

**EL EJE MIRANDA DE EBRO-FUENTES DE OÑORO COMO ESPACIO CENTRAL EN LA ECONOMIA DE CASTILLA Y LEON**

José Luis SANCHEZ HERNANDEZ  
Becario de Investigación del Gobierno Vasco  
Departamento de Geografía  
Universidad de Salamanca

El objetivo de esta comunicación consiste en poner de manifiesto el relevante papel que desempeñan los municipios atravesados por el eje de comunicaciones que enlaza Miranda de Ebro con Fuentes de Oñoro dentro del entramado económico y territorial de Castilla y León. En efecto, los 123 municipios que forman este eje suponen alrededor del 35% de la población regional y más de la mitad de su empleo industrial, de modo que puede afirmarse que estamos ante un espacio que polariza buena parte del potencial socioeconómico de Castilla y León. De cualquier forma, es preciso advertir que esta polarización se debe en su mayor parte al elevado peso específico de unos pocos centros urbanos y semiurbanos: Valladolid, Salamanca, Burgos, Palencia, Miranda de Ebro, Medina del Campo, Briviesca, Venta de Baños, Tordesillas y Ciudad Rodrigo, fundamentalmente. Hay que tener en cuenta, además, que este eje regional forma parte de un gran eje ibérico que se extiende desde la frontera hispano-francesa en Irún hasta la costa portuguesa en Aveiro, desde donde se bifurca hacia Oporto y Lisboa, convirtiéndose así en un canal de comunicaciones fundamental para el enlace de Portugal con el resto de Europa.

Esta comunicación consta de tres partes. En la primera se trata de definir y delimitar el eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro. En la segunda se presentan una serie de indicadores que revelan su importancia dentro de la región, con especial atención al empleo industrial, variable en la que se muestra como espacio funcionalmente central en Castilla y León. La tercera y última parte se centra en el análisis territorial presentando a este eje como arteria vertebradora del espacio regional y como vía esencial para la articulación de Castilla y León con el resto de la Península.

**1.- DELIMITACION DEL EJE MIRANDA DE EBRO-FUENTES DE OÑORO**

Por «eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro» entendemos el conjunto de municipios atravesados por al menos una de las siguientes vías de transporte:

- carretera N-I en su tramo Miranda de Ebro-Burgos
- autopista A-1 en su tramo Miranda de Ebro-Burgos
- carretera N-620 Burgos-Fuentes de Oñoro en toda su longitud
- vía férrea Miranda de Ebro-Venta de Baños-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro:

La relación completa de municipios afectados por estas vías se encuentra en el cuadro 1 del anexo. En dicha relación

se incluye también Palencia, colindante con varios municipios directamente atravesados por la N-620 y la vía férrea y muy vinculada a Valladolid. Así mismo, se han considerado también aquellos municipios que forman parte de las aglomeraciones urbanas encabezadas por Burgos, Valladolid y Salamanca, tal como las define del Anuario del Mercado Español de 1991. Como puede comprobarse, el eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro afecta a cinco de las nueve provincias de la región. Sin embargo, en adelante consideraremos a Zamora como provincia externa al eje debido a la escasísima entidad de los municipios zamoranos atravesados por la N-620.

Una primera aproximación a la importancia de este eje la ofrece la consideración del rango que ocupan sus vías dentro de la red nacional de transporte. Las dos carreteras forman parte de la Red de Interés General del Estado y tienen el rango internacional, puesto que forman parte de la ruta europea E-80 que enlaza Lisboa con Francia. La vía férrea pertenece a la Red Básica de RENFE entre Miranda y Medina, mientras que a partir de Medina está catalogada como Red Complementaria. Por lo tanto, nos encontramos con un corredor que concentra vías de alta y media capacidad cuyo papel fundamental en la articulación del territorio español queda reflejada en su categoría administrativa. Todo ello permite sustentar la hipótesis de que este eje alberga un importante potencial demográfico y productivo, como se demuestra en el siguiente apartado.

## 2.- IMPORTANCIA SOCIOECONOMICA DEL EJE MIRANDA DE EBRO-FUENTES DE OÑORO EN CASTILLA Y LEON.

Las cuatro provincias afectadas por el eje que nos ocupa, -Burgos, Palencia, Valladolid y Salamanca- presentan una estructura económica sensiblemente diferente a la del resto del territorio castellano-leonés. Los datos provinciales de composición sectorial del empleo y el VAB (ver cuadro 2 del anexo) permiten establecer una clasificación inicial en cuatro grupos de provincias dentro de la región.

-provincias industriales: Burgos, Palencia y Valladolid, con un sector secundario que absorbe entre el 25 y el 35% del empleo y genera entre el 30% y el 35% del VAB. Por lo tanto, puede hablarse de una industria con altos niveles de productividad, sobre todo en Palencia y Valladolid, donde la presencia destacada del sector del automóvil eleva la relación VAB/empleo hasta los 4,11 y los 3,81 millones de pesetas respectivamente (ver cuadro 3 del anexo). Dentro de este grupo hay que distinguir la situación de Valladolid como provincia más industrializada de la región, donde además las actividades agrarias tienen un peso muy bajo, lo cual evidencia su mayor nivel de desarrollo. A este respecto, Burgos y Palencia conservan aún ciertas rémoras agrarias, aunque sin superar la media regional, lo cual las sitúa en un nivel levemente inferior al ocupado por Valladolid.

