

Áreas metropolitanas en transformación. Presente y futuro del Corredor del Henares en el área funcional madrileña

Isabel del RIO LAFUENTE

iriolafu@ghis.ucm.es

Juana RODRIGUEZ MOYA

jumrodri@ghis.ucm.es

Departamento de Geografía Humana. Universidad Complutense de Madrid

Recibido: 5 de Junio de 2008

Aceptado: 31 de Diciembre de 2008

RESUMEN

El trabajo analiza los recientes cambios económicos, sociales y territoriales del Corredor del Henares, eje clásico de concentración y difusión económica vinculado a la aglomeración madrileña. Su objetivo es conocer algo más de los procesos de cambio que se llevan a cabo en áreas metropolitanas de nuestro entorno relacionados con transformaciones profundas en el sistema productivo global que dan lugar a nuevas situaciones de integración y compartimentación espacial. El Corredor del Henares es un ejemplo expresivo de la nueva situación que se manifiesta en su transformación funcional y en la incorporación de nuevos territorios al área metropolitana madrileña. El estudio delimita el actual ámbito del Corredor del Henares, indica los elementos que definen su buena accesibilidad, analiza el sentido de las transformaciones de su estructura productiva y relaciona las previsiones de nuevo suelo para actividades económicas con la demanda final de este producto.

Palabras clave: espacios metropolitanos, región funcional madrileña, Corredor del Henares

Metropolitan areas under transformation. Present and future of the
“Corredor del Henares” in the functional area of Madrid

ABSTRACT

This work analyzes the economic, social and territorial recent changes of the Corredor del Henares, a classic axis of economic concentration and diffusion related to Madrid growth. The aim of this work is to know something more about the processes of change which are being carried out in metropolitan areas around this site. These processes are related to deep transformations in the global productive system, which produce new situations of spatial integration and compartmentalization. The Corredor del Henares is an example of this new situation, which becomes apparent through the functional transformation and the incorporation of new territories into the metropolitan area of Madrid. This study delimits the current area of the Corredor del Henares, indicates the elements which define

its proper accessibility, analyzes the sense of the transformations in its productive structure and relates the forecast of new soil for economic activities to the demand of this product.

Key words: metropolitan spaces, Madrid functional region, Corredor del Henares

Les zones métropolitaines en mutation. Le présent et l'avenir du "Corredor del Henares" dans le domaine fonctionnelle de Madrid

RESUMÉ

Ce document analyse les plus récents changements économiques, sociales et territoriales du Corredor del Henares, un axe classique de concentration et de diffusion économique lié à l'agglomération de Madrid. La connaissance des processus de changement qui sont réalisés dans les zones métropolitaines européennes c'est but de ce travail. Ces processus sont liés aux transformations du système mondial de production, tout en créant des nouvelles situations d'intégration et de cloisonnement de l'espace. Le Corredor del Henares est un très bon exemple des transformations économiques actuelles et de l'incorporation des nouveaux territoires au région fonctionnel traditionnelle. L'étude définit l'espace fonctionnel actuel du Corredor, et aussi il délimite les éléments qui définissent sa bonne accessibilité. Au même temps l'étude analyse les transformation de sa structure productive et il établie les relations entre les prévisions de nouvel espace, pour les activités économiques, avec la demande finale de ce produit.

Monts clés: région métropolitaine, espaces fonctionnels de Madrid, Corredor del Henares.

1. INTRODUCCIÓN. EL CORREDOR DEL HENARES Y LA NUEVA ECONOMÍA

En el mes de octubre de 2007, Emilio Ontiveros pronunció en la sede de la empresa Hecesa, inmobiliaria con fuerte impronta en la provincia de Guadalajara, una conferencia sobre "El desarrollo económico del Corredor del Henares", en donde el analista económico, además de resaltar el importante potencial que posee la zona y la necesidad de seguir fomentándolo, ponía el acento en subrayar su mejor cualidad: la de ser un nudo de comunicaciones con el extranjero, por lo que sería un error, señalaba, considerar al Corredor sólo en términos nacionales¹. La referencia subraya, como uno de los aspectos más positivos del Corredor, su inserción en la economía mundial, facilitada por su situación geográfica estratégica, la densa y eficaz red de comunicaciones que lo recorren y por los centros de transporte con proyección nacional e internacional en él o en sus cercanías instalados.

El Corredor del Henares, desde su etapa inicial como espacio económico a caballo entre la actual Comunidad de Madrid y la provincia de Guadalajara, ha sido lugar muy apreciado por las inversiones del capital industrial y comercial y ha suscitado un interés continuo por parte de estudiosos y planificadores. El interés que en la

¹ www.guadalajaradosmil.es (5-X-07)

actualidad suscita tiene un nuevo alcance porque está siendo escenario, como ocurre con otros territorios de parecido contexto, de cambios relacionados con transformaciones profundas en el sistema productivo global. Concretamente, este eje clásico de concentración y a la vez de difusión económica, situado en el centro peninsular y vinculado a la aglomeración madrileña, ha entrado en los últimos años en un nuevo ciclo de vida donde se conjugan necesidades globales y oportunidades locales.

Esta nueva situación está generando, por un lado, y coincidiendo con la última coyuntura económica de signo alcista en nuestro país, un fortísimo crecimiento del mercado de suelo y productos inmobiliarios que son comprados o alquilados fundamentalmente por empresas relacionadas con las actividades de transporte, almacenaje y distribución de mercancías, orientadas a satisfacer segmentos de mercados de consumo de diferente alcance y destino; incluso cuando en los últimos meses de 2007 se anuncia el comienzo de una crisis inmobiliaria, el Corredor del Henares es uno de los espacios preferidos por los promotores de suelo industrial en la región centro². En este sentido, las actividades inmobiliarias industriales y logísticas están aprovechando las oportunidades que ofrecen los ámbitos periféricos al Corredor, con lo que se está ampliando lo que hasta hace poco tiempo se consideraba como su demarcación territorial funcional. Por otro lado, las zonas tradicionalmente industriales están adquiriendo en los últimos años centralidad, por lo que sus actividades básicas son sustituidas por otras de mayor valor añadido. La industria convencional está dando paso a actividades relacionadas con los servicios a las empresas y los polígonos tradicionales se transforman en parques empresariales bien equipados para actividades mixtas.

En definitiva, al mismo tiempo que se reorienta la base económica del Corredor del Henares se está ampliando su ámbito espacial y también su área funcional, tanto en la Comunidad de Madrid como en la provincia de Guadalajara. Este hecho se interpreta, a la luz de los datos generales y de las declaraciones de los agentes implicados, como un nuevo “éxito” económico, empresarial y territorial del área, en el que participan las administraciones autonómicas, provinciales y locales, en colaboración con las instituciones que representan el tejido empresarial. Sin embargo, la “adaptación” de este territorio metropolitano a la economía mundial plantea nuevos problemas e incertidumbres, entre los que sobresale la excesiva especialización hacia las actividades logísticas y las dificultades para superar la contradicción entre integración y compartimentación territorial, dado que existen frenos para avanzar en la ordenación conjunta y efectiva de un territorio unido por flujos sociales y económicos pero separado por divisiones administrativas de gran alcance.

El trabajo intenta mostrar la cuantía y el significado de los cambios recientes y en curso de uno de los territorios económicos con más personalidad del centro peninsular. Tras una breve reflexión en torno a las relaciones entre procesos económicos y áreas metropolitanas en el contexto europeo actual y como se han abordado recientemente para el caso de Madrid, el estudio delimita el ámbito funcional del Corredor, señala los elementos que definen su buena accesibilidad, estudia las transformacio-

² El País Propiedades, 23-IX-2007

nes de su estructura productiva, relaciona las previsiones de nuevo suelo para actividades económicas con la demanda final de este tipo de producto y, por último, perfila algunas líneas sobre el futuro inmediato para el Corredor del Henares, considerando las conclusiones parciales como aportación al conocimiento sobre el significado de las transformaciones recientes de las áreas metropolitanas. Para ello, se utilizan diversas fuentes relacionadas con la población, la economía, el planeamiento y el mercado de suelo; así mismo se cuenta con opiniones cualificadas sobre la situación actual y futura del Corredor procedentes de entrevistas mantenidas con técnicos de los ayuntamientos y directivos del mundo empresarial

2. CAMBIOS FUNCIONALES Y RESPUESTAS TERRITORIALES EN ÁREAS METROPOLITANAS. ALGUNAS APORTACIONES PARA EL CASO DE MADRID

A la luz de la mayoría de las investigaciones y discursos teóricos parece que hay un acuerdo bastante generalizado a la hora de señalar las tendencias dominantes que definen los significativos cambios económicos, sociales y territoriales que desde hace algún tiempo están afectando a las grandes áreas metropolitanas de nuestro entorno así como a su interpretación básica, que se sitúa en la encrucijada entre los efectos de la reorganización productiva de alcance global, pivotada por la aplicación continuada de la innovación en la tecnología, en la información e investigación y en los diferentes medios de transporte y comunicaciones, y el protagonismo de las propias áreas metropolitanas que se constituyen en agentes activos de dicha reestructuración, ya que son al mismo tiempo nichos de creación e innovación y escenarios privilegiados donde se materializan los cambios introducidos por la economía actual y en donde pueden observarse, por tanto, las nuevas formas urbanas y metropolitanas resultantes.

La reorganización productiva en curso hay que entenderla en el marco de la profundización de la mundialización, de la cual es responsable en gran medida la innovación tecnológica, que permite la disociación técnica de la cadena de valor en sus diferentes fases y acomodar geográficamente cada conjunto de tareas en los espacios que ofrecen las mejores ventajas comparativas para las mismas (Méndez y Caravaca, 2003). Por ello, ya no se habla de industria o del sector industrial en sentido genérico, sino de procesos y tareas (Castells, 2006), cuyo estudio está dando lugar a las nuevas geografías del capitalismo (Bouba-Olga, 2006), en donde si bien, a nivel general la desindustrialización no se contempla como tal - nunca hubo tanto empleo industrial en el mundo, dice Castell en 2006 -, los procesos selectivos de deslocalización y relocalización sí están provocando transformaciones profundas en los sistemas productivos de los países y territorios afectados (Decroly y Nicolai, 2006).

