

FUENLABRADA. UN ESPACIO INDUSTRIAL PERIFÉRICO EN LA ZONA SUROESTE DE LA REGIÓN MADRILEÑA

POR

JOSÉ MURILLO CASTILLEJO

Orígenes y primera transformación industrial (1960-1980)

Al inicio de los años sesenta Fuenlabrada todavía conserva el carácter rural, teniendo como principal actividad económica la agricultura. A lo largo de esta década se instalaron las primeras fábricas junto al núcleo urbano y los principales viarios de comunicación: carretera de Fuenlabrada a Humanes, a Móstoles, a Leganés y a Pinto, y cruce de la carretera de Madrid a Toledo con la comarcal Móstoles-Pinto, cuyo desarrollo posterior constituye actualmente la realidad de este espacio industrial (figura 1).

Desde un principio se caracteriza el municipio por el reducido tamaño de los establecimientos industriales y la dispersión de los mismos, que siguen las vías de comunicación antes señaladas. En 1975 de los 335 existentes sólo 112 se encuentran en el casco urbano, estando el resto distribuido por todo el término, formando pequeñas concentraciones industriales (Cámara de Comercio e Industria de Madrid 1975). Se advierte también, desde un primer momento, la especialización en algunas ramas de actividad: minerales no metálicos con más de 150 establecimientos y

José Murillo Castillejo. Departamento de Geografía Humana.

Estudios Geográficos
Tomo LVI, n.º 218, enero-marzo 1995

JOSÉ MURILLO CASTILLEJO

madera con más de 100. En éstas Fuenlabrada ocupa el primer lugar entre los pueblos de la provincia fuera del Área Metropolitana. Otras actividades, como metalúrgica básica y química, también están representadas, aunque en menor número y proporción. Todavía hoy quedan algunos de los primeros establecimientos de los años sesenta, treinta y nueve en concreto en 1992, lo que supone un 4'16 % de los existentes.

El primer gran crecimiento industrial en el municipio tiene lugar a partir de la segunda mitad de los años sesenta, reforzándose en los primeros setenta. Desde 1968 se han producido tres actuaciones a nivel regional que han influido fuertemente en este desarrollo, tanto en la ordenación de la industria existente como en el agotamiento y encarecimiento de suelo industrial. «Por un lado, se paralizó casi totalmente los Planes Generales, y, por otro, se reforzó extraordinariamente y eficazmente el control ejercido en toda operación de traslado, ampliación y nueva instalación de industria dentro del Área Metropolitana. La tercera causa fue la aprobación de las Ordenanzas Municipales, aprobadas por el Área Metropolitana en 1972» (Cámara de Comercio e Industria de Madrid 1975: 124).

Por todas estas causas un cierto número de industrias prefirieron trasladarse o instalarse en municipios exteriores del Área Metropolitana de Madrid, entre los que se incluía Fuenlabrada. El municipio carece por entonces de cualquier tipo de planeamiento urbanístico, por lo que la implantación industrial tiene un carácter arbitrario, y como ya hemos señalado, una dispersa plasmación en el territorio. En estos momentos Fuenlabrada no dispone ni de Normas Subsidiarias ni de Plan General, siendo el suelo ocupado solamente con el requisito de una licencia municipal. Al no existir una modificación legal del suelo la corporación local comprometió un elevado número de licencias para edificación, lo que fue aprovechado por los promotores de la zona para obtener cuantiosos beneficios con la transformación del suelo rural en urbano e industrial.

Se concreta en estos momentos una gran operación inmobiliaria industrial que prefigurará el gran crecimiento posterior de la Zona Industrial Este de Fuenlabrada. Se trata de la creación del polígono Cobo Calleja, donde ya se asentaban algunos establecimientos, en el cruce de la carretera de Móstoles a Pinto con la de Toledo. En otro epígrafe lo veremos expresamente y con mayor detalle, ahora solamente destacar que éste presentaba una serie de ventajas para la localización de empresas indus-

FUENLABRADA. UN ESPACIO INDUSTRIAL PERIFÉRICO...

