

Campus universitario de Valladolid*

INTEGRACIÓN URBANA Y MOVILIDAD

UNIVERSITY OF VALLADOLID CAMPUS
 Urban integration and mobility

Juan Luis de las Rivas Sanz

Doctor arquitecto y profesor titular del Área de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela de Arquitectura de la Universidad de Valladolid, español.
 insur@uva.es

Félix Iglesias Escudero

Investigador y doctorando del Instituto Universitario de Urbanística, español.
 contacto@flx.es

José Luis Lalana Soto

Profesor ayudante del Área de Urbanística y Ordenación del Territorio en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Valladolid, español.
 jlalana@arq.uva.es

Recibido: 7 de diciembre de 2010

Aprobado: 15 de abril de 2011

Resumen

La Universidad de Valladolid, vinculada desde sus orígenes a la ciudad que le dio nombre, afronta el reto de replantearse de cara al siglo XXI. Fruto de esa la vinculación histórica con la ciudad, sus instalaciones se encuentran localizadas de manera dispersa. El Plan Estratégico adoptado en 2008 plantea la integración de todas ellas a través de una estrategia común con la urbe que la alberga. Tanto desde el punto de vista urbanístico como el de la movilidad se apuesta por potenciar la secuencia precisa de espacios libres y edificaciones universitarias que se articulan en torno al eje espacial centro-noreste, generando entonces una nueva realidad urbana, el Polo Universitario Norte.

Palabras clave: campus integrado, polo universitario, movilidad sostenible, 2016.

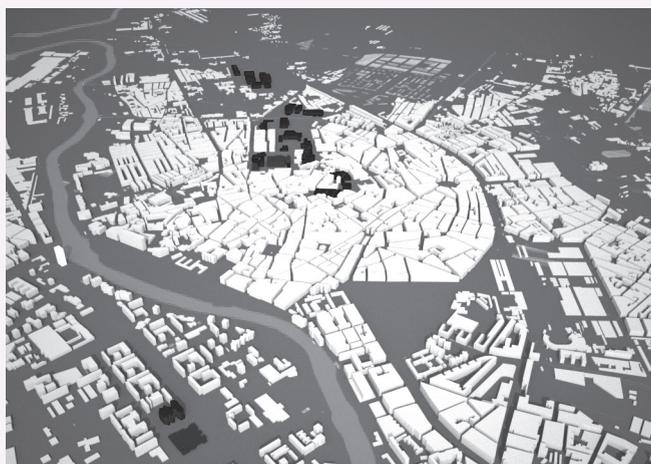
Abstract

The University of Valladolid, linked since its origins to the city that gave it its name, faces the challenge of rethinking its structure in the 21st century. As a result of the historical link, its facilities are scattered across the city. The Strategic Plan adopted in 2008 suggests that these facilities should be integrated through a common strategy within the city that hosts them. Both from the mobility and urbanistic points of view we are committed to realizing the potential of the precise sequence of spaces and university buildings articulated around the center-northeast axis, thereby creating a new urban reality, known as the "Northern University Pole".

Keywords: integrated campus, university pole, sustainable mobility, 2016.

* El presente artículo se basa en los trabajos de colaboración realizados entre el Instituto Universitario de Urbanística y el Vicerrectorado de Infraestructuras de la Universidad de Valladolid: Informe *Universidad y ciudad*, (aprobado como referente en el Plan de Integración de las instalaciones universitarias por el propio Consejo de Gobierno de la UVa (20 de julio 2009); Libro *Locus Sapientiae*, (catálogo-inventario de las dotaciones universitarias de la UVa en las ciudades de Valladolid, Palencia, Soria y Segovia (2010); exposición y ciclo de conferencias *Futuros*, sobre el presente y futuro de la universidad y sus instalaciones en sus cuatro campus (18 de mayo al 18 de junio de 2010); Informe *Universidad, ciudad y transporte en Valladolid. Estrategias de movilidad sostenible asociadas al desarrollo y consolidación del Polo Universitario Norte* (IUU, noviembre 2010); Grupo de trabajo "Urbanismo y Sostenibilidad", dentro de la comisión sectorial "Calidad ambiental, desarrollo sostenible y la prevención de riesgos" – CADEP–, como parte de Conferencia de Rectores de las Universidades Españolas –CRUE– (Valencia, diciembre de 2010; Coruña, marzo 2011 y Zaragoza, junio 2011).

Figura 1. Modelo virtual de Valladolid. Se aprecian los edificios universitarios (color negro) sobre el resto de la trama urbana (color blanco), todos ellos situados entre el cauce del Pisuerga, a la izquierda, y el eje del ferrocarril, y el futuro “bulevar verde”, hacia la derecha.



Fuente: Informe *Universidad y ciudad* (IUU, 2009).

1. Valladolid: ciudad y universidad

Valladolid es la ciudad de mayor tamaño de Castilla y León, y una de las mayores del cuadrante noroeste de la península Ibérica, donde ocupa una posición privilegiada. Tras un tenso proceso de ajuste urbano a finales del siglo pasado, la ciudad ha incrementado las interacciones urbanas y territoriales con los municipios de su entorno, configurando una cuenca de vida y empleo que, por sus características específicas, podemos denominar como “área metropolitana en formación”. Aunque todavía el 90% del empleo se concentra en la ciudad central, más del 20% de la población vive ya en los municipios del alfoz. Una tendencia que no ha dejado de crecer, tal y como se verifica en el cuadro adjunto. De casi 320.00 habitantes cuenta ya con casi 90.000 habitantes distribuidos en su entorno inmediato.

Tabla 1: Comparativa de población

Dinámica población	2001	2008
Valladolid	313.392	318.461 (+1,6%)
Entorno (22 municipios)	63.739 (16,9% del total)	88.687 (21,8% del total)
Valladolid y entorno (980 km ²)	377.131	407.148 (+7,96%)

Fuente: “Un espacio metropolitano en proceso de formación. Dinamismo demográfico del ámbito DOTVaEnt”¹. Valladolid. En: IUU & CylSTAT (2010).

1 DOTVaEnt: Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional de Valladolid y Entorno.

Es en este marco es donde se sitúa la Universidad de Valladolid. Una institución que ha estado profundamente vinculada a la ciudad desde sus orígenes –como atestiguan los colegios de Santa Cruz y de San Gregorio–, no solo formando parte de su estructura social sino también de su tejido urbano. La disponibilidad de terrenos en el Prado de la Magdalena facilitó la expansión de la Universidad hacia el norte, cruzando el río Esgueva. Esta generatriz espacial se consolida con la creación del nuevo “campus” Miguel Delibes, hoy ya casi al límite de su capacidad. Si comenzamos en el entorno de Santa Cruz, desde la Facultad de Derecho, en el corazón de la ciudad histórica (fig. 1), y continuamos a través de la Facultad de Medicina y del área hospitalaria, por la Facultad de Ciencias –espacio cuya transformación está prevista–, para llegar a las facultades en el entorno del Esgueva, y desde allí, dejando atrás la Facultad de Económicas, alcanzamos el nuevo campus y verificamos, sin lugar a dudas, una secuencia precisa de espacios –edificaciones y espacios libres– universitarios.

Sin embargo, esta secuencia no está concebida como una continuidad evidente. De hecho es apenas perceptible, o se confunde, desde la escala del peatón, con otros espacios en la medida en que los conjuntos universitarios conviven en cada caso con tejidos urbanos diversos e interfieren con ellos. Sabemos que cada parte de la Universidad ha sido pensada con autonomía, sin establecer vínculos concretos con las otras. La Universidad se ha expandido a golpes y por partes en una ciudad que se ha expandido de la misma manera. Detectamos, por lo tanto, una continuidad virtual o potencial, reconocible a vista de pájaro, y no tanto una continuidad urbana real, fundada en la continuidad de la estructura y del tejido urbanos. En cualquier caso, esta secuencia o continuidad espacial –virtual y pese a los cortes– puede ser mejorada, pues se puede establecer una mayor correspondencia entre espacios al articular mejor su secuencia para componer “un solo campus”.

