

## **Transporte y territorio: la formación del corredor urbano industrial de La Mancha oriental.**

Cebrián Abellán, F.; García González, J.A.; García Martínez, C.; Panadero Moya, M. Universidad de Castilla-La Mancha.

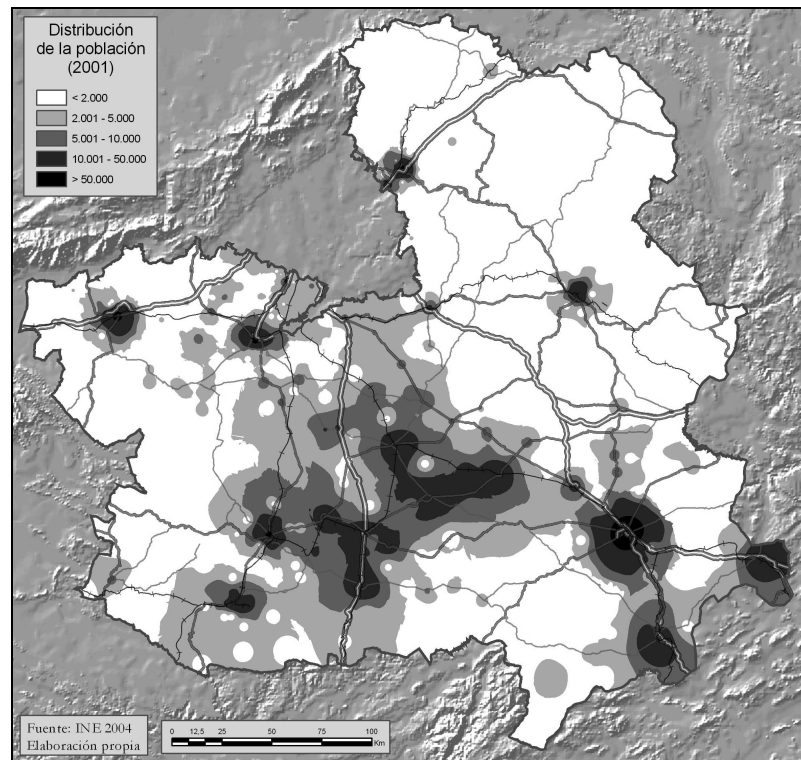
### **1. Introducción. La difusión de los nuevos modelos de crecimiento urbano en el territorio de Castilla-La Mancha.**

En el volumen que recoge la aportación española al Congreso de la UGI de Washington (al que pertenecen las citas que siguen en este párrafo), García Manrique y Gómez Moreno (1992) se ocuparon de describir el cuadro de las relaciones campo-ciudad que se estaba experimentando por entonces en nuestro entorno geográfico (ib:263-268) así como la atención y la diversidad de tratamiento que los geógrafos de nuestro país dedicaban a su análisis. Señalaron ya, registrando el testimonio de otros autores, la generalización del fenómeno de la expansión territorial del proceso de urbanización, y la progresiva amplitud de la colonización del espacio rural tanto por la invasión de infraviviendas de autoconstrucción (vg., Villagrasa, 1985; Vaquero, 1985; Panadero y García Martínez, 1985), como por polígonos “dormitorio” residenciales (vg., Moya, 1983; Roquer, 1985) y por viviendas de uso temporal de segunda residencia (vg., Argente del Castillo, 1985; Socias, 1983 y 1985; Ortega, 1985; entre otros). En las ciudades económicamente más dinámicas, a la nueva función residencial de los espacios rururbanos, periurbanos o suburbanos, se añadía el creciente desplazamiento y dispersión de las actividades industriales hacia el exterior (vg., Méndez, 1983; Del Canto, 1984; Oliveras, 1985; Roquer, 1984; etc.), unas veces siguiendo la dirección de los ejes viarios y otras las particulares estrategias locales de desarrollo endógeno, y también la implantación de grandes superficies especializadas en la oferta comercial dotadas de instalaciones para el ocio y la recreación (vg., Bielza y Escolano, 1985; Marchena y Márquez, 1987; Canales y Crespo, 1987; y muchos más).

Estas manifestaciones del proceso de urbanización de las últimas dos décadas han originado una transformación profunda de la morfología urbana y de la estructura del poblamiento regional anterior. A las históricas configuraciones compactas se han añadido ahora estas otras formas de expansión, con desarrollos urbanísticos aislados que

se disuelven en el espacio rural. El ámbito propio de la ciudad se ha fraccionado en unidades discontinuas y se dispersa más allá de sus límites convencionales con manifestaciones de un modelo que está recibiendo diferentes calificativos: ciudad abierta, extensa, fragmentada, dispersa o difusa. Este proceso afecta ya a los niveles intermedios de la jerarquía urbana y comporta una modificación considerable de sus respectivas estructuras territoriales.

Figura 1. Distribución de la población de Castilla-La Mancha.



El urbanismo de inicios del siglo XXI ha desarrollado también en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha asentamientos urbanos fragmentados y dispersos, contruidos junto a las principales infraestructuras de comunicación. El crecimiento del sector inmobiliario, con el protagonismo de las nuevas construcciones de viviendas unifamiliares y de polígonos industriales y de servicios en las periferias de cada ciudad, transformadas en espacios híbridos, ha revalorizado amplios sectores del entorno rural limítrofe a las ciudades.

Las unidades que componen la red de ciudades de Castilla-La Mancha han asimilado del mismo modo la influencia del proceso (Figura 1). La organización que le caracterizaba en las dos últimas décadas del siglo XX (Panadero, 1995; Panadero, García y Cañizares, 1999) presenta al comienzo del siglo XXI sustanciales cambios. Su

respuesta se manifiesta en la aparición de varias nebulosas y aglomeraciones urbanas: están situadas en el valle del Henares de Guadalajara y en la Sagra toledana, así como en las áreas manchegas de influencia de Ciudad Real y de Albacete (Cebrián, García González y Panadero, 2006). En todos los casos el desarrollo urbano está organizado en torno a un eje viario (A-2, A-31, A-4, A-42, A-5), que ha facilitado el crecimiento de la población, de las actividades económicas y de la vivienda, con la morfología de corredores urbano-industriales y de servicios o de áreas urbanas supramunicipales.

