

# anales de la universidad de alicante. facultad de ciencias económicas y empresariales

## REVISTA DE ECONOMIA

DUARTE CARBALLO, Agustín  
HERRERO BLANCO, Carmen  
VILLAR NOTARIO, Antonio  
JIMENEZ RANEDA, Ignacio  
PEDREÑO MUÑOZ, Andrés  
PUIG ANDREU, José Vicente  
RUIZ BRAVO de MANSILLA, Gumersindo  
VILLAMIL, Armando

## ECONOMIA REGIONAL Y DEL PAIS VALENCIANO

GISBERT GARCIA, Juan Antonio  
MARTINEZ ESTEVEZ, Aurelio  
SANCHEZ AYUSO, M.  
SEVILLA JIMENEZ, Martín  
SUCH PEREZ, Diego  
YBARRA PEREZ, Josep Antoni

## SOCIOLOGIA E HISTORIA

CONEJERO MARTINEZ, Vicente  
GALTUNG, Johan  
OLTRA, Benjamin  
TORTOSA BLASCO, José M.º



ANALES DE LA UNIVERSIDAD DE ALICANTE

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y EMPRESARIALES

Nº 1

1982

ANALES DE LA UNIVERSIDAD DE ALICANTE

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y EMPRESARIALES

CONSEJO DE REDACCION

Director : D. Gumersindo Ruíz Bravo de Mansilla

Secretario : D. Ignacio Jiménez Raneda

Vocales : D. Eliseo Fernández Centeno  
D<sup>a</sup>. Carmen Herrero Blanco  
D. Benjamín Oltra y Martín de los Santos  
D. Andrés Pedreño Muñoz  
D. Diego Such Pérez  
D. Juan Antonio Viedma Castaño  
D. Antonio Villar Notario

SECRETARIADO DE PUBLICACIONES DE LA UNIVERSIDAD DE ALICANTE

Dep. Legal A-898 - 1.982

Imprés per Cooperativa Gráfica Punt i Ratlla • 454641 • Elx.—

## INDICE

### REVISTA DE ECONOMIA

Pág.

DUARTE CARBALLO, Agustín, "El conflicto ahorro-inversión y su impacto en la financiación del crecimiento". 7

HERRERO BLANCO, Carmen y VILLAR NOTARIO, Antonio, "Análisis de la estabilidad dinámica en una economía con precios rígidos". 37

JIMENEZ RANEDA, Ignacio, "Elementos para una crítica del modelo HOS de comercio internacional". 75

PEDREÑO MUÑOZ, Andrés, "Análisis crítico de algunos factores económicos en la teoría de las migraciones". 117

PUIG ANDREU, José Vicente, "La economía de la empresa como ciencia: delimitación de su objeto material, formal y contenido". 189

RUIZ BRAVO de MANSILLA, Gumersindo y VILLAMIL, - Armando, "Criterios socioeconómicos y de elección pública en el análisis del medio ambiente". 273

### ECONOMIA REGIONAL Y DEL PAIS VALENCIANO

GISBERT GARCIA, Juan Antonio, "Las Cajas de Ahorros en el marco del estado autonómico". 323

MARTINEZ ESTEVEZ, Aurelio, "Un polémico proyecto - de reparto de la inversión pública: El F.C.I.". 345

SANCHEZ AYUSO, M., SEVILLA JIMENEZ, Martín y SUCH PEREZ, Diego, "Efectos de la dimensión de las empresas para la elaboración de la política económica". 363

	<u>Pág.</u>
SEVILLA JIMENEZ, Martín, "Sobre los efectos de la reestructuración industrial en la planificación - urbana y comarcal: el caso del valle del Vinalopó.	435
YBARRA PEREZ, Josep Antoni, "El subsector del calzado: consideraciones en torno a su estructura productiva".	461

#### SOCIOLOGIA E HISTORIA

CONEJERO MARTINEZ, Vicente, "La contrarrevolución - bajo Fernando VII".	491
GALTUNG, Johan, "Tipologías de la violencia".	531
OLTRA, Benjamín, "La perspectiva y el conocimiento".	571
TORTOSA BLASCO, José M <sup>a</sup> , "Economía, política y cultura: observaciones sobre la reciente historia española".	587

SOBRE DE LOS EFECTOS DE LA REESTRUCTURACION INDUSTRIAL  
EN LA PLANIFICACION URBANA Y COMARCAL:  
EL CASO DEL VALLE DEL VINALOPO

MARTIN SEVILLA JIMENEZ

Dptº. de Política Econó-  
mica.

