

**RELACIONES ENTRE LUGAR DE TRABAJO
Y DOMICILIO DE LOS TRABAJADORES
DE ALGUNAS EMPRESAS DE VALLADOLID**

Luis SANTOS y GANGES
Antoni PEIRET i CARRERA

Geógrafos consultores.

Esta comunicación pretende dar a conocer, con algunos datos concretos de Valladolid, la cada vez menor relación entre el lugar de trabajo y el domicilio del trabajador -relación muy estrecha en el pasado y aún relevante- en las ciudades medias actuales de nuestro entorno.

Así, con información sobre algunas empresas importantes de Valladolid, se intenta mostrar que la tradicional tendencia a elegir un domicilio lo más cercano posible al centro de trabajo se ha visto hoy en día desfigurada, probablemente debido al mayor peso de otros aspectos, entre ellos, principalmente, las condiciones de la oferta inmobiliaria, la mutabilidad e inestabilidad en el empleo, la localización de las instalaciones industriales en el área periurbana, la disponibilidad de transportes colectivos, la motorización de las clases trabajadoras y el notable incremento cuantitativo y cualitativo de las infraestructuras de transporte en los últimos quince años.

La elección de vivienda depende de numerosos factores, entré los que la proximidad al trabajo es uno más. Una elección que, además, ya no se circunscribe a la ciudad, sino que amplía las posibilidades al alfoz o al área metropolitana en cada caso.

La aplicación de datos referidos a movilidad obligada por motivos de trabajo -commuting- es uno de los elementos básicos utilizados para el análisis y delimitación de las áreas de influencia de grandes y medianos núcleos urbanos, así como de su grado de integración funcional.

La no incorporación en los padrones y censos de población de preguntas referidas a desplazamientos residencia-trabajo, nos priva de la posibilidad de disponer de una información sobre toda la población, realizada periódicamente y con un elevado grado de fiabilidad, como demuestra el análisis de los datos obtenidos en algunas áreas metropolitanas españolas en las que estas cuestiones aparecen incluidas. Los datos obtenidos en estos casos han mostrado una coherencia entre sí, a la vez que muestran una evolución congruente con el modelo territorial en el que tienen lugar dichos flujos.

Desde este punto de vista, el análisis del ámbito de las relaciones de movilidad obligada residencia trabajo, a partir de cinco empresas de Valladolid, es una aproximación al estudio del área de influencia de esta ciudad, a partir del análisis de la distribución geográfica del lugar de residencia de los trabajadores de esas empresas según municipios y distritos postales de Valladolid.

DE LA CIUDAD A LA REGIÓN URBANA, UNA TENDENCIA MANIFIESTA

En los últimos cincuenta años, las ciudades se han visto sometidas a una fuerte transformación, pasando de ser núcleos morfológicamente compactos, a regiones urbanas con características policéntricas. Es un proceso que ha tenido lugar a lo largo de dos periodos, uno que se enmarcaría entre el final de la II Guerra Mundial y la crisis de los setenta, marcado por la tendencia hacia un fuerte desarrollismo cuantitativo, seguido por un segundo periodo a partir de los ochenta, que alcanzaría hasta nuestros días, caracterizado por un desarrollo cualitativo.

La primera fase de este proceso se desarrolla sobre la base de la adopción de los métodos de producción fordista como sistema que permite una estandarización de la producción y masificación del consumo gracias al contrato social que se establece entre trabajo y capital en el marco del "Estado del Bienestar". El nuevo espacio urbano que se construye sobre este modelo se caracteriza por una morfología muy compacta y la rapidez de su ejecución. Todo ello se apoya, además, en un importante éxodo rural y un espectacular incremento de la natalidad, así como en la introducción de innovaciones tecnológicas que afectan a las telecomunicaciones y los transportes. La popularización de los medios de transporte privados aparece como uno de los factores capitales que condiciona las pautas de ordenación urbana en las que, siguiendo el modelo norteamericano, los vehículos privados desempeñan un papel fundamental.

Las actuaciones que se realizan para lograr este nuevo espacio urbano, acorde con el modelo propuesto, comportan la construcción de grandes redes viarias metropolitanas de tipo radial y la descentralización, tanto de actividades industriales que se relocalizan en polígonos industriales de las periferias urbanas dotadas de buena accesibilidad, como residenciales, bien sea vivienda obrera en polígonos residenciales, bien nuevas ciudades surgidas de núcleos rurales o creadas de nueva planta, o bien conjuntos residenciales de clase alta construidos según el modelo de ciudad jardín. Mientras tanto, y de forma paralela los centros urbanos pierden su tradicional carácter multifuncional y se terciarizan.

