundarias, inferior al resto de municipios del área Norte y por supuesto mucho menor que en el Sur, las edificaciones se restringen en muchas de las parcelas a pequeñas casetas o cobertizos donde guardar las máquinas y las herramientas necesarias, como digo, sólo aparecen algunas modestas, en cuanto a tamaño, viviendas secundarias.

Foto 3. Contraste entre viviendas rehabilitadas y otras en mal estado de Roales.

Foto 4. Entorno de la carretera de La Hiniesta.

GRÁFICO 24

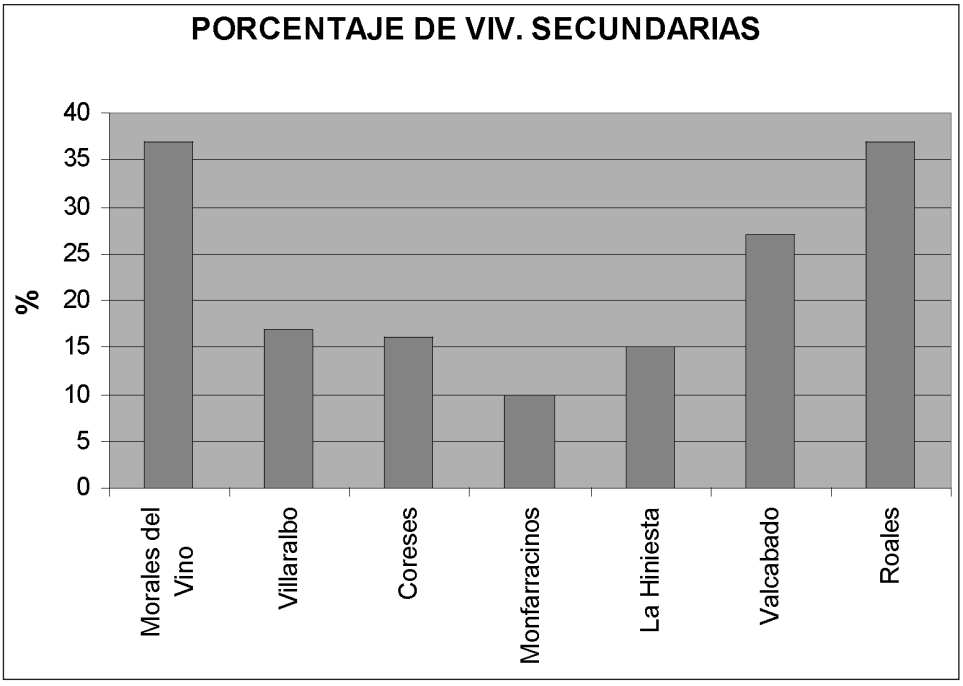


Fuente: Censo de vivienda 1991 y elaboración propia.

Al Este de la ciudad de Zamora el periurbano se extiende a lo largo de la carretera 122 en un importante número de kilómetros como vimos anteriormente. Sin embargo, los usos residenciales se quedan restringidos al primer tramo de dicha vía de comunicación, todavía en el municipio capitalino, lo que se conoce como barrio de Villagodio, se trata de un crecimiento mediante tradicionales viviendas unifamiliares adosadas, en muchos casos su origen es la autoconstrucción por parte de los emigrantes llegados a la ciudad desde la provincia, cuyo medio rural se intenta reproducir con este tipo de inmuebles, además de solucionar el problema del excesivo coste de la vivienda.

Por otro lado, las construcciones más alejadas del barrio pertenecen a explotaciones agropecuarias que aprovechan la fertilidad de las tierras aluviales del valle del Duero y la disponibilidad de agua. Así, en el primer sector de lo que se conoce como Recta de Coreses se puede decir que hay una mezcla de usos residenciales del suelo con las típicas actividades agroganaderas de entorno urbano, con un gran número de granjas de ganado vacuno junto a cultivos intensivos de regadío.

GRÁFICO 25



Fuente: Censo de vivienda y elaboración propia.

Foto 5. Vivienda del barrio de Villagodio.

Foto 6. Granja situada en la carretera N-122.

La industria es poco habitual, sólo cuando entramos en el municipio de Coreses se hace presente de forma importante, a los dos polígonos industriales se añaden las fábricas de productos de alimentación, los parques de maquinaria y alguna gravera, ahora es el suelo residencial el que prácticamente desaparece: al margen de los cascos urbanos de Coreses y, ya más alejado, de Fresno de la Ribera, en el resto del territorio apenas se contabilizan construcciones de ese tipo, ello se pone de manifiesto si miramos las cifras de población de los dos pueblos, mientras que el primero al menos ha logrado mantener sus habitantes gracias al proceso de industrialización que ha frenado la emigración, el segundo casi reduce sus efectivos en un 50%, a pesar de la llegada de una importante planta de transformación agroalimentaria, la mayor distancia a la capital y la importancia que mantiene la agricultura explican, en parte, ese descenso. En este segundo tramo se yuxtapone la industria (polígonos industriales e instalaciones en los márgenes de las carreteras), los servicios (restaurantes, clubes, residencias de la tercera edad, etc.), la agricultura y los usos forestales del suelo: son abundantes las plantaciones de chopos para la obtención de madera. Mientras, los inmuebles destinados a viviendas, tanto secundarias como principales, son muy escasos y sólo aparecen de manera muy puntual.

En las 18,19 hectáreas del polígono "Campo de Aviación" se asientan 15 empresas, de las cuales casi el 50% se dedican a la elaboración y el transformado de

productos alimenticios, el resto se reparten entre talleres, químicas, metalurgia y materiales de la construcción. El polígono industrial "El Pinar" sólo se encuentra ocupado en un 47%[18], acogiendo un total de 9 empresas en sus 32 hectáreas, de las cuales 4 se dedican a la elaboración de alimentos, 2 a metalurgia, 1 fábrica de muebles, 1 taller y 1 fábrica de muebles.

Por otra parte, como industria ligada a las vías de comunicación, en concreto situada en los márgenes de la N-122, aparecen 2 empresas dedicadas a la construcción y obras públicas, 1 gasolinera, 1 taller del automóvil y 1 ocupada en la comercialización de abonos y cereales.

En el Sur se localiza el municipio que está sufriendo el mayor grado de transformación, Morales del Vino experimenta desde hace unos años un proceso acelerado de ocupación de su territorio mediante la construcción de viviendas, en un primer momento secundarias y en la actualidad ya principales. Todo el sector meridional se puede calificar como un espacio mayoritariamente marcado por el predominio del uso residencial sobre el resto de los típicamente periurbanos, no en vano en un radio de seis kilómetros encontramos los tres municipios con mayor volumen de población del área periurbana en 1996: el mencionado anteriormente que además sigue calificando suelo y elaborando Planes Parciales. Villaralbo, con un crecimiento mantenido en las últimas décadas, pero también en décadas anteriores, como lo atestiguan actuaciones urbanísticas tales como la edificación de las viviendas rurales que vemos en la foto siguiente; se compagina la atracción de personas que trabajan fuera del municipio y viven en él con una dinámica industrial positiva que se pone de manifiesto con el asentamiento de numerosas empresas alimentarias, metalúrgicas, etc., como vimos anteriormente, generadoras de empleo y dispersas por el casco urbano. Y Moraleja del Vino, donde la distancia un poco mayor a la capital y la ausencia de planeamiento que impulse el desarrollo urbanístico han provocado que la población se encuentre estancada en torno a los 1300 habitantes, veremos hacia donde se camina en los próximos años.