El presente artículo fue realizado como una Comunicación a la VI Reunión de Estudios Regionales que tuvo lugar en Valencia en noviembre de 1980. En este sentido las referencias a hechos concretos está en relación con las fechas - de dicha reunión aunque hemos preferido conservarlas ya que no modifican el sentido último del mismo.



Las épocas en las que, como sucede en la actual, la crisis económica -o las crisis económicas- están a la orden del día, hay una palabra que parece tener una connotación mágica y que es sacada a relucir por tirios y troyanos: reestructuración. Sin embargo, la misma lleva implícitas toda una serie de ideas subyacentes según el contexto en el que se utilicen que hacen necesario el especificar previamente en cual de ellas nos movemos.

En general, el término viene a referirse a un conjunto de acciones encaminadas a transformar la estructura productiva y distributiva de un país o de un sector económico para adecuarla a nuevas condiciones técnicas o sociales. Quizás, en la amplitud de la definición anterior está también la confusión que genera. Así, nos referimos a un "conjunto de acciones" -adoptadas por el sector privado o el público y pactadas o no con los sindicatos- encaminadas a transformar -no sabemos en que grado - la estructura productiva- una estructura productiva que puede referirse a la composición de cualquiera de los factores clásicos del proceso productivo: tierra, trabajo y capital- y distributiva -con unas implicaciones importantes según el punto de vista de esta distribución con respecto a la oferta o a la demanda- de un país- o una zona- región o comunidad- o de un sector económico, para adecuarla a nuevas condiciones técnicas o sociales - en una

situación de inestabilidad económica como la actual, las nuevas condiciones técnicas o sociales dan lugar a las -- más variadas especulaciones sobre el futuro--.

En el caso de la realidad económica en la que nos movemos el término, que es usado indistintamente junto con otros como adaptación, modernización, saneamiento o reconversión -impropiamente en muchos casos -, tiene una fuerte carga política según quien sea el agente social que la utiliza y los objetivos que persigue. Así, para el gobierno y según la reciente declaración programática del presidente Suarez en el Congreso sobre el tratamiento de la crisis económica, se considera que "6.- Es además urgente promover la adaptación de las estructuras industriales a los cambios de la sociedad y de la economía. Por ello el gobierno está firmemente decidido a emprender en determinados sectores la tarea de reconversión industrial, que supondrá un sacrificio para el Estado, los accionistas, los trabajadores y las instituciones financieras" (1).

Esta declaración de principios, a pesar de su concisión supone un notable avance sobre, por ejemplo el Plan Económico del Gobierno de agosto de 1979, en el que se expresaba de una forma menos precisa: "Es obvio que, en estas circunstancias, nuestro país -como la mayoría de las economías industriales- deberá proceder a una reasig-

nación de recursos que deberán dirigirse ineludiblemente con carácter prioritario a actividades directamente productivas. En las condiciones actuales; no existe opción alternativa, si no se quiere poner en peligro nuestro crecimiento industrial y, por consiguiente, el futuro de todo el sistema económico" (2). Asimismo, el P.G.E. cargaba todas las tintas sobre un solo pagano: "Esta ineludible reasignación de recursos impondrá aplazamientos en la satisfacción de demandas sociales que sólo podrán ser cubiertas una vez superada la crisis actual" (3).

Sin embargo, mientras que en P.G.E. se concretaban los sectores sobre los que se iba a centrar la acción reconversora del Gobierno (siderurgia y construcción naval) en el nuevo programa no se concrete en absoluto este aspecto.

Sin ánimos de ser exhaustivos, habría que resumir que las posturas sobre el tema, van desde el extremo de UCD antes expresado, en las que se hace poco hincapié en los factores de empleo que conlleva la reestructuración, así como en los aspectos de tipo social para mejorar las condiciones generales de vida de los trabajadores afectados, hasta las otras versiones en las que, esos aspectos son los fundamentales junto con una planificación concertada con los diversos agentes sociales que participan en-

la reestructuración industrial y reconversión de empleo - (Estado, Comunidades autónomas, empresarios, sindicatos, trabajadores), y una política de selectividad industrial con vistas al futuro (4).

