

REACTIVACION ECONOMICA Y DISEÑO DE UN MODELO TERRITORIAL EN LA COMUNIDAD AUTONOMA DE MADRID

Mercedes MOLINA
Juan E. IRANZO
José ESTEBANEZ (*)

I. EL INICIO DE LA RECUPERACION

La economía de la Comunidad Autónoma de Madrid (CAM) inició, a lo largo de 1994, una tímida senda de recuperación, tras el *desastre* sufrido el año anterior. Su crecimiento se situó alrededor del 1,3 por 100, cifra sensiblemente inferior a la nacional, que fue del 2 por 100. Esta diferencia se debe al menor dinamismo registrado por todos los sectores productivos, salvo el agrícola.

1. Evolución sectorial

La *industria* fue el sector más dinámico de la economía de la CAM. El índice de actividad industrial creció un 1,7 por 100, frente a una caída del -1,1 por 100 en 1993. Por su parte, el incremento de su valor añadido fue de un 3,8 por 100, lo que resulta inferior a la media nacional, del 4,5 por 100. No obstante, es de destacar el impulso de este sector, que se vio seriamente perjudicado por la política económica que se aplicó entre 1989 y 1992: altos tipos de interés y fortaleza artificial de la moneda. Asimismo, los excesivos incrementos salariales y los altos costes financieros le perjudicaron seriamente, por cuanto se trata de un sector muy expuesto a la competencia,

con lo que se deterioraron sus márgenes empresariales y perdió competitividad.

El fuerte ajuste realizado y la mejora de las condiciones generales provocaron una reacción positiva del sector, sobre todo en la segunda parte del año, tal y como recoge la *Encuesta de opinión* de la Cámara de Comercio, que registró un valor positivo de 2 puntos, circunstancia desconocida desde 1989. Esta expansión provocó una mejora de la utilización de la capacidad productiva, que se situó a fin del año cercana al 79 por 100, lo que hace presagiar una importante ampliación de la inversión en bienes de equipo a lo largo del presente año.

El sector de la *construcción*, motor de la economía madrileña en el período de expansión, creció en un 0,9 por 100, cuatro décimas menos que la media nacional, tras la fuerte recesión de 1992 y 1993. Todos los indicadores de la actividad constructora muestran también una evolución favorable, sobre todo en la segunda mitad del año; aunque se espera un incremento de la actividad a lo largo del presente ejercicio, preocupa la evolución de la inversión pública, por el recorte presupuestario y la caída de la licitación oficial, que ha descendido en tasa anual un 24 por 100.

El sector *servicios*, que es el que mejor ha soportado la recesión económica, por la gran importancia del sector público, ha crecido tan sólo un 0,8 por 100, frente al 2 por 100 de media nacional. Esta pequeña mejora de la actividad se ha producido fundamentalmente en los sectores destinados a la venta, y muy especialmente en los relacionados con el turismo y los congresos. El tráfico aéreo de pasajeros aumentó un 5,1 por 100 en 1994, frente al -4,1 por 100 el año anterior, y el de viajeros en hoteles un 12,8 por 100 (-4,1 por 100 en 1993). Respecto a la actividad comercial, la encuesta de la Cámara de Comercio pone de manifiesto un aumento del 6,7 por 100 en el número de comerciantes que considera su volumen de negocio igual o mejor al normal de la temporada. Lo que contrasta con el índice de ventas en grandes superficies de la CAM, que, aunque desaceleró su caída, registró un -6,6 por 100 a lo largo de 1994 (-9,1 por 100 en 1993). Estas cifras ponen de manifiesto, en cualquier caso, la atonía del consumo privado por la evolución del empleo, de sus costes relativos y de sus expectativas. Su discrepancia se podría justificar por el cierre los días festivos de las grandes superficies, que, aunque en términos netos perjudica al consumo, ha permitido una cierta mejoría en el pequeño comercio.

Es de destacar el ligerísimo crecimiento de la producción *agropecuaria* en la CAM, un 0,1 por 100 frente a la caída del -2 por 100 que ha registrado en el conjunto del país. Esta circunstancia se explica por el alto nivel tecnológico del sector en la comunidad, lo que reduce su exposición a los riesgos climatológicos. Sin embargo, hay que tener presente que éste tan sólo

representa el 0,3 por 100 de la economía de la CAM, frente al 4 por 100 que registra en la nacional.

2. Factores explicativos

La explicación de este cambio en el crecimiento de la CAM debe buscarse, en primer lugar, en la fuerte expansión del comercio internacional, lo que beneficia especialmente a una economía tan abierta como la de Madrid; en segundo lugar, en el magnífico comportamiento de los salarios, que por vez primera en muchos años han crecido por debajo de la inflación, aunque a costa de no introducir la reforma del mercado de trabajo; en tercer lugar, en la expansión de la producción industrial, sector que creció un 3,8 por 100 en la comunidad como consecuencia de la mejora de la productividad aparente, debido fundamentalmente al ajuste del empleo y al cierre de las empresas menos eficientes; en cuarto lugar, en el dinamismo exportador, impulsado por la mejora de su competitividad, provocada por la devaluación de la peseta, y por último, en el importante saneamiento financiero de las empresas, debido al incremento del excedente empresarial y a la reducción de los tipos de interés. Asimismo, hay que añadir el positivo avance del sector turístico y de congresos.

Desde la perspectiva de la demanda, el consumo privado, aunque ha dejado de caer, no muestra el más mínimo dinamismo. El índice de confianza del consumidor en la comunidad mejoró 10,9 puntos respecto a principios del año. La venta de turismos creció un 13,9 por 100, frente al -20,6 por 100, si bien hay que tener presente los efectos del

Plan RENOVE, y la venta para flotas de alquiler y venta kilómetro cero.

En el segundo semestre del año, se ha producido una recuperación de la inversión tanto en bienes de equipo como en construcción. Se ha moderado la caída en la cartera de pedidos de bienes intermedios y de inversión del -74 en 1993 al -20 en diciembre de 1994. La matriculación de camiones y furgonetas ha crecido un 6 por 100, frente al -33,6 por 100 en el año anterior. Asimismo, la construcción inició una modesta recuperación; la encuesta de la Cámara de Comercio e Industria de Madrid registra una mejora de 21,3 puntos, aunque sigue siendo negativa. El volumen de obra ejecutada mostraba un incremento del 5,4 por 100 en media respecto al año anterior, y el consumo de cemento creció un 4,2 por 100, frente al -19,6 por 100 en 1993.

