

## **MADRID, CAPITAL ECONÓMICA: NUEVAS PERSPECTIVAS**

Por el Académico de Número  
Excmo. Sr. D. José Luis García Delgado \*

No ha sido 2004 un año cualquiera para Madrid. Los días centrales de marzo situaron de nuevo a la capital de España en primer plano del escenario internacional: aquellos días en que los dos apelativos poéticos que una vez le dedicara Alberti —«capital del dolor», «capital de la gloria»— volvieron a entrelazarse por la ciega brutalidad terrorista, en un caso, y por el coraje cívico con que sus gentes respondieron a esa superlativa infamia, en otro.

Pero también en el prosaico dominio de la economía, 2004 ha reunido suficientes hechos descollantes como para contrarrestar esa usura del tiempo que es, ya no el olvido, sino la indiferencia: se trata del sostenido vigor de la actividad productiva, prolongando un año más una senda de crecimiento que recorre ya todo un decenio y que ha situado a Madrid a la cabeza de España en la escala de la prosperidad; se trata, más aún, de la apretada sucesión de ambiciosos proyectos —materializados o comprometidos durante ese ejercicio— destinados a ampliar y renovar sustancialmente equipamientos e infraestructuras de Madrid: desde la operación urbanística de gran envergadura que es la prolongación hacia el norte del centro mercantil y financiero que canaliza el Paseo de la Castellana, a la definición de un enclave cultural excepcional en el Sur de ese eje, con museos y centros culturales de prestigio; desde el Gran Barajas y las nuevas radiales de peaje, a la conversión de Mercamadrid en una gran plataforma logística de productos

---

\* Sesión del día 15 de febrero de 2005.

alimenticios con proyección continental y las decididas actuaciones en todos los anillos de circunvalación, esto es, afectando tanto a la vieja M-30, que ahora precisamente cumple treinta años, como a la novísima M-60, cuya planificación se ha iniciado; se trata, en fin, de la resuelta apuesta de futuro urbanística y económica que ha tomado a una posible cita olímpica como referencia. Ha sido 2004, pues, un año bien aprovechado para realizaciones e iniciativas llamadas a influir determinantemente en el desarrollo material de la ciudad de Madrid y de la región toda que ella nuclea: la inmensa mayor parte del cuerpo central del triángulo roto que sobre el mapa dibuja la Comunidad de Madrid.

Tal cúmulo de hechos con alta significación económica no han coincidido en el tiempo por azar. Aunque la densidad del 2004 marque probablemente un hito, sólo cobra cabal sentido como prolongación de lo que ha sido una alargada trayectoria de creciente pujanza económica y vitalidad social de Madrid en las etapas más recientes de la industrialización española; una trayectoria que —ya se ha dejado dicho— conoce en los últimos lustros un vigor sobresaliente en términos comparados tanto a escala española como en el escenario europeo, realizando más que en ningún momento anterior la condición de pieza estratégica que Madrid tiene en el entramado de relaciones que conforman la estructura económica de la España contemporánea. Para un estudioso de una y otra —de la parte y del todo, es decir, economía de Madrid y economía española—, lo anotado es un poderoso estímulo para volver sobre un tema tratado en otras ocasiones, pero al que los acontecimientos más recientes —insisto— otorgan un renovado interés.

Estas páginas se proponen, en concreto, subrayar, primero, cuatro rasgos definidores de la entidad de Madrid como capital económica y, luego, las funciones que en los engranajes de la economía española desempeña la región que, en el centro del mapa peninsular ibérico, con menos de un 2 por 100 del territorio nacional, alberga al 14 por 100 de la población residente en España, genera casi un 18 por 100 del producto interior bruto total —apenas unas décimas menos que toda Cataluña— y un 12 por 100 del valor añadido bruto industrial, alcanzando una renta por habitante un 35 por 100 superior a la media española.

### **RASGOS CARACTERÍSTICOS: ASPECTOS NOVEDOSOS**

Cuatro hechos distintivos merecen especial atención: se refieren a la capacidad de Madrid para absorber flujos de inmigración; a sus ventajas logísticas en el sistema de transportes; a su peso en la investigación científica y el desarrollo tecnológico; en cuarto lugar y a modo de corolario, a su reforzada condición de capital económica de España. Cada uno de ellos requiere un breve apunte.