Los primeros síntomas de agotamiento del modelo espacial desarrollista empiezan a observarse ya a finales de la década de 1960, problemas de congestión, disfuncionalidades que afectan al proceso productivo o incrementos de los costes de los servicios urbanos, hacen que términos como "crisis urbana" o incluso "desurbanización", se hagan tópicos o lugares comunes en los análisis de temas urbanos del momento. La salida a los problemas derivados de este modelo urbano surge de la introducción de innovaciones de tipo tecnológico y organizativas en los procesos productivos, potenciando la difusión y fragmentación del aparato productivo en un territorio mucho más extenso con el intento de evitar los costes de congestión generados por la etapa anterior. Pero, de forma contradictoria, al mismo tiempo se produce un proceso de centralización de aquellas actividades económicas con un mayor valor añadido.

De esta forma se pasa de la "ciudad" a la "región urbana", en la que lo que identifica y delimita el nuevo espacio urbano, no es como en la etapa anterior el límite entre el espacio construido y no construido, sino las relaciones que se establecen en un ámbito más extenso, relativas tanto a personas como a mercancías o información y que determinan el espacio funcional en el que se producen, dentro del que también pueden encontrarse importantes espacios intersticiales no urbanos.

Así pues, la progresiva segmentación del espacio urbano derivada de la definición de usos del suelo, genera una movilidad laboral diaria que afecta a un número de población creciente. El proceso de suburbanización de la población y de redistribución de las actividades económicas según un doble patrón que expulsa de los centros urbanos aquellas actividades extensivas en ocupación del suelo o generadoras de un menor valor añadido, mientras que centraliza aquellas otras generadoras de un mayor valor añadido, estarían en la base de estos fenómenos, por la disociación entre lugar de residencia y trabajo, dando lugar a unos niveles de autocontención laboral cada vez menores en el interior de las áreas urbano-metropolitanas.

La concreción de este nuevo modelo teórico en el caso de Valladolid, como ciudad de escala intermedia, muestra su plena integración dentro de una dinámica global al adoptar tendencias y propuestas que se integran en las direcciones antes señaladas, aunque aún con timidez.

El rápido proceso de crecimiento de la ciudad -que entre 1950 y 1980 dobla con creces su población, que pasa de 125.010 a 330.242 habitantes, cifra en la que prácticamente se estabiliza, mientras que los que pasan a crecer con mayor intensidad son los municipios de su entorno-, se ve acompañado de una amplia transformación urbana, a veces muy agresiva. El espectacular crecimiento industrial que se inicia a partir de la década de 1950 y se consolida con la designación como Polo de Desarrollo industrial en los sesenta, significó para una ciudad cuyo nivel de industrialización previo había sido escaso, unas necesidades de suelo industrial desconocidas hasta entonces, a las que hizo frente mediante la ocupación de espacios rurales periféricos de la propia ciudad y otros municipios circundantes, de forma planificada o espontáneamente. De forma paralela, la creciente necesidad de viviendas, que incidía también sobre una oferta inmobiliaria deficiente y escasa, genera tanto una fuerte presión sobre el centro histórico que se destruye y densifica, como la incorporación de espacios periféricos¹. Mientras tanto, el desarrollo de servicios e infraestructuras generales se ha dilatado algo más en el tiempo, de forma que aspectos tan fundamentales como la disponibilidad de un cinturón de circunvalación se han abordado mucho más recientemente.

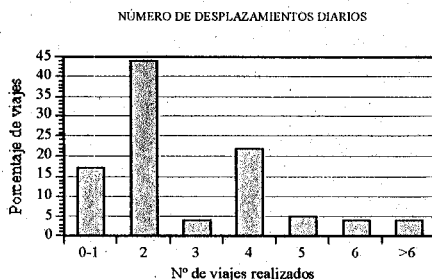
LAS CARACTERÍSTICAS DE LA MOVILIDAD URBANA EN VALLADOLID.

Como consecuencia de la importancia tanto cualitativa como cuantitativa de Valladolid respecto a los municipios de su entorno en relación a la población, actividad económica y superficie municipal, las relaciones de movilidad residencia-trabajo entre los municipios que configuran este área son aún reducidas, aunque se están incrementando a medida que aumenta la población de los segundos y su dinamismo económico².

¹ La importancia de estos nuevos espacios urbanos aparece claramente reflejada si se tiene en cuenta que las 12.000 viviendas previstas en el Plan Parcial de Parquesol, así como las 2.899 correspondientes a Covaresa, configuran la mayor parte de la oferta de nueva vivienda generada en los últimos diez años, lo que ha determinado un crecimiento residencial dirigido hacia el sur y el oeste de la ciudad.

