

ALREDEDOR DE MADRID UNA RED FUERTE DE CIUDADES MEDIANAS

Buscando un nuevo modelo descentralizador

La propuesta de convertir a Madrid en cabecera de una red de ciudades medianas, antiguas capitales históricas del centro peninsular, constituye el argumento central del siguiente artículo. Una síntesis de un extenso e interesante estudio urbanístico –realizado para la Consejería de Política Territorial de la Comunidad de Madrid–, donde se propone un nuevo modelo de descentralización en el cual la capital actuaría como cabecera de una red regional de ciudades.

Texto: ABEL ENGUITA PUEBLA.

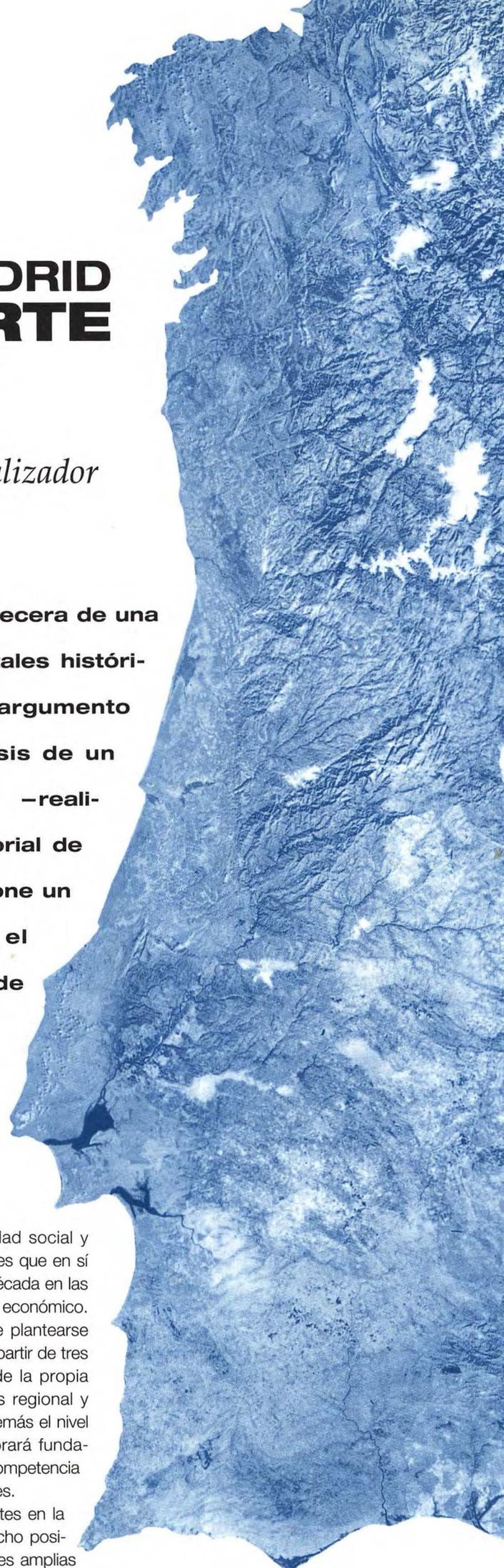
Asesor de Urbanismo de CEIM

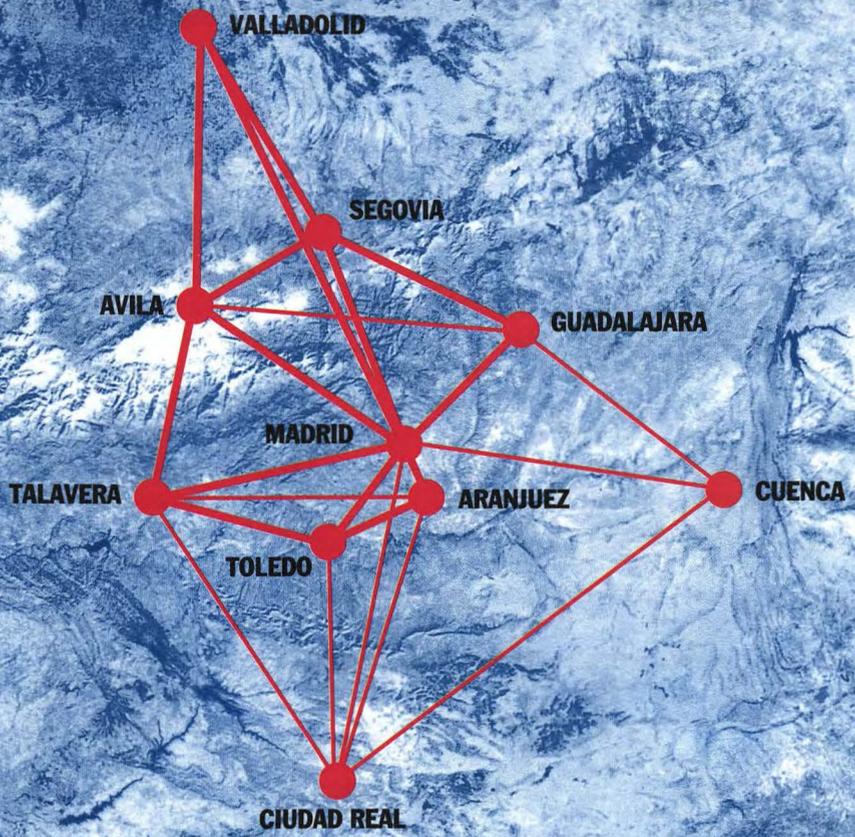
Material gráfico: INES LOPEZ CARVALLAL. *Arquitecta.*

El análisis efectuado recientemente sobre las principales transformaciones sufridas en la geografía de los cambios poblacionales, en las áreas económicas dinámicas de Europa y, en consecuencia, las variaciones subsiguientes experimentadas en los patrones de urbanización, han puesto de relieve la creciente adopción, por parte de las administraciones locales, de acciones de fomento que refuercen la competitividad de las ciudades, así como la necesidad de adoptar para éstas un conjunto de políticas urbanísticas que garanticen el cre-

cimiento necesario, equidad social y equilibrio ambiental. Factores que en sí mismos incidirán en esta década en las oportunidades de progreso económico. Dichas políticas habrán de plantearse en las grandes ciudades a partir de tres niveles de referencia: el de la propia ciudad, el de sus ámbitos regional y nacional de influencia y además el nivel europeo, en el cual se librerá fundamentalmente la principal competencia con otras urbes equiparables.

Los cambios más recientes en la economía europea han hecho posible identificar hoy en día tres amplias





Mapa de situación del nuevo modelo de descentralización, con la capital como cabecera de una red regional de ciudades.



Panorámica general de Guadalajara desde la torre del INEM y primer plano de las Casas Colgadas de Cuenca.

áreas de importancia económica que corrigen un primer modelo (en exceso simplista y alarmista) de centro-periferia aplicado a Europa. En relación con este nuevo escenario, Madrid estaría englobado, aunque en una posición limítrofe, en el denominado "nuevo núcleo" de importancia económica, cuyo extremo sur-occidental cubriría el cuadrante nordeste de la Península.

Tanto en el norte como en el sur de Europa se está desarrollando un sistema urbano bastante más descentralizado, el cual viene a demostrar las ventajas que presentan actualmente las ciudades medianas y pequeñas, y especialmente aquellas que se encuentran equipadas con buenas comunicaciones y/o están próximas a las grandes zonas metropolitanas.

En línea con esta descentralización, y en el marco de una política urbana orientada a mejorar la capacidad económica, política y técnica de las metrópolis, así como a lograr una cohesión económica y social en ámbitos regionales, la creación de redes urbanas podría beneficiarse de diversas ayudas financieras otorgadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (en función de una más amplia aplicación del artículo 10), y también se abriría una vía de acceso a los créditos del Banco Europeo de Inversión (BEI), en línea con su filosofía inversora.

En Europa, las redes de áreas urba-

nas cumplen una diversidad de funciones de las que se derivan múltiples beneficios. En el caso concreto de Madrid, la creación de una red de ciudades de este tipo organizada en torno a la capital, también supondría el desempeño de una serie de funciones, básicamente consistentes en:

- La capacidad para convertirse en un procedimiento que contrarreste la situación de "casi perifericidad" que viene sufriendo Madrid debido a su posición geográfica.
- Permitiría acumular recursos y

nacional y de la Comunidad Europea.

Durante las tres últimas décadas, las diseconomías surgidas en las ciudades más grandes de Europa han provocado fenómenos de descentralización y contraurbanización que han obrado en beneficio del crecimiento de las urbes pequeñas y medianas situadas cerca de grandes áreas metropolitanas, otorgándolas mejores bazas de desarrollo en el futuro. Ahora bien, en las próximas relaciones futuras entre ciudad y región pueden entremezclarse la interdependencia con la rivalidad. Debido a ello, en beneficio de un desarrollo económico uniformemente compartido entre ambas, es preciso obtener un consenso entre las políticas globales a aplicar capaz de garantizar la superación de pugnas entre las administraciones rivales.

**Las diseconomías surgidas
en las grandes urbes de Europa
aceleran el proceso
de contraurbanización.**

desarrollar estrategias conjuntas con las que expandir la base económica, atrayendo inversión de capital nacional y también multinacional.

● Podría ser un instrumento de cohesión social en una región central policéntrica, en la cual sería posible abordar una división de funciones complementarias, beneficiándose de las ventajas actuales que poseen las ciudades implicadas en la citada red, comenzando por su calidad de vida y sus recursos culturales e históricos.

● Potencialmente, podría constituir un mecanismo de "lobbying" a nivel

Un modelo policéntrico

Los planeamientos de las regiones urbanas analizadas en el siguiente artículo (el Esquema Director de la Aglomeración Ionesa de 1990; el Avance del Plan Director Territorial Provincial de Milán del año 1991; Londres y la Región Sureste de Inglaterra y el Proyecto de Esquema Director para la Región d'Ile de Francia del año 1992) tienen en común haber sido elaborados entre los años 1990 y 1993, reflejando por lo tanto las tendencias más recientes, que presentan entre ellas algunas

*In Madrid -
A Network of Cities
for the Center
of Spain*

*Recent analysis done on the
major transformations of
population shifts in Europe's
active economic areas and*

*their resulting development
patterns have made develop-
ment measures adapted by
local governments to enhance*

*their cities' competitiveness
increasingly evident. This
analysis has also made it evi-
dent that a set of city planning*



El Palacio Real de Aranjuez (izquierda) y la Catedral de Segovia (derecha).

coincidencias y aspectos relevantes:

- El planeamiento urbanístico u ordenación territorial sobre dichas regiones se utiliza como un vehículo inductor de su proyecto de futuro, donde se resumen básicamente todas las aspiraciones de desarrollo y de mejora de la habitabilidad del entorno.

- Entre las metas o ideas motrices que responden los planes analizados destaca la apuesta por una política de internacionalización, dirigida a fomentar que las ciudades centrales se conviertan en metrópolis internacionales o refuercen su papel como tales. Un hecho que conlleva hoy día un crecimiento cualitativo, así como la contemplación de una nueva escala: la metrópoli en perfecta sinergia con la región urbana circundante, complementada por una red regional de ciudades.