Las anteriores líneas nos han puesto en contacto con una realidad, al mismo tiempo que compleja a nivel estructural, problemática en cuanto a sus salidas políticas. No obstante, no es este el tema de nuestra comunicación, ya que lo que queremos analizar son los efectos que, estas presuntas "reestructuraciones" tienen sobre las distintas zonas y comarcas geográficas.

De todos es conocido que, el proceso de crecimiento industrial de la década de los 60 y primeros de los 70 en España, se llevó a cabo mediante la especialización de algunas zonas en determinados procesos productivos - economías externas de especialización sectorial -, o bien, - mediante el proceso de concentración de varios sectores productivos en un número reducido de aglomeraciones urbanas- economías externas de las aglomeraciones urbanas-.

Desde nuestra perspectiva es conveniente el distinguir ambos procesos debido a las implicaciones que, para los efectos de las reestructuraciones sectoriales tiene el que un determinado sector en crisis esté ligado --

primordialmente a una zona reducida en comparación con su tamaño o bien que ese sector, a pesar de su importancia, sea uno de tantos de los que componen las economías de las aglomeraciones urbanas. En éste sentido, N. Serra, citando a Blumenfeld, viene a centrar la anterior discusión ligada al concepto mismo de la base económica, tan utilizada y recurrida en muchos estudios sobre el análisis regional y urbano: "... la base económica de las áreas metropolitanas es esta plataforma de servicios que permite el cambio tan constante de las industrias punta exportadoras a mercados más amplios" y continua, aplicando el principio al Area Metropolitana de Barcelona: "...Si el A.M de Barcelona se hubiese anclado en el sector textil-que fue el sector que la lanzó como área de crecimiento autosostenido-, en éste momento sería un área gravemente deprimida porque el sector textil no ha dejado de estar en crisis - desde hace muchos años".

Así, para Serra, "los factores básicos del crecimiento (y del no estancamiento o retroceso de la zona por tanto ) han sido aquellos que han constituido la plataforma que ha hecho posible este proceso continuo de transformación, y que en la literatura de la teoría del desarrollo urbano se definiría como plataforma de absorción de innovaciones y de proyección al resto del territorio de estas innovaciones. "(5).

Sin embargo, si bien podemos estar de acuerdo con el anterior análisis (6) que viene a ejemplificar casos en los que el motor de la reestructuración sectorial y reconversión obrera se hace desde una perspectiva en -- cierto modo espontánea, o al menos, no dirigida por una política estatal ex-profeso (con las limitaciones que -- luego se harán a éste respecto), no es menos cierto que és te tipo de análisis presenta algún tipo de problemas tanto desde el punto de vista conceptual como desde una vi-- sión práctica.

Uno de los primeros problemas parte de la consideración misma de los umbrales que distinguen las zonas -- que son Areas Metropolitanas de los que no lo son, ó dicho con otras palabras, qué características debe de tener determinada aglomeración urbana para ofrecer esa plataforma de absorción de innovaciones que le permita un proceso -- constante de adaptación a las nuevas condiciones económicas y, por tanto, su crecimiento continuado. A pesar de -- que entre nosotros no se ha llevado a cabo casi ningún estudio en profundidad acerca de las características que deberían de tener esas aglomeraciones urbanas, puede ser interésante el citar las conclusiones que, para el caso de los E.E.U.U. hace W.R. Thompson: "... Si el crecimiento -- de un área urbana subsiste hasta elevar el área a un de-- terminado tamaño crítico (¿un cuarto de millón de habitan

tes?), las características estructurales, como la diversidad de actividades, el poder político, las grandes inversiones fijas, un rico mercado local y una provisión renovada de liderazgo industrial, bastarán prácticamente para asegurarle un crecimiento continuado, garantizarle contra una decadencia absoluta, y de hecho, sentar las bases para efectuar un irreversible crecimiento acumulativo." (7).