² En un área metropolitana como la de Barcelona, donde el entorno metropolitano significa un 40% de la población ocupada residente, un 63'7% de la población activa residente que viven en los municipios de la primera corona metropolitana, -excluida la ciudad de Barcelona- trabajan fuera de su municipio de residencia, y el 31'5% de la población que trabaja en Barcelona reside en municipios exteriores a ella, según se desprende del Censo de Población de 1991.

De los datos aportados por el estudio "Análisis del transporte público en ciudades de tamaño medio de España y Portugal" destaca el hecho de que el número de desplazamientos realizados por persona y día en este tipo de ciudades se sitúa en torno a los 2'25 viajes/día³, una tasa congruente con la lógica del doble viaje por motivos de trabajo o estudios. En este marco, Valladolid presenta una tasa de movilidad del 2'71, homologable a los de las restantes capitales de tamaño medio.



Fuente: Análisis del transporte público en ciudades de tamaño medio de España y Portugal.

La duración del tiempo invertido en dichos desplazamientos varía según el motivo del viaje, de forma que los viajes más largos están relacionados con los estudios, seguidos de los correspondientes al trabajo, siendo menor la relativa a compras, al realizarse estas en el entorno inmediato.

Zonalmente, los mayores índices de movilidad se localizan en las áreas próximas al centro urbano histórico, —el área comercial y administrativa por excelencia de la ciudad y que cuenta con unos mayores niveles de renta— y cuyos flujos se dirigen mayoritariamente hacia dicho centro.

El análisis de los desplazamientos por motivo de trabajo sitúa al trabajo como el factor generador del 15% del total de los desplazamientos contabilizados, —frente al 45% cuyo destino es el propio domicilio y el 17% que es debido a motivos de ocio— siendo un tipo de desplazamiento que se hace principalmente en automóvil tanto el que se dirige a zonas industriales (42%), como a oficinas (39'6%), al que siguen como segundo medio más utilizado el autobús (35%) en el caso de industrias, y andando (38%) en el de oficinas.

El automóvil particular se utiliza con más frecuencia que la media en las zonas de clase media, así como también en los municipios del área de influencia, donde un porcentaje cercano a cien lo hace en este medio, ya que la mayoría trabaja en Valladolid. El autobús por su parte, tiene una mayor frecuencia de uso en la zona de clase media, y la mínima en la de clase alta, siendo la tasa de usuarios muy similar en las restantes zonas. Los residentes en las zonas de clase media-alta, acceden al trabajo en un 42% de los casos a pie.

Respecto a su duración, más de la mitad se realizan en un periodo de tiempo inferior a los 15 minutos, y casi un 30% alcanzan la media hora, un tiempo que sólo se supera en un 10% del total de los casos. La configuración de Valladolid como una ciudad

³ Un índice superado ligeramente en las grandes ciudades, Sevilla 2'93, Barcelona 2'78 ó Madrid 2'6. —

urbanísticamente compacta, acorta las distancias y hace que estos tiempos sean relativamente reducidos en comparación a otras ciudades.

LA PREFERENCIA POR UNA VIVIENDA PRÓXIMA AL TRABAJO COMO UN ASPECTO IMPORTANTE QUE PIERDE PESO

Hemos planteado la información de los domicilios de los trabajadores por distritos postales con el objetivo de facilitar la obtención de la información; supusimos que las empresas no se muestran reticentes a dar información cuando el nivel de detalle de los paraderos se reduce simplemente a los distritos postales. Además, el manejo de distritos postales permite una más fácil mapificación y simplifica la información.

Téngase en cuenta, por otro lado, que la agrupación por distritos postales, aun proporcionando un fácil entendimiento de la distribución de los domicilios, puede inducir a error. El error sería creer que la población residente en Valladolid está homogéneamente repartida en los distritos postales; la zonificación en los mencionados distritos responde en realidad a las características funcionales de los itinerarios, las cargas de trabajo, los accesos a los edificios, los tiempos de reparto, etc, del Organismo Autónomo de Correos, no al número de habitantes -ni al número de buzones-, que por otra parte se desconoce. Debe señalarse por último la asignación a El Pinar y a Puente Duero de distritos diferenciados de los 14 distritos de la ciudad, así como la pertenencia de La Overuela al distrito 9 y de Santovenia al distrito 11.

El modelo urbano de Valladolid ya no se ciñe al tradicional tipo de ciudad compacta, sino que muestra una tendencia a la urbanización difusa en su entorno geográfico al tiempo que comienza a entreverse la paulatina formación de un área metropolitana. Esta aseveración no deja de ser una muy plausible hipótesis urbanística que ahora no es el caso de desarrollar y discutir, pero sirve para enmarcar los resultados del análisis de la distribución de los domicilios de los trabajadores de algunas empresas de Valladolid, expuestos en sendas tablas.

