

# EVOLUCIÓN E INCIDENCIA DE LA INDUSTRIA DEL MUEBLE EN LA GEOGRAFÍA URBANA DE YECLA

Francisco José Morales Yago

*A mis hijos: Sara, Ester y Francisco José*

## Introducción

El presente artículo ha nacido como fruto de uno de los cursos de doctorado realizado en la Universidad Nacional de Educación a Distancia (U.N.E.D.), en la Facultad de Geografía e Historia dentro del programa del departamento de Geografía titulado: "Asentamientos humanos y actividades económicas", el nombre del curso era: "Diferenciación interna de la Ciudad" dirigido por el profesor Dr. Don Antonio Zárate Martín.

Poca tinta ha sido vertida hasta la actualidad sobre el tema por el que se interesa este artículo, a grandes rasgos el objetivo primordial es conocer un poco más nuestra geografía local desde el punto de vista de un hecho decisivo en nuestra historiamás inmediata; como es el florecimiento de la economía local debido a la expansión de la industria del mueble, no pretendemos hacer una historia del mueble en Yecla, que buena falta haría, nuestro estudio pretende evaluar la relación entre desarrollo industrial y urbanismo, es verdad que las ciudades crecen o se estancan según los vaivenes de la economía urbana, en nuestra ciudad esta tesis está comprobada, seguidamente conoceremos como el título del artículo indica la "evolución e incidencia de la industria del mueble en la geografía urbana de Yecla".

Para organizar la exposición del mismo dividiremos en tres partes el contenido, en la primera trataremos la evolución espacial, desde la consolidación de los primeros establecimientos industriales hasta nuestros días, teniendo por tanto muy en cuenta nuestra historia local contemporánea. En segundo lugar procederemos a evaluar y valorar las consecuencias sobre la morfología urbana del intenso y rápido asentamiento. La tercera y última parte consistirá en aportar una serie de ideas y reflexiones ante la problemática generada proponiendo ideas que ayuden a solucionar los problemas aparecidos ante el desarrollo industrial.

## I. Evolución espacial de la industria del mueble: Desde los primeros talleres artesanales hasta las modernas factorías actuales.

Una característica de la industria del mueble de Yecla es su modernidad en el aspecto cronológico, nace con el actual siglo y ocupa un número de ebanisterías muy reducido<sup>1</sup>, hasta bien entrado los años cincuenta no se registra una influencia

palpable en la ciudad desde el punto de vista estrictamente urbano.

El comienzo de este proceso evolutivo se sitúa hacia 1960, puede servirnos de base ya que representa una nueva manera de concebir la instalación industrial, el pequeño taller artesanal, de carácter familiar ubicado en la misma casa que sirve de residencia, comienza a crecer tanto en dimensiones como en número de trabajadores, atendiendo al croquis nº 1 indicamos una veintena de establecimientos que vendrían a dar trabajo a unos doscientos trabajadores<sup>2</sup>.

Dentro de la malla urbana encontramos dos sectores de "relativa concentración industrial":

- **Sector oriental:** (Campo de fútbol/estación), reúne la mayor cantidad de fábricas, calles anchas y rectas, propicias para este tipo de industrias, facilidad de acceso, solares y la presencia del antiguo ferrocarril de vía estrecha que desaparecería en 1969, marcando una especie de barrera física y psicológica, impidiendo que las fábricas se situaran "al otro lado" de la vía.

Podemos destacar algunos nombres de estos primeros núcleos, hoy día casi todos desaparecidos o trasladados: Cooperativa Obrera Esteban Díaz, era la industria de mayores dimensiones y que más trabajadores empleaba, siendo fuente para formar los futuros empresarios, Lino, Ortega, Pedro Chinchilla, Azorín, Muñoz y Soriano, Zafrilla y Saurín, Bañón, Agustín Díaz, etc..

Las calles en las cuales se situaron serían el Paseo de la Estación, Esteban Díaz, San Ramón, San Pascual, etc.. La mayoría de los establecimientos estaban al final de estas calles confluyendo con la antigua estación o el campo de fútbol.

- **Centro del casco urbano:** Este segundo sector que hacia 1960 registraba la existencia de talleres de muebles, es mucho más reducido en cuanto al número y tamaño de los establecimientos en comparación al sector oriental. Indicaremos el nombre de algunos de ellos: Ramón Ortín, Carpena, Fígues Beltrán Puche, La Giralda, Casa Nazario, estos dos últimos no estaban dedicados a la fabricación de muebles sino al suministro de materiales para la tapicería.

En esta ocasión las calles no se localizan en una zona de ensanche como ocurría en la parte Este, existe un escalonamiento entre las diferentes calles, desde la calle Quevedo que albergaría el establecimiento más elevado topográficamente, en pleno piedemonte del Cerro del Castillo, descendemos por las calles del Niño Jesús, Juan Ortuño,

Colón y finalmente Pascual Amat.

Como características definidoras en este periodo de los años sesenta presentamos tres ideas básicas:

1º) Todas las industrias se encuentran insertadas dentro del casco urbano, están integradas junto a los espacios residenciales.

2º) Más que fábricas son talleres artesanales, ya que la tecnología aunque empezaba a utilizarse está poco desarrollada.

3º) La limitación espacial es una gran fuente de problemas, la imposibilidad de crecimiento acarrea ruidos, incomodidades en el almacenamiento de materias primas así como de acabados. Continuando con este paso en el tiempo pasamos a la década de los setenta, apreciamos síntomas de cambio, la primera variación en lo referente al número de empresas que en solo diez años han pasado de una veintena a ciento ochenta, con la consiguiente demanda de suelo industrial, en el croquis nº 2 observamos cómo el sector oriental continúa siendo el más destacado en número de establecimientos, los talleres del centro van desapareciendo, y como novedad comienza el despegue del otro extremo de la ciudad, alrededor de la avenida de la Paz quedan instaladas las nuevas industrias, utilizando la travesía de la salida hacia Jumilla como eje de fácil accesibilidad. El resultado en la morfología urbana es palpable, se produce un estiramiento de la ciudad, el plano urbano empieza a adquirir un carácter lineal, aunque todavía el mayor volumen de superficie queda centralizado dentro del propio casco urbano (3) y concretamente en el sector oriental.

Durante la década de los sesenta y la primera mitad de los setenta las perspectivas para los fabricantes y el plan son favorables, factores como el gran número de ventas efectuados en las sucesivas ediciones de la Feria del Mueble que se celebró por primera vez en 1962 con 24 expositores distribuidos en 43 stands y sobre una superficie de 700 m<sup>2</sup> (4), hacen plantearse a los industriales una serie de cuestiones relacionadas con sus establecimientos, se necesitan espacios mayores para albergar de una forma ordenada las materias primas y la propia colocación de los trabajadores y máquinas que también han experimentado un importante avance tecnológico, en la ciudad existe buena demanda de nuevos locales, la construcción de naves industriales alcanza una época de máximo esplendor.