La anterior exposición, si bien nos facilita y delimita varios de los rasgos básicos del A.M., a los efectos que a nosotros nos interesa, carece de uno de sus elementos fundamentales: la configuración física en el espacio geográfico de la aglomeración. En otras palabras, ¿la anterior definición de A.M. se refiere a una zona acotada de una elevada densidad de habitantes por Km<sup>2</sup> o bien puede estar extendida y deseminada en un amplio espacio?. Es el mismo Thompson quien nos sugiere también la aplicación del concepto de A.M. a éste último modelo de asentamiento urbano: "... Supongamos media docena de ciudades de 35.000 hab., por ej., con dos o tres principales actividades por ciudad, más una docena de ciudades de la mitad de ese tamaño, con una o dos actividades, en total sumarían una población de 300.000 hab. que extenderían el mercado de trabajo local, montando sobre la base discretamente amplia de dos docenas de actividades distintas. Esta economía local federada podría conseguir el espacio mínimo

necesario para activar el efecto de engranaje del tamaño-urbano antes mencionado, preservando la existencia colectiva de éstos lugares urbanos pequeños." (8).

Otros problemas relacionados con la panacea que, según lo anteriormente expuesto son las A.M., son los relacionados con las nuevas características de la crisis económica internacional actual y también los relativos a los nuevos estudios sobre las deseconomías generadas por el mismo proceso de la aglomeración urbana, aunque no los vamos a tratar en nuestra exposición.

A nivel teórico, la anterior propuesta de definiciones nos ha enmarcado la problemática específica que queremos analizar. En ese contexto, la pregunta básica sería: ¿ante la necesaria reestructuración industrial y reconversión obrera que la industria y los trabajadores del calzado precisan debido a la crisis económica internacional y pérdida de competitividad exterior del sector, existen las condiciones necesarias para que no se produzca -- una recesión generalizada en la zona con preponderancia de éste sector?. O, en otras palabras ¿está configurada la zona del Vinalopó como una región urbana que posibilite la existencia de esa plataforma de absorción de innovaciones que hablaba Serra y por tanto, la sustitución del sector punta dominante hasta hoy, el calzado, por otro nuevo

con mayores perspectivas.?

Creemos necesario, sobre éstos aspectos diferenciar dos cuestiones básicas. Por un lado, la propia configuración estructural y evolución histórica del sector punta, y por otro, la estructuración urbana de la zona.

Uno de los aspectos más importantes a nuestro - parecer dentro de los procesos de reestructuración industrial es, precisamente el tipo de industria afectada. No es extraño que, en el P.E.G. de 1979 se diera prioridad - a dos sectores en los que, como se reconocía en el mismo - programa había fuertes intereses de la Admón. y además - se daba en empresas muy concentradas (sector de la cons-- trucción naval y siderurgia). No son estos los ejemplos - que lógicamente, debemos de fijarnos para ver las pautas - de la reestructuración del calzado, sino que más bien ten - dremos que establecer comparaciones con otra industria ma - nufacturera con grandes experiencias reestructuradoras: el textil,. Las características del sector son una gran dise - minación de las empresas, reducido número de trabajadores por empresa, baja capitalización, número de series produ - cidos por empresa muy amplio en relación a la producción - total de las mismas, mala comercialización de los produc - tos..... Pero, en el caso del calzado, éstos puntos que tratan de evidenciar su debilidad, son precisamente los -

factores que le han convertido en un sector punta (9). La dinámica de éste sector, con un proceso constante de innovaciones técnicas, introducción de materias primas artificiales (10) y, sobretodo, cambios constantes en la moda, lo han convertido, hasta hace poco tiempo en una de las principales partidas de nuestras exportaciones.

Un hecho fundamental a tener en cuenta en éste proceso es que, ésta introducción constante de innovaciones ha requerido, por parte empresarial una dinámica de adecuación a las condiciones del momento que quizás configuran a éste sector como inserto en una reestructuración constante en casi todas sus líneas. (11):

Por otra parte, la configuración de la zona de referencia con preponderancia del sector calzado en cuanto a estructura urbana, nos pone en contacto con una serie de problemas que no están lo suficientemente estudiados. Un aspecto que queremos hacer observar como hipótesis de principio es que, si las poblaciones con predominio del sector calzado forman una "unidad de intereses" en cuanto a integración de los servicios comunes de la industria -- (industria auxiliar, materias primas, ....), ésta comunidad es de un rango inferior (subarea) en relación con la polarización que significa la existencia de la ciudad de Alicante.