## 1. Ciudad y región de acogida

He aquí uno de los rasgos definitorios de Madrid a lo largo de su historia, acentuado en el curso del siglo xx, que ve multiplicarse por siete veces y media la población empadronada en el conjunto de los 179 municipios que forman hoy la Comunidad de Madrid, cuyo peso poblacional en España ha pasado del 4 al 14 por 100 durante los últimos cien años. Ciudad y región, pues, con gran fuerza de atracción de gentes de otros lugares, centro importante de inmigración: de profesionales altamente cualificados y trabajadores sin especialización; de jornaleros del campo o de obreros industriales del resto de España y de inmigrantes de varia condición procedentes de otros países. Una provincia, si se prefiere, que, con seis municipios que sobrepasan, además del capitalino, los 150.000 habitantes y con ocho más por encima de las 50.000 personas, crece principalmente por el acarreo humano que es la población foránea que aquí se establece duraderamente.

Polo siempre de atracción para españoles de todas las demás regiones y, en particular, para los residentes en la docena de provincias más cercanas, desde hace un siglo la mitad aproximadamente de su población censada —como vuelve a revelar el Censo más reciente, el fechado en 2001— es originaria de otra provincia, proporción que dobla las correspondientes a Barcelona o Bilbao, por ejemplo. Con todo, el dinamismo inmigratorio de Madrid en el mapa español del siglo xx, medido con ejemplar meticulosidad por Román Perpiñá hasta el comienzo del decenio de 1950, alcanza su cota más alta a partir de esas fechas, al compás del fuerte crecimiento económico y de los cambios estructurales en la economía española, haciendo coincidir durante décadas chabolismo y expansión urbana, barrios marginales y nuevas zonas residenciales de alta renta, triplicando la ciudad de Madrid el total de sus habitantes en apenas veinte años, entre 1950 y el comienzo de los años setenta.

Ha sido durante los dos últimos lustros, desde mediados de la década de 1990, cuando la corriente inmigratoria que acoge Madrid conoce un cambio sustancial: ahora pasa a nutrirse principalmente de hombres y mujeres provenientes de otros países, y con caudal rápidamente creciente, que ha hecho elevarse la cifra total de extranjeros hasta cerca de un millón en 2005. Son emigrantes de la América hispana —con una colonia de ecuatorianos especialmente populosa, que representa casi un cuarto del total de los inmigrantes empadronados, y otra también notable de colombianos—, de África —con los marroquíes al frente—, de países europeos no pertenecientes aún a la Unión —de Rumanía procede el número más alto— y también de Asia, con colonias de filipinos y de chinos en rápida expansión. Es, sin duda, la inmigración propia de este comienzo de siglo, con su inevi-

table equipaje de multiculturalismo y mestizaje, que refuerza a Madrid como destino preferente de los que llegan a España buscando mejorar sus posibilidades de vida y trabajo; de hecho, Madrid ha absorbido a algo más de una quinta parte de todos los inmigrantes extranjeros entrados en España en los últimos años, proporción similar a la que absorbe toda Cataluña.

