

POLÍGONOS INDUSTRIALES EN TORNO A LA NUEVA AUTOVÍA A-43 ENTRE CIUDAD REAL Y MANZANARES. SITUACIÓN, DIAGNÓSTICO Y PERSPECTIVAS.

Jesús Francisco SANTOS SANTOS
Héctor S. MARTÍNEZ SÁNCHEZ-MATEOS

Dpto. de Geografía y Ordenación del Territorio.
Facultad de Letras.
Universidad de Castilla-La Mancha.

jesusf.santos@uclm.es
hector.martinez@uclm.es

1. INTRODUCCIÓN

La localización de las actividades económicas ha sido y sigue siendo un tema recurrente en la investigación geográfica debido a los importantes cambios que provocan y por su contribución al desarrollo territorial, especialmente en ciudades pequeñas y medias (Caravaca et. al. 2009). La lógica territorial del aparato productivo de nuestras sociedades es probablemente una de las fuerzas más determinantes a la hora de configurar los espacios industriales, especialmente si están ligados a espacios urbanos de diferentes características, formando corredores o ligados a procesos de innovación o transformación (Mendez y Pascual, 2006). En la relación entre localización y actividades productivas el papel que juega el transporte es determinante y sobre ella trabajaremos en la presente comunicación. De esta importancia deriva muy probablemente la persistencia del mito entre desarrollo económico e infraestructuras de transporte, por otra parte mal entendido, ya que gozar de óptimas conexiones resulta de gran interés estratégico y territorial, pero no razón única para que un espacio desarrolle sinergias de carácter económico (Banister y Berechman, 2001).

Los bienes y servicios serán más competitivos cuanto mayor mercado dispongan y, por tanto, su distribución y su accesibilidad serán claves. Desde hace ya bastantes décadas que el progresivo avance tecnológico y el descenso de los costes de transporte han ido originando un incremento continuo del tamaño de los mercados, tanto en materia laboral (movilidad laboral) como de bienes y servicios (Rodríguez et al, 2009). Pero esta es una afirmación general, que responde a procesos generales de ámbito global. El impacto territorial de los mismos se aprecia en los sistemas generales: aumento de la motorización, consumo energético, integración de mercados, etc.

Se parte de dos líneas de trabajo previas que en esta comunicación encuentran un interés común. Por una parte el trabajo desarrollado por el profesor Santos y otros (2009) y presentado en el XXI Congreso Nacional de la AGE, que presentaba un caso de estudio de ámbito local referido al desarrollo y caracterización de los espacios productivos servo-industriales en Ciudad Real. Por otra parte, una reciente investigación del profesor Martínez (2010) profundizaba en las implicaciones territoriales que el sistema de transporte ha tenido y tiene en la configuración regional de Castilla-La Mancha. En la confluencia de ambos temas se encuentra un interesante caso de estudio a desarrollar, como son los desarrollos urbanísticos asociados a las nuevas infraestructuras de gran capacidad, en este caso las autovías y, de forma particular la autovía A-43 que conectará Lisboa y Valencia en su tramo Ciudad Real - Manzanares.

Tras plantear los objetivos y la propuesta metodológica elegida, nos encargaremos de plantear las relaciones entre la promoción de suelo industrial y las redes de transporte por carretera para pasar después al análisis de los casos elegidos organizados por municipios.

2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.

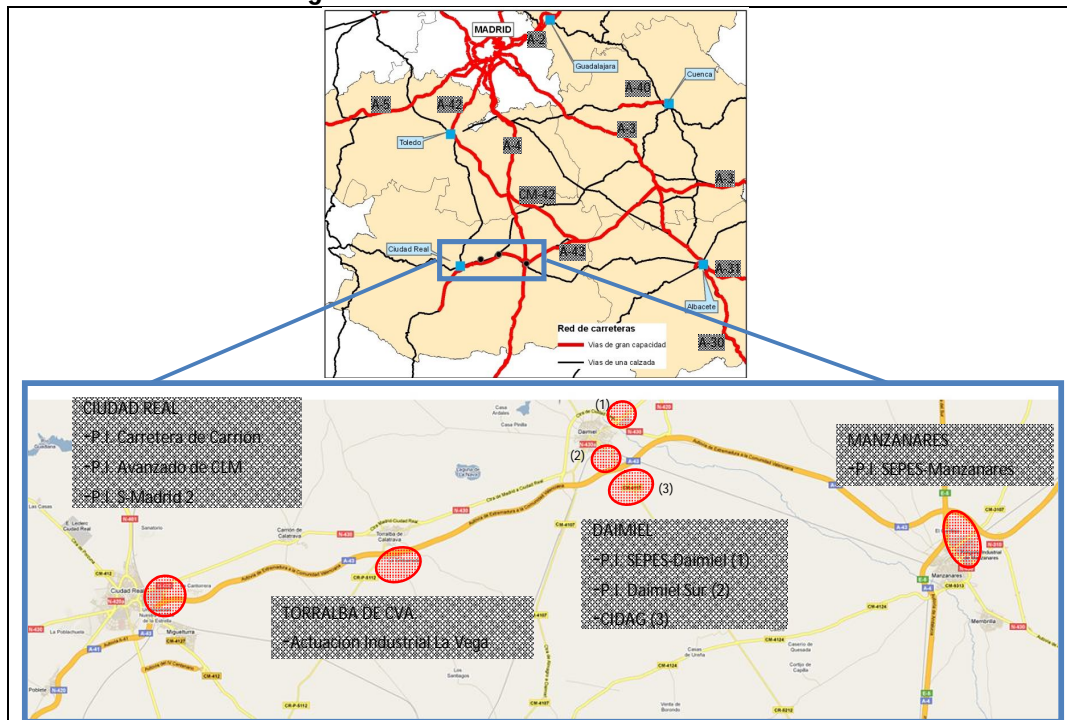
El objetivo fundamental que se plantea la comunicación es analizar las nuevas perspectivas productivas introducidas por el asentamiento de nuevas vías de comunicación sobre los espacios económicos. Estas perspectivas pueden ser fundamentalmente de dos tipos: ampliación y adaptación de espacios industriales preexistentes a la construcción del nuevo eje viario o aparición de nuevos desarrollos de suelo industrial y/o actividades en espacios de escasa o nula tradición en el territorio.