En este sentido, desde una aproximación básica, las tareas relacionadas con la fabricación estricta se deslocalizan desde hace algún tiempo de ámbitos centrales a países y regiones periféricos y emergentes, mientras que las actividades que vienen definiéndose como el terciario industrial o el sector *serviindustrial* (Méndez y

Rodríguez, 2007), que acoge funciones de alto nivel como las de investigación, dirección y gestión empresarial y también las tradicionalmente consideradas como más banales y subsidiarias de almacenamiento, transporte y comercio, permanecen y se desarrollan a través de la especialización y modernización constante en los países y regiones desarrollados e innovadores, especialmente, en sus áreas urbanas y metropolitanas, tal y como ya resaltaron hace más de diez años Peter Hall y Manuel Castells al señalar a las ciudades y metrópolis como medios innovadores de alta significación en la economía globalizada (Castells y Hall, 1994; Hall, 1996), reforzada esta idea recientemente por el propio Peter Hall al señalar a las ciudades europeas y norteamericanas como lugares donde fluye la información y se generan servicios avanzados (Hall, 2007)

La materialización de estos procesos generales, que provocan transformaciones importantes en las estructuras económicas, sociales y territoriales de las metrópolis y ciudades, viene a coincidir sobre todo en nuestro entorno con fuertes ritmos de urbanización, que las convierte en complejas regiones urbanas y metropolitanas descentralizadas y al mismo tiempo integradas en redes globales (Monclús; 1998); de tal manera que, además de acoger centros financieros, de investigación, de gestión y de dirección de la economía mundial, se están convirtiendo también en lugares importantes para el consumo y la distribución de mercancías de largo alcance, aspecto este último facilitado por el desarrollo de modernos sistemas de comunicaciones, que aceleran y abaratan su movilidad, y por la implantación de un modelo urbanístico extensivo que aprovecha en cada caso las oportunidades que ofrecen los diferentes territorios, inmersos en una carrera de competitividad intrametropolitana que apenas la contrarresta la implantación de la nueva cultura territorial como vía para alcanzar el deseado desarrollo sostenible (Jouve, 2005; Chevalier & Dedeire, 2006).

En nuestro contexto, la reciente literatura geográfica muestra un renovado interés por el estudio de la reestructuración industrial y las nuevas formas que resultan de su relación con las áreas urbanas y metropolitanas, y comprende aspectos que van desde planteamientos de conjunto que muestran “las trayectorias industriales recientes de las ciudades y las aglomeraciones urbanas españolas a partir de una reflexión teórica compartida y una metodología de trabajo similar” (Méndez y Pascual, 2006, 22) a estudios que focalizan su interés en una de las actividades post-producción de más pujante desarrollo, la actividad logística, en donde se busca las claves de su desarrollo reciente, asociado a la globalización económica, y se muestra el esfuerzo de las ciudades y áreas metropolitanas para crear grandes plataformas logísticas multimodales, que les permitan convertirse en nudos articuladores del comercio regional, nacional e internacional (Calderón, Pascual y Pastor, 2005; Santiafo, 2008). Específicamente, para la región urbana de Madrid se están haciendo estudios, bien para el conjunto de la comunidad, bien incorporando determinados sectores fronterizos de la misma, donde se muestran los efectos territoriales relacionados con las recientes transformaciones sociales y económicas, encaminados, sobre todo, a intentar mostrar mediante los fenómenos de difusión de la población (Pozo y Rodríguez, 2006), de la industria y del resto de actividades económicas (Méndez, Micheliní, Río y Rodríguez, 2005; Río y Rodríguez, 2006; Méndez y

Rodríguez, 2007) la imagen de la estructura funcional y el alcance físico de la actual área metropolitana madrileña.

Admitidas las principales claves interpretativas de la cambiante realidad metropolitana actual, es necesario avanzar en el conocimiento de esta realidad con estudios empíricos de fragmentos metropolitanos en tanto que forman parte de un todo, dirigidos a analizar con algo más de detenimiento la magnitud y el significado de los cambios, el papel de los agentes locales y su repercusión en el control y acomodo de dichos cambios y las contradicciones que surgen entre el alcance espacial de los procesos económicos en curso y los logros de la planificación territorial supramunicipal.

3. EL INTERÉS RECURRENTE POR UN TERRITORIO DE PERFIL ECONÓMICO Y SIGNIFICADO HISTÓRICO. EL CORREDOR DEL HENARES EN LA ACTUALIDAD

3.1. EL ÁMBITO DE ESTUDIO

El nombre de Corredor del Henares tiene connotaciones históricas y responde al mito de los corredores y de los nudos de comunicaciones repetidamente utilizados en la descripción de formas territoriales que se vinculan con la instalación de viviendas, industrias y actividades complementarias a lo largo de una infraestructura de rango superior que une polos de concentración de población y actividades importantes que le limitan. Su imagen resulta muy atractiva como representación de una forma territorial de concentración y difusión económica y como referente para la ordenación y el desarrollo territorial, regional, nacional y continental (Comité Económico y Social Europeo, 2005; Woessner, 2006).

En los años sesenta del siglo pasado, el Corredor del Henares había ya alcanzado la consideración de “unidad estructural” o de “región económica”, ya que desde años anteriores, los márgenes de la carretera N-2 y el ferrocarril Madrid-Barcelona iban ocupándose de polígonos industriales y los núcleos de población crecían con nuevos barrios para acoger a la población inmigrante; además con el Plan de Descongestión Industrial de Madrid, de 1959, que elige entre otras ciudades a Guadalajara para localizar uno de los polígonos de descongestión, queda definida la amplitud longitudinal del Corredor, que tiene en las ciudades de Madrid y Guadalajara los dos polos que limitan el eje. La nueva estructura física y funcional comienza a ser considerada por el primer planeamiento metropolitano madrileño y por la COPLACO, responsable de uno de los primeros estudios del Corredor del Henares en 1974³. Con el Estado de las Autonomías y la aprobación de la Ley de Ordenación Territorial, se redactan en los años noventa los documentos de estrategia territorial de ámbito regional, donde se contempla la ordenación de fragmentos amplios del territorio regional, entre ellos el Corredor del Henares (Terán 1999).

³ COPLACO: Estudio Subregional Corredor Madrid-Guadalajara, 1974

En uno de los primeros trabajos académicos (Gómez Mendoza, 1977), donde se analizan los procesos lineales de transformación de la agricultura por la industria en la zona de estudio, se dice que el Corredor comienza en Coslada, municipio junto al madrileño, y termina en la ciudad de Guadalajara. A partir de esta fecha, en la década de los ochenta del siglo pasado el tramo madrileño es objeto de estudios y documentos donde se focaliza la atención en los cinco municipios contiguos y mas transformados de Coslada, Mejorada de Campo, Torrejón de Ardoz, San Fernando y Alcalá de Henares. En la década siguiente, las Bases para el Plan de Estrategia Territorial de Madrid de 1995 recogen los efectos difusores al norte y al sur del eje principal, por lo que para este documento el Corredor lo conforman ya 20 municipios

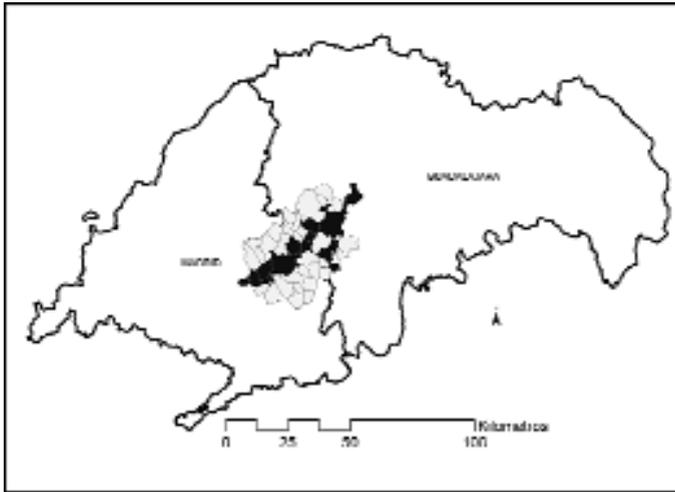
Por su parte, el tramo de Guadalajara con menos tradición en la preocupación académica y ordenación del territorio tan solo recientemente está siendo objeto de una delimitación sobre todo operativa para la actividad empresarial y el planeamiento estratégico. El Plan de Estrategia del Corredor del Henares, pendiente de aprobación, hace una delimitación extensiva con proyección de futuro que comprende 30 municipios, los que corresponden con el eje central y sus inmediaciones más una mancha al norte y al sur del centro del Corredor, que sigue la línea fronteriza comunitaria. Por su parte, la Confederación Provincial de Empresarios de Guadalajara, en su departamento de estudios, considera que el eje central lo forman ocho municipios y el resto hasta veinte se integra a este ámbito a través de procesos de difusión y localización de nuevas actividades económicas.