El primer Plan General de ordenación urbana elaborado a la luz de la Ley del Suelo de 1956 comienza a desarrollarse a partir de 1972, en cuanto a los espacios de dotación industrial se indica el ordenamiento y creación de tres polígonos industriales, dos de ellos se corresponderían con las áreas que habían registrado un asentamiento industrial en los años precedentes, serían los sectores oriental y occidental de la ciudad que vendrían a corresponderse con los polígonos industriales enumerados en el P. G. O. U. como dos y tres respectivamente, un nuevo espacio sería el polígono número uno que vendría a instalarse en los terrenos ubicados entre la carretera de Valencia y Villena, en esta zona de nueva implantación se construye en 1968 el edificio que alberga hasta la actualidad el certamen anual de la Feria del Mueble, con una superficie en la actualidad de unos 15.000 m<sup>2</sup> y que en la última edición de 1996 acogió a más de cien expositores. Este edificio tan emblemático para la economía de la ciudad no goza a nuestro juicio de una serie de infraestructuras que posibilitarían un mayor atractivo visual, dando como resultando

una buena imagen a los visitantes, aunque claro está que la calidad y buen hacer de los fabricantes queda dentro del recinto ferial, estas carencias exteriores serían: asfaltado total, mayor iluminación, demarcación de aparcamientos, presencia de elementos decorativos y jardinería, señalizaciones, presencia de industrias cercanas, etc...

Afortunadamente esta zona que en los años setenta se pretendía a través del P. G. O. U. fuese industrial no prosperó, el gran precio del suelo pues se trataba de un espacio más urbano que industrial, la existencia de una estación colectora de la red alcantarillado "pasico del galo" y la peligrosidad que pueden ocasionar las redes de drenaje que desciende desde el Castillo (calle de la Rambla) influyeron en el poco éxito de este emplazamiento, instalándose muy pocas industrias, entre las que podríamos mencionar: Aryecla, trasladada en los años noventa, Pedro Chinchilla desaparecida, y J. Ramón Rico, la única que continúa desarrollando su actividad con el nombre de Industrias Mira.

En el croquis nº3 situado en la década de los ochenta es significativo el cambio producido, aquellos síntomas experimentados en la década anterior han derivado a una situación singular, las factorías quedan en gran medida ubicadas fuera del casco urbano, en el extrarradio, próximas a las vías de comunicación que confluyen en el casco urbano, al llegar por las diferentes carreteras se sortean las distintas naves, la crisis que había afectado al sector a partir de 1975 propició el cierre de algunas empresas, pero la necesidad de espacios iba en aumento, esta nueva coyuntura nos plantea un interrogante: ¿cuáles fueron los factores que originaron el traslado masivo a partir de los años setenta desde la malla urbana al extrarradio?, para dar respuestas nos apoyaremos en varios hechos:

1º Necesidad de espacios más amplios. Los industriales procuran adquirir solares en donde siempre les quede espacio libre para posibles ampliaciones, es evidente que teniendo ubicada la fábrica en el propio casco urbano resulta difícil ampliar sino es a costa de comprar viviendas residenciales colindantes que adquieren precios elevados, ante este hecho los industriales intentan evitar esta especulación subyacente buscando suelos de menor precio. El extrarradio de la ciudad ofrece grandes posibilidades al encontrarse aislado de posibles viviendas, los márgenes de las carreteras que confluyen son amplios y en la mayoría de las veces de escasa rentabilidad agraria, destacando las vías hacia Jumilla, Villena y Pinoso.

2º Mayores posibilidades comerciales. Es fundamental, una característica de la organización comercial es la venta directa, nos encontramos ante una industria calificada con el atributo de "escaparate", se buscan atractivos para llamar la atención de los posibles clientes, y qué mejor solución que salir a su encuentro a través de exposiciones permanentes, la década de los ochenta es la gran época de instalación de exposiciones en las vías de acceso, hasta entonces las mismas estaban dentro de la población, y aunque todavía continúan algunas queda patente que existe una tendencia contrífuga ya sea en las propias vías que atraviesan la ciudad o fuera de la ciudad, destacamos la carretera comarcal 3314 que formaría el eje con dirección Villena-Jumilla, sobretodo la carretera de Villena con un buen número de clientes que llegan de la provincia de Alicante, como dato curioso indicamos que las últimas exposiciones instaladas se alejan más de cuatro

kilómetros del casco urbano.

3º Accesibilidad fácil. La entrada y salida a las industrias debe ser lo más cómoda posible, este factor ahorra costes de tiempo ante la llegada de materias primas, salida de manufacturas, traslado de trabajadores y clientes. En el caso de Yecla las carreteras son utilizadas como viales de servicio, a través de ellas se realizan los posibles traslados que requiere la actividad industrial, máxime cuando no existen otros medios de transporte como sería el ferrocarril.

4º Proximidad a las fuentes de energía. La industria del mueble emplea dos elementos básicos para un funcionamiento óptimo: agua y energía, el primer elemento no precisa elevado consumo, no crea dependencia directa, tenemos fábricas muy alejadas de posibles instalaciones de agua potable, que abastecen sus necesidades por medio de tanques transportados por camiones, otras utilizan el paso de agua ante la proximidad de un acuífero cercano dedicado al regadío de las tierras circundantes, mediante una oportuna canalización hasta la factoría quedan solventadas las necesidades hídricas. En cuanto a la energía primordial es la eléctrica, las redes eléctricas están casi siempre paralelas a las carreteras, construyendo un transformador se engancha directamente la energía, este factor ha sido determinante en las causas del emplazamiento actual, el mismo caso ocurriría con el servicio telefónico.

## II. Evaluación del asentamiento industrial actual.

Para comprender la incidencia urbana que ha ocasionado el asentamiento industrial actual es necesario como premisa inicial conocer la morfología de la ciudad<sup>5</sup>, Yecla ha pasado como todos los núcleos urbanos de antigua fundación por varias fases de expansión, siempre relacionadas con auges o ciclos económicos favorables, destaquemos a modo de síntesis cuatro fases:

- La primera es la correspondiente a la Edad Media, reúne el conjunto de casas ubicado en la zona topográficamente más elevada, en plena ladera sur en el Cerro del Castillo mientras que la delimitación norte llegaría a la plaza Mayor, destaca su aspecto angosto y retorcido, un desarrollo industrial como el actual estaría abocado al fracaso por la falta de accesibilidad, por ello aun siendo el espacio cronológicamente más antiguo es el que menos industrialización ha recibido, incluso el conjunto de talleres artesanales ha desaparecido.

- En segundo lugar presentamos la ciudad que encarna el pensamiento neoclásico del s. XVIII, trazado completamente geométrico, calles anchas y rectas, bien trazadas, con un cardo máximo en el eje de las calles Martínez Corbalán y San Francisco, y dos subcardos oriental y occidental correspondiéndose con las actuales calles de San Isidro-Rambla y Carlos III. Esta disposición marcará el desarrollo urbanístico de Yecla hasta la llegada de las industrias actuales.

- Dentro de esta característica de ordenamiento que suponen las ideas del "Siglo de las luces" encontramos una tercera Yecla influenciada por la agricultura que ha sido hasta la década de los 60 del actual siglo la base económica de la ciudad, la construcción de bodegas y almazaras para conservar los productos y la floreciente industria de alcoholes y grasas<sup>6</sup>, configuraban el paisaje urbano.

- La cuarta y última Yecla es la más reciente tanto en su

situación cronológica como urbana, forma una especie de anillo que circunda el plano urbano, es la "Yecla industrial", la mayoría de establecimientos relacionados con la elaboración de muebles y en menor medida algunas fábricas de calzados e industrias diversas.

