

“Industrialización y desindustrialización de Coslada: los efectos del proceso global de acumulación ampliada de capital en la semiperiferia europea”.

Pablo López Calle
Departamento de Sociología III
Facultad de CC Políticas y Sociología
Universidad Complutense de Madrid
plopezca@cps.ucm.es

Introducción

Se presentan los resultados parciales de una investigación en curso sobre los efectos del proceso de industrialización-desindustrialización que ha generado el proceso global de acumulación ampliada de capital en países de la semiperiferia europea como el nuestro, a partir del estudio de una particular región de la corona metropolitana de Madrid. El caso de Coslada, en tanto que modelo de distrito industrial emergente en los años del desarrollismo franquista y del éxodo rural a las periferias de las grandes ciudades, que ha sufrido, sin embargo, un proceso de intensa terciarización en las últimas décadas, es un analizador privilegiado para comprender mejor las dinámicas generales y los efectos de estas transformaciones en su complejidad y en sus múltiples dimensiones.

Pues, tomando como eje teórico articulador el de la relación salarial, en tanto que relación que subsume y articula todas las formas de producción y reproducción de un Sistema Social Total de explotación en pro de la producción de capital, el tamaño y las características del campo de investigación escogido permiten estudiar al mismo tiempo, y de forma interrelacionada, múltiples aspectos de dicha relación: las propias transformaciones productivas y de la división del trabajo entre empresas; las transformaciones en las condiciones de trabajo y de empleo; las transformaciones territoriales y urbanísticas; y los cambios en organización de la reproducción de la fuerza de trabajo (nuevas estructuras familiares y formas de vida; cambios en las estrategias de subsistencia y distribución de los recursos; organización de los cuidados; planes de formación y profesionalización); hasta llegar a los cambios en los vínculos sociales y en las identidades culturales y de clase.

Se trata así de aportar elementos para una interpretación sociológica crítica de la crisis económica actual, mediante el análisis de esta unidad territorial, que es suficientemente

significativa como para ser un analizador de la dinámica a medio y largo plazo de las transformaciones sociales y productivas en el sur de Europa.

Los datos que aquí se presentan corresponden a una fase inicial del plan de investigación que trata de contextualizar mediante las principales macromagnitudes económicas, sociales, geográficas y políticas disponibles, nuestro objeto de estudio.

PARTE I Transformaciones productivas en la Comunidad de Madrid en los últimos treinta años: globalización y terciarización de la economía

La entrada de España en la Comunidad Europea en los años ochenta dio lugar a tres importantes fenómenos en el ámbito de nuestro sistema productivo: de una parte los conocidos procesos de reconversión industrial en sectores clave de la industria metalmeccánica, que en gran parte estaban participados por capital público; en segundo lugar, la integración en el mercado común: provocando la llegada masiva del capital extranjero –que en parte adquirió esos sectores privatizados- y la posibilidad de fabricar bienes de consumo de masas de gamas medias y bajas para el consumidor medio europeo; y en tercer lugar, supuso profundas reformas laborales de carácter flexibilizador apoyadas por las instituciones europeas y pensadas para apoyar la implantación de esos nuevos sistemas de fabricación ligera y especialización flexible (programa que se plasmó en el conocido Libro Blanco para el Crecimiento la Competitividad y el Empleo de Delors de 1993).

Reorganización productiva y transformación urbanística en Madrid

La llegada masiva del capital trasnacional, que alcanza su nivel máximo en el año 90 con una entrada de 1.800.000 millones de pesetas según el Banco de España, suponiendo el 18% de la Formación Bruta de Capital Fijo ese año, en primer lugar, y de forma generalizada, genera la integración en grandes grupos multinacionales de una gran parte del tejido productivo español en las décadas siguientes, precisamente las fases finales de las grandes líneas de bienes y de servicios al consumidor de producción en masa-diversificada. Y precisamente Madrid será uno de los principales centros de atracción de estos capitales en los años siguientes: en la primera década del siglo, según informes de la red Globalization and World Cities (GaWC) Madrid llegó a ocupar el décimo lugar del mundo, y tercero de Europa, por número de sedes pertenecientes a las dos mil mayores firmas transnacionales y una posición similar al considerar su índice de

conectividad (aquí se instalan 175 de las mayores empresas de servicios avanzados y los 75 mayores bancos del mundo (Sánchez Moral, 2010). El European Cities Monitor la situó en 2008 en el sexto lugar entre las metrópolis europeas por su capacidad de atracción sobre inversores y empresas (17º lugar en 1990), al localizarse aquí más de la mitad de la inversión extranjera directa recibida en España desde el año 2000 (sexto país receptor en el mundo hasta 2006 según el FMI), junto a casi dos tercios de la inversión de empresas españolas en el exterior (Mendez, 2012).

No obstante, la estrategia de estas corporaciones, en general, fue la de acaparar la salida al mercado de esos bienes y servicios de consumo masivo, e iniciar a su vez, un camino de externalización o deslocalización de las actividades de transformación, quedándose sólo con las fases de diseño, y en su caso, las de ensamblaje y venta finales.

Y estas transformaciones van a dar lugar a un rediseño del espacio urbano industrial. En el caso de Madrid, por una parte, emergen los grandes distritos financieros, en los que se sitúan también los centros de dirección de las grandes multinacionales, cuyos edificios de alto valor arquitectónico van a actuar también como elementos de representación corporativa. De modo que, además de los ejes clásicos del centro de la ciudad, como el de la Castellana, aparecen nuevas localizaciones en zonas exclusivas de la primera corona metropolitana, compartiendo el espacio con grandes superficies comerciales y zonas residenciales de alto nivel adquisitivo, tales como Pozuelo, Las Rozas o Majadahonda, en el Norte de la Comunidad.

Por otra, en el terreno propiamente productivo, se va a efectuar también una redistribución geográfica de los centros de trabajo en función de la fase del proceso productivo que realizan: la fragmentación de las cadenas de producción y distribución, y la división de tareas entre empresas genera una estructura empresarial de forma piramidal, en la que encontramos, en la cúspide, una cada vez mayor condensación de actividades de alto valor añadido, concentradas también en ciertos distritos de la primera corona, pues son resultado de una suerte de externalización hacia arriba de actividades de diseño e investigación que son reintegradas por compañías de alto nivel tecnológico, tales como los servicios de consultoría y soluciones, farmacéutica y biotecnología, electrónica e informática, aeronáutica, industrias culturales... -y que en algunos casos se trasladan incluso a las sedes centrales de los países de origen de las multinacionales-.

Estas empresas de “servicios avanzados a la producción” se localizan en zonas estratégicas de la ciudad normalmente con muy buena accesibilidad (en numerosas ocasiones asociadas a la presencia de aeropuertos) que va a determinar el tipo de desplazamientos atraídos hacia las mismas. Y la promoción de espacios relacionados con este tipo de actividades se produce mediante la creación de nuevos parques industriales y parques tecnológicos, con unas características determinadas: presencia de entornos ambientales favorables, empresas afines, vinculación a centros de investigación, etc. y, en lo que a la movilidad se refiere, en espacios claramente vinculados a la red viaria y dotados de grandes superficies de aparcamiento. Presentando pautas de descentralización-concentrada, que en el caso de Madrid corresponden con espacios muy determinados del norte y oeste de la primera y segunda corona metropolitana. Así, han ido emergiendo distintos parques tecnológicos y de actividades de I+D en determinadas localidades del noreste, como Tres Cantos, Alcobendas o San Sebastián de los Reyes, San Agustín de Guadalix o Algete en el norte, y en menor medida otros como Las Rozas en el oeste.