Teniendo en cuenta las delimitaciones anteriores, el presente trabajo contempla de manera conjunta los dos tramos del Corredor y justifica su amplitud en el momento actual, a sabiendas que se trata de un territorio muy dinámico, sometido a efectos poderosos de alcance global, y por lo tanto cambiante. A pesar del reto, en la delimitación se parte de aceptar los municipios tradicionales en torno al eje principal de la autovía A-2, incorporando además aquellos que cumplieran las siguientes condiciones:

- a) Dado que la base económica tradicional del Corredor ha sido la industria y hoy se dirige hacia una economía serviindustrial, se incluyen aquellos municipios con más de un 15% de afiliados a la Seguridad Social en los sectores industrial y logístico.
- b) Considerando que la proximidad física favorece la intensidad de relaciones económicas, sociales e institucionales, se ha tenido en cuenta la continuidad geográfica de los municipios, por lo que se han eliminado aquellos que aún estando cercanos y cumpliendo la condición anterior, no presentaban esta cualidad.
- c) Por último, y como requisito legal para la transformación de suelo rústico en urbano, se ha tenido en cuenta los municipios en cuyo planeamiento actual se contempla una superficie significativa calificada como urbanizable industrial.

De esta manera se ha delimitado un territorio formado por 42 municipios, 24 pertenecen a la Comunidad de Madrid y 18 a la provincia de Guadalajara. A efectos de análisis también se han diferenciado los municipios del eje principal, que son los tradicionales y principales, y los considerados como secundarios, de transformación más reciente y apoyados en ejes paralelos y trasversales al principal⁴ (figura 1).

Figura 1: El ámbito de estudio. Municipios del Corredor del Henares, donde se señalan los 10 que conforman el eje principal⁵



Fuente: elaboración propia

El resultado es un territorio de forma ovalada cuyos ejes máximo y mínimo alcanzan 80 y 45 Km. de longitud. El cuadro 1 recoge en términos absolutos y relativos algunas características actuales del Corredor del Henares en conjunto y las diferencias básicas entre los dos tramos. Los 42 municipios acogen cerca de 760.000 habitantes, con una tasa de crecimiento medio en los últimos cinco años de más del 25 %. En el ámbito están instaladas casi 25.000 empresas en las que trabajan unos 255.000 afiliados a la Seguridad Social. Las cifras son reveladoras de la magnitud y dinámica demográfica y económica del conjunto del Corredor, donde destaca el

⁴ La relación de municipios por ámbitos de estudio es la siguiente: eje principal tramo de Madrid: Alcalá de Henares, Coslada, Meco, San Fernando de Henares y Torrejón de Ardoz; eje principal tramo de Guadalajara: Alovera, Azuqueca, Cabanillas del Campo, Guadalajara y Torija; ejes secundarios sector madrileño: Ajalvir, Anchuelo, Camarma, Cobeña, Corpa, Daganzo, Fresno de Torote, Loechaes, Mejorada del Campo, Nuevo Baztán, Paracuellos, Pozuelo del Rey, Santorcaz, Santos de la Humosa, Torres de la Alameda, Valdeavero, Valverde de Alcalá, Velilla de San Antonio y Villalbilla; ejes secundarios sector guadalajareño: Chiloeches, Fontanar, Horche, Marchamalo, Pioz, Pozo de Guadalajara, Quer, Torrejón de Rey, Tórtola de Henares, Valdeaveruelo, Villanueva de la Torre, Yebes y Junquera de Henares.

⁵ La extensión y forma del municipio de Guadalajara, que se prolonga por el sur del Corredor, altera la imagen que se quiere transmitir.

Cuadro 1. Magnitudes básicas del Corredor del Henares en los tramos de Madrid y Guadalajara

Variables	Tramo Madrid	Tramo Guadalajara	Total Corredor Henares	%Tramo Madrid	%Tramo Guadalajara
Superficie (Km2)	749,3	649	1.398,3	53,59	46,41
Nº municipios	24	18	42	57,14	42,86
Población 2006	538.125	144.345	756.975	71,09	28,91
Crecimiento demográfico (2000-2006)	23,75	28,36	25,05		
Total empresas 2006	17.727	5.692	23.419	75,69	24,31
Empresas industria	2.296	405	2.701	85,01	14,99
Empresas transp. y comunic.	1.720	388	2.108	81,59	18,41
Empresas comercio al por mayor	1.783	383	2.166	82,32	17,68
Empresas servicios a las empresas	1.831	725	2.556	71,64	28,36
Empleo total 2006	187.523	66.758	254.281	73,75	26,25
Empleo industria	40.593	10.641	51.234	79,23	20,77
Empleo transp. y comunic.	19.036	6.540	25.576	74,43	25,57
Empleo comercio al por mayor	22.155	4888	27.043	81,93	18,07
Empleo en servicios a las empresas	20.143	9.213	29.356	68,62	31,38

Fuente: Anuario Económico Caja España y Tesorería General de la Seguridad Social

tramo madrileño al que le corresponde más del 70% del peso total en la mayoría de las variables reseñadas. Tal desequilibrio proviene de la conocida gran diferencia de los espacios a los que cada uno de los dos tramos pertenece. Por señalar alguna de las diferencias, Madrid tiene más de seis millones de habitantes y casi tres millones de empleos, mientras que Guadalajara cuenta con un cuarto de millón de habitantes y algo menos de 100.000 afiliados.

Sin embargo, los 18 municipios guadalajareños son con mucho los más dinámicos de los 288 que conforman la provincia; de ahí que si el tramo madrileño del Corredor se ha significado dentro de la Comunidad por su peso económico, en el caso de Guadalajara esta relación es mucho mayor. Algunos datos son reveladores: el Corredor en esta provincia acoge el 70 % de la población provincial, el 80% de

todo el empleo y el 85 % de los afiliados en el sector secundario. A la concentración de la población y la economía provincial hay que añadir el dinamismo de estos municipios guadalajareños en los últimos tiempos, tal y como lo demuestra la tasa de crecimiento de su población entre 2000 y 2006, que es cinco puntos más alta que la conseguida por los municipios del tramo madrileño.

Estamos pues ante un territorio complejo donde se dan cita flujos económicos comunes o semejantes y protagonismos territoriales diferenciados. Insistiremos en estos aspectos en los puntos siguientes.

3.2. DE LA INDUSTRIA A LA LOGÍSTICA. CAMBIOS EN EL SISTEMA PRODUCTIVO Y EN EL MODELO LOCACIONAL

El imaginario colectivo relaciona el Corredor del Henares con un espacio eminentemente industrial, tal y como así ha sido durante bastantes años desde su constitución en la década de los cincuenta del siglo pasado, coincidiendo con la etapa de máxima industrialización de Madrid y su región. Desde ese momento, los municipios del este madrileño en contacto con las principales infraestructuras se llenan de polígonos industriales, tanto privados como públicos, que se ocupan por industrias de diferente tamaño pertenecientes sobre todo al sector metalúrgico y compartiendo el territorio en construcción con nuevos barrios residenciales. En la década siguiente, se consolida el carácter lineal de la expansión urbana madrileña a lo largo del eje del Henares, desde el límite del municipio capitalino hasta el de Guadalajara incluido, y el protagonismo de la industria en la caracterización funcional y paisajística del mismo. Según Ricardo Méndez y Julio Ondategui, citados por Gutiérrez Puebla, en 1975, el 75% de la industria en la Comunidad de Madrid, a excepción de la capital, se concentraba en diez municipios, de ellos cuatro conformaban el eje principal del Corredor: Coslada, Torrejón de Ardoz, San Fernando de Henares y Alcalá de Henares (Gutiérrez Puebla, 2004). Sin embargo, la crisis de los setenta afecta de manera especial al tejido industrial tradicional y es la causante del primer cambio tanto en la estructura organizativa como en el modelo de localización empresarial, al producirse la descentralización productiva desde la gran fábrica del eje central a las “pymes” recién creadas que se localizan en los municipios de su periferia norte. Estudios del momento indican que entre 1975 y 1980 las tasas de crecimiento de la industria en los municipios clásicos del Corredor son bajas y a veces negativas, mientras que las de los municipios limítrofes por el norte, Paracuellos, Ajalvir, Daganzo y Camarma, son muy altas, superiores en algunos casos al 300 % (Lara San Juan, 1986)

Han pasado casi tres décadas y los datos generales de 2006 siguen ofreciendo la imagen de un territorio especializado en el sector secundario en relación a su entorno. En el tramo madrileño del Corredor, los porcentajes que representan el número de centros y afiliados en la industria son bastante mayores que el que se refiere al peso de su población en el conjunto de la Comunidad, y la diferencia en esta relación aumenta como ya se ha señalado en el tramo de la provincia de Guadalajara. Pero los datos agregados ocultan la variedad de actividades que constituyen la cadena de valor cada vez más extensa y al mismo tiempo más segmentada técnica y geográficamente del sistema productivo actual, por lo que parece conveniente realizar el aná-

lisis geográfico del sector secundario a partir del estudio de las diferentes actividades y también de sus diferentes relaciones espaciales. Esta cuestión exige estadísticas desagregadas difíciles de conseguir en las nomenclaturas oficiales, no obstante, tal y como ya se ha ensayado en recientes trabajos (Méndez y Rodríguez, 2007), la clasificación utilizada por la Tesorería General de la Seguridad Social (CNAE, dos dígitos) ofrece fiabilidad y suficiente nivel de desagregación para poder ajustar su información a nuestros intereses y dar respuesta a las hipótesis de partida: peso cada vez mayor de las actividades logísticas frente a las tradicionales de fabricación, ampliación de la unidad funcional y reajuste locacional.

