

## 1. Características generales.

### 1.1. Posición en la ciudad, límites y accesos y conexiones principales.

La sección censal de Polígono de San Cristóbal se localiza en el sureste de Valladolid, contando con unos bordes de muy diverso carácter e incluyendo tres barrios también muy diferentes: polígono de San Cristóbal, Canterac-Nuevo Hospital y Pinar de Jalón-La Florida.

Limita al norte con el conjunto de equipamientos y el parque del barrio consolidado de Delicias que se sitúan a lo largo del Paseo Juan Carlos I, al oeste con la avenida de Madrid y el barrio en consolidación de Arca Real, al este con la avenida de Soria y terrenos militares y suelo sin urbanizar, y al sur con la Ronda Exterior. No obstante, entre esta última y el límite con los términos municipales de Laguna de Duero y La Cistérniga se dispone un suelo de uso fundamentalmente industrial también asignado a esta sección.



**Accesos y conexiones principales.**

[Fuente: Ortofoto de la Junta de Castilla y León (2010) y elaboración propia.]

Por otro lado, el barrio de Canterac-Nuevo Hospital queda separado del de Pinar de Jalón-La Florida por la avenida de Segovia, mientras que la Ronda Interior Este (cuyo trazado coincide con el del canal del Duero) separa a ambos del polígono de San Cristóbal. A este último también le corresponden los terrenos al sur de la Ronda Exterior ubicados al este de la autovía Valladolid-Segovia, mientras que los ubicados al oeste corresponderían al barrio de La Florida-Pinar de Jalón.

**Las principales vías de acceso a la zona son las que definen los límites entre los distintos barrios que la componen y con el resto de barrios de la ciudad.**

Destacan como grandes vías urbanas la Ronda Interior y la Ronda Exterior, la primera interior al sector, seguidas por las avenidas de Soria y de Madrid, en posición limítrofe. También hay que destacar como vía interior la avenida de Segovia, que más allá de la Ronda Exterior se convierte en la autovía Valladolid-Segovia.



Ronda Interior Este.



Avenida de Segovia.

## 1.2. Apunte histórico.

### A. Polígono de San Cristóbal.

**En 1969 el Ministerio de Industria aprobó el proyecto del polígono de San Cristóbal, que abarcaba un total de 238 hectáreas y 303 parcelas.**

En 1972 concluyó la expropiación de los correspondientes terrenos agrícolas sobre los que tenía que ubicarse, anteriormente calificados como industriales por el plan comarcal. Se ubicó así como pieza totalmente autónoma entre la carretera de Soria, que sirvió de referencia para el trazado de sus calles, la de Segovia, el canal del Duero y el cerro de San Cristóbal.

La urbanización estuvo lista en una primera fase en 1976, momento en que empezaron a venderse las primeras parcelas, y se concluyó en 1980. Al principio su ocupación fue muy lenta debido sobre todo a la falta de algunos servicios básicos como el agua o la electricidad, y no se aceleró hasta 1986, de tal manera que en 1990 el polígono estaba prácticamente ocupado en su totalidad. Para entonces se había permitido ya la subdivisión de las parcelas originales, que de 303 pasaron a ser más de 600, algo en consonancia con el tipo de empresas que se instalaron en él, la mayoría pymes del sector servicios o talleres, ya que como tales solo se puede hablar de cuatro industrias.

**En el año 2000 se aprobó una ampliación del polígono hacia al sur mediante el PAU El Carrascal, cuya ocupación prosigue en la actualidad.**

Esta ampliación queda aproximadamente separada del polígono inicial por la Ronda Exterior, excepción hecha de la zona perteneciente al mismo y que se ubica entre el cerro de San Cristóbal y la autovía Valladolid-Segovia.

