

3

MONOGRÁFICO

450 AÑOS DE CAPITALIDAD DE MADRID

Introducción: trayectoria histórica de la capital madrileña

La denominación de Madrid como sede permanente de la Corte cambió el rumbo histórico de la ciudad

La Ciudad de Madrid cumple en el año 2011 cuatrocientos cincuenta años de capitalidad, desde que Felipe II designó la sede permanente de la Corte en la villa madrileña¹; antes le precedían aproximadamente setecientos años de historia a partir del enclave de la ciudadela árabe Mayrit.

A pesar de la dilatada trayectoria como capital, esta condición no fue formalmente reconocida hasta la Constitución de 1931, cuyo artículo 5 declaraba que «la capitalidad de la República se fija en Madrid». En la Constitución de 1978 se proclama en su artículo 5 que «la capital del Estado es la Villa de Madrid» y, posteriormente, en 1983 el Estatuto de Autonomía de la Comunidad reconoce en su artículo 6 que Madrid, por su condición de capital del Estado y sede de las instituciones generales, tendrá un régimen especial aprobado por Ley de las Cortes Generales. Sin embargo, no fue hasta 2006 cuando se promulgó la Ley de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, por la que el Parlamento desarrolló legislativamente las consecuencias de este hecho diferencial.

El impacto de la capital fue condicionante, ya que las funciones inherentes determinaron el tipo de tejido socioeconómico local. La capitalidad política fue el revulsivo que propició inicialmente el despegue de la ciudad, pero, a lo largo de los siglos, la adquisición de nuevas funciones socioeconómicas la relegan a un papel menos exclusivo como motor del desarrollo. Así, el significado y la proyección de Madrid en la actualidad se concibe más por su condición de centro económico-financiero de rango internacional, por la densidad de su tejido empresarial, su condición de polo educativo y de investigación y, en definitiva, por los altos niveles de riqueza y bienestar alcanzados por la población.

¹ El 8 de mayo de 1561, Felipe II, a través de una cédula real dictada en Toledo, anunció su decisión de trasladar de forma permanente la Corte a la villa de Madrid.

El objetivo de este monográfico es analizar los efectos de la capitalidad en la evolución de la ciudad madrileña, tanto en sus transformaciones socio-territoriales como en las funciones económicas desarrolladas.

Proyección sociodemográfica y territorial

A continuación se consideran las bases sociodemográficas y territoriales que posibilitaron y que a la vez son el reflejo del desarrollo socioeconómico de la ciudad a lo largo de los cuatrocientos cincuenta años de capitalidad. Por una parte se analiza la evolución de la población madrileña, que refleja su importancia como factor para el crecimiento de Madrid y que ilustra las vicisitudes y etapas históricas de la ciudad. La consiguiente proyección territorial de la capital madrileña se contempla desde un doble enfoque: en primer lugar, atendiendo a los efectos sobre la morfología y especialización funcional del espacio interno de la ciudad; en segundo, analizando el impacto de las infraestructuras en la articulación territoriales a mayor escala (entorno próximo y metropolitano, regional y nacional).

La evolución de la población

La capitalidad política fue el detonante del despegue demográfico de la ciudad, fundamentalmente por su capacidad de atracción de población vinculada a la Corte. Así, el primer medio siglo de capitalidad se traduce en un rápido crecimiento de la población, que se multiplica por 10, pasando de poco más de 12.000 habitantes en 1561 a los aproximadamente 130.000 en 1621. Este crecimiento se trunca entrado el siglo XVII (con un descenso de -7,2% de sus habitantes entre 1621 y el Censo de Ensenada de 1752). La ciudad, afectada por el deterioro socioeconómico generalizado sufrido por la monarquía hispánica, tardará mucho en recuperarse, y no es hasta el último tercio del siglo XVIII cuando logra superar de forma clara el techo histórico del siglo XVII (164.000 habitantes atendiendo al Censo de Floridablanca).

En el siglo XIX, superados los acontecimientos del primer tercio, la ciudad inicia una senda ininterrumpida de crecimiento. Al filo de 1900 la ciudad alcanzaba el medio millón de habitantes, un 83,4% más que en los datos recogidos por el *Anuario Administrativo y Estadístico* de la provincia de 1868, duplicando su población a principios de la década de 1930, con un millón de habitantes. Las penurias económicas de la Guerra Civil y la posguerra ralentizan significativamente este crecimiento, pero la integración de la población de los municipios anexionados del «extrarradio» (comentada en el siguiente apartado) y el comienzo del masivo éxodo rural estimulado por la recuperación económica de los años cincuenta permiten a Madrid sobrepasar los dos millones de habitantes a finales de dicha década.

Al final de la década de los sesenta la Ciudad de Madrid supera los tres millones de habitantes, considerado su tope demográfico

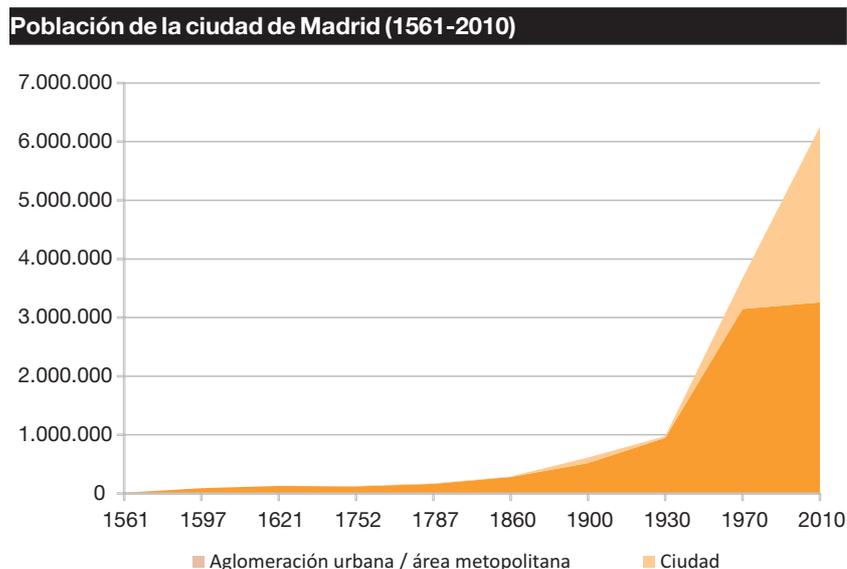
Los sesenta son muy importantes en la expansión urbano-demográfica y es justamente al final de esta década cuando la ciudad supera los tres millones de habitantes y alcanza prácticamente su tope demográfico. La ciudad se estanca en los años setenta (con un insignificante crecimiento de poco más de 40.000 habitantes), y el crecimiento se concentra en los municipios del entorno metropolitano (en esa década el resto de la comunidad ganó casi los 900.000 habitantes, igualando el ascenso vivido por la ciudad en los sesenta). En los años ochenta y noventa continúan los procesos de difusión metropolitana y la ciudad incluso pierde población (231.239 habitantes menos entre los censos de 1981 y 2001), mientras que el resto de la Comunidad gana más de 400.000 habitantes en cada década (concentrada en los municipios de las coronas metropolitanas).

Entrado el siglo XXI, la Ciudad recupera la senda del crecimiento demográfico, en gran medida por el fenómeno de la inmigración extranjera

En el siglo XXI, la ciudad recupera el dinamismo, en gran medida por el fenómeno de la inmigración extranjera, hasta alcanzar su récord histórico en más de 3.200.000 habitantes en 2010. En el gráfico se recoge esta evolución de la ciudad, así como del área metropolitana madrileña que despunta a partir de los años setenta hasta sobrepasar los seis millones de habitantes en la actualidad (el 97% de la población de la Comunidad).

En resumen, el crecimiento demográfico de Madrid durante el siglo XX y primeros años del siglo XXI ha sido muy destacado, teniendo en cuenta que la ciudad ha pasado de representar el 1,1% de la población española en 1900 a un 7% en 2010, peso que se duplica si contabilizamos el entorno metropolitano. Dicho incremento convierte a Madrid en la tercera área metropolitana de Europa occidental, únicamente superada por Londres y París.

Hasta mediados del siglo XIX el crecimiento del espacio urbano estuvo contenido por la cerca del siglo XVII, lo cual repercutía en un elevado nivel de hacinamiento



Fuente: Elaboración propia

La expansión urbano-territorial de Madrid

El crecimiento demográfico se tradujo en el aumento de la superficie urbana reflejada en la tabla adjunta, que sirve para ejemplificar la evolución histórica del espacio urbano de Madrid, analizada a continuación.

Superficie ocupada y la densidad urbana			
Fecha	Superficie (ha)	Hab.	Densidad
1630	523,1	175.000	334,6
1752	610,2	120.764	197,9
1868	1.129,6	282.976	250,5
1940	4.692,7	1.088.647	232,0
2010	34.659,2*	3.252.612**	93,8

* De las 60.430 ha de la superficie municipal se han excluido 25.771 ha correspondientes a las áreas con menos de 10 habitantes por ha (ejemplo, Monte de El Pardo, 18.756 ha)

** De la cifra total de población se excluyen los 31.498 habitantes de las áreas con menos de 10 habitantes por ha

Fuente: Elaboración propia

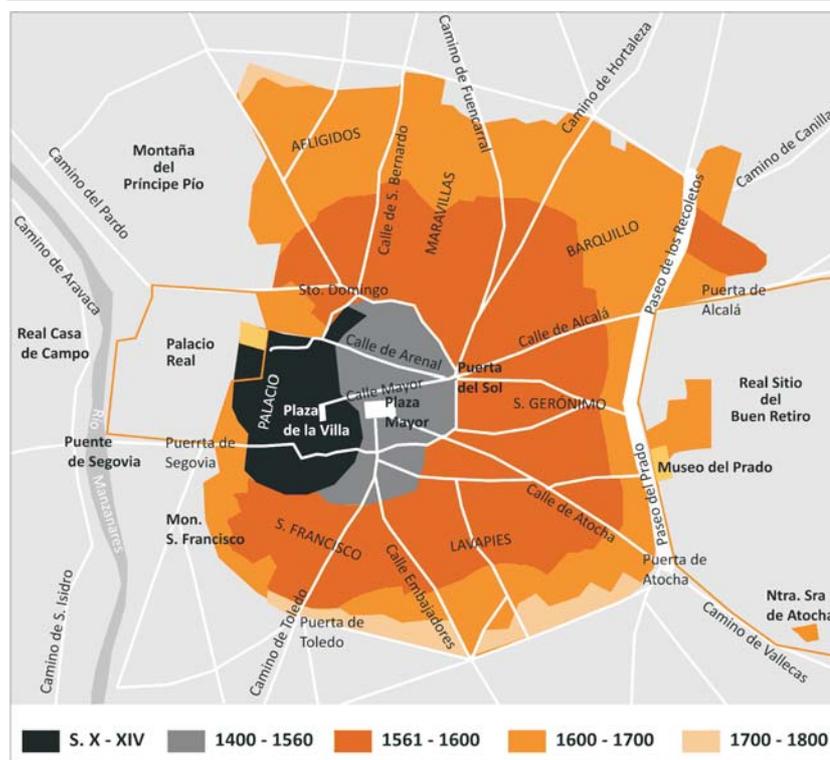
El empuje demográfico de la segunda mitad del siglo XVI se tradujo en un rápido crecimiento, en el que la ciudad duplicó su superficie (de 134 hectáreas en 1565 a 282 a finales de siglo) y multiplicó por siete su población (de 12.700 habitantes en 1561 a 90.000 habitantes en 1597).