El cuadro 2 recoge la información del número de centros y afiliados de los subsectores del secundario y terciario localizados en los 42 municipios del Corredor del

Cuadro 2: Distribución y evolución por actividades del número de centros y afiliados en el Corredor del Henares, 2000-2006

Actividades	Afiliados 2006	Evolución (%) 2000-06	Centros 2006	Evolución (%) 2000-06
Industrias extractivas	338	34,66	20	66,67
Industria de alimentación, bebida y tabaco	4.247	10,97	170	8,97
Industria textil y confección	866	12,91	58	-13,43
Industria de cuero y calzado	79	12,86	11	10,00
Industria de la madera y el corcho	993	7,47	129	-5,15
Industria de papel edición y artes gráficas	6.635	13,83	406	10,03
Refino de petróleo, tratamiento combustible nuclear	73		3	
Industria química	5.607	14,43	124	-5,34
Industria de transformación del caucho y plásticos	6.487	10,25	268	6,35
Metalurgia y fabricación de productos metálicos	9.522	9,62	768	2,13
Construcción de maquinaria	3.967	11,62	208	10,05
Industria de material y equipamiento eléctrico	5.582	-38,29	184	-15,21
Fabricación de material de transporte	3.549	-10,76	74	-9,76
Industrias manufactureras diversas	2.938	13,70	258	-3,73
Producción distribución electricidad, gas y agua	351	-4,36	23	43,75
Construcción	40.027	85,44	4.055	80,95
Comercio al por mayor	27.043	40,38	2.165	20,55
Comercio al por menor	21.837	35,63	2.983	12,99
Hostelería	10.044	20,76	1.591	27,28
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	25.576	48,70	2.108	66,38
Intermediación financiera	2.393	51,55	188	63,48
Actividades inmobiliarias y alquiler, servicios empr.	29.220	63,22	2.556	59,05

Cuadro 2: Distribución y evolución por actividades del número de centros y afiliados en el Corredor del Henares, 2000-2006 (continuación)

Actividades	Afiliados 2006	Evolución (%) 2000-06	Centros 2006	Evolución (%) 2000-06
Administración pública, defensa y seguridad social	12.258	16,83	269	2,67
Educación	6.800	32,61	431	3,11
Actividades sanitarias/veterinarias y servicios sociales	9.718	74,25	508	45,98
Otros servicios personales	9.626	54,14	1.283	28,17
Hogares que emplean personal doméstico	6.791	328,18	2.354	140,45
Organismos extraterritoriales	15	0,00	1	0,00
Total	254.281	39,03	23.419	37,07

Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social y elaboración propia

Henares en 2000 y 2006, y las figuras 2 y 3 resumen la distribución en 2006 de las tres grandes agrupaciones y sus incrementos por ámbitos espaciales de análisis

En 2006, el Corredor cuenta con 23.500 empresas y 255.000 afiliados, el 74% corresponde al tramo madrileño y el resto - 26% - al de Guadalajara. El crecimiento de 2000 a 2006 de los dos indicadores es relevante: el número de las empresas crece un 37 % y el de los afiliados lo hace en casi un 39 %. Las actividades que en 2006 generan más empleo son la construcción, seguida de las inmobiliarias y servicios a las empresas, comercio al por mayor y transporte, almacenamiento y comunicaciones. La posición primera de la construcción de edificios de viviendas, áreas empresariales y obras públicas, además de ser la que más ha crecido en los seis años, se justifica por la

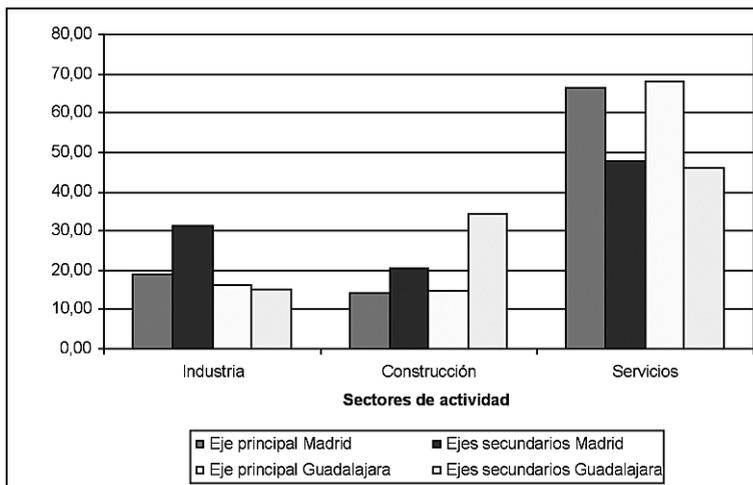


Foto 1: Torre Garena, edificio simbólico de oficinas en el moderno parque empresarial La Garena (Alcalá de Henares). (F. Río y Rodríguez, 2008)

coyuntura alcista del sector en todo el país, circunstancia de la que se benefician sobre todo los municipios secundarios al eje principal de Guadalajara. Las otras tres actividades más dinámicas señaladas se engloban en el genérico sector servicios, la agrupación que cuenta con más afiliados, cuyos centros de actividad se localizan sobre todo y en una visión de conjunto en los municipios del eje principal, que son los mayores y más urbanos como Alcalá de Henares y Guadalajara capital, que acogen modernas actividades de servicios para la población y el tejido productivo de todo el Corredor.

El conjunto de actividades industriales, donde predominan las de baja intensidad tecnológica, aunque en términos relativos crecen más las de intensidad media⁶, reúne el 20% de todo el empleo del Corredor. El 80% de los afiliados trabajan en empresas que se localizan en el tramo de Madrid, sobre todo en los municipios de los ejes secundarios, y el 20% en los de Guadalajara. Pero mientras que en Madrid baja el empleo de 2000 a 2006 un 3%, en Guadalajara sube un 22%. Dos hechos sobresalen de lo hasta aquí comentado: la disimetría del potencial económico de los dos tramos del Corredor, muy a favor del madrileño, y el diferente comportamiento de las tasas de evolución reciente en industria, construcción y servicios, muy a favor en este caso para el tramo guadalajareño. La figura 3 es reveladora en este sentido, pues indica el diferente comportamiento económico en los últimos años de los tramos de Madrid y Guadalajara y a su vez el que muestran los municipios centrales y externos al eje principal. En todo caso, los exteriores crean más empleo en industria, construc-

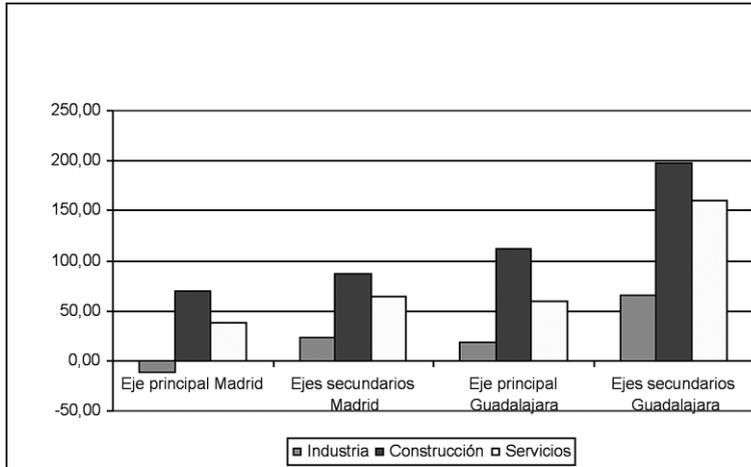
Figura 2: Estructura del empleo en 2006 del Corredor del Henares por grandes grupos de actividad y ámbitos de análisis



Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social y elaboración propia

⁶ Según la OCDE, y tras la agregación de las actividades industriales a dos dígitos, los sectores de demanda y contenido tecnológico altos son: material eléctrico, electrónico e informático e instrumentos de precisión; medio: química, transformación del caucho y plástico, maquinaria y material de transporte y bajo son: alimentación, bebidas y tabaco, textil y confección, cuero y calzado, madera y corcho, papel, edición y artes gráficas, productos minerales no metálicos, metalurgia y manufacturas diversas.

Figura 3: Tasa de la evolución del empleo, 2000-2006, en el Corredor del Henares por grandes grupos de actividad y ámbitos de análisis



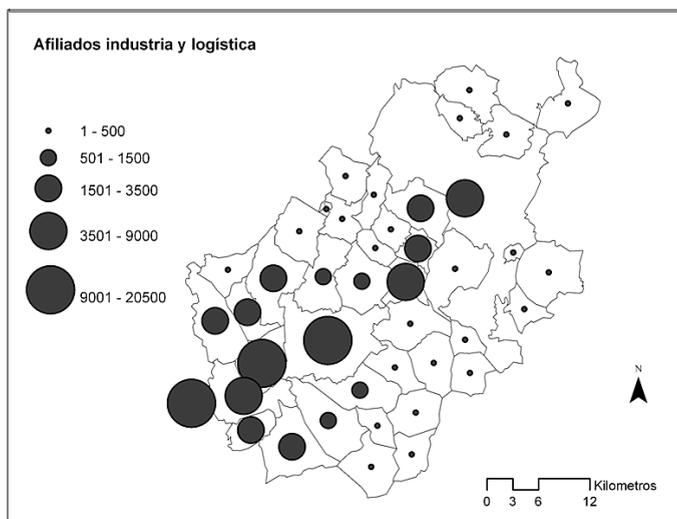
Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social y elaboración propia

ción y servicios que los centrales y tradicionales para cada tramo provincial, aspecto muy acusado, como se ha señalado al observar los datos absolutos en Guadalajara. Este hecho se subraya como indicador del dinamismo reciente de las zonas periféricas del Corredor tradicional y, en consecuencia, de su incorporación al mismo.

El resultado del análisis funcional y espacial del Corredor en sus diferentes ámbitos se matiza al hacerlo a nivel municipal. Para ello, de las cuatro más importantes actividades económicas reseñadas y que protagonizan la actividad del territorio, se han elegido la industria y las que conforman la logística, es decir el comercio al por mayor y transporte, almacenamiento y comunicaciones. Ambas, industria y logística conforman la base productiva actual del Corredor y además son consumidoras de mucho suelo y responsables por lo tanto de la transformación no solo funcional sino también paisajística del territorio.

