

DESCENTRALIZACION PRODUCTIVA Y NUEVAS FORMAS DE AGRUPACION INDUSTRIAL: Los corredores industriales en Asturias

Paz Benito del Pozo

El movimiento centrífugo de la industria hacia las áreas rurales y extraurbanas se traduce en la consolidación de un proceso de descentralización productiva de intensidad creciente y con capacidad para alterar la morfología y funcionalidad de las periferias urbanas, generando elementos nuevos de articulación espacial como es el caso de los corredores industriales. El presente trabajo estudia los fundamentos de dicho proceso, así como las particularidades de orden geográfico que reviste en Asturias.

The decentralization of production and new modes of industrial concentration. Strip development and Asturian industry

The centrifugal movement observable on the part of industry out to rural or non-city sites is here seen as expressive of the consolidation of that process of growing production decentralization here felt to be up to altering the entire morphology and function of what were hitherto understood as city outskirts. In so doing this would give rise to new phenomena as within the landscape such as strip developments and industrial «corridors». The paper takes a close look at what lies behind this last phenomenon especially to the way it has shown itself within the Asturian Region.

1. SIGNIFICADO E INTERPRETACION DE ESTE ELEMENTO ESPACIAL

1.1. Aproximación al concepto de corredor industrial

La formación de corredores o pasillos industriales es en Asturias un hecho reciente e inmaduro que hay que poner en relación con tres fenómenos. El primero es la expulsión de la actividad industrial asentada en los núcleos urbanos hacia la periferia de los mismos; el segundo es la influencia ejercida por las zonas industriales sobre su entorno; el tercero, en fin, tiene que ver con una orientación espontánea de la industria

hacia localizaciones externas a cualquier aglomeración, huyendo de ciertas deseconomías y sin renunciar a un fácil acceso a aquéllas si esto es importante para su existencia como negocio.

Desde el punto de vista de los procesos a los que obedecen estas aglomeraciones lineales, no hay grandes diferencias con los polígonos industriales, también sujetos a dinámicas de expulsión con respecto a los núcleos urbanos y de atracción en relación con puntos de favorable accesibilidad a los mismos, así como a concentraciones industriales de cierta entidad. Pero a diferencia de ellos, los corredores industriales son fruto, con frecuencia, de una decisión individual de localizar el establecimiento (almacén o fábrica) al margen de toda agrupación planificada. Se di-

Paz Benito del Pozo es Doctora en Geografía y actualmente trabaja en el Instituto de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Oviedo.

Este trabajo fue presentado en la III Reunión de Geografía Industrial, Asociación de Geógrafos Españoles, Sevilla, 27 y 28 de septiembre de 1990.

ría que hay una intención deliberada por parte del empresario de mantenerse relativamente aislado, de renunciar a las ventajas que se derivan de la aglomeración a cambio de otros beneficios: precios del suelo más bajos, menores costes de infraestructura, mayor independencia en la elección del emplazamiento, etcétera.

Un rasgo es, pues, peculiar de los corredores industriales: son resultado de la suma de decisiones individuales de localización animadas por la búsqueda de emplazamientos aislados o, al menos, desconectados de las concentraciones más importantes. Pero, paradójicamente, han devenido en agrupaciones espontáneas, al concurrir acciones diversas en el mismo sentido y sobre idéntico espacio. Así, el corredor puede interpretarse como la materialización de una singular contradicción en la conducta localizacional: tendencias favorables a las localizaciones libres se ven contravenidas por el resultado final: la agrupación de establecimientos. De esto no debe colegirse que todas las empresas radicadas en un corredor hayan pretendido un emplazamiento libre con respecto a la presencia de otros establecimientos. Es probable que una parte importante de las unidades integrantes del corredor se hayan ubicado atraídas precisamente por la reunión de establecimientos, una vez avanzado el proceso de gestación del mismo.

Llegados a este punto, se hace necesaria la presentación del segundo factor, sin el cual el corredor no se explica. El estudio de los ejemplos asturianos nos muestra que la formación de este tipo de asentamiento fabril sólo es posible ante la presencia de un elemento material: los ejes de transporte. Sobre el eje viario es donde se producen los asientos de la actividad industrial en razón de su condición de canal que garantiza la accesibilidad a los centros vitales de la economía industrial, esto es, la ciudad y los polos industriales, demandantes y abastecedores, a la vez, de bienes y servicios.