Un renovado flujo inmigratorio, pues, rápidamente acrecido y que reúne en muchos de los municipios de la región y en la ciudad de Madrid a hombres y mujeres nacidos en naciones repartidas por los cinco continentes. Y no hay un ápice de exageración al expresarlo así. Recuérdese —volviendo al inicio de estas líneas— que de las 191 víctimas mortales del 11-M, 47 eran extranjeros (¡25 de ellos en situación irregular, por cierto!). Y repárese también en los datos que dejó aflorar un luctuoso suceso —la muerte por accidente de un inmigrante ecuatoriano, ¡en situación irregular, por cierto!— en el colegio concertado de la Purísima Concepción, distrito Centro de Madrid, en los primeros días de enero de 2005: de los 327 alumnos de enseñanza primaria y secundaria ahí matriculados, 240 son inmigrantes, con nacionalidad repartida entre una veintena de países. (Entre paréntesis: Orlando Mosquera se llamaba el hombre fallecido; era natural de Ecuador, tenía entre 30 y 40 años, y llevaba ocho años trabajando en el mismo barrio que murió. ¿No es acaso el reverso de lo que hace cincuenta años describió José Hierro en aquel memorable poema concebido como *Réquiem* para Manuel del Río, natural de España, fallecido un 11 de mayo a consecuencia de un accidente en Haskell, New Jersey, punto final de una historia que comenzaba en esta orilla del Atlántico, continuaba en un camarote de tercera y hallaba en América su término, con una grúa y una clínica, con una esquila y una misa cantada? Manuel del Río y Orlando Mosquera: les une una misma historia de emigración, precario trabajo y muerte accidental; les separa el invertido itinerario por sobre la mar oceánica al reclamo de la prosperidad española de nuestro tiempo.)

## 2. Encrucijada del transporte y centro logístico

Encrucijada, punto nodal y básico de la red peninsular española del transporte interior: por carretera, por ferrocarril, por avión. Eso es Madrid en el mapa de España. Desde fecha relativamente temprana, 1720, queda echada la suerte, al establecer el reglamento de Postas una estructura caminera de trazado radial —con seis ejes radiales que unirán a la capital del reino con Irún, La Junquera, Valencia y Alicante, Cádiz, Badajoz y La Coruña—, pues ese cañamazo estrellado que debía seguir la correspondencia pública, presente el ejemplo del París borbónico, será el patrón que, con unas u otras variantes menores, seguirán los *caminos grandes* para

diligencias, arrieros y carreteros en la segunda mitad del siglo XVIII, los ferrocarriles y la red telegráfica en el XIX, así como las carreteras y las autovías y los itinerarios de la navegación aérea en el curso del novecientos. Trazado radial reafirmado, en todo caso, durante estos últimos años, al decidirse, por una parte, que sirva de pauta para la construcción de las líneas férreas de alta velocidad y, por otra, al haberse acometido la ampliación del aeropuerto de Barajas, punto ordenador de toda la red española desde los primeros días de la II República y ahora principal puerta aérea española de entrada y salida, tanto a escala europea como intercontinental, con capacidad para soportar un tránsito de 70 millones de pasajeros al año. El centro geográfico de la península —de antiguo natural cruce de caminos— se erige con renovado vigor, por tanto, como núcleo neurálgico del sistema español de transportes.

A su vez, la ciudad de Madrid es punto de partida y de término para un número creciente de desplazamientos hacia y desde los principales municipios de su contorno provincial, con especial intensidad hacia y desde los municipios más poblados que componen lo que en 1964 pasó a considerarse su Área Metropolitana; multiplicados desplazamientos *de cercanías* —el parque de automóviles matriculados en Madrid se ha duplicado desde el comienzo de los años noventa— que ha movido a acometer en poco más de una década algunos de los más importantes esfuerzos de inversión en infraestructuras urbanas de la Europa actual: ahí debe contabilizarse la modernización del correspondiente transporte ferroviario, así como el diseño del segundo «túnel de la risa» que unirá las estaciones de Atocha y Chamartín; ahí hay que incluir, igualmente, la renovación y sustancial ampliación de la ya más que octogenaria red de Metro (su primera línea es de 1919), que pronto contará —tras los nuevos 90 km en los que hoy se trabaja— con uno de los trazados más extensos —314 km— y bien equipados del mundo; ahí deben sumarse las ya aludidas actuaciones en los sucesivos anillos concéntricos de circunvalación por carretera —siguiendo criterios de jerarquización de la red, diversificación de las rutas de penetración al centro y canalización de los movimientos locales—; como debe añadirse ahí la reciente inauguración de las primeras autopistas radiales que tienen como fin descargar la intensidad del tráfico en los primeros tramos de los ejes tradicionales que enlazan Madrid con la periferia peninsular.