Cabría mencionar que la CAM, desde la incorporación de España a la UE y hasta 1994, con excepción del año 1991, ha recibido el mayor volumen de inversión directa extranjera en relación con el resto de las comunidades autónomas (40,89 por 100 en 1994). Incluso en el año 1994 ha experimentado un importante crecimiento, del orden del 25 por 100, respecto al año anterior. Ello corrobora la atracción que ejerce Madrid para la inversión exterior, tal y como se mencionará más adelante. Es más, el proceso de internacionalización de la economía madrileña se explica por esta circunstancia, y apenas por la proyección internacional de la empresa madrileña (Molina y Martínez, 1995).

A pesar de la ligera recuperación de la demanda interna, el crecimiento de la CAM procedió

del sector exterior, como consecuencia del gran dinamismo mostrado por sus exportaciones de bienes y servicios. El crecimiento registrado ha sido débil, e insuficiente para generar empleo neto, puesto que se han destruido 35.200 puestos de trabajo a lo largo de 1994 (un -2,2 por 100, frente al -0,8 por 100 en la media nacional). A pesar del mayor ritmo de crecimiento del paro, la tasa media (20,8 por 100) se sigue manteniendo por debajo de la nacional, aunque ha crecido 3 puntos. A lo largo del año, se ha desacelerado el ritmo de destrucción de puestos de trabajo, tornándose positivo en el cuarto trimestre, con un aumento neto del empleo de 16.400 personas. A finales de 1994, la población activa en la CAM se sitúa en 1,96 millones de personas, con un incremento del 1,4 por 100 frente al año anterior. Los ocupados eran 1,55 millones de trabajadores, y los parados 407.880, lo que representaba un fuerte crecimiento del 17,8 por 100 respecto al año anterior. Sin embargo, la tasa de paro seguía situada 3,4 puntos por debajo de la tasa media nacional, como consecuencia del efecto moderador que representa el funcionariado. El ajuste de empleo en la CAM en los dos últimos años ha sido mucho más severo que en la media nacional, sobre todo en los sectores industrial y de servicios, y, dentro de éste, en los servicios destinados a la venta.

El menor dinamismo de la economía madrileña ha tenido su lado positivo en la vertiente de los precios, puesto que éstos han crecido por debajo de la media nacional. El IPC de la Comunidad de Madrid se sitúa, diciembre/diciembre, en el 4,1 por 100; es decir, 2 décimas por debajo del general nacional. Esta circuns-

CUADRO N.º 1
ESTRUCTURA DEL EMPLEO EN LA CAM
(1995-1990-1994)
(Porcentaje de participación en el empleo total)

SECTORES PRODUCTIVOS	EMPLEO EN LA CAM		
	1995	1990	1994
Agricultura	1,7	1,1	0,9
Industria	23,2	21,4	18,8
— Energía y agua	1,2	1,0	0,9
— Extractivas y químicas	3,5	2,7	2,7
— Transformados metálicos y mercancías de precisión	10,1	9,9	7,9
— Otras manufacturas	8,4	7,8	7,3
Construcción	6,5	8,7	8,3
Servicios	68,4	68,8	72,0
— Comercio, hostelería y reparación	19,3	20,5	21,0
— Transportes y comunicaciones	8,9	8,0	8,5
— Financiación, seguros, alquileres, servicios empresariales	8,0	10,0	13,1
— Otros servicios	32,2	30,3	29,3

Fuente: CEIM.

tancia se debe al menor crecimiento de los precios de vestidos y calzado, menaje, y otros bienes y servicios. Desde la implantación del nuevo índice en 1992, el crecimiento de éste ha sido en Madrid menor en una décima que el crecimiento en el conjunto del país, como consecuencia, básicamente, de la eliminación de los alquileres ficticios en el nuevo cálculo. Sin embargo, existen factores que podrían presionarlos al alza; éstos son la depreciación de la peseta, la tendencia de los precios industriales, la rigidez de los mercados de servicios y el aumento de los precios internacionales de las materias primas y bienes intermedios.

La ciudad de Madrid es la capital de España, lo que implica una serie de gastos relacionados con esta función que repercuten directamente sobre la ciudad de Madrid y, por tanto, sobre su Ayuntamiento.

La capitalidad de Madrid obliga no sólo a financiar los costes de

desplazamiento de autoridades y otro tipo de gastos, sino también a pagar las expropiaciones de las rondas y el mantenimiento de éstas, aunque sean propiedad del MOPTMA. No hay que desdeñar el coste económico que representan las continuas manifestaciones, con protagonistas procedentes de todo el país, que se concentran en la capital. Asimismo, por su característica de centro metropolitano recibe diariamente en el casco urbano 400.000 vehículos de no residentes, lo que implica una serie de costes que no se compensan con el pago del impuesto municipal de circulación.

Todo ello determina que su presupuesto supere los 215.000 millones de pesetas, lo que, en términos relativos, equivale a 71.000 pesetas por vecino, cifra que es inferior a las de Barcelona, Bilbao, Zaragoza, Valencia y Sevilla, e incluso a la de la media nacional. Esta circunstancia pone de manifiesto la política de austeri-

dad presupuestaria realizada en los últimos años, a pesar de la cual su deuda per cápita se sitúa por encima de la media nacional —50.000 pesetas/vecino, frente a los 45.000 de media—, pero es muy inferior a la de los seis mayores ayuntamientos españoles, que se sitúan en 86.000 pesetas/vecino.