- Los “temas verdes” aparecen fervorosamente incorporados y son un componente básico en la apuesta general por una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos metropolitanos. Apuesta que además no se contrapone con el deseo de progreso económico, pues los entornos saludables son actualmente una condición necesaria para las economías saludables.

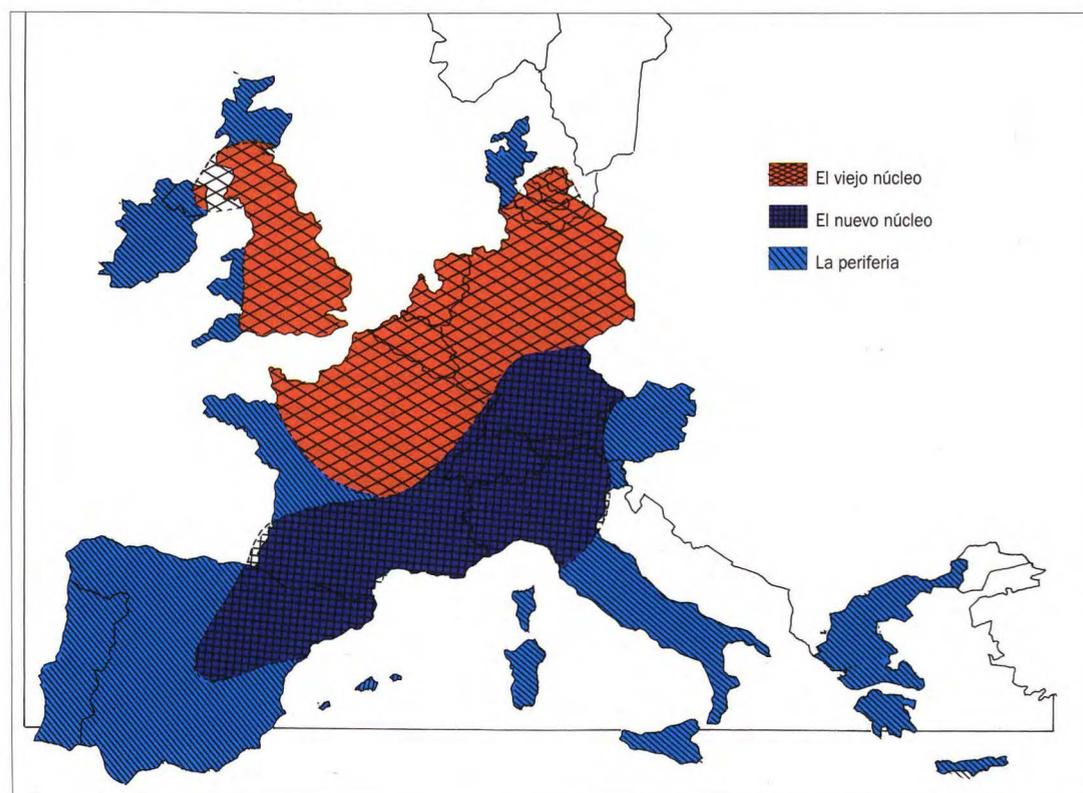
- Frente a esta aspiración, el mayor reto para las regiones es evitar la congestión mediante una mejor distribución de la actividad alrededor de ellas y la obtención de movilidad.

- La consecuencia territorial de estas redes (beneficiadas además por el

desarrollo de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación) es el paso de la tradicional organización jerárquica de los centros urbanos, a un sistema más flexible, de tipo reticular, en el cual adquieran mayor relevancia la especialización y las relaciones de integración funcional y complementariedad. Es decir, el modelo policéntrico y mallado, según el cual cada centro participa con un papel propio en la afirmación

del sistema de red. Este policentrismo responde al doble intento de funcionalidad y equidad, o de búsqueda de una mayor solidaridad entre las ciudades afectadas. Que el modelo de red de ciudades planteada cuente con una metrópolis regional “cabecera de la red”, implica por parte de aquélla adoptar obligaciones de acogida, de prestación de servicios y de solidaridad entre el conjunto de las ciudades de la

LAS REGIONES ECONOMICAS DE EUROPA



policies must be adopted in order to ensure necessary growth, social equality and also environmental balance.

Both in northern and southern Europe, a more decentralized urban pattern is developing showing the advantages that

small and medium sized cities currently offer, particularly those with good communications infrastructure located

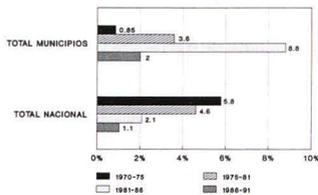
near large metropolitan areas. Along the lines of this decentralization and in the framework of urban planning policy

UNA RED DE CIUDADES PARA EL CENTRO PENINSULAR

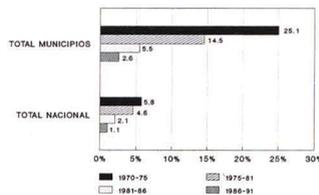


De izquierda a derecha, imagen del Polígono Argales de Valladolid y del Parque Empresarial de Ciudad Real.

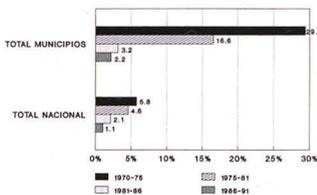
EVOLUCION DE LA POBLACION
10.000 hab. < Municipios < 50.000 hab.



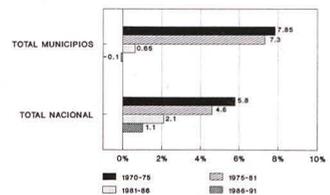
EVOLUCION DE LA POBLACION
50.001 hab. < Municipios < 100.000 hab.



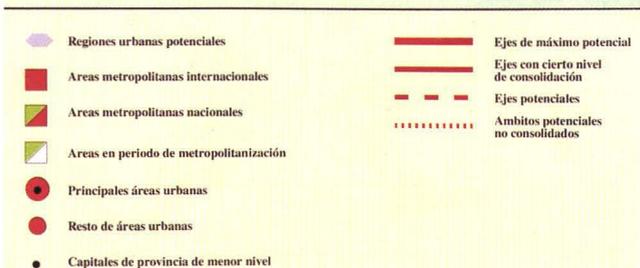
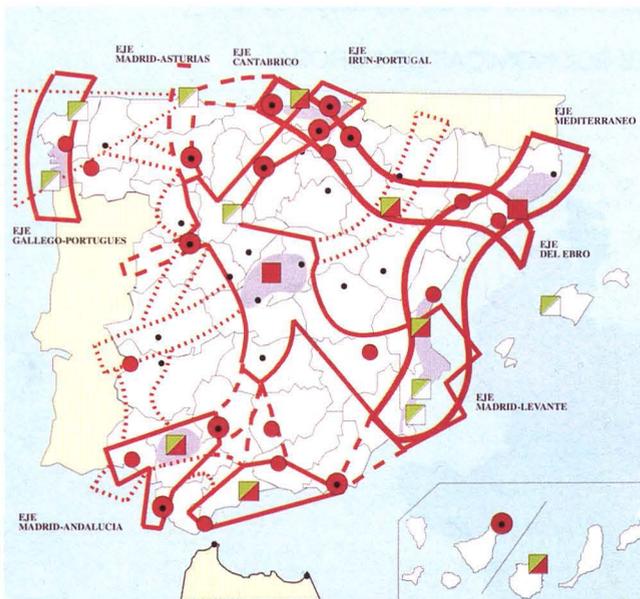
EVOLUCION DE LA POBLACION
100.001 hab. < Municipios < 500.000 hab.



EVOLUCION DE LA POBLACION
> Municipios > 500.000 hab.



AMBITOS Y EJES POTENCIALES DE DESARROLLO



región. Ahora bien, el modelo reticular no sustituye al modelo jerárquico, sino que lo integra, y conlleva además el desarrollo de una serie de ventajas competitivas en cada ciudad, así como la cooperación entre ellas.

- La creación de una pluralidad de puntos de fuerza para el desarrollo de la región urbana multipolar puede llevarse a cabo (en determinados casos) reforzando un sistema de centros urbanos intermedios –que históricamente han jugado cierto papel de localidades centrales–, y apoyando proyectos de desarrollo que valoren la identidad y especificidad locales.

- Los ámbitos sobre los cuales se debería actuar para afirmar el modelo descrito son, esencialmente:

- El sistema de movilidad, apostando por una integración infraestructural, especialmente la no radio concéntrica, creando o mejorando las conexiones transversales. En este capítulo adquiere especial relevancia la cristalización de un Servicio Ferroviario Regional.

- El sistema ambiental. La matriz de la nueva organización territorial viene determinada por una nueva estrategia

de protección y valoración ambiental. La “ciudad multipolar” se debe apoyar en lugares que posean una elevada calidad de imagen urbana.

- Las grandes funciones urbanas. La búsqueda de innovación en éstas impone la exigencia de crear nuevos espacios que respondan a innovadores modelos tipológicos y organizativos, los cuales deberían estar repartidos por todo el territorio regional, convirtiéndose al mismo tiempo en el apoyo de polos económicos y equipamientos fuertes.

Madrid, ciudad internacional

Actualmente Madrid aparece como una metrópoli situada “en el núcleo de la región central” de la Península, en una posición excéntrica y alejada de las regiones que están identificadas como las más dinámicas. Tan solo se encuentra indirectamente conectada (según unos estudios efectuados recientemente en nuestro país) con los principales ejes nacionales de desarrollo y significativos a nivel europeo: El Eje Mediterráneo y el Eje del Ebro.

Por otra parte, el sistema de ciudades de España presenta a Madrid

geared towards improving the economic, political and technological capacities of cities as well as achieving both eco-

nomical and social cohesiveness throughout regions, the creation of urban networks could benefit from financial

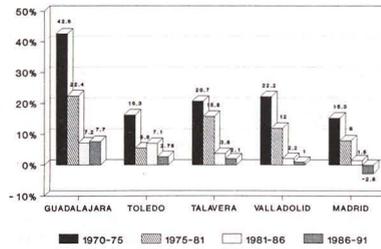
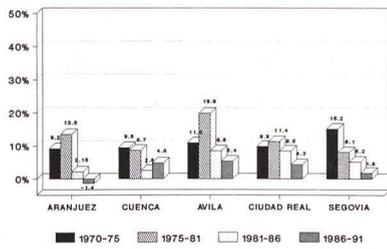
aid granted by the European Regional Development Fund. In the specific case of Madrid, the creation of a network of

cities organized around the capital would serve a host of different functions. The region's quasi-peripheral

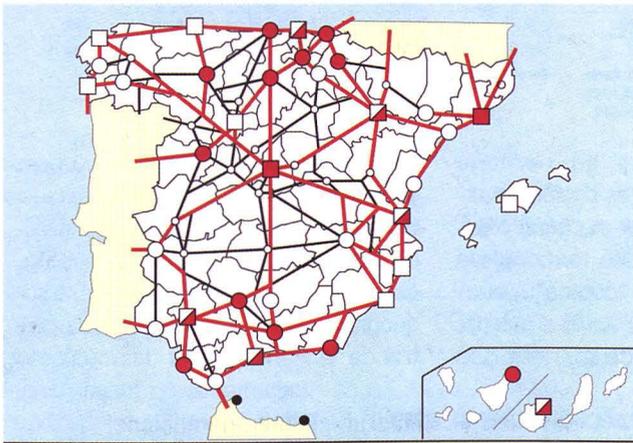


Arriba, entrada del Polígono Industrial de Toledo (izquierda) y Polígono Industrial situado en Talavera de la Reina (derecha).