La construcción en 1625 de la cerca de Felipe IV, que a grandes rasgos dibuja los límites del actual distrito centro, además de las motivaciones de control fiscal, contuvo el crecimiento urbano hasta el siglo XIX. El descalabro demográfico de la segunda mitad del siglo XVII supuso aligerar notablemente la densidad de la población (aunque los niveles de hacinamiento de las clases populares se mantuvieron, porque buena parte de los inmuebles de la capital estaban amortizados por la nobleza y el clero). En este periodo, se emprenden actuaciones, como la plaza Mayor o el Palacio del Buen Retiro, por citar las más relevantes.

En el siglo XVIII, la población y la economía de la ciudad inician una paulatina recuperación, frente a décadas de estancamiento cuando no de retroceso vividas en la segunda mitad del siglo XVII. La Ilustración trajo nuevos aires y la capital vivió una renovación con el desarrollo de actuaciones vinculadas a la monarquía. De esta forma, las intervenciones urbanísticas se concibieron como instrumentos de renovación al servicio de las nuevas ideas de la dinastía. Las reformas más destacadas se suceden en el reinado de Carlos III, particularmente en los ámbitos del Prado de San Jerónimo, la cuesta de San Vicente y el Palacio Real.

La recuperación demográfica experimentada por la ciudad en la segunda mitad del siglo XVIII, al no corresponderse con un aumento paralelo del espacio urbano, provocó un incremento de la densidad, lo que condujo a unos niveles de hacinamiento altos en los barrios más populosos del casco urbano.

Evolución territorial de la Ciudad de Madrid (1000-1800)



Fuente: Elaboración propia

Aunque ya antes del derribo de la cerca en 1868, la presión se alivió por el crecimiento de los diferentes núcleos del extrarradio y localizaciones extramuros en los ejes de caminos que conducían a la ciudad. La aprobación del Plan de Castro en 1860, siguiendo el modelo de ensanche, trató de propiciar una amplia oferta de suelo para atender las demandas de una población en constante crecimiento, pero su concreción se dilató en el tiempo (hasta la década de los años treinta) y el proyecto inicial se desvirtuó por la especulación urbanística. De hecho, buena parte de la población, al carecer de las rentas suficientes, continuó hacinándose en el casco histórico o engrosando las áreas infradotadas del extrarradio (Prosperidad, Guindalera, Tetuán, Ventas y Puente de Vallecas).

El desarrollo del tendido ferroviario estimuló la expansión urbana y de las actividades económicas de la segunda mitad del siglo XIX

Los nuevos tendidos ferroviarios favorecieron la ubicación de las actividades fabriles fuera del casco urbano, especialmente en el nuevo ensanche urbano de Arganzuela, así como en los polos del extrarradio y los ejes articulados en torno a las infraestructuras ferroviarias (caso de la vía que unía las estaciones de Atocha y Príncipe Pío). Paralelamente a la zonificación funcional, el ferrocarril contribuyó a la segregación socio-espacial entre los barrios burgueses del centro y ensanches del norte y los barrios más obreros al sur de la ciudad y los extrarradios.

Los nuevos barrios del ensanche se consolidan en el primer tercio del siglo XX

Durante las primeras décadas del XX, especialmente en los años veinte, la ciudad vive una auténtica fiebre constructora que permite consolidar los espacios residenciales e industriales del ensanche proyectado en el siglo anterior (en los barrios de Salamanca,

Chamberí, Arguelles y Arganzuela), así como otras áreas del extrarradio aprovechando los núcleos preexistentes y ejes de comunicación. El área política y de negocios dibuja un triángulo en el centro de la Ciudad comprendido entre Cibeles, Neptuno y la puerta del Sol, pero que en breve se proyecta hacia el norte por el paseo de la Castellana. Los tranvías eléctricos, primero, y el metropolitano, posteriormente, son pruebas inequívocas de las ampliadas dimensiones urbanas y del espíritu de modernidad de la ciudad.

La Guerra Civil interrumpió bruscamente el desarrollo del primer tercio del siglo XX. Durante los años de posguerra la Ciudad tiene que hacer frente a las destrucciones del periodo bélico y alojar a los nuevos efectivos demográficos. Las dificultades económicas y el desbordamiento de la capacidad de control urbanístico impidieron que se asimilaran de forma equilibrada los flujos de población del éxodo rural, de carácter masivo desde los años cincuenta. En consecuencia, se extendieron de forma generalizada situaciones de infravivienda y hacinamiento tanto en los barrios centrales como en el denominado «cinturón» de miseria que rodeaba la ciudad. La anexión de los municipios limítrofes² integró formalmente buena parte de la población del extrarradio, y la ciudad sobrepasó los dos millones de habitantes al finalizar la década, multiplicándose casi por nueve la superficie de su término municipal.

La década de los años sesenta supuso un importante crecimiento económico y demográfico que en el plano territorial tuvo su expresión más nítida en la expansión urbana de la periferia de la ciudad y, de forma paulatina, en las sucesivas coronas metropolitanas, que inicialmente se sustenta con la aprobación en 1963 del Plan General del Área Metropolitana de Madrid.

Desde el punto de vista espacial, el Plan General de 1963 favoreció el desarrollo de nuevas áreas industriales en la periferia de la Ciudad y dibujó el mapa del suelo industrial de la Ciudad, en gran medida, vigente hasta la actualidad. El proceso de metropolización madrileño intensificó la localización de las actividades fabriles preferentemente hacia los polígonos y áreas de los distritos periféricos del sur y este, en primera instancia, y, de forma progresiva, en los municipios del arco sur metropolitano y el corredor del Henares. Como contrapartida, se activó la deslocalización de los focos industriales primigenios de la ciudad Arganzuela, entre otros, estimulados por las ventajas de suelo y nuevas infraestructuras en la periferia metropolitana, así como de las plusvalías generadas por los traslados.

Los intereses de los promotores inmobiliarios y la voluntad política de construir viviendas de forma rápida para atajar el problema del chabolismo condicionaron las formas de ocupación sin tener en cuenta la integración del territorio o la falta de equipamientos y

Madrid muestra un nivel de especialización creciente y superior a la media española en buena parte de los sectores identificados como estratégicos

El crecimiento urbano de los años sesenta desborda los límites del casco urbano, canalizándose hacia los nuevos distritos periféricos incorporados a la Ciudad y los municipios del entorno metropolitano

² De 1948 a 1954, los municipios de Chamartín, Carabanchel Bajo y Alto, Canillas, Canillejas, Hortaleza, Barajas, Vallecas, El Pardo, Vicálvaro, Fuencarral y Aravaca y, finalmente, Villaverde se incorporan a la ciudad.

servicios básicos de los nuevos barrios. Una cifra elocuente expresa la amplitud del inusitado crecimiento durante el desarrollismo: la ciudad pasó de 353.000 viviendas en 1955 a 902.000 en 1970.

La crisis de mediados de los setenta afectó particularmente a las áreas más industriales de los distritos del sur y municipios contiguos metropolitanos, frente a las áreas del norte de la ciudad beneficiadas por los procesos de difusión terciaria. La labor de los ayuntamientos democráticos y la recuperación económica desde mediados de los ochenta ha permitido una mejora de la cohesión socioeconómica, reduciéndose las históricas brechas entre el centro-periferia y nortesur. La actuación política, amparada en el Plan General de 1985, destinó importantes recursos a operaciones de remodelación urbana, la construcción de nuevos equipamientos públicos y mejora de las dotaciones urbanas.

En las últimas décadas, la ciudad ha experimentado una intensa actividad en materia de nuevas infraestructuras (expansión de la red de metro y ampliación del aeropuerto, entre otras), así como por la ejecución de proyectos integrales como Madrid Río y la reforma de la M-30, o el crecimiento de nuevas zonas residenciales y para la actividad económica posibilitada por el Plan General de Ordenación Urbana de 1997. Por otro lado, el crecimiento económico ha acelerado la difusión metropolitana de población y actividades económicas que, unida al despliegue de nuevas infraestructuras de transporte carreteras de alta capacidad y alta velocidad ferroviaria, ha desbordado los límites regionales, incorporando nuevas áreas urbanas satélites de las provincias limítrofes.

En el actual contexto, la ciudad precisa redoblar los esfuerzos, apostando por un modelo urbano más sostenible e integrado que favorezca la cohesión social, el reequilibrio territorial y la competitividad urbana.

El papel de las infraestructuras en el desarrollo de Madrid

Las infraestructuras han sido un vector crucial del desarrollo de la Ciudad

Gran parte de lo que es hoy la ciudad de Madrid se deriva de las infraestructuras de transporte tanto en términos de desarrollo urbano y económico como de proyección territorial. Por su condición capitalina, las decisiones políticas han contribuido durante siglos a que Madrid ejerciese un papel rector en las redes de comunicación del país.