Las figuras 4 y 5 muestran respectivamente las imágenes de la implantación geográfica intraterritorial del empleo en la industria y logística en 2006 y sus variaciones entre 2000 y 2006. De nuevo aparece, ahora de forma más evidente, la dicotomía entre el peso actual y la reciente evolución de estas dos actividades en los municipios centrales y exteriores del ámbito. En la figura 4, sobresale la alineación longitudinal de los círculos de mayor tamaño que señala la concentración del empleo en industria y logística en 2006, de manera que los diez municipios centrales acogen el 73,84 % de los afiliados en la industria y el 83,80% en la logística de todo el Corredor. Dentro del eje, el dominio del tramo madrileño también es muy evidente y los datos lo confirman, pues solo los cinco municipios de Coslada, San Fernando de Henares, Torrejón de Ardoz, Alcalá de Henares y Meco suman el 54,62 % de la industria y el 63,90 de la logística de todo el ámbito. Diferencias en el tiempo del proceso de industrialización y urbanización, en el peso de las economías de aglomera-

Figura 4: Distribución por municipios del número de afiliados en industria y logística en 2006

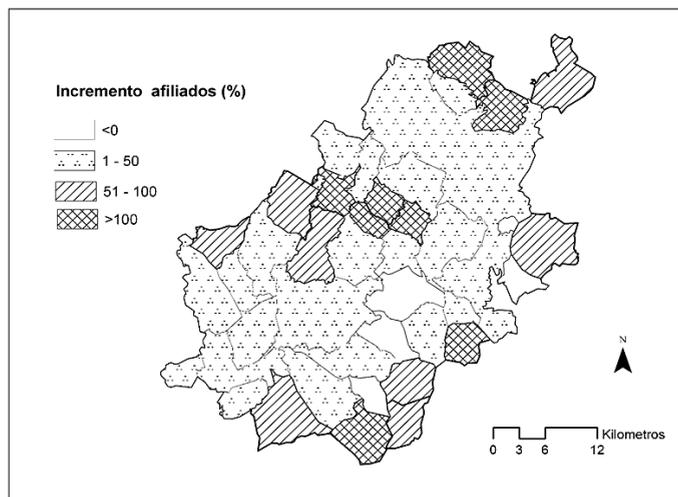


Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social y elaboración propia

ración, en las políticas económicas y territoriales y en las infraestructuras viarias y equipamientos de transporte explicarían este hecho.

En la figura 4 también se aprecia el significativo nivel económico de los municipios limítrofes al norte y al sur del eje en el tramo madrileño, resultado de la primera fase de descentralización del Corredor en los años de crisis y posterior reforzamiento.

Figura 5: Distribución por municipios de las tasas de variación de los afiliados en industria y logística, 2000-2006



Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social y elaboración propia

to, y el escaso potencial económico de los 25 municipios que conforman el resto del ámbito de estudio. Sin embargo, es el cambio de tendencia a través de los datos relativos de la figura 5 lo que queremos resaltar. Los municipios con más peso económico son los que menos crecen, salvo el caso de Alovera en Guadalajara, y lo contrario pasa con los más débiles, localizados en los bordes del Corredor y en el límite de las dos comunidades. Aunque los valores relativos favorecen a los municipios con menos entidad, el resultado es lo suficientemente expresivo para subrayar que se están produciendo cambios significativos en el modelo de localización tradicional de la economía en el Corredor del Henares, hecho que puede acentuarse en un futuro próximo.

La explicación de la nueva geografía económica que se está dibujando en el Corredor del Henares se encuentra, entre otros factores, en la repercusión local de la transformación del sistema productivo, en el reforzamiento de las infraestructuras de comunicación y en la adecuación de suelo disponible a la demanda de los nuevos negocios. A estos dos últimos aspectos nos referiremos a continuación

3.3. EL REFORZAMIENTO DE LAS INFRAESTRUCTURAS COMO ESTRATEGIA CLAVE DE LA TRANSFORMACIÓN

No es exagerado señalar que la localización, trazado, densidad y eficacia de las infraestructuras de transporte constituyen la razón de ser del Corredor del Henares y que su incremento y diversificación va paralelo con el crecimiento y desarrollo del mismo, verificándose el principio de que la eficacia de un sistema de transporte, medido a partir de la intensidad de los flujos, de los diferentes tipos y de los niveles de accesibilidad o intercambio intermodal, se percibe en principio como elemento indiscutible de competitividad territorial. Al mismo tiempo, tal es el protagonismo de este hecho en el Corredor, que puede decirse que la historia de la construcción de las infraestructuras viarias y ferroviarias y de la localización de instalaciones relacionadas con la acogida y distribución de mercancías que operan en él, en gran medida, puede aplicarse por extensión como la seguida por la Comunidad de Madrid y la provincia de Guadalajara.

Los elementos básicos fueron desde el principio los trazados paralelos de la carretera y el ferrocarril de Madrid a Barcelona, que en su primer tramo discurren por las amplias superficies planas del fondo del valle del río Henares. La antigua carretera se convierte en la autovía A-2, que tiene tres carriles en los primeros 20 Km. y está en proyecto su ampliación desde este punto hasta Guadalajara capital. A la A-2 le acompaña por el norte la reciente autopista de peaje R-2, con trazado que va desde el borde del municipio madrileño hasta su unión con la A-2, una vez sobrepasado los entornos de la ciudad de Guadalajara. El sistema ferroviario del corredor lo conforman las tres modalidades: el tren de cercanías hasta Guadalajara, el de largo recorrido Madrid-Barcelona y el tren de alta velocidad con parada en Yeves, a cinco Km. de Guadalajara capital.

Por otro lado, en 1931 se abre al tráfico aéreo en el pueblo de Barajas, al este de la Capital del Estado y en contacto con el comienzo del Corredor del Henares, el aeropuerto de Madrid y, en 1955, en Torrejón de Ardoz se construye la base aérea norteamericana. El aeropuerto de Madrid Barajas se hace cada vez mayor y

mas internacional con las sucesivas ampliaciones y mejoras a medida que surgen las necesidades del tráfico aéreo hasta culminar con la construcción de la Terminal Cuatro (T4), lo que permitirá atender en el futuro hasta 70 millones de pasajeros al año (Fernández García, 2005). Según datos de AENA, en 2007, Barajas recibió más de 52 millones de pasajeros con un incremento respecto del año anterior del 14% y una carga por encima de las 300.000 toneladas, equivalente a la mitad de la carga de mercancías que opera en el conjunto de todos los aeropuertos españoles, de la cual casi el 80% son mercancías extranjeras. Por su parte, la antigua base aérea de Torrejón, por el que pasaron en 2007 cerca de 35.000 pasajeros, desde 1992 pasa a ser controlada por AENA y se convierte así en aeropuerto alternativo técnico del de Madrid-Barajas.

Así pues, carreteras de gran capacidad, ferrocarriles de largo recorrido y alta velocidad, que conectan el Corredor con territorios españoles y europeos, y el aeropuerto transnacional otorgan a todo el ámbito de una accesibilidad difícil de superar por otros territorios nacionales. De ahí que según datos del Ministerio de Fomento la intensidad media diaria de vehículos en los 62,3 Km entre Madrid y Guadalajara es de 9.500 y la de vehículos pesados de 1.037, cifras que representan el 39,7% y 28,50% del total nacional.

La articulación del Corredor se completa por vías secundarias que desembocan en el o lo cruzan en diferentes puntos conformando una malla más densa en el tramo de Madrid que en el de Guadalajara, por lo que la integración de municipios periféricos al eje central se ha iniciado antes en aquel que en este. Este desfase temporal tiene que ver con el dinamismo diferencial tan acusado entre Madrid y Guadalajara, que se manifiesta en muchos aspectos, entre ellos no es menor el peso hasta ahora de la política en infraestructuras estatal y autonómica. Sirve de ejemplo la inversión prevista por el subsector Estado en 2007, asignada a Madrid y a Guadalajara a través del Ministerio de Fomento para la creación de nuevas carreteras, mantenimiento de las existentes e infraestructuras ferroviarias, que alcanza un monto de 363 millones de euros para la Comunidad de Madrid y 382 millones de euros para Castilla-La Mancha, de los cuales a la provincia de Guadalajara le correspondía tan solo 40 millones de euros. Aunque Guadalajara se beneficiará de los proyectos previstos en el *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte* (PEIT) que el Gobierno Central desarrolla a nivel estatal, entre 2005 y 2020. Con el se pretende cambiar el actual modelo de comunicaciones radiales por otro de malla que, sin pasar obligatoriamente por la capital del estado, contribuya a mejorar los desplazamientos N-S y E-O del país y vertebrar las distintas regiones españolas. En este plan Guadalajara ocupa un lugar estratégico ya que será el centro neurálgico de uno de los principales ejes de comunicaciones de España, el que conectará el Mediterráneo con el oeste peninsular, enlazando en Tarancón la A-3, Madrid-Valencia, con la A-2, Madrid-Barcelona, en Guadalajara. Al mismo tiempo, el PEIT contempla una orbital regional uniendo el pentágono formado por las ciudades de Segovia, Ávila, Toledo, Tarancón y Guadalajara.