En el polo opuesto, esa misma fragmentación de los procesos productivos – consustancial a la simplificación del trabajo- y la división del trabajo “mental” y del trabajo “manual” entre empresas a que da lugar, permite aprovechar el abaratamiento de los costes laborales producto de las reformas laborales para incrementar la composición de trabajo “vivo” en el conjunto del proceso completo de producción, y la deslocalización a zonas geográficas de bajo coste del suelo y salarial. Se multiplica así una miríada de medianas y pequeñas empresas de “servicios atrasados a la producción” que, escalonadamente, realizan tareas cada vez más descualificadas y que se distribuyen por los grandes corredores industriales de las coronas metropolitanas, o al otro lado de sus fronteras, alejándose del centro según decae el valor añadido de sus productos y bajan los costes laborales y el precio del suelo. Es el caso de la aparición de grandes nodos logísticos y de transporte –como Coslada- y otras actividades englobadas bajo la rúbrica general de “servicios a las empresas” –por ejemplo el servicio de atención al cliente de *low cost* del modelo de *Call Center*-. En estos corredores industriales del sur las empresas de bienes de consumo de masas y las actividades de la industria auxiliar van siendo deslocalizadas a otros países y son sustituidas por actividades tercerizadas cada vez más banales a medida que nos alejamos del epicentro de la comunidad, llegando a alcanzar los municipios externos de las provincias de Guadalajara y Toledo.

Crecimiento económico basado en el Infraempleo y la dualización del mercado de trabajo

Entre 1991 y 2011 la población de Madrid ha pasado de los cinco a los seis millones y medio de habitantes. Si consideramos el ciclo 1996-2006 descubrimos que mientras este incremento de la población fue de medio millón de personas, la población activa lo hizo en algo más de un millón. Aunque, lo realmente espectacular fue lo ocurrido con la población ocupada, que creció en más de 1,2 millones (de los 1.787.500 ocupados a los 3.031.000). Al finalizar la década 1997-2007, la tasa de empleo había pasado del 42% al 60%, la tasa de paro se había reducido del 19,51% al 6,49%. Sus tres millones de puestos de trabajo convertían a Madrid en uno de los grandes polos de actividad del continente europeo.

Ello fue debido, sobre todo, a la creciente inserción laboral de la mujer, pero también de jóvenes que abandonaban los estudios ante las oportunidades de empleo y a la población inmigrante extranjera, especialmente extracomunitaria. Tres grupos sociales tradicionalmente excluidos del mercado de trabajo, cuya incorporación estará determinada por las reformas laborales que abaratan relativamente su coste mediante fórmulas contractuales excepcionales (contratos de inserción, trabajo a tiempo parcial, contratación temporal, etc.), específicamente dirigidas a ellos, y, por supuesto, por la generación de actividades y nichos empleo específicamente creados para ellos en los servicios y la construcción (López Calle y Castillo, 2004; Candela, Piñon y Galán, 2010 Iglesias, 2010).

Por tanto, el empeoramiento general de las condiciones de trabajo se articula a través de una creciente dualización del mercado de trabajo en la que muy pocos trabajadores, cada vez menos, disfrutaban de muy buenas condiciones, y muchos, cada vez más, veían precarizada su situación laboral en esos años «Crecen, sin duda, tanto el estrato de los directivos, gerentes de empresa y cuadros de la administración pública como, sobre todo, el de profesionales y técnicos con titulación superior, sin olvidar un amplio conjunto de trabajadores con titulación media, dedicados a tareas relacionadas con la comercialización y ventas, o con la gestión y administración empresarial. Pero aumenta también la presencia de trabajadores ocupados en tareas de escasa o nula cualificación, más abundantes en las actividades de distribución y en la prestación de servicios personales, que conforman un mercado secundario de trabajo en el que la precariedad en las condiciones laborales y el acceso a las prestaciones sociales, una elevada

inestabilidad y bajos niveles retributivos son componentes habituales, acompañados a veces de su carácter informal. [...] Se debilita, en cambio, el estrato correspondiente a los obreros industriales cualificados, que tradicionalmente se caracterizaron por un empleo asalariado más estable y regulado, sobre todo en el seno de las grandes fábricas» (Méndez, 2001:s/p).

En términos generales, la tasa de temporalidad media entre los asalariados alcanzó al 30% al finalizar 2006, aunque ese año una nueva reforma laboral iba a reducir los derechos vinculados a la seguridad en el puesto de trabajo del contrato indefinido, acercándolo a las condiciones del temporal. En paralelo, la evolución de los salarios reales fue negativa: según datos de la Contabilidad Regional de España, la remuneración de los asalariados representaba un 57,5% del VAB regional al coste de los factores en 1990 y, pese al fuerte aumento del número de empleados, se había reducido ligeramente, hasta el 56,5% quince años después (Martín-Guzmán, Toledo y López Ortega, 2007).

Pero, al mismo tiempo, se producía un incremento de la desigualdad en las condiciones de trabajo y empleo entre distintos grupos sociales. En el año 2007 la diferencia entre el salario medio anual (19.802 euros) y el salario más frecuente (12.503 euros) era de más de 7.000 euros. Los jóvenes menores de 30 años alcanzaban tasas de temporalidad cercanas al 80%, e índices de siniestralidad laboral que superan el 96 por mil (frente a un índice para esa misma cohorte 10 años antes del 70 por mil). Los extranjeros ostentaban índices de incidencia de accidentes un 12% más elevados (6.567 por 100.000 ocupados en 2008) que los nacionales (4.889). Pues un 22% de los extranjeros ocupados varones eran albañiles y mamposteros o peones de la construcción, mientras que, en el caso de las mujeres el 25% se dedicaban a trabajos del hogar y el 12 a limpieza de oficinas y otros.

Por último, la transformación del tejido productivo vía la incorporación de nuevas generaciones con otras condiciones hizo que la dualización del mercado de trabajo primario y secundario estuviera acompañada de una suerte de balcanización. En el primero de ellos encontramos trabajadores adultos hombres, con larga experiencia en sus puestos, sindicalizados y con contratos estables, que realizan esas tareas que hemos identificado genéricamente con el trabajo mental. En el segundo encontramos esos trabajadores y trabajadoras jóvenes, con bajas retribuciones, que realizan tareas descualificadas y no cualificantes —a pesar de estar muy cualificados—, con altas tasas de

rotación, que van pasando por distintos empleos igualmente descualificados a medida que las empresas rotan las plantillas para aprovechar los incentivos a la contratación de inserción y evitar los costes de la contratación indefinida. Ya en el año 2000, por ejemplo, un 25% de los desempleados al finalizar ese año habían estado menos de seis meses en su anterior empleo, cuando cuatro años antes ese nivel se situaba en sólo el 19%. De tal forma que, poco a poco, las formas de contratación atípicas y las situaciones de empleo excepcionales se fueron normalizando hasta convertir el empleo estable y con derechos en un privilegio.

La citada balcanización del mercado de trabajo provocó, por tanto, que no sólo se estrechara y alargara la pirámide social, sino que además disminuyera la movilidad social, es decir, que se reforzara reproducción de clase: en el 2007, nuestra fecha de referencia, sólo un 13% de los hijos de clase obrera conseguía mejorar su estatus adscrito; esto es, nueve de cada diez hijos de trabajadores manuales conseguían empleo como trabajadores manuales.

La geoestratificación social de la Comunidad (fragmentación del obrero colectivo y especulación urbanística):

Los citados procesos de dualización del mercado de trabajo, así como la sectorialización geográfica y la división espacial del trabajo tendrán como consecuencia una creciente geoestratificación social, que relaciona el origen de clase, el precio de la vivienda y las oportunidades de empleo y los niveles de formación, y que se muestra claramente, además de en las fuertes diferencias de renta, en los niveles de estudios medios alcanzados las distintas zonas urbanas.

En primer lugar, la expulsión hacia la periferia de las nuevas generaciones siguió un patrón estructurado por las diferencias de clase. Es decir, hay un patrón de movilidad geográfica generacional y general, marcado por los incrementos en el precio de la vivienda, que ha hecho que, en general las familias jóvenes, en el momento de constituirse, se hayan desplazado a los municipios periurbanos situados, en muchos casos, a varias decenas de kilómetros de la capital. Pero mientras unos, hijos de la clase media acomodada o pertenecientes a grupos sociales emergentes y de mayores ingresos fueron en dirección a las urbanizaciones de los municipios próximos a la sierra del Guadarrama, buscando ambientes de baja densidad y cierta calidad, hacia la periferia meridional, la comarca de las Vegas o del Henares lo hicieron, sobre todo, grupos

sociales de ascendencia obrera, con menos recursos, quienes se vieron movilizados por un mercado inmobiliario que localizaba ahí sus promociones más asequibles.