Pretendemos analizar un interesante caso relacionado con ambos elementos: las infraestructuras de transporte y la localización empresarial. El objetivo general se centra en el análisis de ocho parques o polígonos industriales en torno a un tramo de 55 km. de autovía (A-43) de reciente construcción y apertura (2005) en la provincia de Ciudad Real que ha unido la capital provincial (extremo occidental del tramo analizado) con la red radial de autovías de primera generación (A-4) a la altura de Manzanares (extremo oriental del tramo). La figura 1 muestra el ámbito de análisis desarrollado en la comunicación y los municipios y localizaciones empresariales incluidos en el mismo: Ciudad Real, Torralba de Calatrava, Daimiel y Manzanares. Hemos excluido para el caso concreto del entorno de Ciudad Real a otras áreas industriales (Larache y La Estrella) cuyas funciones y características no están ligadas al eje viario ni en origen ni en desarrollo sino con otros procesos urbanos, de gran interés y también en estudio, pero que quedan fuera de los procesos y objetivos aquí planteados.

La hipótesis fundamental de trabajo es que la aparición progresiva de un nuevo eje de transporte peninsular este-oeste ha sido la variable que organiza y permite comprender los procesos locales reseñados en los

espacios industriales que hoy se localizan a su alrededor, teniendo un peso específico mucho más elevado que otros factores.

Figura 1: Localización del ámbito de estudio.



*Imagen superior, fuente: CNIG, M^o de Fomento. Elaboración propia
Imagen inferior, fuente: <http://maps.google.es>. Modificado*

En un segundo nivel de objetivos el siguiente paso es caracterizar estos procesos y diferenciarlos entre sí, tratando de obtener las claves interpretativas de su lógica territorial. Ello nos permitirá tener una imagen más precisa no sólo de su aparición, sino de su composición, evolución reciente y perspectivas.

Se parte como se ha comentado de un trabajo previo desarrollado para el caso de Ciudad Real y el desarrollo servointustrial al este del casco urbano que comprende tres desarrollos de suelo industrial diferenciados en el tiempo, en la fisonomía y en las funciones pero que se localizan formando un solo área industrial (Santos et al, 2009). En el mismo se llevó a cabo una metodología de análisis que tuvo por objeto la caracterización funcional de este espacio productivo. La intención es ampliar la escala de análisis del citado trabajo y entender que aquellos procesos se pueden comprender bajo la estructura de un potencial corredor de transporte y comunicaciones amparado en el tramo referido. Para entender las implicaciones, tanto en el ámbito local como regional, de dicho eje configurado por la autovía A-43 nos apoyamos también en los resultados de la investigación recientemente publicada sobre las implicaciones territoriales del transporte en Castilla-La Mancha (Martínez, 2010).

La metodología planteada para la consecución de estos objetivos es fundamentalmente descriptiva y comparativa. En esta primera fase del estudio partimos de la documentación disponible generada por los organismos gestores o promotores de los respectivos polígonos industriales y con la información sistematizada que se ofrece como servicio al emprendedor en el sitio web <http://www.sueloindustrialclm.com> complementada y convenientemente actualizada con entrevistas en profundidad y el imprescindible trabajo de campo. Presentamos en esta comunicación algunos de los resultados preliminares que nos permitirán dirigir los futuros pasos de la investigación que deberán ir encaminados a comprobar si las iniciativas de desarrollo de suelo y promoción industrial llevadas a cabo hasta ahora que analizamos aquí, al amparo de un nuevo eje de comunicaciones y que han surgido de manera singular y aislada sin apenas conexiones entre sí, llegan en un futuro a consolidarse como un corredor industrial.

3. LA PROMOCIÓN DE SUELO PRODUCTIVO Y LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE.

Con el punto de partida planteado en la introducción no es extraña la percepción habitual que se tiene de las infraestructuras de transporte, asociadas de forma unívoca al desarrollo económico por la pretendida potencialidad que tienen de generar procesos de localización productiva. En España esta interrelación es casi más evidente y secular, debido a una permanente percepción de déficit en infraestructuras (Izquierdo, 2001) que ya no puede seguir siendo expresada en los mismos términos (Serrano, 2010). En este país se ha experimentado una cierta reorientación en la política de infraestructuras en los últimos tiempos que puede ser interpretada desde diferentes perspectivas. El resultado ha sido la paulatina aparición de vías de gran capacidad de características transversales frente a la configuración centro-periferia (Martínez, 2009).

Desde el punto de vista económico, los factores de localización productiva han seguido lógicas diferenciadas, en las que el papel del transporte es innegable. En el punto común de ambas interpretaciones, tenemos en España el importante papel que las políticas públicas han tenido y tienen en estos factores de localización, fomentando suelo de carácter industrial o estableciendo políticas de promoción pública de muy diversa índole. Desde el Plan de Descongestión de Madrid de 1959 y los polígonos y zonas residenciales asociados al mismo existe en España una cierta tradición a este respecto. Castilla-La Mancha ha sido uno de los territorios más afectados por esas políticas de deslocalización del área metropolitana de Madrid, existiendo alguna investigación al respecto (González, 1987; Escudero y Gómez, 2007). También hay interesantes líneas de trabajo orientadas al papel de los sistemas productivos locales y los procesos de desarrollo endógeno en áreas de baja densidad demográfica relativamente alejadas de los grandes centros metropolitanos, destacando las aportaciones de Méndez tanto en Castilla-La Mancha (2010 y 2001) como en otros ámbitos territoriales (2008) por citar algunos ejemplos.

