

## **LOCALIZACION DE LAS ACTIVIDADES INDUSTRIAL Y COMERCIAL EN LAS CIUDADES. UNA APLICACION A LA CIUDAD DE VALLADOLID.**

Elena FERNANDEZ ALONSO.

Departamento de Economía Aplicada.

Universidad de Valladolid.

### **1. INTRODUCCION.**

Las decisiones de localización de las actividades industrial y comercial contribuyen a la organización del espacio urbano y definen junto con las decisiones de localización de sus habitantes, una determinada estructura en la ciudad.

Si en el pasado, la localización de las actividades económicas en el centro de la ciudad era indispensable, al predominar los contactos cara a cara, en la actualidad con la introducción de nuevas tecnologías y telecomunicaciones, esta localización central no resulta ya ineludible. A pesar de ello, el sector servicios sigue concentrándose en los centros de las ciudades influido por la imagen de prestigio que aún conservan los mismos, si bien se observa como la industria busca nuevas localizaciones alejadas de los centros urbanos.

En este trabajo, tras una descripción sobre la forma en que los modelos teóricos han explicado la localización de las actividades industrial y terciaria en las ciudades, analizaremos cómo el sector comercial se localiza en la ciudad de Valladolid.

## 2. LOCALIZACIONES INTRAURBANAS. APROXIMACIONES TEORICAS.

En las ciudades, se observa una especialización del suelo en zonas diferenciadas por las características demográficas, sociales y económicas de las personas que en ellas viven, y por las actividades predominantes en ellas. La observación de coincidencias en la distribución de las distintas áreas de usos del suelo de acuerdo a una serie de factores (entre otros destacan la accesibilidad y el precio del suelo), han conducido a la elaboración de diversas teorías o modelos explicativos.

La mayor parte de estos modelos económicos de estructura urbana adoptan algunos supuestos de la teoría económica neoclásica, y de acuerdo con ella da explicaciones de la ciudad, en la cual ésta nace de la preferencia por los lugares centrales privilegiados, lo cual genera una competencia entre los diferentes agentes económicos de la ciudad competencia que determina los precios del suelo urbano y los usos del mismo. (AYDALOT, 1985). Por tanto, los patrones de utilización del suelo en las áreas urbanas son siempre resultado de decisiones individuales. Meyer, Kain y Wohl escriben:

*"...la configuración espacial de una ciudad en una sociedad de libre empresa es resultado colectivo de un gran número de decisiones independientes de localización y de elección de transporte por las empresas y las economías domésticas. Estas decisiones se toman en un contexto de, y son influidas por, circunstancias económicas, sociológicas y técnicas que generalmente están fuera del control inmediato de los que toman dichas decisiones. También están condicionadas y, en cierta medida, dirigidas por la política pública -regulaciones de zonificación, códigos de construcción, políticas de transportes, etcétera".*  
(MEYER, KAIN Y WOHL, 1965).

También Chapin en el libro "Urban growth dynamics" presenta el problema de forma similar:

*"Podemos ver el modelo espacial de desarrollo de una ciudad en cualquier momento como el resultado de una infinidad de decisiones y de acciones de agentes aislados y de grupos (familias, instituciones, empresas, gobierno). Estas actitudes*

*surgen de un sistema de valores individuales y colectivos profundamente enraizados, que se concretizan en comportamientos específicos. La base de estos comportamientos puede encontrarse en la maximización de los beneficios, del instinto vital y de los valores culturales. (CHAPIN).*