Las decisiones políticas potenciaron un sistema radial de comunicaciones con centro en Madrid

La fijación de la Corte en Madrid no fue casual, sino que trataba de aprovechar una ventajosa localización en las comunicaciones peninsulares, ya percibidas desde el origen del asentamiento árabe del siglo IX. Por ello, el emplazamiento de Madrid encajaba con la intención de Felipe II de afianzar el control territorial de la Monarquía. García Delgado señala que el papel de Madrid como nodo de las comunicaciones tuvo dos cruciales revulsivos en el Reglamento de Postas de 1720 y la Instrucción de Caminos en 1761, pues contribuyeron a fijar una estructura caminera de trazado radial que unía la capital con los principales centros urbanos de la franja costera, lo cual reflejaba el interés de la dinastía borbónica de implantar en España un sistema similar al de París respecto a

Francia, además de favorecer los intercambios comerciales por la mejora de las infraestructuras camineras. Estas decisiones del Estado centralista fueron trascendentales para potenciar Madrid como capital política y económica del país, ya que las redes de comunicaciones y transporte que se desarrollaron posteriormente se articularon a partir del sistema radio-céntrico fijado en el Reglamento de Postas: desde los caminos grandes de diligencias, la red de ferrocarriles y telegráfica, las carreteras nacionales, la navegación aérea hasta la reciente red de alta velocidad.

Mapa de caminos de ruedas en España, siglo XVIII



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Madrazo (1984)

Entre los sistemas de transportes, particularmente el ferrocarril ha desempeñado un papel destacado en la historia socioeconómica contemporánea de la capital y en la propia construcción de la ciudad. Pese al retraso inicial, durante la segunda mitad del siglo XIX, el país logró dotarse de una vasta red ferroviaria. A mediados del siglo, la ley de ferrocarriles y la ley de sociedades de crédito estimularon las masivas inversiones extranjeras que, junto al apoyo del Estado, propiciaron el desarrollo de la red ferroviaria española desde Madrid. En pocos años, la red pasó de apenas 440 km en 1855 a 5.076 km en 1866 y con ella la integración económica del mercado nacional. El ferrocarril, aparte de afianzar las funciones administrativas, financieras y comerciales, sentó las bases del futuro desarrollo industrial de la ciudad, así como de su articulación espacial.

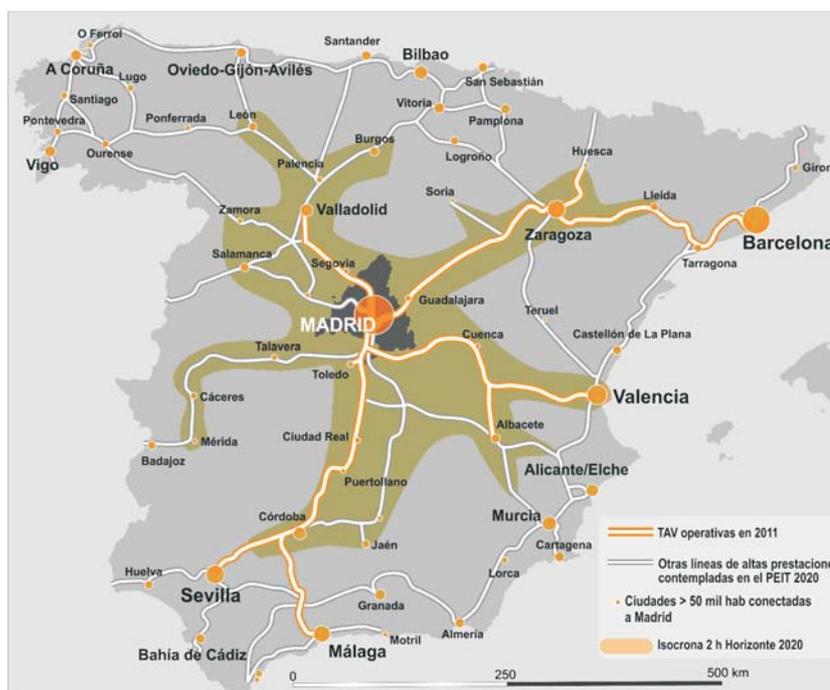
El aludido sistema radial de las comunicaciones, combinado con el tipo de desarrollo socioeconómico, han convertido Madrid en el primer polo logístico de la Europa mediterránea. Desde mediados

del siglo XX las carreteras han absorbido el grueso de los desplazamientos de mercancías, reforzando las funciones logísticas centrales de Madrid respecto a una de las redes de carreteras de alta capacidad más extensa del mundo³. En las últimas décadas Madrid se dotó de infraestructuras logísticas de rango internacional. Entre éstas, destaca Mercamadrid, que desde su creación en 1982 se ha convertido en el primer mercado de perecederos de la UE y el segundo del mundo⁴.

El reciente desarrollo de la alta velocidad potencia la función central de Madrid y amplía su área de influencia

En las últimas décadas, la alta velocidad ha supuesto el resurgimiento del transporte ferroviario como un modo atractivo de transporte y de nuevo se ha priorizado el papel de Madrid como nodo central de articulación de la red. En esa línea, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes tiene entre sus principales objetivos que todas las capitales provinciales estén conectadas por alta velocidad con la Ciudad de Madrid (hasta el momento 16 de éstas lo han conseguido, configurando la segunda red más extensa del mundo, ver mapa adjunto). La alta velocidad está revolucionando el sistema de comunicaciones al reducir drásticamente el tiempo de los desplazamientos y ampliar significativamente el área de influencia de Madrid.

Centralidad de Madrid en la red de alta velocidad española



La capitalidad favoreció que Madrid se convirtiera en el principal nodo aeroportuario del país

Fuente: Elaboración propia

³ Con aproximadamente 15.000 km, la red española de autovías y autopistas es la tercera del mundo (únicamente por detrás de Estados Unidos y China) y la más densa del mundo en términos de km por habitante.

⁴ Otras infraestructuras clave son el Centro de Carga Aérea de Barajas (con más de la mitad de las mercancías transportadas por avión), el Centro de Transportes y Puerto Seco de Coslada (principal aduana interior de la UE)

Otra consecuencia decisiva ligada a la capitalidad ha sido el desarrollo del principal aeropuerto del país en Madrid. El dinamismo económico y posicionamiento internacional de la Ciudad está estrechamente ligado al aeropuerto de Barajas. La trascendencia económica del aeropuerto en la economía madrileña es enorme: su contribución se cifra en torno al 12% del PIB de la ciudad y ha desempeñado un papel clave en la localización de grandes empresas, muchas de ellas multinacionales extranjeras o españolas que se han internacionalizado con éxito.

La historia de Barajas comienza en los años treinta con su construcción y su auge en la etapa de aperturismo económico de finales de los cincuenta, cuando Barajas consigue superar el millón de pasajeros y se convierte en el aeropuerto internacional por excelencia del país (en este sentido, fue muy relevante el establecimiento de la conexión regular con Nueva York). El *boom* turístico y la aparición de los grandes reactores marcan una nueva etapa de expansión en los años sesenta, prolongada en las siguientes décadas.

La reciente ampliación del aeropuerto «Plan Barajas»-, además de solucionar el problema de saturación provocado por su constante crecimiento, ha supuesto dar un gran salto cualitativo para Madrid, ya que posibilita ampliar el servicio hasta 70 millones de pasajeros al año, una cifra al alcance de contados *hubs* aeropuertos en el mundo. Con aproximadamente 50 millones de pasajeros anuales⁵ Barajas ocupa el undécimo puesto en el *ranking* mundial de aeropuertos y el cuarto europeo. El alcance global de Madrid depende de las conexiones áreas internacionales, que a su vez influyen en el creciente protagonismo como destino turístico internacional. Precisamente, el número de pasajeros internacionales se incrementó en un 41% en los últimos cinco años (entre 2005 y 2010), superando en más de 12 millones de pasajeros a los vuelos nacionales. Para los próximos años se espera que la fusión de Iberia y British Airways favorezca la función de Madrid como *hub* intercontinental entre Europa y Latinoamérica y la conectividad con otros *hubs* internacionales.

El futuro de la Ciudad está estrechamente ligado al desarrollo del *hub* aeroportuario

Hasta entrado el siglo XIX, la estructura económica de Madrid está dominada por las funciones político-administrativas de la capital del Estado y una economía cortesana y preindustrial

Evolución de las funciones económicas de Madrid

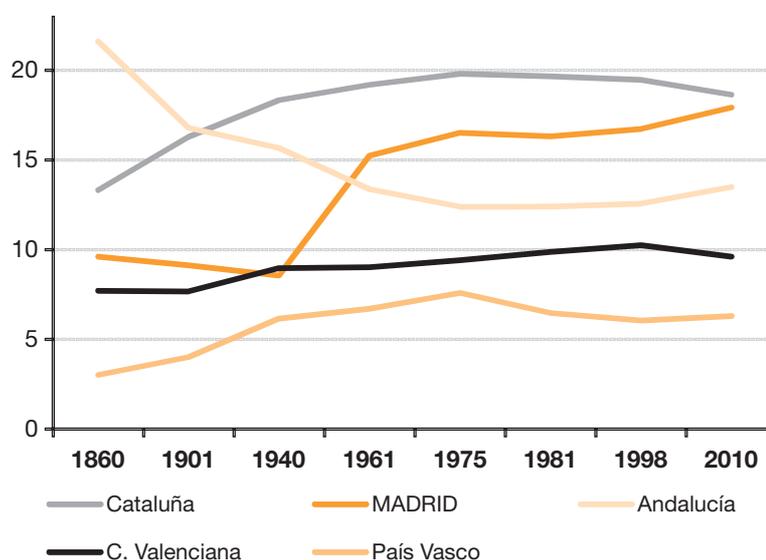
En este apartado se analiza el impacto de la capitalidad en las funciones económicas de la ciudad madrileña, considerando el peso de Madrid en el conjunto de España, el desarrollo y transformaciones de sus actividades industriales, así como su proyección como capital económica, en la que sobresalen sus funciones financieras y la pujanza de sus servicios avanzados.

⁵ En 2007 alcanzó el récord histórico del número de viajeros, 51.789.619, aunque descendieron en los dos siguientes años (-7,4%), para volver a recuperarse y aproximarse a los 50 millones en 2010.

Dada la amplitud del proceso histórico considerado los cuatrocientos cincuenta años de capitalidad, el análisis de las funciones económicas se estructura en cuatro grandes etapas: el Madrid preindustrial (del XVI al XIX), la industrialización e inicios del despegue económico (de mediados del siglo XIX al primer tercio de siglo XX), la autarquía y el desarrollismo (1940-1975) y, finalmente, de la Transición democrática a la actualidad (1975-2011).

Antes de comenzar el análisis de las diferentes etapas, hay que señalar que la mejora de la información estadística económica a partir de mediados del siglo XIX permite contabilizar con mayor precisión la evolución económica de Madrid, cuya trascendencia económica se elevó significativamente en la segunda mitad del siglo XX.