### B. Canterac-Nuevo Hospital.

**El actual barrio de Canterac-Nuevo Hospital estuvo hasta hace muy poco tiempo ocupado únicamente por una serie de edificios dispersos y de muy diferente carácter.**

Exceptuando todo el parque y los equipamientos de Canterac, que como ya se ha dicho quedan asignados al barrio de Delicias, podemos destacar que junto a la avenida de Soria se instaló en 1957 la factoría de SAVA, actualmente IVECO, mientras que en el extremo sur del sector se instalaron en las décadas de 1960 y 1970 un par de colegios religiosos y una serie de pequeños talleres y naves acompañados de unas pocas viviendas unifamiliares, algunas construidas ya en los años 30. Entre ambas zonas se había instalado en 1944 lo que tras sucesivas ampliaciones es el actual Centro Regional de Menores Zambrana, mientras que a lo largo del canal del Duero también existía un pequeño asentamiento marginal.

**La gran transformación de la zona se ha producido en los últimos quince años a través de dos planes parciales que ordenaron los amplios terrenos disponibles entre las preexistencias del sector, impulsados por la construcción del nuevo Hospital Río Hortega.**

La construcción del nuevo Hospital Río Hortega entre los años 2000 y 2008 y la conversión de uno de los colegios del sur del barrio en la Universidad Europea Miguel de Cervantes en 2002 impulsaron la ocupación de casi todo el suelo disponible en la zona.

Así, tras escogerse en 1994 la localización del nuevo hospital (confirmada en 1997), en 1998 se aprobó el plan parcial Canterac, que ordenó para uso residencial el suelo disponible entre el parque de Canterac, el complejo del Centro Zambrana, la factoría de IVECO y el propio solar destinado al hospital, incorporando también el suelo del asentamiento marginal junto al canal del Duero. Hay que mencionar también a este respecto que el suelo entre este asentamiento y la factoría de IVECO,



El nuevo hospital Río Hortega ha sido el gran impulsor para la ocupación de toda la zona. En la imagen, un momento de su construcción.

donde ya existían varias naves industriales desde los años 70, se ha colmatado recientemente con otra nueva serie de edificios también de carácter industrial.

Seguidamente, en 2002 se aprobó el plan parcial Zambrana, también de carácter residencial y en este caso destinado al suelo disponible entre el nuevo hospital, las preexistencias del extremo sur del barrio y la Ronda Interior Este.

### C. Pinar de Jalón-La Florida.

**Hasta hace apenas diez años, el suelo correspondiente al barrio Pinar de Jalón-La Florida estaba ocupado únicamente por un colegio y un sanatorio junto al barrio de Delicias y por una serie de edificios industriales y asentamientos marginales dispersos entre gran cantidad de suelo sin urbanizar, que todavía hoy es dominante en la zona.**

Las únicas preexistencias relevantes son el Colegio San Viator y el Sanatorio Benito Menni (recientemente ampliado), ambos inaugurados en 1972 y ubicados en el extremo norte de la zona, junto al barrio de Delicias y por tanto mucho más ligados a este barrio que a los nuevos desarrollos. Más allá de estos dos elementos, en el resto de la zona aún se observan algunas naves industriales, unas enormes y otras mucho más pequeñas y actualmente casi todas abandonadas, así como algunos pequeños asentamientos marginales, algunos de carácter chabolista y otros ya derribados.

**La primera y hasta el momento única ocupación de la zona no se produjo hasta el año 2002, fruto de la aprobación del plan parcial Pinar de Jalón.**

Este plan ordenó para un uso residencial la mitad del suelo disponible entre la avenida de Zamora y la Ronda Exterior, junto a la Ronda Interior Este, quedando la otra mitad sin urbanizar, estando ocupada únicamente por unas naves industriales en el cruce de las avenidas de Zamora y de Madrid. Asimismo, también ordenó una pequeña porción de suelo al norte de la avenida de Zamora y junto a la avenida de Segovia, en este caso para uso industrial y cuya ocupación aún no ha concluido.

**Por otro lado, casi todo el suelo entre el barrio de Delicias y la avenida de Zamora fue ordenado en 2008 por el plan parcial La Florida, si bien ni siquiera se han iniciado todavía las labores de urbanización.**

Dicho plan afectaría a casi todo el suelo de esta zona (incluyendo varias preexistencias de las ya comentadas), dejando fuera únicamente el ya ocupado en el extremo norte por el colegio y el sanatorio y también el ocupado en el extremo sur por un enorme complejo industrial junto a la avenida de Madrid (antigua factoría de Uralita, hoy abandonada) y por la mencionada zona ordenada por el plan parcial Pinar de Jalón.