El antecedente de los modelos económicos de la estructura urbana es el modelo de utilización del suelo de Von Thünen, en el cual a partir de ciertos postulados sobre el comportamiento económico y la naturaleza del espacio, se derivan nociones sobre la distribución espacial de la actividad económica.<sup>1</sup> El enfoque de Von Thünen se ha podido adaptar fácilmente para explicar y predecir la evolución de los modelos de densidad y formas urbanos: el Distrito Central de Negocios, o centro de la ciudad, ocupa el papel de la ciudad aislada de Von Thünen, y la tierra que lo rodea se usa para fines residenciales y otros no agrícolas. Este Distrito Central de Negocios es el punto de mayor accesibilidad para todos los lugares de la ciudad, y los productores localizados en él gozan de bajos costes de transporte. La competencia por el suelo en, o cerca de, el centro de la ciudad tiene como resultado que aquellos con altos costes de transporte o necesidades relativamente pequeñas de suelo se localicen en el centro de la ciudad o cerca de él. Por tanto, se trata de un modelo de equilibrio general donde el mercado es el mecanismo de asignación de un factor escaso, el suelo, entre usos alternativos: la empresa o actividad que más valora un sitio particular y que está dispuesta a pagar la renta mayor obtiene el uso del suelo.

A partir de esta construcción inicial del Von Thünen, William Alonso, Richard Muth, Wingo, construyen un modelo de equilibrio general, que Alonso (1964) y Muth (1969), aplican sobre todo a usos residenciales. La idea básica es que los usos del suelo reflejan valores distintos y su precio es el resultado de la mayor o menor accesibilidad, por tanto, los valores más altos se registran en las localizaciones más centrales. Cada autor ve el proceso de selección de localización como un proceso de maximización de la utilidad condicionado por la renta.

Más recientemente, se ha desarrollado la denominada Nueva Economía Urbana (Mills, Beckmann, Solow, Goldstein, Moses). El objetivo general de los modelos de esta corriente es definir las condiciones y formas de un equilibrio general de la localización urbana de los agentes, teniendo en cuenta el coste del terreno, coste de transporte, la distancia al centro de la ciudad. Los autores de la Nueva Economía Urbana parten de un

modelo muy simple, al que van introduciendo complicaciones sucesivas, variables..., que permitan explicar la estructura de las ciudades en las situaciones más diversas.<sup>2</sup>

Otros estudios parten de un modelo de equilibrio parcial, en el cual cada agente económico tiene una localización óptima diferente: la empresa, por ejemplo, busca su localización óptima, considerando los costes y beneficios de las transacciones que realiza y las economías domésticas intentan maximizar sus funciones de utilidad, considerando factores asociados con la calidad del entorno. Estos modelos, a diferencia del modelo de Von Thünen, no parten del supuesto de existencia de un centro dotado con todas las ventajas, donde aspiran a localizarse todos los agentes<sup>3</sup>

### 3.EVOLUCION DE LA ESTRUCTURA URBANA. MOVILIDAD DE ACTIVIDADES.

La estructura urbana no puede considerarse como algo estático, el espacio urbano se transforma continuamente debido a los movimientos de las actividades que se producen en la ciudad. Por esta razón, si bien en algunos países como Francia se sigue admitiendo de forma general un esquema de localización radiocéntrica ordenada con relación al centro<sup>4</sup>, este esquema de localización no responde a la situación real de muchas ciudades en la actualidad.

Esta movilidad de actividades, se produce como resultado de dos grupos de fuerza:

El primer grupo son las **fuerzas de carácter centrífugo** que impulsan a ciertas funciones a salir del centro de la ciudad, trasladándolas a la periferia. Alguna de las causas que motivan el rechazo del centro son: los altos precios del suelo y de los alquileres de los locales, los elevados impuestos, la fuerte congestión del tráfico, la dificultad de obtener espacio para una posible ampliación de la empresa o negocio, las quejas de los residentes sobre actividades industriales molestas, la existencia de prohibiciones y trabas legales impuestas por las normas y ordenanzas urbanísticas, la pérdida de categoría social de muchas áreas residenciales del interior.

Un segundo grupo de fuerzas, son las **fuerzas de carácter centrípetro**, que

retienen a las funciones en el centro o las atraen hacia él. Entre estas fuerzas destacan la posición central para el espacio urbano y su área de influencia, el "magnetismo funcional", es decir, la conveniencia para algunas actividades de localizarse cerca unas de otras, el "prestigio funcional" de ciertas calles especializadas en actividades concretas y el deseo de algunas personas de vivir en el centro (ZARATE, 1986).