Peso de la economía madrileña en el conjunto del PIB español. Comparativa con otras regiones (% sobre el total)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Estadísticas históricas de España, siglos XIX-XX, Fundación BBVA e INE

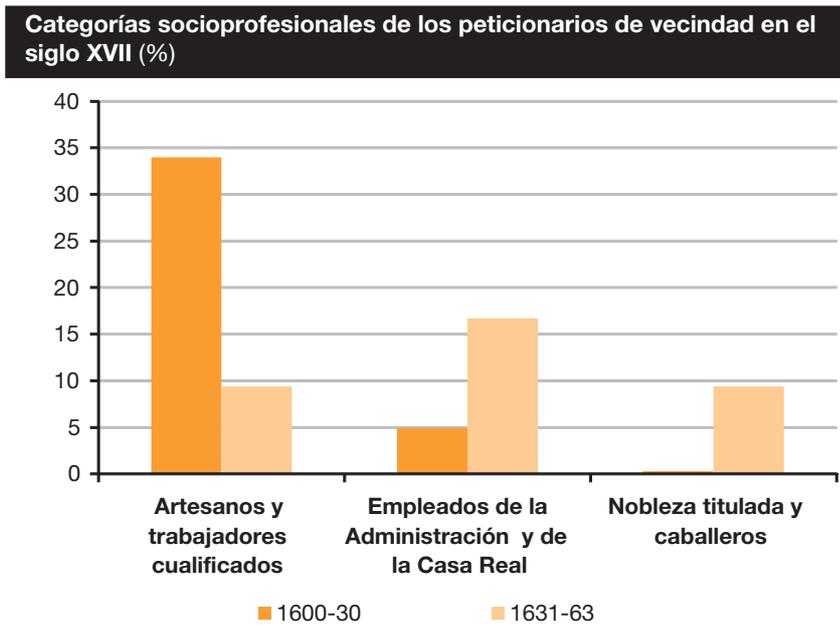
El Madrid preindustrial

Desde 1561 la Villa madrileña fue la sede de los principales aparatos de decisión y administración de la monarquía. Como ciudad cortesana confluieron las élites aristocráticas, así como eclesiásticos y militares. La inherente acumulación de rentas hizo de Madrid uno de los principales mercados de consumo de Castilla.

No cabe duda de que la decisión política de fijar la sede de la Corte de forma permanente en Madrid supuso un giro inesperado para las actividades económicas y la población de la villa. En pocas décadas se pasó de una estructura económica y socioprofesional con cierto protagonismo de las actividades artesanales y comerciales a una sociedad cortesana, rentista, burocrática, clientelista, que dejaba

muy poco margen para que las actividades productivas se desarrollasen. Éstas se vieron desplazadas porque no podían concurrir en un espacio urbano sobrevalorado por la especulación de los bienes raíces y la masiva apropiación de las grandes propiedades amortizadas durante siglos por los estamentos privilegiados y, además, tuvieron que hacer frente a una presión tributaria creciente.

Por otro lado, los intensos flujos de entrada de población contribuyeron poco a renovar la base productiva de la ciudad, ya que mayoritariamente engrosaron los aparatos burocráticos de la monarquía o los efectivos de baja cualificación del servicio doméstico, cuando no las filas de la mendicidad. En este sentido, el estudio de Ringrose que compara las peticiones de vecindad en dos periodos del siglo XVII ilustra claramente este proceso de «cortesanización» de la villa. Entre el periodo 1600-30 y 1631-63 las peticiones de vecindad por parte de artesanos y otros oficios cualificados se reducen en un 72,4%. Por el contrario entre ambos periodos las peticiones de los empleados de la administración y de la Casa Real se multiplican por 3,4. Incluso la nobleza o «manos muertas» iguala el número de peticiones de vecindad de los artesanos y oficios en el segundo periodo.

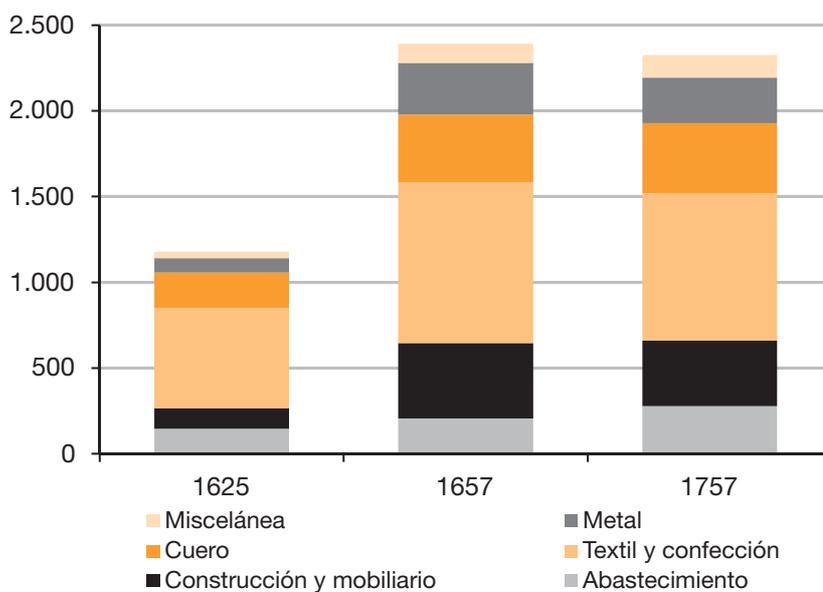


Fuente: AVM, Secretaría (Ringrose, 1983)

No obstante, atendiendo a la evolución de los maestros, cuyo número se duplicó entre 1625 y 1657, se puede reconocer el empuje del tejido económico de la primera mitad del siglo XVII, que permite matizar el declive artesanal asociado a la expansión de las funciones cortesanas (Nieto, 2005). A partir de mediados del siglo XVII, la profunda crisis económica de la monarquía repercute negativamente en la ciudad, que sufrió un auténtico desplome de sus actividades artesanales-manufactureras, levemente corregido entrado el siglo XVIII.

El Censo de Artes y Oficios de 1757 muestra una gran variedad de profesiones identificadas (en total 39). No obstante, la distribución de los maestros se concentraban en unas pocas profesiones, entre las que destacaban los sastres, los zapateros de obra prima y los panaderos y confiteros, que en conjunto acaparaban un 40% del total.

Maestros de oficios artesanos «1625-1757»



Fuente: Donativo de 1625, Repartimiento del soldado de 1657 y Censo de Artes y Oficios de 1757 (Nieto, 2005)

Las iniciativas de apoyo a las actividades manufactureras del reformismo borbónico tuvieron un escaso recorrido

Las demandas asociadas a la Corte y la necesidad de financiación del Estado favorecieron el desarrollo de las actividades mercantiles y de intermediación financiera

El siglo XVIII, a pesar de la mejoría de la situación económica, no alteró este proceso. La comparación de la estructura del empleo con Barcelona en 1787 (Bahamonde y Otero Carvajal, 1989) muestra cómo en Madrid sobresale el empleo público y los hidalgos, que representan un 28,3% de la población activa, por tan sólo un 3,4% en Barcelona. La situación se invierte en las categorías de artesanos-fabricantes y jornaleros, que alcanzan un 46,8% en Barcelona, 15 puntos más que en Madrid (31,7%). Además, a diferencia de las manufacturas avanzadas de la ciudad condal (antesala de la industrialización), en la capital madrileña predominaba un artesano tradicional con unidades productivas reducidas y enfocado a las demandas de una élite social de consumidores.

Pese a las buenas intenciones del reformismo borbónico de apoyar las actividades productivas, el tejido socioeconómico madrileño se modificó de forma discreta. En gran medida, el efecto de la recuperación económica se concentró en el repunte de las actividades mercantiles, organizadas de forma corporativa en los Cinco Gremios Mayores de Madrid, institución que a su vez sirvió de palanca financiera y de iniciativas industriales. El desarrollo de las actividades fabriles estuvo sujeto a las iniciativas de apoyo estatal, particularmente a través de las reales fábricas especializadas en productos de lujo demandados por la Corte, que se sumaban a las

industrias tradicionales orientadas a satisfacer productos básicos de consumo. Pero estas actuaciones se caracterizaron por su precaria gestión, limitaciones de mercado, escasa tecnología y, en general, tuvieron un escaso recorrido y no contribuyeron a superar el retraso industrial de Madrid (García Delgado, 1998). Mucho más relevantes para el futuro de Madrid fueron las actuaciones ilustradas de apoyo al conocimiento científico-tecnológico del país⁶.

Por el contrario, las actividades mercantiles y financieras experimentaron un gran auge con la capitalidad política. El origen del foco financiero está estrechamente ligado al desarrollo de las actividades mercantiles. La elección de la Corte supuso una acumulación de rentas provenientes del campo -implícita a la sociedad del antiguo régimen- de una minoría privilegiada residente, lo cual se tradujo en una demanda de manufacturas suntuarias, la mayoría traídas del extranjero. De esta forma, pese a no ser una ciudad portuaria, la capitalidad permitió a Madrid convertirse en uno de los centros mercantiles más dinámicos de Europa de la segunda mitad del siglo XVI. Por otro lado, el desarrollo mercantil de Madrid coincide con el ocaso de los centros financieros castellanos liderados por Medina del Campo, particularmente a raíz de la ruina de las ferias que supuso el decreto de suspensión de pagos y la revisión de los asientos de Felipe II en 1575; desde esa fecha los trámites financieros se realizarían exclusivamente en la Corte (Marcos Martín, 2000).

Los mercaderes, beneficiados por los monopolios comerciales y el corporativismo gremial -los Cinco Gremios- comenzaron a ampliar sus negocios al ámbito financiero. Prueba de ello es que en el último tercio del siglo XVII adquirieron el arrendamiento de las alcabalas y tercias de la capital y ya a principios del siglo XVIII se potenciaron los créditos a la Real Hacienda por medio de la figura de los anticipos. Para atender las necesidades de liquidez de la Corona, los gremios mercantiles pasaron a funcionar como pequeños bancos de depósito abiertos a los particulares, junto a sus otras actividades de giro, préstamos e inversiones. El renovado auge comercial del setecientos animó las operaciones de crédito y las relaciones con otras plazas financieras del continente (Londres, París o Ámsterdam) y, todo ello, favoreció la asociación de comerciantes-banqueros para crear compañías de seguros o bancos comerciales o de depósitos (Carreras, A. y Tafunell, X., 2004).