Sin embargo, no sirve cualquier vía de transporte. Las carreteras cumplen hoy el papel que antaño desempeñó el ferrocarril como factor de atracción de industrias dependientes en alto grado del transporte y son las acaparadoras de la mayoría de las localizaciones, tras haber desplazado a dicho medio y sólo en competencia creciente con los aeropuertos, en torno a los cuales comienzan a formarse extensas agrupaciones de industrias en las grandes áreas metropolitanas. Pero tampoco cualquier carretera es buena para la industria. Las preferencias se dirigen a las vías de primer orden que conectan entre sí núcleos urbanos principales y las de acceso a las mayores concentraciones industriales (v. gr., los complejos productivos).

De igual modo que los polígonos industriales proliferan en las cercanías de aquéllos y se desarrollan sobre las carreteras de más entidad, los corredores coinciden sobre los mismos ejes, de tal suerte que es frecuente la asociación polígono-corredor industrial, o bien, que los polígonos formen parte medular de los corredores, al que-

dar absorbidos por la expansión lineal de las industrias, con el consiguiente efecto en la morfología del corredor.

La inmadurez que al comienzo hemos imputado a este asentamiento tiene que ver con su reciente aparición dentro del espacio industrial consolidado en la Zona Central de la región. En efecto, los corredores asturianos son un fenómeno perceptible desde hace no más de una década y reflejo, entre otros hechos, de la expansión de las industrias manufactureras y de servicios que tiene lugar a partir de los años setenta bajo el impulso de múltiples medidas oficiales de apoyo a tales ramas de actividad.

Aunque no sólo incide el tipo de actividad: también es reciente la configuración de los complejos productivos capaces de originar este tipo de espacios satélite, como reciente es el proceso de expulsión de la industria urbana hacia los bordes del espacio habitado. En consecuencia, los corredores se perfilan como el más novedoso de los asentamientos industriales detectado en la Zona Central de nuestra región, aún en fase de formación y con posibilidad de consolidarse como un elemento definidor del paisaje industrial asturiano, rango que es temprano atribuirle dada su corta existencia y el freno sufrido por la actividad industrial en los últimos años.

Por lo que respecta al término escogido para designar a este tipo de asentamiento, «corredor» o «pasillo industrial», su significado es equiparable al de agrupación o aglomeración lineal, eje industrial e industria en dispersión lineal, que son los que con más frecuencia se encuentran en la literatura geográfica aplicados al fenómeno que nos ocupa. Nuestra propuesta está encaminada a destacar los rasgos morfológicos y funcionales de estas unidades sin prejuzgar ni origen ni densidad.

1.2. Interpretaciones del fenómeno de la distribución lineal

Como hemos anticipado en el epígrafe que precede, los corredores industriales cabe interpretarlos como la expresión de un desajuste entre la búsqueda de localizaciones libres y ajenas a las concentraciones, o lo que es equivalente, la tendencia a la dispersión de la actividad industrial en torno a los centros de consumo de productos industriales y a las concentraciones fabriles que funcionan como polos generadores de una actividad a la que figuran vinculadas las empresas de los corredores, y el resultado final de semejante tendencia: una nueva agrupación (distinta de aquéllas que tratan de evitarse) con unas características funcionales y morfológicas que le son exclusivas al asentamiento que de este modo surge.

Tal planteamiento se fundamenta en varias premisas. La primera es que el origen del corredor lo constituyen establecimientos aislados cuyo emplazamiento es resultado de una decisión individual que rechaza las ventajas que se

derivan de la aglomeración. La segunda es que las empresas que así proceden necesitan asegurarse la accesibilidad al mercado y a los centros de abastecimiento de materias primas, razón por la cual se ubican en áreas próximas a tales puntos y sobre la vía principal de transportes y comunicaciones que conduce a ellos. La tercera y última premisa es que después de afianzados los primeros asentamientos industriales otras empresas encuentran ventaja en localizarse junto a ellos, de modo que se desencadena un proceso multiplicador de asientos que deriva en la formación de un tipo de agrupación lineal, más o menos densa, que llamamos corredor o pasillo industrial, en atención a que se desarrolla sobre la vía de tránsito que conecta entre sí dos o más aglomeraciones (no importan ahora su naturaleza ni tamaño).