2. Hacer de la necesidad virtud

La Universidad de Valladolid es uno de los más importantes centros de enseñanza superior de España; sus más de 100 titulaciones de grado, 80 programas de doctorado y 68 títulos de posgrado –43 de máster y 25 de especialista–, un enorme potencial cultural y deportivo junto con un rico patrimonio arquitectónico y documental conforman un entorno académico excepcional, sin embargo le plantean desafíos importantes.

Tabla 2. Dotaciones básicas de la Universidad de Valladolid en el campus de Valladolid

Centros propios	13 (6 facultades, 4 escuelas técnicas superiores y 3 escuelas universitarias).
Centros adscritos	3 escuelas universitarias.
Titulaciones	60 (25 licenciaturas, arquitectura, 7 ingenierías, 11 ingenierías técnicas, 9 diplomaturas y 7 especialidades de magisterio).
Estudiantes de primero y segundo ciclo (centros propios)	18.554 (07-08).
Bibliotecas	14 (1 biblioteca histórica, 1 biblioteca central, 11 bibliotecas de centro y el centro de documentación europea).
Alojamientos	2 colegios mayores, 2 residencias universitarias y un edificio de apartamentos como alojamientos propios, además de 5 colegios mayores adscritos y 14 residencias o colegios mayores y menores independientes, 3 comedores universitarios.

Fuente: *La UVA en cifras* (Universidad de Valladolid, 2009 y 2010).

Como ya se ha señalado, el campus de Valladolid posee la mayoría de sus edificios localizados de manera dispersa, fruto de la vinculación histórica con la ciudad pero también de la eterna imposibilidad de perfilar una estrategia común con la urbe que la alberga (fig. 2). Las actuales herramientas de planeamiento urbano y territorial siguen sin dotar de homogeneidad y coherencia a los espacios universitarios; es más, la institución universitaria es considerada como un equipamiento local más. El transporte público no contempla específicamente la figura del estudiante universitario, ni menos aún la del estudiante que viaja en transporte intermetropolitano desde otras localidades. Aun existiendo una demanda real de alojamiento universitario, ni las instituciones, ni el ámbito universitario la perciben como una necesidad más allá de la existencia de algunos colegios y/o residencias universitarias. Tanto el profesorado como el alumnado viven al margen del resto de la comunidad universitaria, circunscribiéndose cada cual a su despacho, aula, facultad o centro de investigación, lo que provoca un completo desconocimiento de lo que ocurre fuera de sus propios límites. Las parcelas universitarias siguen siendo vistas como áreas cerradas y aisladas del resto de la ciudad, en donde el estricto horario laboral las relega al olvido los fines de semana y los periodos vacacionales.

Así, y aprovechando la puesta en marcha del Plan Estratégico de la Universidad (2008-2014)², se decidió elaborar un documento que organizase las diferentes actuaciones presentes y futuras sobre el conjunto del

² *Plan Estratégico de la Universidad de Valladolid*, aprobado por el Consejo de Gobierno de la Universidad el 16 de abril de 2008 y disponible para su consulta en: http://www.uva.es/cocoon_uva/impe/uva/navDirectorio?idSeccion=69226&idMicroSite=69224.

ámbito universitario. La idea básica sobre la que se va construyendo el documento es sencilla: transformar la vigente percepción de edificios universitarios dispersos hacia la de un único y amplio “campus integrado”. Se concentran así los centros universitarios en conjuntos homogéneos, en consonancia con las áreas urbanas de la ciudad que los alberga. Todo ello se articula alrededor del eje centro-noreste de los espacios de relación (públicos y docentes) y de la movilidad accesible (estudiantil y laboral).

Figura 2. Secuencia de espacios universitarios consolidados en Valladolid.



Fuente: Instituto Universitario de Urbanística, IUU, esquema inicial de trabajo, 2008.

3. Centro urbano, Polo Universitario

El “campus integrado” se aprovecha de las políticas de traslado de facultades (Educación, Politécnica, etc.) que la propia Universidad ya venía ejecutando desde hace algún tiempo, así como de la reserva de suelos para el futuro Parque Científico, hecha en el plan parcial Los Santos-Pilarica II. Por lo tanto, la proximidad de los espacios universitarios en un sector concreto de la ciudad, fortalecida por la continuidad potencial de dichos espacios gracias a una mejor articulación de los espacios públicos, permite, metodológicamente, hablar de un Polo Universitario.

Las dimensiones de este nuevo “campus integrado” son elocuentes. La Universidad de Valladolid cuenta allí con casi 70 ha, sobre las que se desplegarán pronto unos 30.000 estudiantes, 2.500 profesores y 1.000 empleados de administración y servicios concentrados en esta secuencia de espacios y lugares de trabajo, servicio y estudio. No estamos ante un lugar cualquiera de la ciudad, sino ante uno de sus principales empleadores y prestadores de servicios avanzados. Es lo que algunos urbanistas han denominado “espacio urbano de excelencia”. Por ello la verdadera oportunidad surge al considerar el conjunto de espacios universitarios como un único campus articulado dentro del conjunto de la ciudad.

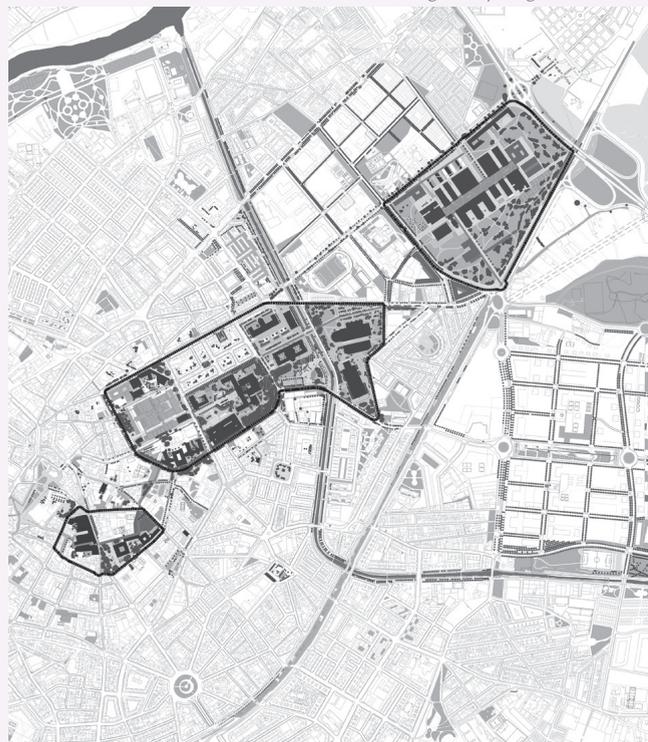
Tabla 3. Superficies aproximadas de los diferentes conjuntos universitarios que configuran el campus

Espacio universitario agregado	Superficie aproximada (m ²)
Entorno de Santa Cruz	61.983
Zonas Ciencias/Esgueva	330.220
Campus Miguel Delibes	244.483
Futuro Parque Científico	62.124
Espacios campus Norte	698.812

Fuente: Datos de trabajo, Instituto Universitario de Urbanística, IUU, 2009.

Una polaridad urbana que no solo hace referencia a la concentración de las dependencias universitarias, vistas como conjunto, y a su continuidad en diálogo con el centro urbano, sino que sirve para dar cuenta de un fenómeno urbanístico relevante. Nos referimos al surgimiento de una “nueva centralidad urbana”, configurada por la propia Universidad y complementaria a la desempeñada por el centro histórico o por otras centralidades emergentes, como por ejemplo la de la Avenida de Salamanca Recinto Ferial las Cortes o el que generará la nueva estación intermodal del Campo Grande.

Figura 3. Zonas universitarias propuestas en el Plan de Integración (del centro hacia el noreste): Centro-Santa Cruz, Esgueva y Miguel Delibes.



Fuente: Informe *Universidad y ciudad* (IUU, 2009).