Complementa todo ello el afianzamiento de Madrid como gran centro logístico y capital española de las telecomunicaciones. El final de 2004 ha coincidido con el compromiso del Ayuntamiento de la capital para ampliar —ya se ha dicho— las instalaciones de Mercamadrid, el polígono alimentario creado en 1982 y convertido en mercado de mercados españoles de productos perecederos, con un radio de influencia que supera los 400 km; ahora se aspira a transformar esa

despensa de España en centro de distribución de alcance continental, a base de reunir actividades de almacenaje, conservación, comercialización, distribución y envasado de productos alimenticios, y de facilitar asimismo el desarrollo logístico de su transporte. Por su parte, también la era de la *nueva economía* o *economía digital* encuentra a Madrid con buena preparación: la notable dotación en tendidos de banda ancha —cable y ADSL—, el fortalecimiento de Telefónica y su expansión internacional, así como la contrastada mayor presencia en el tejido productivo regional —respecto a los valores medios nacionales— de sectores manufactureros y de servicios de alta tecnología, contribuyen a explicar la retenida capitalidad de Madrid en el ámbito de las denominadas Tecnologías de la Información y la Comunicación, un título que no perderá, a buen seguro, por el traslado a Barcelona de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones.

### 3. Centro científico y cultural

Aunque desde el siglo xvi Madrid acoge actividades culturales de amplio espectro y proyección nacional, es con la llegada de los tiempos ilustrados cuando la curiosidad por las novedades científicas que había caracterizado a los reyes de la casa de Austria se troca en iniciativas institucionales y apoyo a programas de alcance en el estudio científico, ampliando la presencia identificable de la *ciencia de corte* por el tejido urbano de la ciudad, con realizaciones que devendrán en algún caso emblemáticas. Así, particularmente en las últimas décadas del siglo xviii, Madrid pasa a ser el núcleo científico más importante de España, con la creación del Gabinete de Máquinas —desde 1788 en el Palacio del Buen Retiro y del que surgirá en 1802 la Escuela de Caminos y Canales—, de la Academia de Ciencias —precedente remoto de las universidades politécnicas actuales— y del Real Gabinete de Historia Natural, respondiendo todos a un mismo objetivo: concentrar en la capital del reino el *arte aplicado* más avanzado de la época. Sólo en parte se conseguirá completar lo ideado, pero en la ciudad emergen realizaciones bien representativas de tal empeño: el Jardín Botánico, el Colegio de Cirugía y el Observatorio Astronómico, con edificios, junto al que albergará la Biblioteca Nacional, definidores de un remodelado espacio urbano.

Es cierto que la envergadura potencial de todo ello sólo en una porción reducida encontrará continuidad en el curso del siglo xix, desmoronándose incluso partes enteras del ambicioso conjunto antes proyectado. Pero tampoco en este terreno el ochocientos es una centuria perdida. La Universidad Central —heredera de la alcaína— adquiere desde mediados del siglo creciente ascendencia a escala nacional, aprovechando su exclusiva prerrogativa para impartir el grado de doctor,

y se abren reales Academias y Escuelas de Ingenieros; no se olvide, por lo demás, la relevancia, dentro de la historia intelectual de la España contemporánea, de la generación de Giner y de Menéndez Pelayo, con brillo en el terreno de las Humanidades pero también en otros diversos campos, como gustaba de subrayar Pedro Laín al distinguir los sucesivos peldaños de creadores y obras que llenan la *edad de plata* de la cultura española, ese medio siglo que va de *Fortunata y Jacinta* —la gran novela, por cierto, del Madrid de la segunda mitad del siglo XIX— hasta la mitad del decenio de 1930.

Habrà que saltar, en todo caso, al novecientos para que la malla institucional y empresarial que cobija la investigación y alienta la innovación tecnológica cobre cierto espesor, con la Junta para la Ampliación de Estudios y los numerosos centros de investigación experimental y humanista que encuentran en el institucionismo gineriano su fuente de inspiración. El vacío que trae consigo la Guerra Civil es, por eso, más clamoroso en Madrid que en otras capitales españolas, rompiéndose la continuidad de escuelas científicas y líneas de investigación. Un abrupto corte que sólo lentamente comienza a salvarse con la formación de equipos humanos, laboratorios y bibliotecas en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, primero, y en decenas de centros debidos principalmente a la iniciativa estatal, después.