Finalmente, el suelo asignado al barrio y ubicado al sur de la Ronda Exterior estaba ocupado únicamente por la factoría de

FASA-Renault hasta la reciente aprobación de un plan parcial también de carácter industrial.

Así, parte del suelo entre la autovía Valladolid-Segovia y la de Madrid (exceptuando básicamente el terreno ocupado por la citada factoría de FASA-Renault, la más grande de las que esta empresa tiene en la ciudad) fue ordenado en 2004 por el plan parcial Industrial Jalón (complementario del plan parcial residencial antes comentado), aunque no ha sido hasta 2011 cuando se ha llevado a cabo la urbanización del sector, actualmente ocupado por una única empresa. Por otro lado, al sur de este nuevo sector aún existe suelo sin urbanizar perteneciente al municipio de Valladolid.



Imagen aérea de la zona hoy ocupada por los barrios en 1956.

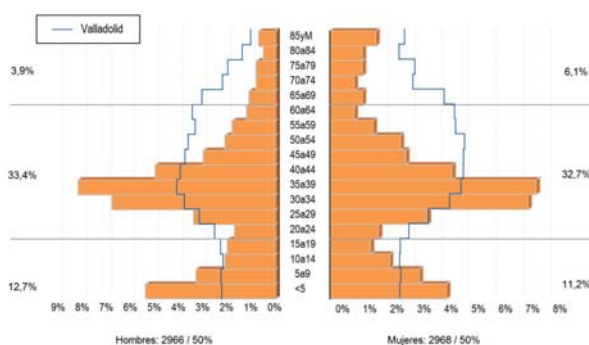
[Fuente: Vuelo americano de 1956.]

## 2. Resumen socioeconómico.

Es un amplio espacio situado a levante de la Ronda Este, entre las carreteras de Segovia y Soria, que nace como un espacio de uso industrial, que diferentes fases han acabado por configurar como el mayor espacio productivo de la ciudad, pero al que en los últimos años se le han unido diferentes desarrollo residenciales, hasta alcanzar una superficie total de 1157,19 Has. En este marco se ha alcanzado un población de 5.934 habitantes, así como un total de 5.704 hogares, de los que 1.547 son unipersonales, lo que da lugar a un tamaño medio de 2,6 personas. A lo largo de lo que llevamos de siglo su población prácticamente se ha multiplicado por tres, lo cual ha determinado una estructura de población bastante joven, ya que el 20% de sus residentes tienen menos de 15 años, en tanto que los jubilados alcanzan solo el 10% de sus residentes. Por lo que se refiere al porcentaje de población extranjera, alcanza el 7,5% del total.

Este espacio urbano, que se orienta inicialmente hacia las actividades productivas, cuenta con 7.361 Unidades Urbanas, de las cuales 2.803 son viviendas, que cuentan en esta zona con una superficie media de 117 m<sup>2</sup>. La industria, con 757, es otra actividad relevante, como cabía esperar, seguida de las oficinas, con 467. La actividad productiva realizada en la zona genera un total de 1.871 licencias empresariales, donde comercio, reparaciones y servicios de apoyo a las empresas son las más numerosas, además de 56 licencias profesionales. El mayor nivel de especialización productiva se obtiene en las actividades relativas a Industrias de fabricación de productos metálicos, material eléctrico y vehículos, así como en el comercio al por mayor e intermediación.

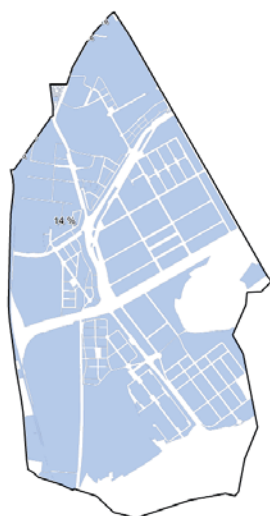
### 2.1. Distribución de la población según secciones censales y estructura de la población.