El proceso de difusión urbana revela la necesidad de abordar el análisis del nuevo modelo de desarrollo de la urbanización en esta Comunidad Autónoma con una perspectiva más amplia, a través de un cambio de escala que supere la estrechez de los términos municipales. Es el caso del área de influencia de la ciudad de Albacete que en el sistema territorial de Castilla-La Mancha ha aconsejado el inicio de la elaboración de un plan de ordenación del territorio comarcal para regular el desarrollo sostenible del hecho urbano en el conjunto de municipios que lo integran.

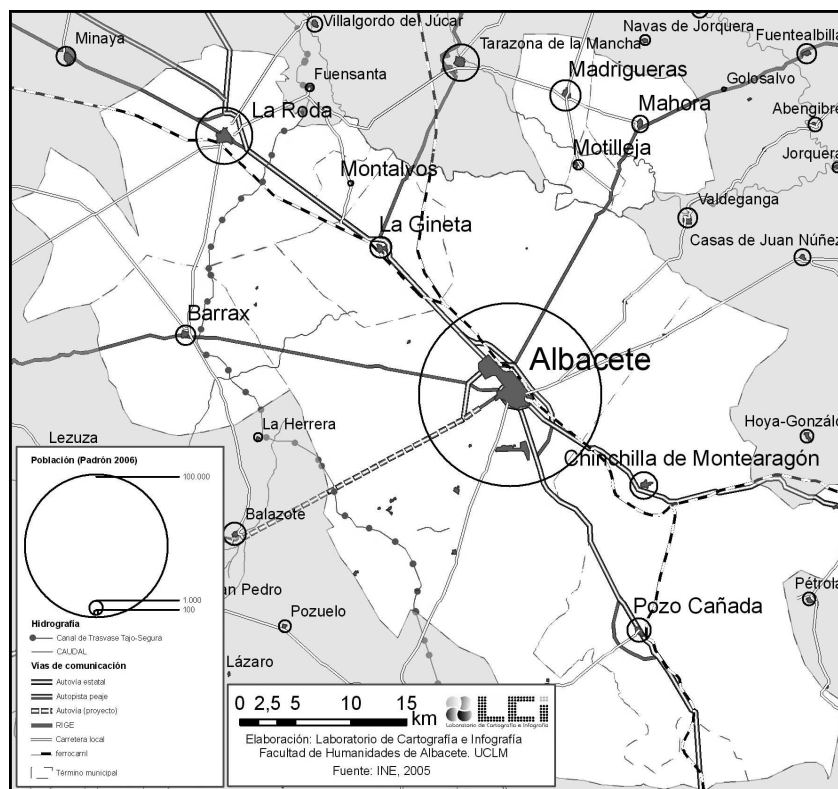
## **2. El Plan de Ordenación del Territorio (POT) del área de influencia de Albacete.**

En las prescripciones técnicas de este plan se contempla un territorio definido como “la comarca de Los Llanos de Albacete y la zona sur de La Manchuela en su límite con aquella (que) tiene como centro a todos los efectos a la ciudad de Albacete”, y a la que se atribuye estar implantada estratégicamente en el punto de entronque de la autovía de Murcia con la de Madrid-Alicante/Valencia y la condición de importante nudo de comunicaciones por carretera del centro de la península con Levante (A-35), Murcia (A-30) y Andalucía Oriental (A-32). El ámbito territorial de esta propuesta de Plan de Ordenación comprende un radio de 30 Km. alrededor de la ciudad de Albacete (JCCM, 2006).

En este espacio se distinguen dos coronas. La primera, con un alcance de 15 Km., contiene la conurbación que empieza a formarse a lo largo de la autovía Madrid-Alicante entre los núcleos urbanos de La Gineta y Chinchilla, pasando por la ciudad de Albacete; así mismo incluye otras poblaciones de segundo nivel administrativo que están experimentando una dinámica demográfica y económica relacionada con la expansión de la segunda residencia de Albacete y su paulatina transformación en vivienda permanente para activos con empleo en la capital. La segunda corona, más

alejada, incluye, además de las múltiples conexiones y dependencias de Albacete con toda su extensa comarca, a otras capitales municipales que están adquiriendo un dinamismo económico creciente: como La Roda y Pozo Cañada, situadas igualmente en las autovías actuales a Madrid y a Murcia; pero también a Madrigueras y Mahora, en el área de influencia de la N-322 a Valencia; o a Barrax y a Balazote, en la N-430 a Ciudad Real y la N-322 a Jaén, respectivamente.

Figura 2. El corredor urbano-industrial del área de influencia urbana de la ciudad de Albacete.



En el diseño de esta propuesta de POT destaca el papel que se atribuye a las infraestructuras de comunicaciones, las carreteras y el ferrocarril de altas prestaciones, en el desarrollo del área de influencia de Albacete. Las primeras han facilitado la formación de un activo entramado económico, estructurado alrededor del corredor urbano-industrial que se extiende en la dirección noroeste-sureste, desde La Roda hasta Chinchilla, con una proyección hasta Almansa, y con otras ramificaciones hacia el Norte (Madrigueras y Mahora) y hacia el Oeste (Barrax y Balazote) (Figura 2).

El segmento La Roda/Albacete del corredor tiene la forma de una doble "Y". Su tramo central es uno de los colectores más transitados del país. En sus dos extremos

posee un número considerable de conexiones de vías de alta capacidad. A partir de La Roda se abren hacia el noroeste y el oeste las autovías en dirección a Madrid, por la A-31 y la A-III, y hacia Toledo, Ciudad Real y Lisboa, por la N-310 y por la "Autovía de los Viñedos". En el extremo norte del corredor se inicia también la autopista Ocaña-La Roda, que canaliza una parte muy importante del tráfico que se desplaza entre Madrid y las ciudades de toda la costa mediterránea. Por su parte, en el otro extremo al sur del corredor, en Albacete, se bifurcan a su vez otras autovías: con destino a Valencia y Alicante, por Almansa; con destino a Murcia, Cartagena y Almería, por Hellín; con destino a Jaén y Andalucía Oriental, por Alcaráz; y con destino a Teruel y Zaragoza (en proyecto), por Cuenca.

El eje La Roda/Albacete/Chinchilla está atravesado, además, por uno de los corredores de mayor tránsito de la red nacional de trenes convencionales de largo recorrido y de trenes de mercancías, que comunican Madrid con las ciudades turísticas y portuarias del litoral mediterráneo de la península Ibérica, y, en un sentido transversal, también a las ciudades del valle del Guadalquivir y la costa de Andalucía con Cataluña, asegurando las conexiones ferroviarias de mercancías con Francia y el resto de Europa.