Industrialización e inicios del despegue económico

En 1860, Madrid acaparaba el 9,6% del PIB nacional, una cifra notablemente superior a su peso demográfico por aquel entonces (3,1%).

Entre los fenómenos de mayor impacto económico en el siglo XIX, destacan el desarrollo del mercado capitalista inmobiliario posibilitado por las sucesivas desamortizaciones y la regulación del suelo público, la inversión de los capitales de los negocios coloniales -

⁶ Entre las cuales cabe reseñar el Gabinete de Máquinas en el Palacio del Buen Retiro, germen de la Escuela de Caminos y Canales, la Academia de Ciencias y el Real Gabinete de Historia Natural.

cruciales en el desarrollo urbano de la ciudad- o el empuje financiero. En este sentido, la expansión inmobiliaria del nuevo ensanche de la ciudad y la construcción de ferrocarriles en el país fueron dos vías de negocio preferentes.

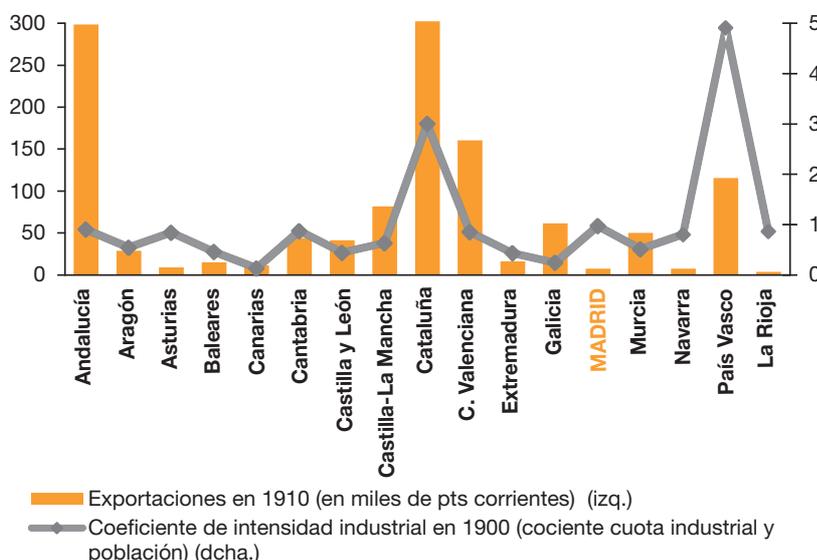
Sin embargo, la estructura socioeconómica del Antiguo Régimen se mantiene en buena parte del siglo XIX y Madrid, como la mayor parte de España, entra con retraso a la era industrial contemporánea. Las reformas liberales, las desamortizaciones, beneficiaron la acumulación del capital, pero el dinamismo económico quedó relegado a las actividades financieras y la construcción, mientras que el grueso del tejido socioeconómico de la ciudad permanecía anclado en las viejas estructuras de actividades preindustriales poco productivas.

La falta inicial de infraestructuras y recursos energéticos y primarios o las limitadas inversiones productivas y tecnológicas, entre otros factores, explican el retraso industrial madrileño respecto a otros grandes focos urbanos europeos durante la primera revolución industrial. Por otro lado, se agudiza el contraste entre la economía como capital financiera y centro moderno de transportes y la economía urbana de actividades tradicionales con escasa capacidad de renovación (Bahamonde, 1989).

Muchas de estas dificultades se superaron a finales de siglo XIX, una vez el Estado acometió infraestructuras vitales para el desarrollo, tales como el abastecimiento de agua del Canal de Isabel II o el desarrollo del transporte de mercancías por tren. Igualmente relevante fue el desarrollo tecnológico propiciado por la difusión de la energía hidroeléctrica y el motor de explosión, que permitieron a Madrid entrar en la segunda fase de la revolución industrial y superar parte del retraso respecto a la primera fase industrial del vapor. Ejemplo de este dinamismo, entre 1885 y 1905 la potencia instalada de la industria madrileña se multiplicó por 10 (García Delgado, 2007).

Pero es evidente que la industrialización madrileña fue tardía y no alcanzó los niveles de especialización de otros polos del país (especialmente, Cataluña y País Vasco, con coeficientes de intensidad industrial del 3 y 4,9, respectivamente, netamente superiores al de Madrid, 0,9). Las limitaciones del tejido industrial y su orientación esencialmente doméstica explican la reducida contribución al VAB industrial del país (un escueto 4,3% en 1900) y la insignificante participación madrileña en las exportaciones (tan sólo un 0,6% del país en 1910), en contraposición con las regiones más industrializadas (Cataluña y, sensiblemente menos, el País Vasco por su producción se destinó principalmente al mercado nacional), o Andalucía o Valencia, regiones ricas en recursos agrarios preponderantes en las exportaciones españolas hacia Europa.

Exportaciones e especialización industrial regional en la primera década del siglo XX



El siglo XIX fue especialmente fecundo para el desarrollo del sector financiero y Madrid se consolida como la capital financiera del país

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Estadísticas históricas de España, siglos XIX-XX, Fundación BBVA e INE

Asumido el alcance limitado de la industria, la relevancia económica de Madrid en el siglo XIX esta esencialmente ligada a las funciones administrativas de un Estado muy centralizado, la acumulación de rentas y la efervescencia de las actividades financieras. En este sentido, dos instituciones decimonónicas al amparo de la capitalidad, la Bolsa de Madrid y el Banco de España, reforzaron la centralidad financiera de Madrid.

La decisión política de crear la Bolsa en la capital (1831) marcó un hito en la evolución financiera de la ciudad. A través de la Bolsa madrileña se pretendía organizar el mercado financiero del conjunto del país siguiendo los pasos de otras capitales europeas (Londres y París, en primera instancia), pero sus funciones iniciales quedaron relegadas básicamente a colocar los títulos de deuda del Estado y sólo entrado el siglo XIX se alcanzó cierta notoriedad en la financiación de las empresas. La proliferación de compañías ferroviarias, las empresas mineras, las promociones inmobiliarias y los bancos o sociedades de crédito marcaron el desarrollo del mercado bursátil de la segunda mitad de siglo. Por otro lado, el Banco de España⁷ desde 1874 adquirió el monopolio estatal de emitir moneda, lo cual supuso el control de la mayoría de los bancos provinciales emisores. Las sedes actuales del Banco de España y Palacio de la Bolsa, inauguradas en la década de 1890, son un ejemplo de la relevancia adquirida por ambas instituciones.

Aunque el peso económico de Madrid en el conjunto de España se contrajera por el mayor crecimiento de las regiones más industrializadas del país, durante el primer tercio del siglo XX la

Entre 1940 y 1975 Madrid duplicó su participación en el VAB nacional

⁷ Creado en 1866, tras la fusión de los precedentes Banco de San Fernando (a su vez originario del Banco de San Carlos) y el Banco de Isabel II.

ciudad experimentó uno de sus periodos históricos de mayor vitalidad socioeconómica. Una vez superada la crisis del 98, el espaldarazo de los capitales coloniales repatriados y la gran expansión protagonizada por los bancos comerciales implantados en la capital que estimulaba el drenaje del ahorro de las provincias del país y, en parte, nutrieron las inversiones productivas madrileñas marcan una nueva etapa de crecimiento (García Delgado, 2007). Muestra de ello, las empresas cotizadas en Bolsa se duplicaron entre 1900 y 1920, particularmente por el empuje de las eléctricas y las empresas industriales. Lógicamente, el crecimiento de la plaza financiera madrileña se benefició de la expansión industrial vivida en el país (que entraba en una segunda era, caracterizada por la electricidad y el motor de combustión). Es precisamente la combinación de estos factores lo que permitieron a Madrid durante las primeras décadas del siglo XX posicionarse como capital empresarial y económica del país.

En esa época, el tejido productivo igualmente se diversifica y moderniza. Con el cambio de siglo, Madrid se convierte en la región más dinámica, duplicando su contribución en el VAB industrial del país (8,8%) y acortando sensiblemente las diferencias que le separaba de las primeras regiones. Dentro del sector servicios, con el *boom* del sector financiero y la renovación de los sectores tradicionales como el comercio, se mitiga, en parte, la dualidad económica entre los servicios ligados a las funciones capitalinas y los servicios a la población.

Madrid durante la autarquía y el desarrollismo

El gran crecimiento sucedido en la década de los sesenta y primeros años setenta convirtió a Madrid en la segunda región industrial del país

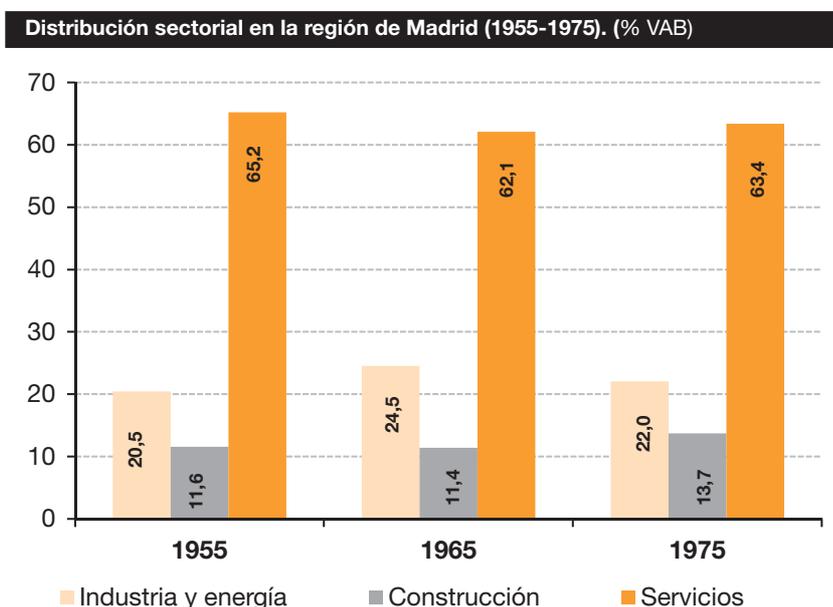
El momento histórico en el que Madrid adquiere mayor relevancia económica se produce entre 1940 y 1975. Entre ambas fechas, presididas por sendas crisis (de posguerra e industrial), el peso económico de Madrid escala ocho puntos hasta alcanzar el 16,5% del PIB de España. Esta expansión sin precedentes coincide con la explosión demográfica de la región madrileña (cuyo peso se incrementó 6,5 puntos, representando el 12,5% de la población española en 1981). El ascenso económico refleja el liderazgo madrileño en la recuperación económica iniciada en los cincuenta y el posterior crecimiento de la fase de desarrollismo, así como la existencia de una estructura económica más diversificada y menos expuesta a la crisis de las décadas de los setenta y ochenta.