### 2.2. Evolución de la población.

Cód	Área	Evolución de la Población					
		2001	2004	2006	2008	2010	2012
26	Polígono de San Cristobal	2.070	2.530	3.123	4.265	5.202	5.934
	Evolución de la población	100,0	122,2	150,9	206,0	251,3	286,7
	% Respecto Valladolid	0,7	0,8	1,0	1,3	1,6	1,9

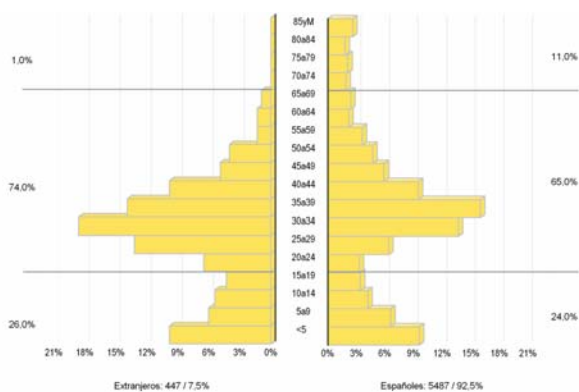
**2.3. Índices demográficos.**



Índices demográficos	Área	Valladolid
Dependencia	44,0	50,76
Envejecimiento	10,0	21,36
Sobreenvejecimiento	23,5	14,39
Juventud	204,2	57,64
Maternidad	33,2	18,11
Tendencia	147,7	98,35
Reemplazo	188,22	75,96
Infancia	20,51	12,31
Masculinidad	99,93	90,12

Índice de envejecimiento.

**2.4. Caracterización de la población inmigrante.**



Distribución territorial.

Estructura demográfica.

**2.5. Estructura familiar.**

Unidades familiares	Área		Ciudad	
	Núm.	%	Núm.	%
Unipersonales	1.547	27%	1.547	27%
de 2 personas	1.614	28%	1.614	28%
de 3 personas	1.273	22%	1.273	22%
de 4 personas	863	15%	863	16%
de 5 personas	218	4%	218	4%
de 6 personas	94	2%	94	1%
de 7 y más personas	95	2%	95	1%

**Tamaño medio familiar**  
 2,58 Área  
 2,54 Valladolid

## 2.6. Parque de vehículos.

Parque de Vehículos	Área		Ciudad
	Núm.	%	%
Turismos	7.448	63%	78%
Autobuses	122	1%	0%
Camiones	2.546	22%	8%
Motocicletas	361	3%	6%
Tractores	538	5%	2%
Remolques	329	3%	1%
Ciclomotores	398	3%	4%
Vehículos	11.742	100%	100%

## 2.7. Unidades y superficies catastrales.

Unidades y Superficies Catastrales	Área		Ciudad	Área		Ciudad
	Núm.	%	%	Sup. m <sup>2</sup>	%	%
Vivienda	2.803	38%	62%	329.268	5%	40%
Almacén	2.537	34%	30%	80.899	1%	6%
Industria	757	10%	1%	1.571.108	24%	8%
Comercio	30	0%	4%	21.070	0%	3%
Oficina	467	6%	1%	570.297	9%	3%
Otros Usos terciarios	18	0%	0%	88.014	1%	7%
Otros Usos	10	0%	1%	22.464	0%	1%
Solar	739	10%	1%	3.956.901	60%	32%
Total	7.361	100%	100%	6.640.021	100%	100%