Así, entre 1996 y 2001, el oeste metropolitano presentó los mayores incrementos en la renta media, casi 4.000 euros, cuando ya partía de la mejor situación (12.600 euros anuales en 1996). En el norte los incrementos superaron los 3.500 euros, con unas rentas de partida de 10.400 euros. Por el contrario, en las coronas metropolitanas este y sur los incrementos son mucho menores (1.800 y 1.500 respectivamente), aún partiendo de rentas mucho más bajas (8.000 y 7.500 euros). De forma que si calculamos el promedio sobre la media de la comunidad (con su valor igualado a 100), el oeste alcanzaría un promedio de 139.7 y el norte de 117 en 2001, con un incremento en ambos casos de más de 7 puntos respecto a la situación en 1996. Mientras, en el sur los valores eran de 76.16 y en el este de 83, pero además ambos presentan descensos en sus porcentajes sobre la media de la comunidad, más importantes en el sur (-2.41) que en el este (-1.20). En definitiva, a sólo cinco años de la puesta en marcha del nuevo modelo de crecimiento en el Norte metropolitano la renta media ya representaba un 117 % sobre la media de la comunidad, mientras que en el sur era el 76%, el sudeste el 73% y el sudoeste el 70%. Pero es que en el año 2008 mientras la renta media por habitante en el sector occidental de la Comunidad alcanzaba los 23.135 euros y 19.203 en el septentrional, apenas superaba los 13.000, casi la mitad, en los municipios meridionales y orientales, reproduciéndose ese mismo contraste en la capital.

Del mismo modo, los sectores metropolitanos del norte, y especialmente el oeste, presentaban en el censo del año 2001 una población con un nivel de estudios mucho mayor que la media: mientras que en el sur tan sólo un 13.9% de su población había completado una carrera universitaria, alcanzando en el este al 16.5% de la población, esta cifra se duplicaba en el norte (30.5%) y se triplicaba en el oeste (47.6%). Diferencias que igualmente, y a pesar del incremento medio de la formación en el conjunto de la Comunidad, se habían incrementado a finales de esa década, cuando, según el Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid, en la almendra central y la periferia noroeste el 40% de la población tenía estudios superiores, mientras que en la periferia sur y la periferia este sólo alcanzaba ese nivel el 20% de la población. Por el contrario, la población que sólo tenía estudios primarios o menores suponía el 50% de la población en el sur, mientras que en las zonas más ricas esta cifra bajaba al 30%. Y a medida que nos alejamos del centro estas diferencias aumentan, puesto que en el sur

metropolitano es el 60% de la población el que no había alcanzado el segundo ciclo de secundaria en 2007.

PARTE II COSLADA: De fabricar camiones a conducirlos

La contextualización que acabamos de realizar sobre las transformaciones principales del modelo de desarrollo madrileño en los últimos treinta años nos sirven para entender las dinámicas económicas y productivas que determinan el proceso de terciarización de la economía y la sociedad cosladeña en esos años. A su vez el estudio de cómo se han llevado a cabo, en lo concreto, las transformaciones empresariales; sociales y urbanísticas en Coslada, trata de contribuir a un mejor análisis y evaluación de los efectos de esas dinámicas de conjunto. Pues los procesos de reorganización productiva y empresarial en la la región desempeñarán un importante papel en estas transformaciones, y la propia evolución de Coslada como sistema social representa un caso paradigmático de modelo de vía baja de desarrollo hacia la nueva sociedad de la información.

En cierto modo Coslada se puede tomar como un laboratorio de análisis de los cambios en la sociedad madrileña en los últimos cincuenta años, y quizás ello se deba, en parte, a su específica localización geográfica, que la sitúa cerca del término medio de las bien definidas realidades sociales y productivas que se establecen en los años del desarrollismo franquista: no demasiado alejada del centro urbano para ser periferia; no está enteramente en la periferia obrera del sur, que comprende municipios como Villaverde, Fuenlabrada, Getafe... , pero tampoco está en el norte; Se situaba en la principal salida de la capital hacia las regiones más desarrolladas de la península, e incluso a las principales vías comerciales con el exterior; pero, al mismo tiempo, era una de las principales puertas de entrada hacia la capital de los flujos de inmigración rural del oriente y del norte de la meseta castellana en los años sesenta). El caso es que realizar un simple tour rodado por el municipio, como hicimos con un grupo de investigadores franceses y argentinos en junio de 2012, observando desde el autobús únicamente las diferencias urbanísticas y las formas constructivas de los diferentes barrios permite descubrir de forma sorprendente, como si se tratara de un yacimiento arqueológico de nuestro pasado más inmediato, los estratos superpuestos sobre los que se acumulan las diferentes fases de este lustro de transformaciones.

Los orígenes de Coslada y la construcción de Ciudad Pegaso

Como acabamos de comentar, Coslada, para el lector no familiarizado con la historia madrileña contemporánea, fue, hasta hace no más de dos décadas, una región metropolitana de tradición industrial prototípica de esos años de desarrollo dirigido del franquismo¹.

Hasta los años cincuenta era un pueblo característicamente agrícola, cuyos habitantes se dedicaban a la ganadería y al cultivo de regadío y, pues se encuentra situado en la fértil vega del Jarama, río que dibuja la frontera sur del municipio. El momento de su conformación como núcleo periférico metropolitano de alta densidad poblacional, junto a otros municipios del sur y este madrileño, se produce en el último cuarto del siglo XX con ocasión del masivo éxodo rural que sufre el país en esos años.

Evolución demográfica de Coslada entre 1785 y 2008												
1785	1899	1960	1970	1975	1980	1992	1996	2001	2003	2004	2006	2008
64	264	324	3.695	13.412	33.434	53.980	71.129	77.103	82.412	87.904	91.906	89.918

Es en esos momentos se inician los primeros planes de ordenación urbana estatales², a raíz del rápido crecimiento de núcleos suburbanos formados por esta población inmigrante que vive en edificaciones de autoconstrucción, y que van a ser el origen de históricas barriadas populares de pseudochabolas que hoy todavía subsisten, como por ejemplo la hoy tristemente famosa Cañada Real, al este del municipio. Estos planes, animados en parte por el incipiente movimiento asociativo vecinal, que supondrá el germen de las primeras formas de movilización popular en las últimas décadas de la dictadura, van a consistir, básicamente, en el diseño y la construcción grandes barriadas de bloques de vivienda obrera que suponen el desarrollo urbano e industrial del municipio.

¹ El municipio de Coslada, tiene una extensión de 12,03 km² y unos 90.000 habitantes actualmente. Se ubica en el Corredor del Henares, en su intersección con la cuenca del Jarama, conformando una sucesión urbana entre Vicálvaro y San Fernando de Henares, que también señala un cruce de caminos a la salida noreste de Madrid, entre las autopistas A-2, M-40 y M-45. Localizado a escasa distancia del aeropuerto internacional de Madrid-Barajas, con accesos por ferrocarril y recientemente, por la línea 7 del Metro de Madrid

² El primer Plan General de Ordenación Urbana data de 1963 y, a partir de ese momento, Coslada inicia un desarrollo industrial y de población, favorecido por su cercanía a Madrid, que hace que su crecimiento, en la década 1960-70, sea nada menos que de un 2.535 por ciento, muy por encima de sus vecinas Alcalá de Henares, Torrejón y San Fernando que, en la misma época crecieron de media un 623 por ciento.