Son los últimos tramos del siglo XX, empero, los que han reforzado el liderazgo científico y cultural en España. Nuevos institutos de investigación —desde los de Biología Molecular y Astrobiología, hasta los de ciencias sociales— han asentado su actividad en la capital, a la vez que se han elevado hasta 13 las Universidades —seis públicas y siete privadas— de Madrid. Cualquiera que sea el indicador que se considere, la posición prominente de Madrid en este terreno es incuestionable. La mayor oferta de formación educativa y profesional de España coincide aquí con un gasto en I+D que supone, en la actualidad, casi un tercio (32 por 100) del total español en ese capítulo estratégico de la inversión, siendo la Comunidad de Madrid la región española con mayor gasto en las actividades que contribuyen a la innovación tecnológica (1,9 por 100 de su PIB, frente al 1 por 100 de la media de España en el año 2002 o frente al 1,3 por 100 del País Vasco y Cataluña, aunque en estas dos últimas Comunidades el peso del sector privado en el gasto total de I+D sea superior que en Madrid); en Madrid trabajan el 25 por 100 de los investigadores españoles y en Madrid se edita el 33 por 100 de las publicaciones científicas españolas, lo mismo que en Madrid tiene la sede central el 48 por 100 de las empresas españolas de alta tecnología, alcanzando el 44 por 100 las empresas de Madrid que utilizan habitualmente internet y comercio electrónico. En suma, una alta representación en el dominio de la ciencia y la técnica, por más que desde

hace unos pocos años pueda apreciarse cierta pérdida de dinamismo en términos comparados, según detectan los estudios de la Fundación Cotec para la Innovación Tecnológica. Preeminencia madrileña que se ve realzada, en fin, por la conquistada hegemonía de Madrid en el terreno de la industria editorial —un título ostentado por Barcelona durante largo tiempo— y por la creciente proyección internacional de la cultura española y en español, ese *activo cervantino* con tanto valor económico potencial, dado el rápido crecimiento del número de hispanohablantes.

#### 4. Distrito industrial, capital empresarial

Madrid, Villa convertida en Corte por Felipe II en medio de una meseta de declinante riqueza entonces, no gozó durante mucho tiempo de buena fama como ciudad industriosa y emprendedora, considerándose más bien asiento de rentistas y burócratas, cuando no de comerciantes privilegiados o de prestamistas ávidos de medrar al calor de los negocios del Estado. Es la imagen «parasitaria» que retienen arbitristas de dentro y observadores extranjeros, particularmente durante el siglo xvii, como recordó Ringrose, cautivado, a su vez, por ese tópico que hoy quisieran reeditar las voces más radicales de los nacionalismos periféricos (de «agujero negro impresionante» hablan, refiriéndose a la supuesta absorción por Madrid de recursos del Estado de las Autonomías). Por fortuna, ha ido imponiéndose un entendimiento muy distinto de la realidad de Madrid, como reflejo del pulso de su economía, acorde con su condición de capital que trasciende los planos político y administrativo para justificarse como polo de atracción y también de difusión de capitales, de personas y de iniciativas. Como capital económica, para decirlo con propiedad. La centuria del novecientos ha sido decisiva.

En efecto, si Barcelona fue indudablemente *la fábrica de España* durante la *primera* revolución industrial, Madrid acabará constituyendo, conforme avance el siglo xx, el núcleo productor más representativo de la *segunda* de esas revoluciones, en la que se funden nuevos recursos energéticos, innovaciones tecnológicas diversas, distintas estructuras organizativas y sectoriales de la actividad industrial y nuevas pautas en las relaciones laborales. Así, en el curso secular más cercano, Madrid no ha dejado de ganar terreno dentro del conjunto de la producción industrial española, con el despliegue de un amplio y diversificado tejido empresarial que ha desbordado con mucho el perímetro metropolitano. Un fuerte crecimiento industrial, acompañado, en los últimos decenios, de otro similar en el ámbito de las actividades terciarias, con sobresaliente representación de las dedicadas a ofrecer servicios a las empresas: ingeniería, diseño, asesoría, investigación, publicidad,