## 2.8. Actividades económicas.

Actividades Económicas	Área		Ciudad
	Núm.	%	%
<b>Empresariales</b>	<b>1.871</b>	<b>97,04%</b>	<b>82,31%</b>
Ganadería independiente	3	0,16%	0,11%
Energía y agua	30	1,56%	0,72%
Extrac. y transfor. Minerales e industria química	16	0,83%	0,23%
Industrias transfor. metales, mecánica de precisión	151	7,83%	1,22%
Otras industrias manufactureras	113	5,86%	2,29%
Construcción	349	18,10%	9,24%
Comercio, restaurantes y hospedaje, reparaciones	726	37,66%	34,41%
Transporte y comunicaciones	61	3,16%	2,31%
Instituc. Financ. seguros, serv. empresas y alquileres	314	16,29%	19,71%
Otros servicios	108	5,60%	12,07%
<b>Profesionales</b>	<b>56</b>	<b>2,90%</b>	<b>17,27%</b>
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	1	0,05%	0,38%
Energía, agua, minería y de la industria química	1	0,05%	0,06%
Indus. aeronáutica, telecomun. y mecánica precisión	1	0,05%	0,15%
Otras industrias manufactureras	3	0,16%	0,45%
Construcción	12	0,62%	2,68%
Comercio y la hostelería	14	0,73%	2,09%
Transporte y las comunicaciones	0	0,00%	0,04%
Financieras, jurídicas, de seguros y de alquileres	16	0,83%	6,46%
Otros servicios	8	0,41%	4,96%
<b>Artísticas</b>	<b>1</b>	<b>0,05%</b>	<b>0,42%</b>
Total	1.928	100%	100%



Naves industriales.



Complejo de oficinas.

El polígono se caracteriza por una retícula ortogonal con grandes manzanas.

[Fuente: Bing Maps (2012).]

### 3. Análisis urbanístico.

#### 3.1. Polígono de San Cristóbal.

##### A. Morfología urbana, tipos edificados y usos.

##### A.1. Morfología urbana y tipologías edificatorias.

**El polígono de San Cristóbal presenta una trama reticular referenciada a la autovía de Soria en la primera fase y a la autovía de Segovia en la segunda.**

La retícula es bastante clara en todo el polígono aunque también es bastante diversa, generando manzanas de distinto tamaño y forma (unas más cuadradas y otras más alargadas), si bien en todos los casos se recurre a la solución de doble hilera de parcelas con frente a calle.

**Evidentemente, la nave industrial es la tipología predominante.**

La solución más habitual es la nave alargada, con bastante más fondo que frente, con cubierta a dos aguas o en dientes de sierra, siendo también bastante común la presencia en el frente de un primer tramo de oficinas tras el cual se desarrolla la nave en sí. No obstante, el gran tamaño del polígono permite observar una gran variedad de soluciones, existiendo también edificaciones más complejas o con un carácter más particular.



## A.2. Usos.

**El polígono de San Cristóbal presenta un uso industrial predominante, en combinación con algunos otros.**

Los usos industriales más o menos pesados, que oscilan entre fábricas y almacenes de venta mayorista, se combinan con otros usos de carácter terciario como algunos bares y restaurantes, alguna oficina bancaria, algunas oficinas e incluso un hotel. De modo anecdótico también se puede citar un pequeño asentamiento de chalets en el límite sur de la segunda fase del polígono.

**En cuanto a los usos de carácter dotacional, se reducen básicamente a un guardería y el centro de Correos.**



Los usos industriales de diversos tipos son claramente dominantes.