En todos estos trabajos resulta de vital importancia la comprensión del papel que juega el sistema de comunicaciones, siendo citado en ocasiones como el factor esencial que inicia el proceso de creación de

nuevos espacios productivos. No obstante, el sistema de comunicaciones no es un elemento homogéneo, presenta múltiples interpretaciones y configuraciones. Existe una importante diferenciación modal y, dentro de cada modo, se produce una jerarquización interna de servicios y oportunidades que necesariamente afecta a los territorios. En el primer movimiento de difusión desde Madrid la configuración de la red ferroviaria jugó un importante papel (con ejemplos como Alcázar de San Juan o Aranda de Duero). Ahora en cambio es el transporte por carretera el que asume un papel protagonista, con el 90% del tráfico interior de viajeros y el 85% de mercancías (Mº Fomento, 2007). No nos debe extrañar pues, que sea la actual configuración de la red de carreteras la que ejerza un papel preponderante en los procesos de localización industrial.

Como ya hemos citado, las primeras políticas activas de relocalización productiva tuvieron como ingredientes esenciales el rápido crecimiento madrileño, una serie de espacios relativamente alejados del mismo (entre 60 y 190 km.) y la facilidad de conexión de éstos con Madrid. Las experiencias y resultados (Escudero y Gómez, 2007) han sido diversos y no cabe en esta comunicación un comentario más detallado, a pesar de ello resulta imprescindible analizar que para los casos más cercanos a Madrid la evolución ha tendido a generar estructuras productivas de tipo corredor (Madrid-Toledo o, esencialmente, Madrid-Guadalajara y el "corredor del Henares"). Estas configuraciones de tipo corredor demuestran la importancia de la jerarquía de red en los procesos de difusión económica y la medida en la que espacios periféricos logran integrarse en dinámicas productivas (Gutiérrez, 2003). Análisis efectuados sobre Castilla-La Mancha han demostrado la persistencia de estos corredores en la configuración territorial de la región y su posterior desarrollo así como su papel como elementos que tienden a definir territorios de características diferenciadas incrementándose así la heterogeneidad regional (Pillet, 2007; Martínez, 2010; Santos, 2008).

La A-43 es una de las recientes vías transversales asociadas al objetivo de paliar la estructura radial de la red española. Es la autovía que ha de unir Lisboa y Valencia sin la necesidad de atravesar Madrid. Desde comienzos de siglo, e incluso con anterioridad, se ha venido demandando e impulsando este eje que ha dado origen paulatino a tramos alternos en los últimos años. En la provincia de Ciudad Real se construyó en primer lugar el tramo Ciudad Real-Daimiel, abierto en noviembre de 2003 y se prolongó hasta Manzanares en 2005. Actualmente está prácticamente concluido hasta el nudo de Atalaya del Cañavate (Cuenca), donde enlaza con la A-3 y la A-31.

La unión Ciudad Real-Manzanares supuso la conexión de la capital provincial con la A-4 mediante una vía de gran capacidad, completando la oferta de ferroviaria del AVE, disponible desde 1992 y cumpliendo así una vieja demanda local: la integración en los principales ejes de transporte de España. Ambas infraestructuras (AVE y autovía) modificarían de forma clave el posicionamiento de Ciudad Real tanto en la provincia como en

la región. Además de la ciudad, ese reequilibrio jerárquico se dispersa en forma de corredor incipiente, en esta ocasión siguiendo el eje de la A-43, como es propósito analizar en la comunicación.

Como se comentó anteriormente Manzanares fue un centro de descongestión de Madrid, auspiciado por el ferrocarril y la Carretera de Andalucía (actual A-4 o autovía del sur). El retroceso del ferrocarril y el ascenso de las comunicaciones por carretera acabaron por consolidar el polígono industrial en esta localidad. Por otra parte, la capital de la provincia impulsó su posición en la red urbana a raíz de dos circunstancias: la llegada del AVE y la instalación del Campus universitario, ambas en 1992. La unión de estos dos municipios mediante la A-43, atravesando Daimiel, entre otros, ha permitido que se aprecie un importante crecimiento del suelo industrial vinculado a esta infraestructura que se suma al establecido previamente en base a los parámetros de la red de carreteras preexistente como veremos en cada caso más adelante. El resultado es la convivencia en la actualidad de áreas empresariales de cierta tradición con espacios de reciente creación, totalmente vinculados a las expectativas creadas por las nuevas oportunidades de conexión que en general son más amplios, están mejor conectados y disponen de unas infraestructuras más modernas y atractivas para las empresas.

Bajo nuestra perspectiva, los recientes procesos no se alejan en exceso de aquellos que en los años '60 iniciaron la industrialización en algunos enclaves de la hoy región castellano-manchega. Persisten ciertos ingredientes que ya encontramos en aquellos como son la intervención y promoción pública, la presencia de conexiones de transporte y el hecho de que sean espacios de escasa tradición industrial previa, sólo que con diferentes consideraciones, planteamientos y aspiraciones que matizan y actualizan la realidad industrial y productiva actual.

4. ANÁLISIS DE CASOS: ORGANIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD PRODUCTIVA.

La tabla 1 condensa la información esencial de los espacios analizados que comentaremos específicamente en varios apartados. No obstante, a través de la consulta de documentación específica, las salidas de campo y las entrevistas en profundidad hemos detectado la falta de actualización de los mismos que ha sido necesario superar mediante las consultas y entrevistas con las gerencias de estas áreas respectivas. No obstante, decidimos presentarlos por ser la única información oficial sistematizada y disponible de manera homogénea para todas las áreas industriales de la región. Este hecho relativo a la falta de actualización de datos, resulta llamativo teniendo en cuenta que la fuente está orientada como servicio de información a los empresarios.

La principal conclusión que se extrae es la íntima relación entre la creación de estos espacios y su vinculación con los dos procesos difusores ya mencionados, uno de ellos asociado a los planes de

descongestión (Manzanares) y el resto a las expectativas asociadas a las oportunidades de conexión creadas por la A-43 u otras carreteras. De hecho, analizando las cifras se comprueba que más de 50% del suelo industrial se pone en marcha con posterioridad a la apertura de la A-43 en este ámbito. Este porcentaje sería considerablemente mayor si no se tuviera en cuenta la superficie industrial del polígono SEPES de Manzanares, que como ya se mencionó responde a un Plan de Descongestión y destaca por sus dimensiones; tanto que ha dado cabida a lo largo de las últimas décadas a multitud de iniciativas empresariales hasta completarse de manera reciente.

Este simple dato nos permite relacionar de forma clara los recientes desarrollos de suelo con las nuevas oportunidades de conexión.