En este lugar del artículo, sería preciso hacer un inciso para dar más luz sobre esta "Yecla Industrial", nos preguntaríamos... ¿Por qué en Yecla nace y se desarrolla la industria del mueble y en lugares limítrofes no?, citemos los factores de localización industrial<sup>7</sup> y podremos comprobar cómo la mayoría indican una posibilidad negativa ante el florecimiento industrial.

1º Materias Primas: La madera es el elemento principal, en el término municipal no existe, es traída desde el Norte (Galicia) o desde el extranjero (Alemania, Francia, etc.), por tanto el nivel de costes dificulta "a priori" la instalación industrial.

2º Energía: Esta industria es de las llamadas ligeras, registra poco consumo de agua y de cara a la maquinaria funciona con electricidad, este factor no grava excesivamente los costes del producto.

3º Comunicaciones: Hoy día han mejorado ostensiblemente, el mayor volumen de mercancías sale por carreteras cubriendo la venta nacional y exportaciones a Europa, las ventas a los países de Oriente Medio y América se realiza a través de barcos, los puertos de Alicante y Valencia están muy próximos, el tren aunque se encuentra a tan solo veinte kilómetros en la vecina localidad de Villena no es utilizado porque es más costoso y lento. En el comienzo, las vías de acceso a la ciudad se encontraban en lamentable estado, la ciudad aunque a lo largo de su historia había sido cruce de caminos entre la meseta y la costa y entre Levante y Andalucía no termina de configurarse como lugar de paso.

4º Sistema de transporte: Las empresas de mayor volumen tienen su propia flota de camiones, aunque en la localidad existe una docena de agencias de transportes y muchísimos particulares.

5º Capital: Los primeros talleres casi artesanales requerían una inversión pequeña, del rendimiento de la actividad agraria los padres avalaron a sus hijos, también por supuesto el papel de las entidades de crédito fue básico, tenemos un dato significativo, en 1970 existen cinco bancos en la ciudad, en la actualidad dieciocho. Actualmente establecer un negocio requiere de cuantiosas inversiones tanto desde el punto de vista técnico como fiscal, ello está repercutiendo en la estabilidad y desarrollo de nuevas empresas.

6º Mano de obra: En los años 50 y 60 la emigración hacia el extranjero y las comarcas del Vinalopó, así como Madrid y Barcelona es muy fuerte. La crisis del campo debido a la mecanización repercute en la pérdida de trabajos, desde luego la mano de obra en estas fechas no escasea, aunque la cualificación es muy baja, tras la mecanización del proceso industrial en los años sesenta, el trabajo en cadena hace muy fácil la incorporación de nuevos trabajadores procedentes de otros sectores económicos o en búsqueda del primer empleo.

7º Mercados/Ventas: En principio el mercado local y las regiones limítrofes, sobretudo Levante absorben la producción, de hecho las primeras ferias del mueble se enfocan para que las empresas puedan vender las manufacturas

acumuladas, la primera muestra se realiza aprovechando los días festivos de septiembre en 1961, en ella exponen 24 fabricantes en 700 m<sup>2</sup>, tras el rotundo éxito se continuará utilizando el colegio de San Francisco hasta 1967<sup>8</sup>.

En la actual idad el carácter de esta feria tiene un sentido más de contacto e imagen que de ventas instantáneas, aunque claro está, la repercusión a medio plazo sea comercial. El mueble de Yecla ha rebasado ampliamente el mercado nacional, compitiendo en los mercados extranjeros.

Tras este breve inciso sobre los factores de localización industrial, que sería muy interesante ampliar en otro artículo, retomemos este apartado intentando evaluar el asentamiento industrial, y para ello hablaremos de datos estadísticos, ellos son convincentes, en el P. G. O. U. de 1972, el arquitecto Demetrio Ortuño Yáñez indica este dato: "*Suelo Industrial actual ocupado 365.911 m<sup>2</sup>*". Actualmente, según la revisión efectuada por los Servicios Técnicos del Ayuntamiento tenemos los siguientes datos (9):

### CUADRO N° 1 (Ver Gráfico n° 1 y n° 2)

1. SUELO URBANO INDUSTRIAL		1.266.600 m <sup>2</sup>
2. SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO		
Iniciativa pública:		
2.1. En trámite		1 17.000 m <sup>2</sup>
Iniciativa privada:		
2.2. Pendiente de tramitación		524.300 m <sup>2</sup>
Total		641.300 m <sup>2</sup>
3. SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO		
3.1. En trámite		0 m <sup>2</sup>
3.2. Pendiente de tramitación		862.100 m <sup>2</sup>
Total		862.100 m <sup>2</sup>
TOTAL:		2.770.000 m <sup>2</sup>

Lógicamente a este dato habría que sumarle el conjunto de pequeños establecimientos que todavía se encuentran ubicados dentro de la malla urbana, por ello sin equivocarnos podríamos indicar que en la actualidad entre suelo industrial, programado industrial y urbanizable no programado industrial así como establecimientos dentro de la malla urbana quedan superados los 3 millones de metros cuadrados, "es decir" las 300 Ha., ello comparado con el dato de 1972 nos da como resultado que la utilización de suelo ha quedado multiplicada por diez. (Ver croquis n° 4)

Tras la cuantificación pasemos a conocer las características actuales del asentamiento industrial que es la consecuencia final de este proceso.

- **Disposición anárquica:** Como apuntamos en el P. G. O. U. de 1972, vigente en la primera época de

expansión industrial preveía el ordenamiento de tres polígonos industriales, el ayuntamiento como institución oficial era el encargado de incentivar el asociacionismo que repercutiera en el ordenamiento, la falta de recursos económicos y voluntad política imposibilitó la creación desuelo industrial urbanizado, tampoco la iniciativa privada hizo esfuerzos, a excepción de la creación del polígono "La Fuente", en la carretera de Fuenteálamo, que se paralizó por falta de licencia de obras, en los demás lugares de asentamiento cada cual construía donde y como la topografía del terreno se lo permitían, incumplíendose en infinidad de casos la normativa vigente.

Consecuencia de ello es la sensación desordenada que aparece en las vías de acceso a la ciudad, existen naves industriales encasilladas, adosadas, por ejemplo al margen norte de la Avda. de la Paz, esta disposición acarrea una serie de incomodidades como son falta de aparcamiento, el excesivo alejamiento de unas respecto a otros repercute en el derroche de suelo industrial.

Existen problemas de adecuación de espacios, por ejemplo en la margen sur del camino de Sax, al tener distintas dimensiones las naves, es necesario efectuar desviaciones y rodeos para acceder, la consecuencia global de esa situación que está retrocediendo gracias a la nueva creación de polígonos industriales es la repercusión en la vida urbana de la ciudad.

- **Ubicación en sectores de alto riesgo de drenaje** (Ver croquis n° 6), algunas naves se instalan en lugares próximos al paso de ramblas, la existencia de colectores cercanos a las ciudades es abundante debido a la morfología del terreno<sup>10</sup>, con existencia de alineaciones montañosas separadas por corredores en donde se instalan los niveles de base la denominada Vega recoge el mayor volumen de escorrentía, así parte de las instalaciones industriales de las carreteras de Fuenteálamo, Almansa, Valencia y Villena sufren notable riesgo de inundación, teniendo también en cuenta que no se ha tenido en algunos casos la precaución de sobreelevarlas ante el nivel de base, de hecho en las últimas inundaciones que tuvieron una intensidad débil algunas naves resultaron inundadas con el consiguiente perjuicio económico, este fue septiembre de 1989.