Estamos ante un espacio de nueva centralidad situado en el límite de la ciudad compacta, inmersa en los barrios, con límite en la ronda de circunvalación (fig. 3). Un espacio caracterizado principalmente por dos factores

urbanísticos: su proximidad al centro urbano y su relación con elementos clave de la estructura urbana de la ciudad: los ríos, el ferrocarril, las rondas.

Este nuevo espacio en breve va a estar conectado con el “corredor sostenible equipado” que ha previsto el denominado Plan Rogers en la propuesta derivada de la transformación ferroviaria. Acción que va a tener un impacto relevante en la estructura urbana y en el funcionamiento de la ciudad. Es más, permitirá conectar el extremo norte del campus integrado no solo con la ciudad a través del corredor verde, sino con el entorno territorial al mantenerse y ampliarse la conexión por ferrocarril a través del Apeadero de la Universidad.

4. Integración urbana

La idea inicial de “campus integrado”, como conformador de una nueva centralidad urbana de base universitaria (fig. 4), se fundamenta en tres grandes conceptos:

Reconexión entre las diferentes áreas: a través de un *leitmotiv* urbano se conectan las diferentes zonas universitarias, mediante rutas o recorridos que se unen a entornos de paseo peatonal, ciclado y de arbolado continuo. Una pavimentación diferenciada, pequeños indicadores insertados en el asfalto, señalización vertical indicando direcciones de las facultades y centros universitarios, pequeños altos en el camino, a modo de asientos o fuentes, todo ello para enlazar las distintas parcelas universitarias.

Apertura de los espacios libres: la eliminación de cerramientos y la integración de los espacios verdes en la ciudad favorecen la presencia física y la percepción social de la Universidad. Esta apertura en ningún caso supone pérdida de seguridad para los inmuebles, ya que los antiguos perímetros físicos se transforman en límites más ajustados a las puertas de acceso. La propiedad de los espacios ahora abiertos sigue siendo universitaria, pero procura el acceso a fuerzas del orden público cuando fuera necesario. El límite universitario se define por el cambio de pavimento: de acera, artificial a vegetación natural.

Unificación dentro de las zonas universitarias: se apuesta por la compacidad de cada zona universitaria mediante la dotación a cada una de ellas de la permeabilidad y fluidez necesarias para conectar los diversos edificios e instalaciones allí presentes. La conversión de viario rodado en tramos de coexistencia, la eliminación

de barreras arquitectónicas, la homogeneidad en el pavimento o una señalización común son algunas de las propuestas. Todo esto permite una gestión organizada de las infraestructuras universitarias.

Figura 4. Ámbitos prioritarios de intervención para garantizar la integración de los espacios universitarios, entre sí y con la ciudad. Líneas: recorrido preferente. Círculos: zonas de actuación preferente. Bloques en negro: edificios universitarios. Áreas en gris oscuro: espacio público arbolado universitario.



Fuente: Informe *Universidad y ciudad* (IUU, 2009).

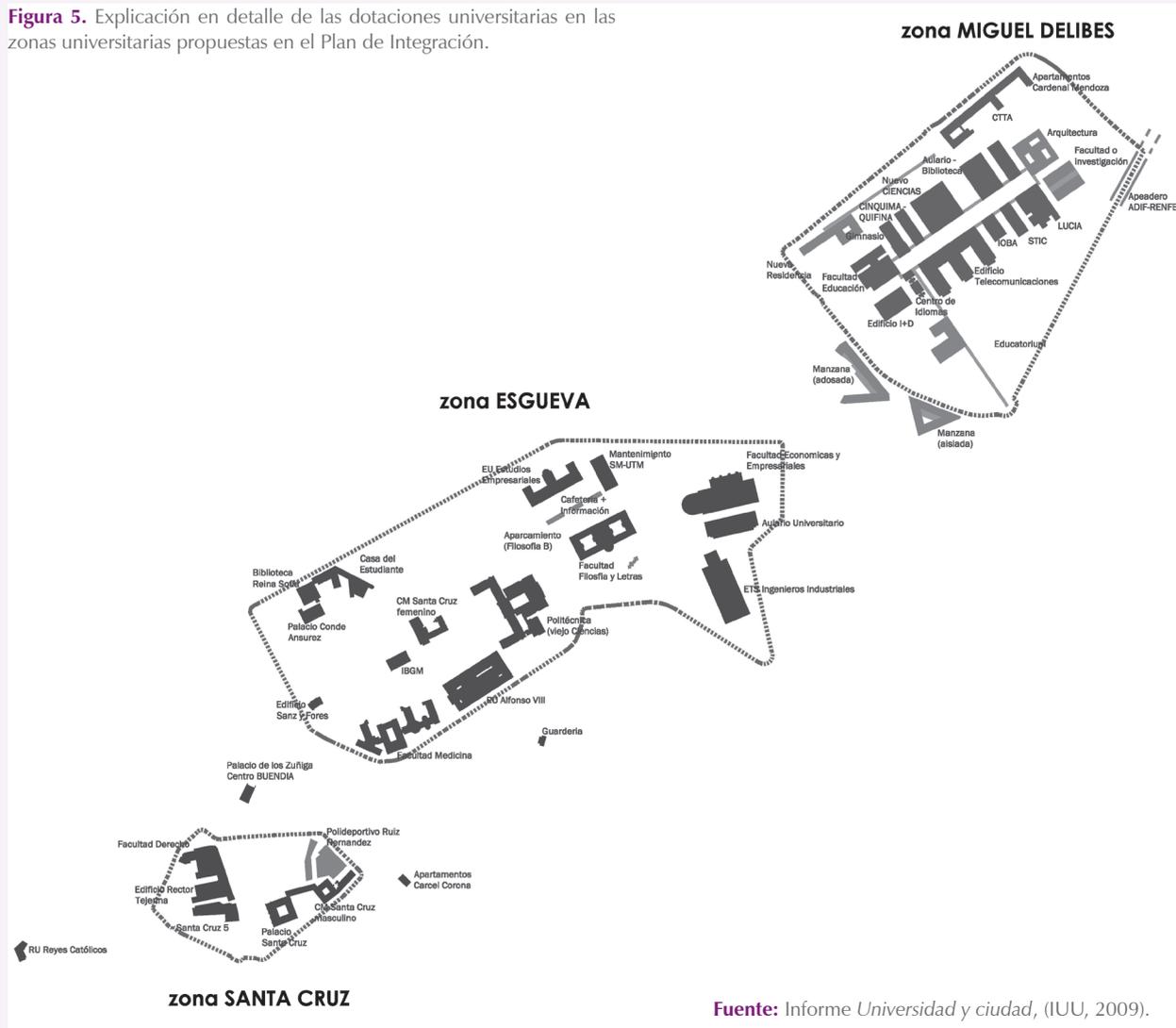
El informe *Universidad y ciudad* (IUU, 2009), base del Plan de Integración, toma como posible fecha de referencia el año 2016³. En este documento las tres grandes nociones definidas se concretan sistemática y gráficamente en varios apartados: Ordenación, Acciones, Síntesis y Anexo.

4.1 Ordenación

En este apartado se definen las cinco zonas universitarias, cada una de las cuales tiene un nombre genérico que permite identificarla: Santa Cruz, Esgueva, Miguel Delibes, Parque Científico y Otros/Deportiva. Se precisan además los límites espaciales para todas las zonas universitarias, aún cuando existen edificaciones adscritas pero situadas fuera del límite espacial propiamente dicho (fig. 5). Estas áreas, aunque aisladas de manera conceptual, son permeables y se conectan a través de áreas de coexistencia, sistemas verdes, carriles bici, paseos peatonales y señalizaciones homogéneas.