EVOLUCION PORCENTUAL DE LA POBLACION Ciudades - Madrid + Corona Metropolitana



EL SISTEMA DE CIUDADES ESPAÑOL



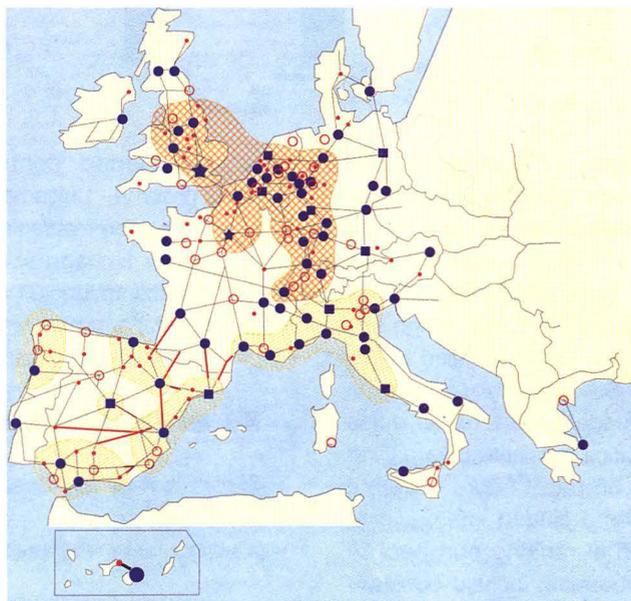
SISTEMA DE CIUDADES

- Áreas metropolitanas internacionales
- Principales áreas urbanas
- Ejes básicos
- ▣ Áreas metropolitanas nacionales-regionales
- Resto de áreas urbanas
- Ejes secundarios
- Áreas metropolitanas regionales
- Capitales de provincia de menor nivel

AREA METROPOLITANA	MUNICIPIOS		POBLACION (MILES)		DENSIDAD (HAB/KM2) 1991	% POBLACION SOBRE PROVINCIA RESPECTIVA		% ACUM. SUPERF. NACIONAL		% ACUM. POBLACION NACIONAL	
	NUM.	SUP. (KM2)	1981	1991		1981	1991	1981	1991	1981	1991
Madrid	30	2140	4474	4630	2163	95	94	0,4	12	12	
Barcelona	91	1755	4083	4036	2298	88	88	0,8	23	22	
Valencia	52	1148	1422	1491	1299	98	70	1,0	26	26	
Bilbao	35	775	1064	994	1282	90	86	1,2	29	29	
Sevilla	19	1106	955	1049	948	65	65	1,4	32	31	
Málaga	11	1240	717	803	647	70	68	1,6	34	33	
Oviedo-Gijón	18	1452	802	808	556	72	74	1,9	36	35	
Alicante	18	1230	604	720	585	53	55	2,1	37	37	
Zaragoza	3	1102	602	628	569	72	74	2,4	39	39	
Las Palmas	11	857	602	615	718	79	73	2,5	41	40	
Vigo-Portoavedra	15	774	505	536	693	59	61	2,7	42	42	
Murcia	11	1322	411	477	361	43	46	2,9	43	43	
Granada	21	839	355	402	479	46	50	3,1	44	44	
Palma Mallorca	4	443	338	361	815	49	49	3,2	45	45	
Valladolid	2	227	337	357	1572	69	71	3,2	46	46	
La Coruña	8	362	310	341	942	29	31	3,3	47	47	
Córdoba	2	1275	294	319	250	41	42	3,6	47	48	
TOTAL NACIONAL	8022	504741	37682	38999	76	100	100	100	100	100	

FUENTE: A. Soriano. "El papel de las infraestructuras en la conformación de las Áreas Metropolitanas". CEOTMA 1983. Actualizado

EL SISTEMA DE CIUDADES EUROPEO



- ★ GRANDES AREAS METROPOLITANAS MUNDIALES
- AREAS METROPOLITANAS INTERNACIONALES
- AREAS METROPOLITANAS NACIONALES
- AREAS METROPOLITANAS REGIONALES
- AREAS URBANAS EN PERIODO DE METROPOLITIZACION
- "DORSAL" CENTRAL EUROPEA
- ESPACIOS DE "NUEVA CENTRALIDAD"

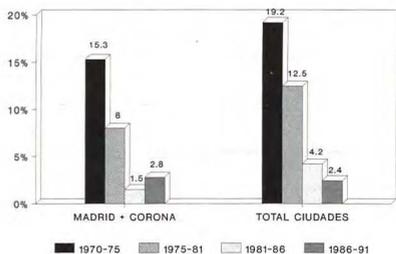
FUENTE: mapas pertenecientes a la publicación " Plan Director de Infraestructuras". Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Centro de Publicaciones.

UNA RED DE CIUDADES PARA EL CENTRO PENINSULAR

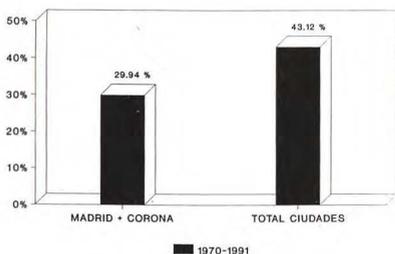


A la izquierda, imagen del Parque San Julián, en Cuenca, y a la derecha paseo del Jardín del Parterre de Aranjuez.

EVOLUCION DE LA POBLACION
Madrid - Conjunto de Ciudades



EVOLUCION DE LA POBLACION
Madrid - Conjunto de Ciudades



como un “área metropolitana internacional” junto a la cual sólo aparecen ciudades de menor nivel o rango, capitales de provincia como Guadalajara, Segovia, Avila y Toledo. Valladolid es la ciudad de mayor rango en el sistema, en relativa proximidad a Madrid.

Sin embargo, la capital puede carecer de la masa crítica suficiente para aspirar a un papel futuro relevante como ciudad internacional en el ranking europeo de ciudades, incluso considerando a las urbes vecinas de la corona metropolitana, es decir, el conjunto de la conurbación madrileña. La región urbana de influencia de Madrid, que se va cristalizando espontáneamente, está todavía por estructurar, y una política de descentralización –probablemente necesaria dada la congestión creciente que sufre

la ciudad central y su periferia próxima– únicamente es posible llevarla a cabo mediante dos modelos: mantener limitado el ámbito territorial de descentralización a la “corona” metropolitana, o bien ampliar aquél al exterior de la conurbación, de manera que

El sistema de ciudades de España presenta a Madrid como un área metropolitana internacional.

incluya diversas ciudades históricas (nuevos núcleos de centralidad potenciales), actualmente situadas dentro de un ámbito de influencia funcional de Madrid y entre las cuales las relaciones de intercambio podrían producirse con eficacia si se aplicaran políticas adecua-

das. Madrid puede aumentar su peso específico maximizando su hinterland. Semejante hecho se lograría catalizando la cristalización de una red estratégica de ciudades, situadas en la región geográfica que comprende el área central de la Península, en las cuales el fomento de un mayor dinamismo en el futuro equilibraría la congestión de la conurbación central.

Si la ordenación territorial y el planeamiento urbanístico son utilizables como vehículos inductores de un proyecto de futuro en el que se integran aspiraciones de desarrollo económico y mejora de habitabilidad del entorno, las circunstancias actuales de Madrid ofrecen una oportunidad excepcionalmente ventajosa.

En este sentido, la Consejería de Política Territorial ha acometido un Plan

CUADRO COMPARAT. DE LA DINAMICA DE LAS ACT. ECONOMICAS
Periodo 1986-1991

CIUDAD	ACTIVIDAD ENERGIA Y AGUA	EXTRAC. Y TRANSF.		I. MANUFAC.	I. METALURG.	MAQ. Y EQUIPO MECANICO
		MINER.	NO ENER.			
Aranjuez	Crec. M.	Decrec. D.		Crec. D.	Crec. M.	Crec. D.
Avila	S.T.R.	S.T.R.		S.T.R.	Decrec. F.	Decrec.
C. Real	Decrec.	Decrec.		Decrec.	Decrec.	---
Cuenca	Decrec.	Decrec.		Decrec.	Decrec.	---
Guadalajara	Crec. F.	S.V.		Dec. D.	Crec. M.	Crec.
Segovia	Decrec.	Decrec.		Decrec.	Decrec.	Decrec.
Talavera	S.T.R.	S.T.R.		S.T.R.	S.T.R.	S.T.R.
Toledo	S.T.R.	S.T.R.		S.T.R.	S.T.R.	S.T.R.
Valladolid	Crec. F.	Decrec. D.		Crec. M	Crec. F.	Crec. D.
Madrid	Crec.F.	Crec. D.		Crec. M.	Crec. D.	Crec. D.

Crec.: F= fuerte M= medio D= débil
Decrec.: F= fuerte M= medio D= débil
S.V.: sin variación S.T.R.: sin tendencia regular

nature would be offset, and resources could be accumulated in addition to the development of joint strategies in

order to expand the region's economic base. The network would also serve as a tool for achieving social cohesion in a

central region with many focal points brought together by the advantages offered by the cities potentially included in

this network, ranging from their quality of life down to their cultural and also historical heritage. The area would



Sobre estas líneas, de izquierda a derecha, imagen de un parque ajardinado en Talavera de la Reina y el Paseo Arco de Ladrillo, en Valladolid.

CUADRO COMPARAT. DE LA DINAMICA DE LAS ACT. ECONOMICAS
Periodo 1986-1991

CIUDAD	ACTIVIDAD MAQ Y MAT. ELÉCTRICO	QUIMIC.-FARM.	CONSTRUCCION	COMERCIO AL POR MAYOR	COMERCIO AL POR MENOR
Aranjuez	Crec. F.	Crec. D.	Crec. M.	Crec. M.	Crec. D.
Avila	S.T.R.	S.T.R.	S.T.R.	S.T.R.	S.T.R.
C. Real	-	Decrec.	Decrec.	Decrec.	Decrec.
Cuenca	Decrec.	Decrec.	Decrec.	Decrec.	Decrec.
Guadalajara	Crec. M.	Crec. D.	Crec. F.	Crec. M.	Crec. M.
Segovia	Decrec.	Decrec.	Decrec.	Decrec.	Decrec.
Talavera	S.T.R.	S.T.R.	S.T.R.	S.T.R.	S.T.R.
Toledo	S.T.R.	S.T.R.	S.T.R.	S.T.R.	S.T.R.
Valladolid	Crec. M.	Crec. D.	Crec. M.	Crec. D.	Crec. M.
Madrid	Crec. M.	Crec. D.	Crec. D.	Crec. M.	Crec. D.

Crec.: F= fuerte
M= medio
D= débil
Decrec.: F= fuerte
M= medio
D= débil
S.V.: sin variación
S.T.R.: sin tendencia regular

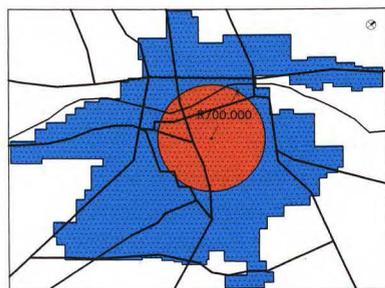
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos correspondientes a licencias de actividad económica concedidas.