El resto de municipios del Sur todavía no han experimentado de forma apreciable la influencia de la capital provincial, sólo la instalación de alguna pequeña industria y, sobre todo, la rehabilitación de algunos inmuebles antiguos lo cual permite la existencia de un escaso número de casas vacías o en ruina, al contrario de lo que sucede en el resto de pueblos de Zamora. Por ello ven incrementar su número de habitantes muy recientemente gracias a la población que llega para ocupar esas viviendas reformadas, aunque de una forma muy poco abundante, al contrario de lo que sucede en Morales.

[18] MANERO MIGUEL, F., ANDRÉS LÓPEZ, G. y MOLINA DE LA TORRE, I.: "Industria y territorio en la región fluvial del Duero. Guía de los sectores industriales". Burgos. 2000. Pág. 238.

Demasiado alejado de Zamora aparece Corrales, también en la carretera nacional 630, al igual que Morales, pero los 21 kilómetros que lo separan de la capital provincial hacen que los usos urbanos no se hayan extendido hasta este municipio tal y como precisé anteriormente, además, precisamente por encontrarse en la carretera que conecta con Salamanca, esta ciudad ejerce una relativa influencia sobre Corrales, como lo demuestra que alguno de los empleados en entidades de Corrales residan en la ciudad charra, así como la producción de la mayor empresa (una fábrica de materiales de construcción) se destine, sobre todo, a abastecer las dos provincias limítrofes. Sin embargo, no logra incrementar su número de habitantes, e incluso se ha visto sumergido en una evolución poblacional negativa debido a las entidades locales menores que han sido agrupadas junto a Corrales, y que han perdido la mayor parte de sus vecinos, obteniéndose así una población muy envejecida. La serie de hechos mencionados nos obligan a excluir al municipio del área periurbana de Zamora.

Por último, el sector Oeste y Suroeste son los menos afectados por la periurbanización, una vez que abandonamos los antiguos arrabales del otro lado del río Duero, hoy integrados, por fin, en el casco urbano de la ciudad casi como cualquier otro barrio, entramos en el medio rural de la comarca sayaguesa.

Foto 7. Plantación de maíz cerca del núcleo de Carrascal.

Con alguna excepción: todavía dentro del término municipal de la capital encontramos el polígono industrial de los Llanos, más lejos está el Vertedero de Residuos Urbanos, en proceso de sellado actualmente, es decir, usos del suelo que necesitan una importante extensión de éste, y por otra parte, a lo largo de la carretera de Carrascal se produce algo parecido a lo que anteriormente vimos para la conexión de La Hiniesta, en este caso, en el sector más cercano a la ciudad existe un buen número de residencias tradicionales de alta calidad construidas en fincas de gran superficie, recordando las quintas que al principio del siglo XX abundaban en los entornos con alto valor paisajístico y ambiental de las ciudades españolas.

Según nos vamos alejando de Zamora la preponderancia recae sobre los usos agropecuarios y las viviendas se van haciendo cada vez menos abundantes hasta que llegamos a Carrascal, núcleo plenamente rural como vemos en la típica construcción de la foto siguiente, si bien, en la actualidad se está llevando a cabo el inicio de un incipiente proceso de reconstrucción de inmuebles similar a lo que sucede en otras localidades del entorno zamorano.

4. LOS NEXOS DE UNIÓN DEL PERIURBANO. LAS INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN

El espacio localizado en las periferias las ciudades es donde se producen, como ya hemos señalado, los mayores niveles de movilidad, tanto de personas, como de mercancías. Es por ello que necesitan de importantes inversiones que faciliten esos tránsitos para no llegar a la congestión que generaría las llamadas deseconomías de escala.

Sin embargo, la generalización del uso del vehículo privado para acceder a los puestos de trabajo, la mayoría de los cuales se continúan ubicando en la ciudad, desde las residencias periurbanas provoca, graves problemas de congestión de tráfico, por un lado en los accesos más concurridos a aquella, donde a las horas punta se producen importantes retenciones, y por otro nos encontramos con la falta de lugares de aparcamiento en el centro de la ciudad, ya que es el emplazamiento del mayor número de oficinas, con lo que a los trabajadores que dejan el coche se les unen los que llegan a estas calles céntricas para realizar gestiones en el corazón económico y burocrático, y buscan un hueco para aparcar el coche.

En Zamora, el primero de los hechos comentado, todavía no ha adquirido demasiada importancia debido a que la población residente en los municipios periurbanos aún es poco numerosa y el tránsito diario de trabajadores no causa excesivos problemas, exceptuando algunas dificultades en Morales del Vino, pues a los viajes diarios se une el importante volumen de vehículos de la Vía de la Plata entre Zamora y Salamanca.

TABLA 1. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO RODADO EN EL ENTORNO DE ZAMORA

Carretera	Lugar	Intensidad Media Diaria 1995	Intensidad Media Diaria 1999	% 1995-99
N-122	Zamora (ciudad)	16.532	20.379	19
N-122	Coreses	8.504	9.367	10
N-122	Montelarreina	4.842	5.400	12
N-122	Zamora (Valorio)	2.421	3.167	31
N-122	Muelas del Pan	1.701	1.993	17
N-630	Morales del Vino	7.679	9.831	28
N-630	Corrales	4.280	5.316	24
N-630	Roales	8.100	9.500	17
N-630	Montamarta	5.232	6.405	22
C-605 y Za-610	Moraleja (COBADU y cruce a Villaralbo)	7.480	8.386	12
Za-610	Moraleja	3.027	3.431	13
Za-610	Venialbo	1.219	1.416	16
C-612	Monfarracinos	2.697	5.204	93
C-612	Benegiles	1.100	1.214	10
C-527	Hasta el cruce con C-528	3.972	4.100	3
C-527	Pereruela	1.956	1.996	2
C-528	Pol. Ind. Los Llanos	1.885	2.103	12

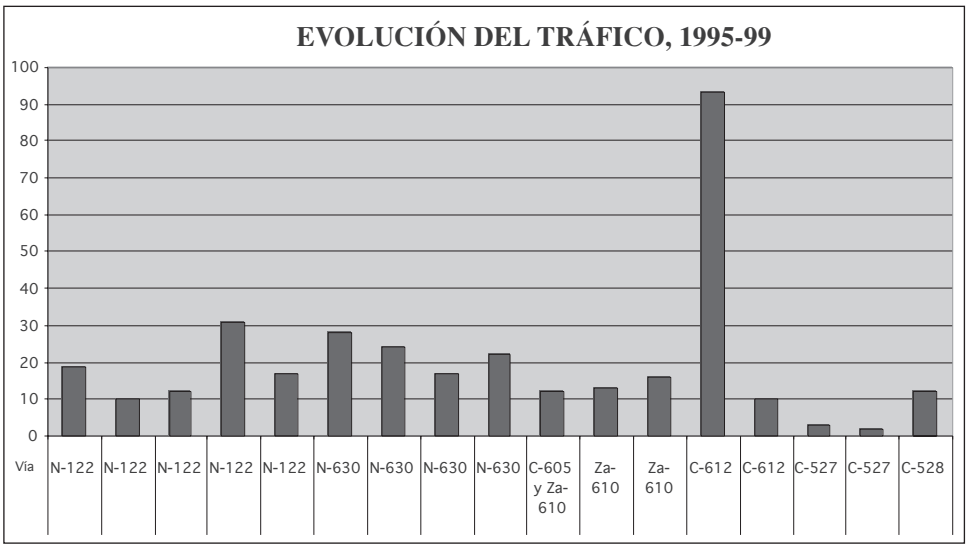
Fuente: JCYL, Ministerio de Fomento y elaboración propia.