3 Un límite temporal que otras instituciones vallisoletanas también han marcado como decisivo para la ciudad: Ayuntamiento de Valladolid: *Plan Estratégico Valladolid 2016* (2010), en: www.valladolidhaciael2016.es Comprobado el 3 de mayo de 2011.
Ayuntamiento de Valladolid: *Plazos Plan Rogers*, en: <http://www.smviva.com/VerPagina.asp?IDPage=2>
Confederación Vallisoletana de Empresarios: *Algo + para Valladolid* (2010), en: <http://www.cve.es/algomasparavalladolid/> Comprobado el 3 de mayo de 2011.
El Norte de Castilla: *Valladolid Avanza 2016, visión de futuro* (2010), en: www.valladolidavanza.nortecastilla.es Comprobado el 3 de mayo de 2011.

Figura 5. Explicación en detalle de las dotaciones universitarias en las zonas universitarias propuestas en el Plan de Integración.



Fuente: Informe *Universidad y ciudad*, (IUU, 2009).

La primera de ellas, zona *Santa Cruz*, es el entorno universitario con más arraigo en la ciudad. Se engloban las edificaciones más próximas al centro urbano: los ámbitos de la plaza de Santa Cruz y la plaza de la Universidad. A través de una serie de operaciones de adaptación del viario, apertura de calles y colmatación del espacio libre, se consigue crear un nuevo espacio de tránsito fluido.

La siguiente, a muy poca distancia de la primera, es la zona *Esgueva*. Es la más extensa de todas y sirve de conexión entre la zona centro y la zona más alejada, Miguel Delibes. Recibe su nombre de uno de los ríos que atraviesa la ciudad. En esta área universitaria se crea, de nuevo cuño, el segundo parque urbano de Valladolid. A partir de los antiguos jardines de Ciencias y los jardines laterales de Filosofía y Letras, se recupera y amplía la figura del Parque de la Magdalena.

Al noreste nos encontramos con la zona *Miguel Delibes*, que toma su nombre de la denominación dada

al conjunto de edificaciones universitarias que se construyeron en la Finca de los Ingleses. La actuación recupera la calle propuesta dentro del antiguo plan parcial. Con ello el Paseo de Belén desemboca ahora en el que será el gran nudo de circulación del noreste urbano: la salida del soterramiento del tren de alta velocidad, los accesos a los barrios de los Santos-Pilarica y los Santos II, y el “corredor verde equipado” propuesto en el Plan Rogers. Las edificaciones universitarias en esta zona se sitúan alrededor de una gran ágora-paseo central a modo de moderno claustro monacal. En su entorno perimetral, las construcciones y zonas arboladas propuestas crean una nueva fachada urbana para todo el conjunto.

Aparte de estas tres zonas universitarias, que albergan los espacios docentes y administrativos de la Universidad de Valladolid, y son las más ligadas a la trama y la vida urbanas, el Plan de Integración contempla otras dos:

- **Proyectos singulares:** entornos donde se engloban varias acciones: a) Ruiz Hernández, la intervención opera en todo el ámbito interior de la parcela de Santa Cruz a partir de la construcción de un nuevo complejo deportivo y una calle de coexistencia; b) Sistema de parques, se crea un “eje verde” en paralelo al eje peatonal. Engloba el parque urbano de la vieja Facultad de Ciencias, la nueva playa urbana, la modificación y adecuación de las pasarelas sobre el Esgueva, el tránsito y acceso a las orillas del Esgueva y el espacio del estacionamiento verde de Económi-

cas e Industriales. c) Nuevo frente universitario, conjunto formado por la adecuación a la nueva vía de acceso, los proyectos de la residencia universitaria, el *Educatorium*, los bloques de viviendas/oficinas, los pasos peatonales/bicicleta, y la parada de autobuses correspondiente.

4.3 Síntesis

Por último, se pone en evidencia cuáles son los tramos y corredores de acceso a estas “zonas universitarias” (fig. 7).



Conexiones viarias: a) *Viaro rodado de primer y segundo orden*, son los ejes por donde circulan los vehículos motorizados, ya sean las grandes vías de acceso al noreste de la ciudad, o las que permiten enlazar con las otras direcciones. A medida que se acercan al centro urbano disponen de un ancho menor y, en su mayoría, son de un solo sentido de circulación. b) *Viaro peatonal*, se crea el eje centro-noreste, Santa Cruz Esgueva Miguel Delibes, a través de una senda peatonal que recorre interiormente las zonas universitarias. c) *Viaro mixto*, gracias al ensanche de las aceras y un mayor espacio de aparcamiento perimetral, ahora los paseos están dotados de arbolado continuo que recorre lateralmente todas las zonas universitarias.

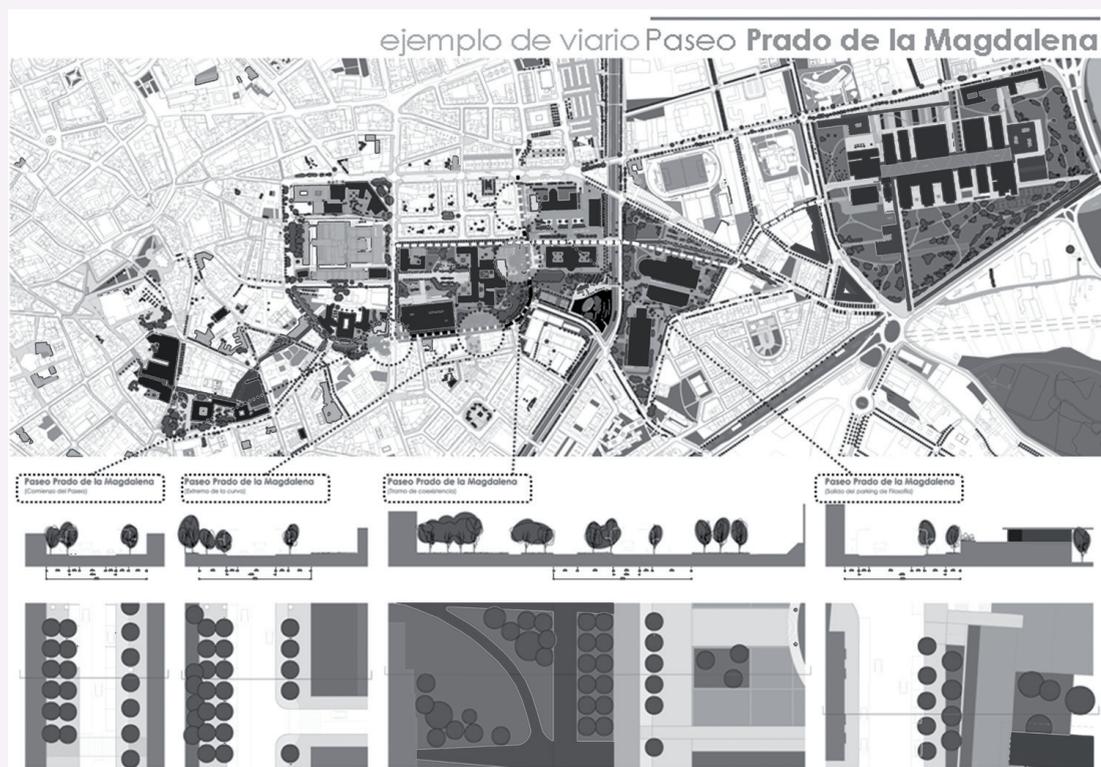
Carril bici y sendas ciclables: nuevos tramos discurren por el interior del eje peatonal, se incorporan nuevos aparcamientos de barras en las entradas de las facultades y edificios universitarios. Asimismo, se fomentará la convivencia entre peatón y ciclista, para permitir una situación de equilibrio y disfrute común del espacio no vinculado a la calzada.