II. EL PAPEL DE LA CAM EN LA ECONOMÍA INTERNACIONAL

Desde la constitución de la Comunidad Autónoma de Madrid hasta el momento actual, se han desarrollado una serie de procesos económicos con un gran impacto socioespacial, que son los responsables del perfil que presenta esta comunidad, y que van a influir en su dinamismo futuro. El binomio crisis-reestructuración productiva, con momentos temporales de auge y recesión, está siendo una constante en esta

comunidad, en la que va adquiriendo mayor importancia la internacionalización de su economía, participando cada vez más en los procesos específicos de la economía global; la integración del Estado en la actual Unión Europea fue un hecho muy favorable para la proyección internacional de este espacio. Ahora bien, los procesos económicos que han afectado a la CAM han sido un fiel reflejo de lo acaecido en los espacios más avanzados del mundo, en los que el cambio tecnológico ha determinado profundas transformaciones productivas y sociales. La diferencia entre unos espacios y otros ante las nuevas situaciones habría que buscarla en cómo se han abordado los problemas derivados de la crisis de un modelo de producción tradicional, y de qué forma se han ido adaptando a las nuevas exigencias productoras, con objeto de no perder significación en la actual economía-mundo y ganar dinamismo en un futuro. En este sentido, cabe preguntarse sobre si la CAM está siendo capaz de corregir las deficiencias y problemas socioeconómicos y espaciales derivados de un modo de producción tradicional, y si está adaptando su territorio y su sociedad a las nuevas exigencias económicas, con objeto de constituir un espacio atractivo para la inversión.

1. Los nuevos procesos económicos

Esta reflexión resulta interesante porque la tendencia espacial de los nuevos procesos productivos se encamina hacia los sistemas metropolitanos, que siguen constituyendo puntos de atracción del capital, reforzándose el modelo de concentración generado en el modo de produc-

ción tradicional. Siguen siendo los espacios centrales a partir de los cuales se van produciendo fenómenos de difusión acordes con la reestructuración productiva interna y la sustitución de elementos productivos; constituyen los centros de decisión, de control de la innovación, y de captación de la inversión y de los puestos de trabajo. Este aspecto se ha comprobado en el espacio comunitario europeo, ya que las regiones capitales, o las que localizaban algunas eurometrópolis, han experimentado el mayor crecimiento económico (Rodríguez Pose, 1995). Así, la CAM constituye, por la presencia de un sistema metropolitano que prácticamente abarca con su influencia la totalidad de la comunidad autónoma, un espacio que en principio está en condiciones de asumir los nuevos procesos económicos, y resulta atractivo para la inversión interna y externa. Sin embargo, admitiendo que la economía global tiene capacidad para disociar espacialmente la producción y que las diferentes ramas de actividad se localizarán en aquellos espacios que gocen de mayores ventajas comparativas, se está introduciendo un principio de competitividad espacial muy fuerte. Madrid debe y tiene que competir con otras metrópolis europeas a la hora de asumir nuevos procesos productivos, y para ello tiene que ser capaz de crear ese espacio competitivo.

La nueva economía está íntimamente ligada a la gran empresa de carácter multinacional, y sus estrategias productoras son las que pueden marginar o significar a un determinado espacio. Cabría preguntar qué factores son los más representativos a la hora de decidir la localización de una gran empresa, ya que en el momento de abordar las trans-

formaciones espaciales conviene tenerlos en cuenta. El quinto informe periódico sobre la situación y la evolución socioeconómica de las regiones en la Unión Europea, elaborado por la Comisión en el año 1994, hace referencia a los emplazamientos más atractivos para la inversión de la gran empresa dentro de un espacio desarrollado. Para determinar los factores que predominan en la toma de decisiones empresariales, se apoya en un estudio realizado sobre 87 empresas, de las cuales 17 tienen un carácter multinacional. Los factores más destacados se corresponden con la accesibilidad a mercados, así como con la calidad y la disponibilidad de la mano de obra. En definitiva, aparte de otros aspectos que tienen que ver con afinidades culturales, calidad de vida y factores personales, infraestructuras y estructuras sociales son decisivas a la hora de definir una localización productiva.

2. El reto de la CAM

La CAM, si quiere incorporarse definitivamente al espacio capaz de atraer inversiones que determinen su dinamismo futuro, debe solucionar progresivamente los problemas derivados de una crisis económica estructural todavía presente, a la vez que mejora sus infraestructuras para aproximarse al espacio innovador europeo, sin olvidar sus conexiones peninsulares e insulares, así como las extraeuropeas, preferentemente con el Norte de África e Hispanoamérica. Todo ello acorde con un modelo territorial interno más equilibrado desde el punto de vista socioeconómico, en el que la ciudad central debe ser protagonista excepcional; no en vano ha sido, y pensamos que será, el motor del futuro dinamismo.

La Comunidad de Madrid debe constituir el espacio dinámico del Mediterráneo occidental europeo, con objeto de dinamizar una zona que, pese a la convergencia económica experimentada en el quinquenio 1985-90, todavía está lejos de los parámetros socioeconómicos medios de la anterior Europa de los doce. En efecto, su PIB per cápita se encuentra alrededor de la media comunitaria; su nivel de infraestructuras es bajo por lo que respecta a las vías rápidas, alta velocidad y telecomunicaciones, pese al esfuerzo inversor de los últimos años (Gutiérrez Puebla, 1994). En general, la calidad de las instalaciones está por debajo de la que disfrutan las zonas más desarrolladas de la UE. Sus indicadores sociales tampoco son muy halagüeños, sobre todo cuando las tasas de desempleo superan en todos los casos, por edad y sexo, los valores medios comunitarios. En definitiva, la CAM se enfrenta en el momento actual a un dualismo socioeconómico muy difícil de corregir, pero que, de no hacerlo, constituirá un freno para su evolución futura.

Junto a la presencia de una economía de servicios, ya definida, con una tasa de empleo superior al valor medio de la UE, en la que, junto al peso del sector público, empiezan a destacar los servicios avanzados a la producción como parte del proceso de reestructuración económica, todavía persisten los efectos de una crisis industrial no superada, que se agrava con algunas decisiones empresariales que no favorecen su regeneración. Es el caso del traslado de algunas fábricas hacia comunidades autónomas vecinas más beneficiadas por los fondos estructurales, dando origen a desajustes espaciales entre aquellas en que se destruye em-

pleo y aquellas en las que se crea, aunque su producción queda estrechamente ligada al sistema metropolitano de Madrid. Un fenómeno que también puede estar motivado por las expectativas de nuevos usos del suelo en esta comunidad autónoma, terciarios o residenciales, que puedan incrementar su valor.