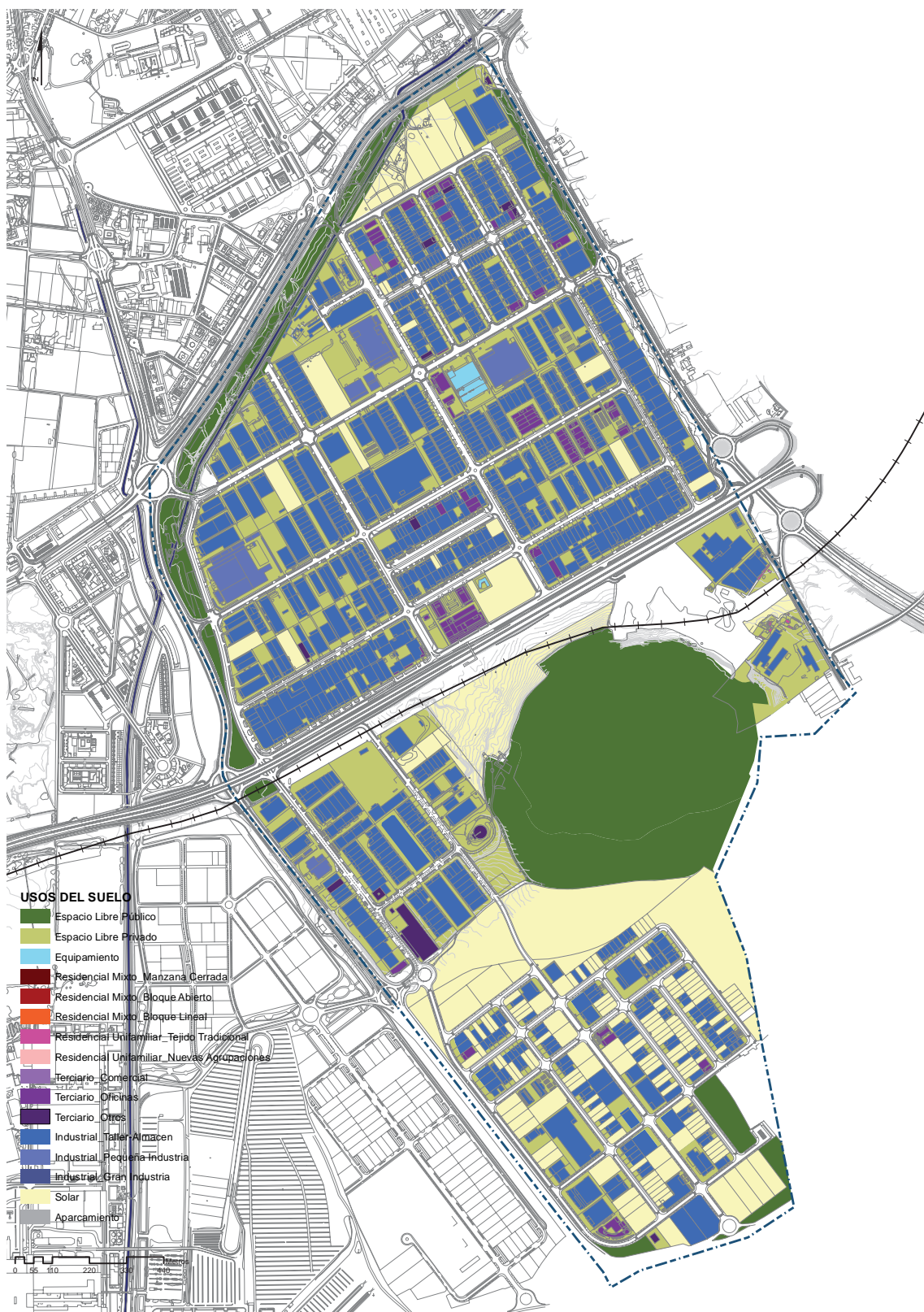


Los usos complementarios al industrial son muy diversos.