Pero los comienzos fueron especialmente difíciles. La crisis económica de los años treinta, la Guerra Civil y la posguerra truncan el desarrollo socioeconómico y cultural de la ciudad. Los años de contienda son especialmente dramáticos por las pérdidas humanas y las penurias inherentes, así como el desmantelamiento del tejido productivo o la ruina de los equipamientos urbanos.

Las dificultades continuaron en la prolongada posguerra, en la que el aislamiento internacional de la dictadura y la autarquía económica sumen a la ciudad y, por extensión, al conjunto del país en una profunda depresión. Madrid no logrará recuperarse hasta bien avanzada la década de los cincuenta.

Las estrecheces del modelo autárquico, junto a las crecientes tendencias aperturistas del régimen y la necesidad de hacer frente a la amenaza de bancarrota exterior, cristalizaron en el Plan de Estabilización y Liberalización de 1959, hito crucial para la consolidación del modelo económico liberal-capitalista. A partir de esta fecha la ciudad vive un *boom* económico sin precedentes y se sientan las bases del desarrollo de la ciudad durante décadas.

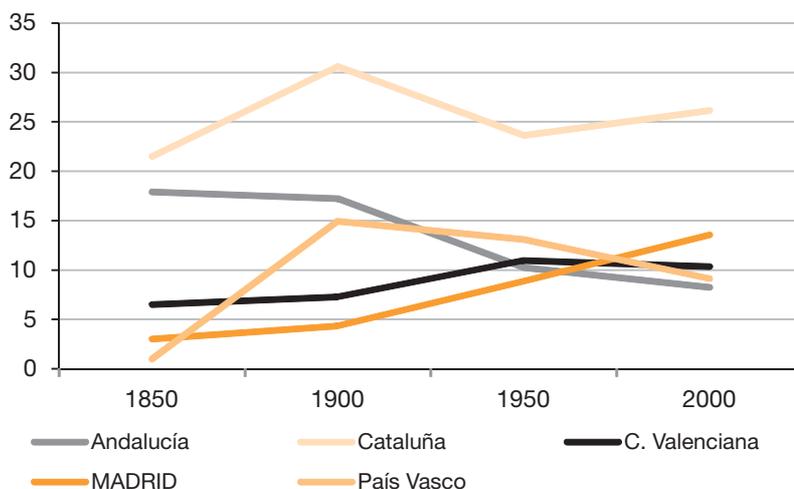
En el gráfico adjunto, se recoge la distribución sectorial de la región de Madrid entre 1955 y 1975. Destaca el empuje del sector industrial, que alcanzó su punto más álgido a mediados de los sesenta, generando una cuarta parte del VAB regional. No obstante, la estructura económica seguía caracterizándose por el fuerte predominio del sector terciario.



Fuente: BDMORES, Ministerio de Economía

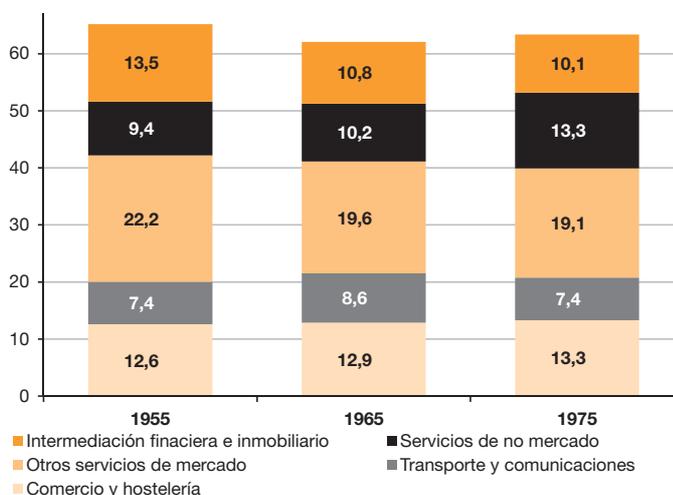
Madrid lideró el crecimiento del desarrollismo, por encima de otros focos urbanos, convirtiéndose en el segundo polo industrial del país únicamente por detrás de Cataluña (véase gráfico adjunto) y afianzado su rango como principal centro financiero y de servicios. Sin embargo, salvo excepciones, como la industria aeronáutica, la química ligera e industrias farmacéuticas u otras actividades punteras para la época (manufacturas eléctricas y electrónicas), el crecimiento industrial madrileño continuó fraguándose en torno a actividades destinadas al mercado de consumo, por lo general muy intensivas en mano de obra y recursos energéticos y de escasa innovación tecnológica (como el sector alimentario, metalúrgicas, actividades de confección, artes gráficas o industrias auxiliares de construcción).

Este desarrollo industrial, las nuevas infraestructuras, la concentración de entidades financieras y de regulación, entre otros factores, favorecieron el papel de Madrid como lugar más idóneo

Distribución sectorial en la región de Madrid (1955-1975). (% VAB)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Estadísticas históricas de España, siglos XIX-XX, Fundación BBVA e INE

para que las grandes empresas del país o extranjeras invirtieran o fijaran su sede, pero también generaron un entorno muy proclive para la dinamización del tejido de pymes de servicios. De manera relacionada, la concentración empresarial y las medidas de liberalización beneficiaron a la diversificación del sector terciario. En cuanto a las principales ramas de servicios, en 1975 sobresalen los servicios a empresas (dentro de la categoría «otros servicios de mercado»). No obstante, en la evolución seguida entre 1955 y 1975 se aprecia el notable ascenso de los servicios de no mercado (servicios educativos y sanitarios, entre otros), propios de la Administración centralizada del país, pero que también contribuyeron a mejorar la calidad de vida de los madrileños. Por el contrario, en aquellos años, los servicios financieros redujeron su peso en el VAB en más de tres puntos. El resto de ramas no alteraron significativamente su distribución en el VAB.

Ramas de servicios en la región de Madrid (1955-1975). (% VAB)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Estadísticas históricas de España, siglos XIX-XX, Fundación BBVA e INE

De la Transición democrática a la actualidad

A partir de la crisis mundial de 1973 y, particularmente, en el caso español con la inestabilidad derivada del cambio de régimen y la difícil transición política, Madrid entra en una nueva etapa. El efecto más negativo de los años de crisis económica fue el aumento vertiginoso del desempleo, entre 1975 y 1985 se multiplica por cuatro el número de parados, tanto por la destrucción directa de empleo como por las dificultades de generar oportunidades de colocar a las generaciones que se incorporaban a la población activa del *boom* demográfico de los años sesenta, abultadas por el fenómeno inmigratorio.

La mayor diversificación del tejido económico y el empuje de los servicios, especialmente los orientados a las empresas, que recogieron parte de las actividades externalizadas por las industrias contribuyeron a que el impacto de la crisis fuese menos virulento en Madrid que en otras áreas urbanas del país sensiblemente afectadas por los procesos de reconversión industrial.

Desde mediados de los ochenta hasta la crisis de 2008, la evolución económica de la Ciudad se ha caracterizado por un intenso desarrollo en todos los planos (brevemente interrumpido por puntuales ciclos adversos particularmente en 1993 y, en menor medida, 2001). Este desarrollo socioeconómico coincide en el tiempo con la descentralización y la concreción del Estado de las Autonomías, y en él se contrapesan las funciones capitalinas de rango político-administrativo con otras funciones económicas que alcanzan un nuevo protagonismo en la ciudad.

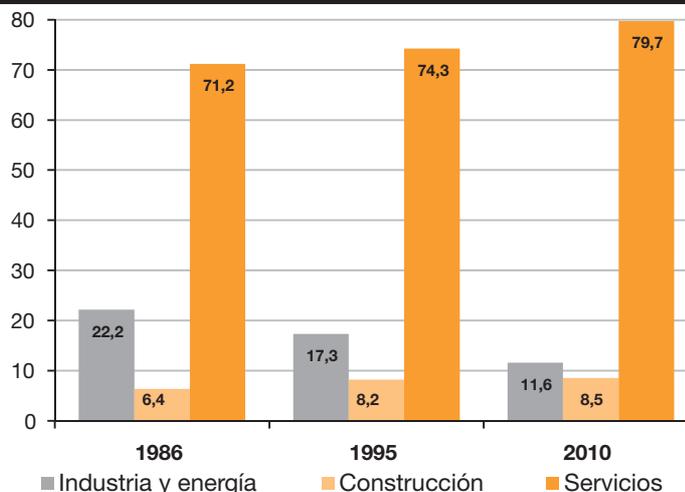
El desarrollo económico influyó en la estructura productiva metropolitana, definida por el ascenso del sector servicios, que en el año 2010 acapara el 79,7% del VAB regional, 8,5 puntos más que en el año 1986, frente a un claro retroceso de la industria (10,6 puntos menos), asociada al proceso de deslocalización y la externalización de servicios y funciones. El peso del sector servicios en la Ciudad es aún más acusado, 86,3% del VAB; mientras que el sector industrial es menor en la Ciudad (cuatro puntos menos que en el VAB regional) y, en gran medida, se deriva del mantenimiento de las sedes directivas de las empresas industriales y energéticas.

La construcción también experimentó un apreciable ascenso y, en 2010, pese a la corrección sufrida por la reciente crisis, representaba el 8,5% del VAB regional (casi dos puntos más que en 1986); aunque su peso en el VAB de la Ciudad es más discreto, 6,2%. Los nuevos desarrollos residenciales en la periferia de la ciudad y en las coronas metropolitanas, junto a los numerosos proyectos de obra civil, contribuyeron al auge del este sector.

Dentro del sector servicios, destacó la modernización y proyección internacional de las actividades financieras. España y, de manera especial, Madrid se benefició de la entrada en la Comunidad Económica Europea, que animó la recuperación económica de la segunda mitad de los ochenta y ello unido al incremento de los flujos de inversión extranjera condujo a un nuevo ascenso bursátil.