Un análisis más detallado sobre la ocupación nos arroja porcentajes amplios de ocupación en los polígonos asentados (anteriores a 2003) y porcentajes del 40% en el mejor de los casos para los nuevos espacios. Sin embargo, este dato choca con el hecho de que a pesar de que en algunos casos ya se han vendido todas las parcelas, las empresas, por diferentes razones, aún no se han instalado en el nuevo emplazamiento y por lo tanto la actividad económica no ha empezado aunque los indicadores de ocupación (superficie libre – ocupada) puedan indicar lo contrario. Los ritmos de ocupación comprobados en los análisis de campo son bastante divergentes entre sí. Algunos espacios han experimentado una rápida ocupación y otros mantienen ritmos más modestos o incluso muy lentos. En la velocidad a la que se produce este proceso hay que tener en cuenta los diferentes pasos hasta la puesta en marcha de la actividad (adjudicación, construcción y puesta en marcha de la actividad). La situación también dista de ser homogénea en todos los casos. De una manera relativamente frecuente se ha constatado existen proyectos detenidos temporalmente en base a la actual coyuntura económica del mercado y a las dificultades de los empresarios para obtener financiación para la iniciativa, teniendo este hecho una especial incidencia en los sectores ligados a la construcción.

Los procesos que operan en estos espacios son, por tanto, dobles: por un lado la superficie disponible se duplica por la aparición de nuevos espacios y, por otro, la aparición de esa nueva oferta en un corto periodo de tiempo aumenta las opciones de localización disponibles. Los procesos que han dado lugar a la generación de estos espacios son diversos, adquiriendo un papel protagonista los gobiernos locales en la mayoría de los casos. La práctica totalidad de los mismos se encuentran dentro de la relación de polígonos concertados dentro de la Ayudas a la Inversión y Competitividad Empresarial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. En el marco del programa de incentivos a la inversión empresarial del gobierno regional, todos los proyectos empresariales, independientemente del sector o del empleo a generar, la obra civil puede ser susceptible de subvención.

Tabla 1: Polígonos industriales en el área de estudio, superficies, grado de ocupación y usos principales.

	Polígono	Promotor	Gestor	Año de inauguración	Superficies (m ²)				Parcelas			Usos principales	Actualización (*)
					Total	Uso ind.	Libre	Ocup.	Total	Libres	Ocup.		
Ciudad Real	Polígono Industrial Carretera de Carrión	IMPEFE (Ayto. de Ciudad Real)	IMPEFE (Ayto. de Ciudad Real)	1978	235.898	235.898	43.337	192.561	127	14	113	Diversos, domina comercio	03/03/2008
	Parque Industrial Avanzado de Castilla-La Mancha	SEPES	IMPEFE (Ayto. de Ciudad Real)	2002	1.119.255	1.119.255	1.119.255	0	Sin dato	Sin dato	Sin dato	Sin dato	10/03/2008
Torralba de Calatrava	Polígono Industrial S-Madrid 2	IMPEFE (Ayto. de Ciudad Real)	IMPEFE (Ayto. de Ciudad Real)	2006	206.973	82.817	0	82.817	60	0	60	Las 2 parcelas ocupadas desarrollan actividad comercial	03/03/2008
	Actuación Industrial "La Vega"	Ayuntamiento de Torralba de Calatrava, Oficina de Economía y Empleo.	Ayuntamiento de Torralba de Calatrava, Oficina de Economía y Empleo.	2006	225.957	225.957	225.957	Sin dato	72	72	0	Sin dato	03/03/2008
Daimiel	Polígono Industrial "SEPES" o Daimiel Norte	SEPES	SEPES	1998	217.928	217.928	174.673	43.255	95	63	32	Sin dato	10/06/2008
	Polígono Industrial "Daimiel Sur"	Ayuntamiento de Daimiel-Einumasa	Centro de Promoción Económica (Ayuntamiento - Innovared)	2005	285.051	285.051	285.051	0	58	58	0	Agroalimentario, Electricidad, Carpintería metálica y de madera, logística.	03/03/2008
Manzanares	Complejo industrial Daimiel Alto Guadiana (CIDAG)	EMUMASA (Ayuntamiento de Daimiel)	EMUMASA (Ayuntamiento de Daimiel)	2006	451.581	451.581	451.581	0	104	104	0	Sin dato	03/03/2008
	Polígono Industrial "Manzanares"	SEPES	CLUPE	1964 (Ampliación aprobada en 2005)	1.290.143	1.290.143	410.921	879.222	322	181	141	Transportes, sector vinícola, metalurgia y forjados	03/03/2008

(*) Esta fecha hace referencia a la información oficial disponible sobre cada espacio industrial y ofrecida como servicio al empresario. Fuente: Consejo de Cámaras de Comercio de Castilla-La Mancha. (<http://www.sueloindustriaclm.com>) Fecha de la última consulta (25-05-2010). Elaboración propia.

Por lo que se refiere a los usos son ciertamente diversos, aunque con la información extraída de los trabajos de campo podemos concluir que estos espacios tienen perfiles de uso asociados a su génesis, puesta en marcha y evolución. Los espacios previos a la construcción de la A-43 mantienen perfiles diversificados, con gran presencia de actividades de servicios, comerciales y mecánica y automoción. Sus dinámicas responden en gran parte a las dinámicas de los mercados locales y son empresas de pequeño tamaño como norma general. Los nuevos espacios, en cambio, han tratado de buscar cierta especialización funcional y la atracción de actividades de mayor sinergia e inserción en los circuitos económicos externos. No obstante, las empresas que se van instalando ofrecen perfiles más heterogéneos.