-provincias agrarias: Avila, Segovia, Soria y Zamora. Salvo Soria, todas estas provincias tienen ocupada más de la tercera parte de su empleo en las tareas del campo, a la vez

que se registran bajos niveles de productividad en este sector, plasmadas en sus modestas aportaciones al VAB provincial, que en ningún caso rebasan el 20%. El sector industrial de estas cuatro provincias es extremadamente endeble y tampoco goza de la productividad de las provincias industriales, ya que tanto en Avila como en Soria y Segovia este indicador es inferior a la media regional; solamente Zamora la supera a causa de su importante producción hidroeléctrica.

-provincias terciarizadas: Salamanca es el único caso en la región donde este sector aporta más del 50% del empleo y el VAB provinciales. Tal grado de terciarización se realiza a costa, principalmente, del sector industrial, cuya aportación al empleo está por debajo del 15% y no llega al 20% del VAB, con una productividad ligeramente inferior a la media regional, mientras que la actividad agraria se mueve en porcentajes de empleo y VAB semejantes a dicha media, a medio camino entre las provincias agrarias y las industrializadas. Son los servicios públicos, particularmente la enseñanza y la sanidad (que totalizan el 17% del empleo provincial), los responsables de esta especialización en los servicios que distingue a la economía salmantina.

-León presenta una estructura económica algo particular que resiste un intento inicial de encasillamiento. Su productividad industrial (3,81 millones/empleado) iguala a la de Valladolid, de tal forma que la industria aporta cerca del 30% del VAB con apenas el 20% del empleo. Sin embargo, analizando la composición sectorial de la industria leonesa se hace difícil considerar a esta provincia como industrial, porque tales valores no proceden de actividades específicamente transformadoras, sino que son generadas a partir de la actividad minera y de la producción de energía eléctrica, sobre todo en centrales térmicas: el capítulo «Productos energéticos y agua» absorbe el 8,9% del empleo y el 19% del VAB provinciales; restringiendo la comparación al ámbito industrial las cifras se elevan al 46,5% y al 63,9% respectivamente. Descartada la opción industrial, León se perfila con más claridad como provincia agraria. Además, la agricultura leonesa ostenta el dudoso privilegio de ser la menos productiva de la región, con 0,78 millones/empleado, cuando la media regional alcanza 1,26 millones. Por lo tanto, al margen de las actividades extractivas y energéticas, León es una provincia agraria que debe mejorar mucho sus estructuras productivas en este sector.

Esta clasificación no deja lugar a dudas acerca del carácter diferencial y específico de las provincias del eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro, cuyas economías encierran un fuerte componente industrial, salvo el caso de Salamanca, orientada a los servicios. Por tanto, el grado de evolución de los sistemas productivos de estas provincias es netamente superior al del resto de la región, por lo que no debe sorprender que su aportación al conjunto regional sea ciertamente elevada, como recoge el cuadro 4 del anexo. Este cuadro es suficientemente expresivo y no requiere demasiados comentarios añadidos. Con el 45% de la superficie regional,

estas cuatro provincias absorben más del 53% de la población, el empleo, el valor añadido y las licencias comerciales de la región. Más llamativa resulta su capacidad de polarización de la actividad industrial, sector en el que concentran más del 65% del empleo y el VAB. Esta especialización industrial contrasta con el menor peso de estas provincias en cuanto a la actividad agraria, sobre todo en términos de empleo, lo que corrobora afirmaciones anteriores.

El siguiente paso en este razonamiento consiste en demostrar cómo son los municipios del eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro los responsables de este papel central de las cuatro provincias en Castilla y León. El cuadro 5 del anexo demuestra cómo en las cuatro provincias los municipios del eje realizan aportaciones sustantivas en distintas variables.

-Valladolid es la provincia donde el eje resulta más claramente decisivo, con el 81% de la población, el 93% del empleo industrial y la altísima cifra del 95% de las licencias comerciales. En buena medida, estas abultadas proporciones se deben a la macrocefalia que aqueja a la red urbana vallisoletana.

-Teniendo en cuenta la escasa longitud del eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro en Palencia no deja de resultar interesante el hecho de que aquél concentre la mitad de la población y dos tercios del empleo y las licencias comerciales de la provincia. En este caso no puede hablarse simplemente del peso de la capital, sino que la explicación debe buscarse en la constelación de municipios de cierta importancia (Villamuriel de Cerrato, con la factoría de FASA-Renault, Venta de Baños, Dueñas) que jalonan la N-620 y que están dando lugar a la aparición de un eje en dirección a Valladolid cuya consistencia resalta doblemente si se la considera a la luz del exiguo panorama industrial de la región.

-Al contrario que Palencia, Burgos y Salamanca ven su territorio recorrido de lleno por las vías del eje. No obstante, su importancia en estas provincias difiere en alguna medida. En ninguna de las dos se dan casos de macrocefalia comparables a los de Valladolid, si bien la desarticulación de las redes urbano-comerciales de ambas provincias queda de manifiesto en el cuadro 5.3. puesto que la concentración de licencias es muy superior a la de población, lo que habla de la existencia de muchos núcleos pequeños incapaces de dotarse de un equipamiento comercial mínimo. Sin embargo, los datos de empleo industrial difieren apreciablemente (80% en Burgos y 57% en Salamanca) por dos motivos. Primero, la patente desigualdad entre los volúmenes de empleo industrial entre las aglomeraciones de ambas capitales. Segundo, la presencia de núcleos industriales de cierta entidad en Burgos (Miranda de Ebro, Briviesca), capaces de compensar la ausencia de Aranda de Duero, mientras que, en Salamanca, Ciudad Rodrigo no dispone del potencial suficiente para compensar la no pertenencia de Béjar a este eje.