DISTRIBUCIÓN DE LOS DOMICILIOS DE LOS TRABAJADORES DE ALGUNAS EMPRESAS DE VALLADOLID (1994) POR DISTRITOS POSTALES

	FASA RENAULT		SAFEN MICHELIN		TCR DE MA RENFE		E.M. AUVASA		BERTRAND FAURE	
	nº	%	nº	%	nº	%	Nº	%	Nº	%
47001	45	0'54	10	0'51	0	0'00	1	0'34	0	0'00
47002	89	1'06	32	1'64	12	1'57	3	1'03	1	0'63
47003	291	3'46	66	3'39	9	1'18	9	3'08	1	0'63
47004	235	2'79	31	1'59	42	5'50	7	2'40	2	1'27
47005	731	8'69	138	7'09	49	6'41	25	8'56	12	7'64
47006	231	2'75	38	1'95	28	3'66	10	3'42	5	3'18
47007	519	6'17	113	5'81	50	6'54	18	6'16	2	1'27
47008	657	7'81	96	4'93	25	3'27	43	14'73	11	7'00
47009	340	4'04	313	16'08	22	2'88	19	6'51	6	3'82
47010	711	8'46	210	10'79	35	4'58	24	8'22	19	12'10
47011	414	4'92	82	4'21	24	3'14	11	3'77	8	5'09
47012	935	11'12	138	7'09	77	10'08	35	11'99	20	12'73
47013	1268	15'08	150	7'71	184	24'08	55	18'84	17	10'82
47014	702	8'35	249	12'80	106	13'87	17	5'82	18	11'46
TOTAL CAPITAL	7168	85'25	1666	85'61	663	86'78	277	94'86	122	77'14
Laguna de D.	290	3'45	102	5'24	13	1'70	8	2'74	12	7'64
La Cistérniga	22	0'26	13	0'67	7	0'92	1	0'34	0	0'00
Tudela de D.	45	0'53	10	0'51	9	1'18	0	0'00	0	0'00
Simancas	26	0'31	5	0'26	2	0'26	0	0'00	1	0'63
Cigales	19	0'23	13	0'67	0	0'00	0	0'00	1	0'63
Viana de Cega	17	0'20	4	0'21	2	0'26	1	0'34	1	0'63
Zaratán	11	0'13	3	0'15	1	0'13	1	0'34	0	0'00
Puente Duero	11	0'13	1	0'05	1	0'13	1	0'34	0	0'00
Arr.-La Flecha	7	0'08	6	0'31	1	0'13	1	0'34	2	1'27
Fuensaldaña	4	0'05	3	0'15	0	0'00	0	0'00	1	0'63
Villanubla	4	0'05	1	0'05	1	0'13	0	0'00	0	0'00
Cabezón de P.	3	0'04	2	0'10	1	0'13	0	0'00	0	0'00
Renedo de E.	1	0'01	1	0'05	0	0'00	0	0'00	0	0'00
Herrera de D.	8	0'10	0	0'00	0	0'00	0	0'00	0	0'00
TOTAL ALFOZ	468	5'57	164	8'43	38	4'97	13	4'45	18	11'46
RESTO PROVIN.	328	3'90	73	3'75	23	3'01	2	0'68	8	5'09
RESTO REGIÓN	444	5'28	43	2'21	40	5'24	0	0'00	9	6'73
TOTAL NO CAPITAL	1240	14'75	280	14'39	101	13'22	15	5'14	35	22'29
TOTAL	8408	100'00	1946	100'00	764	100'00	292	100'00	157	100'00

DISTRIBUCIÓN DE LOS DOMICILIOS EN VALLADOLID CAPITAL DE LOS
TRABAJADORES DE ALGUNAS EMPRESAS DE VALLADOLID (1994) POR
DISTRITOS POSTALES