La dinámica del tejido productivo está muy vinculada a la experimentada por sus estructuras sociales, y esa crisis de la industria tradicional, junto a los altos niveles de paro, y a una mano de obra de baja cualificación y con un elevado fracaso escolar, sobre todo en los espacios problema, constituye uno de los frentes de actuación institucional. Las patologías sociales que ello origina —marginación, droga, prostitución— restan competitividad al espacio madrileño a la hora de atraer inversiones externas, situándose en inferioridad de condiciones frente a otras metrópolis europeas. Mejorar las estructuras sociales, aunque sea apostar por un plazo de tiempo mayor, ya que sus frutos no son momentáneos, debe ser uno de los retos prioritarios.

El retraso que la CAM lleva respecto del «centro» comunitario, hoy ligado a las regiones de la periferia alpina, junto a algunas grandes regiones metropolitanas, se manifiesta también en su escasa capacidad de innovación, aspecto muy vinculado al binomio I + D. En efecto, según el quinto informe periódico de la Comisión ya citado, las grandes «islas de innovación científica», se localizan en el Norte de Italia (Milán-Turín), Sur de Alemania, Lyon-Grenoble, eje del Rin-Rhur, Amsterdam, Rotterdam, Londres y París. En el Sur de la UE, no se localiza ninguna, constituyendo un ejemplo más de la existencia de esas

dos Europas: la de la innovación y el desarrollo, y la dependiente tecnológicamente, y más retrasada. Es más, se individualiza a España como el Estado en el que el déficit en materia tecnológica, aspecto directamente relacionado con la capacidad innovadora, se ha duplicado desde su adhesión a la UE, en 1986, hasta 1990, año en que alcanzó un valor superior a 1.400 millones de ecus. En estrecha relación con la casi nula capacidad de crear tecnología, está también la de integrarla de forma efectiva en el proceso productivo.

Si España en su conjunto se significa por esta circunstancia, se deduce que ninguno de sus grandes nodos económicos —el más significativo es Madrid— destaca ni en investigación ni en desarrollo tecnológico, con lo que carecen de capacidad innovadora. Estimamos que potenciar el papel de la CAM en este sentido sería muy positivo, y no sólo para reforzar y mejorar su producción interna, sino como un espacio clave que sirviera de enlace entre la periferia y el centro europeos. Atraer empresas y laboratorios orientados hacia la investigación y el desarrollo tecnológico, junto con la potenciación del sector público, debería ser uno de los objetivos que definieran la reactivación económica futura. Aspecto, por otra parte, con posibilidades de estar sustentado por las cinco universidades de la CAM, el CSIC, el CIEMAT, etcétera.

En el momento actual, a pesar de que la CAM, y sobre todo su espacio metropolitano, sea uno de los enclaves del desarrollo español, su situación respecto de la Unión Europea se define por un carácter semiperiférico, a distancia de su «centro». En el futuro, debe acercarse a él mejo-

rando sus infraestructuras, con objeto de incrementar su accesibilidad por un transporte y unas telecomunicaciones óptimas; debe afrontar la transformación de sus estructuras sociales y, a la vez, integrarse progresivamente en los espacios de innovación tecnológica a través de I+D. Hay que evitar que la CAM quede descolgada de las regiones más dinámicas, y procurar que su posición excéntrica no sirva para acrecentar aún más las distancias existentes. En este sentido, desestimamos la tipología espacial de definir grandes arcos como elementos básicos de la ordenación del espacio europeo (atlántico, mediterráneo, banana azul, diagonal continental), y nos pronunciamos por una clasificación funcional que defina los nodos más significativos a través de los cuales se articule una política de ordenación del territorio; la CAM puede llegar a ser uno de ellos, clave en el Sur europeo. Las instituciones más implicadas en su territorio deben asumir este reto y preparar el Madrid del siglo XXI; la integración de su espacio metropolitano, a partir de la ciudad central, en el ámbito del desarrollo europeo será el punto de arranque del dinamismo interno y de su periferia próxima.

III. TENDENCIAS RECIENTES EN EL MODELO TERRITORIAL DE LA CAM

El proceso de globalización económica actual relaciona cada vez más un mayor número de personas y lugares a través de una red de flujos de alcance global, pero centrados en los países desarrollados, y dirigidos y coordinados por un número reducido de nodos que constituyen las ciudades mundiales (Friedman y

Wolff, 1992) o ciudades globales (Sassen, 1991). Estas ciudades son la manifestación material del control y la clave del funcionamiento del sistema económico, ya que, como recuerda Sassen (1991), la economía global necesita cada vez más de la dirección centralizada y de una coordinación a gran escala, puesto que cuanto mayor sea la internacionalización de la producción, de las ventas y del *marketing* de bienes y servicios por parte de las empresas, mayor será el grado de control y coordinación desde un número pequeño y privilegiado de ciudades globales que son el motor de la economía, y exponentes del desarrollo económico regional y del país en el que se insertan. El papel esencial de estas ciudades no es sólo ser asiento de las sedes de las multinacionales y centros de sus servicios comerciales y financieros (Cohen, 1981; Friedman y Wolff, 1992), sino también, como dice Sassen (1991), ser centros de producción de servicios comerciales, financieros y de mercado, así como de innovaciones financieras.

Las características esenciales de una ciudad global pueden resumirse en ser centros concentradores de la dirección en la organización de la economía mundial, localizando los elementos claves de las finanzas y empresas de servicios que sustituyen a las industrias como sectores económicos hegemónicos, y que son, además, centros que producen innovaciones de estas «nuevas industrias», y mercados para los productos e innovaciones que se llevan a cabo. En la jerarquía de ciudades establecida por Friedman (1986), Madrid se incluye en un rango de segundo orden en el ámbito de los países centrales, en paridad con Milán, Viena o

Sydney. Este *status* urbano no se adquiere de un modo definitivo, ya que la competitividad entre las ciudades es enorme y, tal como hemos señalado, aunque Madrid es actualmente el centro coordinador indiscutible de la economía española y su enlace con la economía global, sin embargo este privilegio puede perderse si no se aprovecha adecuadamente la situación actual de recuperación económica, en beneficio de otras ciudades. Para afianzar el papel de ciudad global, la Comunidad de Madrid tiene que construir un marco de vida de calidad aceptable, obtener recursos humanos cualificados, potenciar la accesibilidad para paliar su actual excentricidad con respecto a los grandes ejes de desarrollo económico, revitalizar el centro y las periferias obreras de la ciudad central, evitar el desarrollo de la suburbanización exacerbada y anárquica, que origina fuertes impactos ambientales negativos y contribuye al deterioro de la ciudad central, y crear espacios productivos de excelencia, sin olvidarse de la revitalización del tejido productivo industrial actual.