La capital administrativa de la zona, tanto por el sistema de comunicaciones que centraliza (carreteras , radiales hacia el interior, puerto cercanía del aeropuerto, Renfe, ), como el peso administrativo y, no hay que olvidar, la alta dotación de servicios generales que proporciona (financieros, culturales, hoteleros, profesionales, turísticos...), es sin duda alguna el centro de lo - que se podría denominar aglomeración urbana dispersa.

Esta aglomeración, junto a este centro espacial, presenta unas características que pueden avalar nuestros supuestos. El primer rasgo definidor de la misma, es la existencia de otro centro de importancia, con unas características totalmente distintas en cuanto a estructura económica, a una distancia espacial relativamente reducida y con un ritmo de crecimiento muy elevado. El caso de Elche con uno de los crecimientos poblacionales más elevados en ciudades de elevado rango en España y que en el período - 1960-78 ha más que duplicado su población; ha sido uno de los hechos que más ha influido con vistas a la actual aglomeración.

Este hecho tiene aún más importancia si consideramos que el proceso ha tenido un fuerte carácter autónomo, en el sentido de no haber sido generado, como en el caso de las ciudades colindantes de las Areas Metropolitanas -

de Madrid,, Barcelona, Bilbao o Valencia, por la congestión del centro de la aglomeración. No obstante, tanto -- debido a las características de su propio crecimiento como a la cercanía de Alicante, con una fuerte dotación en el sector de servicios, Elche ha configurado su estructura - positiva complementaria o, al menos no competitiva, con - el centro de la aglomeración. (12).

Otro de los rasgos definidores de esta "región urbana en formación" (13) es la existencia, sobre tres ejes radiales de comunicaciones desde Alicante de tres poblaciones con más de 50.000 habitantes, aunque con unas - características totalmente diferentes. Alcoy, la vieja - ciudad industrial ha estado sometida a un fuerte proceso de reestructuración de su anticuado aparato productivo de dicado fundamentalmente a la industria textil y es, de las ciudades alicantinas con mayor población, la única que en el período 1960-78 ha perdido población absoluta (período 1970-75).

El propio aislamiento que supone la localización de ésta población aislada de buenas comunicaciones con el centro de la región urbana, unido incluso a una orienta-- ción de mayor atracción hacia la zona de Valencia que a la de Alicante, hacen de ésta ciudad y su entorno una subarea económica que, incluso algunos creen necesario potenciar

como equilibrio del polo de atracción que representan las dos áreas dominantes del País Valenciano. (14)

Elda, con un fuerte ritmo de crecimiento industrial debido casi totalmente a la industria del calzado y que juntamente con Petrel forma la tercera zona urbana de Alicante (78.886 hab. en 1978), está sufriendo más que ninguna otra población la crisis del sector calzado debido a su casi total dependencia del mismo, sobretodo a alguna de sus líneas (zapatos de calidad). Las buenas comunicaciones con Alicante y algo menos buenas con Elche, la hacen entrar dentro de ese triángulo-estrella del crecimiento de la zona.

El otro polo de atracción-dispersión con población superior a 50.000 hab. es Orihuela, ciudad en la que, el fuerte peso del sector agrario ha hecho que su crecimiento sea muy débil, a pesar de que, y ésto es interesante señalarlo, en la actualidad hay un proceso de expansión industrial significativo.

Sin contar con ninguna población superior a -- 50.000 hab., hay un cuarto eje-centro de expansión con unos ritmos de crecimiento totales orientados fundamentalmente al sector turismo digno de destacar. Benidorm vendría a ser el nuevo centro que, en la actualidad, junto con Villa

joyosa, alcanzaría el umbral de los subcentros urbanos que polarizan ésta "región urbana en formación".

La configuración total de la zona a nivel de estructuración urbana queda completada con la existencia de un numeroso grupo de ciudades con una población comprendida entre 15 y 30.000 hab. y que, en general están ligadas a determinados sectores productivos. Los mayores ritmos de crecimiento de éstas poblaciones han estado relacionados con tres factores determinantes: tipo de industria manufacturera predominante (Ibi), cercanía a la costa y desarrollo turístico (Denia), y distancia a la capital (San Vicente del Raspeig).