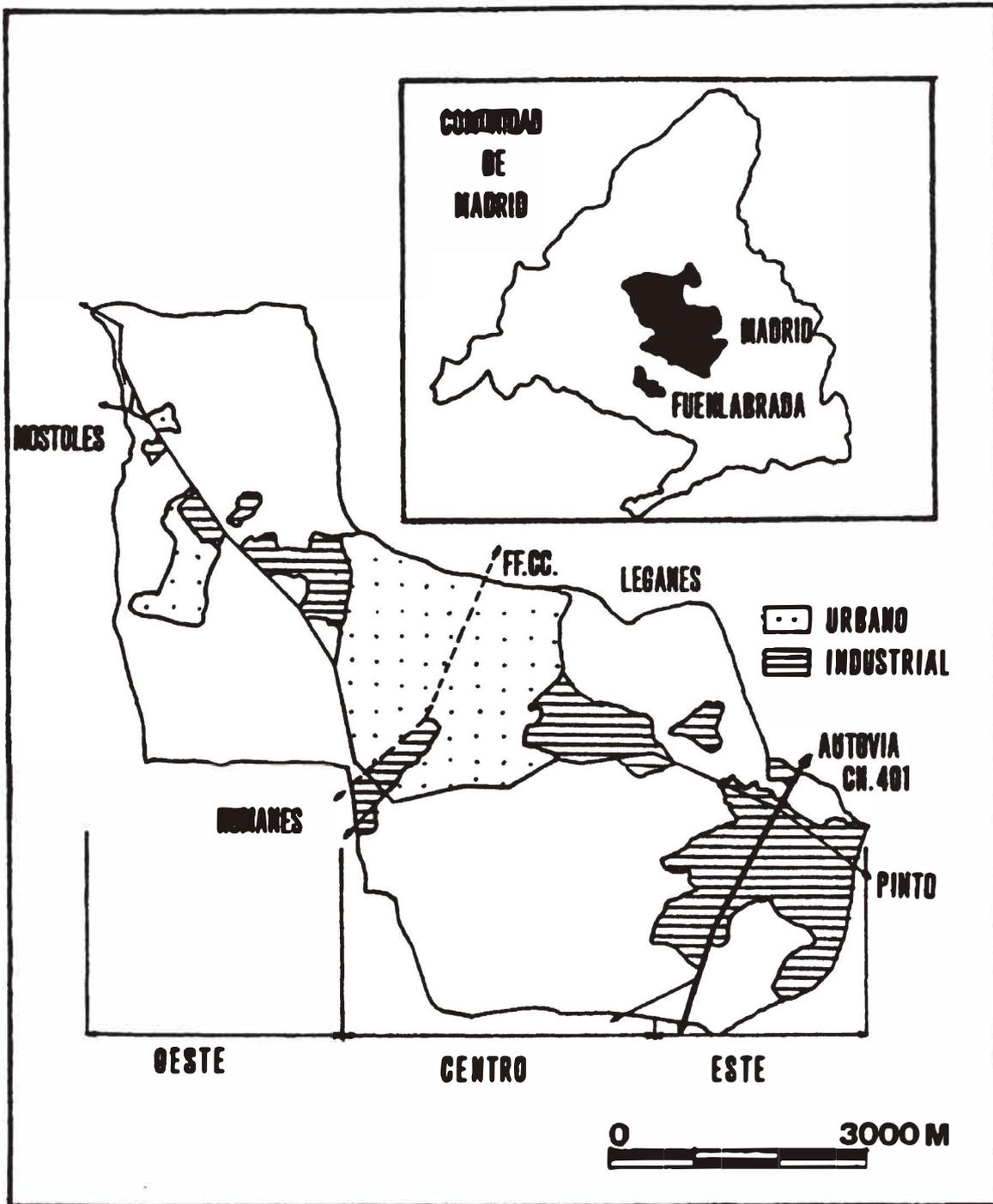


FIGURA 1.—1: Núcleos urbanos y zonas industriales de Fuenlabrada

JOSÉ MURILLO CASTILLEJO

triales. Y entre éstas sus notables dimensiones, la cercanía y accesibilidad a Madrid (carretera de Toledo), el aprovechamiento íntegro del suelo ocupado y la ya citada ausencia de controles administrativos. Todo ello favoreció que un gran número de empresas vinieran hasta aquí, como alternativa a la implantación en el Área Metropolitana administrativa. La más importante manifestación de la transformación industrial ha sido el aumento de suelo industrial, del número de naves y del empleo. El primero, llega a mediados de los años setenta a las 106 ha., el segundo, a los 335 establecimientos y el tercero, presenta la cuarta tasa de crecimiento anual de los municipios madrileños. Con un 6'9 % anual se sitúa por detrás de los municipios de Leganés, Torrejón de Ardoz y Alcalá de Henares (COPLACO 1978).

La consolidación de Fuenlabrada como municipio industrial se continúa en la segunda mitad de los años setenta, y coincide con la crisis económica que afecta de forma importante a la industria madrileña. Los cierres y reconversiones de empresas afectaban por entonces a otros espacios, especialmente de la denominada «gran fábrica del sur madrileño», con barrios como Villaverde en la capital y municipios como Getafe, situados en el sur de Madrid y de la primera corona metropolitana respectivamente. Nuestro municipio experimenta sin embargo por entonces un importante crecimiento, desarrollando los sectores productivos de primera implantación: transformados metálicos y madera y mueble fundamentalmente. Ello ligado en buena parte a la consolidación de un tejido productivo formado por pequeñas y medianas empresas, que encuentra en la promoción industrial existente en estos momentos el caldo de cultivo propicio para su desarrollo. Durante estos años el más importante foco de crecimiento se encuentra en la Zona Este del término municipal, junto a la carretera de Toledo, donde se consolidan polígonos como Cobo Calleja o La Robla-Toreno por citar dos de los ejemplos más significativos. En 1980 se encuentran en Fuenlabrada 687 establecimientos, incluidos los sectores no industriales, y 9.324 empleos, produciéndose igualmente un importante incremento de la superficie ocupada por parcelas con edificación, que pasa de 90 a 359 ha. entre 1973 y 1984 (COPLACO 1981 y CAM 1985).

Se ha hablado mucho de los orígenes de estos tejidos productivos metropolitanos, aludiéndose por un lado al traslado de los establecimientos industriales desde el interior de las ciudades hacia el exterior de las mismas, como consecuencia de una serie de externalidades negativas en el

FUENLABRADA. UN ESPACIO INDUSTRIAL PERIFÉRICO...

primero de los casos y positivas en el segundo (factores de expulsión y atracción), y, por otro, a la descentralización productiva. En este último caso se destacan desde diversos estudios las relaciones de la gran empresa con las PYMES aquí instaladas, señalándose la colaboración existente: asistencia técnica, suministro o simple subcontratación (Celada, F.; López Groh, F., y Parra, T.: 1985).