El ferrocarril es responsable de la morfología de la red urbana que se fue desarrollando en la región a través de todo el siglo XX. Ahora, con la implantación del sistema ferroviario de alta velocidad entre Madrid y las grandes poblaciones del levante y sureste peninsular, aumentará la diferenciación interna de los componentes de la red de ciudades de Castilla-La Mancha. La entrada en funcionamiento del servicio de trenes de alta velocidad, que tiene uno de sus puntos de conexión en la estación de Albacete, acortará para esta ciudad los tiempos de desplazamiento desde/hasta los centros urbanos más importantes de su entorno. En la dirección de Madrid, hacia el norte y el oeste, por dos corredores separados; uno de ellos, de alta velocidad con vías de ancho europeo, para viajeros, por Cuenca, y el otro, de mercancías en ancho ibérico por Alcázar de San Juan. En el sentido opuesto, con Valencia, Alicante, Murcia y Cartagena, hacia el este y sureste, por un trazado único de tráfico mixto. Todas estas ciudades quedarán situadas mediante este medio de transporte ferroviario, dentro o en torno a la isocrona de una hora desde Albacete; se acortarán las distancias (en términos de tiempos) de los recorridos de Albacete a Madrid (70 minutos), a Alicante (35 minutos), a Murcia (40 minutos), a Valencia (50 minutos), y a Cuenca (25 minutos).

### 3. Dinámica demográfica del área de influencia del corredor de Albacete.

El área de influencia de Albacete que ha sido delimitada para la realización de su POT, abarca una superficie que supera los 3.000 kilómetros cuadrados. Su población censada se aproximaba a comienzos del 2006 a los 194.000 habitantes, aunque la vinculada (el conjunto de personas que tienen algún tipo de relación habitual con el municipio considerado, ya sea porque residen, trabajan o estudian allí, o porque suelen pasar en él ciertos períodos de tiempo que incluye veraneos, puentes, fines de semana, etc.), le añadía otros 12.000 más de hecho. La densidad resultante, alrededor de 60 habitantes por kilómetro cuadrado duplica con creces la media provincial y regional.

Cuadro nº 1. Población total (2001) de los municipios del corredor urbano-industrial La Roda-La Gineta-Albacete-Chinchilla (1940-2006), tasas de crecimiento intercensal y población vinculada.

Municipio	a) 1940	b) 1970	c) %	d) 1991	e) %	f) 2001	g) %	h) 2006	i) %	Población vinculada
Albacete	64.222	92.233	1'21	135.889	1'95	149.507	1'13	161.508	1'55	171.130
Barrax	3.086	2.353	-	1.911	-	1.948	0'95*	1.925	-	2.322
Chinchilla	7.616	5.073	-	3.321	-	3.210	-	3.507	1'78	4.386
La Gineta	4.188	2.395	-	2.123	-	2.052	-	2.189	1'30	2.605
Madrigueras	4.065	4.275	0'16	4.304	0'03	4.517	0'48	4.742	0'97	5.120
Mahora	2.502	1.738	-	1.343	-	1.358	+	1.370	0'17	1.748
Montalvos	496	290	-	98	-	141	+	131	-	259
Motilleja	969	703	-	475	-	508	+	535	1'04	767
Pozo Cañada	0	0		0		2.664		2.726	0'46	2.960
La Roda	11.602	11.663	0'01	12.938	0'52	13.793	0'64	15.288	2'07	15.518
Provin. Alba.	374.472	335.026	-0'37	341.847	0'10	367.283	0'72	387.658	1'08	
Corr. urb./ind.	98.746	120.723	0'67	162.402	1'49	179.698	1'01	193.921	1'53	206.815

\* Cálculos realizados sin el municipio de Pozo Cañada por su segregación del municipio de Albacete.

Los municipios de este corredor, que con una longitud de alrededor de 50 Km. se extiende desde La Roda hasta Chinchilla, han seguido una evolución demográfica cuyas etapas se corresponden con las distintas fases de la modernización económica y demográfica de la sociedad española durante el siglo XX y los primeros años del siglo XXI. Disfrutaron en el primer tercio del pasado siglo una etapa de progresión. Pero a partir de 1940 se detuvo el aumento de la población y una corriente emigratoria de

activos rurales hizo descender en toda la región las cifras censales de la mayor parte de sus municipios (cuadro nº 1).

Al entrar en la década de los setenta cesó la despoblación en nuestro entorno próximo, dando paso al ciclo demográfico actual que se ha caracterizado por la contención, primero, y la reversión, después, de los flujos migratorios. Al comienzo, la evolución demográfica no mejoró significativamente; el volumen de la población estuvo afectado por oscilaciones pequeñas y, con la excepción de la ciudad de Albacete, su número apenas varió de uno a otro momento censal. Por el contrario, en los años finales del siglo XX y comienzos del XXI, la situación cambió por completo. Como en el resto de España, al mismo tiempo que concluía el proceso de transición desde una sociedad tradicional agropecuaria hacia una sociedad de servicios, los municipios del corredor recibieron numerosos inmigrantes. Esta recuperación se pone de manifiesto con el cambio de sentido y la intensidad del crecimiento intercensal de la población de los municipios contiguos al de Albacete, registrado en los últimos años. Algunos de ellos incluso presentan valores más altos que los de la propia capital, dando testimonio del fenómeno de difusión de las funciones urbanas por sus respectivos territorios.

#### **4. Estructura de la población del corredor urbano-industrial de Los Llanos de Albacete.**

La estructura actual de la población del área de influencia de Albacete es el resultado de la persistencia de dos factores: primero, la intensa corriente emigratoria pasada que ha afectado negativamente a las cohortes de adultos mayores, y los aportes de inmigrantes de la última década que están incrementando las de adultos jóvenes; y a continuación, en este mismo periodo, una progresiva madurez demográfica que se expresa a través del descenso de la fecundidad y el aumento de la esperanza de vida.

Entretanto, el análisis de la composición por sectores de actividad (primario, construcción, secundario y terciario) de la población municipal y su distribución a escala regional, permite identificar las importantes diferencias existentes en la estructura territorial de la Comunidad Autónoma y las características que distinguen a los componentes del corredor de Los Llanos de Albacete (cuadro nº 2).