1. La importancia de la ciudad central en el sistema metropolitano

Durante casi medio siglo se propugnó un desarrollo urbano de las áreas metropolitanas basado en la expansión ilimitada de los suburbios unifamiliares de baja densidad. El paradigma de este modelo y de sus efectos negativos (congestión de tráfico, impactos ambientales, contaminación atmosférica, alto consumo energético y deterioro alarmante de los centros de las ciudades) se encuentra en Estados Unidos. Todo ello tiende a comprometer

a largo plazo la eficacia del modelo metropolitano norteamericano y su competitividad. Suburbio y centro están íntimamente relacionados y, a largo plazo, el bienestar de las periferias suburbanas está ligado al de la ciudad central. La creencia por parte de los «suburbanitas» de su independencia con respecto a la ciudad central es una ilusión, lo mismo que la idea de la obsolescencia de la ciudad central.

Una ciudad global no puede funcionar adecuadamente sin un centro, ya que éste es el escenario en el que se producen contactos creativos entre los principales líderes sociales: ejecutivos, políticos, periodistas, educadores, científicos, etc. El contacto de estos grupos origina fuertes estímulos. Las nuevas tecnologías facilitan los contactos entre las personas, pero son incapaces de emular la aleatoriedad con que se producen en el centro de la ciudad en oficinas, restaurantes, comercios, centros comerciales, iglesias o calles.

Las ciudades centrales son los emplazamientos más adecuados para la producción de servicios especializados e innovadores, que exigen una gran concentración y variedad de expertos; los centros son nodos de redes: energía eléctrica, redes telefónicas, abastecimiento de agua, ferrocarril, carreteras, etc., aunque ello supone un alto coste económico. Además, el centro suministra también una mano de obra de escasa cualificación y de baja remuneración que es esencial para el funcionamiento de la economía global.

Por todo esto, el centro se configura como fuerza básica del sistema metropolitano, por su capacidad de atracción o rechazo de inversiones y empresas que evitan ciudades con mala repu-

tación, imagen que depende esencialmente del funcionamiento del centro. Por tanto, no puede concebirse el desarrollo de un sistema metropolitano sin una solución satisfactoria de los problemas del centro; si el centro se deteriora física y humanamente, la ciudad en su conjunto se hace menos atractiva, y se excluye a una parte de la fuerza de trabajo de la economía global, lo que la convierte en menos competitiva (Downs, 1994).

Las consideraciones señaladas sobre la importancia del centro tienen especial relevancia en el caso de la ciudad de Madrid, donde el proceso de suburbanización es mucho más reciente y de menor escala que en Norteamérica, aunque ello no limita, dado el dinamismo mostrado, el peligro que puede suponer el fomento de una suburbanización desmedida que acentuaría considerablemente el deterioro del centro.

Conviene recordar que el área central, o «almendra central», de Madrid conserva todavía una gran intensidad de vida y de actividades económicas. En 1991, los siete distritos que componen esta zona, y que sólo suponen el 20 por 100 del espacio edificado, albergaban el 50 por 100 de los locales de actividades del municipio, el 80 por 100 del parque de oficinas, el 91 por 100 de los establecimientos hoteleros, el 85 por 100 del terciario avanzado y el 83 por 100 de los servicios a las empresas. En este espacio se reúnen 600.000 empleos, se atrae el 60,2 por 100 de los viajes interzonales, y tiene una población de 1,1 millones de habitantes. Se trata, pues, de un espacio multifuncional, y el más dinámico de la región (véase *Plan regional*, en Consejería de Política Territorial, 1995).

A pesar de la importancia económica, demográfica y cultural del centro, este espacio presenta síntomas de grave deterioro como consecuencia del despoblamiento (pérdida de 250.000 habitantes en los últimos veinte años) y del elevado grado de envejecimiento, ya que la «almendra central» reúne el 45 por 100 de la población madrileña que cuenta con más de 65 años, y tan sólo el 28 por 100 de los menores de 15 años, como consecuencia de la salida de adultos jóvenes; aquí se concentra el 50 por 100 de los ancianos que viven solos, más de un tercio de los que perciben menos de 24.000 pesetas mensuales y el 30 por 100 de las personas con pobreza extrema (rentas entre 5.000 y 8.000 pesetas mensuales) (EDIS, 1989). Aquí se encuentra también el 29,4 por 100 de los hogares unipersonales en el distrito centro. Por otra parte, la «almendra» acoge al 49,5 por 100 de los emigrantes del tercer mundo, con una progresiva tendencia a agruparse en determinadas calles y barrios que constituyen el embrión de guetos urbanos.

Se aprecian también en esta zona fuertes contrastes residenciales, ya que en ella se encuentra el mayor porcentaje de pisos de gran superficie (73,1 por 100 de viviendas con más de 200 metros cuadrados, en los distritos de Salamanca y Chamartín) y también de menor tamaño (37,6 por 100 menores de 30 metros cuadrados, en los distritos Centro y Tetuán). Sólo en el distrito Centro aparecen 10.255 viviendas con menos de 30 metros cuadrados y en su mayor parte sin baño, y en Tetuán, 5.634 (Consejería de Política Territorial, 1995). Estas exiguas viviendas se encuentran en edificios irrecuperables: corralas o bloques con cuerpos interiores con-

gestivamente agregados en torno a minúsculos patios de luces.

Al lado de estos procesos de *tugurización*, que sugieren una imagen de la ciudad poco atractiva, aparecen fuertes tendencias de terciarización que producen síntomas claros de saturación: congestión de tráfico y elevación desmedida de los precios del suelo; y todo ello se manifiesta en el desbocado crecimiento del parque de oficinas, especialmente en la segunda mitad de la década de los años ochenta, con la consiguiente presión sobre el espacio residencial; así, según el estudio elaborado por DATIN en 1989, se estimaba en 3,8 millones de metros cuadrados el suelo de oficinas localizadas en 25.000 viviendas, de las cuales 13.000 habían sido ocupadas con posterioridad a 1985.