Desarrollo y consolidación del tejido industrial (1981-1990)

El crecimiento industrial de los años setenta se mantiene a comienzos de los ochenta y se reduce durante la segunda mitad de la década. En el conjunto del decenio no puede hablarse de una zona industrial en crisis cuando en ésta se han creado más establecimientos y empleos. Tomando como referencia los tres Censos de Áreas Industriales elaborados en la región madrileña, correspondiente a los años 1981, 1985 y 1990, cabe destacar la duplicación del número de naves, que pasan de 687 en 1981 a 1.544 en 1990, y casi del número de empleos, de 9.324 a 18.087. Si tomamos como referente el número de licencias fiscales, Fuenlabrada es en 1990 con 1.926 el municipio, excluyendo la capital, con mayor número de actividades (Cámara de Comercio e Industria de Madrid 1992: 37). La competencia de espacios más periféricos de la zona suroeste no parece haber frenado el desarrollo del tejido productivo en naves industriales, y muy al contrario nos hace pensar que estos espacios son lugares atractivos para el tipo de establecimiento que tradicionalmente ha venido instalándose aquí. Y ello a pesar de la alta mortalidad empresarial que aquí se produce, lo que ha sido reflejado en diferentes estudios sobre el distrito industrial del suroeste metropolitano (Área y Sistema 1990).

La consolidación de este tejido productivo puede entenderse y explicarse a través de la significación de una serie de variables básicas que han configurado el espacio industrial a lo largo de estos años y que ahora pasamos a detallar:

a) *Tamaño de los establecimientos.*—Predomina un conjunto de establecimientos de pequeñas y medianas dimensiones. La media de empleo por establecimiento es en 1990 de 11'71, cifra inferior a la de diez años antes.

b) *Significación del empleo en los diferentes sectores de actividad.*—

JOSÉ MURILLO CASTILLEJO

Hemos seguido la evolución del empleo en los grandes sectores de actividad delimitados por la Clasificación Nacional de Actividades Económicas durante los años ochenta. Queremos ver qué sectores más representativos, ubicados en polígonos industriales de Fuenlabrada, han ganado o perdido proporción de empleo a lo largo de la década.

Entre los sectores que han incrementado su porcentaje de empleo en los espacios industriales de la localidad, la industria transformadora de los metales y la mecánica de precisión (35'55 % en 1981 y 37'41 % en 1990), otras industrias (26'62 % en 1981 y 32'55 % en 1990) y servicios (0'74 % en 1981 y 1'37 % en 1990). Los restantes sectores de actividad han visto perder porcentaje de empleo: extracción y transformación de minerales no energéticos, construcción y comercio, reparaciones, transportes y comunicaciones. Dentro de los grupos 3 y 4 de la CNAE se encuadran las actividades de primera implantación en la localidad, transformados metálicos y madera, que han seguido consolidándose en este espacio productivo a lo largo de los años ochenta.

c) *Oferta de suelo industrial, tipo de naves y grado de ocupación de este espacio.*—La oferta de suelo industrial ha sido y es mayoritariamente de naves, tanto para venta como para alquiler, siendo la promoción mayoritariamente privada. Son los promotores los que controlan el negocio por su mayor capacidad de gestión y conocimiento del mercado. Muchos de éstos son residentes de la localidad y regentan a su vez suelo urbano e industrial. La actuación de estas promotoras tiende a cubrir una oferta de naves de reducida dimensión y ha sido una de las constantes de la promoción industrial en Fuenlabrada. En los últimos años, sin embargo, se han instalado algunas empresas que han edificado grandes superficies tanto en nave como en parcela, lo que rompe en cierto modo con la promoción de naves adosadas que domina hasta ese momento (Valeo España en la rama de automoción o Casbega, S.A., planta embotelladora de Coca-Cola, en la rama de alimentación y bebidas).

Por lo que se refiere a la superficie media de parcela y nave, ésta ha venido reduciéndose en los últimos años (1.653 m² y 1.110 m² en 1985, 1.436 m² y 1.085 m² en 1990), lo que nos habla de un espacio industrial que tiende a compactarse (CAM-Censos de Áreas Industriales 1985 y 1990). En cuanto a la ocupación de las naves, ésta ha rondado el 85 % de media durante los años ochenta, variando en el tiempo y en los distintos polígonos (mayor porcentaje en las zonas industriales más grandes).

FUENLABRADA. UN ESPACIO INDUSTRIAL PERIFÉRICO...

Otro aspecto de interés es el alto porcentaje de suelo ocupado por la edificación. Sobre una superficie de parcela en 1990 de 2.217.734 m² se encuentra edificada 1.674.996 m², lo que supone un 75'5 % de ocupación, aunque ésta es variable en las diferentes zonas industriales. Menor en la Zona Oeste, donde es mayor la dispersión de los polígonos que en el resto de los espacios industriales del municipio.

d) *Infraestructuras y equipamientos.*—Su carencia ha venido marcando desde el principio este espacio industrial. En el apartado siguiente señalaremos las mejoras realizadas, refiriéndonos ahora a la precaria situación existente a mediados de los años ochenta. Conjunto de deficiencias que por otra parte han supuesto un importante problema tanto para la conexión interna de los polígonos industriales como para la propia estructuración del municipio.