En los últimos años, predominan los movimientos de actividad de carácter centrífugo, con una dispersión de las actividades urbanas hacia la periferia, lo que está produciendo una caída del peso de los viejos centros urbanos. Esta tendencia se observa tanto en la localización de residencias, como en la localización de actividades. En muchas ciudades las áreas residenciales de mayor prestigio social y calidad están desplazándose hacia las zonas periféricas mejor situadas. Respecto a las actividades económicas, este movimiento hacia la periferia se produce principalmente en las actividades industriales, si bien afecta también a algunas actividades terciarias; es el caso, por ejemplo, de las nuevas formas comerciales que requieren gran superficie y de los centros de investigación que se desplazan hacia la periferia, situándose próximos a las industrias y las universidades.

Sin embargo, el centro sigue concentrando la mayor parte de las actividades terciarias, es el caso de las actividades de contacto, sucursales de venta, actividades bancarias y financieras, los servicios avanzados a las empresas y las funciones directivas de éstas.

#### **4. TENDENCIAS ACTUALES DE LA LOCALIZACION DE LA INDUSTRIA EN LA CIUDAD.**

La actividad industrial representa uno de los principales elementos de evolución de la ciudad constituyéndose en uno de los factores de crecimiento del espacio urbano, así como del cambio de la estructura interna de la ciudad. De manera general puede decirse que industrialización y urbanización son dos procesos íntimamente dependientes.

En la actualidad, se constata en muchas ciudades una desindustrialización generalizada de las áreas centrales producida como consecuencia de la aparición de problemas en el centro de las ciudades: congestión de tráfico, escasez de suelo, impuestos

elevados, contaminación... Se ha intentado explicar estos traslados de industrias hacia la periferia en función de las necesidades de suelo y las necesidades de localización, así como por los factores de expulsión y atracción que los centros urbanos ejercen sobre la actividad industrial. Kain cita que muchas actividades modernas necesitan de algunas facilidades que se ofrezcan en lugares espaciosos, por ello seleccionan lugares suburbanos, donde hay suelo disponible y el coste del mismo no es alto. Otros factores que se señalan son la existencia de mano de obra, el deseo de evitar altos impuestos... La desconcentración industrial se ve facilitada además con la incorporación de nuevas tecnologías, la mejora de la infraestructura y de los medios de transporte, así como la generalización de los servicios a las empresas, que hace viable las localizaciones en lugares alejados de los grandes centros urbanos.

Se observa por tanto que las decisiones de localización de la industria son complejas, muchas de las cuales no responden a las rigideces de los modelos teóricos. Weber señalaba que la implantación óptima de una determinada empresa venía determinada por la minimización de los costes de transporte, y que otros elementos tales como la proximidad del mercado y su influencia sobre el tamaño de la empresa, así como la incidencia de los costes de mano de obra, tienen un peso indudable en la estructura de costes, pero no son determinantes. Walter Isard utiliza las fuentes de procedencia de materias primas, como criterio básico de localización, Loewenstein señala la importancia de las líneas de transporte al igual que lo hace Burgess. Hamilton señala los costes de suelo, mano de obra y transporte. <sup>5</sup>

Se puede admitir, por tanto que la empresa busca minimizar los costes de transporte, pero la elección del emplazamiento óptimo en el interior de la ciudad, depende también de otras variables como la cantidad de suelo libre, la densidad de población, el grado de destreza de la fuerza de trabajo, la accesibilidad del transporte de factores, disponibilidad de economías de aglomeración, los impuestos...<sup>6</sup>.

## **5. LA LOCALIZACION DEL SECTOR TERCIARIO**

Siendo patente la descentralización de la actividad industrial, en este epígrafe vamos a analizar si el sector terciario también sigue esta tendencia, y para ello nos vamos a centrar en dos subsectores: el comercio y los servicios de oficina.