A todo ello se añade la reciente expansión del terciario avanzado y su localización preferente en ejes privilegiados del área central de Madrid, lo que refuerza la centralidad de este espacio. En este sentido, en 1991 los siete distritos de la «almendra» concentraban el 85 por 100 de las empresas del terciario avanzado ubicadas en Madrid, destacando especialmente los distritos de Salamanca, Chamberí y Chamartín. Por lo tanto, en el casco antiguo se producen procesos de *tugurización* no compensados con los de *gentrificación* en algunos barrios como, por ejemplo, Palacio, así como de terciarización poco racional por la saturación del espacio. La unión de ambos procesos, junto con la obsolescencia del tejido industrial, que aún supone el 44 por 100 de los locales existentes en la CAM en 1990, genera síntomas claros de declive del centro, lo que provocará, a medio y largo plazo, el deterioro económico de toda la comunidad.

Al declive del centro es preciso añadir el malestar urbano de alguna periferia (distritos de Villa-verde, Usera, Latina, así como las ciudades-dormitorio-industriales de la corona metropolitana del Sudeste), donde aparecen fuertes bolsas de paro juvenil y elevados índices de fracaso escolar, lo que origina una disfuncionalidad de esta fuerza de trabajo en relación con las demandas de la nueva economía. Y a todo ello se añaden fuertes deficiencias urbanísticas y de equipamiento, así como una subutilización de las dotaciones culturales existentes.

Es decir, el espacio central de la ciudad de Madrid y las periferias obreras metropolitanas empiezan a manifestar síntomas que pueden comprometer el funcionamiento y desarrollo de Madrid como ciudad global emergente, restándole competitividad con respecto a otras ciudades.

2. La suburbanización tardía y espectacular de la periferia occidental metropolitana

Por otra parte, en la CAM asistimos a un proceso de suburbanización reciente, ligado al desarrollo de una tipología de viviendas variadas y de escasa densidad (chalets exentos, adosados, pareados, en bloque de tres o cuatro alturas y espacios comunes privados, etc.). Este proceso afecta al Oeste y Noroeste de la comunidad, y si en las décadas de los años setenta y ochenta la suburbanización tenía un claro carácter residencial (suburbio dependiente), en la actualidad afecta también al comercio (grandes superficies), a los parques de oficinas y a las industrias de nuevas tecnologías, originándose así nodos de una cierta centralidad.

El proceso de suburbanización se manifiesta con mayor fuerza en la Sierra Centro, donde asistimos a un crecimiento desbordado que duplicó los efectivos demográficos en los últimos veinte años, hasta alcanzar 100.000 habitantes en 1991, de los cuales el 90 por 100 procedía de la ciudad central. Y, de ser ciertas las predicciones del *Plan regional* (Consejería de Política Territorial, 1995), esta cifra podría llegar, en un plazo de 25 a 50 años, a superar el millón de habitantes, lo que produciría fuertes impactos ambientales, así como un despilfarro de recursos.

Los objetivos marcados en dicho plan corrigen esta tendencia, al congelar definitivamente la superficie total de suelo urbano y urbanizable, pero se acepta la programación de parte de este último con densidades máximas de 13 viviendas por hectárea, lo que supone construir en este espacio 120.000 viviendas más. Por otra parte, al tratar de vertebrar las urbanizaciones existentes a través de «grandes vías», incitan al relleno de los espacios vacíos y, por tanto, a una suburbanización desmedida. Además, en la Sierra Sur (Guadarrama-Gredos), se proyecta una capacidad residencial del suelo calificado superior a 100.000 habitantes —es decir, tres veces la población actual—, lo que no es aconsejable por las expectativas de densificación e intensificación que originaría.

3. Las respuestas de las administraciones

Las instituciones más directamente implicadas en resolver los problemas socioespaciales de la CAM, articular su espacio interno y conectarlo en mayor medida con los centros de desarrollo

mundial y de la UE, gobierno autónomo y Ayuntamiento de Madrid, han diseñado sus estrategias de actuación futura.

En este contexto, es especialmente relevante la aprobación de una legislación urbanística específica para la Comunidad de Madrid. Esta fue aprobada el 23 de marzo de 1995 bajo el título de «Medidas de política territorial, suelo y urbanismo de la CAM», con el objetivo de impulsar el mercado del suelo y fomentar la construcción de viviendas protegidas. En este marco se va a articular el *Plan regional de estrategia territorial de Madrid*, elaborado en 1955 por la Consejería de Política Territorial. Dicho plan pretende corregir la «patología heredada» y las «transformaciones emergentes», actuando prioritaria y coordinadamente sobre las grandes «áreas problema» de la región: espacios de interés paisajístico, natural y rural amenazados por la suburbanización; tejidos centrales con problemas de saturación terciaria y congestión, o bien en declive por procesos de deterioro ambiental y marginación social; periferias interiores de la ciudad afectadas por la obsolescencia de antiguos enclaves productivos y el deterioro de las condiciones de habitabilidad de los polígonos residenciales de vivienda social, construidos en las décadas de los años cincuenta y sesenta; periferias suburbanas en procesos de transformación a causa de la terciarización (parques de oficinas) y de las nuevas formas de centralidad (comercial, recreativa, cultura, etcétera).

Este plan intenta lograr el equilibrio armónico entre el crecimiento urbano y la salvaguarda del medio ambiente, apoyado en un «modelo sostenible de asentamiento». Esto significa potenciar el crecimiento de las ciu-

dades existentes frente a la tendencia del crecimiento suburbano disperso y de baja densidad; adopta, además, estrategias protectoras de los recursos naturales, combinando su preservación y revitalización (áreas de montaña, vegas, parques metropolitanos, cuñas verdes, etcétera).