	FASA RENAULT		SAFEN MICHELIN		TCR DE MA RENFE		E.M. AUVASA		BERTRAND FAURE	
	nº	%	nº	%	nº	%	Nº	%	Nº	%
47001	45	0'63	10	0'60	0	0'00	1	0'36	0	0'00
47002	89	1'24	32	1'92	12	1'81	3	1'08	1	0'82
47003	291	4'06	66	3'96	9	1'35	9	3'25	1	0'82
47004	235	3'28	31	1'86	42	6'33	7	2'52	2	1'64
47005	731	10'20	138	8'28	49	7'39	25	9'03	12	9'84
47006	231	3'22	38	2'28	28	4'22	10	3'61	5	4'10
47007	519	7'24	113	6'79	50	7'54	18	6'50	2	1'64
47008	657	9'17	96	5'76	25	3'77	43	15'52	11	9'02
47009	340	4'74	313	18'79	22	3'32	19	6'86	6	4'92
47010	711	9'92	210	12'61	35	5'28	24	8'66	19	15'57
47011	414	5'78	82	4'92	24	3'62	11	3'97	8	6'56
47012	935	13'04	138	8'28	77	11'61	35	12'64	20	16'39
47013	1268	17'69	150	9'00	184	27'75	55	19'86	17	13'93
47014	702	9'79	249	14'95	106	15'99	17	6'14	18	14'75
TOTAL CAPITAL	7168	100'00	1666	100'00	663	100'00	277	100'00	122	100'00

Explicación Tabla 1:

- a) Excepto en el caso de Auvasa, con el 5%, las empresas estudiadas superan el 13% de domicilios fuera de la ciudad, umbral nada despreciable que también superan otras empresas de Valladolid, como Maggi-Nestlé (58 de los 390 empleados en 1993, es decir el 14'87%). En estos porcentajes están incluidos tanto los que viven en el alfoz de Valladolid como los que residen en cualquier otro lugar de la Comunidad Autónoma.
- b) Los 13 distritos seleccionados como representativos del alfoz de Valladolid -área metropolitana en formación- muestran los datos más interesantes de cara a mostrar la incipiente importancia de las nuevas áreas residenciales del área de influencia directa de la capital. Entre el 4'5% y el 13% de los domicilios se encuentran en el alfoz, siendo Laguna de Duero, La Cistérniga, Simancas y Tudela de Duero los distritos más representados (correspondiendo en general con los municipios más poblados).
- c) Es el distrito de Laguna el más destacado con gran diferencia, acogiendo en cada caso a más de la mitad del total de domicilios del alfoz (excepto Renfe).
- d) A excepción de B. Faure, con un 77'7%, los domicilios de la capital suman en cada empresa más del 85% del total, lo que indica un gran nivel de concentración (en Maggi-Nestlé alcanza el 85'1%).

Explicación Tabla 2:

- a) En la tabla de distribución de los domicilios de los trabajadores correspondientes a la capital se han sombreado aquellos distritos con un porcentaje de domicilios superior al 10%. La media habría supuesto un 7'14% y la mediana en ningún caso alcanza un valor superior a la media, sino que se sitúa entre 4'75% y 6'86% según la empresa de que se trate. El umbral del 10% nos sirve para señalar al menos los tres distritos postales con más representación por cada empresa.
- b) Los distritos 1 a 4, correspondientes aproximadamente al centro urbano, suelen presentar una escasa participación. Por un lado, se trata de distritos densos pero pequeños, con menor población, y por otro lado, las clases trabajadoras, como parece evidente, difícilmente pueden tener acceso a una vivienda céntrica en condiciones normales. En los distritos 1 y 2 -centro de negocios- nunca se supera el valor del 2%, mientras que en los distritos 3 y 4 -barrios históricos- no se alcanza el 6'5%.
- c) Fasa Renault. Las factorías de Fasa en Valladolid (Montaje, Carrocerías y Motores) se ubican en el sur y sureste del municipio vallisoletano, en el distrito 8. No debe olvidarse, por otro lado, que la primera factoría de montaje de Fasa (Montaje 1) se encontraba entre la estación de La Esperanza y la carretera de Madrid, en el sureste de la ciudad, en el distrito 8 pero junto al 13. También en el distrito 8 pero junto al 13 se encuentra el llamado poblado de Fasa. Entre los distritos 13 y 12, es decir, los populosos barrios orientales

de Las Delicias y Pajarillos, superan el 30% de los domicilios. A pesar de que el distrito 10 (Rondilla-España) representa más del 9%, los distritos del noroeste y del norte tienen una presencia menor, mientras que el 5 (Vadillos) supera el 10%. La distribución es relativamente regular en una gran empresa con nada más y nada menos que siete mil empleados trabajando en el área periurbana.