### **La localización del comercio.**

El comercio mayorista y minorista, sobre todo éste último, es una actividad urbana indispensable y de presencia generalizada en toda ciudad. Al igual que otras actividades económicas, el comercio en la ciudad muestra una determinada distribución espacial, con unas pautas de localización concretas, las cuales en general están directamente relacionadas con su especialización, la distribución residencial, las características demográficas, los medios de transporte existentes, el nivel de renta de sus habitantes, y con la evolución y particularidades del tejido urbano.

Se trata de una actividad que provoca importantes modificaciones en el paisaje urbano, ya que en general tiene una mayor movilidad espacial que la industria. Resulta, pues, esencial el estudio del comercio, a la hora de analizar los centros urbanos y la creciente terciarización que se está produciendo de los mismos, con los problemas que ello conlleva: revalorización del suelo, rehabilitación de antiguos inmuebles que es aprovechada para la instalación de nuevos locales comerciales, necesidad de modificar el equipamiento urbano, creación de calles peatonales, problemas de organización, tráfico y espacio...

¿Cuáles son los **factores de localización del comercio**? En general, todas las teorías que intentan explicar la localización del comercio destacan la importancia de la accesibilidad y la competencia en la localización. Así, Brian Berry (1963) elaboró un modelo de distribución espacial de los usos comerciales donde destaca la importancia de la población urbana y de las rentas. Garner (1966) señala que los usos del suelo comercial se disponen en zonas concéntricas en torno a un punto central que es el de mayor accesibilidad y mayor valor económico. Davis (1972) hace una modificación del modelo de Garner, incorporando la posible existencia de puntos secundarios, junto a este punto central. Yves Fréville explica la localización de los comercios en función de la densidad de la población, la cual señala decrece con la distancia al centro.<sup>7</sup>

En la actualidad, si bien sigue existiendo una tendencia a la concentración del comercio, sobre todo en el caso del comercio especializado (el comercio cotidiano suele localizarse de forma generalizada por toda la ciudad), ha habido un auge de nuevas formas comerciales que requieren una amplia superficie y que mantienen unas pautas

descentralizadoras, como es el caso de los autoservicios e hipermercados. Esto ha sido posible gracias a una serie de avances tecnológicos que permite la acumulación de productos, así como la generalización en el uso del automóvil.<sup>8</sup>

### **Localización de las actividades de servicios.**

Los servicios de oficina, en general, se siguen localizando en el centro de la ciudad, sobre todo es patente en el caso de los servicios a las empresas y las funciones directivas de las mismas. Estas empresas tienden a localizarse en lugares simbólicos y de prestigio de la ciudad, como garantía de solidez. Es necesario además que tengan gran accesibilidad a los centros de innovación tecnológica y al mercado de mano de obra altamente cualificado, lo cual se ve favorecido por su ubicación central. La mayoría de estas empresas de servicios tienen, en comparación un nivel muy bajo de capital social, y una plantilla reducida y altamente cualificada, con una estructura flexible y poca diferenciación orgánica y funcional. Este hecho facilita su ubicación en pequeños locales y despachos del centro de la ciudad, combatiendo así la repercusión en el negocio del elevado precio del suelo.

Esta concentración espacial del terciario avanzado tiene importantes consecuencias en la estructura urbana al incrementar los desequilibrios territoriales entre centro y periferia, al producir una fragmentación funcional del espacio: espacio de servicios, de industria, de comercio, residencial. Provoca además importantes diseconomías en el centro de las ciudades: la sobrevaloración del suelo de las zonas céntricas, la saturación de la circulación y el incremento de los costes sociales al aumentar el tiempo perdido, la contaminación del aire y el nivel de ruido, el incremento de los costes del transporte público, la fragmentación de la ciudad y su división en centro y periferia (PASCUAL I ESTEVE, 1990).

## **6. LOCALIZACION DEL COMERCIO EN VALLADOLID.**

De una forma breve, vamos a analizar cuales son las tendencias principales de localización de la actividad comercial en Valladolid, utilizando para ello los datos que aparecen en el estudio "El comercio minorista en Castilla y León. Valladolid", realizado



por la Junta de Castilla y León y la empresa MERCASA en 1986.