Desde esta perspectiva son determinantes las decisiones individuales de localización y el rechazo por parte de los empresarios de ciertas deseconomías que aparecen en el seno de las aglomeraciones urbano-industriales o en las zonas industriales más dinámicas.

Ahora bien, la existencia de corredores o pasillos industriales puede interpretarse desde una perspectiva más amplia y en relación con procesos territoriales más complejos. Nos referimos a la génesis de los espacios periurbanos. Esto implica considerar a estas agrupaciones lineales como exponentes de la colonización de que son objeto las áreas de dominancia rural que circundan las ciudades a manos de las actividades de producción. Tal enfoque es usual en los trabajos más recientes que se ocupan de la industria y su localización a la luz de los procesos de «periferización» de ciertas actividades en origen urbanas.

Un interesante ejemplo lo brinda el trabajo de Felipe Fernández sobre la franja periurbana de Gijón. Para este autor, «uno de los agentes del proceso de periurbanización lo constituyen las actividades de producción y, en menor medida, las de distribución, porque han cambiado, de forma espontánea o dirigida, sus criterios de localización; la ciudad deja de ser el lugar adecuado para su instalación, buscando ahora para ellos las ventajas que ofrecen los espacios periurbanos (...). Los motivos que explican el traslado a la periferia son muy variados y las decisiones para hacerlo escapan, las más de las veces, del ámbito urbano/periurbano» (FERNANDEZ, F., 1986, p. 61).

Entre las ventajas que ofrece la localización periférica destacan las siguientes: disponibilidad de espacios amplios, buenas comunicaciones, menos limitaciones de tipo urbanístico, etc. En este contexto, el precio del suelo se configura como un factor de localización preferente, valorado por encima de factores clásicos en los emplazamientos intraurbanos (proximidad de la mano de obra, mercado, servicios de todo

tipo...). Otro factor coadyuvante es la permisibilidad legal, o más exactamente, la falta de normas que regulen la ocupación del suelo periférico por los usos industriales. Con frecuencia las empresas rehúyen los obstáculos de tipo burocrático que suelen ir asociados a las implantaciones dentro de la zona urbana y se alejan de la misma por evitar trámites y quedar sustraídas a imposiciones que, por el momento, no existen en los medios periurbanos, al menos con la rigidez que impera en los cascos urbanos.

En las formas que reviste la localización periurbana de la industria se manifiestan dos tendencias: la concentración y la dispersión. Esta última aparece condicionada por el tipo de actividades, el interés por el mercado de ventas urbano, las exigencias de suelo y el precio del mismo, amén de la atracción ejercida por los ejes principales de comunicación, lo que suele generar formas de industria dispersa en disposición lineal (FERNANDEZ, F., 1985).

El autor citado reconoce dentro de la franja periurbana de Gijón una zona de dispersión lineal que tiene como criterio básico de implantación la existencia de una carretera de primer orden (la N-630, que recorre la mitad occidental del municipio) y que está constituida por industrias de modesta dimensión: «las industrias aprovechan la infraestructura ya existente para obtener unas buenas condiciones de accesibilidad, tanto para recibir y dar salida a las mercancías como para acceder al mercado de mano de obra urbana, al margen de beneficiarse de la presencia de activos que previamente residían en torno a estas vías» (FERNANDEZ, F., 1986, p. 247).

Este ejemplo de corredor o pasillo industrial tiene su correlato en otras regiones, donde sí que es un elemento definidor del paisaje en virtud del desarrollo que alcanza y como fruto de similares procesos a los descritos para el concejo asturiano. Así, en Murcia encontramos acabados modelos de corredor (bastante frecuentes, por cierto, y no como en Asturias) sobre las carreteras de acceso a la capital, entre los que destaca el eje Murcia-Molina de Segura: a lo largo de unos diez kilómetros lineales se suceden a ambos lados de la N-301 establecimientos industriales de empresas de tamaño medio-pequeño con predominio de las actividades manufactureras de diverso tipo. La vitalidad de este eje se manifiesta, entre otros factores, por la aparición de polígonos industriales y la formación de agrupaciones en segunda y tercera línea (1).