- **Instalación en suelos calificados como no urbanizables.** Según la Ley del Suelo se califica una serie de suelos como no aptos para ser urbanizados por interés histórico, agrícola, ecológico o recreativo". Al ubicarse las industrias en los márgenes de las carreteras la mayor parte de estas tierras estaban calificadas como No Urbanizables por interés agrícola, desde la reflexión indicamos que este hecho era en algunos caso inexacto, por ejemplo en las carreteras de Villena los suelos son de baja rentabilidad agrícola, la pretensión de no destinar estos suelos a uso industrial fue un error del P. G. O. U. de 1972, aunque afortunadamente en contra de la legalidad vigente las industrias comenzaron a instalarse.

Desde el punto de vista cronológico el desarrollo urbano ha sido espectacular, la ciudad ha crecido en treinta años más que a lo largo de varios siglos de historia, trayendo implícitas una serie de repercusiones en su morfología.

- **Alargamiento lineal de la malla urbana.** La utilización de los viales de acceso ocasiona un espectacular estiramiento Este-Oeste, la búsqueda de suelos a bajo precio repercute en un distanciamiento del casco urbano, pero trae consigo un aumento en los costes de desplazamiento.

- **Configuración de un cinturón industrial.** El asentamiento industrial en la periferia ha ocasionado un acordonamiento en las franjas Este, Oeste y Norte de la ciudad, ante la expansión residencial el espacio queda oprimido dificultando la redacción de planes parciales que resulten con precios del suelo asequibles y bien equipados.

- **Necesidad de Suelo Industrial.** Hasta la década de los noventa siempre ha existido un déficit de suelo industrial (12), actualmente debido a la construcción de Polígonos industriales el problema está siendo subsanado tanto la iniciativa pública como privada ofrecen suelo bien equipado y de fácil accesibilidad, como ejemplo indicaremos el siguiente cuadro:

#### CUADRO N° 2 SUPERFICIES POLÍGONOS INDUSTRIALES

Polígono	m2	Iniciativa
Urbayecla n°1	156.800	Pública
Urbayecla n° 2	117.000	Pública
La Herrada	280.600	Privada
Las Teresas	258.930	Pública
La Fuente	89.700	Privada

Fuente: P. G. O. U. 1995.

- **Especulación del Suelo.** Fue la consecuencia de esta carencia de suelo industrial, en los años 60 algunas personas adquirieron terrenos, haciendo acopio de ellos con la finalidad de conservar la propiedad que iba aumentando de precio, con el consiguiente beneficio, podemos utilizar la expresión de H. Mausbach <sup>13</sup>, "*La especulación estaba legalizada oficialmente*".

- **Aparición de problemas de tráfico.** El desplazamiento pendular hacia las fábricas se produce dos veces como mínimo al cabo del día, al no existir ningún tipo de transporte colectivo las calles quedan completamente desbordadas por el tráfico, las horas punta producen graves trastornos circulatorios, creando incomodidades para llegar desde el lugar en donde desarrolla su actividad profesional ocasionando desplazamientos distanciados en relación al tamaño del casco urbano. La mayoría de los viales son colectores unidireccionales que vienen a desembocar en la arteria principal que sería la travesía formada por las calles de orientación Este-Oeste de Literato Azorín, Camino Real, San Roque, Alférez Maestre, Francisco Azorín y Avda. de la Paz, en ella se forman una serie de puntos neurálgicos que se corresponden con las intersecciones formadas por las carreteras que penetran en la ciudad, tienen regulación semafórica. (Ver croquis n° 7).

Gracias a la puesta en marcha de la circunvalación en la nacional 344 el tráfico pesado y alóctono no penetra en la ciudad con el consiguiente alivio, que antes de 1991 era tan palpable produciendo incluso varios accidentes mortales.

El anillo interior del cerro del Castillo también ha mejorado la accesibilidad desde el SE de la ciudad (Barrio de García Lorca) hasta el Polígono industrial Urbayecla, aunque es muy importante dotar a la ciudad de una ronda Sur que conecte el espacio entre la actual piscina cubierta y la antigua estación del tren.

- **Degradación de la calidad de vida:** Todavía existe conexión entre suelo urbano e industrial, esto es más

palpable en el sector oriental de la ciudad en donde se asientan viviendas adosadas a fabricas con las consiguientes molestias de ruidos, riesgo en caso de incendio, etc... Afortunadamente no se producen grandes impactos ecológicos ya que la industria del mueble no crea excesiva contaminación, caracterizándose por baja emisión de gases y olores. Otra cosa distinta es la propia instalación, que como ya comentamos se ha realizado en ocasiones en sectores de alto riesgo de drenaje o ignorándose el paso natural del agua se han vaciado runas y escombros, en estos últimos años con la instalación de escombreras municipales el problema está siendo subsanado.

- **Degradación del suelo.** Por regla general las industrias quedan emplazadas en terrenos poco fértiles para la agricultura, las excepciones serían aquellas industrias instaladas en zona de alta rentabilidad agrícola, especialmente en el sector Norte, conocido como la Vega<sup>14</sup>, este amplio territorio se encuentra muy deteriorado debido a la aparición de un hábitat disperso de casas de campo, se trata de un paisaje periurbano en donde encontramos confundidas, naves industriales, almacenes, casas de campo, parcelas de cultivo y terrenos yermos en espera de ser urbanizados.

Por último indicar que la mayoría de las instalaciones alejadas del casco urbano carecen de infraestructuras tan vitales como alcantarillado y agua, teniendo que crear para su evacuación fosas sépticas que dadas las características de los suelos permiten una rápida filtración.

### III. CONCLUSIONES

Tras la ampliación en estos últimos años del P. G. O. U., observamos cómo han sido corregidos muchos errores cometidos debido a la improvisación y falta de ideas, hasta hace muy pocos años la situación era caótica, siendo necesarias actuaciones con carácter de urgencia.

Intentar acondicionar zonas ya consolidadas o aprovechar el contenido del artículo 85, 1ª de la Ley de suelo que prevé la posibilidad de autorizar edificaciones por causas de utilidad pública o interés social, no plantea soluciones definitivas, es mucho más acertado buscar zonas que tengan las condiciones adecuadas para una buena instalación, la creación de polígonos industriales supone cuatro pilares:

#### 1- Buena accesibilidad y comunicaciones.

2- **Urbanización:** como son dotar de red de agua y alcantarillado, pavimentación de calles y aceras e iluminación, así como suficientes señales de identificación.

#### 3- Respeto al mediambiente.

4- **Localización y emplazamiento,** adquiriendo una proyección supralocal. En donde los precios de adquisición sean competitivos para los potenciales ocupantes. También los incentivos económicos (exenciones y subvenciones) por parte de las instituciones públicas pueden ser un factor decisivo, desgraciadamente en el caso de Yecla, las ayudas han sido pocas y pequeñas. En la actualidad la zona de máxima proyección está basculando hacia la carretera de Villena con la consolidación de los espacios utilizados y la creación de dos grandes polígonos industriales el primero de iniciativa privada llamado "La Herrada" y el segundo de iniciativa pública municipal denominado "Las Teresas". También el margen Sur de la carretera de Jumilla con la creación de los Polígonos Urbayecla 1 y 2 es un enclave importante aunque con menos

perspectivas de expansión por tratarse de un espacio limitado. (Ver croquis nº 8), la problemática de dotar de suelo industrial al municipio queda solucionada, bien por la iniciativa pública que no tiene afán de lucro o por la privada que está obteniendo sustanciosos beneficios.