El segundo objetivo es la «vertebración del territorio» basada en un transporte efectivo, especialmente colectivo, y la potencialización de nuevas centralidades. Ello supone una mejora de la red viaria principal con la construcción de nuevas vías (Madrid-Guadalajara), variantes en las N-II, N-III, N-IV y N-V, la construcción de la N-50 y los ejes transversales, así como otras variantes y vías de conexión para evitar en la red comarcal el paso por los núcleos mayores.

El ambicioso proyecto contempla también la mejora del Metro (prolongación de las líneas 1, 4, 8 y 9) y de las líneas del ferrocarril de cercanías, y la creación de la conexión ferroviaria Madrid-Aeropuerto, así como la construcción de varios intercambiadores (Méndez Alvaro, Pirámides, Príncipe Pío, Recoletos, Plaza Elíptica, Conde de Casal y Avenida de América). También se crean nuevos centros de transporte en Getafe, Alcorcón, Las Rozas y San Sebastián de los Reyes, y se tiene previsto el tren de alta velocidad que una a Madrid con Barcelona y el País Vasco.

El Plan se apoya, además, en tres grandes operaciones:

- Aeropuerto: incluye el Parque de Valdebebas, la ciudad aeroportuaria y el desarrollo de actividades logísticas en Barajas y Coslada.

- La operación Gran Sur pretende «refundar» el extenso terri-

torio constituido por las ciudades dormitorio entre las carreteras de Extremadura y Andalucía. En este espacio se desarrollan centros industriales, logísticos y dotacionales en el entorno de lo que será la M-50.

- Corredor del Henares: se potencia la centralidad de Alcalá, y se crean subcentros en Torrejón, San Fernando y Coslada.

- Mejora de la habitabilidad en la ciudad existente, sobre la base de potenciar las centralidades históricas y culturales del centro y el control de los procesos de terciarización. Asimismo, se intenta mejorar la periferia corrigiendo los efectos derivados de la obsolescencia del tejido industrial y el deterioro de los polígonos de vivienda construidos en las décadas de los años cincuenta y sesenta. Se aborda también un ambicioso programa en el que se prevé la construcción de entre 32.357 y 40.773 viviendas anuales durante el período 1991-2006, que contrasta con las 17.000 viviendas anuales construidas en los últimos años.

No menos ambicioso resulta el *Nuevo plan general* (Ayuntamiento de Madrid, 1995), elaborado por el Ayuntamiento de la capital, que prevé operaciones hasta concluir el siglo con una inversión de 1,38 billones de pesetas, y que pretende dinamizar la ciudad incrementando su población hasta alcanzar los 3,1 millones de habitantes en el año 2007, mejorando las infraestructuras de transporte y recuperando el centro con inversiones superiores a los 200.000 millones de pesetas durante ocho años. En realidad, el *Nuevo plan general* supone una reacción a las propuestas del Plan 1985, que predecían el estancamiento demográfico de la ciudad y la falta de

desarrollo de infraestructuras, así como un intento de luchar contra las «rigideces» del planeamiento y de la normativa del Plan de 1985, que, según los autores del *Nuevo plan*, originó «el deterioro del casco histórico».

De este modo, se rompe el rígido corsé impuesto, se recupera el corazón de la ciudad, y se prevén localizaciones estratégicas para actividades económicas (centros logísticos en Barajas y Sur de Madrid), nuevos ensanches incorporando los PAU al Plan y construyendo una «Gran Vía» articuladora; de igual forma, se prolonga el Paseo de la Castellana por el Distrito de Fuencarral y se propone el desarrollo de Vicálvaro, la ampliación de Barajas, la ciudad aeroportuaria y el Parque de Valdebebas, la creación de una nueva centralidad en el Este uniendo el Corredor del Henares apoyado en un centro logístico, *campus* universitario, parque olímpico y parque metropolitano; se propugna la mejora del paisaje urbano en el distrito de la Arganzuela, la recuperación de la avenida de Córdoba, constituyéndose en la «gran vía del Este», desde la carretera de Andalucía hasta los términos municipales de Coslada y San Fernando, y, finalmente, se regula en el Suroeste el crecimiento de los barrios de Aluche y Carabanchel Alto.

4. Evaluación de las estrategias propuestas

Tanto las propuestas de la Comunidad como las del Ayuntamiento pueden ser tachadas de oportunismo electoralista, y de operaciones especuladoras a gran escala que comprometen el futuro de la ciudad y de la Comunidad, y pueden ser calificadas

de utópicas por su pretenciosidad y alto coste. Sin embargo, frente a las muchas críticas descalificadoras, es justo reconocer una cierta concordancia de objetivos entre ambas propuestas, una visión global y de futuro de la CAM y un intento de desarrollo sostenible unido a la preocupación por recuperar el retraso en el desarrollo de infraestructuras de comunicaciones y transporte adecuadas, con objeto de crear ese espacio competitivo al que antes aludíamos.

Nuestra crítica se centra en la incompatibilidad que, a nuestro juicio, existe entre, por una parte, el deseo de revitalizar el centro de la ciudad y, por otra, la creación de un gran número de operaciones tendentes a originar nuevas centralidades en la periferia municipal o en la corona metropolitana. Debería, tal vez, reducirse el número de proyectos en beneficio de operaciones de infraestructuras, y centrarse los esfuerzos en la revitalización del centro y de las periferias obreras mediante un plan conjunto que comprometiese a las dos administraciones mencionadas y al Estado, así como a los agentes sociales. En realidad, en estos planes se corre el riesgo de dispersar el esfuerzo en demasiados proyectos, muchos de los cuales pueden ser «catedrales en el desierto» que absorban ingentes costes sin favorecer sustancialmente el desarrollo.