Ya existía una importante diferenciación funcional interna en el conjunto del sistema de asentamientos de Castilla-La Mancha. Para establecer el alcance de tal diferenciación, en otra ocasión aplicamos a los elementos de su red urbana uno de los

índices de especialización habituales en este tipo de análisis, el de Sargent Florence (Panadero, Garcia y Cañizares, 1999). Para este artículo, con los datos que corresponden a cada uno de los municipios de la región se han elaborado las figuras 3, 4, 5 y 6, que representan, en dos niveles, la distribución del citado cociente de localización de la actividad económica, a escala municipal, para cada uno de los sectores. Los mapas de coropletas muestran en la ventana inferior la situación en el conjunto de la región y, en la presentación de mayor escala, indican la que corresponde a cada uno de los municipios del corredor.

Cuadro nº 2. Población ocupada y composición por sectores de actividad (2001).

Municipio	Total ocupado	% Sector primario	% Sector secundario	% Construcción	% Sector terciario
Albacete	58463	3,33	13,82	9,71	73,14
La Roda	5065	9,50	27,68	10,84	51,98
Madrigueras	1777	10,69	40,74	13,22	35,34
Chinchilla	1181	11,43	25,49	15,07	48,01
Pozo Cañada	975	12,41	13,74	23,28	50,56
La Gineta	715	11,75	32,73	7,41	48,11
Barrax	694	22,19	33,43	13,98	30,40
Mahora	504	21,63	18,25	17,26	42,86
Motilleja	163	20,86	17,79	17,79	43,56
Montalvos	49	20,41	16,33	16,33	46,94

Las áreas más oscuras, que en todos los mapas representan los valores más elevados, en el mapa del sector primario (Figura 3) se sitúan en la sierra norte de Guadalajara, en la Serranía de Molina de Aragón, en la Serranía de Cuenca, en las zonas periféricas de las comarcas de Los Montes de Toledo y de Ciudad Real, y del Campo de Montiel. Por el contrario, la mayor parte de los municipios del corredor de La Mancha oriental presentan valores muy bajos o irrelevantes.

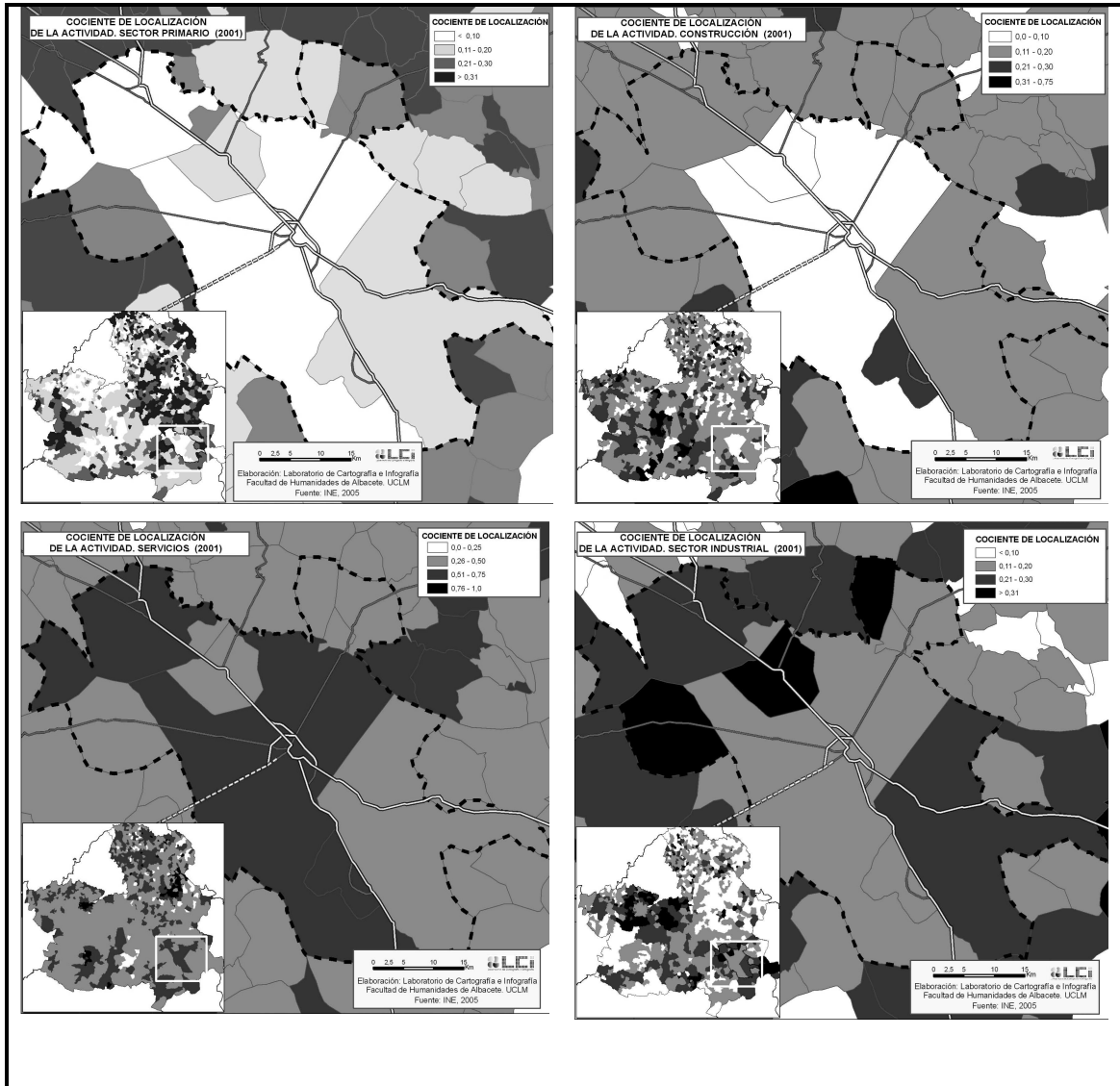
En el del sector de la construcción (figura 4) las áreas que muestran los valores más altos están formadas por municipios situados de 25 a 50 Km. de las principales poblaciones de Castilla-La Mancha, en cuyo entorno dibujan sendas coronas, y sobre todo los que se encuentran en el centro de la Comunidad Autónoma y junto a las vías rápidas de comunicación con Madrid. Los municipios del corredor circundantes a Albacete reproducen el mismo comportamiento.