### Análisis cuantitativo de la oferta comercial.

El número total de establecimientos que aparecen en el Censo de Establecimientos de 1986 en Valladolid es 4.684.

Se observa que existe un gran número de comercios dedicados a la alimentación, con una participación del 43,1 por ciento en el número total de establecimientos. Este sector del comercio es además el que da ocupación a un mayor porcentaje de empleados con un 32,2 por ciento de los mismos. Le sigue en importancia el sector de confección y calzado con un 18,4 por ciento sobre el total de establecimientos y un 19,87 por cientos del total de empleados del sector comercio de Valladolid.

CUADRO 1. DISTRIBUCION SECTORIAL DE LA OFERTA COMERCIAL.

Sector de actividad	Nº Establec.	% s. total	Nº emple	% s. total
Alimentación	2019	43,1%	2868	32,2%
Confección/textil y calzado	862	18,4%	1769	19,9%
Droguería/perfumería y farmacia	332	7,1%	514	5,8%
Equipamiento del hogar	598	12,8%	1192	13,4%
Vehículos y accesorios	99	2,1%	224	2,5%
Carburantes y lubricantes	8	0,2%	43	0,5%
Otros comercios	700	14,9%	1272	14,3%
Combustible	15	0,3%	33	0,4%
Muebles de oficina	15	0,3%	43	0,5%
Opticas y fotografía	66	1,4%	183	2,1%
Librería y papelería	289	6,2%	417	4,7%
Joyería y relojería	87	1,9%	170	1,9%
Juguetería y deportes	65	1,4%	109	1,2%
Animales y plantas	50	1,1%	84	0,9%
Artículos diversos	54	1,2%	97	1,1%
Otros	59	1,3%	136	1,5%
Comercio organizado por secciones	66	1,4%	1019	11,4%
<b>TOTAL</b>	<b>4684</b>	<b>100,0%</b>	<b>8901</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: El Comercio minorista en Castilla y León. Valladolid.

El análisis de la oferta comercial por distritos, muestra la especialización del Centro Comercial Tradicional de Valladolid, distritos 1 y 5, en los sectores confección, calzado, joyería y relojería. Predominan, por tanto, los establecimientos dedicados al comercio especializado y al comercio de carácter ocasional, de ahí la escasa presencia del sector alimentación, al ser una sector que distribuye bienes de primera necesidad.

En el resto de distritos el sector predominante es el de alimentación, pero junto a él se observa una especialización de los distritos 2, 3 y 6 en el sector equipamiento del hogar, del distrito 7 en librerías y papelerías, del 10 en droguería, perfumería y farmacia. (Cuadro 2).

### **Análisis espacial de la oferta comercial.**

Desde una perspectiva espacial, la oferta comercial en la ciudad de Valladolid, se estructura en torno al Centro Comercial Tradicional, el cual cuenta con una elevada densidad de establecimientos comerciales, los cuales son los establecimientos más especializados y con un mayor grado de modernidad e innovación de la ciudad, si bien siguen predominando las formas de venta tradicionales.

Históricamente, este Centro Comercial ha estado ligado a la Plaza Mayor y calles adyacentes. Se ha extendido hacia el Este a través de la calle Mantería, y en los últimos años se asiste a un desplazamiento de la actividad comercial hacia el Sur, siguiendo el eje formado por la calle Santiago y el Paseo de Zorrilla, tendencia que se ha intensificado sobre todo a raíz de la instalación de unos grandes almacenes en el Paseo de Zorrilla.

Además de este Centro Comercial, existen un conjunto de calles diseminadas por la ciudad que cuentan con una mayor concentración de comercios. Los establecimientos comerciales que se encuentran en estas calles ofrecen en general, bienes de compra frecuente y por tanto la razón de ser de los mismos radica en la satisfacción de las necesidades de consumo inmediatas de la población que reside en los barrios donde se encuentran ubicados.<sup>9</sup>

Como conclusión se puede observar que la localización comercial en Valladolid, mantiene tendencias tradicionales, con una alta concentración de establecimientos

CUADRO 2. DISTRIBUCION SECTORIAL DE LA OFERTA COMERCIAL DE LOS DISTRITOS DE VALLADOLID. (%).