En esta interpretación general cabe comentar además la importancia industrial del empleo en cada uno de los municipios (Tabla 2). En este sentido Manzanares es el municipio en el que la industria ocupa mayor proporción de población activa (22,7 %) seguida de Daimiel (17,4 %). Ambas destacan por el gran crecimiento de suelo industrial planeado y ejecutado en los últimos tiempos aunque según los trabajos de campo, buena parte de él, aún esté por ocupar (Daimiel y más en concreto el CIDAG) o construir (ampliación de Manzanares). Torralba con un 13 % es un municipio en el que se puede decir que la industria está en pleno proceso de agrupación y consolidación mientras que Ciudad Real, la capital provincial tiene una situación radicalmente opuesta por ser tradicionalmente una ciudad de servicios (Pillet, 1984) ligada a la administración, la educación universitaria, la salud y el comercio reforzada por equipamientos e infraestructuras como el AVE o el recientemente inaugurado aeropuerto Ciudad Real Central. Nótese que según las últimas investigaciones realizadas, el 70,5 % de las empresas del área industrial situada junto a la estación establecen una valoración baja del AVE sucediendo lo mismo con el aeropuerto, en donde son el 84,3 % las empresas que consideran poco importante esta infraestructura para su negocio. Por el contrario, se valoran mucho más las carreteras y en general la autovía A-43 (Santos et. al, 2009).

A continuación estableceremos una serie de precisiones sobre cada municipio que pasaremos a comentar en los siguientes epígrafes, ordenados en base a la importancia del empleo en el sector industrial.

Tabla 2. Población y afiliaciones a la Seguridad Social por sectores.					
		Manzanares	Daimiel	Torralba Cva.	Ciudad Real
Afiliaciones por sector de actividad (dic-2008)	Agricultura	5,3	8,3	10,3	2,6
	Industria	22,7	17,4	13,2	2,5
	Construcción	7,2	21,0	12,2	5,6
	Servicios	64,8	53,3	64,3	88,2
Población (2009)		19.186	18.527	3.061	74.014

Fuente: Padrón municipal. INE e Instituto de Estadística de Castilla-La Mancha.

3.1. Manzanares: tradición industrial y ampliación futura.

El polígono SEPES de Manzanares es el de mayor antigüedad dentro del área de estudio, como ya se ha mencionado. Ha experimentado cuatro ampliaciones desde su puesta en funcionamiento en 1964, la última pactada en 2005 y licitada a finales de 2009 que tiene pendiente la transformación de 110 has. en nuevo suelo industrial y 19 has. más de viviendas. Si todo esto se materializa, la de Manzanares se convertirá en una de las áreas industriales más grandes no solamente de la A-43 en el tramo construido, sino también de la provincia. La denominación de una parte del proyecto como "ciudad del transporte" (<http://www.manzanares.es/html/promocion/invertir.php> última consulta: 25-05-10) es conocida por su aplicación en no pocos lugares y nos revela que las pautas de localización y desarrollo de la futura ampliación así como el "marketing territorial" asociado a lo estratégico no resulta innovador salvo a escala local. Esto también refuerza la importancia que se otorga a la red de carreteras y en concreto a las de alta capacidad, aunque originalmente se valoró su potencial intermodal de conexión a la red ferroviaria (líneas Madrid-Jaén y Madrid-Extremadura) además de su ubicación en la Nacional IV (futura A-4). Sin embargo, esta última circunstancia acabó por ser de mayor importancia y la superficie del polígono ha crecido hasta conectar con dicha infraestructura consolidándose el núcleo industrial al norte y noreste del casco urbano y adyacente a las infraestructuras que le dieron origen. La futura ampliación, situada en el norte completa los terrenos que separan el actual polígono de la A-43 que servirá de borde con lo que se confirma la tendencia a pegar este tipo de suelo a las vías de alta capacidad originándose los paisajes industriales típicos de los corredores que dan acceso a grandes ciudades como Madrid.

La interoperabilidad entre ambos ejes viarios es clave para interpretar el crecimiento y grado de ocupación de las parcelas; el 70% del suelo disponible según los datos de la tabla 1, pero prácticamente completo según los trabajos de campo, entrando esto en consonancia con los planes de ampliación.

Entre las actividades más frecuentes encontramos la logística, el almacenaje, metalurgia y forjados, además de una importante presencia de actividades industriales de carácter vitivinícola. Es decir, actividades relacionadas con la importancia del enclave en materia de conexiones, actividades vinculadas a las primeras fases de la industrialización en la zona (metalurgia, forjados) e industria de base local (agroalimentaria).

El tipo de empresa en general es pequeña y media y no están ausentes empresas de cierta entidad ligadas a la fabricación de baterías para automóviles, aluminios o textiles además de grandes marcas asociadas a la distribución y automoción cuya presencia en este polígono podría considerarse tradicional e incluso emblemática a nivel municipal.

Conviene destacar la vigencia de ayudas municipales de hasta el 95% de exención de pago de licencias de obra y apertura, añadidas a las ayudas disponibles desde el ámbito regional (inversión y empleo) fundamentalmente.

3.2. Daimiel: rápida expansión industrial y coexistencia entre pymes y multinacionales.

Este municipio de fuerte tradición agrícola y de población similar a la de Manzanares ha experimentado una reciente reorientación en su perfil económico en las últimas dos décadas perdiendo peso la agricultura, a favor de los sectores industrial y sobre todo construcción. Cuenta con tres espacios industriales de entidad, programados en diferentes momentos. El primero de ellos llamado simplemente SEPES o más recientemente Daimiel Norte ligado al cruce entre la N-420 y la N-430 y los otros dos Daimiel Sur y Complejo Industrial Alto Gadiana (CIDAG), de más reciente desarrollo a ambos lados de la A-43 a la altura de la carretera que los comunica con Valdepeñas.

El SEPES o Daimiel Norte es un polígono industrial emplazado en el cruce entre la N-430 y la N-420, siendo por entonces una última una vía con tráfico denso ya que servía de nexo de unión del centro-norte de la provincia con la A-4 en el municipio de Puerto Lápice (al norte de la provincia de Ciudad Real). Previa a la construcción de la A-43 que hoy une Daimiel (y Ciudad Real) con Manzanares por autovía, la unión por carretera se hacía a través de la N-430. Esto hacía de Daimiel un nodo (N-430 hacia Manzanares y A-4, y N-420 hacia Madrid por Puerto Lápice y A-4) que constituía un punto clave de interconexión con la autovía a partir de dos rutas (N-420 y N-430), la primera usada para ir preferentemente hacia Madrid y la segunda, hacia Manzanares, más de sentido este-oeste para la parte centro de la provincia de Ciudad Real. Allí, se desarrolló esta primera área industrial de Daimiel, inaugurada en 1998 y que, diseñada específicamente junto a ese nodo de carreteras, hoy ha quedado fuera de los flujos nacionales y provinciales que circulan directamente por la actual A-43.