En cuanto al tráfico generado a raíz de la expansión de la industria del mueble tiene más difícil solución dadas las condiciones del viario, podríamos tener en cuenta estas sugerencias:

- **Planteamiento de un sistema de anillo (15)**, el ordenamiento de una serie de viales alrededor potenciaría una mejora en la accesibilidad, tal como comentábamos sería muy interesante la creación de las rondas Norte y Sur.

- **Gradación horaria:** El horario de trabajo es prácticamente el mismo para todos los establecimientos con un distanciamiento entre los que primero se incorporan al trabajo y los últimos de media hora, este hecho repercute en una concentración excesiva de vehículos.

- **Sistema de transporte colectivo.** Sería rentable el constituir servicios de autobuses para aquellos trabajadores que se desplazan a los nuevos polígonos, ello repercutiría en una mayor fluidez.

- **Uso de vehículos de dos ruedas:** La utilización de ciclomotores y bicicletas tan extendida en otros países representa para el caso de Yecla un bajo porcentaje, debería incentivarse.

#### IV. NOTAS:

- (1) Palao Poveda, C. Análisis de Yecla como núcleo industrial. Anales de Filosofía y Letras de la Universidad de Murcia, volumen XIX, núm. 2-4. Curso 1960-61.
- (2) Gómez Fayrén, J. Tipos de emplazamientos industriales en la región de Murcia. Papeles de Geografía. Universidad de Murcia. 1984.
- (3) Morales Gil, A. El Altiplano de Jumilla-Yecla. Departamento de Geografía de la Universidad de Murcia, 1972.
- (4) Cortina, J. y Gris, J. La industria del mueble en Yecla. Biblioteca básica murciana. Vol. 7. Murcia, 1982.
- (5) Morales Yago, F. J. Introducción al estudio del paisaje urbano de Yecla. Rev. Yakka, nº 3. Yecla, 1991.
- (6) Palao Poveda, G. Las industrias extractoras de aceites y jaboneras en Yecla. Rev. Yakka, nº 3. Yecla, 1991.
- (7) Zárata, A. El Mosaico Urbano. Organización interna y vida en las ciudades. Ed. Cincel. Madrid. nº 13, 1986.
- (8) Morales Gil, A. Obra citada. Pág. 419-422.
- (9) P. G. O. U. 1984. Memoria. Servicios Técnicos Excmo. Ayuntamiento de Yecla.
- (10) Morales Yago, F. J. Obra citada. Pág. 99, 112, 116-117.
- (11) Ramón Fernández, T. Manual de derecho urbanístico. Publicaciones Abellá. 3ª edición. Madrid, 1982.
- (12) Declaraciones efectuadas por D. Marcelo López, ingeniero técnico industrial, al diario La Verdad, 3/3/1987.
- (13) Mausbach, H. Introducción al urbanismo. Ed. Gustavo Gili. Barcelona, 1971.
- (14) Marlínez Ruiz, J. "Azorín". Las confesiones de un pequeño filósofo". Ed. Espasa-Calpe. Madrid, 1992. 7ª edición.
- (15) Beaujeu-Garnier, J. y Chabot, G. Tratado de Geografía urbana. Ed. Vicens Vives. Barcelona, 1978.

#### V. BIBLIOGRAFÍA:

##### V.1 Bibliografía General.

- Andrés Sarasa, J. L. Estructura urbana de Murcia. Academia Alfonso X el Sabio. nº 97. Murcia, 1988.
- Bailly, A. S. La percepción del espacio urbano. IEAL. Madrid, 1979.
- Beaujeu-Garnier, J. y Chabot, G. Tratado de Geografía urbana. Ed. Vicens Vives. Barcelona, 1970.
- Benito del Pozo, P.; Morales Matos, G. "Los polígonos industriales en el área central de Asturias". IX Congreso de Geografía. Murcia, 1985.
- Carrera, C. y otros. Trabajos prácticos de Geografía humana. Ed. Síntesis. Madrid, 1988.
- Carter, H. El estudio de la Geografía urbana. IEAL. Madrid, 1971.
- Chueca Goitia, F. Breve historia del urbanismo. Alianza Editorial. Madrid, 1982.
- Dericke, Ph. La economía urbana. IEAL. Madrid, 1971.
- Gómez Fayrén, J. Tipos de emplazamientos industriales en la Región de Murcia. Rev. Papeles de Geografía. Universidad de Murcia, 1984.
- Gómez Fayrén, J. La industria en la Región de Murcia. Dimensión espacial y humana. Tomo II. Tesis doctoral inédita. Universidad de Murcia, 1979.
- Harris, B. Modelos de desarrollo urbano, Oikos tau. Barcelona, 1975.
- Hernando Rica, A. Hacia un mundo de ciudades. El proceso de urbanización en el mundo. Ed. Cincel, nº 12. Madrid, 1979.
- Labasse, J. N. La organización del espacio. IEAL. Madrid, 1987.
- Mausbach, H. Introducción al urbanismo. Ed. Gustavo Gili. Barcelona, 1987.
- Paherai, Ph. y otros. Elementos de análisis urbano. IEAL. Madrid, 1983.
- Petrus Bey, J. Mª. "El crecimiento de la ciudad de Mahón y la progresiva ocupación de su espacio periurbano". IX coloquio de Geografía. Murcia, 1985.
- Ramón Fernández, T. Manual de derecho urbanístico. Publicaciones Abellá, 3ª edición. Madrid, 1982.
- Rodríguez Sánchez de Alva, A. El suelo como factor de localización industrial. CEOTMA. Madrid, 1980.
- Timms, D. El Mosaico urbano. Hacia una teoría de la diferenciación residencial. IEAL. Madrid, 1976.
- Wilson, A. G. Geografía y planeamiento urbano y regional. Oikos tau. Barcelona, 1980.
- Zárata, A. El Mosaico urbano. Organización y vida de las ciudades. Col. Cincel, nº 13. Madrid, 1984.

##### V. 2. Bibliografía local

- Cortina, J.; Gris, J. La industria del mueble en Yecla. Biblioteca básica murciana. Editora Regional. Murcia, 1982.
- Eliás García, M. P. El municipio de Yecla. Estudio físico y demográfico. Tesina de licenciatura inédita. Murcia, 1960.
- Morales Gil, A. El Altiplano Jumilla-Yecla. Departamento de Geografía de la Universidad de Murcia, 1972.
- Morales Yago, F. J. "Introducción al estudio del paisaje urbano de Yecla". Rev. Yakka, nº 3. Yecla, 1991.

Ortuño Palao, M. Las calles de Yecla. Excmo. Ayuntamiento de Yecla, 1982.  
 Ortuño Palao, M. Revista "Vivir Yecla". Excmo. Ayuntamiento de Yecla, 1982.  
 Palao Poveda, C. "Análisis de Yecla como núcleo industrial". Anales de Filosofía y Letras de la Universidad de Murcia, nº XIX. Curso 1960-61.  
 Soriano Torregrosa, F. Historia de Yecla. Ed. Doménech, 2ª edición. Valencia, 1972.

**V. 3. CARTOGRAFÍA**

P. G. O. U. del año 1972.  
 P. G. O. U. del año 1984.  
 I. G. M. E., Hoja 845 (27-33). Escala 1:50.000. Año 1981. Consejería de Política Territorial y Obras Públicas. Mapas a 1:10.000 y 1:25.000. Año 1992. Y vuelo a 1:5.000 en año 1986.