Pero algunos años antes de estos procesos urbanísticos motivados por las tensiones demográficas que genera una población inmigrante que acude al municipio por causas económicas exógenas, también se produce, en la esfera de la producción, un importante acontecimiento industrial protagonizado por la construcción, por parte del Instituto Nacional de Industria, de la Fábrica de Camiones Pegaso de la empresa estatal ENASA, -y la famosa colonia obrera construida a su sombra que será conocida como Ciudad Pegaso-, al norte de Coslada, en el distrito madrileño de San Blas. De tal modo que, durante la vida de "La Pegaso" (1956-1990), -después Iveco (1990-2010)- que hasta los años ochenta contaba con una plantilla de 5.000, una gran parte de la población cosladeña fue atraída al municipio para trabajar en el sector de la construcción de vehículos pesados para el transporte de mercancías, bien directamente en la fábrica o bien en la industria auxiliar que se instala en los polígonos industriales circundantes. A finales de la década de los 70, por ejemplo, el municipio cuenta ya con un millar de pequeños y medianos talleres y empresas industriales instalados en su territorio.

De tal manera que la evolución de esta planta sigue un camino parecido al de tantas otras empresas nacionales (industria de procesos, industria pesada y fábricas de bienes de consumo de masas) que habían contribuido en la segunda etapa del franquismo a la formación de un modelo de producción Fordista de Estado aprovechando la movilización de mano de obra campesina en las periferias de las grandes capitales (mediante la construcción de barriadas obreras de vivienda barata); la ausencia de libertades y de derechos sindicales; el dirigismo público orientado a la introducción de métodos tayloristas y fordistas en las fábricas [Fernández, 2004; Martini, 2000]; y una política de producto orientada a la dotación de infraestructuras por una parte, y a la fabricación de bienes de consumo de masas de gamas medias y bajas tanto para consumo interno como, por supuesto, para la exportación hacia Europa.

No obstante, y resumiendo mucho más de lo que nos gustaría la interesante vida de esta emblemática empresa³, tras la transición democrática y la entrada de España en la Comunidad Europea, como sabemos, se procede a una profunda reconversión industrial facilitada por la financiación del cierre de la industria de procesos y bienes de equipo, o su deslocalización a países emergentes, y a la venta de la industria nacional a capital

³ El lector puede consultar, por ejemplo, el trabajo de Maira Vidal, Mar, "El paternalismo industrial en el régimen franquista. La colonia industrial Ciudad Pegaso en Madrid", *Sociología del Trabajo*, 65, 2009, pp. 137-162

privado, el cual pertenece, como ya dijimos más arriba, mayoritariamente a multinacionales extranjeras europeas o estadounidenses.

Este proceso de adelgazamiento empresarial se inicia en Pegaso a finales de los 70, reduciendo considerablemente la actividad de la fábrica y la plantilla mediante expedientes de regulación de empleo y jubilaciones anticipadas⁴, hasta que a finales de la década siguiente se procede a su venta definitiva a la multinacional Iveco, propiedad, a su vez, de Fiat. La evolución de la fábrica bajo la nueva marca, que también irá reduciendo paulatinamente la actividad y la plantilla (el último ERE, casi definitivo, se produce en 2009 con el despido de un millar de trabajadores⁵) acompañará a la lenta desaparición de la industria automotriz auxiliar en el entorno y dará paso a la reorientación de las actividades económicas y productivas hacia el sector servicios, que en el caso de Coslada se concentra en las actividades de transporte y logística.

Pues Coslada, por otra parte, es también un lugar estratégico como punto nodal en los flujos de transporte del centro de la península. Gracias a su cercanía al Aeropuerto de Madrid-Barajas, el acceso a las principales redes viarias de circunvalación de Madrid y la dotación del Puerto Seco. De tal manera que históricamente se han ido asentando distintas actividades empresariales dedicadas al transporte que han dado lugar a la configuración de un gran distrito industrial dedicado a esta actividad. Ello, a su vez, ha dado paso a la construcción de diversas infraestructuras orientadas a la logística y al transporte así como a una específica organización del espacio urbano e industrial.

La conversión en uno de los principales nodos logísticos de Europa.

Este crecimiento del sector de la logística y el transporte, en detrimento de las actividades industriales, comienza tímidamente en los años ochenta y se acelera en los noventa. En 1997 se inaugura el Centro de Transportes de Coslada, que se ampliará en el año 2005 en más de 156.000 m², dando lugar a una superficie total de un millón de m² que albergan a 116 grandes empresas de la logística y la distribución, tales como AZKAR, DHL, MAESRK, TDK, etc.

⁴ "La plantilla de ENASA no suscribe el expediente de regulación de empleo", *El País*, 07/10/1977

⁵ Ello a pesar de que en la última década de vida la planta había aumentado su producción desde las 14.734 unidades en 2001 a las 21.498 en 2008, y de que había aumentado la plantilla de los 1.799 trabajadores en 2004 a los 2.401 en 2.401. Pero, como ocurrirá en otras muchas empresas, la recesión económica de ese año, permite a muchas empresas tramitar expedientes de regulación sin muchas reticencias por parte de la administración. Sobre todo en una empresa cuya demanda depende de uno de los sectores que, como hemos visto, más duramente se ve afectado por la citada recesión.

En 1998 se construye la Terminal Intermodal "Puerto Seco" de Coslada, que combina el transporte por tren, por carretera, por avión y por mar (vía tren) en un área de almacenaje y distribución de containers conectada con el Centro de Transportes de Coslada, el Centro de Carga Aérea de Madrid-Barajas, la estación ferroviaria de transporte de Mercancías de Vicálvaro y el resto de polígonos industriales de Coslada especializados en las actividades logísticas y de transportes. Por él pasan contenedores con destino, u origen, a Barcelona, Algeciras, Valencia y Bilbao que llegaron a sumar, en el año 2008, una cantidad de 35.400 UTIS (unidad de transporte intermodal), - cuando en el 2002 sólo pasaban 10.618 al año-, aunque en 2009, como consecuencia de la crisis económica, esa cantidad volvió a descender drásticamente a 26.967 UTIS⁶.

El término municipal de Coslada se constituye así en un importantísimo nudo logístico dentro de este entramado. Casi podríamos decir que es su epicentro, pues no sólo alberga en su territorio infraestructuras tan importantes como el Centro de Transportes de Coslada y el Puerto Seco de Madrid-Coslada, sino que además su término es prácticamente limítrofe con el Centro de Carga Aérea de Barajas, la Estación de Transferencia de Vicálvaro y el Centro de Transporte de Madrid-Mercamadrid.

Las infraestructuras señaladas, unidas a los nuevos desarrollos de actividades logísticas y del transporte que se han ido asentando en el Corredor del Henares, en el intersticio de las provincias de Madrid y Guadalajara (San Fernando, Alcalá, Azuqueca, Alovera, Meco, Cabanillas del Campo,...) configuran a Coslada, repitámoslo de nuevo, en uno de los más importantes nudos logísticos y del transporte en España. Además de las numerosas agencias de transporte, grandes empresas de logística, pequeñas empresas de transporte, las campas donde los camioneros autónomos aparcan sus camiones, etc... en las zonas industriales y residenciales de Coslada que circundan el Centro de Transportes encontramos un sin número de actividades económicas vinculadas al sector que permiten hablar de un auténtico distrito industrial del transporte. Desde los bares y restaurantes de carretera a ambos lados de la A II (antigua Nacional II Madrid-Barcelona) que actúan, según veremos luego, cual oficinas de empleo y bolsas de carga, hasta talleres mecánicos, concesionarios y agencias de alquiler de vehículos, grandes gasolineras (públicas y privadas), centros de lavado, tiendas de toldos y lonas para camiones (como el caso de la fotografía), de ruedas, de recambios y complementos,

⁶ <http://www.puertoseco.com/historicodetrafficos.html>

autoescuelas, y un largo etcétera de actividades subproducto de las sinergias profesionales y productivas generadas por el transporte de mercancías, como por ejemplo la alta densidad de empresas de autobuses de pasajeros que se concentran en la antigua Colonia Obrera Fin de Semana, dando cuenta de la estrecha relación profesional existente entre los oficios de camionero y autobusero.

De distrito industrial a detrito terciarizado

De tal manera la economía cosladeña sufrirá un rápido e intenso proceso de terciarización en el cambio de siglo⁷. A finales de la primera década del dos mil el sector servicios ya generaba el 73% del producto interior bruto municipal, mientras que la industria sólo el 26%. Cifras bastante diferentes a las de la zona estadística a la que pertenece -El Este Metropolitano⁸-, donde la industria incrementa su peso sustancialmente hasta llegar al 35% del PIB, mientras que los servicios lo reducen al 64%.