A este primer espacio, que desarrolló actividades comerciales, de almacenaje y logísticas se le han unido los dos desarrollos posteriores Daimiel Sur y el CIDAG antes mencionados, impulsados ambos desde la empresa local de promoción económica (EMUMASA). Ambos forman un continuo solo separado por la propia A-43 y bastante mal conectados de Daimiel Norte a pesar de su proximidad.

Daimiel-Sur es mixto y contempla la construcción de viviendas, aunque el desarrollo hasta la fecha se ha ceñido a la parte productiva. A pesar de que ambos espacios tienen perfiles diferenciados el desarrollo del CIDAG parece estar condicionado por el ritmo de ocupación de Daimiel-Sur. Hasta que este último no complete sus parcelas no parece que el CIDAG comience a desarrollarse de forma óptima. En este sentido es reseñable el notable ritmo de ocupación de Daimiel-Sur, que a fecha de 2008 tenía una ocupación mínima

o escasa por estar construido recientemente pero que en la actualidad está prácticamente completado a nivel de venta pero algo más retrasado en la construcción de naves y puesta en marcha de las actividades. En este sentido la actual coyuntura económica parece haber ralentizado tanto las obras de las empresas como la venta de las parcelas teniendo esta circunstancia una especial incidencia en el CIDAG en donde en la actualidad tan sólo se encuentra una empresa en funcionamiento. Esta empresa danesa es la multinacional VESTAS, fabricante de aerogeneradores, que junto JGC (grupo García Carrión), fabricante de bebidas y zumos, instalado en Daimiel Norte-Sepes, constituyen las dos empresas que generan más empleo y actividad económica. El resto obedece a un perfil más pequeño y variado entre los que destaca un centro de descontaminación y tratamiento de áridos o alguna otra ligadas a la preparación y distribución de alimentos. El ayuntamiento establece ayudas de hasta 75% en licencias de obras y apertura tanto para Daimiel-Sur como para el CIDAG. En el caso de este último se han formalizado además convenios con CCM, Caja Madrid y Caja Rural por los cuales dichas instituciones ofrecen productos y servicios financieros a los empresarios y emprendedores que se ubiquen en CIDAG. En cuanto a condiciones de venta de las parcelas hay que destacar los bajos precios que se ofertan incluso en la publicidad a pie de autovía y las condiciones especiales que se dan para la instalación de empresas como puede ser el trazado y dimensionado de la parcela "a medida". Destaca también la integración de alguna planta fotovoltaica en Daimiel Sur y la previsión de su construcción en el CIDAG.

3.3. Torralba de Calatrava: rentas de localización y oportunidad.

Este municipio presenta el más importante ejemplo de creación de suelo industrial *ex novo* en función de las nuevas expectativas. Sería difícil que Torralba de Calatrava, de unos 3.000 habitantes, se plantease construir un polígono industrial de 1,2 mill. de m² sin la aparición de la A-43. De toda esa superficie planificada se han desarrollado algo más de 200.000 m² correspondientes a la primera fase y en el contexto actual resulta improbable que se continúe con el resto de espacios previstos. Aún con esto, es una superficie relativamente grande para un municipio en el que la industria local, la única existente hasta hace poco, nunca fue demasiado importante ni ha estado concentrada. Sin embargo, la escasa distancia a Ciudad Real con la nueva A-43 y los problemas de saturación de tráfico ligados a algunas industrias de la capital que comentaremos más adelante han hecho que el éxito sea importante.

La ocupación del suelo disponible en la primera fase se ha efectuado a buen ritmo en los últimos años, alcanzando la totalidad de parcelas vendidas y alrededor del 50% de ocupación efectiva a nivel de puesta en marcha de actividades. Mediante trabajo de campo hemos comprobado que una parte de las empresas localizadas en este polígono procede de empresas anteriormente localizadas en Ciudad Real. Es decir, se aprecia un proceso de relocalización productiva entre espacios muy próximos con similares oportunidades de conexión global, pero con diferencias en el contexto territorial local concreto en el que se desenvuelve la

actividad que en este caso ha operado a favor del desarrollo industrial de un pequeño municipio cuyo éxito se basa, en cierto modo en ofrecer mejores condiciones que la ciudad de rango superior dentro de cuya área de influencia está integrada. El caso paradigmático en este caso es el de alguna empresa de logística que no sólo necesita la existencia y la cercanía inmediata de la infraestructura viaria en cuestión (A-43) sino que además precisa que ésta se encuentre despejada de tráfico para optimizar su actividad.

De esta área llama la atención el tratamiento que ha recibido el acondicionamiento de un tramo fluvial que cruza parte del área industrial y la propia autovía, y que diversifica y mejora el paisaje que se percibe de esta área industrial desde la misma.