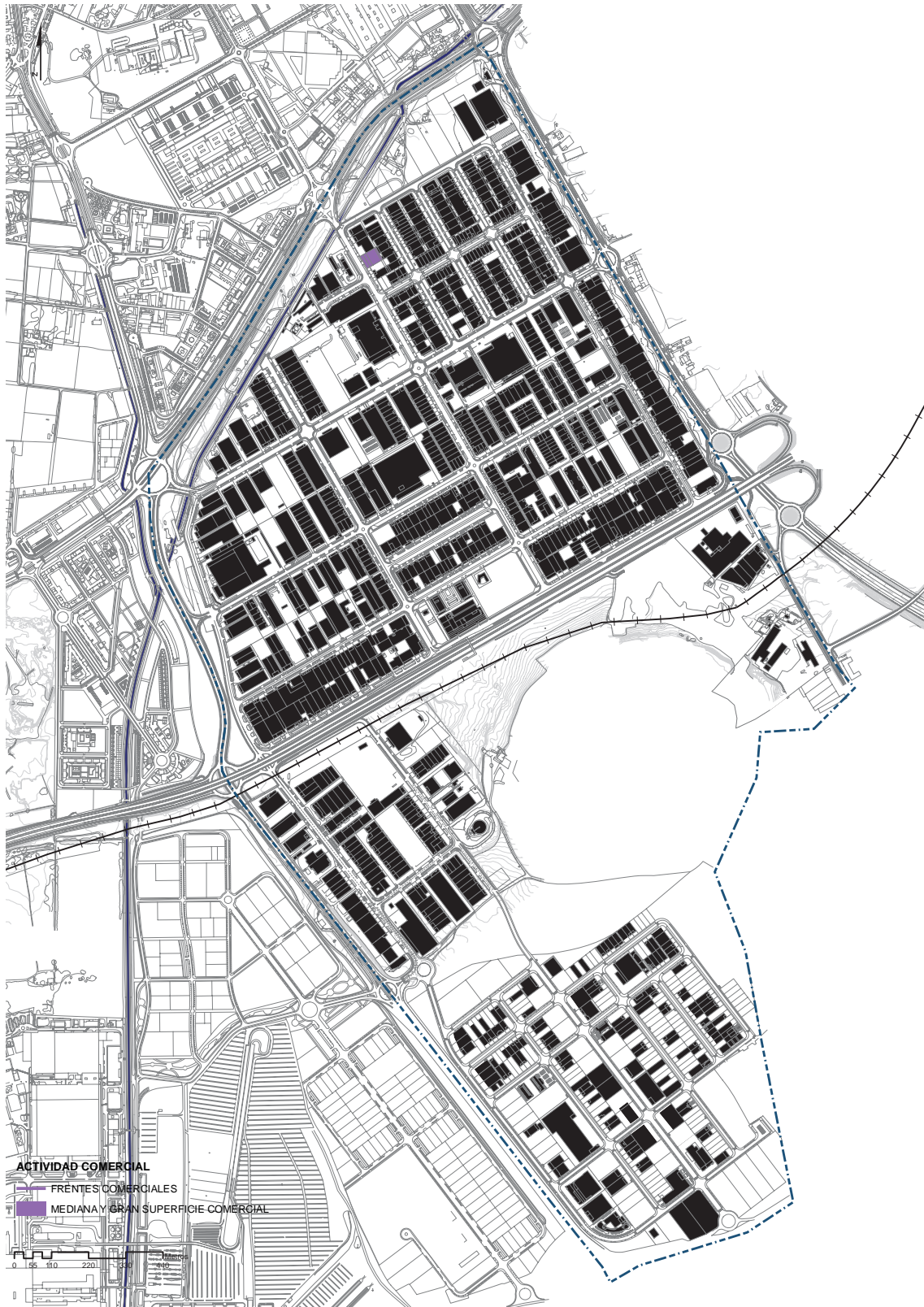
En las imágenes, un complejo de oficinas con un restaurante, una oficina bancaria y un hotel.



Centro de Correos.



Plano de usos del suelo.



Plano de actividad comercial.



Solares sin ocupar en distintas zonas del polígono.

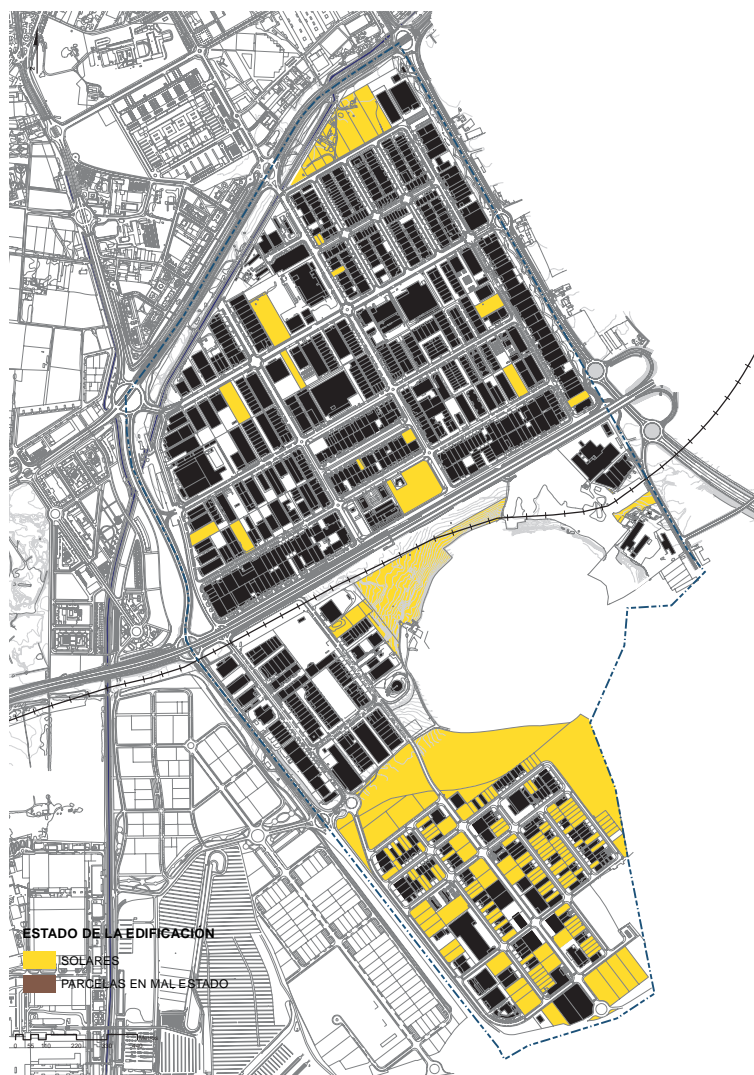
**B. Sobre el estado de la edificación.**