**V. 4. OTRAS FUENTES**

- Archivo Histórico Municipal de Yecla. Sección Obras y Urbanismo. Legajos 508-571.
- Excmo. Ayuntamiento de Yecla (Desde aquí mi sincero agradecimiento a los Servicios Técnicos del Ayuntamiento, especialmente a D. Antonio Puche Martínez).
- Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Murcia.
- Consejería de Industria.
- Guía callejero Oficial de Yecla. 1991.
- Universidad de Murcia. Departamento de Geografía.
- U.N.E.D. Departamento de Geografía (especialmente al profesor Don Antonio Zárate Martín)

**ANEXO. CROQUIS.**

- 1º Instalación de la Industria del Mueble en el año 1960.
- 2º Instalación de la Industria del Mueble en el año 1971.
- 3º Instalación de la Industria del Mueble en el año 1981.
- 4º Instalación de la Industria del Mueble en la actualidad, año 1996.
- 5º Reparcelación de un espacio mal urbanizado. Las Tejas. 1996.
- 6º Sectores con riesgo de drenaje y localización industrial. 1996.
- 7º Puntos neurálgicos del tráfico interior en Yecla. 1996.
- 8º Un ejemplo de planificación industrial: Polígono Urbayecla II. 1996.

**ANEXO. GRAFICOS.**

1. Distribución del suelo Industrial: Urbano, Urbanizable programado y Urbanizable no programado. Año 1995.
2. Desglose del suelo Industrial por áreas geográficas. Año 1995.

GRAFICO Nº 1

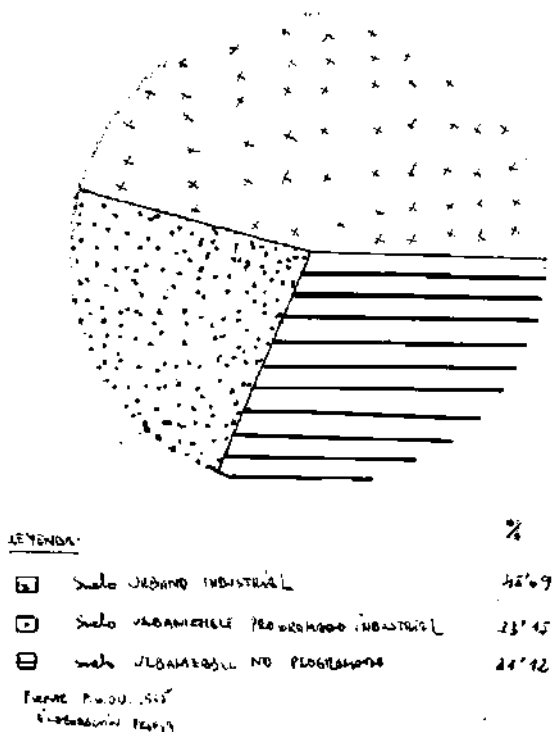
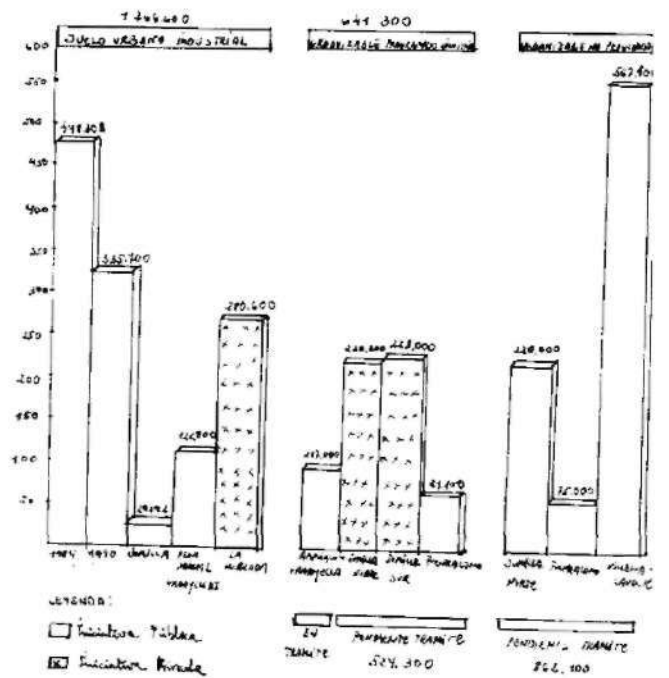
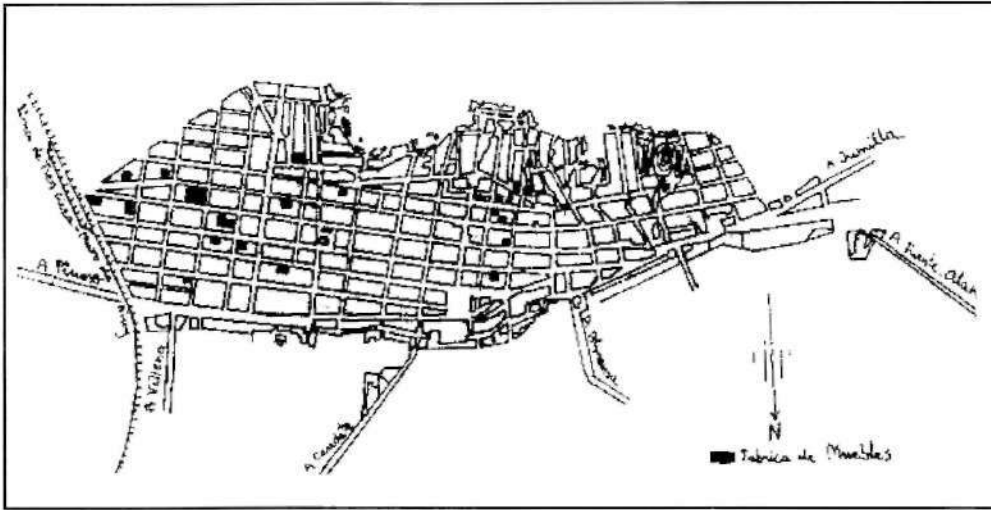