CUADRO COMPARAT. DE LA DINAMICA DE LAS
ACT. ECONOMICAS. Periodo 1986-1991

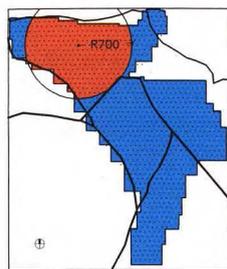
CIUDAD	ACTIVIDAD SERVICIOS	HOSTELERIA	INST. FINANCIERAS Y SEGUROS
Aranjuez	Crec. D.	S.V.	Crec. D.
Avila	S.T.R.	S.T.R.	S.T.R.
C. Real	Decrec.	Decrec.	Decrec.
Cuenca	Decrec.	Decrec.	Decrec.
Guadalajara	S.T.R.	Crec. D.	Decrec. D.
Segovia	Decrec.	Decrec.	Decrec.
Talavera	S.T.R.	S.T.R.	S.T.R.
Toledo	S.T.R.	S.T.R.	S.T.R.
Valladolid	Crec. M.	S.V.	Crec. D.
Madrid	Crec. D.	Decrec. M.	Crec. M.

Crec.: F= fuerte
M= medio
D= débil
Decrec.: F= fuerte
M= medio
D= débil
S.V.: sin variación
S.T.R.: sin tendencia regular

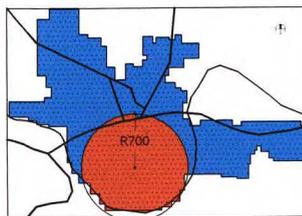
ESCALA 1/50.000



VALLADOLID

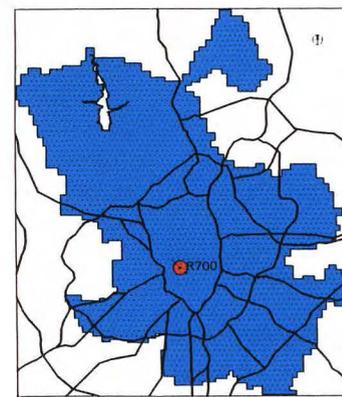


SEGOVIA



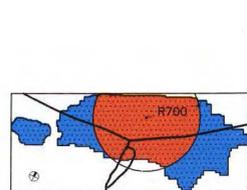
TOLEDO

ESCALA 1/400.000

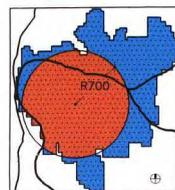


MADRID

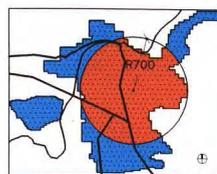
ESCALA 1/50.000



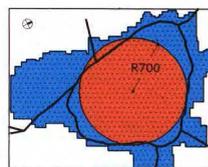
TALAVERA



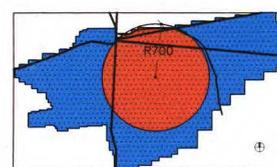
AVILA



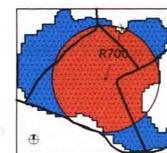
CUENCA



CIUDAD REAL



ARANJUEZ



GUADALAJARA



A la izquierda, fachada del Instituto Zorrilla, en Valladolid, y a la derecha la Universidad de Castilla La Mancha, enclavada en Ciudad Real.

Regional de Estrategia Territorial (mientras que al mismo tiempo se iba elaborando el Nuevo Plan General para el municipio de Madrid y se concluía el Plan Estratégico de Madrid) donde se definen unas líneas concretas de acción, así como diversos proyectos estratégicos de interés prioritario.

En dicho contexto, surge la oportunidad de integrar los tres procesos de planificación mencionados al nuevo modelo que estructure la región central de la Península. Un modelo que supondría el reforzamiento de Madrid como metrópoli internacional a partir de una nueva escala en la que actuaría como cabecera de la red regional de ciudades y en perfecta sinergia con las mismas.

En este sentido, Guadalajara, Cuenca, Ciudad Real, Toledo, Aranjuez, Talavera de la Reina, Avila, Valladolid y Segovia son en principio las ciudades consideradas como integrables en la citada

red. Estas han sido elegidas porque constituyen un sistema de centros intermedios cuyo dinamismo demográfico se favorece de las tendencias generales a la "contraurbanización" mencionadas anteriormente.

En general son urbes que se identifican por poseer una elevada calidad e imagen urbana (en parte por haber jugado históricamente un cierto papel de localidades centrales), aptas para apoyar proyectos de desarrollo que valoren la identidad y especificidad locales (en este sentido podrían consi-

derarse como ciudades históricas relanzadas o reimpulsadas). Por otra parte, las infraestructuras de transporte y telecomunicaciones ya existentes entre estas ciudades, junto con las adicionales de potencial creación, garantizarán la movilidad e intercambios de información adecuados para la necesaria distribución de la actividad en la región y para la integración funcional en red. Asimismo, éstas pueden ofrecer una diversidad de espacios donde encajarán los nuevos modelos tipológicos y organizativos que resultan de la innovación de las grandes funciones urbanas, pudiendo utilizarse para la acogida de polos económicos o de equipamientos fuertes. En conjunto, sus características se corresponderán con las de aquellas ciudades medianas-pequeñas de Europa, próximas a las grandes zonas metropolitanas, y en las que (según el estudio "Europa 2.000") el rápido crecimiento experimentado en los últimos años ha puesto de relieve sus ventajas, ofreciendo a los trabajadores en general especializados una buena ubicación, comunicaciones más fáciles, tiempos de desplazamiento más breves y además un medio ambiente más limpio y menos congestionado.

Para calibrar la viabilidad de implantar el modelo descrito, se ha realizado un análisis sobre un conjunto de indicadores que resultan relevantes y descriptores del

estado actual de las ciudades que potencialmente le integrarían.

Geografía urbana

Las tendencias generales en cuanto a la distribución geográfica de la población urbana en España confirman la "desconcentración" o crecimiento demográfico más rápido de las ciudades medianas y pequeñas respecto a las grandes, que incluso están perdiendo población. Este fenómeno es en parte el resultado de tendencias espontáneas donde interviene la reacción de los individuos y de las empresas frente a los inconvenientes y sobrecostes de

Las ciudades medianas

y pequeñas están creciendo

más rápidamente que

las grandes.

INDICADORES CULTURALES DE LAS CIUDADES EN ESTUDIO

	Nº But. teatro/ 1000 hab.	Nº But. cine/ 1000 hab.	Nº P. lect. bibl./1000 hab.	Fondos bibliot. púb./100 hab. (*)	Nº Museos/ 10.000 hab.
Aranjuez	11.06	16.59	9.95	---	0.8
Avila	25.86	10.87	5.26	281.42	1.30
C. Real	16.99	10.52	6.31	13.57	0.87
Cuenca	23.35	27.79	4.06	188.03	0.93
Guadalajara	18.85	4.71	5.48	197.62	0.3
Segovia	5.51	3.67	2.15	153.33	0.55
Talavera	17.83	9.89	2.32	---	0.14
Toledo	25.75	15.25	3.82	384.14	2.17
Valladolid	---	---	---	41.13	0.3
Madrid	---	---	---	9.23	0.23

(*) Fondos: Nº total de volúmenes

also attain greater clout for lobbying at both a national and European level. Within Spain's current confi-

guration of cities, Madrid is presented as an "international metropolitan area" along with other smaller or less impor-

tant capitals of provinces such as Guadalajara, Segovia, Avila, and also Toledo. Yet since its urban area of influence

remains unstructured, this may not be enough for Madrid to fulfill its aspirations of becoming a heavyweight inter-



Arriba, imagen de un Centro Educativo en Aranjuez y a la derecha, fachada principal de la Escuela de Magisterio de Toledo.

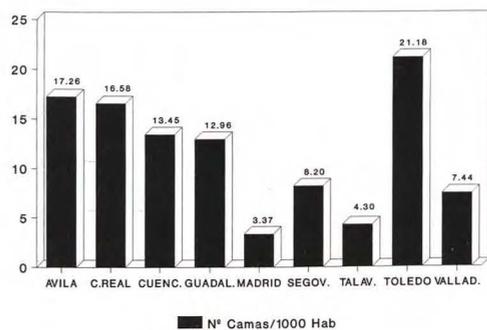
CUADRO COMPARATIVO DE INDICADORES DE LA CALIDAD DE VIDA
Periodo 1990-1993 *

	POBLACION (1991)	SANIDAD Camas/1000 (1991)	DENSIDAD		VEHICULOS		Nº DE TELÉFONOS Nº Tel./Hab. (1991)	VIVIENDA		ENSEÑANZA NO UNIVERSITARIA. Nº Plazas/Hab. (1993)(1991)
			Hab./Ha.	Viv./Ha.	Tur./Hab.	Tur./Ha.		Nº Hab./viv. (1991)	Precio. ptas./m ² (1992)	
Madrid	3.010.499	3.37	100-200 (1) 200-300 +300	64'34	0'37 (90)	64'27 (90)	0'48	2'58	177	0'28
Aranjuez	36.162	0	52'28	19'77	0'31	16'43 (92)	---	2'64	---	0'41
Avila	45.977	17.26	79	30'8	0'37	31'8 (92)	0'376	2'56	79	0'45
C. Real	57.030	16.58	168'2	63'47	0'32 (91)	63'2 (93)	0'364	2'65	80	0'48
Cuenca	42.817	13.45	67'44	29'31	0'32 (92)	22'12 (91)	0'379	4'97	95	0'44
Guadalajara	63.649	12.96	98'22	45'1	0'349	41'9 (93)	0'35	2'66	108	0'44
Segovia	54.375	8.20	118'2	46'9	0'34 (91)	47'1 (92)	0'389	2'52	108	0'49
Talavera	68.700	4.30	143'48	56'48	0'34	47'8 (93)	0'327	2'54	-	0'41
Toledo	59.802	21.18	60	22'3	---	---	0'398	2'69	112	0'47
Valladolid	330.700	7.44	138'94	49'25	0'307 (91)	43 (92)	0'36	2'81	117	0'32

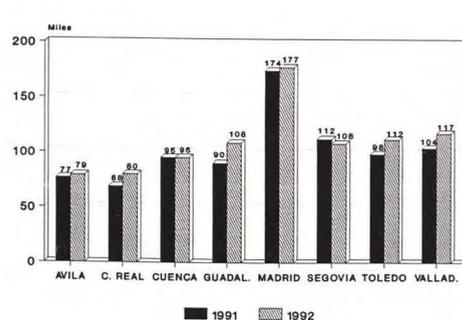
(*) Los datos disponibles no han permitido su referencia homogénea a un único año. A partir de la información original -correspondiente a 1990-91-92 y 93- se han hecho los ajustes necesarios (por extrapolación) a efectos de su uniformidad en cada caso.