3.4. Ciudad Real: confluencia de esfuerzos, innovación y ampliación.

Como ya comentamos, el caso de Ciudad Real ya se ha estudiado en un trabajo previo (Santos et al, 2009) al que nos remitimos para mayor información. Desde el punto de vista de esta comunicación, el área industrial seleccionada esta situada la parte noroeste de la ciudad, formada por tres desarrollos industriales: el Polígono Industrial Carretera de Carrión, el Parque Industrial Avanzado de Castilla-La Mancha y el Polígono Industrial S Madrid 2. El primero de ellos dio cobertura y organización a esas industrias concentradas allí de manera no planificada previamente, buscando el eje de acceso a la ciudad como principal justificación de la localización. Es el más antiguo y peor equipado, con algunos problemas de mantenimiento, congestión y tráfico por estar partido por el eje viario que soporta el tráfico de acceso y salida de la ciudad hacia la autovía, el ligado a las actividades en el propio polígono y los numerosos flujos de *commuters* que usan Ciudad Real bien para vivir mientras trabajan fuera o viceversa. El parque industrial avanzado de Castilla-La Mancha está junto al anterior, sin los problemas que genera el eje de acceso y presenta una situación mejor por disponer de equipamiento más moderno estando todavía sin instalar las empresas aunque con el suelo vendido. Los requisitos para la instalación fueron los más exigentes de todos los casos analizados exigiéndose actividades de carácter científico o técnico, una plantilla con al menos un tercio de titulados medios y superiores y justificación de la capacidad técnica del empresario. Los criterios para adjudicar los terrenos fueron la adecuada eficacia entre las variables uso del suelo y rendimiento de la actividad (30 puntos), incidencia de la actividad en el entorno económico e industrial de referencia (25 puntos), puestos de trabajo directos (20 puntos), calidad del proyecto edificatorio (12 puntos), inversión en I+D (8 puntos), colaboración con la universidad (3 puntos) y utilización de energías alternativas y técnicas de reducción del consumo energético y de agua (2 puntos) (<http://www.piacm.com/spain/home.htm> Fecha de consulta 25-05-10). Estos criterios han servido para diferenciar el tipo de actividades en esta área del resto y para permitir la instalación de algunas empresas de cierta entidad que no responden a la actividad dominante de la automoción del polígono anterior, aportando también una mejora en el paisaje industrial por incluirse espacios verdes relativamente amplios para lo que es frecuente en el resto de áreas industriales analizadas.

El tercero, el polígono S Madrid – 2 es un área en donde dominan las parcelas pequeñas y aunque prácticamente la totalidad están vendidas, tan sólo existe actividad económica de carácter comercial en la iniciativa denominada Puerta del AVE en donde se concentran algunas conocidas franquicias ligadas al equipamiento del hogar y personal reforzándose con ello la función comercial de este espacio.

Las tres áreas están separadas en su planificación y los tiempos de ejecución y desarrollo son variados, pero a pesar de ello formando un continuo de características diferenciadas en cuanto al espacio construido. Además todos ellos están situados dentro del triángulo que forman la línea de ferrocarril y estación de AVE incluida, la autovía A-43 y la N-430 (también llamada carretera de Madrid o de Carrión) que constituye el acceso más septentrional a la A-43 desde la ciudad de los tres existentes.

La concentración progresiva de infraestructuras de transporte con el AVE desde 1992 primero y la autovía A-43 desde 2005, después, ha ido justificando y consolidando la ampliación de las iniciativas industriales que de manera natural y no planificada buscaban acomodo en torno a la N-430 en las afueras de la ciudad desde los años 60. Se trata de una de las zonas industriales con más tradición a pesar de que entre las funciones urbanas de Ciudad Real, la industrial no ha destacado nunca ni lo hace en la actualidad. No obstante, estas superficies de vocación industrial han ido completándose con una amplia gama de actividades servo-industriales entre las que destacan los servicios diversos ligados al automóvil en la parte más antigua y, en bastante menor medida empresas ligadas con la industria mecánica, la construcción y la alimentación, potenciándose en el momento actual la función comercial en el contexto de la iniciativa denominada como Parque comercial Puerta del AVE dentro de S-Madrid 2.

De manera general, en este espacio llama la atención varios factores. El primero de ellos es la separación física respecto al resto de la ciudad, ya que la vía del ferrocarril impide la integración plena y efectiva de esta área en la ciudad. Destaca sobremanera el hecho de que la estación de AVE, aún a pesar de estar localizada aneja a esta zona, es una infraestructura que no está integrada en general en el modelo de negocio dándole una importancia baja el 70,5 % de las empresas. Tan sólo el 12,6 % del empresariado otorga gran importancia a este hecho, repitiéndose la situación con el caso del recién inaugurado aeropuerto. También resulta reseñable la saturación de tráfico que se produce, especialmente en torno a la carretera de acceso al área industrial que aglutina flujos de tráfico muy densos, tanto internos como externos que dificultan tanto el tránsito peatonal y rodado por la propia área industrial como con respecto a la ciudad a nivel de accesos desde la A-43. La desintegración o las escasas relaciones del campus de la Universidad de Castilla-La Mancha con el área industrial, con apenas un kilómetro de separación física es otra nota a tener en cuenta.

Los planes de ampliación de esta área, más de 1.100.000 m² brutos justo al otro lado de la autovía A-43, también llaman la atención y generan expectación no sólo por las dimensiones (una superficie tan grande como la de las tres iniciativas aquí analizadas) sino también por el tipo de actividades y empresas que se localizarán. Quedará por resolver la duda de si se romperá la tónica general de ser un área dominada por los servicios al automóvil y de si los resultados de la experiencia del Parque Industrial Avanzado de CLM podrán extenderse y repetirse configurando una realidad económica diferente. En todo caso, estamos ante un caso en el que una ciudad de casi nula vocación industrial, ha desarrollado y piensa ampliar ostensiblemente este tipo de superficies en las que hasta ahora, la mayoría de las empresas son locales, comarcales o provinciales y se dedican de manera mayoritaria, directa o indirectamente a la automoción aprovechando no sólo su población residente (74.014 hab. en 2009) sino a todo el área de influencia urbana de la que es cabeza y ronda los 200.000 habitantes (Pillet et. al, 2010).

5. CONCLUSIONES.

Las ocho áreas industriales analizadas están ligadas tanto en localización como en emplazamiento a la red carreteras con independencia del momento en el que se construyeran, viéndose un notable avance en el suelo industrial disponible en los últimos tiempos con la transformación de una carretera nacional en autovía. El tren, ni siquiera el de Alta Velocidad, es considerado como un elemento estratégico, y afecta poco o nada a la localización de estos espacios industriales recientes que carecen de multimodalidad, considerada innecesaria por tener modelos de actividad de difusión subregional en torno a la industrial y a los servicios. Ello demuestra la dependencia modal del sector industrial respecto a la carretera y cierta falta de adecuación de los modelos productivos a las infraestructuras disponibles, no tomando ventaja de potencialidades presentes en el territorio, pero limitadas en su aprovechamiento.