GRAFICO Nº 2

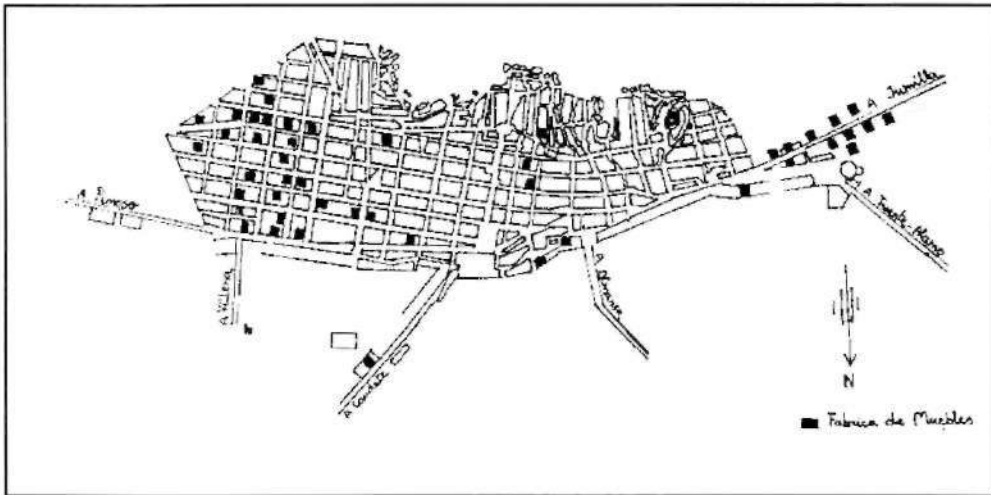




CROQUIS N° 1

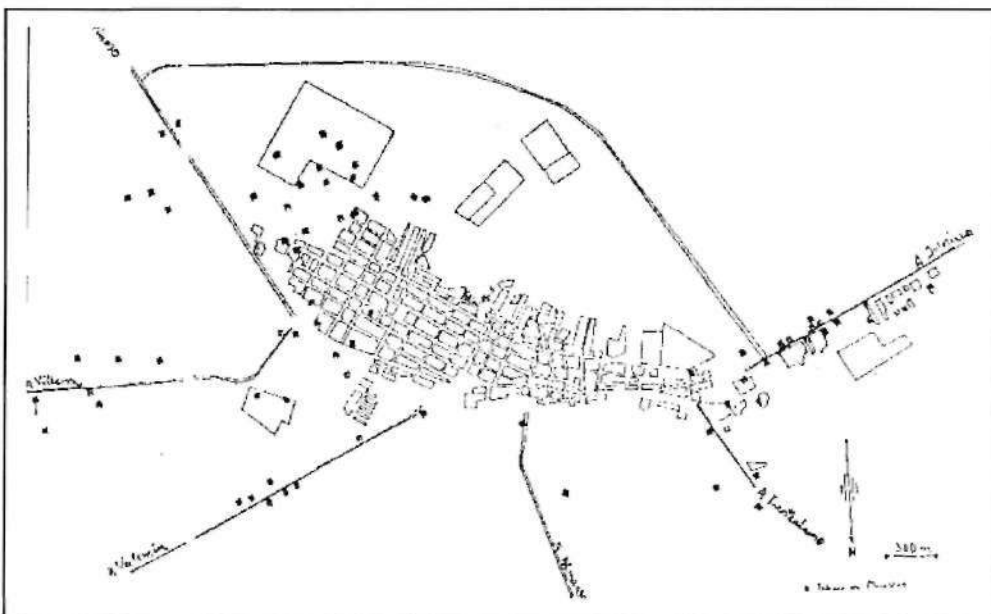
500 mts.

Fuente (1961). C. Palao Poveda



CROQUIS N° 2

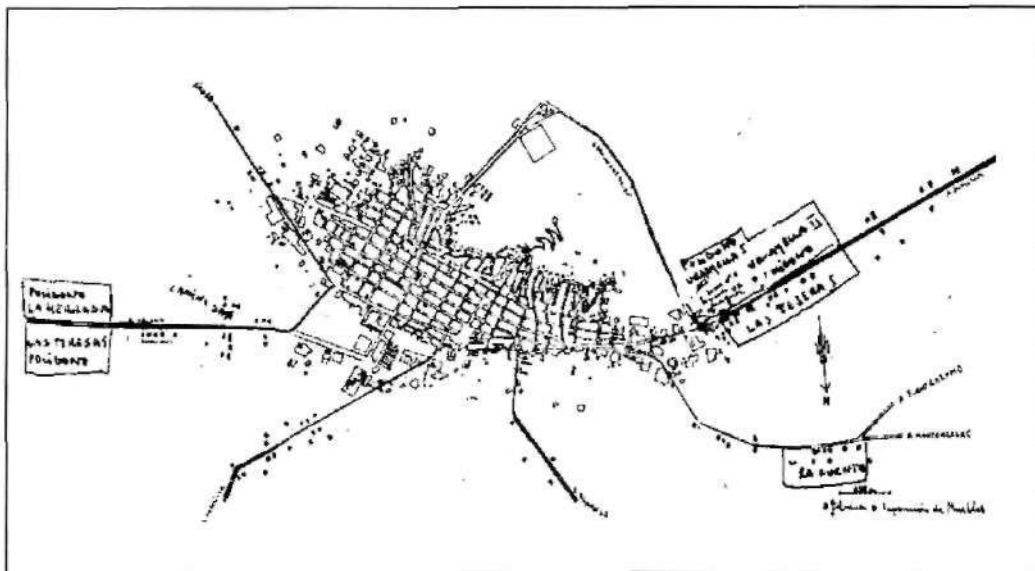
Fuente (1972) A. Morales Gil.



CROQUIS N° 3

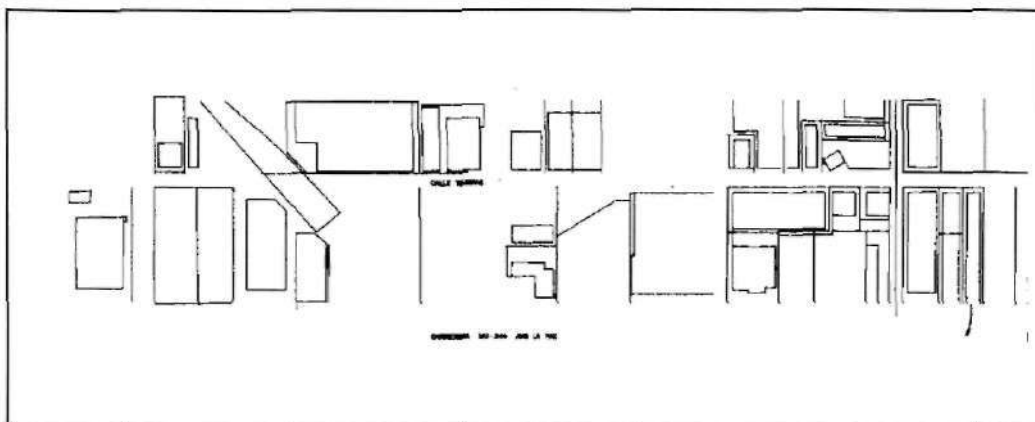
Fuente Gómez Poyren V. (1981)





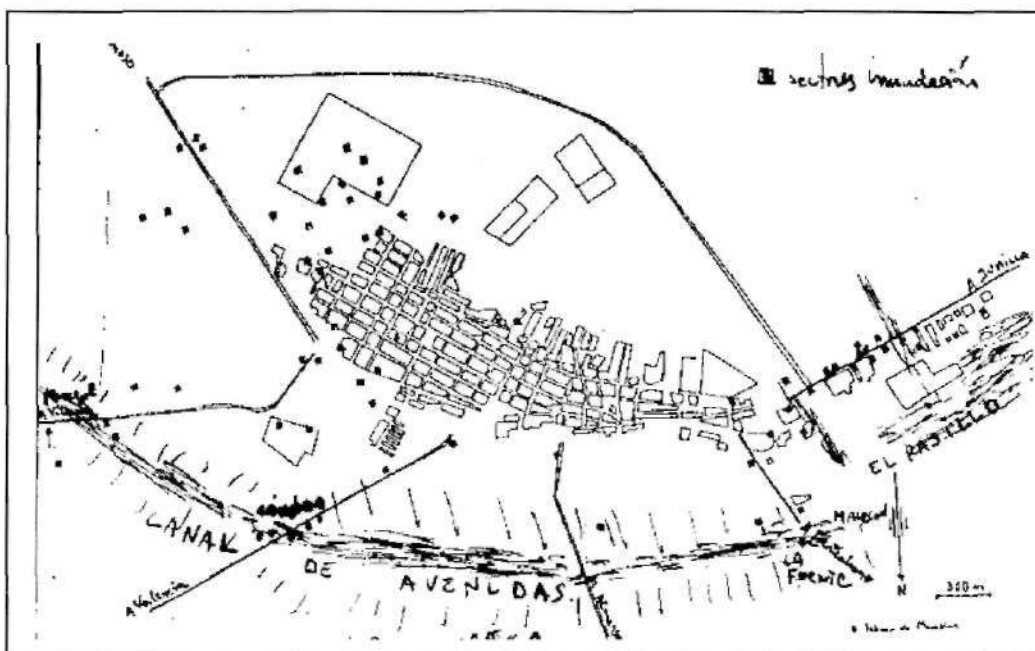
CROQUIS N° 4

Fuente: elaboración propia.