Consideramos de gran interés la preocupación por la revitalización de la industria, porque los incrementos de la productividad y de la competitividad determinarán, en buena parte, la salud económica de la CAM. En este sentido, se puede realizar una gran labor en el asesoramiento técnico y en la modernización de las PYME, pero nos parece

desmesurada la política de multiplicación de parques tecnológicos, porque estos centros de excelencia requieren asegurar sus fuentes de investigación en centros universitarios, institutos o empresas, así como disponer de capitales que asuman riesgos y contar con una fuerza de trabajo técnica y científica ligada a la Universidad y a las Escuelas de Ingenieros, articulando todos estos elementos en un tejido empresarial dinámico (Castells y Hall, 1994). Pero estos requisitos no se dan fácilmente en los emplazamientos previstos (Alcalá, Las Rozas, Leganés), y se dan en cambio potencialmente en la ciudad central, al disponer de los inmensos recursos que ofrecen las universidades Complutense y Politécnica, CSIC y CIEMAT. Además, se corre el riesgo de repetir la experiencia de los parques tecnológicos ya instalados en la Comunidad, cuyo objetivo ha sido atraer empresas y crear empleos, y no actuar como proyectos estratégicos que creen sinergias y fórmulas complejas interempresariales. Para ello, es preciso lograr la colaboración de empresas y administraciones apostando unánimes por el futuro, y dejando a un lado operaciones de imagen y especulaciones a corto plazo.

Finalmente, nos parece incomprensible la escasa importancia que tanto la CAM como el Ayuntamiento conceden al turismo, olvidando su importancia económica, el magnífico equipamiento cultural y la capacidad hotelera ya existentes. En realidad, no se incluye ninguna política de promoción de este sector.

En suma, la reactivación económica existente puede aprovecharse para consolidar y aumentar el papel de Madrid como ciudad global sólo revitalizando

el centro con un esfuerzo combinado de rehabilitación y renovación, con una política industrial de futuro y una reactivación de la promoción turística. Parece fundamental la inversión en recursos humanos, mejorando el sistema educativo —especialmente en los niveles de formación básica y secundaria—, sin olvidar el esfuerzo constante de la formación continua de la fuerza de trabajo. Sólo queda por citar el actual reto que debe suponer la mejoría de las comunicaciones, que resulta esencial para la integración y el acercamiento de Madrid a los ejes económicos más dinámicos, ya mencionados.

En definitiva, conviene recordar que el *boom* económico de 1985-1990 no se aprovechó lo suficiente, y se perdieron grandes oportunidades para corregir problemas estructurales que siguen vigentes y que restan competitividad a la CAM respecto de otros espacios metropolitanos europeos. Sería necesario que, ante la recuperación económica que se está produciendo, se sepa reaccionar, aprender de los errores del pasado y proyectar este espacio hacia la economía inter-

nacional, en la que pensamos puede tener un lugar destacado. El papel que al respecto pueden jugar el gobierno autonómico y el Ayuntamiento de la capital es muy importante; sin embargo, no hay que olvidar el del propio gobierno central. En este sentido, sería muy necesaria la aprobación urgente de una *ley de capitalidad* que permitiera compensar los cuantiosos gastos que genera esta función.

NOTA

(*) Los autores quieren expresar su agradecimiento a D. José María Ezquiaga, Director General de la CAM, y a D. Roberto Molero, Director de Estudios de la CEIM.

BIBLIOGRAFIA

- ALLEN, J. (1995), «Crossing borders: footloose multinationals?», en ALLEN, H., y HAMNETT, A. *shrinking world? Global unevenness and inequality*, The Open University and Oxford Press, páginas 55-102.
- AYUNTAMIENTO DE MADRID (1955), *Nuevo plan general*, Madrid.
- CASTELLS, M., y HALL, P. (1994), *Las tecnópolis del mundo. La formación de los complejos industriales del siglo XXI*, Madrid, Alianza Editorial.
- COHEN, C. (1981), «The new international division of labour: multinationals corporations

and urban hierarchy», en DEAR, M., y SCOTT, A. J. (eds.), *Urbanization and urban planning in capitalist society*, Londres, Methuen.

COMISIÓN EUROPEA (1994), *Competitividad y cohesión: Las tendencias de las regiones*, quinto informe periódico sobre la situación y la evolución socioeconómica de las regiones de la Comunidad, Luxemburgo.

CONSEJERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL (1995), *Plan regional de estrategia territorial*, Madrid, Comunidad Autónoma de Madrid.

DOWNS, A. (1994), *New visions for metropolitan America*, The Brookings Institution, Washington D.C., Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge Massachusetts.

EDIS (1989), *Pobreza y desigualdad en la Comunidad de Madrid. Necesidades, recursos y balance social*, Madrid, Ed. Popular.

FRIEDMAN, J. (1986), «The world city hypothesis», *Development and change*, vol. 17, páginas 69-81.

— y WOLFF, G. (1992), «World city formation: an agenda for research and action», *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 6, págs. 309-343.

GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (1994), *Modelo de evaluación continua de las condiciones de accesibilidad en la CE y en las regiones españolas de objetivo n.º 1*, Ministerio de Economía y Hacienda, proyecto de investigación.

MOLINA M., y MARTÍNEZ, E. (1995) (en prensa), «Internacionalización de la economía española: el ejemplo de la CAM», *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, Madrid.

RODRÍGUEZ POSE, A. (1995), *Reestructuración socioeconómica y desequilibrios regionales en la Unión Europea*, Instituto de Estudios Económicos, Madrid.

SASSEN (1991), *The global city. New York, London, Tokio*, Princeton.

Resumen

Uno de los objetivos que pretende este estudio es demostrar, mediante el análisis de la coyuntura económica de la CAM en el año 1994, el alcance de su reactivación, así como la posición relativa que está ocupando dicha comunidad en el ámbito de la economía internacional y en la UE. Asimismo, se intenta demostrar si el gobierno autónomo y el Ayuntamiento de la capital han tomado conciencia de los problemas que hoy, en un contexto de economía global, se dan en Madrid y si, a través de una estrategia común, se toman las medidas adecuadas que incidan en una mejora de las condiciones socioeconómicas y del modelo territorial, así como en una mayor proyección internacional de dicha comunidad autónoma.

Palabras clave: Madrid, coyuntura económica, ciudad global, modelo territorial.

Abstract

One of the objectives of this paper is to study the scale of the recovery in the region of Madrid, as well as its position in relation to the international economy and the EU, through an analysis of the regional economy in 1994. In addition, the paper seeks to establish whether the regional government and the city council of the capital of Spain are aware of the problems that affect Madrid from the vantage of the global economy, and whether, on the basis of a common strategy, appropriate measures are being taken to enhance the region's socioeconomic conditions, territorial model and international profile.

Key words: Madrid, economic cycle, global city, territorial model.

JEL classification: R120, R230.