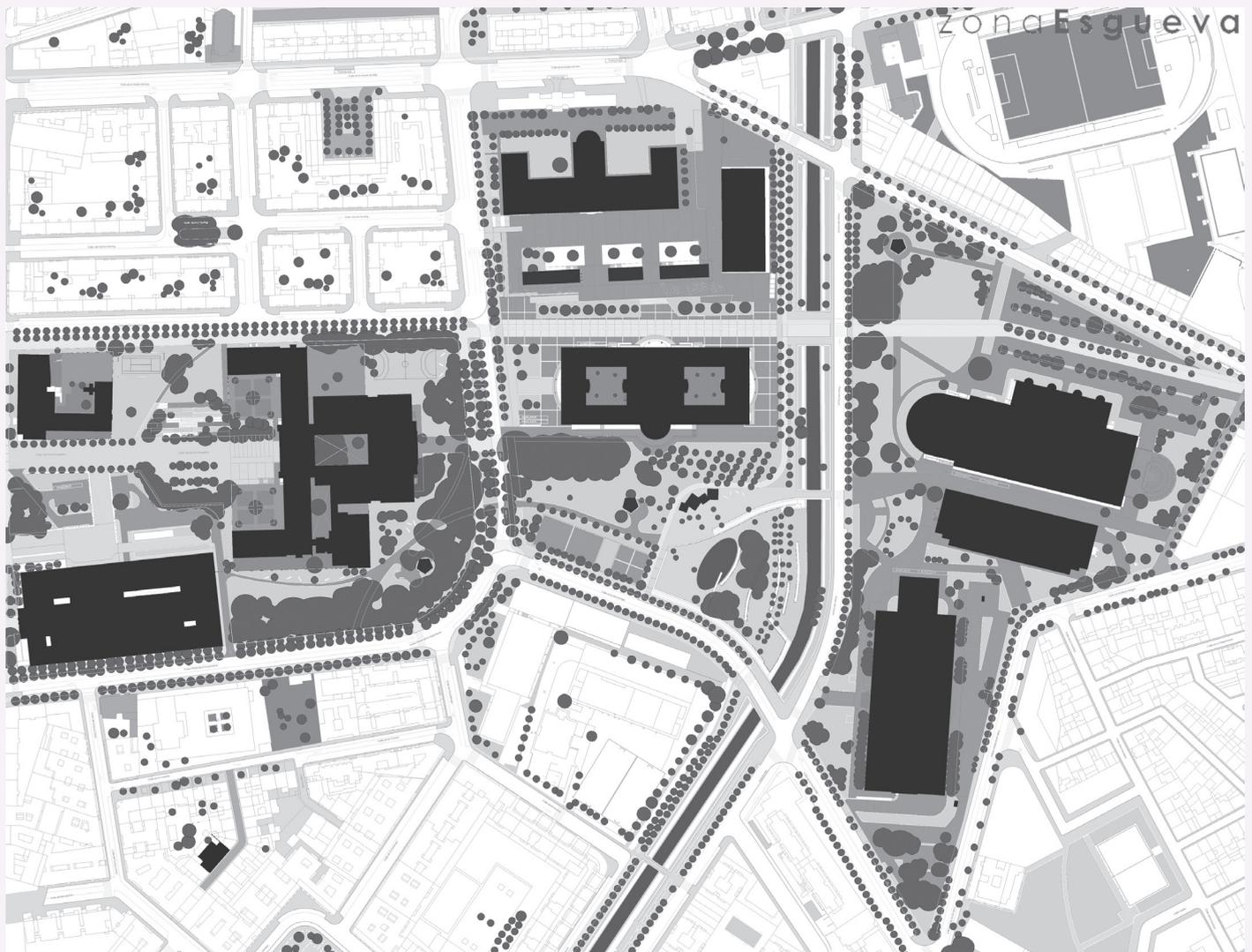
Espacio público: a) *Entorno de plazas*, los espacios públicos perimetrales son puestos en valor como nuevos ámbitos de relación: nuevos edificios universitarios sin paredes. Lugares no solo de paso, sino de convivencia. b) *Parques*, sin despreciar las zonas ajardinadas y asiladas, estos parques se posicionan como garantes de la naturaleza dentro la Universidad. El paradigma es el nuevo gran parque urbano situado entre las dos orillas del río Esgueva a su paso por las facultades. Es un continuo donde se puede disfrutar de la naturaleza, el ocio y del propio río Esgueva gracias a su playa urbana.

4.4 Anexo orientativo del proyecto urbano

Como anexo se incluyen una serie de áreas singulares de proyecto de Espacio Público (fig. 8 y 9). Es un recorrido por los nudos más importantes del eje centro-norte de la Universidad, con especial énfasis en los espacios públicos universitarios existentes (plazuela de la Universidad, claustro-atrio central de Miguel Delibes, etc.) o de nueva creación (parque de la Magdalena, playa del Esgueva, plaza del Doctor Mergelina, etc.)

Figuras 8 y 9. Detalle del Plan de Integración en la zona Esgueva. El arbolado continuo y los paseos peatonales permiten entender el espacio universitario como un todo a pesar de los cortes que suponen el paso rodado del Paseo de la Magdalena así como el cauce del río Esgueva.





Fuente: Informe Universidad y ciudad (IUU, 2009).

5. Movilidad universitaria⁴

El primer aspecto que se debe tener en cuenta en la movilidad asociada a una universidad es el predominio casi absoluto de lo que se conocía como “movilidad obligada”, que consideraba exclusivamente la relacionada con los motivos de trabajo o estudio, y que conllevaba, implícitamente, una idea de pendularidad que también ha sido superada. La aplicación del paradigma de la sostenibilidad y el cambio en los métodos de análisis de la movilidad han implicado también la revisión de conceptos y méto-

dos de análisis (Lalana y Santos, 2011). En nuestro caso, aunque los motivos dominantes (trabajo y estudio) son los mismos que en la concepción tradicional, la metodología y el enfoque utilizados se corresponden con los utilizados actualmente en el análisis general de la movilidad urbana.

Desde este punto de vista se trata de un campus con dos características básicas: sus instalaciones no están concentradas y está inmerso en el casco urbano. Hay pues, que tener en cuenta que la movilidad asociada a la Universidad se superpone a la movilidad general de la ciudad, y que hay que “construir” la unidad del campus. La mayor parte de los centros universitarios de Valladolid se concentran a lo largo de un eje, no diseñado como tal, que va desde la Plaza de Santa Cruz hasta el Polo Universitario Norte.

⁴ Para facilitar su comprensión, la propuesta urbana y el estudio de movilidad se presentan separados, pero se han desarrollado en paralelo y de manera conjunta, aportándose mutuamente problemas y soluciones. Una suerte de ensayo y error, en el que como se puede apreciar es artificial establecer una separación objetiva.

Se pueden identificar, a lo largo de este recorrido, tres grandes conjuntos que se han denominado “zonas”: Santa Cruz, Esgueva, y Miguel Delibes, que son los que conforman este eje, parte del cual discurre por el centro histórico, y que atraviesa situaciones urbanas muy diversas. Uno de los objetivos del Plan de Integración Urbanística es reconsiderar estas calles como un gran eje que, sin perder la personalidad propia de cada espacio, se identifique de alguna forma como la gran calle universitaria de la ciudad, intentando darle una cierta coherencia. De ahí el doble sentido de “integración”: por una parte con la ciudad mediante el fomento de la relación entre los espacios universitarios y su entorno, y por otra, la integración interna de las diversas instalaciones universitarias.

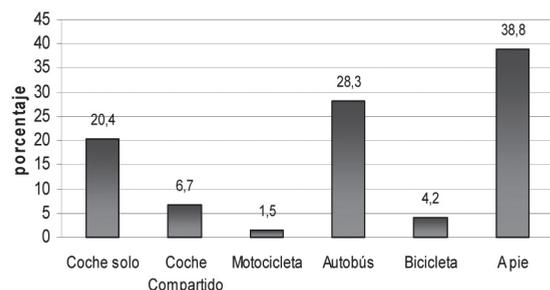
Otro aspecto general por considerar es el ámbito de influencia de la Universidad, que trasciende al

ámbito urbano de Valladolid, incluso al metropolitano, de forma que podemos considerarlo subregional, con una presencia importante de alumnos procedentes del entorno inmediato o de las ciudades cercanas, lo cual implica que la movilidad universitaria está todavía más ligada, si cabe, a la urbana en general, y otorga un papel relevante a los puntos de conexión intermodal y de los mismos con la Universidad. Hay también una presencia relativamente importante de alumnos procedentes de áreas más alejadas, ya sean procedentes de programas Erasmus como de ciudades a las que no se pueden desplazar diariamente; pero este colectivo, para efectos de movilidad, se puede considerar integrado con los residentes en la ciudad de Valladolid, y especialmente en el centro de la ciudad, puesto que los alojamientos donde residen estos alumnos suelen estar cerca del campus.