De cualquier forma, en todas las variables y para todas las provincias el eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro supera

con creces el 50% del total provincial respectivo, alcanzándose valores superiores precisamente en las provincias con mayor peso específico dentro de la Comunidad. Este hecho condiciona en gran medida las cifras que aparecen en el cuadro 6, que resume lo dicho hasta ahora. Con casi el 40% de la población regional, el eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro absorbe algo menos del 54% del empleo industrial regional (contabilizado según los datos de cotización a la Seguridad Social), lo que habla bien a las claras de la configuración de un eje de clara vocación industrial dentro del conjunto castellano-leonés. Tampoco es despreciable su centralidad terciaria, indicador que trasluce la presencia en el eje de las principales ciudades de la región.

Dado que es la industria la actividad que distingue al eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro dentro de Castilla y León, parece interesante abundar un poco más en el tema a través del cuadro 7, que recoge la importancia industrial del eje dentro de la región, detallada por agrupaciones de la CNAE (dos dígitos). En este cuadro se han omitido los grupos 151, 153 y 160 por no implicar actividades específicamente transformadoras.

El cuadro 7 pone de manifiesto las principales diferencias en la estructura industrial entre Castilla y León y el eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro:

-La división 1 (Productos energéticos y Agua) apenas goza de relevancia en el eje, mientras que en la región supone un 11% debido a la aportación de León.

-La división 2 en conjunto tiene un peso similar en la región y en el eje. Pero las agrupaciones referidas a actividades de mayor complejidad técnica, de mayor productividad laboral y de mayor valor añadido, la industria química (CNAE 22) y la primera transformación de metales (CNAE 25) se concentran en el eje en proporciones superiores al 60%.

-La división 3 (Industrias transformadoras de los metales. Mecánica de Precisión) se erige en núcleo funcional de la industria del eje (47% de su empleo fabril), de la mano de la construcción de automóviles (agrup. 36) y de la construcción de maquinaria y material mecánico y eléctrico (CNAE 32, 33 y 34). En todas estas actividades el eje concentra más del 70% del empleo, llegando al 92% en el caso de la construcción de automóviles merced a las factorías de FASA-Renault en Valladolid y Villamuriel de Cerrato.

-Como consecuencia de todo lo anterior, la división 4 y muy especialmente las agrupaciones 41 y 42 (Fabricación de productos alimenticios, bebidas y tabaco), las más fuertes a escala regional, dejan paso en el primer lugar a la división 3. Sin embargo, al igual que en la división 2, las actividades de mayor nivel de complejidad (Fabricación de papel, industrias del caucho y del plástico) están claramente polarizadas en el eje.

-Debe destacarse también el mayor tamaño medio de los

establecimientos del eje, 21,54 empleados/establecimiento frente a los 15,76 de la región, diferencia favorable que se repite en todas las divisiones menos en la 1.

-Todas estas diferencias se tornan más acusadas si se compara la estructura industrial del eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro con la del resto de la región, cuyas cifras de establecimientos y empleo industrial aparecen en las dos columnas de la derecha del cuadro 7. El peso de la provincia de León se hace notar en la importancia que adquiere la división 1. Sin embargo, la división 3 queda sensiblemente reducida y solamente los talleres (CNAE 319) y las factorías de Nissan-Motor Ibérica en Avila y HUF-España en Burgo de Osma (CNAE 36) consiguen acumular un mínimo de empleo en este subsector de la transformación metálica. La división 4 vuelve a ostentar la primacía en términos de empleo y establecimientos, pero en este caso son los productos alimenticios (CNAE 41 y 42) y el trabajo de la madera y el mueble (CNAE 46) los que llevan el peso de esta división, que presenta así una composición muy distinta a la de su homónimo en el eje.

Por lo tanto, puede afirmarse que la industria del eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro es cualitativamente diferente de la de Castilla y León, tanto tomada en conjunto como dividiendo la región entre el eje y el resto de la comunidad. Y es cualitativamente diferente en un sentido positivo, puesto que el eje concentra -y en algunos casos casi monopoliza- las actividades industriales más avanzadas de la región y los establecimientos de mayor tamaño medio. Todo ello responde en buena medida a las exigencias locacionales de este tipo de establecimientos y sectores fabriles. Sus necesidades de abastecimiento y comercialización requieren comunicaciones rápidas con los centros proveedores y con los mercados exteriores, comunicaciones que solamente un corredor de comunicaciones de carácter multimodal como el que nos ocupa puede ofrecer en Castilla y León. Por otra parte, muchas de estas actividades mantienen estrechas relaciones interindustriales (metalurgia y construcción de maquinaria y equipo mecánico, química y fabricación de papel, fabricación de automóviles y de productos de caucho y plástico) que solamente pueden llevarse a cabo con eficiencia en localizaciones próximas con objeto de aprovechar las economías externas o de aglomeración. Además de ello, hay que contar con la presencia de factores locacionales en este corredor viario, como la abundancia de polígonos industriales (Miranda de Ebro, Briviesca, Burgos, Palencia, Valladolid, Venta de Baños, Tordesillas, Castellanos de Moriscos, Salamanca, entre otros), el mercado de consumo y de empleo que supone el millón de habitantes del eje, o la posibilidad de contar con el personal cualificado formado en sus Universidades y de acceder a las innovaciones tecnológicas y organizativas con mayor facilidad gracias a las tendencias naturales de difusión de la información, que privilegian los grandes ejes urbanos y viarios.