El mapa del sector terciario (servicios) tiene sus valores más altos en los municipios que acogen las principales aglomeraciones urbanas (Figura 5). Esta situación corresponde también a las áreas en las que los equipamientos para el turismo



rural se han desarrollado con mayor profusión y a las localidades que prestan servicios al transporte y al viajero situadas junto a las vías radiales de circulación rápida que atraviesan la región. Es el caso de Albacete, Pozo Cañada y La Roda, que sobresalen dentro del corredor en esta actividad.

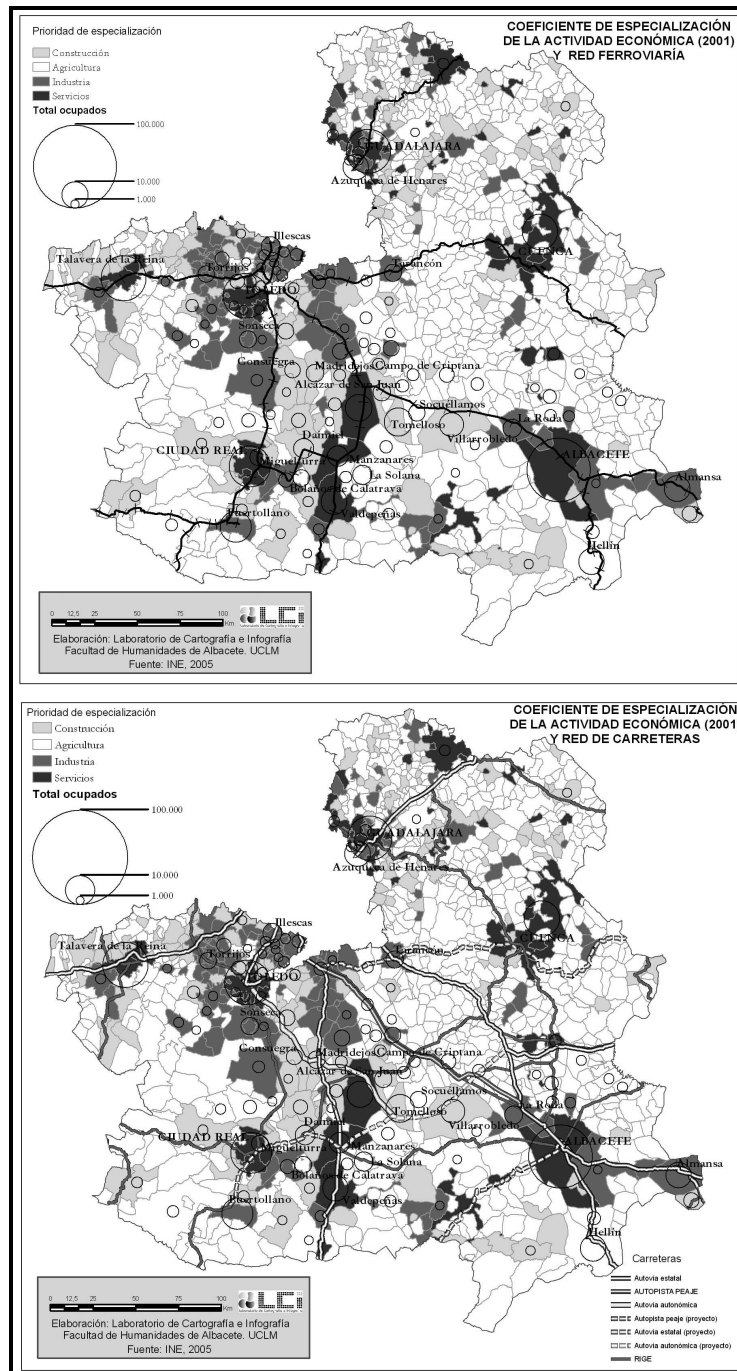
Figuras 3, 4, 5 y 6. Localización de las actividades económicas por sectores de actividad.



En el mapa regional de la localización del sector industrial (Figura 6) destacan varios ámbitos. En primer lugar, la zona castellano-manchega de expansión de Madrid, emplazada en las campiñas del valle del Tajo: invaden el corredor del Henares, al noreste, y también La Sagra (con algunas localidades de La Sisa y de la zona septentrional de La Mancha perteneciente a las provincias de Toledo y Cuenca), al sur.

Otro ámbito lo forma, en el extremo sureste de la región, varios municipios albacetenses situados bajo la influencia de las actividades industriales de los corredores de Alicante y Murcia, o incluso de la difusión de actividades de la propia ciudad de Albacete, como se pone de manifiesto en el mapa correspondiente a la situación del corredor del sureste con los municipios de Madrigueras, La Gineta y Barrax.

Figuras 7 y 8. El papel de las infraestructuras en la especialización funcional.



Finalmente los mapas de coropletas de las figuras 7 y 8 recogen la distribución del coeficiente de especialización de la actividad económica de los municipios de Castilla-La Mancha en relación con la red ferroviaria y la de carreteras. Con él se indica el nivel de especialización de cada municipio en un sector de actividad determinado en relación a la situación de ese mismo sector a nivel regional. Este mapa de síntesis muestra mediante las tramas más claras la difusión de las actividades vinculadas al sector primario y a la construcción por toda la región, y, con las más oscuras, el espacio de la especialización en los servicios (que son dominantes en las mayores aglomeraciones urbanas de la región y en algunas poblaciones situadas sobre los ejes viarios principales) y los ámbitos de la especialización industrial. Estos últimos espacios funcionales urbanos forman sendas coronas alrededor de Toledo y de Guadalajara, receptoras de la expansión de la actividad industrial madrileña, pero se extienden también por la mitad meridional de la región formando otros tantos corredores en torno a Ciudad Real y a Albacete.

La correspondencia que se establece entre la localización de las actividades económicas representadas aquí mediante el cálculo del coeficiente de especialización, y la disposición de las redes de ferrocarriles (figura 7) y de carreteras de primer orden (figura 8), presenta una elevada correlación en cualquiera de los ámbitos comarcales del territorio de la Comunidad Autónoma y, en particular, en el corredor instalado sobre la ciudad de Albacete, en el sector oriental de La Mancha.