La Intensidad Media Diaria de tráfico que soportan las carreteras del sector objeto de estudio es un buen indicador del movimiento de personas y mercancías que tiene lugar en el área periurbana de Zamora, y en mayor medida cuando comparamos las cifras de hace unos años con las actuales. De esta forma podemos averiguar y confirmar la incipiente, pero progresiva, periurbanización del entorno zamorano,

ya que es un espacio dinámico, hacia donde se están dirigiendo las actividades productivas y, sobre todo, donde tiene lugar el incremento demográfico más intenso, lo cual es motivo de la intensificación de los desplazamientos.

En la siguiente tabla podemos apreciar el número de vehículos que circulan al día por las carreteras de titularidad estatal y autonómica en los años 1995 y 1999.

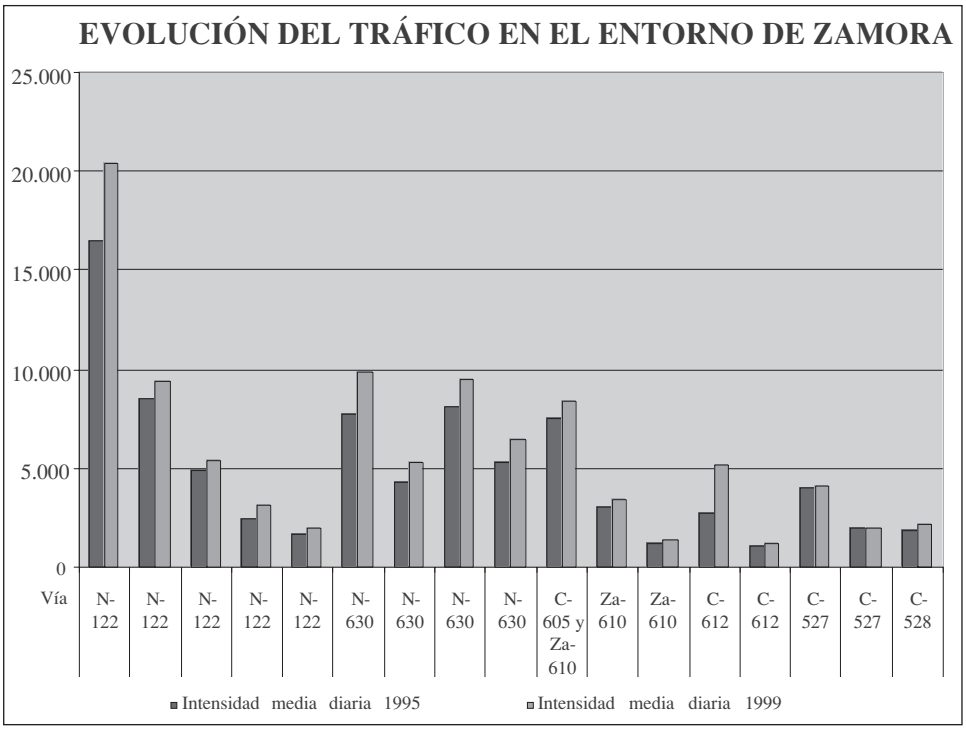
GRÁFICO 26



Fuente: JCYL, Ministerio de Fomento y elaboración propia.

De esta forma, exceptuando los 20.379 vehículos del cruce de la Avda. Requejo (N-122) con la Avda. Cardenal Cisneros, plenamente en el casco urbano de la ciudad, por lo que no se puede contabilizar como vía de comunicación periurbana, es la N-630 en el tramo Zamora - Morales del Vino la que acoge el mayor volumen de tráfico rodado dentro del entorno capitalino con una cifra de 9.831 vehículos, y es que la dinámica positiva de Morales permite doblar las cifras de la conexión entre Zamora y Salamanca, ya que después sólo son 5.316 los vehículos que circulan al día.

GRÁFICO 27

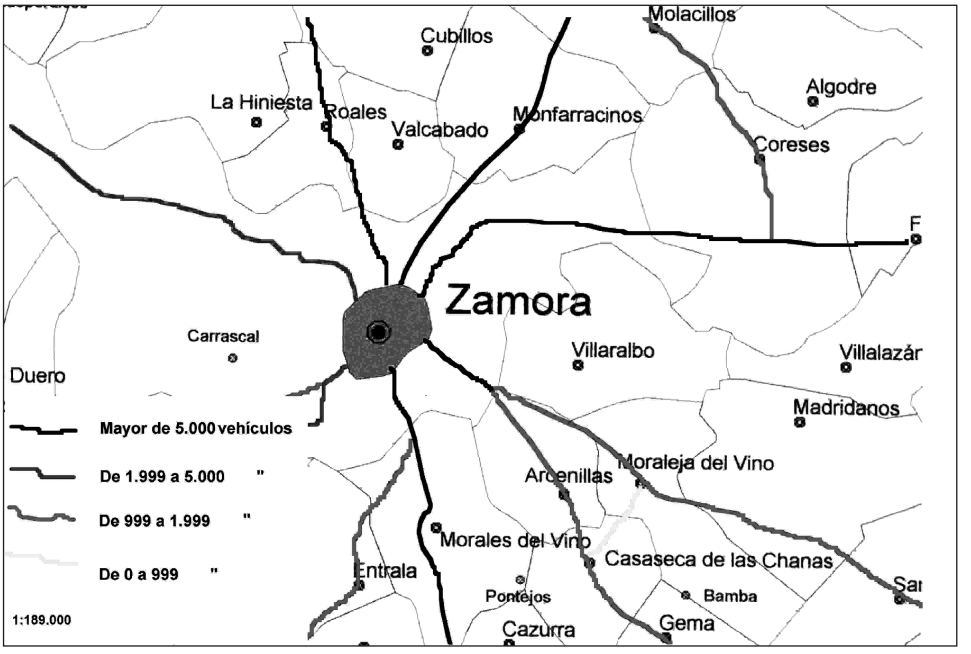


Fuente: JCYL, Ministerio de Fomento y elaboración propia.

En segundo lugar aparece la misma carretera pero al Norte de Zamora, en el tramo hasta Roales y Valcabado se llega a los 9.500 vehículos al día para pasar a 6.400 en torno a Montamarta, justo antes de llegar al cruce en Y con la N-631 y 4.100 unos kilómetros antes de llegar a Benavente. En tercer lugar nos encontramos la N-122, que, ya fuera del casco urbano, pero en su primer tramo, hasta el núcleo de Coreses, cuenta con 9.367 automóviles para reducirse posteriormente a 5.400 en Montelarreina.

Éstas son las tres carreteras más importantes del área periurbana de Zamora, es decir, las que soportan un mayor volumen de tráfico, en torno a los 9.500 vehículos al día, precisamente coinciden con las vías que conectan Zamora con los sectores donde más claramente se deja notar la periurbanización, el importante tránsito de automóviles es uno de los factores que lo atestiguan.