(1) 100-200: Chamartín, San Blas, Fuencarral, Hortaleza, Moncloa, Barajas. 200-300: Salamanca, Ciudad Lineal, Puente Vallecas, Moratalaz, Villa Vallecas, Usera. +300: Centro, Tetuán, Chamberí, Arganzuela, Latina, Carabanchel, Villaverde, Retiro, Vicálvaro.

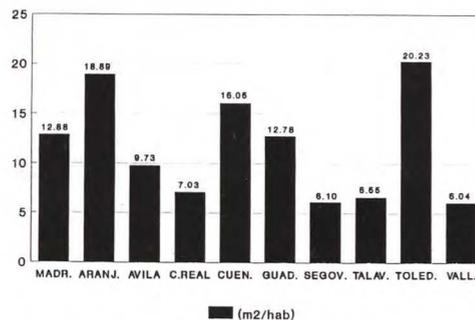
EQUIPAMIENTO HOSPITALARIO EN CIUDADES
Año 1991



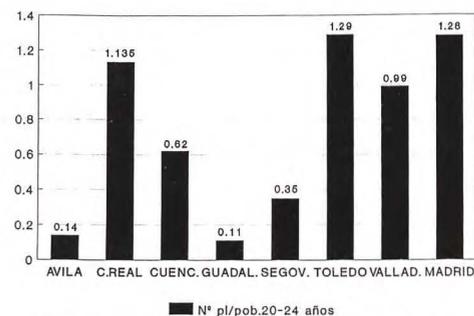
PRECIOS DE VIVIENDAS USADAS EN CIUDADES
Valores absolutos



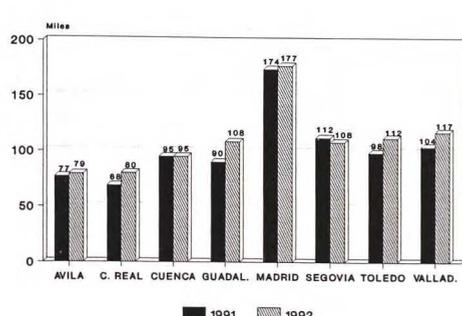
DOTACION DE ZONAS VERDES POR HABITANTE
Año 1991



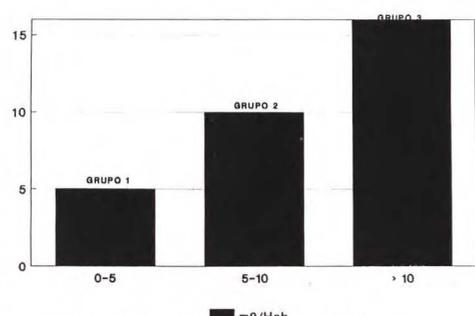
DOTACION DE PLAZAS UNIVERSITARIAS
(Por Hab. 20-24 años) Curso 1992/93



PRECIOS DE VIVIENDAS NUEVAS EN CIUDADES
Valores absolutos



DOTACION DE ZONAS VERDES POR HABITANTE
Distritos de Madrid. Año 1993



(-NOTA: Los datos sobre población pertenecen al año 1991 y han sido extrapolados del año 1986.

DIAGRAMA Nº 24

GRUPO 1: CHAMARTÍN, C. LINEAL, CHAMBERÍ, CENTRO, SAN BLAS, SALAMANCA, TETUÁN.
GRUPO 2: FUENCARRAL, HORTALEZA, P. VALLECAS, MORATALAZ, Y. VALLECAS, LA OTRA, ARGANZUELA, CABANACHEL, VILLVERDE.
GRUPO 3: MONCLOA, BARAJAS, USERA, RETIRO, VICÁLVARO.



Arriba, a la izquierda, fachada del Teatro Calderón de Valladolid y el edificio del Centro Cultural de Aranjuez, derecha.

las grandes urbes congestionadas, así como la generalización de nuevos criterios para localizar otras actividades económicas. Este hecho es un efecto inducido por una serie de políticas de descentralización que se van generalizando en la planificación de todas las grandes regiones urbanas.

En el ámbito de la región central de la Península, los cambios demográficos experimentados en las dos últimas décadas por el sistema de ciudades formado por Madrid y el conjunto de urbes históricas, medianas y pequeñas, situadas dentro de su área de influencia (Aranjuez, Avila, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara, Segovia, Talavera de la Reina, Toledo y Valladolid), confirman asimismo y globalmente dicha tendencia general hacia la “desconcentración”. Así pues, es posible afirmar que ya existe en esta región urbana una dinámica demográfica espontánea por la cual tales ciudades tienden a seguir creciendo “naturalmente”, a ritmos superiores a los experimentados en la metrópoli e incluso en el conjunto de la conurbación central (Madrid más su corona).

De mantenerse así, en los próximos veinte años se llegaría a alcanzar en dicha región una población total superior a los seis millones de habitantes, consiguiendo por tanto una “masa crítica” relevante, en relación con diversas políticas orientadas, esencialmente, a

mejorar la competitividad de la región urbana en el ámbito internacional.

Por lo tanto, las tendencias espontáneas –desde el punto de vista demográfico y de la geografía urbana–, constituyen en la actualidad una base de apoyo para aplicar una política de descentralización y reparto del crecimiento demográfico futuro entre el sistema de estas ciudades históricas.

El funcionamiento en “red” supone desde el punto de vista económico la orquestación sinérgica de un conjunto de especializaciones y complementarie-

perceptible, aunque queda la hipótesis de que quizá llegasen a alcanzarlo si se aplicaran medidas expresas de descentralización, dentro de una política de planificación regional solidaria. Guadalajara y Valladolid aparecen en dicho análisis claramente destacadas por su dinamismo económico y se plantea su posible papel dentro de la red como polos de dos ejes potenciales de mayor capacidad motora.

El efecto frontera

Según estudios recientes promovidos por la Consejería de Política Territorial (ver Ricardo Mendés, “Difusión industrial y efecto frontera en la Comunidad de Madrid” C.P.T./1.993), durante la última década se han producido avances generalizados sobre nuevas implantaciones empresariales en dirección a la periferia

de la Comunidad. Una tendencia conocida como “el efecto frontera” que, incrementada por las mejoras en las infraestructuras de transporte y telecomunicaciones, ha tomado progresiva importancia tras la reforma de los Fondos Estructurales de la CE, los cuales sitúan a Madrid en desventaja frente a las Regiones de Objetivos 1.

Este fenómeno también se ha visto favorecido por la política española de incentivos regionales, pero dados los negativos efectos territoriales que el efecto ha producido (por la proliferación de PYMES en tejidos formados por

Dentro de la red, Guadalajara y Valladolid aparecen como posibles polos de dos ejes motores.

dades inteligentes a partir de las capacidades y ventajas comparativas que presenta cada ciudad.

El ritmo económico

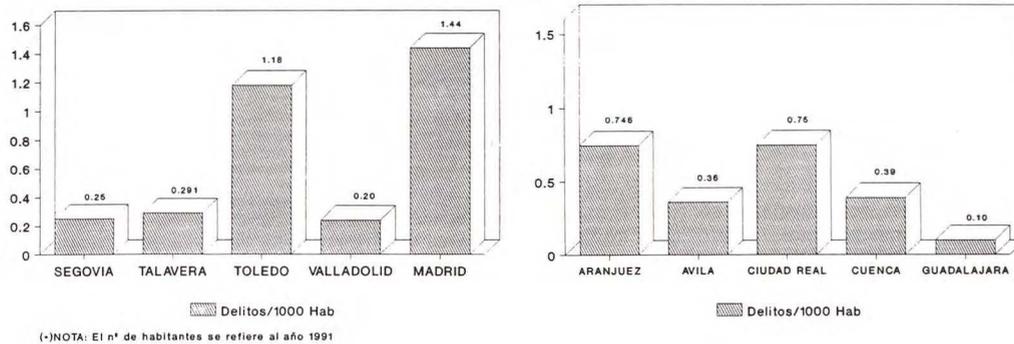
Idealmente, en esta red no debería haber ciudades “rezagadas” cuyo estancamiento, atonía o regresión lastimaría la eficacia y rendimiento del conjunto. Las desigualdades de partida serían corregidas mediante políticas de solidaridad que facilitarían un funcionamiento en red. Los datos disponibles analizados ponen en evidencia que una buena parte de las urbes consideradas, no gozan de un dinamismo económico

national city in the European ranking. While a new General Plan for the city of Madrid was drawn up and led to the Strategic Plan for Madrid, the Department of Planning Policy has implemented its Strategic Regional Plan defining specific lines of action and also strategic projects. The opportunity arises in this context to integrate a new model structuring the center of Spain. This would entail bolstering Madrid's role as an international metropolis by making it a



Sobre estas líneas, de izquierda a derecha, el Hospital Tavera, en Toledo y el Convento de Santa Teresa de Ciudad Real.

INDICES DE SEGURIDAD CIUDADANA. AÑO 1992
Nº de delitos contra personas/Nº Hab.



VALORACION SISTEMATICA DE LOS INDICADORES DE CALIDAD DE VIDA ANALIZADOS

	DOTACION DE ZONAS VERDES POR HABIT. m ² / Hab.		TRANSPORTES PUBLICOS URBANOS Nº Autobuses / 1000		SEGURIDAD CIUDADANA Nº Delitos totales Nº Habitantes			A	B
	X	Y	X	Y	X	Y			
Madrid	12'88	6'3	0'66	-10	0'059	37'33	37'33	55'97	
Aranjuez	18'89	9'3	0'165	-2'5	0'031	44'3	44'3	-	
Avila	9'73	-4'8	0'174	-2'6	0'94	36'4	36'4	67'5	
C. Real	7'03	-3'5	0'22	-3'3	0'074	31'24	31'24	58'95	
Cuenca	16'05	-7'9	0'18	-2'7	0'047	34'41	34'41	64'37	
Guadalajara	12'78	-6'3	0'36	-5'4	0'021	41'45	41'45	66'08	
Segovia	6'10	-3	0'165	-2'5	0'03	34'61	34'61	57'36	
Talavera	6'55	-3'2	0'13	-1'9	0'0147	36'9	36'9	-	
Toledo	20'23	10	0'41	-6'2	0'077	45'86	45'86	-	
Valladolid	6'04	-2'9	0'28	-4'2	0'022	33'11	33'11	54'63	

SERVICIOS OFRECIDOS POR LOS
TRANSPORTES PUBLICOS URBANOS
Año 1991

CIUDADES	VIAJES Hab./Año	Nº AUTOBUSES / 100 Hab.
Aranjuez	---	0.165
Avila	15.58	0.174
C. Real	24.54	0.22
Cuenca	33.63	0.18
Guadalajara	54.72	0.36
Segovia	29.79	0.165
Talavera	12.90	0.13
Toledo	105.34	0.41
Valladolid	72.05	0.28
Madrid	146.16	0.66

	DENSIDAD VIVIENDA. Viv./Ha.		VIVIENDA Nº Hab./Viv. (1991)		Precio ptas./m ²	ENSEÑANZA NO UNIV. Nº Plazas/ Hab. (1991) (1993)		SANIDAD Camas/ 1000 (1991)		Nº DE TELÉFONOS Nº Tel./Hab.		VEHICULOS Tur./Ha.		
	X	Y	X	Y		X	Y	X	Y	X	Y	X	Y	
Madrid	64'34	3'07	2'58	9'7	177	4'5	0'28	5'7	3'37	1'59	0'48	10	64'27 (90)	2'55
Aranjuez	19'77	10	2'64	9'5	-	-	0'41	8'3	0	-	-	-	16'43 (92)	10
Avila	30'8	6'4	2'56	9'8	79	10	0'45	9'2	17'26	8'14	0'376	7'8	31'8 (92)	5'16
C. Real	63'47	3'14	2'65	9'5	80	9'8	0'48	9'8	16'58	7'82	0'364	7'5	63'2 (93)	2'59
Cuenca	29'31	6'74	4'97	5'07	95	8'3	0'44	8'9	13'45	6'34	0'379	7'9	22'12 (91)	7'42
Guadalajara	45'1	4'38	2'66	9'47	108	7'3	0'44	8'9	12'96	6'11	0'35	7'3	41'9	3'92
Segovia	46'9	4'21	-2'52	10	108	7'3	0'49	10	8'20	3'87	0'389	8'1	47'1	3'48
Talavera	56'48	3'5	2'54	9'9	-	-	0'41	8'4	4'30	2'02	0'327	6'8	47'8	3'43
Toledo	22'3	8'86	2'69	9'3	112	7	0'47	9'6	21'18	10	0'398	8'3	-	-
Valladolid	49'25	4'01	2'81	8'9	117	6'7	0'32	6'5	7'44	3'5	0'36	7'5	43	3'82

X= valor directo alcanzado por el indicador; Y= valor del indicador sobre base 10; A= suma de puntuaciones alcanzadas sobre base 10, por los indicadores 1-2-3-7-8 y 9; B= A + suma de puntuaciones de los indicadores 2-4-5 y 6.