Por el contrario, las actividades industriales

consideradas tradicionalmente más ubicuas y menos exigentes desde la óptica locacional (productos alimenticios, industria textil, materiales de construcción, industrias de la madera) tiene un menor peso en la composición sectorial de la industria del eje, puesto que se distribuyen más homogéneamente por el espacio regional. Por lo tanto, hay que efectuar una distinción entre la industria que se localiza en el eje en función de una demanda locacional específica y aquella otra que no requiere de condiciones especiales para su normal desenvolvimiento.

Por lo tanto, la oferta de factores locacionales, la presencia de vías de comunicación de cierta capacidad y la influencia de las economías de aglomeración son los tres elementos que parecen estar en la base del dinamismo industrial del eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro y de la evidente concentración en él de los sectores industriales más exigentes en sus pautas locativas. Ese dinamismo se plasma en el papel esencial que tiene el eje en la articulación interna del territorio regional y en su inserción con los espacios circundantes.

### 3.- EL EJE MIRANDA DE EBRO-FUENTES DE OÑORO EN LA ARTICULACION INTERNA DE CASTILLA Y LEON Y EN SU INSERCIÓN EN LA PENINSULA IBERICA.

#### El eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro en Castilla y León

Desde el punto de vista de la red regional de transporte, el eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro ocupa sin duda una posición privilegiada, por dos razones principales.

La primera es la cantidad y calidad de las vías de transporte que lo configuran. Como se dijo en el apartado 1, la vía férrea entre Miranda de Ebro y Medina del Campo forma parte de la Red Básica de RENFE, al estar incluida en la línea Madrid-Irún, de modo que se encuentra duplicada y electrificada en su integridad. Entre Medina y Fuentes de Oñoro la vía férrea está catalogada dentro de la Red Secundaria, al no gozar de importancia estratégica a nivel nacional, lo cual se refleja en la inferioridad de sus condiciones técnicas, puesto que este tramo consta de vía única sin electrificar. Esta diferencia en la calidad de las vías entre el tramo Miranda-Medina se refleja también en la otra gran arteria del eje, la carretera. Entre Miranda y Burgos, la N-1 no se encuentra desdoblada, pero esta carencia no es tal si se tiene en cuenta la presencia de la autopista A-1 entre Miranda y Burgos, cuyo trazado discurre de forma paralela a la carretera. A partir de Burgos, la N-620 está convertida en autovía hasta Tordesillas, el equivalente de Medina del Campo en la red de carreteras de la región. Entre Tordesillas y Fuentes de Oñoro la N-620 sigue constando de dos carriles únicamente, siendo su conversión en autovía una de las obras de más urgente resolución en la región. Por lo tanto, este corredor concentra una serie de vías de transporte de notoria capacidad, lo cual le otorga unos niveles de accesibilidad muy elevados, sobre todo entre Miranda y

### Tordesillas/Medina del Campo.

En segundo lugar, hay que tener en cuenta que este corredor comunica las tres mayores ciudades de la región (Valladolid, Salamanca y Burgos), tres ciudades medio-pequeñas como Miranda de Ebro, Medina del Campo y Ciudad Rodrigo y algunas localidades menores (Briviesca, Venta de Baños, Tordesillas) que se sitúan en los espacios intermedios entre las capitales y ejercen la función de enlace entre ellas. En este sentido, cabe distinguir en el eje tres grandes sectores en función de la densidad e importancia urbano-industrial de sus centros principales:

-Miranda de Ebro-Venta de Baños: en este sector predominan los núcleos de población de muy pequeño tamaño, configurándose un espacio semidespoblado en el que solamente sobresalen la capital burgalesa y Miranda de Ebro, con Briviesca como centro intermedio de alcance comarcal.

-Venta de Baños-Tordesillas/Medina del Campo: en este sector la potencia industrial de Valladolid se ve complementada con la presencia de una constelación de centros menores de alguna relevancia, entre los que destacan Palencia, Villamuriel de Cerrato (por la factoría de FASA-Renault) y los tres que delimitan el sector. Se forma así un modesto corredor industrial con centro y Valladolid y extensiones tanto hacia Palencia como hacia Tordesillas que hace de este sector el núcleo funcional del eje.

-Tordesillas-Fuentes de Oñoro: no es casual que donde terminan las vías de alta capacidad comience el sector económica y demográficamente más endeble del eje. La relación jerárquica entre demanda y oferta de transporte, donde la primera actúa como guía para la segunda, ha influido decisivamente en la progresiva transformación de las antiguas vías en otras mejor acondicionadas entre Miranda y Tordesillas, mientras que la debilidad de este tercer sector, así como su perifericidad geográfica, no han hecho rentable una inversión en infraestructuras del mismo alcance. Solamente en Salamanca se encuentran volúmenes de empleo industrial destacables, quedando Ciudad Rodrigo muy por detrás. El resultado es un espacio desarticulado y carente de centros de alcance regional que faciliten la prolongación del dinamismo del sector central hacia el Sudoeste.