MAPA 4. INTENSIDAD MEDIA DE TRÁFICO
EN EL ENTORNO DE ZAMORA 1999



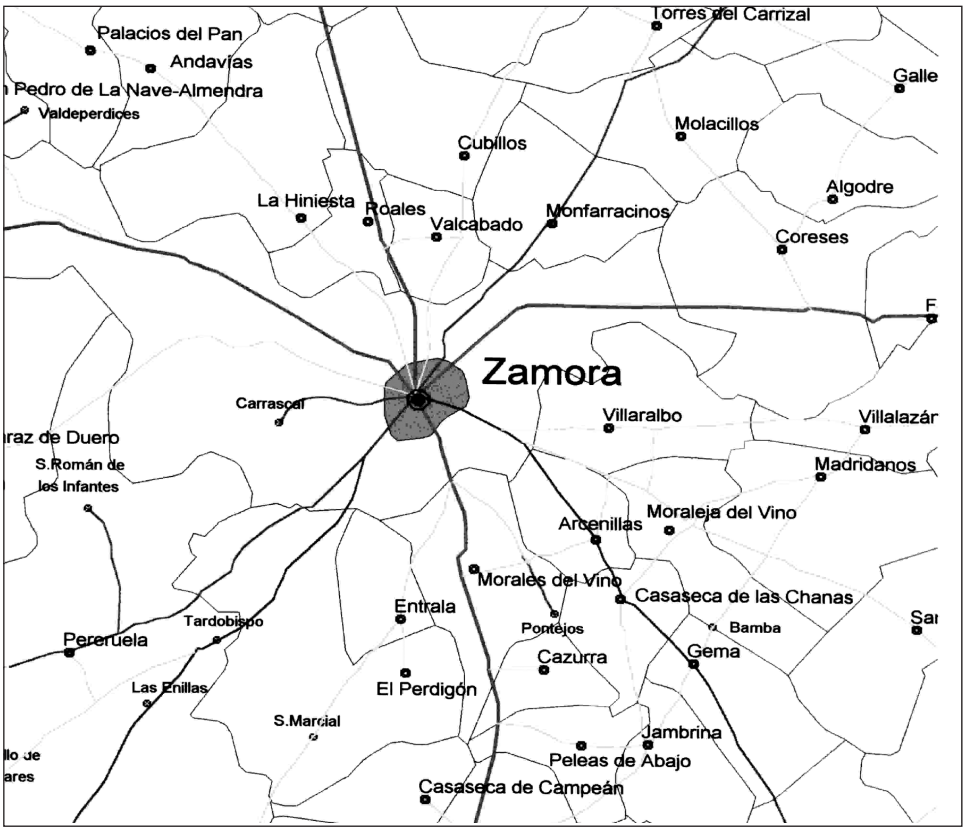
Fuente: VisualMap, JCYL y elaboración propia.

Por detrás aparece la carretera que une la capital con Moraleja del Vino, la cual posee una I.M.D. de 8.400 vehículos en el primer tramo, hasta el cruce con la carretera perteneciente a la Diputación que llega a Villaralbo, en las proximidades de la planta de COBADU, para reducirse después a menos de la mitad (3.431) hasta la localidad de Moraleja, más allá los valores apenas superan los mil efectivos.

La siguiente vía en cuanto a tráfico que circula por ella es la C-612 con 5.204 automóviles en el primer tramo que corresponde al periurbano, en las proximidades de Monfarracinos, posteriormente se reduce a valores en torno a los mil vehículos. La C-527 se sitúa a continuación gracias a los 4.100 efectivos diarios que circulan en el tramo que transcurre hasta el cruce con la C-528, a continuación el número de reduce a poco menos de 2.000 automóviles. Mientras que la anterior continua con una cifra de 2.103 gracias a la presencia del polígono industrial de Los Llanos, ya que más allá del entorno de Zamora los valores se quedan en torno a los 500 vehículos. Por último, nos encontramos la N-122 en las inmediaciones de la capital, en las en el extremo Oeste del parque periurbano de Valorio, donde

son 3.167 los automóviles que diariamente transitan por ella, para bajar después a 1.993 ya en Muelas del Pan. Todo ello viene a confirmar la menor periurbanización del sector Oeste de la periferia zamorana.

MAPA 5. CARRETERAS DEL ENTORNO DE ZAMORA



Fuente: VisualMap.

La mejor solución para reducir el volumen de tráfico rodado por las carreteras sería un mayor uso de los transportes públicos, ésta es una opción económicamente inviable debido a lo difuminado del tejido residencial que caracteriza al área periurbana de Zamora, tanto por lo que se refiere al predominio de residencias unifamiliares, grandes consumidoras de espacio, como por las urbanizaciones que salpican el entorno urbano; en estas condiciones, conseguir una conexión de calidad entre todas las urbanizaciones y la ciudad ha de ser un reto a alcanzar para las administraciones mediante una planificación adecuada.

Todas las vías de comunicación que se localizan en las periferias de las ciudades ocupan grandes cantidades de espacio, no sólo las que sirven para la conexión interna (rondas de circunvalación, vías de trenes de cercanías, etc.), también aparecen otras que son interurbanas y que se unen a las anteriores. En los años próximos, Zamora verá como se construyen importantes infraestructuras necesarias para su desarrollo económico como la autovía del Duero, que, desde Tordesillas, hará su entrada en la capital zamorana, si bien se hace necesario construir una circunvalación por el Norte de la ciudad que evite el tráfico de paso, el cual se verá previsiblemente incrementado gracias al desarrollo de las infraestructuras en la Región Norte de Portugal y en la provincia de Zamora, con lo que el tiempo de unión entre el país vecino y Castilla y León se reducirá para los vehículos que hoy prefieren el paso fronterizo de Fuentes de Oñoro, y que con las mejoras se decidan por el de Alcañices.

De la misma forma, aunque a más largo plazo veremos como se procede a la construcción de las vías del ferrocarril de alta velocidad que proseguirá hasta Galicia, lo que afectará al sector Noreste y Norte del periurbano de Zamora, área por donde se prevé el trazado de esta nueva infraestructura de transporte.

Tal y como se recogen en las previsiones del Plan Viaria del Ministerio de Fomento, se establece la construcción de dos nuevas autovías que se cruzarán en Zamora, se tratan de la Autovía de la Plata y de la Autovía del Duero, ésta ya en construcción en el tramo inicial a partir de Tordesillas, y que llegará hasta Zamora de forma inmediata; para en una fase posterior estar previsto continuar hasta la frontera portuguesa atravesando la comarca de Aliste. Es un eje transversal primordial dentro de las comunicaciones en Castilla y León. Por lo que respecta a la Vía de la Plata, perpendicular a la anterior, veremos su finalización a más largo plazo, aunque siempre antes del año 2010, que es el año marcado por el ministerio para finalizar este plan, en lo que se refiere a las carreteras[19].

Aunque la simple construcción de infraestructuras no asegura el desarrollo económico de un determinado territorio, bien es verdad que su inexistencia es un factor decisivo para que una ciudad o una provincia no tenga los atractivos suficientes para lograr el progreso que permita fijar la población. De esta forma, en las Directrices de Ordenación Territorial elaboradas por la Junta de Castilla y León se recoge un texto relacionado con la necesidad de contar con unas buenas comunicaciones viarias para la ciudad de Zamora: "La mejora de las infraestructuras de acceso es fundamental para fortalecer las funciones terciarias de Zamora y mejorar sus oportunidades de conexión con servicios y mercados exteriores. En este sentido son prioritarias las iniciativas de fortalecimiento de la comunicación

[19] "Economía de Castilla y León 2001", *El Mundo,* 9-12-01.

con Valladolid (Autovía del Duero) con el fin de crear las bases para un futuro desarrollo del sector occidental del eje del Duero y reducir el carácter periférico de Zamora al facilitar su integración en los espacios centrales de la Comunidad y su accesibilidad desde los grandes centros de desarrollo regionales y nacionales. Igualmente importante es el desarrollo de la Ruta de la Plata, que debe servir para articular los espacios fronterizos y proporcionar una importante vía de comunicación al servicio de nuevas iniciativas de desarrollo en la mitad occidental de la provincia"[20].

Foto 8. Estación de ferrocarril de Zamora.