##### **5. El corredor urbano-industrial y la difusión de las actividades secundarias y terciarias.**

La proximidad entre los núcleos (alrededor de 16 kilómetros), la buena conexión y la presencia de otros factores de localización industrial tradicionales, han sido determinantes de la aparición y posterior evolución de esta actividad en el corredor. Los municipios de Albacete, principal centro industrial del sureste de la Meseta, con La Roda, La Gineta, Chinchilla, Madrigueras y Balazote, acogen al mayor número de empresas y la mayor cantidad de empleo de la provincia. Aunque no son los únicos, sí son los más significativos.

Los inicios del desarrollo industrial de todo el corredor están relacionados con la creación del polígono industrial Campollano a finales de la década de los sesenta. Emplazado junto a la antigua N-301, hoy se extiende sobre 360 hectáreas, con un

porcentaje de ocupación del 84%. Es el más importante en empleo y en superficie, y uno de los pioneros en la región. En la segunda mitad de los noventa se han puesto en marcha ampliaciones de la urbanización en respuesta a las nuevas demandas de suelo industrial, derivadas, por un lado, de la propia dinámica del sector industrial, y por otra, de las lógicas empresariales de redistribución territorial de estas actividades buscando ejes de relación, complementariedades y apoyos institucionales.

Cuadro nº 3. Las actividades industriales en el territorio del área de influencia de Albacete.

Localidad	Polígono	Superf. Total	Superf. Ocupada	% Ocup.	Nº Empleos[1]	Emp. Indus. Munic[2].
Albacete	Campollano	3.600.000	3.000.000	83'33	12.800	10.916
Albacete	AJUSA	350.000	70.000	20	0	
Albacete	Romica	1.370.000	435.000	31'75	1.540	
Albacete	Aeroanútico-EUROCOPTER	800.000	0	0	0	
Chinchilla	Camporroso	445.000	330.000	74'15	350	710
Chinchilla	Los Molinos	335.059	335.059	100	0	
La Roda	El Salvador	550.000	220.000	40	400	1.835
La Gineta	Garysol	135.015	135.015	100	60	200
La Gineta	Torobizco	135.000	48.000	35'55	25	
Balazote	Agroindustrial Balazote	118.000	118.000	100	50	406
Madrigueras	Los Villarejos	55.346	55.346	100	45	543
TOTAL		7.893.420	4.746.420	60,13	15.270	14.610
TOTAL PROVINCIAL					19.170	

Fuente: Delegación Provincial de Industria de Albacete. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Enero 2007.

[1] Total de empleo en cada uno de los polígonos industriales.

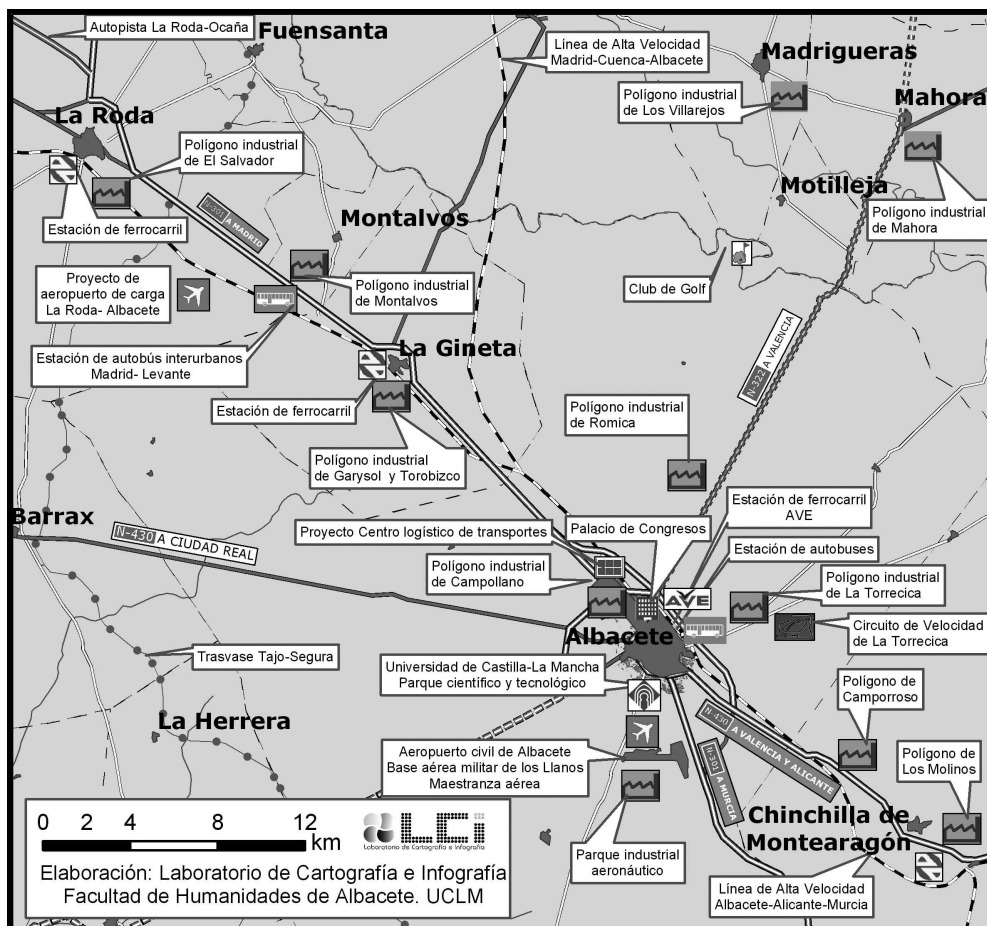
[2] Total de empleo municipal, excluidas las empresas agroalimentarias.

El cuadro nº 3 ilustra de forma sintética algunos de sus rasgos. Es significativo el número de polígonos, once en total (de los que cuatro están en Albacete, dos en Chinchilla, uno en La Roda, dos en La Gineta, uno en Balazote y otro más en Madrigueras), la superficie de suelo industrial disponible (casi 800 has. de las que aproximadamente la mitad se concentran en Campollano), la superficie ocupada (470 has. de las que a Campollano corresponden 300), y el número de empleos.