En cuanto a la infraestructura viaria era la Zona Este la mejor comunicada, por su ubicación junto a la carretera de Toledo, lo que favoreció y potenció su desarrollo. La situación existente en los años ochenta es resumida en los términos siguientes: «un ejemplo de implantación dispersa y anárquica, en donde existen muchos polígonos con deficiencias en la urbanización, especialmente en el sistema de depuración de aguas residuales, y una baja tasa de ocupación» (COTMA-CAM 1985: 6), o en otras palabras, desarrollo industrial inconexo, en condiciones de gran precariedad y sin ningún tipo de control urbanístico. Una situación que por otro lado todavía no está resuelta en la actualidad, aunque ya se advierten una serie de mejoras que luego detallaremos. El Plan General de Ordenación Urbana de Fuenlabrada ya contempla en 1986 las diferentes deficiencias al señalar en su diagnóstico «la precaria urbanización de los polígonos industriales y lo conflictivo de la situación heredada, lo que ha impedido proceder a la recepción urbanística en la mayoría de los casos» (Plan General de Ordenación Urbana de Fuenlabrada 1986).

d) *Planeamiento y política urbanística sobre suelo industrial.*—Las primeras alusiones al crecimiento industrial de Fuenlabrada aparecen en 1981 cuando son elaboradas por la Comisión del Área Metropolitana las *Directrices de Planeamiento Territorial Urbanístico*. En relación a las actividades económicas desarrolladas en naves industriales se formulan las siguientes: «Impulsar la localización de pequeña y mediana industria en los polígonos más consolidados y cercanos a los núcleos (principalmente en pequeños polígonos), mejorando su urbanización y equipamiento, así

JOSÉ MURILLO CASTILLEJO

como su conexión con la trama urbana.» Y a su vez, «desaconsejar la localización industrial en aquellas áreas calificadas como periféricas y menos urbanizadas, minimizándose igualmente el impacto medio-ambiental» (COPLACO 1982: 93). Estas determinaciones tratan de frenar el descontrol del crecimiento industrial de cara a la elaboración del Plan General, destacándose también el elevado número de implantaciones industriales y las deficientes condiciones infraestructurales y de equipamiento de los polígonos.

En los años siguientes la Comunidad de Madrid junto con los municipios respectivos lleva a cabo la revisión del *Plan General del Área Metropolitana*, insistiéndose sobre todo en la compatibilidad de la industria con la residencia en las áreas urbanas, la mejora de la conectividad entre los polígonos y la dotación de equipamientos y servicios suficientes. A mediados de los años ochenta el ente autonómico propuso una estrategia territorial capaz de articular las diferentes políticas sectoriales en relación al tejido industrial del sur metropolitano. En 1988 se formula una estrategia para la zona sur metropolitana, en la que se trata de construir un territorio urbano integrado y eficaz sobre el que proyectar nuevas actividades centrales, tanto productivas como asistenciales y lúdicas, capaces de recualificar el paisaje metropolitano del suroeste de Madrid (Comunidad de Madrid 1988).

En cuanto a la dimensión de la superficie de suelo industrial contemplada por el planeamiento local, las Normas Subsidiarias del año 1977 apuntaba unas 750 ha. Estas previsiones serían reducidas posteriormente en el Plan General hasta las 430'8 ha. El Plan preveía en 1986 un menor crecimiento del suelo industrial, por lo que en la actualidad no puede decirse que esté sobredimensionado. La política seguida por el equipo municipal en los años ochenta ha sido la de exigir la colaboración de los promotores industriales y de los particulares. Para la urbanización de los polígonos localizados en suelo no calificado como industrial se acuerda la asunción de las cargas urbanísticas por parte de éstos. A las comunidades de propietarios se les propone la legalización del polígono y ayuda económica para obras interiores en el mismo. Se trata de agilizar con estas medidas la implantación y el desarrollo de nuevas industrias, racionalizando el conjunto mediante la legalización de las anómalas condiciones existentes y llevando a cabo la reurbanización de estos espacios industriales.

FUENLABRADA. UN ESPACIO INDUSTRIAL PERIFÉRICO...

Son muy pocas, sin embargo, las actuaciones realizadas hasta 1990 que habían sido contempladas en el Plan. Las que se han desarrollado, especialmente PERI, se encuadran dentro del Programa de Rehabilitación de Áreas Industriales (PRIAI), que aporta a través de la Comunidad de Madrid recursos financieros, técnicos y de gestión para la recualificación del soporte físico de la industria de la región. A finales de los años ochenta se suscribe el Acta de Compatibilización entre el ente autonómico y siete municipios de la corona sur, entre los que se incluye Fuenlabrada, surgiendo tres grandes áreas de actuación con un carácter supramunicipal: Arroyo de Culebro, Carretera de Extremadura y la Cantueña, actuaciones que en su conjunto abarcan unas 2.000 ha. y ofrecen cerca de tres millones de metros cuadrados edificables. En noviembre de 1989 se aprueban con carácter definitivo los Programas de Actuación Urbanística.

La situación en los noventa (1991-1993)

En 1992 y según datos del Directorio de Establecimientos Industriales de la Comunidad de Madrid, el empleo industrial propiamente dicho supone 12.748 trabajadores repartidos por 937 establecimientos (figura 2), pues el resto del empleo en naves se completa con actividades no industriales encuadradas en el sector servicios (empresas de distribución y talleres para el automóvil fundamentalmente).

Las primeras cinco ramas de actividad concentran dos terceras partes del empleo industrial en polígonos de la localidad y las diez primeras en torno al 96 % del mismo. Los sectores más representativos por el empleo generado son, por orden de importancia, los siguientes: transformados metálicos, madera y mueble, papel y artes gráficas, alimentación y otras manufacturas. Éstas representan el 70 % del empleo y el 72 % de los establecimientos industriales. En resumen, se advierte el predominio de sectores «maduros» agrupados fundamentalmente en pequeñas y medianas empresas. Se completa el empleo generado en naves industriales de Fuenlabrada con el comercio interindustrial y al por mayor. Son 175 los establecimientos de comercio mayorista que concentran 1.778 empleos en el año 1991, con una media de 10'16 empleos por establecimiento.