Arriba, a la izquierda, fachada principal de la Estación de tren de Toledo y a la derecha, edificio de la Estación de autobuses de Avila.

pequeñas naves irregulares), la implantación de la red podría utilizarse como una estrategia soporte para lograr objetivos de impulsión económica de provincias atrasadas a los que van orientados los incentivos mencionados anteriormente, de manera integrada con una adecuada política de ordenación territorial de nivel supraprovincial. Y también para reconducir los incentivos a las ciudades de la red en cuestión, utilizando todas sus estructuras y servicios urbanos como un soporte adecuado para las nuevas implantaciones empresariales y poniendo coto a la proliferación aleatoria de implantaciones empresariales sobre terrenos que resultan muy inadecuados desde el punto de vista ambiental.

Habitabilidad y coste de la vida

En relación con los factores ambientales (referentes a densidades de ocupación del espacio urbano por personas, viviendas y vehículos) y los niveles dotacionales de servicios urbanos y equipamientos comunitarios, las ciudades medianas y pequeñas de la red gozan de una situación claramente mejor que la de la conurbación. En este sentido, cabe destacar que el coste de la vivienda resulta muy sensiblemente inferior al de Madrid. Sin embargo, la abundancia del parque residencial en relación con las poblaciones respectivas es superior en la capital. Otros factores relacionados con las

infraestructuras de telecomunicaciones (como dotaciones telefónicas) o con niveles de movilidad particular (número de turismos por habitantes), no presentan diferencias relevantes entre Madrid y el resto de ciudades de la citada red.

En el capítulo de equipamientos (como sanidad, enseñanza o cultura), los indicadores cuantitativos empleados reflejan un mejor nivel dotacional por habitante en las ciudades pequeñas respecto a la capital o a Valladolid, las cuales han logrado alcanzar ya una población media considerable. En cuanto a los indicadores restantes (es decir,

porte por carretera y ferrocarril. Su funcionamiento regular con carácter de "servicio regional" constituye un componente sustancial de refuerzo de la red.

Si se aplicara estrictamente este requisito, en relación con Madrid, tan solo un número reducido de ciudades (Guadalajara, Aranjuez y Toledo) lo cumplirían, considerando el Plan Directo de Infraestructura de 1993-2007.

Una política decidida

Según los datos analizados, puede decirse que la hipótesis de crear una red de ciudades para estructurar la región central de la Península encuentra diversos obstáculos para su viabilidad efectiva. Por ejemplo, las infraestructuras de transporte existentes y proyectadas son notoriamente insuficientes y determinan unas distancias en el tiempo (tanto en sentido radial respecto a la cabecera, como en sentido transversal, entre las ciudades menores) aparentemente excesivas en comparación con los modelos de otras regiones urbanas. Asimismo, la gran mayoría de las ciudades menores de la red carece de dinamismo económico suficiente y no se puede hablar ni de complementación ni de especializaciones significativas. No obstante, una política decidida, capaz de emprender una descentralización de actividad económica quizá pudiera inducir al impulso relevante tan necesario.

La hipótesis de crear esta red de ciudades encuentra diversos obstáculos para su viabilidad efectiva.

dotación de diversas zonas verdes, transportes públicos urbanos y seguridad ciudadana), no se deducen leyes regulares relevantes.

Infraestructuras y sistemas de transporte

La importancia de los intercambios cotidianos que demanda el funcionamiento en "red" de un sistema de ciudades, independientemente del avanzado nivel de las telecomunicaciones, ha llevado a crear formulaciones que acotan el ámbito de las redes a distancias máximas no superiores a una hora. Estas serían de aplicación para el trans-

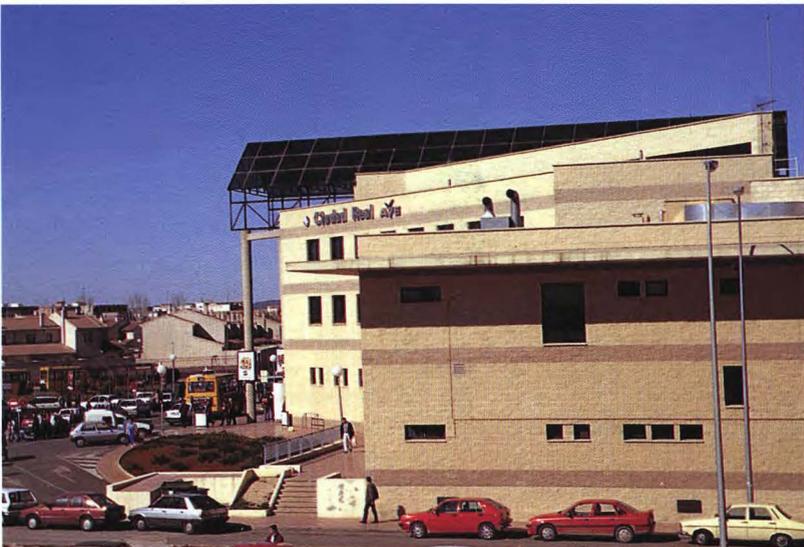
porte por carretera y ferrocarril. Su funcionamiento regular con carácter de "servicio regional" constituye un componente sustancial de refuerzo de la red.

chief city in a regional network of other cities with which it enjoys also perfect synergy. Guadalajara, Cuenca,

Ciudad Real, Toledo, Aranjuez, Talavera de la Reina, Avila, Valladolid and also Segovia, are all considered possible

candidates for this network and were all chosen due to their intermediate size and active growth fostered by the

current general trend towards "counterdevelopment". In order to gauge the viability of this model, an analysis was



Arriba, de izquierda a derecha, imágenes de la fachada exterior de la Estación del AVE, en Ciudad Real y de la Estación de autobuses de Guadalajara.

ENCUESTA A POLITICOS, LIDERES DE OPINION Y EMPRESARIOS LA ACTITUD GENERAL: SI, PERO...

Los políticos y líderes de opinión entrevistados han expresado en este estudio una opinión mayoritaria a favor de la constitución de esta red de ciudades. En concreto, aquellos que han conocido el planteamiento de este tipo de estrategia territorial han encontrado sumamente interesante y necesario constituir la citada red. No obstante, las opiniones aportadas reflejan una posición polivalente en la cual las esperanzas sobre los efectos positivos que resultarían de la red quedan paliadas por ciertas reservas respecto a un potencial "canibalismo" de Madrid. La duda fundamental es, en última instancia, qué quiere Madrid, qué va a hacer Madrid. Sin embargo, los miedos a potenciales pérdidas de identidad, deterioro del medio ambiente en general, incremento de los precios, presión del tráfico o de la inseguridad ciudadana, se ven acompañados por una cierta preocupación a caer en el letargo o el enquistamiento.

A favor

En concreto, como probables efectos positivos de la constitución de la red destacan: la responsabilización de las ciudades en el ejercicio de la concertación; las ventajas de una concepción optimizadora de recursos; un mayor dinamismo, que evite la rutina de concepciones burocráticas o clientelistas; mayor eficacia en la preservación de

los espacios naturales existentes entre las ciudades, derivada de la planificación concertada; y por último, una única solución para poder competir con otras ciudades y regiones.

En contra

En cuanto a los aspectos negativos más destacados son: el riesgo de que se produzcan actitudes insolidarias o segmentaciones entre pobres y ricos; el peligro de que en algunas ciudades se actúe a modo de lobby (frente a otras) para atraer de ese modo inversiones estatales; así como la dificultad para establecer una adecuada distribución de competencias entre la región y las ciudades.

En conjunto, se ha valorado al propio planteamiento de la hipótesis como interesante y atractivo en sí mismo, y como argumento para suscitar una reflexión profunda sobre coincidencias o disparidades entre realidades territoriales y realidades administrativas. Sin embargo, resalta la radical diferencia en la actitud mostrada por las opiniones de los encuestados en Valladolid y las de los entrevistados en el resto de ciudades. Esta no se siente con posibilidad de vincularse a un proyecto de tales características porque prefiere integrarse en otra red no pilotada por Madrid, inscrita en el eje natural Francia-Portugal.

Por otra parte, los entrevistados entienden que la constitución de la red

serviría para captar actividades económicas y localizar equipamientos de rango nacional e internacional. En relación con las primeras, las opiniones recogidas pronostican una serie de efectos, como por ejemplo, una cierta especialización territorial; la combinación de una especialización agraria con la comercialización de los productos cultivados; una cristalización de localizaciones diversas según ponderaciones del binomio especialización /costes salariales; y la mejora del atractivo en las actividades de ocio, cultura y turismo mediante una oferta coordinada.

Una potente red

En el capítulo de la localización de equipamientos, los resultados han subrayado que la red aglutinaría un conjunto único de ciudades por su interés cultural, artístico y espacios naturales intercalados. Además ésta podría ser candidata a sede de organismos culturales y centros de rango europeo y mundial, y facilitaría una visión conjunta de la localización de equipamientos nacionales e internacionales de carácter logístico y cultural. En el contexto de una red próxima al ámbito metropolitano, podría tener cabida en ella la distribución de algunos órganos e instituciones del Estado (por ejemplo, el Ministerio de Agricultura, Ministerio de Administraciones Territoriales, el Tribunal Supremo, etc.)