Por lo que respecta a los ferrocarriles, al impacto negativo que representa la eliminación de múltiples servicios deficitarios económicamente, hay que contraponer la decisión de construir uno de los accesos por alta velocidad a Galicia a través de Zamora. Según las últimas afirmaciones en el Ministerio de Fomento se pretende que el T.A.V. llegue a Valladolid en el año 2004, mientras que la continuación hacia el Noroeste y el Noreste se incluye en el Plan de Infraestructuras ferroviarias 2000-2007[21]. En un nivel más ambicioso estaría la propuesta de las Cámaras de

[20] JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN: "Directrices de Ordenación del Territorio". Junta de Castilla y León. Salamanca 2000.

[21] "Economía de Castilla y León 2001", *El Mundo*, 9-12-01.

Comercio del Noroeste de la Península Ibérica, según éstas una línea férrea de Alta Velocidad entre Oporto-Valladolid-Burdeos sería "vital para el desarrollo del Noroeste del Estado y para terminar con el desequilibrio económico del eje atlántico con respecto al arco mediterráneo, que será impulsado por el T.A.V. entre Madrid y Barcelona"[22]. El trazado más corto para esta conexión sería a través de la ciudad de Zamora, aunque no podemos olvidar la opción de Salamanca, una aglomeración de 200.000 habitantes que actualmente queda fuera de la Alta Velocidad prevista para Castilla y León.

Lo más probable es que se repita el mismo proceso que aconteció cuando en el siglo XIX las máquinas de vapor aparecieron en Zamora y favorecieron la expansión urbana hacia la magnífica estación edificada en las afueras de la ciudad, junto a ella fueron surgiendo naves industriales, unas dedicadas a almacenes y otras a la fabricación de diversos productos, hoy día las que han perdurado sólo tienen la primera de las funciones. La desmantelación de edificios y la desafectación de terrenos ocupados por RENFE debido a la disminución del tránsito ferroviario permitirá la construcción de 600 nuevas viviendas y la urbanización del entorno[23].

Y es que este sector cercano a las vías del ferrocarril es una de las áreas más deprimidas socio-económicamente, claro ejemplo de lo cual son las viviendas del barrio de Alberca-Arenales, pero a la vez, curiosamente, muy cerca del sector donde en los últimos años los inmuebles han adquirido un más alto valor social: el entorno de la plaza de las Tres Cruces[24].

Tampoco debemos olvidarnos de las infraestructuras que canalizan la información, son algo cada vez más importante, y los territorios que pierdan el rumbo de

[22] *El Norte de Castilla*, 13-3-1999.

[23] En el periódico *El Norte de Castilla,* en su edición de Zamora del 20 de febrero de 2000, se recogía el propósito de RENFE de llevar a cabo en terrenos expropiados hace 65 años y reclamados por los herederos hoy día, la promoción de esas 600 viviendas con un coeficiente de edificabilidad de 0,85, a todas luces excesivamente alto aunque el ayuntamiento obtenga otros beneficios como la construcción de algunas infraestructuras por parte de la empresa ferroviaria, porque no podemos olvidar que lo que se ha hecho es recalificar un suelo industrial como residencial, con todas las plusvalías que esto trae consigo, al margen de la reclamación de los sucesores de quienes eran propietarios en 1935, aduciendo que se cambia el fin para el cual fueron expropiadas.

[24] En la siguiente tabla de los precios de la vivienda en la ciudad de Zamora, tomada del nº 13 de la revista Capital (octubre 2001), vemos que junto con el Centro, donde los pequeños apartamentos son predominantes, al contrario que en Tres Cruces, donde lo habitual son pisos familiares, es este sector en el que se alcanzan unos valores más elevados.

las nuevas tecnologías aplicadas a las telecomunicaciones (telefonía, fibra óptica, cable, etc.) serán solamente espacios dependientes y en declive[25].

Foto 9. Plaza de las Tres Cruces.

	Nueva (mill. pts.)			Usada (mill. pts.)		
	50 m²	90 m²	120 m²	50 m²	90 m²	120 m²
Centro	13-15,5	22-32	25-40	9-12	17-20	22-28
Tres Cruces	10,5-12	20-26	25-35	9-12	17-20	22-28
Candelaria	8-10,5	20-22	25-29	6-10	11-17	15-23
Los Bloques	6-9	15-18	20-22	6-9	11-15	15-20
San Lázaro	5-7	15-17	18-22	5-8	10-12	13-16,5
Pinilla	5-7	12-15	10-18	5-7	7-12	10-13

	Alquiler (miles pts.)		
	50 m²	90 m²	120 m²
Centro	45-55	65-80	80-90
Tres Cruces	45-55	65-80	80-90
Candelaria	35-40	45-50	55-60
Los Bloques	35-40	45-50	50-55
San Lázaro	30-35	35-45	50-55
Pinilla	30-35	35-45	50-55

[25] Uno de los indicadores que más fielmente refleja la expansión periurbana de una ciudad es el incremento de líneas telefónicas de cada municipio, tal y como vimos en el capítulo número 2.

5. EL PERIURBANO DE ZAMORA COMO ESPACIO URBANIZADO. EDIFICACIÓN DIFUSA Y PROCESOS DE APROPIACIÓN-ESPECULACIÓN TERRITORIAL

El ejemplo más expresivo y donde más claramente se dejan notar los efectos de la difusión de usos urbanos, como ya he apuntado anteriormente, es Morales del Vino. Las razones son las aludidas durante todo el estudio[26], a todo ello hay que sumar el interés de la corporación municipal porque se produzca el impulso poblacional que tiene que ver con el crecimiento del suelo calificado como urbanizable de carácter residencial, es decir, el ayuntamiento califica suelo para incrementar el número de habitantes. No en vano es el que refleja una dinámica más favorable de los del entorno zamorano.

Si el número de industrias asentadas en su término municipal no es demasiado elevado, aunque sí muy por encima de lo que sería habitual para un núcleo de su tamaño fuera de cualquier área periurbana, la función residencial que está adquiriendo el suelo no deja lugar a dudas en cuanto a ese protagonismo.

La evolución poblacional de Morales refleja una leve disminución durante las décadas tradicionales de la emigración (50, 60 y 70) muy alejada de las cifras del 50% o hasta el 75% de muchos pueblos de la provincia, no obstante, la sangría demográfica era una constante durante esos años del desarrollismo español. Sin embargo, en los tres decenios posteriores se ha invertido el ritmo, recuperándose, y con creces, el inicial número de habitantes hasta llegar a los 1.807 del último censo, con lo que la cifra es mucho mayor, ya que muchos de los nuevos inquilinos, sobre todo los provenientes de la capital zamorana, siguen inscritos en ella por diversos motivos (dejadez, conveniencia para un mejor acceso a los servicios municipales de la ciudad, etc.).

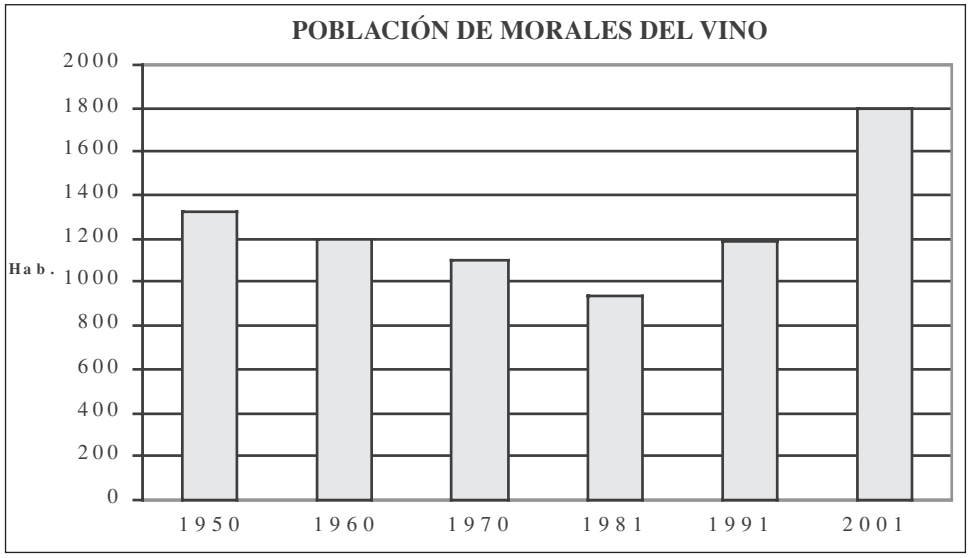
TABLA 2

Años	1950	1960	1970	1981	1991	2001
Hab.	1.328	1.199	1.099	939	1.192	1.807

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del censo de población.