Un caso expresivo de los efectos que sobre las áreas periurbanas provocan las expansiones de grandes concentraciones como Madrid viene representado por la industrialización de Algete, y en particular por la formación de un corredor aglutinante de los establecimientos industriales que buscan asiento sobre la carretera de acceso a la capital, lo que les asegura un doble contacto: con el gran mercado que aquélla repre-

(1) Los asentamientos murcianos son estudiados por Josefa GOMEZ FAYREN en el artículo titulado «Tipos de emplazamientos indus-

triales en la región de Murcia», en *Papeles de Geografía*, núm. 9, Universidad de Murcia, 1984.

venta y con el más modesto de la población de Algete. En definitiva, un asentamiento estratégico que atrae a empresas que miran a más de un centro de consumo (BOSCH JIMENEZ, 1985). Expresivo también del proceso de descentralización madrileño con formación asociada de corredores industriales es el ejemplo de Humanes, donde bajo los efectos de la crisis económica han proliferado los asentamientos lineales aprovechando la baratura del suelo y la ausencia de normativas que regulen los usos del mismo (CRESPO VALERO *et al.*, 1985).

La relación de espacios que conocen el fenómeno del corredor no se agota ni mucho menos en los apuntados hasta aquí, simples ejemplos de la extensión de un fenómeno bastante generalizado en España y que hay que vincular a procesos de descentralización productiva, saturación de los espacios urbanos y complejos productivos, y a una tendencia localizacional espontánea que encuentra ventajas en la dispersión sobre la periferia de la ciudad bajo los supuestos antes apuntados. En suma, el corredor es producto de la difusión espacial que conoce la actividad industrial en la etapa de la crisis económica de los años setenta, con independencia de cuál sea el factor desencadenante.

2. CARACTERÍSTICAS LOCALIZACIONALES Y MORFOLÓGICAS DE LOS CORREDORES INDUSTRIALES

2.1. Preferencia por las aglomeraciones urbanas y la carretera

La subregión industrial central de Asturias está sometida a procesos generales de descentralización de las actividades productivas y dinámicas de periferización que tienen como principales protagonistas a los núcleos urbanos de Gijón y Oviedo y sus respectivas periferias. Esto es así por tratarse del centro industrial más dinámico y diversificado de cuantos jalonan el espacio industrial central en el primer caso, y del centro abastecedor y distribuidor de bienes y servicios más notable de los contenidos en la misma zona, en el segundo (FERNANDEZ, F., 1986).

Una de las manifestaciones más evidentes de que dichos procesos operan en el seno de la Zona Central es el esbozo de espacios productivos como los corredores industriales, cuya presencia está comprobada y será demostrada en las páginas que siguen. Los corredores hallados se sitúan, uno en el concejo de Gijón y otro en el de Siero, interesando de modo parcial a Oviedo, en el último caso: son los corredores de Rocés-Porceyo y el de Colloto-El Berrón, respectivamente. Llama la atención el que no exista un espacio similar en las inmediaciones de Avilés, circunstancia con una explicación razonable: la industria de Avilés, en extremo especializada y dependiente de las grandes factorías, busca em-

plazamientos próximos a éstas, habida cuenta de los malos accesos que caracterizan a la villa y a su espacio industrial (lo que no hace atractivas las localizaciones extraurbanas); no sólo es deficiente la red de carreteras, tampoco el puerto de Avilés es adecuado para el movimiento de mercancías que no sean las de las empresas que copan los muelles industriales. Si además tenemos en cuenta que la formación de corredores está vinculada a las producciones manufactureras y a los servicios en general, Avilés aún no conoce la expansión de ninguno de estos subsectores, para los que depende por completo del resto de los centros regionales (fig. 1).