Como ya hemos indicado, dentro del sector servicios la principal actividad, sin considerar el Comercio y Hostelería -cuyo peso relativo en la ocupación es casi idéntico al de la Comunidad de Madrid (104 ocupados por 1.000 habitantes frente a 107)-, es la de Transportes y Comunicaciones. Por ejemplo en el año 2008 esa actividad ocupaba nada menos que a 92 trabajadores por cada mil habitantes (casi 1 de cada diez). Mientras que en su Zona Estadística esa cantidad, en 2008, descendía al 38 por mil, cifra muy similar a la del conjunto de la CAM (37,5). De la misma manera, las “unidades locales” dedicadas a esta actividad suman 399, a razón de 4,4 unidades por cada mil habitantes, el índice más alto de todos los municipios de más de 50.000 habitantes de la Comunidad de Madrid (cuya media está en 2,3 unidades por mil habitantes). No obstante, todavía el número de unidades productivas⁹ dedicadas a esa actividad es mucho mayor, pues existen nada menos que 1.519. Diferencia que es

⁷Los datos utilizados en este apartado han sido tomados del Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid: <http://www.madrid.org/iestadis/fijas/otros/inforgen.htm>

⁸ El Este metropolitano lo componen los municipios de Ajalvir, Alcalá de Henares, Arganda del Rey, Coslada, Mejorada del Campo, Paracuellos del Jarama, Rivas-Vaciamadrid, San Fernando de Henares, Torrejón de Ardoz y Velilla de San Antonio.

⁹ Unidad productiva: Unidad básica en el espacio generadora de actividad económica, coincidiendo en la mayoría de los casos con conceptos análogos como el establecimiento o la unidad local. Sin embargo, la unidad productiva agrupa igualmente a las actividades móviles (sin local estable), así como las actividades de otros autónomos, que se localizan convencionalmente en la dirección postal que se declara que, en muchos casos, coincide con el domicilio familiar habitual del profesional.

debida al alto número de autónomos y pequeñas empresas domiciliadas en unidades locales residenciales. 17 por cada 1.000 habitantes, cuando la media de la CAM es de 8,39.

Como el peso de los autónomos y de los empresarios sin trabajadores, o con muy pocos trabajadores, es muy alto, hay relativamente pocos afiliados al régimen general de la seguridad social, 342 afiliados por cada 1.000 habitantes, mientras que en la Comunidad de Madrid esa cifra asciende a 440. Además del alto número de autónomos, el tamaño de las empresas es muy reducido, pues en 2008 existían nada menos que 10.000 unidades productivas con menos de tres trabajadores (que ocupaban a 8.878 personas) y otras 893 con una plantilla entre 3 y 9 trabajadores (4.567), y sólo 115 empresas con más de 50 trabajadores, de un total de 11.428 unidades productivas.

En otro lugar analizamos cómo, precisamente, la figura del autónomo o del pequeño empresario del transporte se revelan como el prototipo de estos nuevos perfiles socioeconómicos: trabajadores autónomos altamente dependientes en el sector de servicios de logística y transporte en Coslada, que son el paradigma y la punta del iceberg de ese modelo de producción madrileño, en el que se han fragmentado los procesos productivos hasta el extremo, y se han simplificado las tareas, orientando las estrategias de rentabilidad empresarial al bajo coste laboral y la intensificación del trabajo. Gracias a la también extrema individualización y desregulación de las relaciones laborales. Perfiles profesionales desempeñados por trabajadores de origen de clase obrera, que se incorporaron al mercado de trabajo esa efímera fase de altos niveles de crecimiento económico y del empleo, y que se sitúan, sociológicamente hablando, en un nuevo terreno de nadie en la estructura de clases tradicional [López Calle y Fernández Gómez, 2013]. Pues, así como es difícil su clasificación para los analistas, también lo es para ellos la construcción de sus propias identidades, pues desarrollan su vida y trabajo en espacios atravesados por referencias culturales, simbólicas y materiales muy ambiguas: desde el tipo de vivienda y de espacios urbanísticos en los que viven, pasando por sus pautas de consumo, hasta las formas de socialización, movilización y participación ciudadana.

Pero Coslada, en este sentido, también es un caso prototípico del rápido declive económico y social que han sufrido las periferias de la periferia europea tras la huida masiva de capital hacia países emergentes que se inicia a finales del año 2007¹⁰.

Parte III La crisis económica como precipitado de un modelo de desarrollo insostenible.

En esta tercera parte, que hace las veces de conclusiones al texto, tratamos de analizar la llamada “crisis económica” como una fase más del proceso de desarrollo del modelo productivo español, y especialmente madrileño, en los últimos cincuenta años, y descubri sus efectos sobre nuestro objeto de estudio. Es decir, que entrecomillamos la referencia que comúnmente se utiliza a ese momento de inflexión de algunas macromagnitudes económicas que acontece a finales de 2007, para esquivar las connotaciones de coyunturalidad, imprevisibilidad e incausalidad del concepto de crisis, sobre todo cuando se presenta como “crisis global”, y para denotar que sólo ha supuesto realmente un empeoramiento sustancial de las condiciones de vida y trabajo para determinados estratos de la población, aunque muy mayoritarios, mientras que para otros grupos sociales minoritarios ha significado precisamente todo lo contrario¹¹.

La Comunidad de Madrid, líder, también, en la destrucción

El aparente milagro económico madrileño de los últimos 30 años se había diseñado sobre la base de la esquilación de los recursos técnicos y humanos existentes, limitando así la reproducción del sistema social a medio y largo plazo: limitaciones a la renovación natural del mercado de trabajo (la balcanización en mercados primarios y secundarios impedía la renovación de los trabajadores más maduros en puestos de responsabilidad por trabajadores más jóvenes, que no tienen posibilidad de construir carreras profesionales de largo plazo), u otro tipo de barreras a la propia reproducción natural de la fuerza de trabajo: retraso de la edad de emancipación, caída de las tasas de

¹⁰ En el Global Financial Centers Index, editado semestralmente con el patrocinio de la City de Londres y la Qatar Foundation, Madrid descendía en marzo de 2007 al 28º lugar del mundo (en el 2006 era el sexto) en el ranking de países receptores de capital extranjero, siendo superado, entre otras ciudades centroeuropeas y norteamericanas que recibieron capital repatriado por sus multinacionales de origen, por diversos paraísos fiscales

¹¹ “El número de ricos en España creció un 5,4% el año pasado”, *El País*, 18 jun 2013.

fecundidad y el envejecimiento y empobrecimiento de la población, etc¹². Y todo ello estaba acompañado de un paulatino debilitamiento de la capacidad de la ciudadanía para revertir este proceso. No sólo en el ámbito de la participación política en los órganos de poder local y regional, puesta en evidencia en episodios tan esperpénticos como el caso del llamado “Tamayazo” en el año 2003, sino también, y fundamentalmente, en el ámbito de la movilización social y la representación sindical, que en nuestro país se mide indirectamente por la evolución del grado de participación y cobertura de los convenios colectivos de empresa¹³.

Como hoy sabemos, la contención y aplazamiento de la crisis económica y social anunciada por este modelo de crecimiento vino de la mano de la financiarización y el endeudamiento privado [Ibañez y López Calle, 2013]. De forma que el devenir de la economía en estos últimos cinco años muestra el rápido precipitado de esas dinámicas cuando el beneficio del interés de los préstamos financieros han sido superados por su propia prima de riesgo.

Sabemos que en Madrid, el PIB regional a precios de mercado que aún era del 6,8% en 2007, en el 2008 cae al 3,5%, para alcanzar ya valores negativos en 2009 (-2,7%) y mantenerse en niveles próximos al estancamiento en los dos años siguientes (0,1% y 0,9% respectivamente), según datos de la *Contabilidad Regional de España*. Y ha caído más rápidamente que en el conjunto del Estado: desde 2008 el PIB por habitante en Madrid se ha reducido desde los 30.989 euros de promedio en ese año hasta los 29.731 del año 2011, lo que supone una caída del 4,1%, bastante inferior a la padecida en el conjunto de España (de 23.858 a 23.271 euros, un -2,5%).