[26] Comunicaciones con la ciudad, escasa distancia, organización tradicional de la tierra y paisaje en general adecuados, etc.

GRÁFICO 28

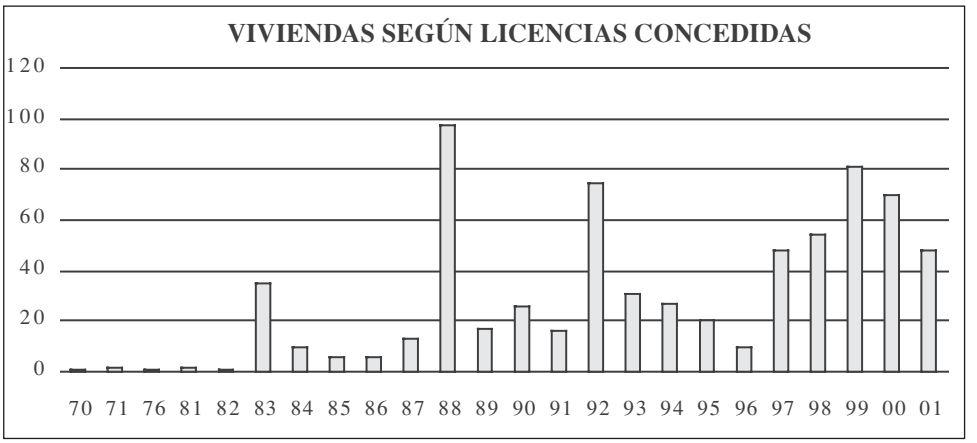


Fuente: elaboración propia a partir de los datos del censo de población.

Este incremento está en relación directa con el número de nuevas viviendas construidas en Morales del Vino, en el siguiente gráfico vemos su evolución teniendo en cuenta las licencias concedidas por el Ayuntamiento, destaca la cifra de 1985 debido a la concesión de licencia de obra a cinco inmuebles colectivos de 5, 9, 18, 19 y 24 viviendas cada uno, es cuando podemos fijar el comienzo del despegue, a ello se une la coyuntura económica favorable a nivel nacional[27]; algo parecido sucede en 1992 cuando son tres los bloques en altura con 22, 25 y 18 viviendas cada uno. Es decir, se va a impulsos, lo cual cambia a partir de 1997, cuando se inicia un crecimiento mantenido con un mayor protagonismo de viviendas individuales, aunque sin abandonar los inmuebles colectivos, máxime cuando se tiene en proyecto construir el mayor bloque de la localidad en fechas próximas, actuación que proporcionará 71 nuevas residencias en el casco urbano de Morales del Vino.

[27] De todos es sabido que cuando la economía va bien el sector de la construcción es uno de los que mejor lo demuestra.

GRÁFICO 29



1970	1	1990	26
1971	2	1991	16
1976	1	1992	75
1981	2	1993	31
1982	1	1994	27
1983	35	1995	20
1984	10	1996	10
1985	6	1997	48
1986	6	1998	54
1987	13	1999	81
1988	97	2000	70
1989	17	2001	48*

Fuente: elaboración propia a partir de datos facilitados por el Ayuntamiento (cifra provisional para el 2001).*

Foto 10. Inmueble colectivo de Morales del Vino.

Foto 11. Chalés individuales.

Foto 12. Promoción de adosados en Morales del Vino.

Foto 13. Construcción de un nuevo grupo de adosados.

Aún así, la mayor importancia la tienen las construcciones individuales, con un gran número de chalés aislados de diferentes estilos al Oeste del núcleo tradicional, en la carretera hacia Entrala, pero también, esencialmente en los últimos años, se están llevando a cabo pequeñas promociones de adosados, cerca de la carretera y en la salida hacia Zamora.

Sin embargo, los bloques en altura, desconocidos en el medio rural de la llanura del Duero, están apareciendo en los últimos quince años en Morales, lo cual hará, cuando sus moradores se empadronen en el municipio, que crezca espectacularmente el número de habitantes.

El hecho de que la gente que llega a vivir a otra localidad no se dé de alta en ésta, hace que no se refleje en las estadísticas oficiales la verdadera magnitud del fenómeno, además de ocasionar graves perjuicios al Ayuntamiento de acogida, ya que soportan un volumen de población superior al de los fondos que reciben para la prestación de servicios y dotaciones, que va en consonancia con el número de habitantes que reflejen las estadísticas.

Los encargados de construir los inmuebles suelen ser pequeñas empresas de Morales del Vino o de los pueblos cercanos para las actuaciones individuales y las promociones de menor entidad. Los bloques y los grupos de adosados de más entidad son empresas de la capital zamorana, e incluso de Salamanca, las que llevan a cabo las obras de los hogares que ocupan muchas de las personas que en los años recientes han abandonado la ciudad de Zamora, estos siguen manteniendo su trabajo allí, si bien, también hay gente que trabaja en otros municipios como Corrales o incluso en el municipio salmantino de Topas, aprovechando la buena conexión viaria.

Una de las causas mencionadas del auge residencial de los municipios periurbanos es el menor coste de las viviendas, el cual, aún así, es todavía excesivo. En los últimos años ha habido un gran alza del precio de la vivienda en España, y Zamora no es ajeno a ello, tanto nueva como de segunda mano.

La especulación que sufre este tipo de bienes es enorme, y de la misma forma los beneficios obtenidos son muy importantes, muchas de las grandes fortunas de nuestro país tienen su origen en esta práctica que consiste en apropiarse privadamente de un beneficio público producido por la sociedad.

Y es que cuando una ciudad crece va generando un valor añadido al suelo aún sin construir que se encuentra en sus límites. De estas plusvalías sólo se benefician los propietarios, promotores y constructores (que en muchas ocasiones coinciden en una misma persona), a veces aprovechando información privilegiada mediante oportunos contactos, así el dinero obtenido de esta manera, permite enriquecerse desorbitadamente a aquellos, ya que el precio de ese suelo es infinitamente mayor que el del suelo más alejado. La distancia se vuelve a ampliar cuando hablamos

del suelo ya construido: en España el porcentaje del valor de los materiales de construcción sobre el total del precio de la vivienda es muy inferior al del resto de países de la Unión Europea, es decir la especulación es mucho mayor.

En resumen, y para finalizar, el objetivo de este trabajo de investigación es intentar demostrar que los procesos de transformación de un espacio periurbano no responden a lógicas municipales independientes ni a modos de intervención autónomos, sino que son tributarios de la dinámica de la ciudad central con la que están relacionados y conectados. Además, está clara la existencia de similitudes, tanto entre los municipios del entorno de una misma ciudad óen este caso Zamoraó, como entre éstos y otros núcleos localizados en la periferia de cualquier urbe.