Con respecto a los ejes sobre los que se desarrollan los corredores, se trata de carreteras conectadas ambas con Oviedo, de donde se deduce que la capital desempeña un papel importante en los intercambios de mercancías y servicios en los que participan las empresas que optan por una localización extraurbana. Ahora bien, el corredor de Rocés es menos dependiente de este factor que el de Siero, integrado por empresas que tienen como principal mercado a Oviedo o bien se sirven de sus infraestructuras de servicios y distribución para canalizar la producción hacia otros puntos de la región y del país, mientras que los establecimientos de Rocés dirigen sus productos a Gijón y demuestran cierta orientación hacia el puerto como dispositivo de salida hacia otros puntos de consumo (no obstante, esta inclinación es casi anecdótica, aunque entendemos que no debe omitirse su referencia por lo que tiene de expresiva de determinadas conductas espaciales).

Los dos corredores tienen en común, además de su conexión directa con Oviedo, el desarrollo sobre vías de idéntica categoría, aunque de muy distinta orientación (tanto en trazado físico como en función económica). En efecto, la carretera nacional 630 que soporta el corredor de Rocés es una vía de sentido Norte-Sur que para la industria sólo reviste interés en función de los movimientos dirigidos desde Gijón hasta Oviedo y para los que se verifican a través del puerto del Musel. Asimismo, entendemos que la elección de esta carretera por cierto número de empresas tiene que ver, en gran medida, con el hecho de que desde ella puede servirse con relativa eficacia a una parte importante del municipio de Gijón, amén de Oviedo y la propia ciudad (fig. 1).

Si ahora trasladamos el punto de mira al corredor de Siero, las constataciones son éstas: la carretera nacional 634 sobre la que se asienta es la más importante salida hacia el Este de la región, aquélla que enlaza por el interior los concejos de la zona oriental y permite la comunicación con las provincias vecinas de dicha vertiente; la localización concreta de las industrias se produce entre Oviedo y Pola de Siero, tramo del que parten ramificaciones hacia los concejos de la cuenca central minera y hacia el litoral. Con semejantes elementos es fácil concluir que el corredor sirve de aglutinante de empresas que, aparte de otras consideraciones, tienen interés en lle-