La media de empleos por establecimiento es de 13'6 (14 en la región), viéndose que ésta es variable en los diferentes intervalos definidos. En las empresas de uno a diecinueve trabajadores la media es de 7'6 empleos por

SECTOR DE ACTIVIDAD	EMPLEOS				ESTABLECIMIENTOS			
	1990	%	1992	%	1990	%	1992	%
	TRANSFORMADOS METALICOS	3.413	24,19%	3.158	24,77%	299	31,57%	281
MADERA Y MUEBLE	1.895	13,43%	1.817	14,25%	145	15,31%	157	18,76%
ALIMENTACION	1.731	12,27%	1.456	11,42%	71	7,50%	70	8,11%
PAPEL Y ARTES GRAFICAS	1.453	10,30%	1.279	10,03%	87	9,19%	86	9,18%
OTRAS MANUFACTURAS	1.605	11,38%	1.218	9,54%	83	8,76%	75	8,00%
FABRICACION MAQUINARIA	1.138	8,07%	1.094	8,58%	78	8,03%	71	7,58%
FABRICACION MATERIAL DE TRANSPORTE	1.008	7,15%	932	7,31%	27	2,85%	28	2,99%
INDUSTRIA TEXTIL	507	3,59%	343	2,69%	33	3,48%	27	2,86%
INDUSTRIA QUIMICA	578	4,10%	415	3,26%	40	4,22%	34	3,63%
FABRICACION MATERIAL ELECTRICO	418	2,96%	538	4,22%	40	4,22%	44	4,70%
TRANSFORMAC. DE MINERALES NO METAL	250	1,77%	288	2,24%	34	3,59%	35	3,74%
METAUCAS BASICAS	111	0,79%	214	1,68%	12	1,27%	23	2,45%
TOTAL FUENLABRADA	14.107	100,00%	12.748	100,00%	947	100,00%	937	100,00%
FUENTE: DIRECTORIO DE ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES, 1990 Y 1992. COMUNIDAD DE MADRID								

FIGURA 2.—Empleos y establecimientos industriales por tipo de actividad

FUENLABRADA. UN ESPACIO INDUSTRIAL PERIFÉRICO...

establecimiento (4'8 en la región), mientras que en las de más de diecinueve empleados ésta es de 44'3 (99'1 en la región). En cuanto al tamaño de los establecimientos en relación al volumen de empleo, puede verse cómo más del 80 % de los mismos se encuentran dentro del intervalo comprendido entre uno y diecinueve trabajadores, mientras que sólo el restante 20 % supera los veinte empleados.

A partir de 1991 la crisis económica se ha dejado también sentir en este espacio industrial. La manifestación más visible ha sido la pérdida de empleo que ha afectado en mayor o menor grado a los diferentes sectores industriales, y que tiene también su traducción a nivel regional (-6'5 % respecto al año anterior según datos de la EPA de 1991). Sin embargo no se ha reducido en igual proporción el número de establecimientos, que ha permanecido más o menos estable, lo que ha hecho bajar el empleo medio por establecimiento: de 14'9 en 1990 a 13'6 en 1992 (Directorio de Establecimientos Industriales 1990 y 1992). Una reducción cifrada en 1.359 puestos de trabajo, casi un 10 % menos de empleos, mientras que el número de establecimientos sólo se ha reducido en diez, un 1 % menos. Se confirma que la crisis y el reajuste consiguiente de las empresas se ha producido de nuevo por el lado más débil, el empleo.

Entre los diez sectores más representativos de Fuenlabrada la disminución ha sido desigual. Han visto perderlo en mayor proporción la industrial textil (-32'4 %), química (-28'2 %), otras manufacturas (-24'23 %), alimentación (-15'8 %) y papel y artes gráficas (-11'9 %). La reducción ha sido más moderada en las dos principales actividades: transformados metálicos (-7'4 %) y madera y mueble (-4'1 %). Otros sectores menos representativos han visto aumentarlo, como es el caso de la fabricación de material eléctrico (+28'7 %).

Como contrapartida a la destrucción de empleo industrial pueden destacarse una serie de elementos positivos, que se inscriben en el marco de una nueva estrategia, en la que el sector industrial vuelve a adquirir una transcendencia que parecía haber perdido. Entre las actuaciones llevadas a cabo en los últimos años habría que destacar las realizadas en equipamiento, conexión del viario interno y las específicas sobre suelo. Pasamos ahora a enumerarlas brevemente:

a) *Mejora en los equipamientos.*—Se producen de manera desigual en las grandes zonas industriales y afectan al saneamiento, alumbrado,

JOSÉ MURILLO CASTILLEJO

indicadores, numeración de calles y naves, servicios, etc. La mejora de la infraestructura interna se inscribe en el contexto de la iniciativa privada, asociaciones de las empresas aquí residentes y, solamente en los últimos años en diferentes actuaciones públicas, estas últimas dentro de una política regional y local que tiene como objetivo acondicionar los polígonos industriales.

b) *Mejora de la infraestructura viaria.*—Ésta se produce a partir de una obra significativa, la circunvalación de Fuenlabrada, construida en la segunda mitad de los años ochenta. A su vez, la construcción del puente de la N-401, que cruza la carretera de Móstoles a Pinto, había mejorado el tráfico en la zona. Todo ello ha permitido descongestionar los tráfico, fundamentalmente de vehículos pesados. Nuevos viarios se encuentran en construcción y entre éstos un tramo de la M-50, una de las primeras obras de una nueva ronda de circunvalación de Madrid. Ésta pasa al norte de nuestra localidad, uniendo las autovías de Andalucía, de Toledo y la carretera de Leganés a Fuenlabrada.