Si nos fijamos en nuestro país el crecimiento de las áreas urbanas va englobando municipios cada vez más alejados, configurándose así una sucesión de coronas periurbanas en las que los usos urbanos del suelo son más intensos cuanto más cerca se encuentren de la ciudad central, teniendo en cuenta que hablamos de cercanía refiriéndonos al tiempo empleado en recorrer un espacio, es decir, cada vez tiene más importancia la disponibilidad de unas vías de comunicación de calidad que permitan la rápida conexión de las distintas áreas, tanto urbanas, periurbanas o interurbanas.

Dentro de que se trata de un hecho físico, en la expansión de usos urbanos por el medio rural que circunda cualquier ciudad intervienen diversos factores que la impulsan, frenan, modifican, etc., a la comentada calidad y cantidad de comunicaciones hay que unir el medio físico existente, la división administrativa, la dinámica económica o los propósitos de las diferentes corporaciones locales implicadas.

De la misma forma, existen diversos usos a los que se dedican estos espacios del entorno urbano, todos ellos grandes consumidores de suelo, por un lado la industria con distintas variantes en su representación: polígonos industriales, márgenes de carreteras, parques tecnológicos, etc. La crisis de los años 70 empezó a acelerar la salida de fábricas desde las ciudades hacia sus periferias e incluso, en los últimos años, llegando al medio plenamente rural.

Junto a la industria, el crecimiento del número de habitantes de los municipios periurbanos se manifiesta en la ocupación del suelo por modalidades en la construcción residencial que se caracterizan por un desmedido consumo de espacio, son promociones de chalés individuales, o adosados en su defecto, con parcelas adyacentes, que se pierden en urbanizaciones; para en un primer momento funcionar como residencias secundarias, y con el paso del tiempo, merced a la reducción de las distancias, se convierten en la vivienda principal.

Por otra parte, si los servicios dedicados a la dotación comercial cada vez tienen más importancia gracias a hipermercados de distinto tipo, almacenes, instalaciones de recreo, etc., los servicios de carácter “no productivo”, es decir dotacionales, son

instalados en los nuevos sectores urbanizados de forma tardía, provocando importantes carencias.

La agricultura, la actividad tradicional y más representativa del medio rural se va reduciendo en las áreas periurbanas, hasta culminar con la subsistencia de sectores donde encontramos cultivos altamente productivos que abastecen la cercana ciudad; o bien con áreas de marcado carácter recreativo, como son los llamados huertos de ocio.

Este proceso de ocupación del espacio causa numerosos problemas debido a que el territorio pertenece a distintos municipios, los cuales, en lugar de colaboración, materializándose en una gestión adecuada, en muchas ocasiones lo que sucede es la competencia entre aquellos por ofrecer unas condiciones más favorables buscando con ello atraer esas nuevas actividades, lo cual provoca graves perjuicios tanto para el medio ambiente, como directamente para las personas que habitan estas localidades periurbanas.

Es por ello que se hace necesaria la planificación supramunicipal para gestionar de forma conjunta espacios que se ven afectados por una problemática común. Y es que la periurbanización es un fenómeno que cada vez afecta a más localidades españolas, a las aglomeraciones que hoy aparecen es necesario unir otras más que van surgiendo en los últimos años.

Como ya se ha señalado, el llevar a cabo una delimitación sobre el espacio de cualquier área periurbana es bastante complicado, por un lado es un fenómeno dinámico que está en continuo avance en la mayoría de las ocasiones, y por otro lado es necesario analizar una serie de distintos factores que caracterizan a cada localidad periférica de cualquier ciudad.

Con ello, los municipios del entorno de Zamora que podemos declarar como afectados en mayor o menor medida por la periurbanización se encuentran cercanos a la capital y bien comunicados con ésta, salvo alguna excepción. En concreto se tratan de La Hiniesta, donde lo que predominan son las explotaciones agropecuarias periurbanas y las residencias secundarias. Roales con un importante número de industrias y almacenes, y prácticamente unido por estas instalaciones a Valcabado y a la propia ciudad de Zamora. Monfarracinos aún mantiene una agricultura tradicional importante, pero recientemente se está produciendo un auge industrial e inmobiliario con la construcción de un significativo número de viviendas que impulsará el volumen de población en los años venideros. Coreses posee un conjunto substancial de establecimientos industriales, localizadas, por un lado en sus dos polígonos, y por otro, junto a la carretera N-122; en los márgenes de ésta también podemos encontrar las típicas actividades de servicios ligadas a las vías de comunicación; sin embargo, la atonía demográfica ha hecho que se estanque en su número de habitantes, lo cual ha provocado un envejecimiento de la población.

Villaralbo une el crecimiento poblacional mantenido durante las últimas décadas gracias a una agricultura productivista junto a una dinámica industrial basada tanto en los recursos endógenos como en la cercanía a Zamora. Moraleja posee un importante volumen de población que, aunque algo envejecida y masculinizada, permite un futuro halagüeño gracias a unos grupos de edad jóvenes cada vez más importantes en los últimos años. Arcenillas y Casaseca de las Chanas son dos pequeñas localidades poco afectadas por la periurbanización pero muy cercanas a Zamora. Por último, Morales del Vino es, sin lugar a dudas, la localidad que de forma más intensa ha experimentado la invasión de las actividades urbanas sobre su suelo; si la industria es notable, lo son en mayor medida los usos residenciales, en un proceso iniciado mediante viviendas secundarias aisladas que posteriormente se van convirtiendo en principales, a continuación se lleva acabo la edificación de promociones de grupos de adosados, para acabar en la actualidad con la construcción de inmuebles colectivos; este proceso de desarrollo residencial trae como consecuencia un crecimiento en las estadísticas poblacionales y un rejuvenecimiento demográfico.

De igual forma, existe un periurbano dentro del amplio municipio de Zamora, se tratan de sectores localizados junto a las vías de comunicación, como el barrio de Villagodio o el polígono industrial de los Llanos. Si bien, el crecimiento inmobiliario de la capital no se produce actualmente en esos lugares periféricos, en realidad se está produciendo la rehabilitación e incluso la sustitución de edificios del centro histórico por una parte, y por otra, con la desaparición de instalaciones industriales y de almacenaje cercanas a las vías del ferrocarril se está dejando espacio libre para la construcción de un Centro Comercial y gran número de altos bloques de viviendas en el área de La Vaguada.

Es decir, volvemos a asistir a lo que sucedió años atrás en la ciudad: mientras se crecía en número de habitantes no se aumentó la superficie urbana, sino que se iban colmatando los espacios vacíos interiores.

Son funciones a las que se destina el suelo que se intentan ordenar mediante diversas figuras de planeamiento, desde el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Zamora como la más compleja, hasta la Delimitación de Suelo Urbano de algunos municipios, como la más sencilla. Volvemos a la necesidad de una planificación conjunta, de una gestión integral, para espacios con características similares y así evitar problemas generados por el fraccionamiento administrativo, no físico, dada la continuidad de usos urbanos del suelo que cada vez se acentúa más en las aglomeraciones urbanas occidentales, sin la necesidad de contar con un gran tamaño, ya que es la ciudad central la que genera e impulsa el desarrollo de actividades tradicionalmente urbanas en el medio rural de su entorno en un proceso de ocupación y cambio.

BIBLIOGRAFÍA

AGENCIA DE MEDIO AMBIENTE: *Agricultura periurbana*. Consejería de Presidencia. Comunidad de Madrid. Madrid 1991.

ALFONSO CAMARERO, L.: "Del éxodo rural y del éxodo urbano, ocaso y renacimiento de los asentamientos rurales en España". *Serie Estudios*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid 1993.