#### La implementación de políticas: industria y territorio.

Las anteriores líneas, donde hemos intentado -- esbozar los trazos más sobresalientes de la región urbana de Alicante-Elche, nos han puesto en contacto con una realidad que debemos analizar con una visión más totalizadora. Como señala Sorribes, "En una región urbana tienen lugar todo tipo de actividades (residenciales, turísticas, comerciales, industriales, agrícolas, de expansión, etc.) con una dinámica independiente de la simple continuidad geográfica". Los rasgos característicos son la creciente -especialización funcional- las diferentes actividades se segregan unas de otras ocupando su propio espacio, reali-

dad que sacraliza el zoning de la planificación urbana al uso-, la segregación social- que refleja la apropiación - clasista del espacio en una sociedad capitalista y, final<sup>u</sup>mente una creciente interdependencia entre todas éstas ac<sup>u</sup>tividades de la cual son fiel reflejo los flujos de tráfi<sup>u</sup>co, que son como el espectro del funcionamiento de éstas regiones urbanas." (15).

Sin embargo, si bien mantenemos la hipótesis de que la región urbana de Alicante-Elche tiene rasgos de ser una región integrada a nivel de funcionamiento económico, no existe por el contrario ningún tipo de visión de con-- junto que intente ver las políticas industriales y terri-- toriales como un todo interrelacionado. Es más, todas las políticas que, o bien estructuran el espacio-autopistas, autovías, hipermercados, planes generales, polígonos indus<sup>u</sup>triales, Trasvase Tajo-Segura...) o bien intentan dar una solución a la grave situación del calzado -o el turismo-, ignoran en buena parte el impacto que originan sobre la - totalidad del sistema. Queremos en éste sentido referirnos únicamente a tres iniciativas que, teniendo un origen en la iniciativa local -o del gobierno local-, han tratado de potenciar todos los sectores industriales o salvar la industria del calzado y, qué duda cabe, en dos casos al - menos, pueden tener su influencia en la estructuración -- del territorio. Nos referimos al estudio del Ayuntamiento

de Elche sobre las salidas a las crisis del calzado y a la creación y potenciación de los polígonos de preferente lo calización industrial de Elda y Orihuela.

La primera iniciativa, nacida como consecuencia de lo que se dió en llamar "los pactos de Elche" a primeros de 1978, no ha tenido más concreción que la realización de un estudio sin ningún tipo de continuidad posterior, a pesar de que la situación se ha agravado en lo que respecta a la crisis del calzado. Sin embargo, creemos -- que las bases mismas del problema ya se planteaban con to da su intensidad en la moción que presentaba el Alcalde de Elche para la aprobación del concurso del "Estudio -- socioeconómico de Elche y su comarca": "...Esta total dependencia de Elche con respecto a las industrias del calzado y complementarias de la misma acarrea el grave inconveniente de que en época de crisis de aquellas su repercusión sobre la población es tan acusada que afecta prácticamente a toda su actividad económica.

Todo ello plantea una serie de problemas que es necesario prever a los fines de evitar que la ciudad de Elche se vea arrastrada por la crisis del sector calzado.

No son fáciles las alternativas, fundamentalmente por los problemas de tipo económico y social que origi

na la reestructuración de cualquier sector industrial y -  
más cuando ese sector condiciona todas las relaciones de  
una ciudad o de una comarca.

Por todo ello debemos ya de tratar de solucio--  
nar las actuales repercusiones de la crisis del calzado,  
planteando las líneas básicas de lo que puede ser una al-  
ternativa a largo plazo del mantenimiento de la población  
y riqueza de Elche...." (16)

Desgraciadamente, ni el punto de vista anterior -  
acerca de la interacción entre los problemas del espacio  
y la industria, ni el mismo estudio que se realizó y en--  
tregó hace un año han tenido continuidad posterior y, en  
ésta zona no se ha vuelto a plantear el tema globalmente.