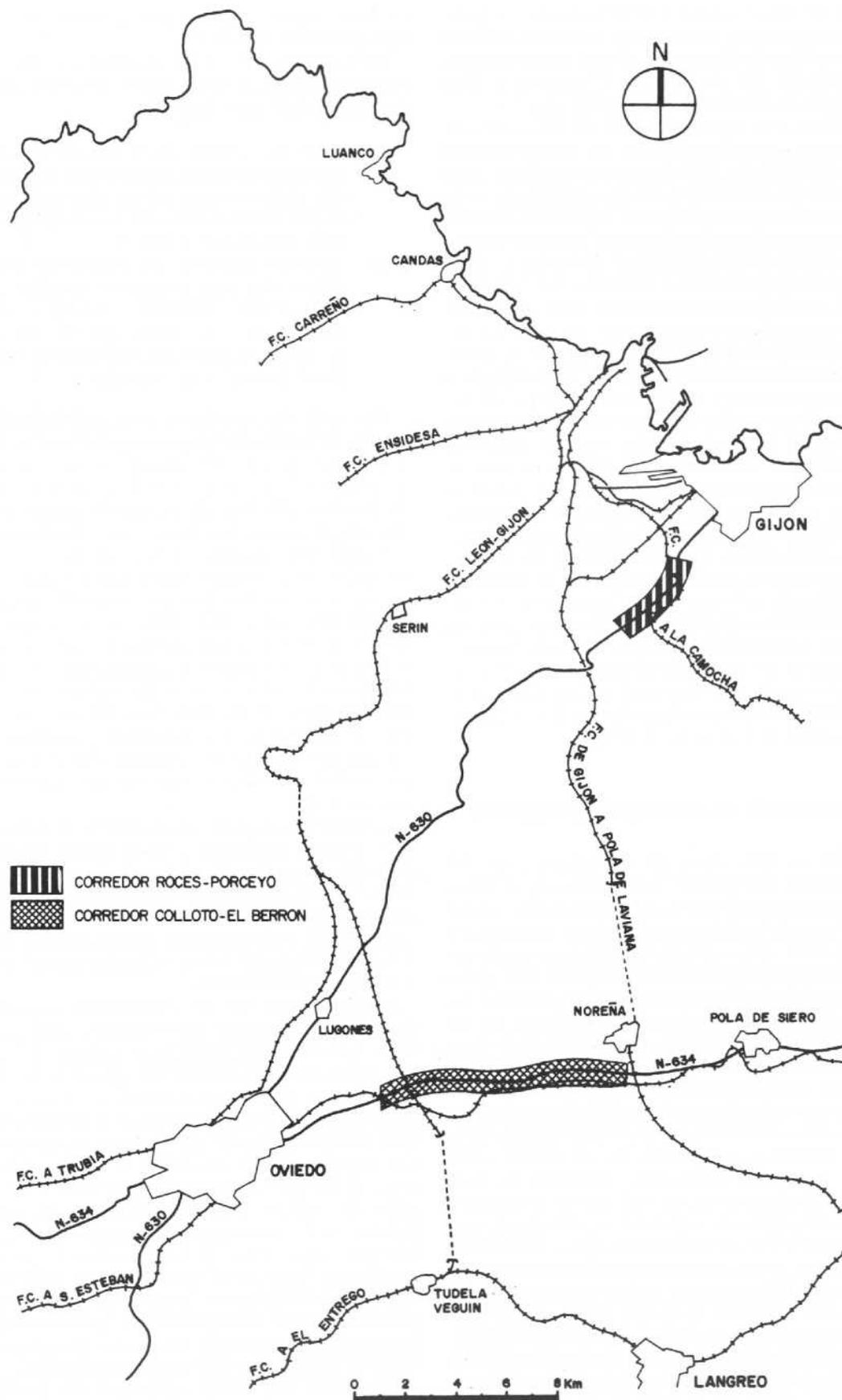


FIG. 1. Localización de los corredores industriales en la zona central de Asturias, 1990.

gar a mercados numerosos y diversos, repartidos entre la banda que abarca Oviedo, Langreo, Noreña y Pola de Siero, sin contar los probables intercambios con puntos de Cantabria y País Vasco que no pasan por la capital (fig. 1).

Reuniendo los dos elementos de atracción señalados como preferenciales en la articulación de los corredores asturianos (los núcleos urbanos de mayor entidad y las vías de tránsito rodado principales), se extraen las siguientes conclusiones acerca de su localización: este tipo de espacios busca emplazamientos próximos a alguna ciudad importante que, además, se signifique por las actividades industriales o de servicios, para a su sombra y sirviéndose de las más importantes vías de penetración terrestre, acceder al propio mercado urbano que lo ampara más a otros circundantes o de cómodo acceso, de forma directa o a través de un segundo dispositivo como puede ser el puerto de mar. En este sentido puede afirmarse que los corredores asturianos son una manifestación peculiar del fenómeno de la urbanización, en particular de la descentralización de que son objeto algunas actividades productivas que no encuentran fácil ni ventajoso acomodo en el interior de la trama urbana. El hecho de que no se haya desarrollado ningún corredor notable en las inmediaciones de las zonas industriales «puras» de nuestro área de estudio no es razón para ignorar que éste es, de igual manera, un elemento propiciador de la distribución lineal sobre carretera, si bien está inmaduro para actuar con tal función.

2.2. Diversidad de modelos organizativos

Establecer qué clase de corredores son los que contiene el espacio industrial que estudiamos exige un ejercicio previo que consiste en definir los tipos o modelos morfológicos básicos, tarea ineludible ante la falta de propuestas de tal naturaleza por parte de otros autores, así como de descripciones que nos permitan deducir las características de la estructura orgánica de los asentamientos de referencia. Con esto pretendemos dotarnos de unos criterios clasificatorios mínimos que pueden servir como punto de partida de mayores esfuerzos sistematizadores por parte de quienes aborden el estudio de espacios similares (somos conscientes de las limitaciones que los ejemplos asturianos imponen en este sentido, habida cuenta de su falta de madurez y del corto espectro de variantes morfológicas que representan). El paso siguiente será, como es lógico, aplicar la tipología pergeñada a las unidades del espacio que nos ocupa y comprobar el modelo de corredor que en él se desarrolla.