En suma, la estructura descrita presenta un núcleo central más industrializado flanqueado por dos sectores más débiles. Uno de ellos, el de Burgos, se ha beneficiado de la proximidad al País Vasco para desarrollar un mayor equipamiento industrial, mientras que el tramo salmantino se ha visto perjudicado por la presencia de la frontera.

### El eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro y la inserción de Castilla y León en la Península Ibérica

Todos los análisis que se han efectuado sobre la red de transportes de Castilla y León ponen de manifiesto que su posición central en la Península Ibérica y su extensa superficie hacen de esta región un lugar de paso, un soporte

para las vías que comunican los principales centros urbano-industriales.

Este principio general es plenamente aplicable a las vías que componen el eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro. La N-I comunica Madrid con Irún, mientras que la vía férrea forma parte de la misma línea en buena parte de su recorrido por la región. Solamente la N-620 discurre íntegramente por territorio castellano-leonés. Ahora bien, si se prescinde de denominaciones, la N-620 es la prolongación hacia Portugal de la N-I entre Irún y Burgos, conformando un eje que rompe la estructura radial de la red viaria española para convertirse en arteria fundamental de la comunicación de Portugal con Francia y el resto de Europa. Algo similar ocurre en el terreno ferroviario, donde la línea Medina del Campo-Fuentes de Oñoro prolonga hacia Portugal el eje Irún-Venta de Baños-Medina.

De esta forma, el eje Miranda de Ebro-Medina del Campo se transforma en un tramo de un eje de alcance peninsular. Por un lado, se asegura a Castilla y León una alta accesibilidad respecto al País Vasco, tanto a través de la autopista A-1 (hacia Bilbao, mediante la A-68 Bilbao-Miranda de Ebro) como de la N-I hacia Vitoria y San Sebastián, con el añadido de que en Guipúzcoa la N-I es autovía en casi todo su recorrido y está proyectado su desdoblamiento también en Alava, continuando con la ampliación de capacidad que ha supuesto el desdoblamiento de la N-620 en Castilla y León y la construcción de la autopista A-1. A su vez, Miranda de Ebro, como nudo ferroviario, asegura el enlace de Castilla y León por tren con Bilbao e Irún.

Por otra parte, la accesibilidad a Portugal a través de la N-620 tropieza con el obstáculo del tramo de vía única Tordesillas-Fuentes de Oñoro, más lacerante si cabe tras la construcción de la vía rápida IP-5 que conecta la frontera hispano-lusa en Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso con el litoral portugués en Aveiro; en esta localidad la IP-5 se cruza con la autopista Lisboa-Oporto, asegurándose así una conexión óptima a las principales ciudades lusas desde el interior de Portugal y desde la N-620.

Por lo tanto, las vías que prolongan al eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro hacia Portugal y el País Vasco configuran en conjunto un gran eje peninsular que partiendo de Irún concierne a un buen número de centros y áreas industriales (San Sebastián y su área metropolitana, Vitoria, Burgos, el sub-eje Palencia-Venta de Baños-Valladolid, el litoral portugués en torno a Coimbra-Aveiro) y canaliza las relaciones comerciales de Portugal con Europa. La significatividad de este eje ha sido reconocida por las autoridades de la Comunidad Europea, que lo han incluido entre los itinerarios de interés comunitario, interés que se ha reflejado en la financiación obtenida del FEDER para la mejora de sus vías de transporte.

Hay que añadir también que la peculiar disposición Nordeste-Sudoeste del eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro

hace que sus vías de transporte se crucen con otras de disposición radial o meridiana que apenas tienen otra conexión entre sí que las vías del eje, lo que refuerza la centralidad de éstas. He aquí algunos ejemplos:

- Burgos: cruce entre N-I y N-120 Logroño-Vigo
- Valladolid: cruce entre N-620 y N-122 Zaragoza-Portugal por Alcañices
- Tordesillas: cruce entre N-620 y N-VI
- Salamanca: cruce entre N-620 y N-630 (Ruta de la Plata)
- Miranda de Ebro: enlace ferroviario hacia el Valle del Ebro
- Venta de Baños: enlace ferroviario hacia León y Santander

A la vista del papel esencial que desempeña el eje Irún-Aveiro, del que el sub-eje Miranda de Ebro-Fuentes de Oñoro no es sino un fragmento, como ha quedado claro, diversos autores se han referido al mismo como espacio cuya dinámica es preciso potenciar con el objeto de evitar la progresiva periferyización que padecen las regiones atlánticas europeas en general y las ibéricas en particular, ante el auge que vienen experimentando las regiones del Mediterráneo Occidental desde principios de la década de los ochenta. Los estudiosos que han analizado la ordenación del territorio peninsular en términos de ejes de desarrollo se refieren reiteradamente a este eje como contrapeso imprescindible para corregir el desplazamiento del centro de gravedad peninsular hacia el triángulo Madrid-Valencia-Barcelona.