- d) Safen Michelin. La factoría de neumáticos de Michelin se encuentra en el distrito 9, en la margen derecha del Pisuerga y en el sector industrial del noroeste de la ciudad. Es el distrito 9, correspondiente al cercano barrio de La Victoria, el que mayor representación tiene. Entre los distritos 9 y 10, los barrios noroccidentales, superan el 31% de los domicilios. No debe despreciarse la representación del distrito 14, con casi el 15%.
- e) TCR de MA Renfe. El Taller Central de Reparaciones de Material Autopropulsado de Renfe, una instalación que data de mediados del siglo pasado, está ubicado cerca de la estación de ferrocarril, en su día fuera de la ciudad, al sureste, pero actualmente en una posición urbana central, en el distrito 13. El barrio de Las Delicias surge después de los Talleres, considerado como el barrio ferroviario de Valladolid durante decenios. Y aún hoy en día el distrito 13 acoge a más del 27% de los trabajadores. El distrito 14 acoge a casi el 16% de los trabajadores; se debe señalar la existencia de una manzana construida por una cooperativa de ferroviarios en la Huerta del Rey. El distrito 12 (Delicias-Pajarillos), también próximo, tiene una representación significativa de más del 11%. El distrito 4, el más cercano a los Talleres junto al 13, tiene una representación elevada en términos relativos, más del 6%. Los distritos del norte y noroeste (9, 10 y 11) tienen una presencia muy reducida.
- f) Auvasa. La empresa municipalizada Autobuses Urbanos de Valladolid tiene sus instalaciones principales al sur del polígono industrial de Argales, es decir, al sur de la ciudad, en el distrito 8. Son sin embargo los distritos 12 y 13 los más representativos, agrupando a más del 32% de los domicilios. Con todo, el distrito 8 tiene una gran representación, absoluta y relativa, con más del 15%.
- g) Bertrand Faure. La fábrica de asientos B. Faure está instalada en el polígono industrial de El Berrocal, fuera de la ciudad, al noroeste, en el distrito 9. La distribución de los trabajadores es muy irregular (el número de trabajadores es bajo). El distrito 10 acoge a más del 15% pero el distrito 9 no llega al 5%. Por su parte, los distritos 12, 13 y 14 superan cada uno el 13%.

A modo de conclusión, hemos de destacar que **la preferencia relativa por tener un domicilio cerca del lugar de trabajo, entre los trabajadores de las empresas analizadas que viven en la capital, se cumple con manifiesta rotundidad en Renfe, Michelin, Fasa y Auvasa, y de ningún modo se cumple en B. Faure.** Se advierte que se cumple -y probablemente no es casualidad- tanto más cuanto las empresas estudiadas son de mayor raigambre y tamaño.

Una vez mostrada la preferencia por un domicilio cercano al trabajo, nuestro planteamiento consiste en que **esta preferencia era muy fuerte hace apenas 2 ó 3 decenios, pero se ha visto desplazada por otros aspectos condicionantes -ya**

señalados al comienzo de esta comunicación- entre los cuales nos interesan la oferta inmobiliaria y la motorización de las clases trabajadoras.

En cuanto al primer aspecto, la **oferta de vivienda**, debemos señalar la gran importancia de las promociones inmobiliarias de gran escala en Parquesol y Huerta del Rey en los últimos veinte años -es decir en el distrito 14, bien representado en las empresas analizadas-, así como en Covaresa y sobre todo en Laguna de Duero.

En lo que respecta al segundo aspecto, la **motorización**, bastaría con remitirnos al crecimiento acelerado de la matriculación de vehículos desde los ochenta. Sin embargo, para mayor abundamiento y a título de ejemplo significativo, exponemos a continuación la evolución de la movilidad residencia-trabajo de los ferroviarios del TCR, donde sorprende el fuerte crecimiento del uso del automóvil. En 1985 había una razón de 5'5 empleados por coche, mientras que en 1995 había descendido a 2'9.

TRASLADOS RESIDENCIA-TRABAJO T.C.R. DE M.A. RENFE VALLADOLID

AÑO	Nº DE EMPLEADOS	Nº DE COCHES	Nº DE AUTOCARES
1985	1.116	202	3
1986	1.107	208	3
1987	971	212	3
1988	923	223	2
1989	903	241	1
1990	886	249	1
1991	881	253	1
1992	803	259	1
1993	763	250	1
1994	738	241	1
1995	716	240	1

Plantillas a 31 de diciembre de cada año.
Nº de vehículos estacionados a las 9 h (medias de invierno).
Fuente: Luis Santos, archivo particular.