¹² Por ejemplo, a mediados de la primera década de siglo, en el 2005, sólo 3 de cada 10 jóvenes madrileños menores de 35 años se habían logrado emancipar. La tasa de fecundidad de los españoles residentes en la Comunidad de Madrid había caído al 1,2 (uno de los índices sintéticos de fecundidad más bajos del mundo), la edad media de la madre al tener el primer hijo había subido en tres décadas de los 25 a los 32 años. Indicadores de un crecimiento natural negativo en distintos aspectos, sólo neutralizados, o más bien encubiertos, por la llegada masiva de familias de inmigrantes jóvenes y adultos a la capital: en el año 2010 Madrid tenía 1,1 millones de inmigrantes, un 17,3% de la población regional y la quinta parte de los contabilizados en España (Pozo y García Palomares, 2011).

¹³ Un botón: en la Comunidad de Madrid, justo a partir del año 94, se empieza a reducir drásticamente el número de convenios de empresa (de 323 en 1993 a 299 en 2001), a pesar de haberse incrementado enormemente el número de empresas. El número absoluto de trabajadores afectados por convenios de empresa sólo había aumentado de los 86.700 en 1994 a los 95.000 en 2005, pero el número de efectivos laborales ha pasado de 1.389.000 personas a 2.157.500, de manera que a finales de la década sólo un 4,4% de los ocupados estaba afectado por un convenio de empresa. [López Calle, 2008]

En el año 2007, justo antes del impacto de la crisis, era una de las comunidades con una tasa más baja de desempleo (6,38), cuando la media nacional se situaba en 8,6. Sin embargo en sólo tres años, a finales de 2011, Madrid triplicó su tasa de desempleo hasta alcanzar el 18,51, creciendo a un ritmo de 0.66 mientras que, en el conjunto del estado el paro creció en ese período a un ritmo de 0,62, siendo la octava comunidad que más rápido destruyó empleo en ese período, subiendo dos puestos en el ranking de comunidades con mayor tasa de desempleo.

Crece la también la precariedad laboral. Aunque la temporalidad se ha reducido desde el pico máximo del año 2006 (30%) al 16% actual, debido, como sabemos, a que ese año se redujeron los derechos asociados a la contratación indefinida (que se incentiva con desgravaciones para las empresas) y a que la intensa reducción del empleo se ha efectuado por el despido de los contratados temporalmente, los nuevos contratos temporales que se han firmado en los años posteriores a la crisis representan un 86% del total.

Y se han empeorado las condiciones de trabajo, a pesar de que los accidentes de trabajo han disminuido, por efecto de la drástica reducción del empleo en el sector de la construcción, empeoran los principales indicadores utilizados en economías terciarizadas para medir la evolución de la intensidad del trabajo. Según la Encuesta de Condiciones y Calidad de Vida en el Trabajo, los trabajadores perciben un incremento del estrés en el trabajo han pasado del 49% al 52%, entre 2006 y 2011 y los que perciben un nivel alto o muy alto de monotonía-rutina pasan del 36% al 40%; con lo cuál ha aumentado el índice de incidencia de enfermedades profesionales:

Enfermedades laborales según número de partes de baja en la Comunidad de Madrid.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
OCUPADOS	3.052.600	3.064.400	2.917.900	2.875.100	2.816.900	2.741.100
TOTAL PARTES	1.181	1.228	1.018	949	1.134	1.239
I. INCIDENCIA	0,386	0,400	0,349	0,330	0,403	0,452

Fuente: CEPROSS y elaboración propia.

Descubrimos, sin embargo, que la industria ha sido, con diferencia, el sector con mejor comportamiento relativo en la destrucción de empleo, no sólo frente a la construcción, sino también respecto a los servicios. Aunque porcentualmente ha sufrido una reducción de empleo del 18% (en la industria se destruyeron 62.000 empleos entre el primer cuatrimestre del 2008 y el último del 2012, pues se pasó de los 335.000 ocupados a los

273.000, en los servicios, a pesar de que el porcentaje es menor (el -4%), se destruyeron casi cien mil empleos -97.000- en esos cinco años, pues se pasó de los 2.371.000 ocupados, a los 274.300. En la construcción, que como sabemos había alcanzado cifras de ocupación similares a la industria en el fin de ciclo de la burbuja inmobiliaria, con 325.000 ocupados a principios de 2008, se ha destruido el 60% del empleo (casi 200.000), pues a finales de 2012 sólo había 138.000 ocupados.

Es decir, que la destrucción de empleo ha sido tan rápida, o más, que el ritmo de su creación, y se ha centrado en aquellos sectores y grupos sociales que mayor protagonismo tuvieron en el crecimiento de la ocupación durante los años de bonanza. Dado que, como vimos más arriba, ese tipo de empleos que se crearon tras las reformas laborales de los años 84 y 94 fueron, en la inmensa mayoría, empleos precarios creados para determinados grupos sociales (jóvenes, mujeres e inmigrantes) y en determinados sectores como los servicios a las empresas y la construcción, el desempleo se ha concentrado en la población más vulnerable.

Por una parte los jóvenes, otra vez: uno de cada cuatro empleos desaparecidos correspondía a trabajadores jóvenes menores de 25 años, que alcanzan tasas de paro del 44%. Y por otra los inmigrantes: el drama social de la fuerza de trabajo inmigrante extracomunitaria (que en Madrid sufre actualmente una tasa de paro del 33% -13 puntos más que la tasa del conjunto de la población madrileña: 20%-, se ve intensificado por que es la población más débil en términos de empleabilidad (subsidios, redes, cualificación, ayudas familiares, etc.).

La estructura social del desempleo en Madrid es un espejo de la estructura social del empleo: muy fragmentada, dual y desigual, que ha convertido al empleo estable en un privilegio de clase y en un elemento estructurador de la desigualdad social: el 46,1% de los desempleados son ya parados de larga duración, pues llevan entre uno y dos años en esa búsqueda infructuosa (145.900,) o incluso superaron ya ese tiempo (141.700). Al mismo tiempo el desempleo se incrementa en aquéllos hogares con menos ocupados entre sus miembros (son ya 150.000 familias con todos sus miembros en paro), y obviamente ello hace que las tasas de desempleo se intensifiquen en regiones de Madrid con menor nivel de renta y cualificación: el aumento del paro ha sido máximo en municipios del sureste como Arganda del Rey (230,8%), Parla (212,9%) o Rivas-Vaciamadrid (196,2%), frente a tasas de crecimiento mucho menores en noroccidentales como Villaviciosa de Odón (88,7%), Torrelodones (97,1%) o Pozuelo de Alarcón

(101,7%). Dentro de la capital (115,6%), esa dualidad se repite entre sus distritos, con máximos en Villa de Vallecas (247,5%), Vicálvaro (177,2%) o Villaverde (157,1%) y mínimos en Retiro (66,3%), Chamartín (67,6%) o Salamanca (75,9%). Alcanzando especial intensidad en núcleos de pequeño tamaño pero con un rápido crecimiento reciente, situados siempre al sur de la capital, en las coronas metropolitanas más alejadas del centro.

Así pues, el impacto de la crisis ha supuesto un ahondamiento en la brecha social que ya constatábamos bajo el modelo de crecimiento anterior: el cociente que mide la desigualdad de rentas entre el primer y último quintil de la pirámide social madrileña, que era ya de 5,5 en 2007, se elevó entre años a 7,8. Según la Red Europea contra la Pobreza, la población en riesgo de pobreza y exclusión aumentó hasta el 18,1% en 2010, casi cuatro puntos por encima de la registrada tres años antes (Méndez, R., 2013:132).