En conjunto, el corredor urbano-industrial La Roda-Albacete-Chinchilla da empleo a más de quince mil trabajadores (casi el 80 % del empleo localizado en polígonos industriales en toda la provincia). Sus empresas más destacadas están relacionadas con la alimentación, la producción agraria, el sector de pinturas, el metal y la cuchillería, la automoción, la energía, la extrusión y la construcción aeronáutica, además de las de transporte de mercancías y distribución. El núcleo principal está en la corona inmediata de la ciudad de Albacete, ya que más de catorce mil están

directamente organizados por la capital provincial (polígonos de Campollano y Romica). Al peso específico alcanzado por la industria de la capital se añaden las expectativas abiertas por la puesta en funcionamiento de los otros dos nuevos polígonos. Estos últimos están orientados hacia el sector de la automoción (Ajusa) y de la aeronáutica (Eurocopter), sectores que poseen una fuerte capacidad de atracción de nuevas actividades industriales por sus elevados componentes tecnológicos (Figura 9).

Figura 9. Infraestructuras y equipamientos del corredor urbano-industrial de La Mancha Oriental.



## 6. Propuestas de nuevas infraestructuras: el sistema aeroportuario Albacete/La Roda.

La visión de un mundo cada vez más interconectado mediante flujos comerciales e innovaciones tecnológicas es una imagen característica del naciente siglo XXI. En la literatura científica especializada se explica que los viejos escenarios de otras épocas caracterizados por transportes lentos y costosos, y por relaciones sociales y económicas

de contigüidad territorial, han sido sustituidos por otro en el que un haz de redes conecta núcleos urbanos distantes. En contraste con el modelo geográfico areolar tradicional, las zonas más dinámicas se organizan ahora en redes lineales (Le Bras, 1993), en corredores que constituyen canales de circulación rápida. Este fenómeno, que se produce a nivel global, se reproduce en las demás escalas territoriales, descendiendo desde las grandes áreas metropolitanas a las aglomeraciones urbanas más modestas.

En el nuevo orden del sistema de ciudades, los rangos superiores los ocuparán los núcleos que disfruten de las oportunidades derivadas de la rapidez de sus medios de transporte. El propósito de enlazar mediante líneas ferroviarias de alta velocidad las ciudades de la Comunidad Valenciana y de Murcia con Madrid y Barcelona, para favorecer el funcionamiento de un circuito anular de relaciones privilegiadas a una escala geográfica más amplia, aspiración que guió en los últimos años los debates sobre el trazado del AVE Madrid-Valencia/Albacete, responde a esta intención de ordenación del territorio. Estas infraestructuras elevan la cualificación de las ciudades al permitirles competir ventajosamente con otros núcleos urbanos (Gamir y Ramos, 2002:77) porque facilitan la concentración de los flujos comerciales. Entre todos ellos destaca ahora el movilizado por el transporte aéreo de carga, una modalidad de mercado emergente.

El nivel de desarrollo que ya han alcanzado las infraestructuras de transporte en el corredor urbano-industrial de Los Llanos de Albacete (autopista/autovías, corredores ferroviarios de pasajeros en alta velocidad y de mercancías, y aeropuerto) se vería reforzado con la implantación del proyectado aeropuerto de carga de La Roda. Su creación permitiría la configuración de un sistema aeroportuario (Albacete/La Roda) con una ubicación óptima, en el centro del cuadrante sudeste peninsular, a una distancia de doscientos kilómetros de la conurbación madrileña y a otros tantos de la malla urbana que abarca toda la franja costera extendida desde Castellón hasta Murcia y Cartagena. En esta gran región residen tres de cada diez españoles y se desarrollan actividades que proporcionan el 30 % de la cuota de mercado de toda España, el 31 % del comercio mayorista y el 31'5 % de la actividad económica general del país.

Este sistema aeroportuario estaría integrado por dos nodos complementarios, cuyo funcionamiento coordinado favorecería la generación de sinergias y la eficiencia aeroportuaria de Albacete, de tan débil funcionalidad actual en el conjunto del transporte aéreo nacional. El primer nodo está formado por la terminal aeroportuaria regional de pasajeros que se abrió en una zona de uso civil de la Base Aérea militar de Los Llanos; el segundo nodo sería el de La Roda, diseñado por sus promotores

específicamente para el transporte internacional de mercancías, ubicado en el extremo noroeste del pasillo urbano-industrial de Albacete.

## **7. Conclusiones. El transporte aéreo, asignatura pendiente.**

La construcción de un sistema aeroportuario entre La Roda y Albacete tendría un gran impacto sobre la organización actual de su territorio. En el limitado por la isócrona de treinta minutos se encuentra un conjunto de municipios cuya población total asciende a 275.020 habitantes; estos municipios pertenecen en su mayoría a la provincia de Albacete, pero también incluye los más próximos de la provincia de Cuenca. En el territorio situado entre las isócronas de treinta y de sesenta minutos se encuentra un conjunto de municipios cuya población total asciende a 294.310 habitantes; en esta corona están incluidos numerosos municipios de las provincias de Ciudad Real y Cuenca junto a los de la zona oriental y meridional de la provincia de Albacete. En el territorio comprendido entre las isócronas de sesenta y noventa minutos se encuentra un conjunto de municipios cuya población total asciende a 841.788 habitantes, incluyendo entre ellos numerosos municipios de las provincias de Toledo, Ciudad Real y Cuenca. En ese territorio comprendido dentro de las tres isócronas reside una población total acumulada de 1.411.118 habitantes, más de las dos terceras partes de la población regional. En el situado al exterior de esta isócrona de noventa minutos, hasta una distancia de 200 kilómetros, se encuentra el conjunto de municipios de la región más alejados y las aglomeraciones urbanas madrileña y de las comunidades valenciana y de Murcia, cuya población total asciende a 14.958.319 habitantes.

Se asume que las probabilidades de éxito de regiones y ciudades en el entorno de la competitividad interterritorial dependen de su calidad de vida, de su capacidad informacional y de su conectividad con los grandes centros económicos mundiales (Castells, 1995); y las instalaciones aeroportuarias, como ésta proyectada, son hoy un requisito para acceder al nivel superior de las relaciones empresariales que constituyen la globalización. Con su presencia las ciudades se integran en el archipiélago de áreas interconectadas en red, situación que les permite participar de su dinámica económica característica (Panadero, Cebrián, García Martínez, Plaza, y García González, 2003).