El dinamismo inversor en infraestructuras de los dos gobiernos autonómicos también es desigual no solo en la intensidad sino también en el tiempo. El gobierno de Madrid está inmerso en el *Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid, 2007-*

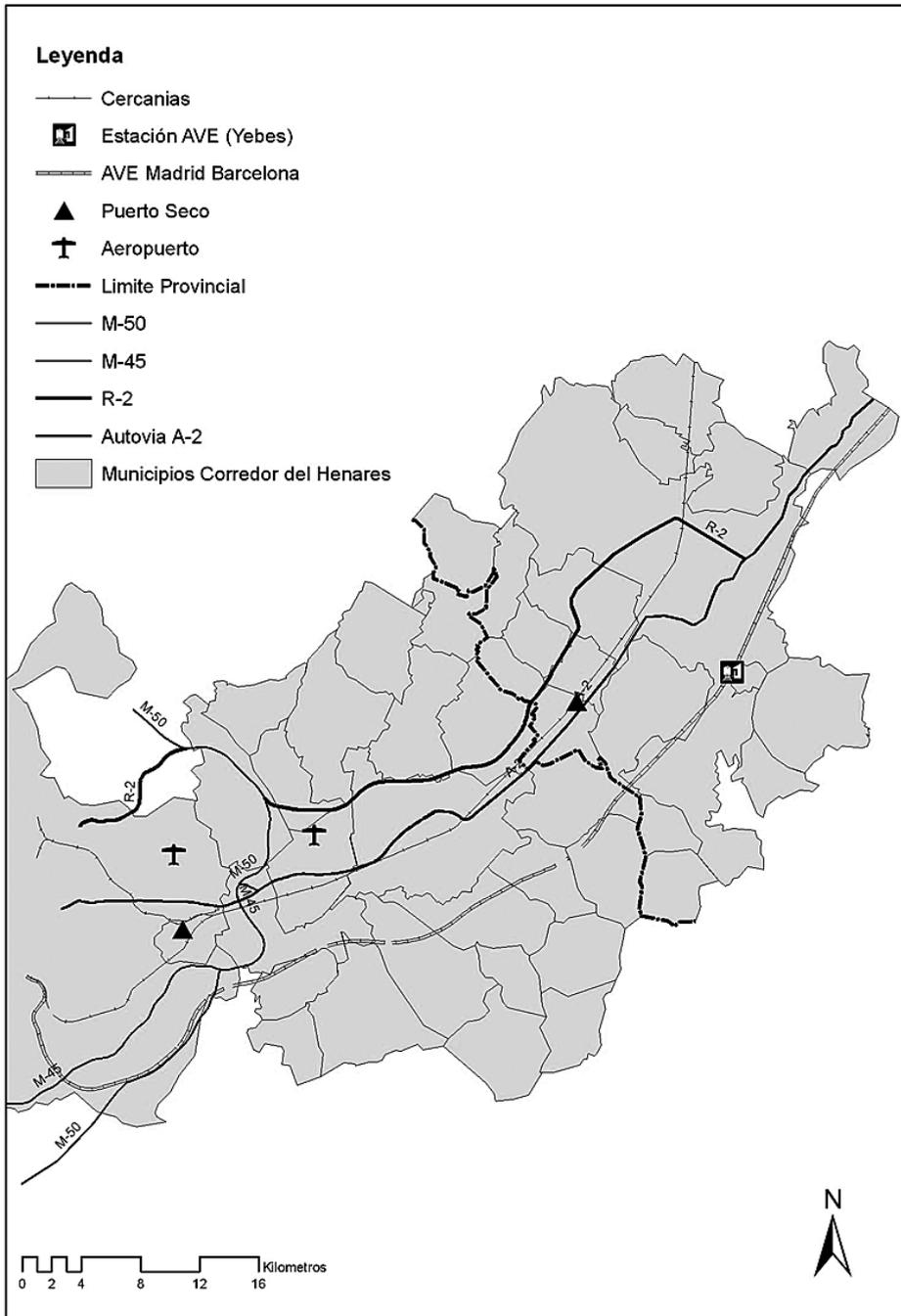
2011 que, con un presupuesto de 4.200 millones de euros, construirá o mejorará 334 Km. en la región, la mayoría en el suroeste y en el Corredor del Henares. Concretamente, en torno a la A-2 se están desarrollando nueve operaciones que se centran en la creación de nuevas carreteras y duplicación de las existentes en los sectores norte y sur de dicha autovía. De lo que se trata en definitiva es de mejorar la accesibilidad y facilitar con más capacidad los crecientes flujos de personas y de mercancías dentro de la concepción de un Corredor sensiblemente ampliado al norte y sur de la autovía Madrid-Barcelona. Por su parte, el gobierno regional de Castilla-La Mancha desarrolla el *Primer y Segundo Plan Regional de Carreteras* entre 1988 y 2008, con un presupuesto de 2.500 millones de euros dirigido a la mejora de la red existente y la conexión de ámbitos desfavorecidos dentro de la Comunidad, lo que conlleva que tengan poca incidencia en el tramo del Corredor guadalajareño. Hay que esperar a que el gobierno regional apruebe el redactado *Plan de Estrategia Territorial del Corredor del Henares* y con ello también el diseño de nuevas vías, entre las que figuran la carretera de la “Vega”, de trazado inicial entre la A-2 y la R-2, que se continua por el norte hasta Junquera de Henares, y la que unirá la conurbación de polígonos industriales de Guadalajara, Marchamalo y Cabanillas del Campo.

La figura 6 muestra en esquema las infraestructuras lineales existentes más los principales elementos puntuales, como los dos aeropuertos con sus terminales de carga y la estación de ferrocarril en Yeves que ya se han comentado. Falta aludir a los dos Puertos Secos, el de Coslada, en el tramo madrileño, y el de Azuqueca, en la provincia vecina, que cumplen un papel esencial en el sistema multimodal de transporte y la logística regional, nacional e internacional. El Puerto Seco de Coslada se integra en el Centro de Transportes del mismo nombre, que funciona desde 1989, y coincide con la terminal de carga ferroviaria en la que confluyen mercancías procedentes de los puertos de Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia para ser distribuidas por Europa y resto de España. Esta infraestructura tiene una superficie de 11,5 Ha., es la primera aduana marítima de interior de la Unión Europea y forma parte de la Red Transeuropea de Transportes de los Puertos y transporte combinado (www.madrid.org). Mientras que el Puerto Seco de Coslada es una iniciativa pública participada por el Ministerio de Fomento y las administraciones regional y locales, el de Azuqueca, situado en el Km. 43 de la A 2, es una terminal ferroviaria privada, en concreto pertenece al grupo empresarial “Gran Europa”, especialista en desarrollos logísticos que tiene su principal centro de operaciones en el Corredor del Henares. El proyecto Puerto Seco de Azuqueca, de 60.000 m² de superficie y con acceso directo a las vías generales sin interferir la operativa de RENFE, opera desde 1997 y en 2000 se conecta con las terminales del Centro de Transportes de Azuqueca y del Parque Logístico Intermodal de Alovera, infraestructuras todas ellas apoyadas en la autovía Madrid-Barcelona, favorecidas por la reciente Radial 2.

3.4. URBANISMO EXPANSIVO Y AUGE DEL MERCADO INMOBILIARIO INDUSTRIAL Y LOGÍSTICO

Junto con el desarrollo de las infraestructuras, la puesta en acción de un urbanismo generalizado, que favorece la transformación del suelo rural en urbanizable y

Figura 6. Infraestructuras y equipamientos de transporte en el Corredor del Henares



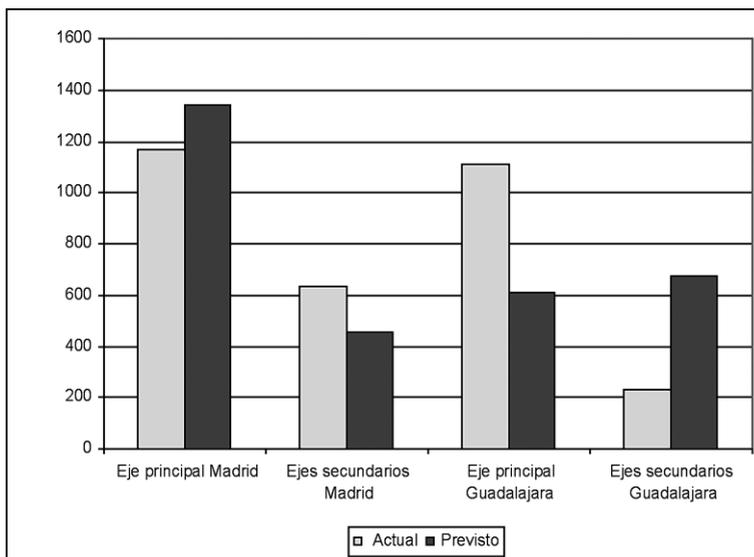
Fuente: elaboración propia

después en urbano apto para acoger actividades económicas, y la aparición de un activo mercado de productos inmobiliarios industriales y logísticos constituyen el segundo grupo de factores que explican y al mismo tiempo son reflejo del dinamismo y transformación en curso y futura del Corredor del Henares. Para conseguir una cierta aproximación a los dos fenómenos, que consideramos están muy relacionados, se utilizan dos fuentes de información de diferente tipo. Una oficial y directa que aparece en los planes generales de ordenación municipal, instrumento que legaliza la transformación del suelo, y otra privada e indirecta que elaboran las empresas especializadas en el mercado inmobiliario y que dan a conocer a través de los instrumentos comerciales que utilizan como los estudios y análisis de coyuntura de mercado y la propaganda de productos ofertados. Las dos fuentes tienen debilidades a la hora de utilizarlas con una visión de conjunto. En el caso de los Planes de Ordenación Municipal y dado el mosaico que conforman los 42 municipios, pueden encontrarse diferencias importantes en el momento de la aprobación de cada documento, por lo que la imagen actual del Corredor sobre la que se trabaja en relación a la calificación y uso del suelo, sobre todo el urbanizable, si no se procede a una actualización continua sobre el estado de su tramitación, es muy probable que no se corresponda con la real. Por su parte, los estudios de mercado y la oferta de productos inmobiliarios se realizan con fines comerciales y por lo tanto son informaciones normalmente coyunturales, pero aún así resultan útiles porque ayudan a establecer tendencias sobre el comportamiento del sector y sobre los espacios preferidos por los agentes económicos.