"El gran desierto de infraestructuras viarias al Oeste español sólo parece vaya a ser aliviado por un corredor de tráfico, de personas ahora y de mercancías cada vez más: el «corredor de los portugueses», que se apoya en la N-1 hasta Burgos y en la N-620 hacia Valladolid y Salamanca, penetrando en la región de Centro interior, una de las áreas portuguesas de perspectivas prometedoras. Este corredor tiene un evidente interés comunitario ya reflejado en su financiación" (SAENZ DE BURUAGA, Gonzalo: "Ordenación del territorio ibérico ante los ejes de desarrollo europeos". Actas del II Congreso de Economía Regional de Castilla y León. Junta de Castilla y León. Valladolid, p.66).

"Con un carácter más puntual, puesto que se apoyan en los espacios urbanos y tampoco tienen la continuidad del eje mediterráneo, aparecen una serie de ejes interiores entre los que, para la organización espacial española parece oportuno destacar por sus cifras poblacionales los del Ebro y Guadalquivir, el que enlaza Francia con Portugal por Vitoria, Burgos, Valladolid, Salamanca; el que, perpendicular a éste, lleva desde Asturias-Galicia a Madrid por León y Valladolid, o el que lleva siguiendo la autopista desde La Coruña a Vigo [...] Estos ejes tiene un comportamiento desigual en cuanto a valores de crecimiento pero constituyen la base para articular el territorio evitando la bipolarización entre el eje mediterráneo y la capitalidad madrileña" (CALVO PALACIOS, J.L. y PUEYO CAMPOS, A. Papeles de Economía Española nº51, 1992, p.120).

CUADRO 1: MUNICIPIOS ATRAVESADOS POR LAS VÍAS DE TRANSPORTE DEL EJE MIRANDA-DE EBRO-FUENTES DE OÑORO

<p>BURGOS</p> <p>ALCOCERO DE MOLA</p> <p>AMEYUGO</p> <p>ATAPUERCA</p> <p>BALBASES, LOS</p> <p>BARRIOS DE COLINA</p> <p>BERZOSA DE BUREBA</p> <p>BRIVIESCA</p> <p>BUGEDO</p> <p>BUNIEL</p> <p>BURGOS</p> <p>CABIA</p> <p>CARDENALJO*</p> <p>CARDENAJIMENO</p> <p>CASTIL DE PEONES</p> <p>CELADA DEL CAMINO</p> <p>CUBO DE BUREBA</p> <p>ENCIO</p> <p>ESTEPAR</p> <p>FRESNÓ DE RODILLA</p> <p>FUENTEBUREBA</p> <p>GRISALENA</p> <p>MIRANDA DE EBRO</p> <p>MIRAVECHE</p> <p>MONASTERIO DE ROBILLA</p> <p>ORBANEJA-RIOFICO</p> <p>PANCORVO</p> <p>PRADANOS DE BUREBA</p> <p>PUEBLA DE ARGANZÓN, LA</p> <p>QUINTANAPALLA</p> <p>QUINTANAVIDES</p> <p>REVILLA-VALLEGERA</p> <p>RUBENA</p> <p>SAN MAMES DE BURGOS</p> <p>SANTA MARIA DEL INVIERNO</p> <p>SANTA MARIA RIBARREDONDA</p> <p>SANTA OLALLA DE BUREBA</p> <p>TREVIÑO</p> <p>VILLAESCUSA LA SOMBRIA</p> <p>VILLAGONZALO-PEDERNALES</p> <p>VILLALBILLA DE BURGOS</p> <p>VILLALDEMIRO</p> <p>VILLANUEVA DE TEBA</p> <p>VILLAQUIRAN DE LOS INFANTES</p> <p>VILLAVEVERDE MOGINA</p> <p>VILLAZOPEQUE</p> <p>ZUNEDA</p>	<p>BALENCIA</p> <p>CORDOVILLA LA REAL</p> <p>DUEÑAS</p> <p>HERRERA DE VALDECANAS</p> <p>MAGAZ</p> <p>BALENCIA**</p> <p>PALENZUELA</p> <p>QUINTANA DEL PUENTE</p> <p>TORQUEMADA</p> <p>VENTA DE BANOS</p> <p>VILLAMEDIANA</p> <p>VILLAMURTEL DE CERRATO</p> <p>VILLODRIGO</p> <p>VALLADOLID</p> <p>ALAEJOS</p> <p>ARROYO</p> <p>BRABOJOS DE MEDINA</p> <p>CABEZON</p> <p>CAMPILLO, EL</p> <p>CARPIO</p> <p>CIGALES</p> <p>CISTIERNIGA, LA*</p> <p>CORCOS</p> <p>CUBILLAS DE SANTA MARTA</p> <p>FRESNO EL VIEJO</p> <p>GERIA</p> <p>LAGUNA DE DUERO</p> <p>MATAPOZUELOS</p> <p>MEDINA DEL CAMPO</p> <p>NAVA DEL REY</p> <p>POLLOS</p> <p>POZALDEZ</p> <p>RENFEDO*</p> <p>SANTOVENTA DE PISUEGA</p> <p>SIETE IGLESIAS DE TRABANCOS</p> <p>SIMANCAS</p> <p>TORDESTILLAS</p> <p>TOPPETILLA DE LA ORDEN</p> <p>TRIGUEROS DEL VALLE</p> <p>VALDESTILLAS</p> <p>VALLADOLID</p> <p>VIANA DE CIGA</p> <p>ZARATAN*</p> <p>ZAMORA</p> <p>CANTZAL</p> <p>CASTRILLO DE GUARENA</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## SALAMANCA