Sobre estas líneas, un área de viviendas adosadas situadas junto al Polígono Industrial de Ciudad Real y un conjunto de nuevas viviendas en Segovia.

y sería posible componer un nuevo marco administrativo. Los políticos y líderes de opinión encuestados han entendido que el planteamiento de la red como una entidad permanente necesita abordar cuestiones de viabilidad administrativa. En este sentido, creen posible definir una articulación jurídica adecuada, pero temen que surjan recelos y resquemores. Las autonomías aún no se han desarrollado al nivel de poder dar ya un paso más adelante, sin conseguir una maduración a nivel ideológico y estructural. Por otra parte, el citado nuevo marco administrativo potencial se contempla como una recreación de la Administración Central, una creación de nuevas fronteras y también como un procedimiento para la canalización y el desarrollo de la autonomía municipal para que los municipios alcancen una mayor autonomía urbanística y mayor peso en la decisión de la articulación regional. El marco administrativo ad hoc se entiende como un posible ente coordinador/concertador de las estrategias territoriales y de definición de proyectos de convergencia donde, con la presencia de las Comunidades Autónomas y el Estado, el gran peso de la concertación correspondería a las ciudades.

Valoración de los empresarios

En cuanto a los resultados de los empresarios encuestados en este estudio de opinión, expresan que el

**Los costes de
construcción y de
suelo son
claramente
menores en las
pequeñas ciudades
de la red respecto
a Madrid.**

requisito más tenido en cuenta para localizar nuevas instalaciones (considerado como un hecho fundamental para el 60,5% de las empresas entrevistadas) son las comunicaciones por carretera. Le siguen en importancia el coste de la construcción y del suelo (esencial para el 46,5% de las empresas) y en tercer lugar la fuerza laboral disponible en la zona (muy importante para el 32,6% de los entrevistados).

De acuerdo con estos datos se considera que las ciudades de la red, excepto Madrid, tienen actualmente una capacidad muy limitada para cumplir los requisitos de localización demandados. Sin embargo, esta opinión global parece ser contradictoria con la importancia dada por las mismas empresas a los costes de construcción y suelo, claramente ventajosos en las pequeñas ciudades respecto a Madrid. Con todo estos resultados, queda claro que existen serias diferencias entre las ciudades analizadas y que las mejores valoraciones recaen en Toledo, Guadalajara y Valladolid.

Para precisar más este estudio, se ha investigado en qué grado las ciudades de la red cumplen actualmente con los requisitos de localización demandados, y en qué grado los cumplirían si se integrasen las dos ciudades más grandes, Madrid y Valladolid, perdiendo competitividad en favor del resto. Las mayores mejoras corresponderían en este caso a Aranjuez, Segovia, Guadalajara y Talavera de la Reina.

carried out using a set of indicators describing the current state of these candidate cities. Their urban geography and

demographics were studied along with their paces of economic growth, their boundary factor — in other words, the

trend towards relocating businesses outside the province of Madrid —, their livability and cost of living, and their infras-

tructure and transportation systems. The data analyzed showed that the creation of a network of cities around



Arriba, y en primera línea, un núcleo de viviendas adosadas en Avila. A la derecha, conjunto de edificios de nueva construcción de Guadalajara.

CAPACIDAD ACTUAL DE LAS DISTINTAS CIUDADES PARA CUMPLIR LOS REQUISITOS DEMANDADOS POR LAS EMPRESAS SOBRE IMPLANTACION DE NUEVAS INSTALACIONES

CIUDADES PERTENECIENTES A LA RED	PORCENTAJE DE EMPRESAS PARA LAS QUE RESULTAN ENTRE LAS TRES MAS ADECUADAS
Madrid	46'5%
Toledo	4'7%
Ciudad Real	2'3%
Segovia	---
Avila	---
Guadalajara	4'7%
Talavera de la Reina	---
Valladolid	4'7%
Cuenca	---
Aranjuez	2'3%
CIUDADES NO PERTENECIENTES A LA RED MAS DESTACADA	
Barcelona	34'9%
Valencia	23'3%
Zaragoza	14'0%
Bilbao-Vizcaya	11'6%
Sevilla	11'6%
Otras	27'8%
NS/NC	32'6%

El análisis deja claro que la capacidad actual de Madrid para atraer implantaciones empresariales es la mayor de España, y que sin embargo la capacidad del resto de las ciudades de la red es muy reducida.

REQUISITOS CUMPLIDOS POR LAS EMPRESAS

CIUDAD	CUMPLEN SUFICIENTEMENTE (%)	CUMPLEN BASTANTES REQUISITOS CON INCONVENIENTOS (%)
Madrid	46'5	-25'6
Toledo	-18'6	-32'6
Ciudad Real	-14	-20'9
Segovia	-14	-18'6
Avila	-2'3	-23'3
Guadalajara	-37	-20'9
Talavera de la Reina	-11'6	-27'9
Valladolid	-23'3	-34'9
Cuenca	-7	-18'6
Aranjuez	-20'9	-30'2

CAPACIDAD PARA CUMPLIR LOS REQUISITOS DEMANDADOS

	LOS CUMPLEN			LOS CUMPLIRIAN		
	BIEN (%)	REGULAR (%)	MAL (%)	BIEN (%)	REGULAR (%)	MAL (%)
Madrid	53'5	23'3	11'6	46'5	25'6	9'3
Toledo	16'3	27'9	39'5	18'6	32'6	25'6
Ciudad Real	11'6	25'6	46'5	14'0	20'9	39'5
Segovia	4'7	20'9	55'8	14'0	18'6	41'9
Avila	4'7	11'6	65'1	2'3	23'3	48'8
Guadalajara	23'3	34'9	25'6	37'2	20'9	20'9
Talavera de la Reina	2'3	25'6	53'5	11'6	27'9	34'9
Valladolid	30'2	32'6	18'6	23'3	34'9	18'6
Cuenca	4'7	16'3	60'5	7'0	18'6	48'8
Aranjuez	4'7	30'2	48'8	20'9	30'2	27'9

NOTA: los porcentajes no suman 100, pues no se han incorporado los casos que no han contestado (NS/NC).
BASE: total muestra (las 350 mayores empresas españolas).

NIVEL DE IMPORTANCIA DE CADA VARIABLE PARA ELEGIR LA LOCALIDAD DE IMPLANTACION

	FUNDAMENTAL	IMPORTANTE PERO NO FUNDAMENTAL	SECUNDARIO	SIN IMPORTANCIA	NS/NC
LAS COMUNICACIONES POR CARRETERA	60'5	23'3	2'3	-	14'0
COSTE DE LA CONSTRUCCION Y DEL SUELO (M²)	46'5	37'2	2'3	-	14'0
FUERZA LABORAL DISPONIBLE EN LA ZONA	32'6	34'9	7'0	-	25'6
EXISTENCIA DE PROVEEDORES ADECUADOS EN LA ZONA	25'6	23'3	16'3	4'7	30'2
LAS COMUNICACIONES POR AEROPUERTO	23'3	25'6	11'6	2'3	37'2
LAS COMUNICACIONES POR FERROCARRIL	20'9	16'3	20'8	4'7	37'2
EQUIPAMIENTOS DISPONIBLES	18'6	27'9	14'0	11'6	27'9
LAS COMUNICACIONES POR MAR	4'7	11'6	18'6	18'6	46'5
PROXIMIDAD CON OTRAS INSTALACIONES DE LA EMPRESA	2'3	30'2	9'3	23'3	34'9
OTROS EQUIPAMIENTOS (Hoteles, universidades, etc.)	14'0	18'6	32'6	11'6	23'3

BASE: empresas con intención de abrir nuevas instalaciones (51'2 del total).



Arriba, imagen de la zona comercial de Cuenca y a la derecha una de las calles más céntricas de Avila.

BALANCE GLOBAL DE LAS CIUDADES ANALIZADAS EL DISEÑO DE LA RED

Del balance global de los diversos parámetros anteriormente analizados, se evidencian claras diferencias entre las ciudades medianas y pequeñas estudiadas. Algunas destacan por su mayor dinamismo económico y calidad general de vida, y en cambio otras por su evidente rezagamiento. Parece por tanto, y de cara a la puesta en funcionamiento de la red, que los primeros pasos deberían “tramar entre sí” aquellas ciudades más dinámicas o con mayores ventajas comparativas, incorporando progresivamente al “grupo motor” de la red el resto de las urbes, a medida que fuesen superando su situación de rezagamiento.

Asimismo, este análisis de parámetros indicadores pone de relieve la inadecuación principal de la red de infraestructuras de transporte entre las ciudades para propiciar las comunicaciones transversales y la descentralización de actividades económicas. Un obstáculo que tiende a mantener el actual sistema de intercambios radiales (donde la metrópoli se convierte en lugar de paso necesario) y que limita las posibilidades de un “filtrado hacia abajo” de la dinamicidad económica que pudiera apoyar los efectos beneficiosos de una espontánea tendencia a la “contraurbanización”, aparentemente ya iniciada.

**El momento actual
ya es adecuado
para proponer la
creación de esta
red, al menos como
tema de debate.**

Una primera conclusión de este estudio es que el momento actual ya es adecuado para la presentación de la propuesta de la creación de una red, al menos como cuestión de debate. La opinión de las empresas analizadas subraya la realidad de la escasa capacidad de las urbes propuestas para cumplir con los requisitos de localización planteados, si bien se pone de relieve que la integración en la red mejoraría la competitividad de las ciudades menores en detrimento de las dos mayores (Madrid y Valladolid). Esta opinión se sumaría por tanto a la de los representantes políticos y líderes de opinión, y parece percibir ventajas claras de cara a la captación de actividades económicas y a la localización de equipamientos e instituciones de rango nacional e internacional. Ante estas conclusiones, deberían proponerse una secuencia racional de primeras acciones a emprender. En primer lugar, habría que efectuar una selección de ciudades de preferente o prioritaria integración en subredes (debido a sus actuales ventajas comparativas) y, en paralelo, proponer una secuencia para el progresivo cerramiento de subredes. A continuación sería lógico abordar la proposición adicional de aquellas subredes complementarias de interés, cuyo cierre exigiría

which the center of Spain could be structured had several obstacles ahead, such as the lack of transportation