La disposición que dentro del corredor o pasillo adoptan los establecimientos productivos, la densidad de los mismos y la participación de uno o más ejes viarios en el soporte de las unidades de producción son los tres factores sobre los que fundamentamos la clasificación que a continua-

ción se propone para definir la morfología de las agrupaciones lineales.

Atendiendo a cómo se distribuyen sobre el eje lineal los edificios industriales, el corredor puede ser de dos tipos básicos:

- a) *corredor simple*: se compone de una única hilera de establecimientos a ambos lados de la carretera dispuestos de tal suerte que todos tienen acceso directo e inmediato desde la misma, y
- b) *corredor múltiple*: es aquél que contiene dos o más alineaciones de establecimientos a ambos márgenes del eje y, en consecuencia, una parte de las empresas quedan privadas del contacto directo con la vía principal de tránsito.

Por su parte, la mayor o menor densidad de establecimientos conjugada con el hecho de que la máxima ventaja se obtiene en la localización de primera línea sobre el eje y de que se trata de un asentamiento de desarrollo lineal, permite diferenciar otros dos tipos: los «corredores de yuxtaposición abierta» y los «cerrados». Como es obvio, en el primer caso el predominio corresponde a los tramos que presentan instalaciones industriales separadas entre sí por espacios libres, que con frecuencia son de uso agrario; en el segundo, los edificios productivos se adosan lateralmente unos a otros de manera que levantan una especie de barrera entre la carretera y el resto del espacio circundante (la impresión de circular por un pasillo de industrias no deja lugar a dudas sobre el tipo de asentamiento de que se trata).

La tercera variable a considerar, el número de ejes viarios implicados en la organización del corredor, permite otra distinción taxonómica. Hablaremos de corredor unidireccional para referirnos a aquel constituido por una sola vía de tránsito rodado y de corredor ramificado en alusión a los que implican en su estructura axial a dos o más ejes transversales.

La evolución de los corredores suponemos que habrá de actuar en el sentido de complicar más su estructura morfológica, pues los primeros asentamientos tenderán a generar, de acuerdo con una lógica comprensible, unidades simples, abiertas y unidireccionales que a medida que aumenten las localizaciones y comiencen a crearse problemas de espacio en la primera línea, al pie de la carretera principal, irán incorporando nuevos espacios tomados de los ejes adyacentes o en segundas y terceras filas hacia fuera del eje central. El emplazamiento periurbano de los corredores favorece, en ausencia de factores retardatarios, la rápida proliferación de empresas, que definen desde la fase misma de formación del corredor una larga franja que suele tener más de un kilómetro de longitud.

Lo dicho no obsta para que se prefiguren corredores ramificados desde el comienzo del proceso, sintomático de una tendencia aún más aguda a la dispersión y que quizá se explique

por los problemas para adquirir suelo sobre el eje principal (no hay que olvidar que estamos en presencia de un medio rural, con predominio de las explotaciones agrarias por encima de otros usos y que su propietario puede no desear deshacerse de una parte de la misma para cederla a la industria, que, por otro lado, podría perjudicar al resto del espacio productivo); por la mayor baratura del mismo sobre vías secundarias, o por las ventajas de accesibilidad que confieren ciertos ejes viarios a determinados puntos.

Volviendo a los corredores asturianos, nos encontramos dos tipos: el unidireccional abierto, con tendencia a la formación de pequeños núcleos de naves reunidas en torno a tramos cortos del eje viario (Roces-Porceyo), y el corredor ramificado, simple y abierto, bastante ajustado al modelo descrito y sin duda exponente de fases de formación más avanzadas que la que corresponde a la unidad de Gijón, el corredor de Colloto-El Berrón. El desarrollo kilométrico de ambos es también diferente: el corredor de Gijón tiene una longitud máxima de dos kilómetros entre Roces y Porceyo y el de Siero alcanza los siete kilómetros y medio entre Colloto y El Berrón (si prolongamos los límites del corredor hasta los polígonos ovetenses de «Cerdeño» y «Espíritu Santo» hay que sumar otros dos kilómetros).