Algunos determinantes hacen del eje viario La Roda/Albacete/Chinchilla un espacio privilegiado para la organización de un sistema aeroportuario. La implantación de estas funciones con una instalación tipo *Hub&Spoke*, de carga internacional, en La

Roda, y la generación de sinergias con las instalaciones de transporte terrestre y aérea de Albacete ya existentes en el corredor, se sustentan sobre: su accesibilidad desde los centros productores de bienes de consumo perecederos de la franja costera levantina y de Andalucía oriental (usuarios potenciales de instalaciones de carga aérea); sus óptimas comunicaciones con dos grandes centros de consumo nacional (Madrid y las áreas urbanas de la costa mediterránea); y su conectividad y complementariedad entre los distintos modos (carreteras, ferrocarriles y aeropuertos) y redes de transporte regional, nacional e internacional, a partir de este corredor urbano-industrial en desarrollo.

## 8. Referencias bibliográficas.

- Castells, M. (1995); *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano regional*. Madrid, Alianza.
- Cebrián, F., García González, J.A., y Panadero, M. (2006): “La distribución de la población y de las actividades económicas en Castilla-La Mancha a escala municipal, y su relación con las necesidades hídricas”, en CES (Consejo Económico y Social. Castilla-La Mancha), *La gestión del agua en Castilla-La Mancha*; JCCM, Toledo, p.213-241.
- García Manrique, E. Y Gómez Moreno, M<sup>a</sup>.L. (1992): “La dinámica rural urbana”; en Real Sociedad Geográfica y Asociación de Geógrafos Españoles: *La Geografía en España (1970-1990). Aportación española al XXVIIº Congreso de la Unión Geográfica Internacional. Washington 1992*; Fundación BBV, Madrid, p. 263-275.
- Gamir, A. y Ramos, D. (2002); *Transporte aéreo y territorio*; Barcelona, Ariel Geografía, 340 p.
- JCCM (2006); *Resolución (...) de la Consejería de Vivienda y Urbanismo, por la que se anuncia la licitación (...) del Plan de Ordenación del Territorio del “Área de influencia de Albacete”...* <http://www.boe.es/boe/dias/2006/11/27/pdfs/B13145-13145.pdf> (Fecha de consulta 21/12/2006).
- Le Bras, H. (1993); *La planette au village*, Paris, Ed. De l’Aube.
- Panadero, M. (1995): “El sistema urbano de Castilla-La Mancha”. En Campesino, A.; Campos, M<sup>a</sup>. L.; Troitiño, M.A. (Coords.): *Las ciudades españolas a finales del siglo XX* AGE, UCLM. Cuenca.
- Panadero, M., García, C., y Cañizares, C. (1999): “Continuidad y cambio en la estructura socioeconómica de las ciudades de Castilla-La Mancha (1981-1995)”, en VV.AA.: *Professor Joan Vilá i Valentí. El seu mestratge en la Geografia universitària*. Col Homenatges, 15. Universitat de Barcelona, Barcelona, p. 1153-1174.
- Panadero, M.; Cebrián, F.; García, C.; Plaza, J.; García, J.A. (2003): *Aeropuerto de carga La Roda-Albacete. Un proyecto de hub de enlace internacional para el desarrollo intermodal del transporte europeo de mercancías*. Alfabravo, EURGEOT/UCLM, Instituto de Estudios Albacetenses “Don Juan Manuel”. Albacete.



## **Transporte y territorio: la formación del corredor urbano industrial de La Mancha oriental.**

### **Resumen:**

La emergencia de dinámicas urbanas expansivas ha trasladado la localización de diversas funciones al exterior del perímetro de los principales núcleos, sobrepasando este proceso los límites de la adscripción administrativa de las ciudades “centrales”. La comarca de Los Llanos de Albacete se encuentra en el sureste de Castilla-La Mancha, en el umbral ubicado en el entronque del Sistema Ibérico con las cordilleras Béticas. Esta situación ha facilitado la tradicional dedicación de su población activa en tareas de transporte, almacenaje y distribución de mercancías. Partiendo de esta especialización funcional del territorio y de la idoneidad de las características climáticas de La Mancha oriental para la navegación aérea, se está desarrollando el proyecto de creación de un aeropuerto internacional de carga en La Roda (Albacete). Esta iniciativa, unida a otras actividades de servicios implantadas en la capital provincial, anuncia la formación de un estratégico eje de desarrollo urbano industrial en esta zona de La Mancha oriental.

**Palabras clave:** Albacete, Geografía humana, Transporte y territorio, Corredor Multimodal

### **Summary:**

At the end of the 20<sup>th</sup> Century, the emergence of expansive urban dynamics pushed several functions to the perimeter edge of main towns, reaching the limits of the administrative boundaries of these ‘central’ cities during the process. The region of Los Llanos de Albacete is in the southeast of Castilla-La Mancha, where the Iberian System meets the Betic Mountains. This situation has encouraged local population to develop economic activities such as transport, storage and distribution of goods. This functional specialization, as well as local weather conditions in eastern Mancha, makes this territory ideal for air navigation and the project of creating an international cargo airport in La Roda (Albacete) is being developed, hence. This initiative, among other service activities being carried out in the provincial capital, forecasts the creation of a strategic axis of industrial and urban development in this part of eastern La Mancha.

**Key words:** Albacete, Human Geography, Transport and Territory, Multimodal Corridor.

### **Résumé:**

À la fin du XX<sup>ème</sup> siècle, l'émergence de dynamiques urbaines expansives a déplacé la localisation de certaines fonctions à l'extérieur du périmètre des principales villes, surpassant ce processus les limites administratives dans ces villes ‘centrales’. La région de Los Llanos de Albacete est dans le sud-est de Castilla-La Mancha, où le System Ibérique se trouve avec les Montagnes Bétiques. Cette situation a favorisé les activités traditionnelles de sa population en travaux de transport, emmagasinage et distribution de marchandises. À partir de cette spécialisation fonctionnelle du territoire et d'un climat idoine pour la navigation aérienne, on est en train de développer un projet de création d'un aéroport international de charge à La Roda (Albacete), dans La Mancha oriental. Cette initiative, lié aux autres activités de services localisés dans le capital provincial, annonce la formation d'un axe stratégique de développement urbain et industriel dans cette partie de La Mancha oriental.

**Mots clés:** Albacete, Géographie Humaine, Transport et Territoire, Couloir Multimodal.