La estructura económica diversificada de Madrid minimizó el impacto de la crisis de las décadas de los años setenta y ochenta

El sector terciario ha sido el principal motor del crecimiento económico experimentado por la ciudad en las últimas décadas

Composición sectorial del VAB de la región de Madrid, (1986-2010) (% sobre VAB)

Fuente: BBVA e INE

Precisamente, a finales de los ochenta, se emprendieron iniciativas trascendentales para la potenciación de la plaza financiera madrileña, como la Ley de Mercado de Valores, la integración en el Sistema Monetario Europeo, el mercado de continuo de acciones (CATS), la creación de la Comisión Nacional de Mercados y Valores con sede en Madrid y, ya iniciada la década de los noventa, la aparición del principal índice bursátil de referencia del país (IBEX 35).

Posteriormente, la ebullición de las actividades financieras, con sus signos más aparentes en el aumento vertiginoso del índice bursátil y la internacionalización de los grandes bancos españoles -producidas en los años noventa y primeros años del nuevo siglo-, otorgaron a Madrid una gran visibilidad entre las plazas financieras europeas (la cuarta, por detrás de Londres, París y Frankfurt).

La terciarización económica se apoyó en actividades de mayor valor añadido, ligadas a los flujos tangibles e intangibles de capital, información, mercancías y personas

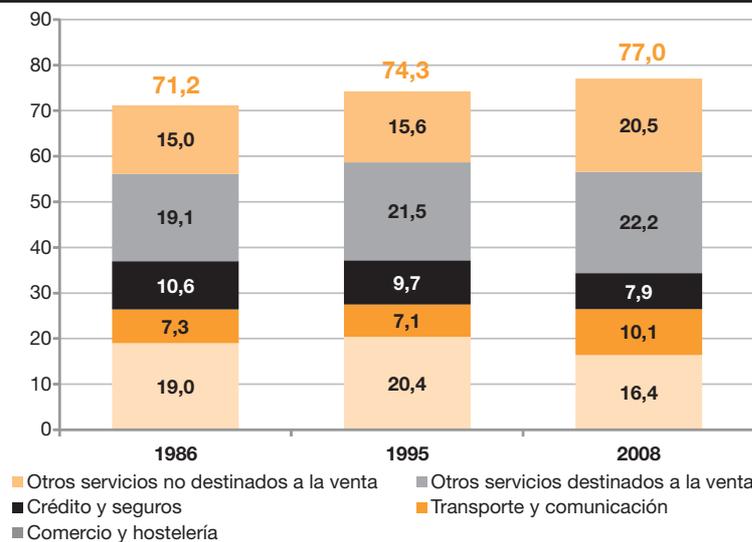
La externalización progresiva de los servicios de las empresas industriales, acelerada tras la crisis de mediados de los setenta, el proceso de integración con Europa, la sofisticación de los cambios de demanda de la población y las empresas, entre otros factores, han contribuido al desarrollo del sector terciario de la ciudad.

En este contexto, además de las financieras, las actividades más punteras se relacionan con las diversas tipologías de servicios a empresas (consultoría, asesoría, publicidad, telecomunicaciones, etc.), así como las actividades de I+D+i vinculadas a las empresas o los centros de investigación y conocimiento (donde Madrid se erige en el principal polo educativo y de investigación del país, con soportes y capital humano aventajado para avanzar en la sociedad del conocimiento). Pero los servicios avanzados también han penetrado con éxito en otras ramas más tradicionales, como la modernización de los formatos comerciales, los servicios públicos, la logística, las actividades relacionadas con la cultura y el turismo.

En el gráfico adjunto se recoge las variaciones de peso de las principales ramas del sector terciario. El ascenso más destacado

corresponde con «otros servicios no destinados a la venta», en consonancia con el aumento del Estado de bienestar de las últimas décadas⁸. Otras tipologías que han incrementado significativamente su peso en el VAB son los transportes y comunicaciones y otros servicios destinados a la venta. Por el contrario, el descenso más acusado se observa en el comercio y la hostelería.

Distribución de los servicios. Peso en el VAB regional según ramas (%)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Estadísticas históricas de España, siglos XIX-XX, Fundación BBVA e INE

Como en el resto del país, el incremento del empleo fue especialmente intenso en el último ciclo económico expansivo de Madrid. Así, entre 2000-2010, el empleo aumentó un 27,9% en la región madrileña (un 18,1% en la Ciudad). En la figura adjunta, se muestra la variación del número de ocupados de los grandes sectores de actividad. De manera muy destacada, el sector servicios concentró la creación de empleos (más de 700.000). La construcción experimentó un leve descenso (por la intensa corrección de la crisis de los últimos años), mientras que la industria tuvo un comportamiento regresivo.

El intenso desarrollo experimentado en la última década de la economía madrileña se refleja en el aumento de su peso en el conjunto del país, alcanzando ya en el año 2010 el 17,9% del PIB nacional. Dicho progreso económico se ha traducido en una mejora sustancial del posicionamiento internacional de Madrid. A modo ejemplo, entre 1990 y 2010, Madrid ha escalado nueve posiciones en el *ranking* European Cities Monitor, situándose en la actualidad en el puesto octavo de las metrópolis europeas más avanzadas para hacer negocios.

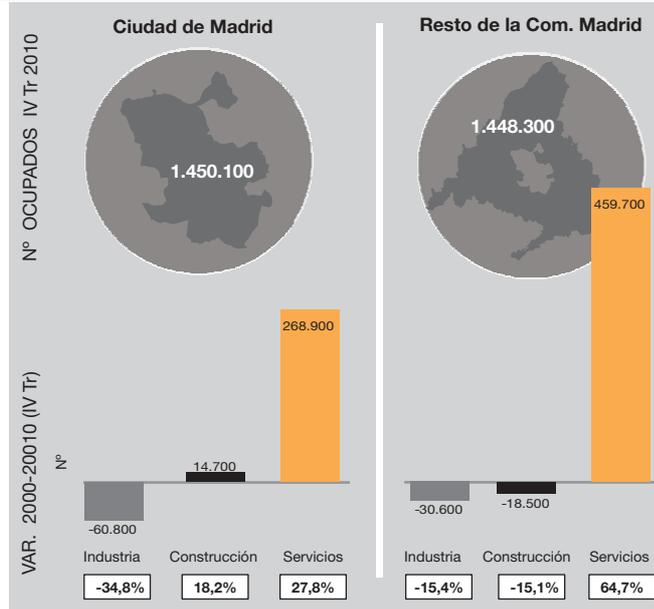
La especialización en servicios avanzados, los abundantes recursos humanos y un número creciente de profesionales cualificados, el revulsivo de la integración europea y las inversiones extranjeras, la

La acumulación de capital humano ha tenido una clara contribución en el crecimiento económico de las últimas décadas

Por sus magnitudes económicas, la Ciudad de Madrid se posiciona entre las principales capitales económicas del continente

⁸ Parte de este ascenso se explica porque la clasificación del año 2008 incorpora, además de los servicios públicos, otros servicios de naturaleza privada no considerados en la clasificación de la CRE en fechas anteriores.

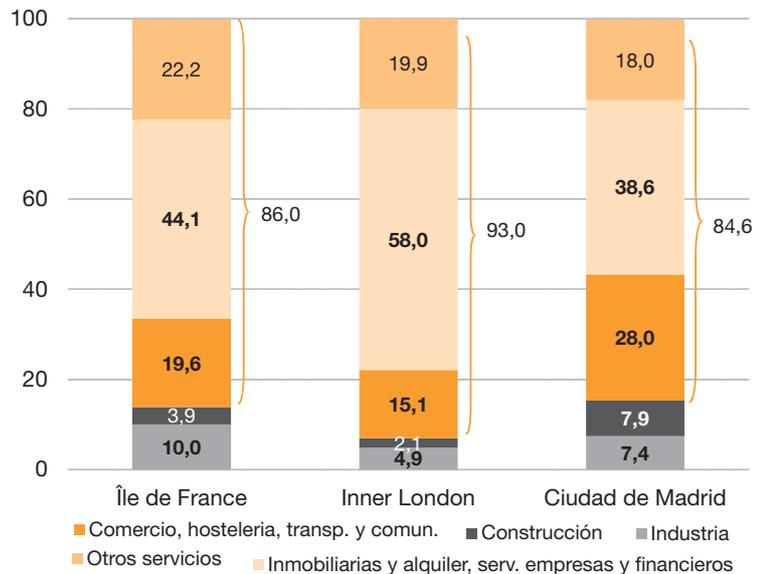
Distribución sectorial del empleo en la Ciudad de Madrid y resto de la Comunidad: variación 2000-2010



Fuente: EPA, INE

condición de sede de las principales empresas del país muchas de ellas internacionalizadas con éxito-, así como la ejecución de potentes infraestructuras son factores que interactúan y han convertido a Madrid en una de las áreas urbanas más prósperas de Europa. Así, el PIB per cápita de la ciudad madrileña en 2007⁹ alcanzaba los 39.163 euros, un 57% superior a la media de la EU-27.

Distribución de los servicios. Peso en el VAB regional según ramas (%)



Nota: datos para Madrid correspondientes a 2009. Datos para Inner London e Île de France correspondientes a 2007
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio Económico del Ayuntamiento de Madrid y Eurostat.

⁹ Último dato disponible de Eurostat comparable con el resto de regiones europeas.

La especialización en torno al sector servicios de Madrid es similar a la de otras metrópolis europeas de referencia como Île de France o Inner London, aunque al comparar la estructura del VAB se aprecian algunos matices. La relevancia de los servicios inmobiliarios y alquiler, servicios a empresas y servicios financieros es sensiblemente mayor en Londres y París que en Madrid. Mientras que los servicios vinculados al comercio, hostelería, transporte y comunicación son sustancialmente más representativos en Madrid que en las otras dos metrópolis europeas.

Con independencia al actual impacto de la crisis financiera y de la construcción actual, menor, no obstante, que otras zonas del país, Madrid mantiene una tendencia de especialización en sectores terciarios avanzados y cuenta con muchas ventajas para volver a una senda del crecimiento, mejorando la productividad laboral y capacidad innovadora de sus empresas, así como la calidad del entorno microeconómico en el que operan.

Conclusión

En el análisis de la evolución de la capital madrileña se han resaltado las principales funciones socioeconómicas y territoriales adquiridas a lo largo del tiempo y que, en buena medida, explican el actual desarrollo de la Ciudad.