consultoría y un extenso etcétera, y con renovación de actividades tradicionales, como la comercial, por ejemplo, en cuyo dominio las grandes superficies van imponiendo sus ventajas competitivas y su adaptabilidad a los gustos y preferencias de la demanda. Simultáneamente, sobre la base de los banqueros decimonónicos y, sobre todo, de los nuevos capitales que llegan con el siglo xx, se articulará en Madrid un sector financiero de sólidas trazas, dominante en el conjunto de la economía española.

La prueba más reciente de esa primacía es la también inequívoca condición de Madrid como núcleo básico de la inversión exterior, tanto en términos receptivos —la Comunidad de Madrid recibe hoy el 75 por 100 de todas las inversiones directas extranjeras—, como en términos emisores, a la cabeza sus empresas del intenso proceso de internacionalización registrado en la economía española en el curso de los últimos tres quinquenios.

El resultado conjunto de todo ello es la posición aventajada de Madrid para afirmar su condición de capital económica de España, ahora en el marco de la denominada *tercera* revolución industrial o, si se prefiere, en el contexto del sustancial cambio tecnológico de nuestros días y de la nueva fase de mundialización de la economía. Sede de 275 de las 500 mayores empresas españolas, Madrid es la tercera plaza europea por presencia de multinacionales y también el tercer centro financiero del continente, sin contar a Londres. Lo que no es, desde luego, casual: es la consecuencia de sumar al beneficio que le procura la capitalidad estatal las ventajas adquiridas en el proceso de industrialización —encrucijada del sistema modernizado de transportes, con creciente utilización de la intermodalidad, capitalidad financiera, diversificación y tecnificación del tejido industrial, alta representación de las empresas de servicios avanzados— y los réditos que, en nuestros días, obtiene de la inversión en infraestructuras, así como de un dinamismo emprendedor que sabe rentabilizar la permeabilidad social y cultural de Madrid y su señalada vocación de apertura.

### **TRES FUNCIONES CLAVES**

A partir de los factores y rasgos característicos que han ido proporcionando sólido apoyo a la economía de Madrid, ésta ha desplegado una gran capacidad adaptativa, desempeñando sucesiva o simultáneamente, según los casos, funciones de muy alto interés en la articulación económica —y no sólo económica— de la España contemporánea.

Desde que, en el curso de la segunda mitad del siglo XIX, quedan superadas viejas barreras para la ampliación del suelo urbano, para el aprovisionamiento de agua, para los abastecimientos de energía y para contar con una red ferroviaria razonablemente completa, la urbe madrileña se ofrece como un espacio *abierto* con notable ascendencia en el plano nacional. Y tanto políticamente en el difícil proceso de construcción del Estado liberal —«España necesita un Madrid» escribió Azaña—, cuanto económicamente, al reforzar su papel de nudo estratégico para el abastecimiento y la circulación en el mercado interior.

Durante las siguientes fases de la industrialización —con la electricidad y las industrias químicas y de automoción como estandartes adelantados—, Madrid, desde fechas tempranas del siglo XX, diversificará su tejido productivo, con la multiplicación de iniciativas fabriles y comerciales, al tiempo que contempla el nacimiento de las entidades financieras que, avanzado el novecientos —ya se ha apuntado—, le otorgarán la condición indiscutida de capital financiera de España. La economía de Madrid reforzará así su función *polarizadora* en el mapa nacional, principalmente sobre un amplio conjunto de provincias de toda la España interior, en un movimiento que acaba discurrendo en doble sentido: la capital absorbe y atrae recursos y trabajadores, pero también anima e impulsa el desarrollo de lugares y poblaciones en círculos de radio creciente, expandiendo los límites de influencia de la aglomeración urbana, como supo expresar magistralmente Manuel de Terán en 1961, esto es, cuando esa dinámica estaba en su fase álgida.