ALDEHUELA DE LA BOVEDA	GOMECELLO
BARBADILLO	MARTIN DE YELTES
CABEZABELLOSA DE LA CALZADA	ORBADA, LA
CABRERIZOS	PAJARES DE LA LAGUNA
CANILLAS DE ABAJO	PARADA DE RUBIALES
CANTALÁPIEDRA	PEDROSILLO EL RALO
CANTALPINO	PEDROSO DE LA ARMUNA, EL
CARBAJOSA DE LA SAGRADA*	PITIEGUA
CARPIO DE AZABA	ROBLIZA DE COJOS
CARRASCAL DE BARREGAS	SÆLICES EL CHICO
CASTELLANOS DE MORISCOS	SALAMANCA
CIUDAD RODRIGO	SANCTI-SPIRITUS
DOÑINOS DE SALAMANCA	SANTA MARTA DE TORMES*
ESPEJA	VILLAFLORES
FUENTE DE SAN ESTEBAN, LA	VILLAMAYOR*
FUENTES DE OÑORO	VILLARES DE LA REINA, LOS
GARCIRREY	VILLAVERDE DE GUARENA

FUENTE: Elaboración propia a partir de mapas 1:200.000 del I.G.N.

## NOTAS:

- \* municipios no atravesados por vías del eje pero pertenecientes a aglomeraciones urbanas según el A.M.E. de BANESTO
- \*\* municipios incluidos por criterio de proximidad

CUADRO 2.1: DISTRIBUCION SECTORIAL DEL EMPLEO EN CASTILLA Y LEON, 1987

	PRIMARIO	SECUNDARIO	CONSTRUCC.	TERCIARIO	TOTAL
AVILA	35,35	9,08	12,55	43,02	100,00
BURGOS	18,93	27,33	7,72	46,02	100,00
LEON	32,03	19,20	7,58	41,19	100,00
PALENGIA	20,52	24,55	7,58	47,35	100,00
SALAMANCA	23,79	14,14	10,85	51,23	100,00
SEGOVIA	30,43	16,26	8,40	44,91	100,00
SORIA	26,81	17,44	8,05	47,70	100,00
VALLADOLID	11,74	29,40	8,67	50,19	100,00
ZAMORA	37,79	9,80	8,32	44,08	100,00
CASTILLA Y LEON	24,87	20,24	8,71	46,18	100,00

FUENTE: BANCO BILBAO-VIZCAYA: "Renta Nacional de España y su Distribución Provincial, 1987".

CUADRO 2.2: DISTRIBUCION SECTORIAL DEL VAB EN CASTILLA Y LEON, 1987

	PRIMARIO	SECUNDARIO	CONSTRUCC.	TERCIARIO	TOTAL
AVILA	15,28	11,74	13,09	59,89	100,00
BURGOS	12,20	30,90	6,16	50,73	100,00
LEON	10,20	29,80	7,79	52,21	100,00
PALENCIA	13,33	32,85	9,05	44,78	100,00
SALAMANCA	12,60	19,49	9,58	58,34	100,00
SEGOVIA	17,03	17,73	12,47	52,76	100,00
SORIA	17,28	17,34	8,15	57,23	100,00
VALLADOLID	7,38	36,41	5,89	50,32	100,00
ZAMORA	18,95	16,48	8,70	55,87	100,00
CASTILLA Y LEON	12,00	27,28	8,09	52,63	100,00

FUENTE: BANCO BILBAO-VIZCAYA: "Renta Nacional de España y su Distribución Provincial, 1987".

CUADRO 3: PRODUCTIVIDAD DEL EMPLEO EN CASTILLA Y LEON  
(VAB en millones de pesetas/empleado)

	PRIMARIO	INDUSTRIA	CONSTRUCC.	SERVICIOS	TOTAL
AVILA	0,90	2,70	2,18	2,90	2,09
BURGOS	1,80	3,15	2,23	3,08	2,79
LEON	0,78	3,81	2,53	3,12	2,46
PALENCIA	1,99	4,11	3,66	2,90	3,07
SALAMANCA	1,33	3,46	2,22	2,86	2,51
SEGOVIA	1,33	2,60	3,54	2,80	2,38
SORIA	1,57	2,43	2,47	2,93	2,44
VALLADOLID	1,94	3,81	2,09	3,09	3,08
ZAMORA	1,09	3,65	2,27	2,75	2,17
CASTILLA Y LEON	1,26	3,53	2,43	2,98	2,62

FUENTE: Elaboración propia a partir de Banco Bilbao-Vizcaya, 1987

CUADRO 4:  
IMPORTANCIA SOCIOECONOMICA DE LAS PROVINCIAS DEL EJE MEDINA DEL CAMPO-  
FUENTES DE OÑORO EN CASTILLA Y LEON

	PROVINCIAS	REGION	EJE/REGION
SUPERFICIE	42882,00	94193,00	45,53
POBLACION	1.415.054	2.556.316	55,36
EMPLEO	445.487	834.709	53,37
VAB	1.272.700	2.183.709	58,28
LICENCIAS COM.	26.329	49.212	53,50
EMPLEO INDUSTRIAL	108.667	168.936	64,32
VAB INDUSTRIAL	391.024	595.764	65,63
EMPLEO AGRARIO	79.593	207.621	38,34
VAB AGRARIO	135.577	261.974	51,75
EMPLEO TERCIARIO	217.979	385.439	56,55
VAB TERCIARIO	654.263	1.149.328	56,93

FUENTE: Elaboración propia a partir de:  
-INE, 1991, BBV-1987, BANESTO, 1991.