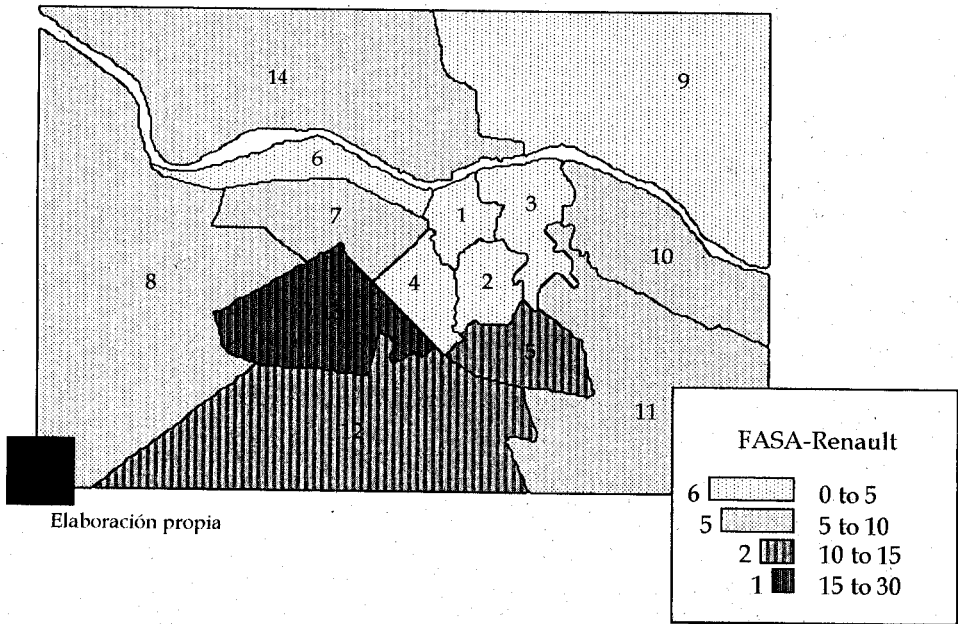
Los desplazamientos a pie entre residencia y trabajo siempre han sido importantes en el TCR -téngase en cuenta la centralidad de estas instalaciones-, por encima de la tercera parte del total en la actualidad y mayor aún en el pasado. Obsérvese cómo, a pesar de la paulatina disminución de la plantilla, ha crecido el número de vehículos privados aparcados en el recinto del Taller entre 1985 y 1992, mientras que el número de autocares ha quedado reducido al mínimo.

Entre 250 y 300 trabajadores del TCR-Renfe realizan sus desplazamientos por motivo de trabajo a pie, apenas 20 utilizan un único autobús y el resto, unos 400, se desplaza en coche. En Maggi-Nestlé, 40 empleados acuden al trabajo a pie, 168 en autobús y 182 en vehículo particular. En Auvasa y B. Faure prácticamente toda la plantilla acude al trabajo en coche. En Michelin existe una pequeña parte que utiliza los dos autobuses de Auvasa, frente a la abrumadora mayoría que se desplaza en coche. En Fasa, donde tampoco hay desplazamientos a pie, se dispone de un excepcional servicio de transporte colectivo que

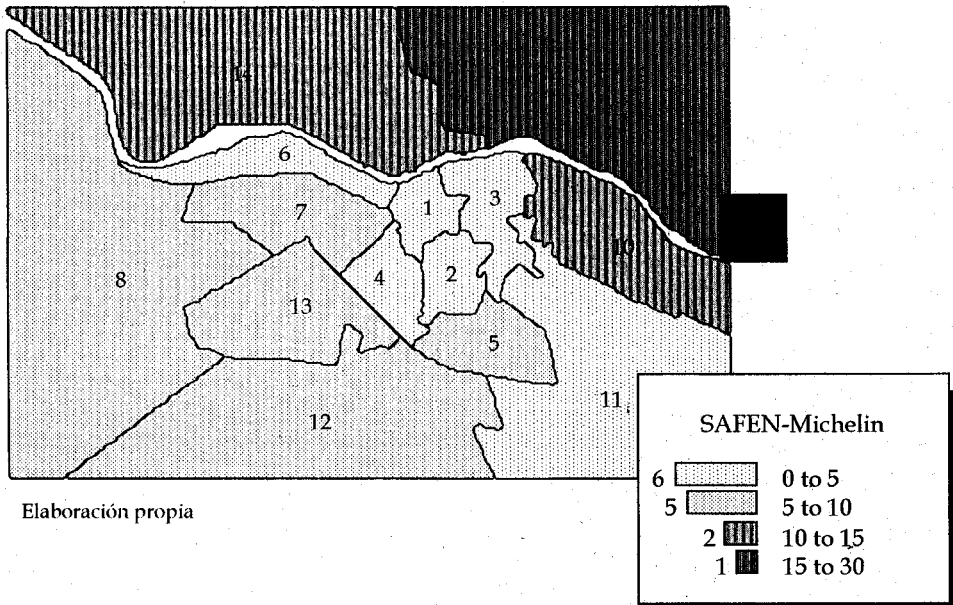
cubren las empresas Cabrero y Valladolid con decenas de autobuses, distribuyéndose los desplazamientos entre este modo y los vehículos privados. Se concluye pues que los niveles de motorización son elevados y el uso es frecuentemente intenso, de tal forma que la posesión del coche parece reducir la importancia de la proximidad trabajo-residencia.