Por su parte, afirma Ricardo Méndez: «la crisis inmobiliaria también fue mayor para los sectores sociales y urbanos más desprotegidos, provocando una menor desvalorización de aquellas viviendas de mayor calidad y precio, accesibles a grupos de mayor renta y de nuevo en el sector noroeste, frente a las viviendas de menor calidad y accesibles a los grupos sociales más vulnerables, localizadas sobre todo en el sur metropolitano. Así, por ejemplo, en San Sebastián de los Reyes (-12,1%), Alcobendas (-14,6%) Tres Cantos (-15,7%) o Pozuelo (-20,7%) las caídas fueron moderadas, pero resultaron bastante mayores en Aranjuez (-39,6%), Getafe (-37,0%), Móstoles (-36,1%) o Parla (-35,4%). Aunque el lado más oscuro de esta evolución es la multiplicación de desahucios que, según el Consejo General del Poder Judicial, afectaron en Madrid a 27.479 viviendas entre 2008-2011, lo que equivalía nada menos que a una veintena de desalojos diarios» (Méndez, R, 2012:15).

El impacto de la crisis en Coslada: el transporte como paradigma de un modelo de vía baja de desarrollo

Como la espuma de una botella de champán, el sector del transporte y de la logística ha sido uno de los que más rápido han visto deteriorados los niveles de actividad y empleo tras la crisis económica. Pues la función paradigmática de la logística en la era de la flexibilidad, entendida ésta realmente como forma de obtención de rentabilidad a partir del mercadeo por parte de las grandes multinacionales con la diferencia de precios entre

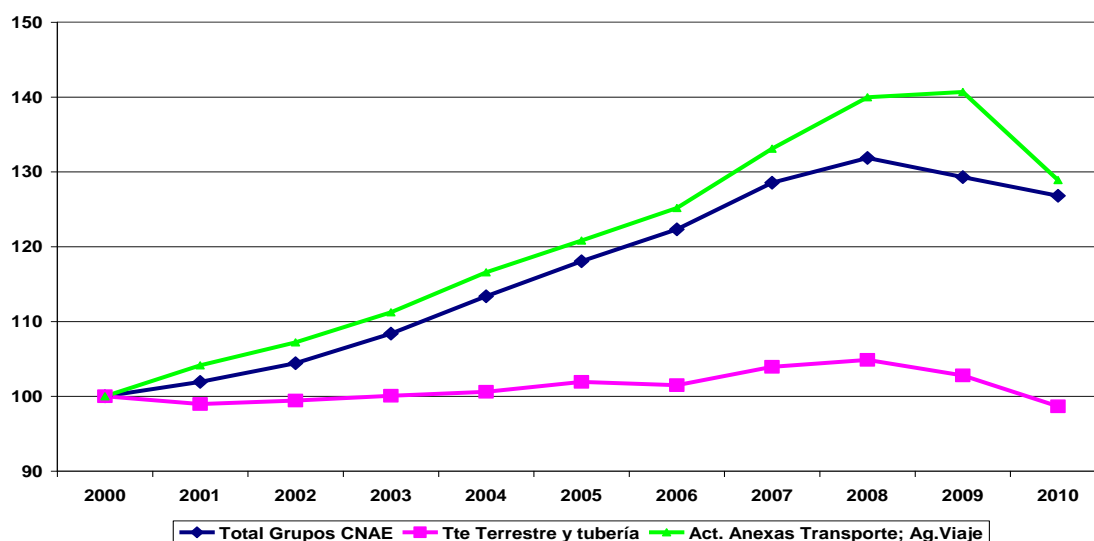
bienes y servicios a escala global. De manera que las prácticas organizativas contenidas bajo el paradigma de la denominada fabricación ligera están orientadas, como vimos, a descapitalizar al máximo los procesos productivos para permitir el abaratamiento de los costes laborales en distintas regiones gracias a la posibilidad de las empresas de orientar rápidamente las inversiones hacia distintos tipos de producto; su movilidad de un sector a otro; de una región a otra; de un país a otro;..., en función de dichas oportunidades de negocio.

En febrero del año 2009, cuando esta investigación iniciaba su andadura, una noticia aparecida en un diario de tirada nacional, nos reafirmaba en la oportunidad y pertinencia del estudio y el caso escogido: «Camioneros en quiebra, el otro drama de la carretera: en seis meses han desaparecido más de 6.000 empresas de transporte [...] cerca de 200.000 camiones, un 40% de la flota española, están parados» [*El mundo*, 17-02-2009]. El parque de vehículos pesados autorizados para el transporte de mercancías se ha reducido de los 400.000 a los 349.593 entre 2007 y 2011. El número de operaciones de transporte ha pasado en esos años de los 332 millones a los 200. Lo que ha supuesto pasar de 2.408.978 toneladas transportadas a las 1.466.502 en 2011¹⁴.

El valor añadido bruto de la rama de actividad Transporte y Comunicaciones, que venía suponiendo un 7% anual del total nacional hasta el año 2007, bajará un punto sólo en tres años, dando cuenta del impacto exponencial de la crisis en este tipo de sectores. Y el crecimiento anual de empresas durante el periodo 2000-2010 (véase gráfico siguiente) muestra esos efectos en términos de destrucción de empresas, llegando incluso a presentar un número menor de sociedades en 2010 que en 2000. Al punto que, entre el transporte terrestre y las actividades anexas, se cerraron unas 14.500 empresas durante el bienio 2008-2010.

¹⁴ Ministerio de Fomento, *Encuesta permanente de transportes de mercancías por carretera, Año 2010*, p. 18, www.fomento.es

Evolución índice crecimiento anual empresas, según actividad: 2000-2010



Fuente: INE, *Directorio Central de Empresas* (DIRCE). www.ine.es

En el año 2008 bajaba en casi 62.000 el número de contrataciones respecto al año 2007. Según el Observatorio Social del Transporte por Carretera del Ministerio de Fomento del año 2012, en el año 2008 para la ocupación conductor de camión hubo 49.418 demandas de empleo para sólo 3.000 ofertas, y en el año 2011, el número de demandas alcanzó la cifra de 70.625, mientras el número de ofertas apenas llegó a las 1.737. Se incrementan notablemente el número de contrataciones temporales (el 92% de todas las contrataciones en 2011) en detrimento de las indefinidas, de un total de 179.708 contratos. Mientras en el año 2007 se realizaron 304.752 contratos, 50.000 de los cuales eran indefinidos. Y por supuesto, el servicio por cuenta propia ha sido, con diferencia, el que más se ha visto afectado por esta situación. Baste dar un dato: si los camioneros autónomos realizaban más del 33% de todas las operaciones de transporte en 2007, en 2011 sólo se hacían cargo ya del 15%.

Aunque es de notar también que en sólo un año de impacto de la crisis económica, aquella ratio tan alta de ocupados en la rama de transportes y comunicaciones en Coslada del año 2007 (92 trabajadores por cada 1.000 habitantes) bajó drásticamente nada menos que a los 67,21 ocupados por cada mil habitantes en 2009, pues se pasó de los 8.750 ocupados en 2007 -el máximo histórico- a 6.099 en 2010. Y este impacto lo han sufrido en una gran parte, los autónomos y los pequeños empresarios, pues si en 1999 había registrados 3.624 autónomos (por 19.030 afiliados en el régimen general), alcanzando la cifra más alta en el año 2007, con nada menos que 5.880, en el año 2010,

tras dos años de impacto de la crisis económica, se habían dado de baja más de mil doscientos autónomos, pues sólo se contaban 4.669).

Si en el año 2005 el porcentaje de no asalariados respecto de la población ocupada era del 35%, en el año 2011 se había reducido al 29%. Esta extrema individualización de las relaciones salariales hace que, por ejemplo, los datos de desempleo en el sector sean engañosos, pues, por ejemplo, tras el efecto de la crisis mantiene tasas de desempleo bastante por debajo de la media nacional (en torno al 10% frente al 25%), pero ello se debe a que con la reducción del número de ocupados, mucho mayor que en otros sectores, se ha reducido también el número de activos, pues gran parte de ellos son trabajadores autónomos que cesan su actividad pero no son contabilizados como parados

Pero la crisis no sólo está conllevando pérdida de actividad y de empleos, sino, como cabía esperar en el contexto de atomización y dispersión que presenta tradicionalmente el sector, también está trayendo peores condiciones de trabajo entre los que han logrado conservar sus puestos de trabajo. Es uno de los sectores donde ya se ha notado el incremento de la accidentalidad laboral, pasando de los 21 accidentes con víctimas por 10.000 toneladas transportadas en 2007, a 27 accidentes por 10000 tn en 2011, un incremento del 22% en el índice de peligrosidad. El número de kilómetros recorridos por vehículo, a pesar de la reducción drástica de la actividad, no ha dejado de aumentar desde el año 2007, cuando alcanzó la ratio más baja de toda la década, 12.168 km por vehículo, mientras que en el 2011 esa ratio alcanzó la cifra de 13.449 Según el Observatorio Social del Transporte por Carretera de 2011.