c) *Actuaciones sobre suelo industrial.*—Destaca el convenio Ayuntamiento-Comunidad, que está llevando a cabo la rehabilitación de Cobo Calleja y de otros polígonos mediante la aprobación de los respectivos PERI, que se abordan mediante la creación de equipamientos mínimos y servicios de mantenimiento. También se ha emprendido una nueva promoción sobre Suelo Urbano Industrial No Programado, lo que se concreta en dos actuaciones sobre un total de 32'1 ha. de suelo. Y por último se han cedido 25 ha. de la Zona Este para el desarrollo de un área industrial en el colindante municipio de Parla. La Administración regional ha revisado también el planeamiento de la zona suroeste metropolitana, destacándose en 1989 la puesta en marcha del Programa de Actuación Urbanística en el sector supramunicipal del Arroyo Culebro, que se contempla como el centro del sur metropolitano.

En 1993 se ha presentado el documento *Madrid Gran Sur Metropolitano*, que se plantea como un proyecto abierto y a largo plazo, basado en la reserva estratégica de un amplio territorio que permita conseguir un desarrollo distinto. Que ha de contar también con la concertación social y política, y con las directrices que, sobre los nuevos crecimientos y el desarrollo de suelo industrial, se planteen en el nuevo Plan General de Madrid. Este proyecto recoge un conjunto de actuaciones industriales, residenciales, terciarias..., en la que se engloba a Fuenlabrada junto a

FUENLABRADA. UN ESPACIO INDUSTRIAL PERIFÉRICO...

otros municipios del sur metropolitano (Alcorcón, Leganés, Getafe, Móstoles, Humanes, Parla y Pinto), espacio donde viven cerca de 900.000 personas. Se quiere con éste dinamizar el suroeste madrileño, aunque habrá que ver en el futuro cómo ésta y otras actuaciones públicas y privadas se traducen en la creación de empleo.

La propuesta se delimita a partir de una serie de líneas básicas de intervención: integración territorial, renovación de infraestructuras espaciales, cambios en el medio físico, dentro de una política medio-ambiental activa a conjugar con un desarrollo de calidad en la zona, y todo ello tratando de cubrir las necesidades y aspiraciones de su población. Los ejes maestros de la propuesta serían la renovación de los centros municipales, la creación del Parque Lineal Sur M-50, de un parque forestal y de zonas agropecuarias protegidas y, finalmente, la articulación del territorio mediante proyectos en materia de red viaria, transporte, infraestructuras, servicios avanzados y tratamiento y reciclado del agua.

Finalmente habría que señalar que a diferencia de otros proyectos impulsados por la propia Comunidad de Madrid, éste se plantea con objetivos más posibilistas, a corto plazo y en reducidos marcos espaciales, tratando de no ir por delante de la demanda de suelo, intentando concertar la iniciativa pública y privada con el objetivo de que las cuantiosas inversiones previstas no caigan en saco roto. Destacamos en este sentido las actuaciones existentes y las proyectadas a corto plazo. Entre las primeras, las incluidas en los objetivos de la Comunidad Europea, financiadas en parte por los fondos FEDER. Y entre las segundas, y en nuestro municipio, la actuación sobre la recuperación integral de un área, el Cerro de la Cantueña (Zona Industrial Este, junto a la autovía de Toledo), que trata de vincular los asentamientos existentes con la creación de nuevos espacios productivos.

Delimitación del espacio industrial

Completamos el estudio de este espacio industrial con una breve descripción de las principales superficies donde se localizan las naves y polígonos de la localidad, lo que nos servirá también para conocer mejor este espacio. Cuatro son las áreas que hemos delimitado en Fuenlabrada: Zona Este, Centro, Estación y Oeste, que se completan con algunos establecimientos dispersos por el interior de la ciudad. Significativa es la

JOSÉ MURILLO CASTILLEJO

dispersión axial de los polígonos en relación a las principales vías de comunicación, la autovía de Toledo, la carretera Móstoles-Pinto y la de Fuenlabrada a Humanes. En total unos 1.544 establecimientos, repartidos en 62 polígonos, según el Censo de Áreas Industriales de 1990 (Oficina de Planeamiento Territorial de la Comunidad de Madrid). Se ha empleado esta fuente por la agrupación que ofrece en polígonos, que posteriormente hemos englobado en zonas industriales. Hemos distinguido cuatro, señalándose en cada una de éstas el número de establecimientos y el empleo (figura 3).

1. *Zona Este.*—La más importante área industrial se encuentra ubicada en un emplazamiento estratégico, el cruce de las carreteras Móstoles-Pinto y la N-401 a Toledo. Aquí se encuentra Cobo Calleja, el más grande de los polígonos industriales de Fuenlabrada y de la región madrileña, con más de medio millón de metros cuadrados de superficie edificada. Los restantes polígonos incluidos en la Zona Este hasta completar el número de veintisiete se encuentran más dispersos, como Tajapiés, al norte de la comarcal Móstoles-Pinto, y Acedinos, Sonsoles y Campel-Matagallegos, al oeste de la autovía de Toledo. El conjunto de los polígonos de este área industrial representa el 55'6 % de los establecimientos y un 61'8 % del empleo de Fuenlabrada, siendo así la primera de las zonas industriales de la localidad y una de las más grandes de la región madrileña.