Como conclusión de esta comunicación, y a pesar de la parquedad de la información, hemos mostrado con datos concretos de empresas vallisoletanas un fenómeno intuido por todos, cual es la preferencia por vivir cerca del lugar de trabajo. Una preferencia que muy probablemente era muy fuerte hace unos decenios y que se ha visto *ablandada* por otros aspectos condicionantes entre los que destacamos la motorización de la clase trabajadora y la localización de la oferta de vivienda asequible. ■

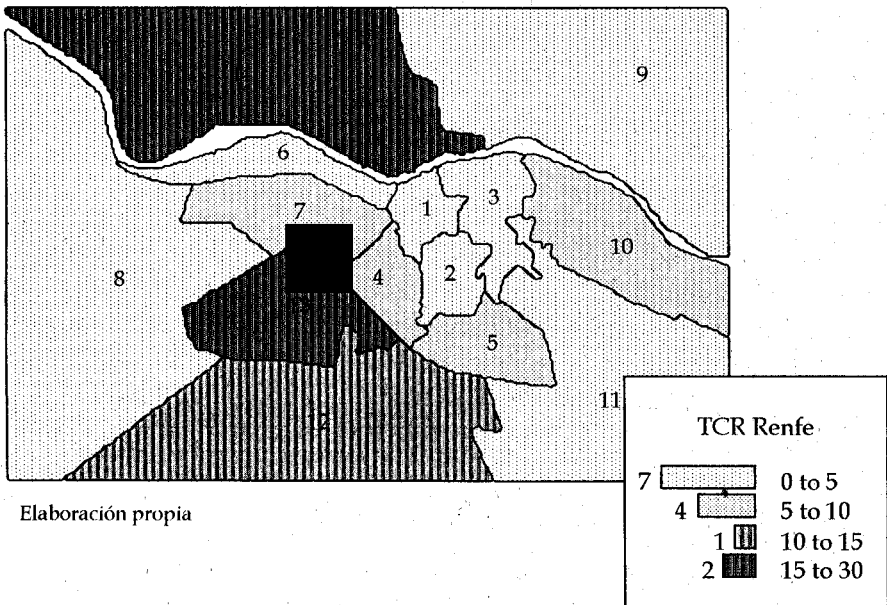
Distribución de los domicilios de los trabajadores por distritos postales



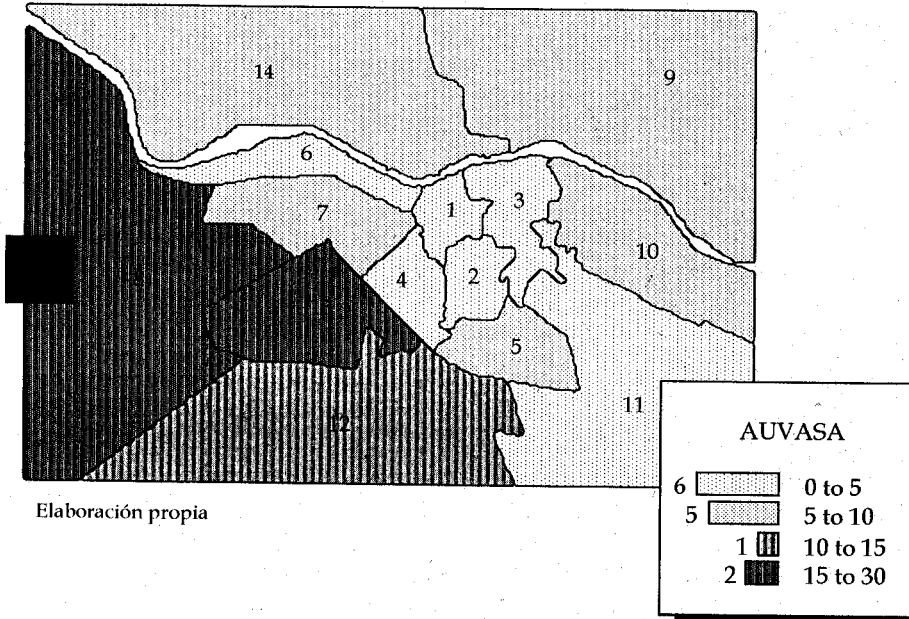
Distribución de los domicilios de los trabajadores por distritos postales



Distribución de los domicilios de los trabajadores por distritos postales



Distribución de los domicilios de los trabajadores por distritos postales



Distribución de los domicilios de los trabajadores por distritos postales