Algunos datos estadísticos referentes a las condiciones socioeconómicas medias de los cosladeños reflejan el impacto de la crisis del sector sobre la región. El PIB per cápita, que en el 2008 ya era más bajo que en el resto de su zona estadística: era de 22.819 euros, mientras que en el Este Metropolitano subía a los 23.403, y en el conjunto de la CAM asciende a los 31.650 euros. Así también, el paro registrado en el año 2010 era de 8%, mientras que en el conjunto de la CAM era algo menor (7,43). El paro en 2011 de los menores de 25 años era de 12% mientras que en la CAM era del 10,82%. Pero ello, fundamentalmente, es una muestra del vertiginoso proceso de destrucción de empleo que ha sufrido el municipio durante la actual crisis económica, pues en el año 2005, el paro se situaba en el 3,73%, muy similar al de la CAM (3,61%).

De cara al futuro los costaldeños, muchos de ellos camioneros, tienen un mercado cerrado tras la crisis, no tienen una cualificación reglada y la formación que tienen es muy especializada. Lo cuál se revela en las estadísticas de educación del municipio: si bien en el año 2001 el 11% de la población no tenía estudios (porcentaje similar al del conjunto de la CAM); un 20% tenía sólo estudios de primer grado (17% en la CAM); un 59% estudios de segundo grado (CAM: 51%), y un 10% estudios superiores (frente al 21% de la CAM), todavía en el año 2009, estas diferencias subsistían o se habían agrandado: pues no tenía estudios el 10% de la población, el 20 % tenía estudios de primer grado, el 59% estudios de segundo grado, y el 10% estudios superiores (mientras que en la CAM el porcentaje de los que tenían estudios primarios era el 17%, de segundo grado el 51% y de tercer grado el 21%) .

IV. Bibliografía

Candela, P., Piñón, J, y Galán, A.: “Desmitificando la metrópolis global: vida y trabajo en Las Rozas de Madrid”, Revista *Sociología del Trabajo*, Nº 70, 2010, págs. 125-145

De Santiago, E.. “Madrid ciudad única (II). La explosión urbana en la región madrileña y sus efectos colaterales”. *Urban*, nº 13, 2008, pp. 138-164 Méndez, R: “Crisis socioeconómica y nuevas desigualdades en Madrid”, *Revista de la Fundación 1º de Mayo*, nº 45, 2012, pp. 14-16

Gallo, M.T.; Garrido, R. y Vivar, M.: “Cambios territoriales en la Comunidad de Madrid: policentrismo y dispersión”. *EURE*, vol. 36, nº 107, 2010, pp. 5-26

García Palomares, Juan Carlos: *Movilidad Laboral en la Comunidad de Madrid*, Servicio de Publicaciones de la UCM. Colección de Tesis doctorales, Septiembre de 2006

Fariñas, J.C. “El sector industrial”, en García Delgado (dir.). *Estructura económica de Madrid*. Comunidad de Madrid-Thomson Civitas, 3ª edición, 2007, p. 480-505.

FERNÁNDEZ GÓMEZ, J. A., "Buscando el pan del trabajo: sobre la industrialización franquista y sus costes sociales, Villaverde (Madrid) 1940-1965". Madrid-Buenos Aires, Miño y Dávila, 2004.

Fundación Sindical de Estudios y A.F.I., *La deslocalización en Madrid. Conceptos, hechos y estrategias*, Madrid, GPS, 2006

Ibáñez Rojo, R. y López Calle, P. “Financiarización y relación salarial: estrategias de rentabilidad y conflictos de clase en la semiperiferia del sistema-mundo”, en Alonso, L.E y Fernández Rodríguez, C.J.: *La financiarización de las relaciones salariales. Una perspectiva internacional*, Madrid, La Catarata, 2012, pp. 186-212

Iglesias, J. : “A las carreras. Una nueva precariedad laboral étnica en la región madrileña: el caso de los trabajadores ecuatorianos”. *Sociología del trabajo*, 69, 2010, pp. 21-47

- Leal, J. y Domínguez, M. “Pasado y futuro del parque de viviendas en Madrid: despejando incertidumbres”. *Urban*, nº 14, 2009, pp. 80-90
- López Calle, P. y Fernández Gómez, J., “Camioneros: la pesada carga de la fabricación ligera”, *Sociología del Trabajo*, nº 78, 2013, pp. 130-153.
- López Calle, P. y Nova Melle, P.: “Cap. 8: Trabajo y Transformaciones productivas” en Lucas, A; Cáceres, D. y Cortés, C.: *La realidad Social de Madrid*, La Fragua, Madrid, 2012.
- López Calle, P. y Castillo, JJ. Los hijos de las reformas laborales. Jóvenes, formación y vivienda de los jóvenes en la Comunidad de Madrid, UGT, Madrid, 2004.
- López calle, P.; Castillo Alonso, J.J.: "Una generación esquilmada: los efectos de las reformas laborales en la vida y trabajo de los jóvenes madrileños", *Revista Sociedad y Utopía*, nº 29, abril de 2007, pp. 273-311.
- López Calle, P. *La desmovilización general. Jóvenes, sindicatos y reorganización productiva en la Comunidad de Madrid*, La Catarata, Madrid, 2008
- Martín-Guzmán, P.; Toledo, M.I. y López Ortega, F.J., “La distribución funcional y personal de la renta”. En J.L. García Delgado (dir.). *Estructura económica de Madrid*. Madrid, Comunidad de Madrid-Thomson Civitas, 3ª edición, 2007, pp. 985-1030.
- Martini Armengol, G. , Sobre Taylor y Marx en Madrid. La fábrica Plata Meneses (Madrid 1950-1982), CES, Consejo Económico y Social de la Comunidad de Madrid, 2000.
- Méndez, R.: *Las escalas de la crisis: ciudades y desempleo en España*. Fundación 1º Mayo, Colección Estudios, nº60, Madrid, 2013, 147 pp.
- Méndez Gutiérrez del Valle, R.; Michelini Falabella, J.J.; Tébar Arjona, J. ; Sánchez Moral, S.; “El empleo industrial en la metrópolis post-industrial: tendencias actuales en la ciudad de Madrid, Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008”. *Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica*, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008, [www.ub.es/geocrit/-xcol/236.htm]
- Méndez, Ricardo, “Transformaciones económicas y reorganización territorial en la región metropolitana de Madrid”, *Eure, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, nº 80, vol. 27, mayo 2001, s/p
- Méndez, R.; Sánchez Moral, S. y Ondátegui, J. “La estructura territorial de las actividades económicas y la renta”. En J.L. García Delgado (dir.). *Estructura económica de Madrid*. Comunidad de Madrid-Thomson Civitas, 3ª edición, 2007, pp. 137-184
- Moliner, L.: “La repercusión de la crisis en Madrid”. *Revista de Estudios*, Fundación 1º de Mayo, nº 24, 2011, págs. 31-35.
- OECD *Territorial Reviews*. Madrid, Spain. París, OCDE, 2007.
- Pozo, E. y García Palomares, J.C. “Evolución reciente y pautas de distribución espacial de las migraciones internas de extranjeros: el caso de la Comunidad de Madrid (1997-2008)”. *Scripta Nova*, vol. XV, nº 384, 2011. (URL: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/ sn-384.htm>)
- Van Ark, B.: *Desarrollo de la productividad en España en comparación con el contexto internacional*. Informe del Conference Board Europe, 2005.