ALONSO TEIXIDOR, L. F., CANDELA PI, C., MANERO MIGUEL, F. y SÁINZ GUERRA, J. L.: *Valladolid en la encrucijada*. Junta de Castilla y León. 1993.

ANDRÉS SARASA, J. L.: "El área periurbana de Murcia. Incidencias demográficas, financieras y espaciales". Universidad de Murcia. Murcia 1987.

ARTHUR ANDERSEN: "Futuras necesidades y localizaciones de polígonos industriales en la Comunidad de Castilla y León". *Informe Final*. 2001. Junta de Castilla y León.

ATLAS DE ESPAÑA II, *El País Aguilar*.

CALDERÓN CALDERON, B.: "La reciente expansión de la ciudad de Zamora" en I *Congreso de Geografía de Castilla la Vieja y León*. Burgos, 1981. Consejo General de Castilla y León.

CANTO FRESNO, C.: *La vertiente meridional de la Sierra de Gredos como un área de recreo y residencia secundaria de la población madrileña*. Universidad Complutense. Madrid. 1981.

CLIMENT LÓPEZ. E.: "Ejes de crecimiento industrial en Aragón". En *Dinámica Litoral-Interior. Actas XV Congreso de Geógrafos Españoles*. Santiago de Compostela, 15-19 septiembre 1997. Universidad de Santiago de Compostela y Asociación de Geógrafos Españoles.

DELIOS ESPAÑA, E.: *La agricultura en espacios periurbanos. El municipio de Alboraya*, Consejería de Agricultura y Pesca de la Generalidad Valenciana, Valencia 1991.

DIARIO DE VALLADOLID EL MUNDO, Suplemento de construcción, mayo de 2000.

DÍEZ NICOLÁS, J. y ALVIRA MARTÍN, F.: *Movimientos de población en áreas periurbanas*" CEOTMA, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid 1985.

REVISTA ERÍA, números 19-20.

ETXEZARRETA, M.: "La agricultura a tiempo parcial en las áreas periurbanas" en "*Jornadas franco-españolas sobre agricultura periurbana"*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1988.

EL NORTE DE CASTILLA (edición de Zamora), 20 de febrero de 2000.

EL NORTE DE CASTILLA, 20 de junio de 2000.

EL NORTE DE CASTILLA, 1 de marzo de 2001.

FONSECA, M. L.: "População e Territorio do país à área metropolitana". *Memórias do Centro de Estudos Geográficos*. Lisboa. 1990.

FUNDACIÓN *LA CAIXA*: *Anuario Social de España 2000*. La Caixa.

GARCÍA ÁLVAREZ, G.: *Estructura sociodemográfica de Valladolid y su entorno*. Ayuntamiento de Valladolid. Valladolid 2000.

GARCÍA FERNÁNDEZ, J.: "Valladolid de la ciudad a la aglomeración". *Ariel Geografía*. Barcelona 2000.

GARCÍA MARTÍNEZ, C.: *"La periferia de la ciudad de Albacete"*. Instituto de Estudios Albacetenses, Diputación de Albacete. Albacete 1990.

GIMÉNEZ i MOLINA, I.: "Geografía Histórica de los cambios de uso del suelo en los municipios de Vilassar de Mar y Premiá de Mar (Maresme)". En *Dinámica Litoral-Interior. Actas XV Congreso de Geógrafos Españoles*. Santiago de Compostela, 15-19 septiembre 1997. Universidad de Santiago de Compostela y Asociación de Geógrafos Españoles.

GÓMEZ OREA, D.: "La agricultura periurbana en Madrid, problemas y oportunidades en relación con la ordenación territorial y el planeamiento urbano" en *Jornadas franco-españolas sobre agricultura periurbana*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1988.

GONZÁLEZ URRUELA, E.: "Consumo de espacio y dominación territorial. El área periurbana de Valladolid". *Ciudad y Territorio*. 65. Págs. 17-36. 1985.

GONZÁLVEZ PÉREZ, V.: "La rurbanización del litoral survalenciano" en *Jornadas de Geografía y Urbanismo*, Salamanca 1986. Junta de Castilla y León.

GREGORIO BALLESTEROS, J.: "La agricultura periurbana madrileña: los huertos metropolitanos en precario" en *Jornadas franco-españolas sobre agricultura periurbana*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1988.

INSTITUTO DE URBANÍSTICA DE LA UNIVERSIDAD DE VALLADOLID: *Avance de las Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y Entorno*, Junta de Castilla y León. Valladolid 1998.

JORDÁ BORRELL, R. M.: *La industria en el desarrollo del Área Metropolitana de Valencia*. Universidad de Valencia. 1986. Valencia.

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN: *Directrices de Ordenación del Territorio*. Junta de Castilla y León. Salamanca 2000.

LOBATO TERREROS, P.: *Promoción del desarrollo rural*. Consejería de Agricultura y Ganadería, Junta de Castilla y León. Salamanca 1998.

MANERO MIGUEL, F. y PASCUAL RUIZ DE VALDEPEÑAS, H.: "Castilla y León ante el cambio industrial: ajustes productivos y estrategias de desarrollo" en *La economía de Castilla y León ante el siglo XXI*. Junta de Castilla y León. Valladolid. 1998.

MANERO MIGUEL, F., ANDRÉS LÓPEZ, G. e MOLINA DE LA TORRE, I.: "Industria y territorio en la región fluvial del Duero. *Guía de los sectores industriales*. Burgos. 2000.

MAURI i MAJÓS, J.: "Los conflictos entre políticas agrarias y urbanas en las áreas de agricultura periurbana" en *Jornadas franco-españolas sobre agricultura periurbana*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid 1988.

MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. y CARAVACA BARROSO, I.: *Procesos de reestructuración industrial en las aglomeraciones metropolitanas españolas*. Dirección General de Política Territorial y Urbanismo. Madrid. 1993.

MOLINERO, F.: "Los espacios rurales. Agricultura y sociedad en el mundo". *Ariel Geografía*. Barcelona 1990.

ORTEGA VALCÁRCEL, J.: "Los límites de la explotación agraria periurbana" en *II Congreso Mundial Vasco*. Vitoria 1987.

PEÑAS SÁNCHEZ, V.: "El eje económico-comercial y tecnológico de la periferia urbana de Vitoria-Gasteiz: un nuevo espacio emergente de desarrollo integral". En *Dinámica Litoral-Interior. Actas XV Congreso de Geógrafos Españoles*. Santiago de Compostela, 15-19 septiembre 1997. Universidad de Santiago de Compostela y Asociación de Geógrafos Españoles.

PERTSIMERIS, P.: "Liverpool: from the city of its port to the city with its port". *Actas XV Congreso de Geógrafos Españoles*. Santiago de Compostela, 15-19 septiembre 1997. Universidad de Santiago de Compostela y Asociación de Geógrafos Españoles.

PRECEDO LEDO, A.: *Ciudad y desarrollo urbano*. 1996. Síntesis. Madrid.

ROSELLO VERGER, V., TEIXIDOR DE OTTO, M. J. y BOIRA MAIQUES, J.: *La comarca de L'Horta*. Consejería de Administración Pública, Generalidad Valenciana. Valencia 1988.

SERRANO MATÍNEZ, J. M.: *Configuración territorial del Área Metropolitana de Murcia a finales del siglo XX*. Universidad de Murcia. Murcia 1996.

VALENZUELA RUBIO, M.: "Los espacios periurbanos" en *IX Coloquio de Geógrafos Españoles*, Murcia 1986.

VERA REBOLLO, J. F.: *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*. Diputación de Alicante. 1987.

DIPUTACIÓN DE ZAMORA

iez FLORIAN DE OCAMPO