Hasta mediados del siglo XX, la capital política fue el principal motor de desarrollo de la Ciudad

El impulso inicial de la capital estuvo esencialmente vinculado a la polarización del aparato administrativo del reino y a la proliferación de servicios y pequeñas actividades destinadas a satisfacer las demandas de un mercado local favorecido por la acumulación de rentas, aunque, durante los dos siguientes siglos, la aportación demográfica y económica de la capital fue discreta en el conjunto del Reino.

Mucho más relevante para el futuro fue la combinación entre la ventajosa posición geográfica y el desarrollo de redes de infraestructuras de transporte que favorecieron la vertebración territorial desde Madrid y el desarrollo de nuevas actividades económicas. El proceso de industrialización de Madrid, con la segunda revolución industrial, fue crucial para la expansión económica de la ciudad, así como el caldo de cultivo para la diversificación y sofisticación de muchos servicios.

Sin obviar el papel histórico de la industria, el estatus de capital económico alcanzado es el resultado del desarrollo de los servicios avanzados. La terciarización económica se remonta a los propios orígenes como capital política, pero hasta el siglo XX el grueso de los servicios permaneció anclado en estructuras tradicionales poco productivas y muy vinculadas a servicios personales a la población o la administración.

La diversificación económica y el auge de un sector terciario avanzado explican el actual liderazgo económico de la metrópoli madrileña

Los servicios de mayor rango vinculados a la capital política y económico-financiera del Estado han convivido en el tiempo con la existencia de actividades de escaso valor añadido que inflaban en

términos de empleo el sector terciario. Dicha dualidad fue disminuyendo a lo largo del siglo XX, cuando el desarrollo financiero y la posterior industrialización estimularon nuevas demandas, y conforme muchas actividades y empresas innovan para competir en un mercado cada vez más sofisticado. No obstante, no es hasta las últimas décadas cuando el sector servicios experimenta un salto cualitativo, se moderniza de forma generalizada, ejerce de principal motor económico y contribuye decisivamente a la internacionalización de la economía madrileña.

La condición capitalina ha sido clave en la función de Madrid como nodo central del sistema radial de comunicaciones, así como la concentración de organismos de decisión política y económica

La intensa terciarización de la estructura productiva (los servicios generan más del 80% del VAB de la Ciudad) se ha visto acrecentada en los últimos años por el descenso del peso de la industria, centrado en algunas actividades punteras y directivas. Prueba de la especialización y dimensión alcanzada, la Ciudad de Madrid concentra el 14% de todo el VAB terciario generado en el país (cifra que se amplía hasta el 20% si consideramos la región madrileña).

Las funciones actuales de la Ciudad distan mucho de la estructura económica condicionada por la capitalidad política durante siglos. Pero también es cierto que el estatus de capital fue decisivo para propiciar algunas de las que se tornaron en bases del desarrollo de Madrid. En este sentido, la creación de infraestructuras permitió solventar la escasez de recursos de la capital. Citando a Ringrose, «Madrid es la mayor ciudad sin acceso directo al transporte marítimo o fluvial de la historia europea». La condición de centro geográfico y capital del Estado potenciaron el valor de la ciudad como nodo estratégico de las comunicaciones entre el interior y la periferia, el norte y el sur y entre las regiones del eje mediterráneo y el arco atlántico. Una vez potenciado el rango de Madrid como nodo del sistema radio-céntrico de las infraestructuras de transporte terrestre y aéreo, se favorecieron sustancialmente los desplazamientos con el resto del país, esenciales para la integración y constitución de un mercado nacional en la etapa contemporánea y, posteriormente, las comunicaciones con el exterior potenciaron significativamente la proyección y estatus internacional alcanzado por Madrid.

Otra ventaja decisiva derivada de la capitalidad ha sido la acumulación de instituciones rectoras que toman las principales decisiones en materia económica (Banco de España, Bolsa de Madrid o la CNMV, o el propio Ministerio de Economía y Hacienda, por citar las más relevantes). El papel de la capitalidad económica se remonta en el tiempo, con ejemplos como la aparición de soportes mercantiles y financieros de apoyo a la hacienda pública a partir de los siglos XVI y XVII, o el desarrollo de un moderno sector financiero con capacidad para articular todo el mercado nacional en la segunda mitad del siglo XIX.

La interacción de los factores ligados a la capitalidad ha favorecido la localización de las sedes empresariales del país, tanto nacionales - muchas de ellas mundializadas- como extranjeras, cuya mera concentración ha posibilitado la proliferación de actividades de alto valor añadido relacionadas con las funciones directivas o los servicios especializados y, en consecuencia, han atraído profesionales cualificados.

La condición capitalina, que frenó en los primeros siglos un desarrollo burgués más equilibrado, se tornó en factor relevante para el desarrollo socioeconómico de la ciudad, pero también genera un elevado impacto local. Entre los principales costes derivados de la capitalidad del Estado y la Comunidad Autónoma que tiene que hacer frente el Ayuntamiento de Madrid se encuentra la dotación de servicios para atender a una cuantiosa población flotante (dentro de la tercera área metropolitana más poblada de Europa y el principal nodo de comunicaciones para el país) y los relacionados con las actividades financieras y de las instituciones estatales y culturales de ámbito nacional. Estas demandas inciden particularmente en los gastos del transporte, seguridad y mantenimiento de los espacios públicos. El hecho de que las instituciones estén exentas del pago del IBI, el impuesto sobre el incremento del valor de los terrenos urbanos y el impuesto de circulación, no implica que el Ayuntamiento de Madrid no disponga de mecanismos económicos para compensar los costes derivados de esa fuerte presencia institucional. Por otro lado, el Ayuntamiento de Madrid viene asumiendo nuevas funciones destinadas a proporcionar bienestar a sus ciudadanos y hacer frente a los retos sociodemográficos sin que la capacidad de obtención de ingresos y financiera del Ayuntamiento haya mejorado.

Las funciones capitalinas reunidas en Madrid son cruciales para la competitividad, internacionalización y desarrollo económico del país

Es decir, se produce una clara asimetría entre las funciones locales asumidas a través de la Ley de Capitalidad para garantizar la eficiencia de la capitalidad política, la articulación territorial y su competitividad económica, y los limitados recursos disponibles, dado el nivel de competencias locales y, sobre todo, la escasa dotación financiera de las mismas.

Bibliografía consultada

Ángel BAHAMONDE y Julián TORO: *Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX*. Siglo XXI, Madrid, 1978.

Ángel BAHAMONDE y Luis Enrique OTERO CARVAJAL: *La sociedad madrileña durante la Restauración: 1876-1931*, Comunidad de Madrid, 1989.

Ángel BAHAMONDE y Luis Enrique OTERO CARVAJAL: *Madrid, de territorio fronterizo a región metropolitana*, Madrid, Espasa Calpe, 1989.

María F. CARBAJO ISLA: *La población de la villa de Madrid. Desde finales del siglo XVI hasta mediados del siglo XIX*. Siglo veintiuno de España Ed, Madrid, 1987.

Albert CARRERAS y Xavier TAFUNELL: *Historia económica de la España contemporánea*, Ed. Crítica, 2004.

Albert CARRERAS y Xavier TAFUNELL (Coords.): *Estadísticas históricas de España, siglos XIX-XX*, Fundación BBVA, 2005.

Manuel CASTELS: *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*, vol I. *La Sociedad red*, Alianza, Madrid, 1997.

Francisco COMÍN, Mauro HERNÁNDEZ y Enrique LLOPIS (eds.): *Historia económica de España, siglos X-XX*, Crítica, 2005.

José A. NIETO: *Artesanos y mercaderes. Una historia social y económica de Madrid (1450-1850)*, Ed. Fundamentos, 2005.

- José Luis GARCÍA DELGADO (ed.): *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*, Madrid, siglo XXI, 1992.
- José Luis GARCÍA DELGADO: *El impacto de la Corte en Castilla. Madrid y su territorio en la época moderna*, Siglo XXI de España Editores, 1998.
- José Luis GARCÍA DELGADO y Miguel CARRERA TROYANO: *Madrid Capital Económica. Historia Económica de España Siglos XIX y XX*, Crítica, Barcelona, 2001.
- José Luis GARCÍA DELGADO (Director): *Estructura Económica de Madrid*, Thomson Civitas, Comunidad de Madrid, 2007.
- Luis GERMAN, Enrique LLOPIS, Jordi MALUQUER DE MOTES, Santiago ZAPATA (eds.): *Historia Económica de España Siglos XIX y XX*, Crítica, Barcelona, 2001.
- Alberto MARCOS MARTÍN: *España en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Crítica/Caja Duero, 2000.
- Jordi NADAL y Albert CARRERAS (dirs.): *Pautas regionales de la industrialización española*, Ariel, Barcelona, 1990.
- Santos MADRAZO: *El sistema de transportes de España, 1750 - 1850*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1984.
- Fernando NEGREDO: "La propiedad inmobiliaria en el Madrid moderno. Transformación social y cortesanización de un espacio urbano. En LAVASTRE, Ph. y MAS, R., (Coor.), *Propiedad urbana y crecimiento de la ciudad*, UAM/Casa Velázquez, 2002
- Luciano PAREJO, Juan BRAVO y Cayetano PRIETO (Coor.): *Estudio sobre la Ley de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid*, Ayuntamiento de Madrid/Ed. Bosch, 2006.
- PINTO CRESPO, V. y MADRAZO MADRAZO (dirs.): *Madrid, Atlas Histórico de la ciudad. Siglos IX-XIX*, Fundación Caja de Madrid/Lunwerk Editores, 1995.
- PINTO CRESPO, V. y MADRAZO MADRAZO (dirs.): *Madrid, Atlas Histórico de la ciudad. 1850-1939*, Fundación Caja de Madrid/Lunwerk Editores, 2001.
- Francisco QUIRÓS LINARES: *Las ciudades españolas en el siglo XIX*, Ámbito, Valladolid, 1991.
- David RINGROSE: *Madrid and the Spanish Economy, 1560-1850*, University of California Press, Berkeley, 1983.
- David RINGROSE: *Madrid y la economía española, 1560-1850. Ciudad, Corte y País en el Antiguo Régimen*, Alianza, Madrid, 1985.
- David RINGROSE: *Imperio y península. Ensayos sobre historia económica de España (siglos XVI-XIX)*, Siglo XXI de España Editores, 1987.
- David RINGROSE, Cristina SEGURA y Santos JULIÁ: *Madrid, historia de una capital*, Alianza, Fundación Caja Madrid, Madrid, 1994.