Sector de actividad	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Alimentación	13,7	36,6	37,5	46	22,7	52,3	44,3	49,4	55,6	59,5	38,3	38,4
Confección/textil y calzado	40,2	13,5	19,7	17,7	36,3	12,5	14,2	17,5	9,5	10,4	17,3	3,8
Droguería/perfumería y farmacia	6,3	9,3	4,7	7,2	6,3	6,4	8,4	5,6	7,7	11,9	6,7	3,8
Equipamiento del hogar	14,6	18,3	19,3	12,1	10,3	14,7	9,6	11,6	12,8	6,7	12,5	3,8
Vehículos y accesorios	2	2,6	2,3	1,5	1,4	1,4	0,9	1,2	2,9	0,6	6,5	7,7
Carburantes y lubricantes	0	0	2,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros comercios	19,4	17,9	12,6	14,8	22,6	11,6	20,3	12	10,4	9,8	16,1	26,8
Combustible	1	0,3	0	0,2	0	0,1	0	1,2	0	0,3	0	0
Muebles de oficina	0	1	1,1	0,3	0	0	0,9	0,3	0	0	0	0
Ópticas y fotografía	2,7	2,2	1,7	1,2	2,8	0,7	1,2	1,5	1,1	0,3	0,2	0
Librería y papelería	4	5,8	3,2	7	7,7	5,4	11,8	4,6	3,5	5,5	8,8	7,7
Joyería y relojería	6,4	1,6	2,3	1	4,9	1,2	1,9	1,2	1,3	0,6	0,7	0
Juguetería y deportes	2	1,3	1,1	1,5	2,1	0,9	1,2	1	2,1	1,4	0,9	0
Animales y plantas	2,3	1,9	0,3	1,2	1,4	0,7	1,2	0,6	0,8	0,6	2,1	0
Artículos diversos	0,3	1,3	2	1,2	2,1	0,7	1,2	0,6	0,8	0	2,5	15,3
Otros	0,7	2,5	0,9	1,2	1,2	1,6	0,9	1	0,8	1,1	0,9	3,8
Comercio organizado por secciones	3,8	1,9	0,9	0,7	0,4	0,3	1,8	2,1	0,5	1,1	2,1	3,8
<b>TOTAL</b>	<b>298</b>	<b>312</b>	<b>342</b>	<b>577</b>	<b>427</b>	<b>567</b>	<b>322</b>	<b>668</b>	<b>372</b>	<b>343</b>	<b>431</b>	<b>26</b>

FUENTE: El comercio minorista en Castilla y León. Valladolid.

comerciales en el centro de la ciudad, el cual capta una demanda que proviene de toda la ciudad. La centralidad, es por tanto, el principal factor que rige las pautas de localización de las actividades comerciales en el núcleo urbano.

## CITAS

<sup>1</sup>Supuso la existencia de una única y gran ciudad situada en el centro de una llanura fértil, rodeada de tierras vírgenes y desprovista de vías fluviales de navegación. En tales circunstancias demostró que los productos que tienen altos costes de transporte, como por ejemplo, las frutas, las verduras frescas y la leche, tienden a producirse más cerca de la ciudad y que los demás se producirán en círculos concéntricos siguiendo un orden decreciente de los costes de transporte.

<sup>2</sup>La Nueva Economía Urbana trata de crear un modelo que se adapte mejor a la realidad de las ciudades, al observar que la estructura espacial de un gran número de ciudades no se adapta a la silueta concéntrica clásica del modelo de Von Thünen, alrededor de un centro de negocios único.

<sup>3</sup>Estos estudios, se basan en el modelo de Weber, el cual se centra sobre todo en la localización industrial. La empresa debe elegir una localización eficiente en función de los costes, la tasa de salarios, y un factor, al que llama "fuerza aglomerativa", el cual se deriva de la concentración de actividades.