En relación con el planeamiento municipal, se ha utilizado para los municipios madrileños el Anuario Estadístico de la Comunidad de Madrid de 2008 que centraliza la información sobre el planeamiento municipal a 2003, referida a las superficies que ocupan las grandes categorías de uso del suelo y sus tipos y en el que se ha diferenciado las correspondientes al suelo industrial urbano y al industrial urbanizable. Como se sabe, el primero muestra la superficie ya transformada para las actividades económicas, esté o no ocupada en su totalidad, y el urbanizable corresponde al suelo previsto para futuras ocupaciones. Aquí nos interesa conocer las dos cifras. La primera porque muestra el impacto territorial actual del sistema productivo y la segunda como señal de la continuidad en el futuro del dinamismo del Corredor, que requiere por lo tanto preparar más suelo para acoger la nueva actividad. Para los municipios de Guadalajara se ha empleado la información que recoge el *Estudio de previsión sobre el crecimiento económico residencial e industrial de Guadalajara para el periodo 2005-2010*, realizado por la Confederación Provincial de Empresarios de Guadalajara, en base a las propuestas del planeamiento municipal actual. Además, en algunos casos, se ha contactado directamente con los servicios de planeamiento de los ayuntamientos correspondientes. El resultado se muestra en la figura 7, en la que destaca la gran superficie de suelo industrial actual y futuro de los cinco municipios madrileños más importantes del Corredor junto con la relativa escasa superficie industrial prevista en los municipios exteriores al eje central. Este hecho contradice la tesis hasta aquí defendida y refrendada con otras variables sobre el dinamismo y nuevo protagonismo de estos municipios, que puede explicarse por la fecha de 2003 a la que la Comunidad unifica la información.

Desde 2003 hasta ahora, municipios del eje principal madrileño han revisado y aprobado nuevos planes generales, pasando el suelo industrial urbanizable a urbano. En los casos de Coslada y Alcalá de Henares, con términos muy colmatados, no se propone apenas nuevos suelo para actividad económico, no así en San Fernando y en

Figura 7: Suelo industrial actual y previsto en el planeamiento según tramos del Corredor del Henares



Fuentes: Comunidad de Madrid y Confederación Provincial de Empresarios de Guadalajara

Meco, cuyo suelo recientemente transformado da lugar a parques empresariales de gran entidad. Al mismo tiempo, el año 2003 no recoge en su totalidad el planeamiento desarrollado por los municipios de los ejes secundarios, por lo que la cifra de suelo urbanizable que proporciona el Anuario Estadístico es muy posible que sea inferior a la realidad. Por el contrario, la información para los municipios de Guadalajara, que proviene de muy recientes elaboraciones con intereses empresariales, la consideramos actual y fiable, por lo que la altura de las barras correspondientes de la figura 7 se corresponde con lo que hoy existe, es decir, concentración de suelo industrial en el eje principal por el largo proceso de ocupación, que ha dejado a municipios como Alovera con pocas reservas de suelo disponible, y previsiones altas en los municipios de los ejes secundarios. En el caso del tramo de Guadalajara es significativo que pequeños núcleos de población, de menos de 3.000 habitantes, hasta ahora sin industria o muy escasa, hayan calificado recientemente superficie importante de suelo para actividades productivas. Por ejemplo, Tórtola de Henares y Chiloeches, de 600 y 2.000 habitantes, tienen previsto calificar más de medio millón y más de un millón de metros cuadrados respectivamente para actividades económicas.

La actualización del planeamiento como tarea generalizada en los municipios del Corredor tiene su justificación legal en las aprobaciones de las Leyes del Suelo

de la Comunidad de Madrid, de 2001, y de Castilla La Mancha, de 2004, que despejan y aligeran el procedimiento, y su justificación económica en una demanda de suelo industrial que hay que satisfacer y que los hechos y las previsiones de mercado parecen confirmar.

En este sentido, los informes y análisis de coyuntura de las principales empresas expertas en mercados de suelo y productos inmobiliarios industrial y logístico⁷ están de acuerdo al señalar el auge de la logística, fenómeno relativamente joven en casi toda Europa relacionado con la importancia creciente de la cadena de suministro en la economía global. y el continuo crecimiento que experimentará en los próximos años. España se ha incorporado recientemente al negocio de la logística, y lo ha hecho a un ritmo espectacular, de tal manera que en 2000 se invirtieron en el sector 251 millones de euros y en 2006 la cifra creció en más de un 60 %, escogiendo para su localización las mayores ciudades españolas, en donde las grandes empresas logísticas cuentan con almacenes de grandes dimensiones. Según información de DBK S. A., en 2007 funcionaban 70 plantas de logística en España, 18 en Cataluña, 14 en Guadalajara y 13 en Madrid. En este contexto, Madrid y su región funcional aparece como principal centro de distribución del país, donde el ritmo de construcción de productos logísticos alcanza el medio millón de metros cuadrados al año, la cuarta parte de lo que se construye en el país, y en ella destaca el eje de la nacional Madrid-Barcelona, donde se localizan gran parte de las últimas promociones públicas y privadas sobre el suelo industrial disponible y transformado en polígonos industriales y mixtos, parques empresariales y parques logísticos. En este sentido, las dos administraciones regionales han protagonizado fórmulas innovadoras para potenciar el sector en sus comunidades respectivas. En Madrid, el gobierno regional, a través del Instituto Madrileño de Desarrollo, en colaboración con los ayuntamientos de la región y principales agentes económicos ha promovido la creación en 2005 de la “Asociación Madrid Plataforma Logística” para coordinar y articular el sector en la Comunidad; de la misma manera y utilizando la misma fórmula y objetivos, la Junta de Castilla La Mancha ha creado en 2006 lo que llama “CLM Logística”.

El cuadro 3 recoge a modo de ejemplo algunos de los mayores promotores y gestores de productos industriales y logísticos de España que en los últimos años están operando con éxito en el Corredor del Henares. Salvo el caso de Arpegio, empresa pública de la Comunidad de Madrid que promueve los parques empresariales de la “Garena” en Alcalá de Henares y “R 2” en Meco, el resto de operadores son privados, entre los que destaca el grupo empresarial “Gran Europa”, que está monopolizando la promoción y gestión del reciente desarrollo industrial, pero sobre todo logístico, del Corredor del Henares en Guadalajara, como continuidad de la actividad que desde mediados de los ochenta del siglo pasado lleva a cabo esta empresa en el territorio. Junto a Gran Europa está también la empresa Hecesa, que sobre suelo urbanizable tiene una cartera de más de 800 Ha, repartidas en 9 parques empresariales y logísticos que saldrán al mercado entre 2008 y 2010. Los datos del cuadro indi-

⁷ Se han utilizado a través de la Web o en consulta personal los Informes Inmobiliarios, 2005, 2006 y 2007, de las empresas CB Richard Ellis, King Sturge, Atisreal, Jones Lang LaSalle, Exa y DBK, S. A.

can que por lo menos más de 1.800 Ha. acaban de unirse o lo harán en un futuro muy próximo al suelo industrial previo, cantidad que según los intermediarios comerciales consideran todavía insuficiente para satisfacer una demanda en crecimiento de este tipo de producto en el Corredor del Henares.

Cuadro 3: Municipios y suelo afectados por promociones de las empresas que están en los últimos años operando en el Corredor del Henares

Empresas	Municipios	Superficie m2
Arpegio	Meco y Alcalá de Henares	5.562.640
AIG Lincoln	San Fernando de Henares	345.062
Riofisa Procam S. L.	San Fernando de Henares, Camarma de Esteruelas	626.000
Gran Europa	Azuqueca de Henares, Alovera, Cabanillas del Campo, Torija y Yunquera de Henares	3.493.016
Inbisa	San Fernando de Henares, Alcalá de Henares, Azuqueca, Alovera y Cabanillas del Campo	186.890
Hercesa	Trijueque, Guadalajara, Chiloeches, Horche, Cabanillas del Campo, Paracuellos y Villalvilla	8.079.298

Fuente: Páginas web de las empresas reseñadas y reelaboración de Santiago, 2008

4. ALGUNAS NOTAS FINALES. INTEGRACIÓN FUNCIONAL Y ORDENACIÓN TERRITORIAL EN EL CORREDOR DEL HENARES

El trabajo resalta el dinamismo económico y territorial reciente del Corredor del Henares en su proceso de adaptación a los cambios estructurales que está experimentando el sistema productivo global. En este proceso dinámico destaca el consenso en la diagnosis hecha por el conjunto de agentes económicos y sociales, públicos y privados, y en la elección de los instrumentos a utilizar para aprovechar al máximo las oportunidades actuales del Corredor en la economía regional, nacional y mundial. El resultado de todo este último proceso es la incorporación de nuevos municipios a la estructura funcional clásica - proceso que continuará si se mantienen las circunstancias actuales -, es decir se está ampliando el territorio "Corredor del Henares" y a la vez se están definiendo con más claridad sus diferencias internas, bien visibles al comparar la distinta orientación funcional que se le está dando a los ámbitos madrileño y guadalajareño y a la vez a los que están situados sobre el eje central o ejes secundarios. En líneas generales, los ejes centrales del Corredor siguen especializándose en actividades relativamente intensivas en capital, mientras que los municipios periféricos, sobre todo en Guadalajara, con un urbanismo extensivo están orientán-

dose claramente a las actividades, como la logística, muy consumidoras de suelo. Este hecho podría resumirse con diagnósticos al uso, normalmente aplicados al conjunto de las áreas metropolitanas, como el que señalaría que en el Corredor del Henares se está produciendo el doble fenómeno de integración funcional y nueva compartimentación territorial.