Tabla 4. Ejemplo del resultado de la encuesta realizada

Pregunta : Para empezar, ¿Me podría indicar qué medio de transporte utiliza más frecuentemente para desplazarse hacia la Universidad de Valladolid?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Coche solo	139	20,4	20,4	20,4
	Coche Compartido	46	6,7	6,7	27,1
	Motocicleta	10	1,5	1,5	28,6
	Autobús	193	28,3	28,3	56,9
	Bicicleta	29	4,2	4,3	61,1
	A pie	265	38,8	38,9	100,0
	Total	682	99,9	100,0	
Perdidos	No contesta	1	0,1		
Total		683	100,0		



Fuente: Estudio de movilidad en la Universidad de Valladolid (Fundación de Iniciativas Locales, 2008).

A mediados de 2008 la Universidad encargó la realización de un informe⁵ sobre movilidad y educación ambiental (tabla 4). Como se trataba de estudiar la movi-

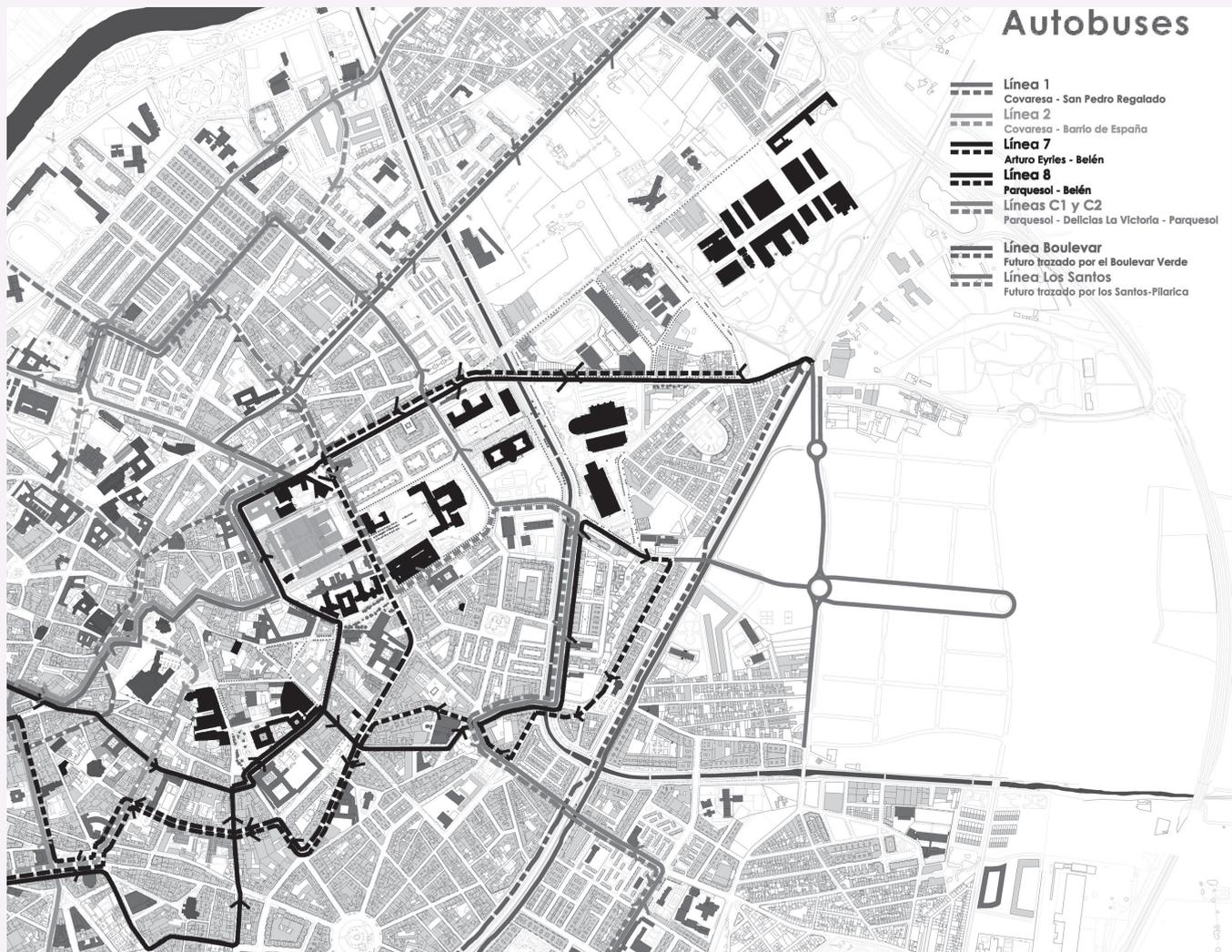
lidad universitaria en Valladolid, el total de personas consideradas fue de 19.127 alumnos (el 87,15% del total) y 2.819 trabajadores (12,85%). Esto significa, por tanto, que son las características más importantes asociadas a la movilidad por estudios, al menos por peso total, en el conjunto. De ahí que para la muestra se diseñaran 700 entrevistas a estudiantes, de las que se realizaron 668, y 200 a trabajadores, de las que se realizaron 159, todas en los meses de mayo y junio de 2008.

El reparto modal de desplazamientos para el caso de los alumnos, en grandes epígrafes, es de un 43% en modos no motorizados (38,8% a pie y 4,2% en bicicleta),

5 Para la elaboración del *Estudio de Movilidad en la Universidad de Valladolid* (Fundación de Iniciativas Locales, 2008) se utilizaron una serie de herramientas complementarias, en su mayoría provenientes de la investigación sociológica. En primer lugar se aplicaron encuestas a una muestra representativa de la comunidad universitaria (estudiantes, PAS y PDI). Por otra parte se utilizaron instrumentos cualitativos, entrevistas y grupos de discusión (grupos focales). Aparte de ello se realizó un análisis de la situación de los distintos espacios universitarios en la ciudad de Valladolid, así como de los diversos instrumentos con los que cuenta la ciudad para intervenir en su espacio urbano, y en concreto en la movilidad de sus ciudadanos.

un 29% motorizados privados (20,4% en coche conduciendo, 6,7% en coche como pasajero, y 1,5% en motocicleta) y un 28% en transporte público (exclusivamente autobús) (fig. 10). Si consideramos el reparto modal de los desplazamientos por motivo de estudios en ciudades de 50.000 a 500.000 habitantes de áreas metropolitanas (entre las cuales se incluía la ciudad de Valladolid), según la Encuesta de Movilidad Cotidiana de las personas residentes en España, del Ministerio de Fomento (Movilia 2006-2007)⁶, correspondería un 56% a los modos no motorizados, un 25% a los motorizados privados y un 19% a los motorizados públicos.

Figura 10. Líneas de transporte urbano que conectan con los diferentes espacios universitarios. La ruta de referencia para la mayoría de los estudiantes es la línea 8 (color negro) que conecta entre sí casi todas las áreas universitarias. El resto de líneas lo hacen puntualmente, coincidiendo la mayoría en el entorno del Hospital Clínico Universitario (comienzo de la zona Esgueva).