Espacio abierto y centro polarizador: las funciones que con ello ha desempeñado y cumple la economía de Madrid en el conjunto nacional se amplían en las más recientes décadas, al compás del proceso de internacionalización de la economía española y de su integración en Europa. Las ventajas geográficas y administrativas, que de antiguo han cimentado el desarrollo de la economía de Madrid, se revelan ahora, en el nuevo y ampliado escenario, como nuevas oportunidades laborales, logísticas e inversoras, permitiendo que cumpla una auténtica función *vertebradora* del territorio español, en lo económico como en lo geográfico, en lo institucional como en lo cultural. Al comenzar el siglo XXI, en efecto, Madrid, no sólo es centro de los transportes interiores con renovadas infraestructuras, sino también principal puente de unión de España con el resto de Europa y con las principales capitales de América y de otros continentes, y más aún que en términos estrictos de medios de transporte, en lo que concierne a flujos financieros internacionales e iniciativas empresariales de rango transnacional, siendo también el núcleo urbano español con mayor capacidad de absorción de inmigrantes y, a la vez, con mayor proyección cultural.

De modo que aquella capital, todavía marcadamente burocrática y tradicional que vio apagarse el ochocientos, ha completado el final del siglo xx convertida en una ciudad empresarial de primer orden y en núcleo vertebrador de la economía española, básico para su enlace con la Europa más próspera, esa que discurre por el Rhur y vuelve ahora su mirada hacia el Este del continente.

No será ocioso insistir en este último punto. La localización de las regiones europeas más ricas deja de lado a una gran parte de la España interior, así como de las regiones septentrionales y meridionales del mapa peninsular. Amplísimo territorio español que, en términos de redes de transportes y también en términos de actividades empresariales de muy diverso orden, tiene precisamente en Madrid el núcleo con mayor irradiación. Es difícil exagerar, por tanto, la importancia que, para Madrid y para esa muy considerable porción de España, cobran las dotaciones de infraestructuras que permitan un más fácil acceso del centro y de los territorios por él polarizados a las zonas de mayor prosperidad europea; es difícilmente exagerable la importancia de *acercar* Madrid a la Europa más desarrollada y, con Madrid, esa España ahora *alejada* a la que la capital debe servir de puente o enlace.

### A MODO DE EPÍLOGO

Tres consideraciones finales servirán par cerrar estas páginas. Las tres quieren mirar esperanzadoramente al futuro de Madrid

Primera: Madrid ofrece un llamativo contraste en la España democrática de nuestro tiempo. Mientras que en la generalidad de las autonomías se ha producido un proceso de introversión —de «ensismamiento», se ha escrito—, reduciendo a esa escala, la regional, asuntos de cualquier índole y orden, Madrid ha acentuado su carácter extravertido y cosmopolita, reafirmandose la capital como la más abierta y universal de las ciudades españolas. El contraste no puede dejar de beneficiar, naturalmente, a Madrid, no sólo libre de las «pesadillas vernáculas» que consumen talentos y esfuerzos de tantos, sino también alejada de cualesquiera cuestionamientos identitarios, lo propio de una tierra de todos donde todos caben, de una ciudad que no pertenece a nadie porque pertenece a todos («sólo por ser algo soy madrileño», dice la letra ignorada del desconocido himno oficial de la Comunidad). ¡La identidad sólo es fecunda cuando no se piensa en ella!

No es sorprendente, por ello mismo, que Madrid, entre las Comunidades Autónomas españolas con mayor peso, por población o por niveles de renta, sea

la que más posiciones ha ganado según los indicadores que miden la prosperidad económica en el último cuarto de siglo. Dicho de otro modo: frente a algunas hipótesis que anticipaban que la economía madrileña se vería seriamente afectada por la honda descentralización administrativa obligada por el régimen autonómico, los resultados de los últimos cinco lustros muestran un crecimiento económico de la Comunidad de Madrid claramente superior a la media nacional y particularmente distanciado del registrado en Cataluña y el País Vasco; más aún, mientras que las tasas de aumento del empleo público han sido menores en Madrid que en el conjunto del país, el crecimiento del empleo total es mayor, mostrando la Comunidad de Madrid, pues, una muy superior capacidad de generación de empleo en el sector privado de su actividad productiva. ¡Todo un aviso para navegantes!