**El estado de la edificación es muy variable en todo el polígono.**

A las diferencias evidentes por antigüedad entre la primera y la segunda fase se añaden también bastantes diferencias entre las edificaciones de edad similar, ya que algunas están bien conservadas mientras que en otros casos incluso se puede hablar de situaciones de abandono o deterioro notable, aunque tampoco se puede hablar de ninguna concentración de edificios en mal estado.

**Aún existen bastantes solares disponibles en el polígono.**

Estos se concentran fundamentalmente en los terrenos de la segunda fase, aunque también existen espacios vacantes dispersos en la primera, con alguna concentración puntual como la que aparece en su extremo norte.



Plano de estado de la edificación.

**C. Espacio público: viario y espacios libres.**

**El viario presenta diferencias notables entre la primera y la segunda fase del polígono.**

El polígono original cuenta con un viario bien dimensionado para el tráfico rodado pero de aceras escasas y con poco atractivo ambiental, además de que muchas zonas evidencian ya un deterioro importante fruto del paso del tiempo, con pavimentos levantados en algunas zonas.

**El viario de la segunda fase presenta unas condiciones dimensionales y ambientales mejores.**

Las calzadas tienen una sección generosa y hay abundante espacio de aparcamiento, mientras que las aceras no son tan estrechas y además hay cierta presencia de arbolado en algunas de las vías principales, como por ejemplo la que se sitúa junto a la autovía Valladolid-Segovia.

**Como espacios libres solo se pueden citar dos ejes: el del canal del Duero y el de la carretera de Soria.**

El paso del canal del Duero por el polígono se acompaña de cierta cantidad de arbolado aunque tampoco se ha urbanizado convenientemente, mientras que entre el propio polígono y la carretera de Soria sí se ha diseñado un pequeño parque lineal a modo de espacio de transición, si bien el carácter industrial de la zona y su ubicación oculta tras las traseras de las naves limitan mucho sus posibilidades.

**Por otro lado y con un carácter autónomo con respecto al polígono hay que mencionar la presencia en la zona del propio cerro de San Cristóbal, cuyas laderas cuentan con abundante arbolado.**



Calle Plata.



Calle Nitrógeno, en la segunda fase del polígono.



El canal del Duero a su paso por la zona norte del polígono.



Cerro de San Cristobal, visto desde el polígono.

#### D. Equipamientos.

**Como equipamiento solo se puede citar la presencia en el polígono de una guardería y la sede de Correos.**

También se podría mencionar el edificio del grupo Lince-Asprona recientemente inaugurado en la segunda fase del polígono, que incluye oficinas y también talleres de formación, así como el centro del servicio municipal de limpieza, situado en la zona del polígono junto al cerro de San Cristobal.



Escuela infantil San Cristobal.



Edificio del servicio municipal de limpieza



Edificio del Grupo Lince-Asprona.



Plano de equipamientos y espacios libres.