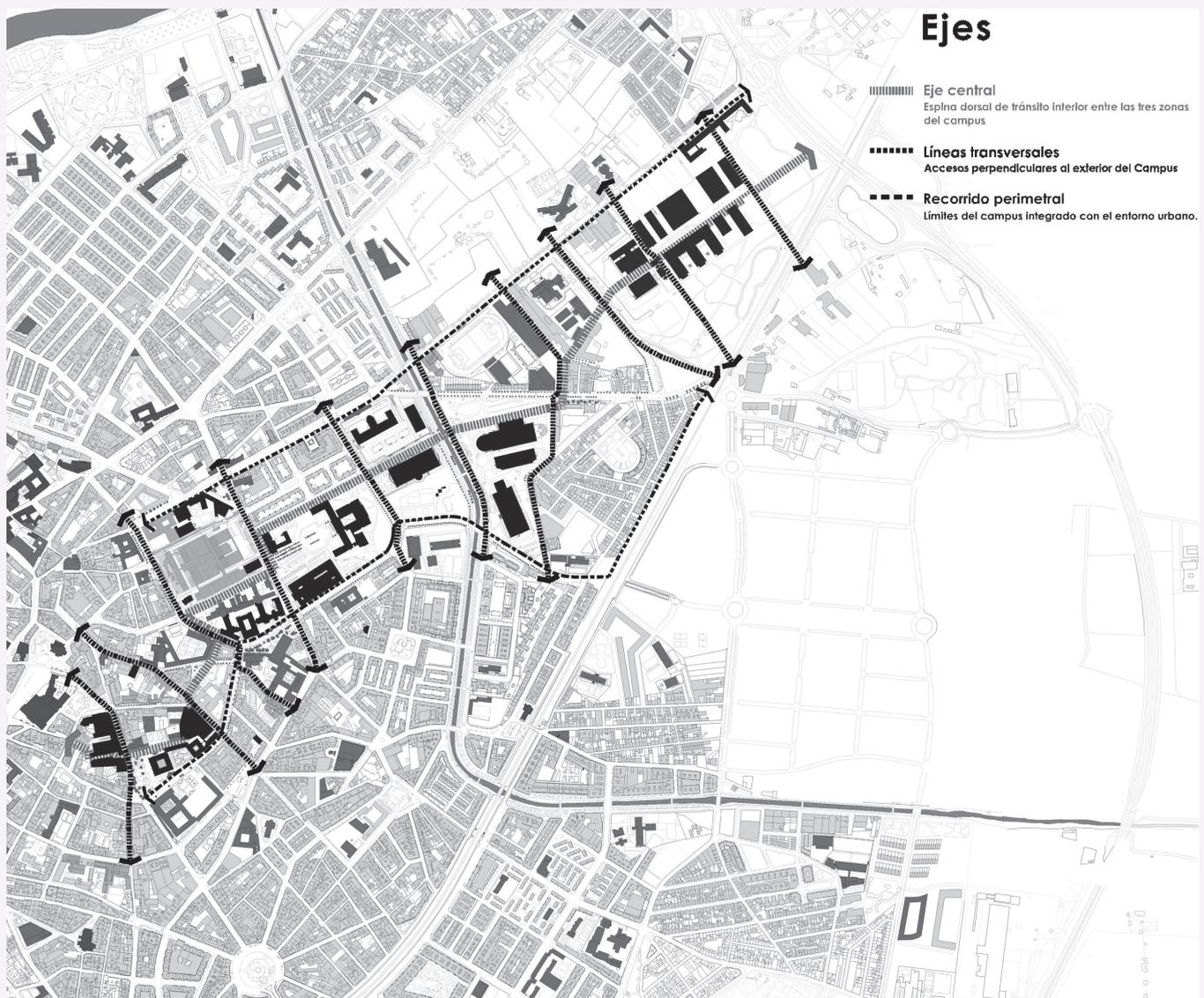


Fuente: Universidad, ciudad y transporte en Valladolid. Estrategias de movilidad sostenible asociadas al desarrollo y consolidación del Polo Universitario Norte (IUU, noviembre 2010).

⁶ Existen dos ediciones (2000-2001 y 2006-2007) de la Encuesta de movilidad de las personas residentes en España (Movilia), elaborada por el Ministerio de Fomento. En ambos casos, son dos volúmenes en donde la primera fecha corresponde al análisis de la movilidad cotidiana y la segunda al de la movilidad a larga distancia. http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ESTADISTICAS_Y_PUBLICACIONES/INFORMACION_ESTADISTICA/Movilidad/ Comprobado el 3 de mayo de 2011.

Para los alumnos el elemento principal en la elección del modo de desplazarse es la distancia (ya sea la cercanía como la lejanía, puesto que ambas representan, cada una, un 24% del total), seguido de la falta de alternativas (17%), la comodidad (16%) y la rapidez (11%). Más del 80% manifiesta estar satisfecho o muy satisfecho con su medio actual de transporte, aunque un 40% afirma que le gustaría utilizar uno diferente, especialmente el vehículo privado (15% del total), aduciendo la comodidad, aunque esta orientación cabe relacionarla más con el papel social y de imagen del automóvil. El segundo modo, más interesante desde el punto de vista de la movilidad sostenible, es la bicicleta (8,3% del total de los alumnos), lo que indica una importante cuota potencial de este medio de desplazamiento, que cobra especial importancia si consideramos, además, las características topográficas de la ciudad, esencialmente llana.

Figura 11. Detalle de los ejes que el estudio de movilidad jerarquiza por orden de importancia.



Fuente: Universidad, ciudad y transporte en Valladolid. Estrategias de movilidad sostenible asociadas al desarrollo y consolidación del Polo Universitario Norte (IUU, noviembre 2010).

Las características generales de la movilidad asociada a la Universidad de Valladolid se corresponden por tanto, en líneas generales, con las que cabe esperar para los desplazamientos por motivo de trabajo o estudios en una ciudad de estas características. La aplicación total del Plan de Integración Urbanística tendrá repercusiones importantes en materia de movilidad, puesto que la adecuación de los espacios universitarios y la mejora de la relación urbanística con su entorno se puede convertir en una eficaz medida de fomento de los modos no motorizados, y especialmente del más importante, el desplazamiento a pie, en una ciudad en la que, por escala, por su relieve esencialmente llano y por el elevado porcentaje que representan los trayectos cortos, resulta muy adecuada para ello. Se trata, pues, de resolver algunos problemas de infraestructuras y de relación con el tráfico rodado. Otro tanto se puede decir de la bicicleta, que frente a un uso todavía muy poco importante presenta, sin embargo, una imagen muy favorable, y tiene un gran potencial de desarrollo. El transporte público es una opción relativamente poco utilizada, según se desprende de la encuesta, que se puede relacionar con la mala valoración del mismo por parte de la comunidad universitaria, que considera que tiene una frecuencia escasa, con una velocidad real muy baja y una estructura de paradas y servicios poco adecuada para las necesidades de todo el campus, y en especial del Polo Universitario Norte.

Finalmente, y en lo que respecta al automóvil, las largas distancias que ha de recorrer buena parte de la comunidad universitaria, y las propias características de la movilidad cotidiana actual, en la que los desplazamientos no son exclusivamente pendulares, sumadas a las de la actividad de la Universidad, hacen muy difícil reducir su importancia ni potenciar prácticas que favorezcan el aumento de la ocupación media de los vehículos. No obstante, junto a las medidas encaminadas a la creación y fomento de alternativas viables y realistas para el automóvil, y conforme éstas se vayan materializando, habrá que desarrollar también una política de prácticas que disuadan del uso del vehículo privado (estacionamientos, viario), y siempre dentro de un contexto de moderación del tráfico (en número, en velocidad y en ocupación del espacio público).

En todo caso, y dada la situación del campus vallisoletano, la colaboración entre Ayuntamiento y Universidad es un elemento clave, sin el cual no se podrá conseguir que funcione ningún plan de movilidad, cuyo éxito redundaría en beneficio de toda la población, universitaria o no. Es bueno recordar que existen dos documentos municipales en donde la movilidad y los espacios universitarios aparecen especificados pero en los que la institución universitaria no es parte activa, más allá de una mera dotación local: el *Plan integral de movilidad urbana de Valladolid -Pimuva-* (Ayuntamiento de Valladolid, 2003) y el documento *Plan Estratégico Valladolid 2016* (2010).