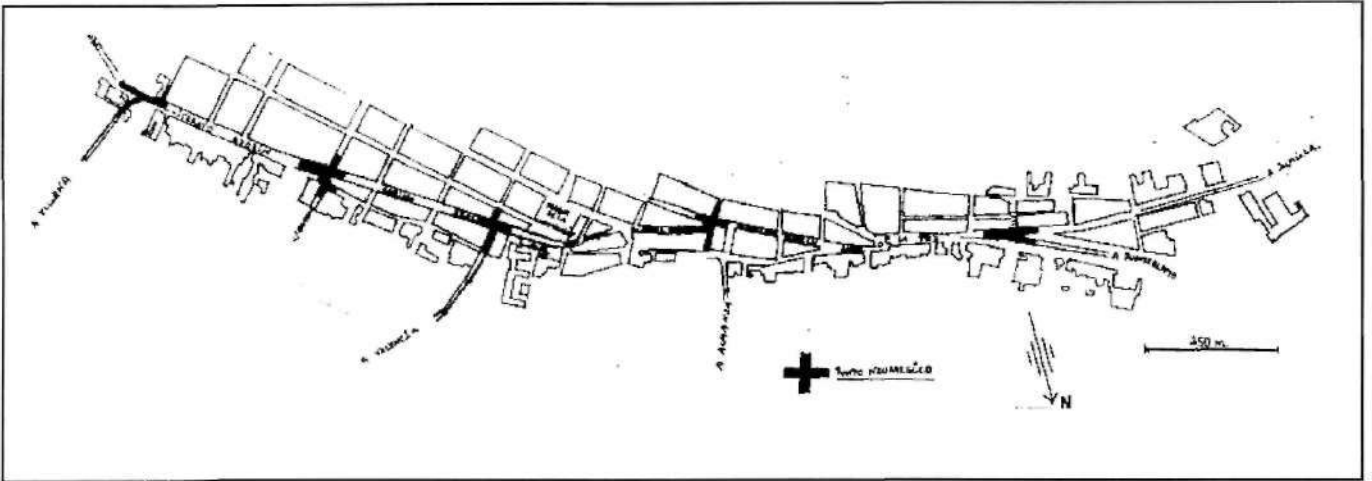
CROQUIS N° 5

Fuente: Excmo. Ayuntamiento. Servicios Técnicos.



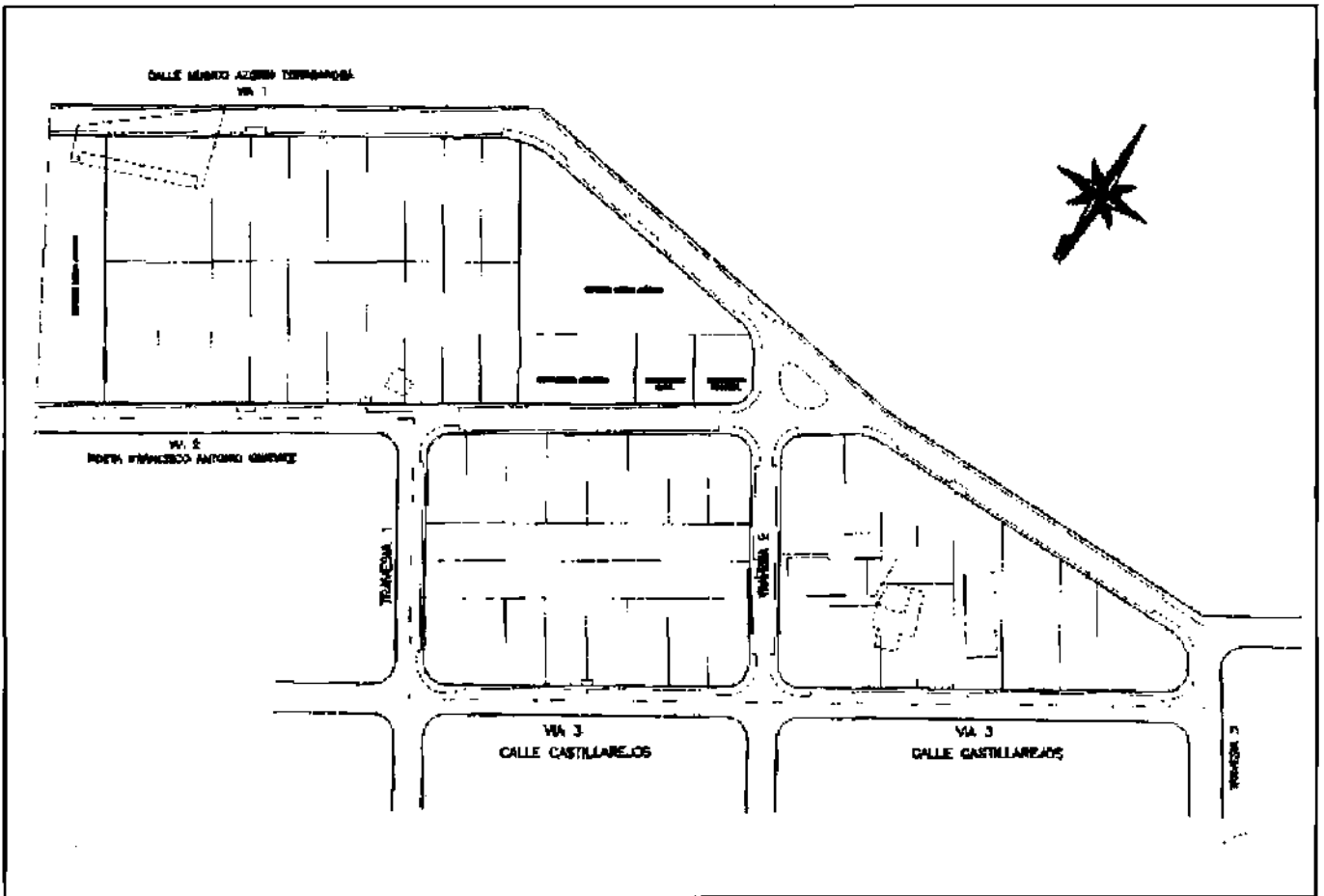
CROQUIS N° 6

Fuente: elaboración propia.



CROQUIS N° 7

Fuente: elaboración propia.



CROQUIS N° 8

Fuente: Excmo. Ayuntamiento. Servicios Técnicos.