El crecimiento de superficies de suelo industrial está amparado tanto por las autoridades locales como por las entidades supramunicipales que les ofrecen diferente tipo de apoyo en donde destacan tanto el gobierno regional de Castilla-La Mancha como la Entidad Pública Empresarial de Suelo (SEPES).

Desde el punto de vista de las interconexiones, se puede afirmar que estos nuevos espacios servo-industriales compiten en cierto modo entre sí, tratando de establecer sus políticas de atracción empresarial en un mercado relativamente común y que por lo tanto, lejos de favorecer la interconexión deseable en las estructuras de tipo corredor, las relaciones de competencia por el momento son muy superiores a las de cooperación. La aplicación de estrategias puramente locales, a veces tan parecidas que resultan "intercambiables", puede perjudicar en gran medida el éxito de las iniciativas y deja como factor clave de localización a otras variables del territorio como definitorias para la selección del emplazamiento favorito para

las empresas (la saturación del tráfico, las condiciones impositivas y fiscales, las ayudas a emprendedores...).

En general no existe un tipo de actividad dominante salvo en algunos casos localizados y las industrias locales que ocupan estos espacios, pymes en su mayoría, comparten espacios con algunas multinacionales importantes de sectores muy concretos y a veces punteras cuyo mercado es nacional o internacional. Salvo en algunos casos muy puntuales la tradición supera con creces a la innovación tanto en las pautas de localización de los espacios industriales analizados como en cuanto a las actividades que en ellas se desarrollan, estando ligada en gran medida a servicios o industrias de proximidad y a dar cabida a las actividades industriales locales que dejan de estar dispersas.

6. BIBLIOGRAFÍA.

- Banister, D. y Berechman, J. (2001): "Transport investment and the promotion of economic growth", *Journal of Transport Geography*, nº9, Issue 3, pp. 209-218
- Caravaca, I. et al. (2009): *Dinamismo, innovación y desarrollo en ciudades pequeñas y medias de Andalucía*. Sevilla. CES. Junta de Andalucía.
- Escudero, L. A. y Gómez, E. J. (2007): "El Plan de Descongestión Industrial de Madrid en Castilla-La Mancha: una reflexión geográfica", *Estudios Geográficos*, LXVIII, nº263, pp. 497-526
- Gutiérrez, J. (2003): "Infraestructuras, redes y dinámicas de transporte", en López Lara, E. et al. (eds.): *Servicios y transportes en el desarrollo territorial de España*, Sevilla, Universidad de Sevilla, AGE y Fundación El Monte, pp. 317-336
- González M. E. (1987): *Dos polígonos de descongestión de Madrid en Alcázar de San Juan y Manzanares*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid.

- Izquierdo de Bartolomé, R. (Ed.) (2001): *Transportes. Un enfoque integral*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2 volúmenes.
- Martínez, H. (2010): *La estructura del transporte y sus implicaciones territoriales en Castilla-La Mancha*, Toledo, CES.
- Martínez, H. (2009): "Política de transporte y escala: Castilla-La Mancha y su inserción en la red de comunicaciones española", *Actas XXI Congreso Nacional de la AGE*, Ciudad Real, AGE, pp. 471-485
- Ministerio de Fomento (2007): *Las carreteras en España (2006)*, Centro de publicaciones del Ministerio, Madrid, Dirección General de Carreteras, Servicio de Publicaciones.
- Méndez, R. (2001): "Modelos de industrialización en Castilla-La Mancha", en Pillet, F. y Plaza, J. (Coords): *Lecciones de Desarrollo Rural. Una aproximación formativa desde Castilla-La Mancha*, UCLM, Ciudad Real, pp. 213-217
- Méndez, R. (2010): "La dimensión urbana del desarrollo territorial: significado actual de las ciudades de tamaño intermedio y las periferias metropolitanas", en CORNEJO, C.; PRADA, J. y MORÁN, J. (Eds.) (2010): *Ciudad, Territorio y Paisaje. Reflexiones para un debate interdisciplinar*. CERSA, Madrid. Pp. 137-154.
- Méndez, R. y Pascual, H. (Ed.) (2006): *Industria y ciudad en España: nuevas realidades, nuevos retos*. Thomson-Civitas, Cizur Menor.
- Méndez, R.; Melero, A. y Calatrava, A. (2008): "Desarrollo territorial policéntrico y ciudades intermedias: recursos productivos y dinámicas económicas locales en Andalucía", *Estudios Geográficos*, Vol 69, nº 265, pp. 637-663.
- Méndez, R.; Michelini, J. J.; Romeiro, P. y Sánchez, S. (2006): "Ciudades intermedias y desarrollo territorial en Castilla-La Mancha", en *Xeográfica, revista de Xeografía, Territorio e Medio Ambiente*, nº 6, pp. 69-93.
- Méndez, R. y Rodríguez, J. (1998): "Procesos de industrialización periférica y espacios emergentes en Castilla-La Mancha", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, nº 18, pp. 177-204
- Pillet, F. (1984): *Geografía Urbana de Ciudad Real*. Akal. Madrid.
- Pillet, F (Coord.) (2007): *Geografía de Castilla-La Mancha*, Almud, Ciudad Real
- Pillet et al (2010): "El policentrismo en Castilla-La Mancha y su análisis a partir de la población vinculada y el crecimiento demográfico", *Scripta Nova*, Vol. XIV, n. 321 [<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-321.htm>]
- Rodrigue, J. P.; Comtois, C. y Slack, B. (2009): *The Geography of Transport Systems*, Routhledge.
- Santos, J. F. (2008): "Distribución, dinámica demográfica y grado de envejecimiento de la población en Castilla-La Mancha (1991-2001)", *Cuadernos Geográficos*, nº 42. pp. 109-121.
- Santos, J. F. et al (2009): "Estrategias de desarrollo e innovación en ciudades medias: Ciudad Real y el entorno del Parque Industrial Avanzado de Castilla-La Mancha", *Actas XXI Congreso Nacional de la AGE*, Ciudad Real, AGE, pp. 685-700
- Serrano, A. (2010): *Cambio Global España 2020. Programa Transporte: la urgente necesidad de otras prioridades en los objetivos, planes e inversiones*, CCEIM, Fundicot, Fundación Caja Madrid.