CUADRO 5.1:  
 IMPORTANCIA DEMOGRAFICA DEL EJE ME-FO EN BURGOS, PALENCIA,  
 VALLADOLID Y SALAMANCA, 1991

	EJE	PROVINCIA	EJE PROV.
BURGOS	222.676	355.138	62,14%
PALENCIA	99.598	183.983	54,13%
VALLADOLID	410.222	505.309	81,18%
SALAMANCA	226.295	370.624	61,06%

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos del INE.

CUADRO 5.2:  
 IMPORTANCIA INDUSTRIAL DEL EJE ME-FO EN BURGOS, PALENCIA,  
 VALLADOLID Y SALAMANCA, 1989

	EJE	PROVINCIA	EJE PROV.
BURGOS	21.505	26.832	80,15%
PALENCIA	5.748	8.975	64,04%
VALLADOLID	34.333	36.886	93,08%
SALAMANCA	6.167	10.805	57,08%

FUENTE: Elaboración propia a partir de Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1989.

CUADRO 5.3:  
 IMPORTANCIA COMERCIAL DEL EJE ME-FO EN BURGOS, PALENCIA,  
 VALLADOLID Y SALAMANCA, 1989

	EJE	PROVINCIA	EJE PROV.
BURGOS	5.034	6.003	83,86%
PALENCIA	2.583	4.037	63,98%
VALLADOLID	8.871	9.293	95,46%
SALAMANCA	4.944	6.996	70,67%

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos de BANESTO, 1991.

CUADRO 6:  
 SIGNIFICADO DEL EJE ME-FO EN CASTILLA Y LEON

	EJE ME-FO	CASTILLA-L	EJE/C-L
POBLACION (1991)	956.971	2.556.316	37,43%
EMPLEO INDUSTRIAL (1989)	67.754	125.650	53,92%
LICENCIAS COM. (1989)	21.442	49.212	43,55%

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, del I.N.E. y de BANESTO

=====

CUADRO 7:  
 IMPORTANCIA INDUSTRIAL DEL EJE MIRANDA DE EBRO-FUENTES DE OÑORO  
 EN CASTILLA Y LEON, POR AGRUPACIONES DE LA CNAE (1989)

AGRUPACIONES DE LA CNAE	CASTILLA Y LEON		EJE M.E.-F.O.		EJE/REGION		C-L SIN EJE	
	ESTABL.	EMPLEO	ESTABL.	EMPLEO	ESTABL.	EMPLEO	ESTABL.	EMPLEO
11	160	12.957	2	175	1,25	1,35	158	12.782
12	6	156	1	37	16,67	23,72	5	119
13	2	3	0	0	0,00	0,00	2	3
14	2	335	0	0	0,00	0,00	2	335
15	30	424	19	229	63,33	54,01	11	195
16	0	0	0	0			0	0
TOTAL 1	200	13.875	22	441	11,00	3,18	178	13.434
% 1 S/TOTAL	2,51	11,04	0,70	0,65			3,69	23,20
21	20	621	7	211	35,00	33,98	13	410
22	57	2.205	23	1.510	40,35	68,48	34	695
23	138	1.328	36	288	26,09	21,69	102	1.040
24	463	7.295	165	3.223	35,64	44,18	298	4.072
25	455	5.550	268	3.404	58,90	61,33	187	2.146
TOTAL 2	1.133	16.999	499	8.636	44,04	50,80	634	8.363
% 2 S/TOTAL	14,21	13,53	15,87	12,75			13,14	14,44
31	1.891	14.399	814	9.322	43,05	64,74	1.077	5.077
32	184	2.127	102	1.731	55,43	81,38	82	396
33	6	49	3	35	50,00	71,43	3	14
34	360	3.264	166	2.291	46,11	70,19	194	973
35	34	250	18	73	52,94	29,20	16	177
36	109	19.891	33	18.343	30,28	92,22	76	1.548
37	0	0	0	0			0	0
38	11	170	4	95	36,36	55,88	7	75
39	43	346	26	148	60,47	42,77	17	198
TOTAL 3	2.638	40.496	1.166	32.038	44,20	79,11	1.472	8.458
% 3 S/TOTAL	33,09	32,23	37,07	47,29			30,50	14,61
41	1.135	14.773	311	5.526	27,40	37,41	824	9.247
42	518	10.602	191	5.664	36,87	53,42	327	4.938
43	205	4.193	56	1.999	27,32	47,67	149	2.194
44	87	744	48	543	55,17	72,98	39	201
45	320	3.821	169	1.672	52,81	43,76	151	2.149
46	1.241	9.258	409	3.244	32,96	35,04	832	6.014
47	355	4.923	199	3.738	56,06	75,93	156	1.185
48	84	5.439	41	3.802	48,81	69,90	43	1.637
49	55	527	34	451	61,82	85,58	21	76
TOTAL 4	4.000	54.280	1.458	26.639	36,45	49,08	2.542	27.641
% 4 S/TOTAL	50,18	43,20	46,36	39,32			52,67	47,74
TOTAL	7.971	125.650	3.145	67.754	39,46	53,92	4.826	57.896

=====

FUENTE: Elaboración propia a partir de Ministerio de Trabajo y S.S., 1989

NOTA: La agrupación 15 solamente incluye el grupo 152