El Polígono Industrial de Orihuela, promovido,  
por el Ayuntamiento de ésta ciudad, trata de aprovechar -  
tanto las ventajas de localización-ubicación entre Alicante  
y Murcia-, como de la producción preferente de la comarca  
del Bajo Segura, fomentando al mismo tiempo un sector-  
el industrial- que le permitiera a la zona un mayor grado  
de desarrollo. Este proyecto ya con aprobación del plan -  
Parcial- que era impulsado en 1978 por el I.P.I. (17), y  
que recientemente recibía la calificación de Preferente -  
Localización Industrial (18), viene a incidir en una zona

que como se ha apuntado anteriormente, está al caballo en tre dos áreas con notables diferencias en cuanto a la preponderancia de sectores productivos, y, es posible que re fuerce éste núcleo (19) como zona de atracción de indus-- trias, y al mismo tiempo, de población.

Elda sería el tercer caso estudiado, también con un Polígono de Preferente localización industrial. El caso de éste Polígono, desde su planteamiento hasta la actua lidad presenta en toda su intensidad la idea central de - éste trabajo: la influencia que tiene la reestructuración del sector calzado sobre una zona concreta. La idea del - mismo, desde su nacimiento hasta su aprobación como de -- preferente localización industrial, ha estado presidida - por la importancia ante la crisis del calzado, el cierre de empresas y el desempleo masivo que ha castigado, por - sus características específicas, más a Elda que a otros - pueblos limítrofes.

Sin embargo, las objeciones hechas anteriormen-- te ante los efectos de éstos polígonos; aunque hay que -- observar que no se han aplicado, como en éste caso, a zo-- nas deprimidas, hacen que ésta medida sea, al menos discu tible en su papel de panacea de los problemas que tiene la industria del calzado -lógicamente, en el polígono se de-- bería sino prohibir, si limitar en gran medida la ubicación

de ésta industria-, ni de la zona.

La actual situación nos presenta un estado de - integración de un territorio a un nivel elevado junto con una desintegración de las políticas operativas y una dispersión de objetivos, por no hablar de las suspicacias que originan la concesión o no de determinados beneficios a - zonas o el problema mismo de la localización concreta de los polígonos (el de Elda ha enfrentado a los municipios de la zona) (20).

Sin embargo, lo anterior no es óbice para que creamos que, tanto la resolución de la crisis del calzado y las repercusiones que la misma tiene sobre el empleo de la zona; como la integración de ésta "región urbana en -- formación" sea materia urgente y necesaria, y más en éstos momentos en los que casi todos los Ayuntamientos se disponen a revisar o adaptar sus Planes Generales, instrumento éste no utilizado aún en toda su intensidad ordenadora -- del territorio y generadora de efectos económicos.

EVOLUCION DE LA POBLACION ABSOLUTA DE LAS PRINCIPALES CIUDADES  
DEL AREA METROPOLITANA DE ALICANTE - ELCHE (1970-80)

Ciudades	Población			Ritmo de crecimiento %		
	1970	1975	1980	1975 70	1980 75	1980 70
Alicante	181.550	214.760	245.963	18'29	14'52	35'48
Elche	123.716	148.475	164.779	20'01	10'98	33'19
Elda	41.500	48.708	53.128	17'36	9'07	28'01
Orihuela	45.183	48.096	50.084	6'44	4'13	10'84
Villena	25.616	27.439	28.735	7'11	4'72	12'17
Benidorm	12.003	22.841	24.983	90'29	9'37	108'13
San Vicente	16.333	19.408	23.350	18'82	20'31	42'96
Novelda	17.373	18.885	20.950	8'70	10'93	20'59
Crevillente	17.172	20.060	20.940	16'81	4'38	21'92
Villajoyosa	16.193	20.360	20.726	25'73	1'79	27'99
Petrel	15.889	20.424	20.612	28'54	0'92	29'72
Aspe	13.320	14.385	15.291	7'99	6'29	14'79
Almoradí	11.815	12.610	13.589	6'72	7'76	15'01
Callosa del S.	12.607	14.029	13.547	11'27	-3'57	7'45
Torre Vieja	9.735	10.826	12.321	11'20	13'80	26'56
Santapola	9.121	10.212	12.010	11'96	17'60	31'67
Altea	8.791	9.831	11.154	11'83	13'45	26'87
Monovar	10.439	10.857	11.140	4'00	2'60	6'71
San Juan	7.202	7.972	9.813	10'69	23'09	36'25
Campello	5.767	7.053	8.278	22'30	17'36	43'54
Albatera	7.013	7.463	8.099	6'41	8'52	15'48
Muchamiel	5.373	6.176	8.058	14'94	30'47	49'97
Calpe	3.222	6.147	8.032	90'78	30'66	149'28