Segunda consideración epilodal: se ha producido una novedad importante en la vieja tensión entre ciudad central y las zonas y ciudades periféricas madrileñas. En contra de lo que se creía advertir hace unas pocas décadas, hoy es perceptible una gradual simbiosis entre el centro y la periferia, entre la capital y los núcleos urbanos de un contorno que ya alcanza un radio de más de 50 km. En la ciudad-central se instalan las empresas de servicios avanzados y de actividades altamente innovadoras, las principales sedes de las entidades financieras y los más señalados establecimientos hoteleros, irradiando efectos difusores hacia la periferia, cuya ordenación territorial, siguiendo los ejes radiales, marca progresivamente un continuo urbano, lejos ya en el tiempo la disgregación de los primeros asentamientos. No desaparecen con ello las desigualdades, por supuesto, pero sí se hace más reticular el tejido urbano y se facilita un cierto grado de cohesión social. Norte y sur de la ciudad y de la región metropolitana siguen marcando dos polos opuestos en índices de renta y bienestar; pero ya no hay, en oposición a un norte rico, un sur abatido y exhibiendo las secuelas de la desindustrialización.

El cambio ha sido enorme en los últimos tres quinquenios: los distritos y municipios con más alto nivel de vida siguen mejorando, pero ahora el *gran sur metropolitano* cuenta con una red de transportes tan extensa como bien equipada —Metrosur ha sido una de las mayores obras de ingeniería civil europeas realizadas en menor tiempo—, equipamientos educativos y culturales de calidad —con dos Universidades públicas ya consolidadas— y con un parque empresarial renovado y tecnológicamente bien dotado. Que en los más recientes estudios de *accesibilidad* —siguiendo refinadas técnicas de análisis de distancias, medios de transporte y determinantes logísticos—, amplias zonas del sur de la Comunidad obtengan la misma excelente calificación que el área metropolitana o el Corredor del Henares, por ejemplo, es todo un símbolo. Como altamente simbólico es que en el borde sur de la ciudad, a partir del que se despliega el territorio que antaño

encarnaba el lado oscuro del progreso, se esté completando hoy la mayor concentración de museos y centros culturales de toda España, con justificada aspiración a situarse también en el primer rango internacional.

Tercera y última anotación: Madrid sigue destacando en la España de nuestros días por su gran vitalidad. Le sirve para conseguir una combinación—más acusada que en otras grandes ciudades— entre lo tradicional y lo nuevo, entre lo castizo y lo cosmopolita, amalgama que acaba constituyendo otro trazo característico de su personalidad. Le ayuda a asimilar cambios profundos en su estructura productiva, con capacidad adaptativa sobresaliente a condiciones y circunstancias cambiantes. Actúa probablemente como paliativo de las disfunciones que padece por su impulsivo crecimiento urbanístico: de improvisación y avalancha de proyectos singulares, se ha hablado, frente al diseño y el orden percibidos en la urbe barcelonesa, por ejemplo. Por eso refleja mejor que ninguna otra Comunidad Autónoma española el progreso —con sus costes— de la historia española del último cuarto de siglo.

Una vitalidad, al decir de sus visitantes, contagiosa. No deja por ello de tener cierto sentido metafórico —la comparación se impone de nuevo— ese dato que revela que mientras los catalanes tienen las hipotecas de mayor plazo —no se olvide que el volumen de crédito hipotecario está batiendo récords en España—, son los madrileños quienes tienen las más altas. ¿*Seny* frente a vitalismo, con todo lo que este último puede tener de atrevimiento, pero también de disposición para afrontar problemas y ánimo para superarlos? El vitalismo de una capital económica —no estará de más señalarlo— que ha comenzado el siglo *xxi* volviendo a ganar población, después de veinticinco años de retrocesos, y cerrando, gracias a la inmigración, la tendencia al envejecimiento en su estructura demográfica.