Superar esta dicotomía en la dinámica metropolitana actual y en el contexto político y administrativo imperante en nuestro entorno mediante la ordenación territorial es difícil, y el caso del Corredor del Henares es revelador de esta peculiaridad. Es sabido que la ordenación del territorio requiere bases teóricas y análisis finos sobre los problemas territoriales y la puesta en acción de instrumentos de planificación adecuados. Desde la teoría y la planificación indicativa el Corredor del Henares fue entendido en un principio como una estructura funcional y territorial única englobando a municipios de las provincias de Madrid y Guadalajara. De ello da cuenta los muchos trabajos sobre el Corredor Madrid-Guadalajara de la antigua Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid (COPLACO), interrumpidos con la creación del Estado de las Autonomías y la nueva concepción del planeamiento regional reducido al ámbito comunitario. Desde entonces los avances en la ordenación del territorio han sido lentos y hay que esperar a la aprobación de la Ley 9/1995, de 28 de marzo de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid y la de la Ley 2/1998, de 4 de junio, de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística de la Comunidad de Castilla La Mancha, a partir de las cuales se redactan. el *Plan de Ordenación del Territorio del Corredor del Henares y zona colindante con la Comunidad de Madrid*, de 2005 pero sin aprobación definitiva, y el *Plan de Dinamización Económica del Corredor del Henares*, realizado por IMADE en 2006.

En ninguno de los dos documentos se contempla el Corredor en conjunto, ni se alude a que cada sector forma parte de un todo, por lo tanto las líneas estratégicas a seguir y el modelo territorial futuro propuesto se circunscriben a los ámbitos del Corredor que pertenecen a cada Comunidad, con lo que se confirma la dificultad para desarrollar en España planes a escala metropolitana o de carácter interregional (Farinós, et al, 2005).

Frente a la ausencia de un planeamiento supramunicipal se han desarrollado desde hace algún tiempo en el Corredor fórmulas de cooperación territorial y social entre los agentes económicos y las diferentes administraciones con cierto éxito. Este proceder correspondería con lo que recientemente se considera como “el gobierno del territorio”. La administración central homogeneiza el Corredor con las infraestructuras y equipamientos que estructuran el espacio nacional y las dos asociaciones de carácter económico con arraigo en sus territorios desde hace más de 25 años - la Asociación de Empresarios del Henares, en Madrid, y la Confederación de Empresarios de Guadalajara- cumplen un papel esencial en el desarrollo de las relaciones y cooperación entre las instituciones de cada ámbito, concretamente con ayuntamientos, diputaciones, sindicatos, otras asociaciones, la universidad y el conjunto del tejido empresarial. Sin embargo, tampoco a este nivel acaban de superarse los límites administrativos y preguntados los presidentes de ambas asociaciones sobre el nivel de cooperación y ayudan mutua que mantienen, responden que las rela-

ciones entre ambas asociaciones a nivel institucional son buenas y fluidas, colaborando en aspectos comunes como el de las comunicaciones o los problemas del agua, si bien “mantienen rivalidad a la hora de defender sus territorios y sus empresas”.

Con este panorama, el futuro del Corredor del Henares en toda su amplitud se dibuja como un territorio próspero, que ha conseguido acuñar una marca territorial y que esta lleno de oportunidades para la diversidad de actividades que definen la nueva economía. Si embargo, no tiene capacidad para ordenar de manera conjunta y equilibrada los usos del territorio, y corre el riesgo por tanto de que el monocultivo de la logística y el urbanismo expansivo y descontrolado puedan invadir las zonas más débiles.. La realidad, pues, demanda superar las fronteras administrativas y acomodar el planeamiento a la realidad física y funcional del Corredor del Henares.

5. BIBLIOGRAFIA

- AA.VV (2006): *Atlas industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona. Anàlisi territorial, estructura, dinàmica i inversió*, Barcelona, Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona.
- BORJA, J. (2003): *La ciudad conquistada*, Madrid, Alianza Editorial
- BORJA, J.; MUXÍ, Z. (eds) (2004): *Urbanismo en el siglo XXI*, Barcelona, ETSAB
- BORJA, J.; CASTELLS, M. (1997): *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid, Taurus
- BOUBA-OLGA, O. (2006): *Les nouvelles géographies du capitalisme. Comprendre et maîtriser les delocalisations*, Paris, Editions du Seuil
- CARAVACA, I.; MÉNDEZ, R. (2003): “Trayectorias industriales metropolitanas: nuevos procesos, nuevos contrastes”, *Eure*, 87 (37-50).
- CALDERÓN, B.; PASCUAL, H.; PASTOR, L. (2005): “Oportunidad y problemática de las infraestructuras logísticas en ámbitos urbanos: el caso de Valladolid”, *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, Nº 143, 145-168
- CASTELLS, M.; HALL, P. (2004): *Las tecnópolis del mundo. La formación de los complejos industriales del siglo XXI*, Madrid, Alianza Editorial
- CASTELLS, M. (2006): *Observatorio global. Crónicas de principios de siglo*, Barcelona, La Vanguardia Ediciones, S. A.
- COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO (2005): *Declaración sobre corredores paneuropeos de transporte*
- CORONADO, J. M.; PILLET, F.; UREÑA, J. M. (2004): “Urbanización y ordenación del territorio en Castilla-La Mancha, en VV.AA: *Obras Públicas en Castilla-La Mancha*, Madrid, Ministerio de Fomento, JCCLM, Colegio de Ingenieros, Caminos, Canales y Puertos.
- CHEVALIER, P.; DEDEIRE, M. (2006): “Qualités et territoires”, *Revue de L'Économie Meridionale*, nº 213, 3-13.
- DECROLY, J. M.; NICOLAÏ, H. (dir) (2006): *Mutations des territoires dans le Monde à l'aube du XXI siècle*, París, Harmattan
- FARINÓS, J. et alt (2005): “Planes estratégicos territoriales de carácter supramunicipal”, *Boletín de la A.G.E.*, nº 39, 117-149.

- FERNÁNDEZ GARCÍA, F. (2005): “Grandes infraestructuras de transporte y cambios en el paisaje. El Aeropuerto de Madrid – Barajas”, *Ería*, nº 67, 137-154
- GARCÍA PALOMARES, J. C.; GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (2007): “La ciudad dispersa: cambios recientes en los espacios residenciales en la Comunidad de Madrid”, *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, vol. 27, núm.1, 45-67.
- GARCÍA PÉREZ, C.; MARTÍN BUENO (2005): “Desequilibrios económicos y demográficos intraprovinciales. La dualidad de la provincia de Guadalajara”, *Revista de Economía, Sociedad, Turismo y Medio Ambiente*, nº 3, 53-88.
- GÓMEZ MENDOZA, J. (1977): *Agricultura y expansión urbana. Tendencias y contrastes en la ciudad de Madrid*, Madrid, Alianza
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (2004): “Producción de suelo industrial en la Comunidad de Madrid: expansión, dispersión y fragmentación del espacio industrial”, *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, nº 24, pp. 169-206
- HALL, P. (1996): *Ciudades del mañana*, Barcelona, Ediciones del Serval.
- HALL, P. (2007): “Planificación y desarrollo sostenible de las regiones capitales metropolitanas”, *Congreso Regiones Capitales*, Madrid, Comunidad de Madrid, 25-47
- JOUBE, B. (2005): *Cuestiones sobre gobernanza urbana*, Barcelona, Fundació Carles Pi i Sunyer
- LARA SAN JUAN, S. (1986): *Cambios en la organización del espacio industrial de la provincia de Madrid, 1970-1985: El Corredor del Henares*, Memoria de Licenciatura, Facultad de Geografía e Historia, inédita.
- MÉNDEZ, R.; MICHELINI, J. J.; DEL RÍO, I.; RODRÍGUEZ, J. (2005): “Industrialización y desarrollo rural en la Sagra toledana: entre la periferia metropolitana y el territorio innovador”, *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, nº 25, 231-258
- MÉNDEZ, R.; PASCUAL, H. (2006): *Industria y ciudad en España: nuevas realidades, nuevos retos*, Cidur Menor, Navarra), Thomson Civitas
- MÉNDEZ, R.; RODRÍGUEZ, J. (2007): “Transformaciones productivas y nuevas formas urbanas: difusión de las actividades económicas en la región metropolitana funcional de Madrid”, *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, vol. 27, nº 2, 105-134
- MONCLÚS, F.J. (ed.) (1998): *La ciudad dispersa*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània
- POZO, E.; RODRÍGUEZ, J. (2006): “Transformaciones socio-demográficas recientes en las comarcas castellano manchegas limítrofes a Madrid”, *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 26, 249-281
- RÍO, I. del; RODRÍGUEZ, J. (2006) : “Del eje a la red: la periferia industrial madrileña”, en Méndez, R. ; Pascual, H. (edit): *Industria y ciudad en España: nuevas realidades, nuevos retos*, Madrid, Civitas, pp. 587-618
- RÍO I. del; RODRÍGUEZ, J. (en prensa): “Desarrollo e innovación en Guadalajara, ciudad central del Corredor del Henares”
- SÁNCHEZ MORAL, S.; ARÉVALO SÁNCHEZ, P. (2007): “Globalización, industria tradicional y territorio en Castilla-La Mancha”, *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, vol. 27, núm.1, 103-124.

SANTIAGO, E. de (2008): “El sector logístico y la gestión de los flujos globales en la región metropolitana de Madrid”, *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. XII, nº 259, 53 páginas.

TERÁN, F. de (1999): *Madrid. Ciudad-Región. Entre la ciudad y el territorio, en la segunda mitad del siglo XX*

WOESSNER, R. (2006): “L’eternel retour du Corridor Rhin-Rhône”, *Annales de Géographie*, 647, 2-25

6. PÁGINAS WEB

Asociación de Empresarios del Henares: www.aedhe.es

Ayuntamiento de Guadalajara: www.guadalajara.es

Ciudad Habitable: www.vivienda.jccm.es

Confederación de Empresarios de Guadalajara: www.ceog Guadalajara.es

Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid: www.madrid.org/iestadis

Diputación de Guadalajara: www.dguadalajara.es

www.guadalajaradosmil.es

Madrid Plataforma Logística: www.madridplataformalogistica.com