Los corredores existentes hoy en la subregión industrial central tienen muy distinta envergadura, tanto en desarrollo físico como por la densidad de empresas fijadas, resultando ser el de Gijón el más pequeño. La potencia del corredor de Siero sin duda obedece a un hecho no circunstancial: está emplazado en el corazón de la Zona Central, lo que equivale a decir que es el punto de convergencia de todo tipo de ayudas al desarrollo de la industria manufacturera y de servicios. La concentración de empresas en el corredor de Siero está inducida, en alto grado, por la política de incentivos industriales, lo que en parte explica el más avanzado proceso de formación de esta unidad.

2.3. Tendencia a la asociación corredor-polígono industrial

La presencia de polígonos industriales en los corredores asturianos puede ser considerada

como un rasgo definitorio. Resulta harto comprometido aventurar una explicación que intente poner de relieve la responsabilidad que los polígonos tienen en la aparición y consolidación del corredor, pues no es fácil determinar la influencia que los espacios planificados y urbanizados tienen sobre las empresas que se localizan fuera de ellos. De lo que estamos seguros es de que la presencia de los polígonos es consecuencia de los mismos procesos generales que explican el corredor: descentralización productiva y periferización de ciertas actividades de tradicional emplazamiento urbano. Sin embargo, desde el punto de vista de las decisiones de localización, es muy diferente una opción de otra: al polígono se acude con ánimo de aprovechar las ventajas que van asociadas a la agrupación de establecimientos dedicados a actividades análogas o complementarias; al corredor se opta sin perjuicio de tales economías, movidos más bien los empresarios por un afán de ahorro en ciertos factores (de infraestructura sobre todo) y con la sola preocupación de la accesibilidad.

La convergencia de ambas decisiones en el mismo espacio obedece al común factor de disponibilidad de suelo a precio más bajo que en zonas urbanas y a la inmediatez de una vía de transporte y comunicación que permite salvar distancias sin pérdidas de beneficios. Así pues, la reunión de ambos espacios no sorprende; es más, resulta obvia a la vista de lo expuesto.

La consecuencia morfológica de la asociación de uno y otro espacio es una complicación de la estructura del corredor, tanto si se parte de tipos simples como múltiples, pues el polígono siempre va a representar una agrupación organizada con desarrollo de fondo (tomando como referencia la carretera de asiento) que puede romper la uniformidad de la disposición de los elementos individuales del corredor. De hecho, esto es lo que ocurre en el caso de Colloto-Granda: la irrupción del polígono de «Granda» rompe el esquema organizativo que precede y sigue al polígono, destacándose en un contexto de establecimientos que se suceden en una sola línea y en distribución abierta. En Gijón es menos disonante el polígono dada la tendencia de las naves a agruparse en tramos cortos, pero con todo, la disposición más inorgánica de las naves del corredor contrasta con la mayor articulación del espacio industrial del polígono (2).

BIBLIOGRAFIA

- BENITO DEL POZO, Paz (1990): *La organización del espacio industrial en Asturias*, Departamento de Geografía, Universidad de Oviedo.
- BOSCH JIMENEZ (1985): «Los espacios periurbanos: Algete...», en *Actas IX Coloquio de Geografía*, vol. 2, Murcia, AGE.
- CRESPO VALERO Y DIAZ, A. G. (1985): «La descentralización industrial en Humanes», en *Actas IX Coloquio de Geografía*, vol. 2, Murcia, AGE.
- FERNANDEZ, F. (1985): «Los aspectos funcionales de los espacios periurbanos», en *Actas IX Coloquio de Geografía*, vol. 2, Murcia, AGE.
- FERNANDEZ, F. (1986): *La franja periurbana de Gijón*, Oviedo, Principado de Asturias, Ayuntamiento de Gijón y Banco de Bilbao.
- GOMEZ FAYREN, J. (1984): «Tipos de emplazamientos industriales en la región de Murcia», en *Papeles de Geografía*, núm. 9, Universidad de Murcia.

(2) Para una visión más completa de las formas de organización de la industria agrupada en Asturias, véase Paz BENITO DEL POZO:

La organización del espacio industrial en Asturias, Departamento de Geografía, Universidad de Oviedo, 1990.