Así, el futuro Plan de Movilidad Sostenible (fig. 11), en este sentido, es una de las herramientas fundamentales del Plan de Integración de los espacios universitarios de la Universidad de Valladolid en la ciudad de Valladolid. Pero, además, el Plan de Movilidad Sostenible debería tener sentido en sí mismo y justificación propia enlazados a fines ambientales, de transporte y urbanísticos.

Figura 12. Maqueta del Plan de Integración realizada en madera sobre una superficie de 3x2,5 m con motivo de la exposición *Futuros*. Se puede observar en alabastro blanco la zona Miguel Delibes en primer término, la zona Esgueva un poco más al centro, y por último, la zona Santa Cruz al fondo a la izquierda.



Fuente: Archivo fotográfico, IUU, mayo 2010.

6. El futuro de un presente: 2016

Estamos ante el proceso de configuración de una gran área urbana en un contexto territorial lleno de incertidumbres, caracterizado por procesos difusos, que algunos han descrito como procesos de “metropolización del territorio”, y sometido a un debate cada vez más amplio sobre las mejoras que hay que introducir en los modelos urbanos vigentes (fig.12). La reciente crisis inmobiliaria en España no ha hecho más que agudizar la necesidad de revisar las prácticas dominantes y activar la búsqueda de un urbanismo más sostenible.

Aunque el camino ha sido marcado por los documentos aquí presentados, todavía queda recorrerlo. Actualmente se están aplicando de manera paulatina las directrices dadas por el Plan de Integración, dentro de las posibilidades que el estado financiero y económico de la Universidad permiten. De otro lado, el informe sobre movilidad en el Polo Universitario Norte ha fijado los mínimos necesarios para la realización de un completo Plan de Movilidad Sostenible para todo el campus universitario de Valladolid.

Es cierto que la fecha de 2016 parece muy cercana, pero al mismo tiempo la coyuntura económica de la ciudad la hace cada vez más incierta. Es importante recordar que las reflexiones hechas dentro del Plan Estratégico de la Universidad son estrategias que progresivamente puede ir alcanzando la comunidad universitaria en el conjunto de la ciudad para que mejore desde una lógica sostenible. 

Bibliografía

- AAVV (2010). *Locus Sapientiae*. Valladolid: Consejo Social de la Universidad de Valladolid.
- AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID (2003). “Plan de Integral de Movilidad Urbana de la ciudad de Valladolid –Pimuva–” En *Plan general de ordenación urbana de Valladolid*. Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid.
- AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID (2008). *Plan municipal del suelo y vivienda 2008-2011*. Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid. Comprobado el 3 de mayo de 2011 en: <http://www.smviva.com/VerPagina.asp?IDPage=2>.
- AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID (2010). *Plan Estratégico Valladolid 2016*. Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid. Comprobado el 3 de mayo de 2011 en: www.valladolidhaciael2016.es.
- CONFEDERACIÓN VALLISOLETANA DE EMPRESARIOS (2010). *Algo + para Valladolid*. Valladolid: Confederación Vallisoletana de Empresarios. Comprobado el 3 de mayo de 2011 en: <http://www.cve.es/algomasparavalladolid/>
- DE LAS RIVAS SANZ, Juan Luis y SANTOS Y GANGES, Luis (2009). *Estrategias de movilidad sostenible asociadas al desarrollo del Polo Universitario al Norte de la ciudad*. Valladolid: Jornada de la UVA sobre movilidad y urbanismo sostenible, organizada por la UVA, el Vicerrectorado de Infraestructuras y la Oficina de Calidad Ambiental y Sostenibilidad, aula Triste del Palacio de Santa Cruz, 16 noviembre.
- EL NORTE DE CASTILLA (2010). *Valladolid avanza 2016, visión de futuro*. Comprobado el 3 de mayo de 2011, en: www.valladolidavanza.nortecastilla.es.
- FUNDACIÓN DE INICIATIVAS LOCALES (2008). *Estudio de movilidad en la Universidad de Valladolid*. Valladolid: Fundación de Iniciativas Locales (documento inédito).
- IUU, INSTITUTO UNIVERSITARIO DE URBANÍSTICA (2009). *Universidad y ciudad*. Valladolid: Universidad de Valladolid. Comprobado el 3 de mayo de 2011, en: <http://www.uva.es/ficheros/plandeintegracion.pdf>.
- IUU, INSTITUTO UNIVERSITARIO DE URBANÍSTICA (2010). *Universidad, ciudad y transporte en Valladolid. Estrategias de movilidad sostenible asociadas al desarrollo y consolidación del Polo Universitario Norte*. Valladolid: noviembre (documento inédito).

IUU, INSTITUTO UNIVERSITARIO DE URBANÍSTICA & CyLSTAT (2010). *Auditoría urbana de las ciudades de Castilla y León*. Valladolid: Consejería de Fomento, Junta de Castilla y León. Comprobado el 3 de mayo de 2011, en:

http://www.jcyl.es/web/jcyl/ViviendaUrbanismo/es/Plantilla66y33/1284169012651/_/_/

LALANA SOTO, José Luis (2010). *Los estudios de movilidad generada para actuaciones urbanísticas. Metodología, estructura y contenidos*. En: Taller de conferencias *Sumobis Planes de movilidad urbana sostenible*. Ponferrada: Ayuntamiento de Ponferrada y Sumobis, 28 de octubre de 2010. Comprobado el 3 de mayo de 2011, en:

<http://www.youtube.com/watch?v=dBqmuBXvJu4&feature=related>.

LALANA SOTO, José Luis y SANTOS Y GANGES, Luis (2011). *Las claves urbanas de la movilidad sostenible* (en edición).

MINISTERIO DE FOMENTO (2000-2001). *Encuesta de movilidad de las personas residentes en España (Movilia)*. Madrid: Ministerio de Fomento. Comprobado el 3 de mayo de 2011 en: http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ESTADISTICAS_Y_PUBLICACIONES/INFORMACION_ESTADISTICA/Movilidad/Movilia2000_2001/default.htm.

MINISTERIO DE FOMENTO (2006-2007). *Encuesta de movilidad de las personas residentes en España (Movilia)*. Madrid: Ministerio de Fomento. Comprobado el 3 de mayo de 2011 en: http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ESTADISTICAS_Y_

[PUBLICACIONES/INFORMACION_ESTADISTICA/Movilidad/Movilia2006_2007/default.htm](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ESTADISTICAS_Y_PUBLICACIONES/INFORMACION_ESTADISTICA/Movilidad/Movilia2006_2007/default.htm).

SANTOS Y GANGES, Luis (2010). *Los PMUS en España, competencias tipos e implementación*. En: Taller de conferencias *Sumobis Planes de Movilidad Urbana Sostenible*. Ponferrada: Ayuntamiento de Ponferrada y Sumobis, 28 de octubre. Comprobado el 3 de mayo de 2011, en:

<http://www.youtube.com/watch?v=947Tp3p-mPc>.

SANTOS Y GANGES, Luis y DE LAS RIVAS SANZ, Juan Luis (2008). "Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad". En: *Ciudades*, No. 11. Valladolid: Instituto Universitario de Urbanística y Universidad de Valladolid. Comprobado el 3 de mayo de 2011 en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2736032>.

UNIVERSIDAD DE VALLADOLID (2008). *Plan Estratégico de la Universidad de Valladolid*. Valladolid: Universidad de Valladolid. Comprobado el 3 de mayo de 2011 en: http://www.uva.es/cocoon_uva/impe/uva/navDirectorio?idSeccion=69226&idMicroSite=69224.

UNIVERSIDAD DE VALLADOLID (2009 y 2010). *La Uva en cifras*. Valladolid: Universidad de Valladolid. Comprobado el 3 de mayo de 2011 en: http://www.uva.es/uva/export/portal/com/bin/contenidos/serviciosAdministrativos/gestionAdministrativaInvestigacion/convocatoriaproyectos2011/INNPACTO/1302867555110_uva_encifras_10.pdf.

UNIVERSIDAD DE VALLADOLID (2010). *Futuros*. Exposición y ciclo de conferencias. Valladolid: Museo de la Universidad, del 18 de mayo al 18 de junio.