Fuente: I.N.E. y elaboración propia

NOTAS:

- 1) El País 17-9-80
- 2) Programa a medio plazo para la economía española, Ministerio de Economía. Madrid 1979, págs. 61-62.
- 3) Op. cit. págs. 62. Una conclusión radicalmente distinta se mantenía en el artículo de J. Mayer "La satisfacción de necesidades esenciales en la reestructuración de la economía. Infraestructura social y productividad". Seminario sobre productividad y política de empleo. Ministerio de Economía, noviembre. 1979.
- 4) Papeles de Economía española, nº 2, con artículos de J. L. Leal, E. Barón y Santiago Roldán, J. Segura y G. Piera.
- 5) N. Serra Serra. "Relaciones entre planificación territorial y planificación económica" en "Planificación territorial (I)" CICC y P. Madrid 1974 págs. 308-309.
- 6) Queremos dejar aquí de manifiesto que, si bien no lo explicitamos en el análisis, aunque las Areas Metropolitanas como un todo pueden mantener, gracias a esa -- plataforma de absorción de innovaciones, la actividad global, la misma segregación de las actividades dentro del Area provoca fenómenos de depresión en aquel barrio o ciudad en la cual la actividad a reestructurar es la dominante. El ejemplo de Barcelona a este nivel es -- sintomático como muestra de la expulsión concéntrica -- de actividades "deprimidas" y crisis simultáneas en las zonas donde se ubicaban. Ver "Repercussió de la crisi económica a les comarques barcelonines" A. Monserrat. CEUMT nº 14 maig 1979, así como, entre otros "El negoci -- trist-de la industria cotonera". M. Casas y C. Sans, en Economía crítica, una perspectiva catalana, Barcelona, 1972.

- 7) W.R. Thompson "Un prefacio a la economía urbana". G. Gili Barcelona, 1971, pag. 41.
- 8) Op. cit. pag. 52-53.
- 9) Bernabé J. M. "Factores de localización y crisis en la industria valenciana del calzado", Panorama bursátil, Valencia 1978. La industria del calzado en España. M. de Industria 1965.
- 10) "Feria del calzado" R. Carbajosa ICE nº 477 mayo 1973. Riqueza industrial de Elche A. Ceva García. Festa - d'Elig 1957.
- 11) En este aspecto el caso de Elche, con una renovación - constante de las principales líneas de producción (recuérdese que era la alpargata el principal producto de ésta ciudad), podría ser paradigmático.
- 12) Plan General de Ordenación Urbana 1970 . Elche. Información urbanística, Cap. I. Encuadre regional.
- 13) Martínez Serrano et alii Introducció a l'economia del País Valenciá. Valencia 1980, pag. 188
- 14) Op. cit. pag. 188-189
- 15) Introducció a l'economia del P.V. , op.cit. pag. 187-188
- 16) Moción de la Alcaldía al Pleno Excmo. Ayuntamiento de Elche, 24-2-78.
- 17) IPI "El polígono Industrial de Orihuela, factor estratégico de desarrollo en la comarca" Octubre 1978.
- 18) Ver La Verdad, 5-80
- 19) IPI, op. cit., ver también sobre el papel histórico de los polígonos J. M. Fernández de Mata "Política económica regional e industrialización". Economía Industrial nº 146, febrero 1976 y García Santacruz N. y J. Moreno

Zuázu "Política regional industrial 1972-75", Economía industrial n° 168, abril 1977, y G. Saenz de Buruaga "Política económica Regional" pag. 548, en L. Gamir y en "Política Económica de España". Madrid 1980,

- 20) La Mancomunidad Elda-Petrel se ha resentido en gran medida por la polémica acerca de donde se iba a situar el nuevo Polígono, como se ha hecho eco la prensa local.