2. *Zona Centro.*—Ubicada junto a la carretera de Móstoles a Pinto, se sitúa al este del casco urbano y muy próximo a las áreas residenciales. El polígono más importante y más consolidado es El Palomo, que junto con otros doce forman este espacio (Codeín, El Álamo, La Vega, Sevilla y Albarreja entre los más importantes). Se encuentra aquí el 24'2 % de los establecimientos y el 21'1 % del empleo de la localidad, ocupando una superficie en parcela de 348.470 m² y edificada de 298.997 m².

3. *Zona Estación.*—Se encuentra junto a la vía del ferrocarril, al sur de la estación central, y tiene como ejes principales la carretera de Humanes (en Fuenlabrada calle de Luis Sauquillo) y la carretera de Moraleja de Enmedio. El ferrocarril constituye aquí más un límite físico que una vía de acceso a la zona industrial. El eje o calle principal separa en pocos metros las naves de los bloques de edificios residenciales de los barrios del distrito sur de Fuenlabrada. Consta de siete polígonos, uno más antiguo y metido actualmente en el casco urbano (La Estación) y

ZONA	ESTABLECIMIENTOS						EMPLEOS							
	AÑO 1981		AÑO 1985		AÑO 1990		AÑO 1981		AÑO 1985		AÑO 1990			
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%		
INDUSTRIAL														
ESTE	361	52,5%	698	53,7%	859	55,6%	5.424	58,2%	7.781	60,6%	11.179	61,0%		
CENTRO	201	29,3%	343	26,4%	374	24,2%	2.123	22,8%	2.615	21,9%	3.610	21,1%		
ESTACION	47	6,8%	79	6,1%	75	4,9%	600	6,4%	496	3,9%	607	3,4%		
OESTE	78	11,4%	180	13,6%	236	15,3%	1.177	12,6%	1.757	13,7%	2.491	13,8%		
FUENLABRADA	687	100%	1.300	100%	1.544	100%	9.324	100%	12.849	100%	18.087	100%		
FUENTE: CENSOS DE AREAS INDUSTRIALES DE MADRID. COPLACO, 1981. COMUNIDAD DE MADRID, 1985 Y 1990														

FIGURA 3.—Evolución actividades económicas en áreas industriales de Fuenlabrada

JOSÉ MURILLO CASTILLEJO

otros más exteriores que se continúan por las carreteras de Humanes y Moraleja de Enmedio (Valdonaire, Moraleja y otros más pequeños). Tiene la menor superficie en relación al resto de las zonas industriales que señalamos (77.006 m² de superficie de parcela y 69.036 m² de edificación), y concreta el 4⁹ % de los establecimientos y el 3⁴ % del empleo existente en los polígonos del municipio.

4. *Zona Oeste.*—Situada al noroeste y teniendo como vial de conexión la carretera que une Fuenlabrada y Móstoles (actual M-506). En sentido de salida y antes de llegar a la circunvalación se encuentran los accesos a los polígonos industriales de Campo Hermoso y Vereda del Tempranar entre los más grandes. A ambos lados de la carretera y a distancias progresivas del pueblo los restantes (Uranga, Cordel de la Carrera, Niño del Remedio, La Laguna y Callfersa entre otros). Son catorce polígonos, que en algunos de los casos se encuentran bastante aislados, siendo difícil el acceso si no se llega con vehículo. Son, por otro lado, espacios muy deficitarios en servicios, a lo que contribuye, sin duda, el aislamiento y dispersión de los establecimientos. Algunos de los que aquí se encuentran ocupan grandes superficies de parcela, destacando grandes empresas como Casbega, S.A. (planta embotelladora de Coca-Cola) junto al pueblo, y Callfersa, muy próxima a Móstoles y bastante alejada del núcleo urbano de Fuenlabrada. Se encuentra en este área industrial el 15³ % de los establecimientos y el 13⁸ % del empleo, con una superficie en parcela de 430.259 m² y edificada de 229.104 m², siendo esta zona la que presenta una mayor desproporción entre una y otra superficie, especialmente por la mayor dispersión de algunos de sus polígonos.

Conclusiones

En una valoración final sobre la problemática de este espacio y de su crecimiento industrial, consideramos que algunas de las ventajas de localización que dieron el primer impulso hoy se siguen manteniendo, lo que hace de este espacio industrial un lugar atractivo para el tipo de empresas que hasta ahora se ha venido ubicando aquí. Un espacio que, por otro lado, ofrece una importante renovación de las empresas aquí instaladas, siendo una buena prueba de ello la antigüedad de los establecimientos, cuya edad media en 1992 es sólo de 9 años (13 en la región madrileña). Este dinamismo, junto a la accesibilidad y la existencia de un

FUENLABRADA. UN ESPACIO INDUSTRIAL PERIFÉRICO...

núcleo industrial consolidado refuerzan este tejido productivo, mientras que la disponibilidad de servicios, la elevación de los precios de suelo y de nave tienden a desanimar las nuevas inversiones. Conjugar los factores positivos y negativos, a la vez que conseguir recursos nacionales y comunitarios para la rehabilitación industrial de las zonas más deprimidas, deberá ser la tarea a emprender por los responsables políticos de la región madrileña.