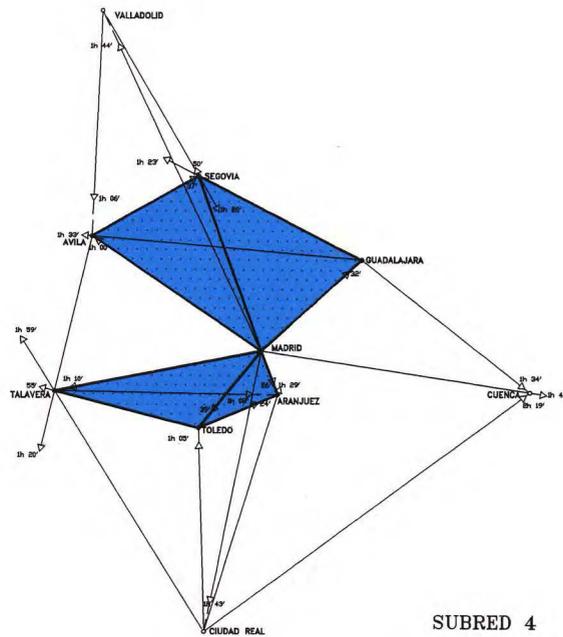
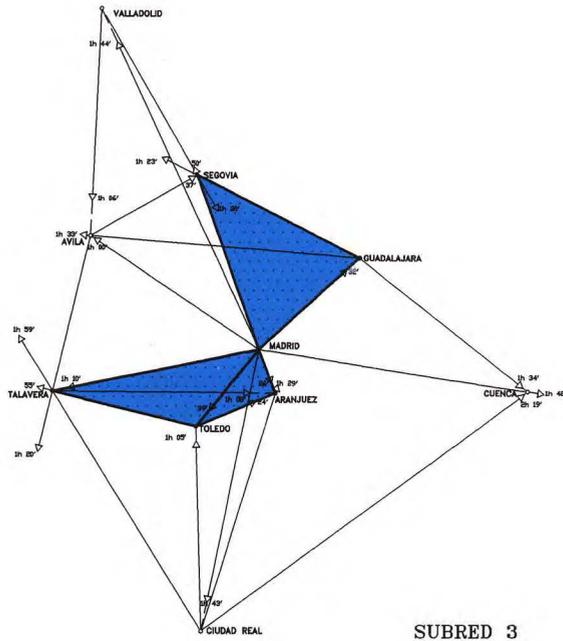
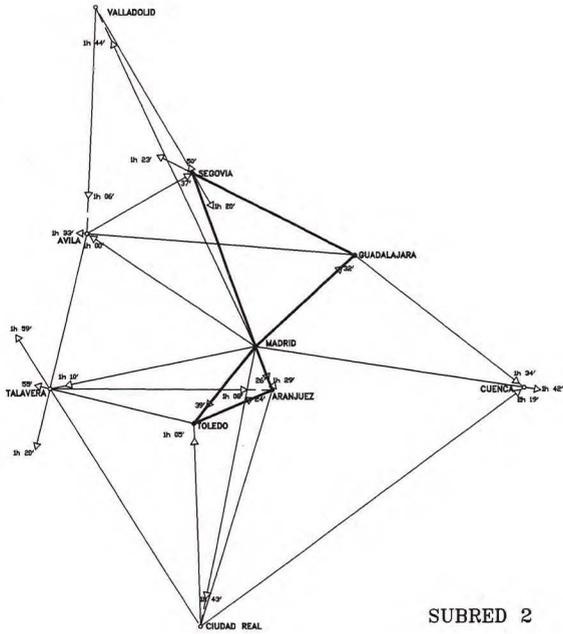
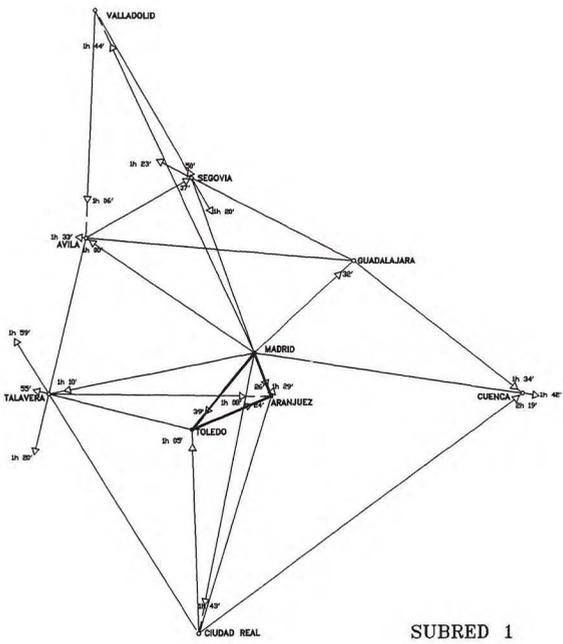
infrastructure and also insufficient economic activity. This could, however, be corrected to a certain extent by decisive

policies aimed at decentralizing economic activities. Despite these hurdles, now is the best time to present the

proposal for creating this type of network, at least in terms of beginning public debate. A series of steps such as selec-



De izquierda a derecha, zona comercial del casco antiguo de Valladolid y una imagen en perspectiva del Alcázar de Toledo desde la Plaza del Zocodover.





Arriba, vista aérea donde se contempla el espacio urbano nuevo y viejo de Avila y perspectiva del río Pisuerga con un bloque de viviendas junto a una de su orillas, en Valladolid.

la mejora sustancial o bien la construcción de exc novo de determinadas infraestructuras de transporte.

Puesto que las empresas encuestadas consideran de una importancia fundamental las comunicaciones por carretera (como uno de los requisitos prioritarios para futuras implantaciones económicas), la situación actual y a medio plazo de las redes de carretera y ferrocarril que enlazarían a todas las ciudades, obliga a realizar una selección de las que ofrecen mayores ventajas comparativas desde el punto de vista de sus interconexiones por carretera y por ferrocarril:

1. Madrid - Aranjuez - Toledo
2. Madrid - Avila - Valladolid

Por su parte, las ciudades peor valoradas aparecen siempre "enganchadas" en diferentes subredes que cuentan con otra ciudad menor. Finalmente, es preciso destacar la notable diferencia entre las tres subredes mejor valoradas y el resto. Es decir:

- 1º Madrid - Aranjuez - Toledo
- 2º Madrid - Guadalajara - Segovia
- 3º Madrid - Toledo - Talavera
- 4º Madrid - Avila - Segovia
- 5º Madrid - Talavera - Avila
- Madrid - Avila - Valladolid
- 6º Segovia - Valladolid - Avila

El escenario final

Si se confirmara el apoyo mayoritario a la constitución de esta red de ciudades, el debate sobre las políticas a seguir para la explotación de los beneficios potenciales del funcionamiento de

**Una de las políticas
a seguir para el
funcionamiento de
dicha trama,
consistiría en
captar ayudas
económicas de la
Comunidad
Europea.**

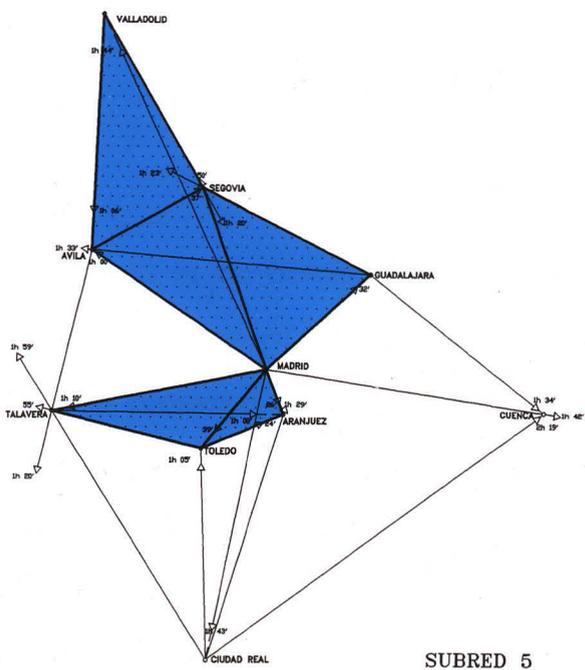
dicha red debería centrarse sobre una serie de cuestiones básicas:

- Discusión de los mecanismos de concertación entre municipios y comunidades afectadas sobre las metas a alcanzar mediante el funcionamiento en red de las ciudades seleccionadas.
- Definición concertada de una política de captación de organismos descentralizados de la Administración Estatal y otros organismos internacionales, atraídos por un elemento principal de imagen: conformar un conjunto de ciudades con un gran atractivo cultural e histórico-artístico.
- Adopción de una estrategia global para la captación de ayudas económicas de la Comunidad Europea.
- Desarrollo de una estrategia de descentralización de nuevos crecimientos urbanísticos que pudieran generarse en la conurbación madrileña, en beneficio de la expansión de las ciudades menores de la red.
- Armonización de las planificaciones territoriales respectivas en las áreas transfronterizadas.
- Descentralización de los nuevos crecimientos urbanísticos.
- Política de captación de actividades económicas promovidas por parte del sector privado.
- Armonización de las planificaciones territoriales de las Comunidades afectadas por la red, facilitando su impulso y considerando como prioritarias las mejoras en las comunicaciones por carretera y ferrocarril.

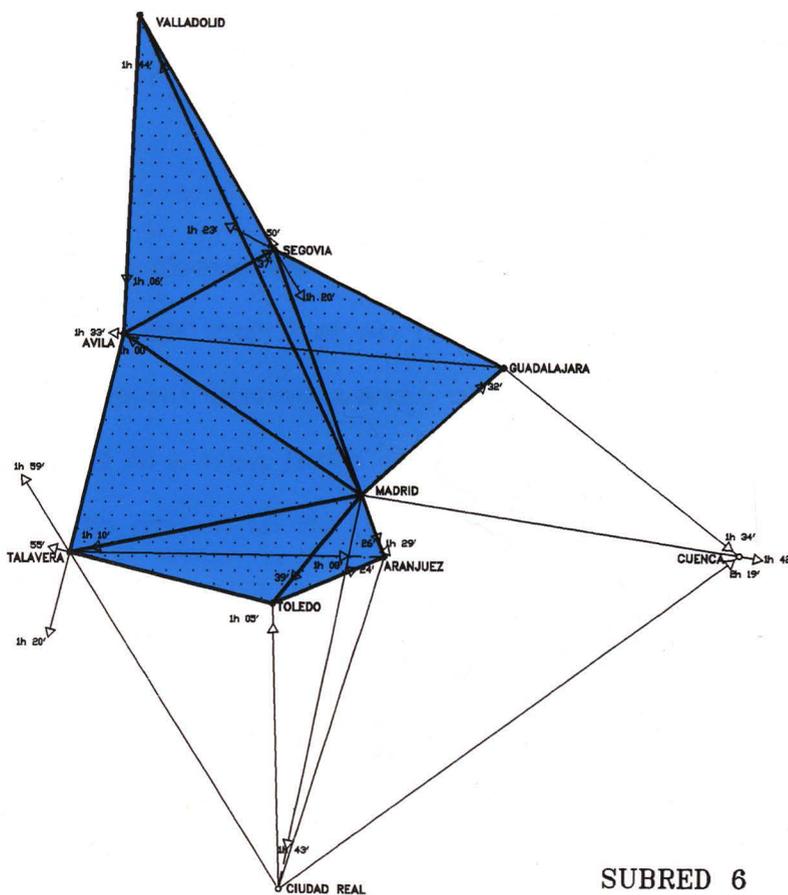
ting suitable cities for sub-networks and proposing a procedure for gradually closing these sub-networks therefore should be put forward. Should support for this network of cities finally be confirmed, then the debate on policies for reaping its potential benefits should begin. A concerted definition of a policy for attracting national government offices and international organizations, a strategy for attracting economic aid from the European Community, a



Arriba, panorámica de la ciudad antigua de Toledo, con la Puerta de la Bisagra y las Murallas al fondo. A la derecha, vista general del conjunto histórico de Segovia.



SUBRED 5



SUBRED 6

FUENTES CONSULTADAS

Este reportaje está basado en el estudio "Estructura de la Región Central en base a una Red de Ciudades. Análisis de Oportunidades".

FUENTE de los Estudios de opinión: **SIGMA 2, S.A.**

PROCESO DE DATOS: **Inés López Carvallal**, Arquitecta.

strategy for decentralizing new urban development growth aimed at more balanced growth to avoid conti-

guous development surrounding Madrid, harmonization of the cities' zoning plans, decentralization of new urban

growth, a policy for private sector economic activity, and harmonization of zoning plans in the regions included in the

network should all be discussed along with how to attain cooperation between municipal and regional governments.