<sup>4</sup>Yves Fréville señala: "La ciudad francesa, obedece todavía a un sistema de utilización del suelo de tipo radiocéntrico. Por una parte, la densidad de alojamiento y de actividades terciarias decrece regularmente desde el centro hacia la periferia, al tiempo que sigue siendo más elevada a lo largo de las vías radicales de penetración hacia el centro..."(DERYCKE, 1971).

<sup>5</sup>Todos estos modelos de localización no sólo tratan de explicar los factores de los que depende la localización, también intentan sugerir patrones de localización óptimos que reflejan la adopción de un criterio como la maximización del beneficio, en el caso del modelo de Alonso(1964), o el de la minimización del coste de transporte, en el modelo de Weber.

<sup>6</sup>Un estudio realizado por el MOPU, señala como los factores de localización más importantes en la actualidad: la facilidad de comunicaciones y transportes, razones de tipo económico como el precio del suelo, ayudas estatales, alquileres..., existencia de infraestructuras y servicios, comodidad y situación respecto a la residencia del empresario y obreros, la facilidad de acceso..., existencia de polígonos industriales, buenas condiciones de vida...(MOPU,1988).

<sup>7</sup>En la mayoría de las ciudades se ha podido comprobar que la densidad de población descende de modo regular desde el centro a la periferia. Ello ha permitido formular toda una serie de modelos de distribución de la población, denominados modelos de gradiente de densidad, como los de Clark (1951), Tauner y Sherratt (1961), Newling(1969).

<sup>8</sup>A pesar de ello, los Grandes Almacenes que también requieren una amplia superficie, siguen buscando localizaciones céntricas.

<sup>9</sup>Es el caso de calles, como Avenida de Segovia, Embajadores, Madre de Dios, las Moradas, Santa Clara...

## BIBLIOGRAFIA.

ALONSO TEIXIDOR L.F., El espacio de los servicios y las grandes aglomeraciones urbanas españolas: algunas reflexiones sobre cambios recientes. Estudios Territoriales, número 19,

AYDALOT P., Economie Regionale et Urbaine. Ed. Economica, Paris, 1985.

AYDALOT P., L'entreprise dans l'espace urbain. Ed. Economica, Paris, 1980.

BLACKLEY, P., A hedonic approach to the decentralization of manufacturing activiti., en CHESHIRE P: Urban and Regional Economics. Ed. Elgar Reference Collection, Cambridge, 1991, p.109-125.

CARTER H., El Estudio de la Geografía Urbana. Ed. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1983.

CHALINE C., La Dinámica Urbana. Ed. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1981.

CHAPIN F.S., Planificación del uso del suelo urbano. Ed. Oikos Tau, Barcelona, 1977.

CHAPMAN K. y WALKER D.F., Industrial location. Ed. Basil Blackwell, 1991.

DERYCKE P., Economía y Planificación Urbanas. Ed. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1983.

DERYCKE P., La Economía Urbana. Ed. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1971.

GEORGE P., La strategie de redistribution des activités économiques et l'organisation de l'espace urbain. I Reunión de Estudios Regionales, 1973.

GOODALL B., La Economía de las Zonas Urbanas. Ed. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1977.

HIRSCH W., Análisis de Economía Urbana. Ed. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1977.

INSTITUTO DEL TERRITORIO Y URBANISMO, Actividad industrial y sistemas urbanos. Mopu. Centro de Publicaciones, Madrid, 1989.

INSTITUTO DEL TERRITORIO Y URBANISMO, Pautas de localización territorial de empresas industriales. Mopu, Madrid, 1987.

JUNTA DE CASTILLA Y LEON, MERCASA, El Comercio minorista en Castilla y León. Valladolid. Ed. Crisol, Madrid, 1987.

PASCUAL I ESTEVE J.M., Los servicios avanzados a las empresas en la estrategia de las ciudades. Papeles de Economía Española, nº 42, 1990, p.169-172.

ZARATE A., El Mosaico Urbano. Organización interna y vida en las ciudades. Ed. Cincel, Madrid, 1986.