BIBLIOGRAFÍA

- ÁREA Y SISTEMA, S.A.: *El distrito industrial de la periferia metropolitana del suroeste*, Consejería de Economía, CAM, Madrid, 1990.
- CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE MADRID: *Cuadernos de localización industrial: término municipal de Fuenlabrada*, Madrid, 1992.
- CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE MADRID: *Localización y estructura de la industria de Madrid y su área de influencia*, 2 vol., Madrid, 1975.
- CELADA, F.: «El distrito industrial de la periferia suroeste del Área Metropolitana de Madrid», *Revista Economía y Sociedad*, n. 1, pp. 70-85, 1988.
- COMUNIDAD DE MADRID: *Madrid gran sur metropolitano: territorio, desarrollo regional y medio ambiente*, Arpegio y Consejería de Política Territorial, 1993.
- COMUNIDAD DE MADRID: *Censo de Áreas Metropolitanas*, t. 1: sector sur, Consejería de Política Territorial, Madrid, 1990.
- COMUNIDAD DE MADRID: *Censo de Naves Industriales*, Consejería de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda, Madrid, 1985.
- COMUNIDAD DE MADRID: «Informe: una estrategia para la zona sur metropolitana», Consejería de Política Territorial, *Alfoz*, n. 56, pp. 84-146, 1988.
- COPLACO: *Análisis de problemas y oportunidades. Plan Director de Coordinación de la provincia de Madrid. Estructura industrial*, Documento monográfico, n. 8, Madrid, 1978.
- COPLACO: *Directrices de planeamiento territorial urbanístico para la revisión de los Planes Generales de los términos municipales de Alcalá de Henares, Fuenlabrada, Móstoles y Parla*, Madrid, 1982.
- COPLACO: *Informe sobre ordenación del territorio en el Área Metropolitana de Madrid. Bases para un debate*, MOPU, Madrid, 1980.
- COPLACO: *Inventario de centros de actividad y empleo de los sectores secundario y terciario de la provincia de Madrid*, MOPU, Madrid, 1981.
- DE LA PAZ, J.: «Cambios demográficos recientes en la capital, el Área Metropolitana y la provincia», *Alfoz*, nn. 7/8, pp. 27-31, 1984.
- DÍAZ ORUETA, F.: «Ralentización del crecimiento y desconcentración demográfica en la Comunidad de Madrid», *Alfoz*, n. 71, pp. 41-45, 1990.
- DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE MADRID: *Cooperación provincial a los municipios*, Edita Comercial Consa, Madrid, 1956.
- ESTÉBANEZ, J. (Editor): *Madrid, presente y futuro*, Akal, Madrid, 1990.
- FERNÁNDEZ MAGÁN, C.: «Migraciones centro-periferia en la Comunidad de Madrid: un análisis», *Alfoz*, n. 65, pp. 65-70, 1989.

JOSÉ MURILLO CASTILLEJO

- LOPEZ ARANGUREN, G.: «Plan sur: posibilidades y limitaciones», *Alfoz*, n. 56, pp. 55-59, 1988.
- LÓPEZ GROH, F. (Coord.): *Áreas Metropolitanas en la crisis*, MOPU, Madrid, 1988.
- LLES LAZO, C.: «Periferias y metrópolis postindustrial: el caso de la periferia obrera del municipio de Madrid», *Economía y Sociedad*, n. 8, pp. 63-87, 1993.
- MÉNDEZ, R.: *Actividad industrial y estructura territorial en la región de Madrid*, Consejería de Industria, Trabajo y Comercio de la Comunidad de Madrid, 1986.
- MÉNDEZ, R.: «Crecimiento periférico y reestructuración metropolitana: el ejemplo de Madrid», *Alfoz*, n. 71, pp. 47-53, 1990.
- TOBÍO, C.: «Procesos de reestructuración territorial en el Área Metropolitana de Madrid», *Alfoz*, nn. 21/22, pp. 49-66 y n. 23, 1985.

RESUMEN.—*Fuenlabrada. Un espacio industrial periférico en la zona suroeste de la región madrileña.* El significado de este estudio se mide, por un lado, desde la óptica de la extensión de la influencia metropolitana a lugares cada vez más alejados, que en Madrid ya supera claramente el marco provincial, y, por otro, de la caracterización de un espacio industrial «periférico» en la región madrileña. Concretamos en Fuenlabrada las principales etapas de su crecimiento, una delimitación del término municipal en función de la ubicación de los polígonos industriales, y finalmente, las repercusiones derivadas de la actual crisis económica.

PALABRAS CLAVE.— Espacio industrial «periférico». Evolución. Delimitación.

ABSTRACT.—*Fuenlabrada. Peripheral industrial space in the Southern Metropolitan Area of Madrid.* The significance of this study has to be measured in one hand, from the point of view of the metropolitan influence extended to places more and more distant, that in the case of Madrid go already beyond the provincial border, and in the other hand by the characterization of «periferal» industrial space in the Madrid region. Fuenlabrada is chosen to concretize the principal growing steps, the limits of the municipal term in function of the industrial sits and finally the impact derived from the present economical crisis.

KEY WORDS.—«Periferal» industrial space. The evolution. The limits.

RESUMÉ.—*Fuenlabrada. Un espace industriel périphérique dans la région de Madrid.* L'importance de cette étude doit être mesurée d'une part, du point de vue de l'extension de l'influence métropolitaine à des places de plus en plus éloignées, que dans le cas de Madrid vont déjà au delà de la limite provinciale, et d'autre part, par la caractérisation d'un espace industriel «périphérique» dans la région de Madrid. Nous concrétisons en Fuenlabrada les principales étapes de sa croissance, la délimitation de son terme municipal en fonction de la localisation de ses aires industrielles, et finalement les les repercussions dérivées de l'actuelle crise économique.

MOTS CLÉ.—Espace industriel «périphérique». Évolution. Délimitation.