

LOS PROCESOS DE METROPOLIZACIÓN

MADRID, UNA REGIÓN METROPOLITANA ENTRE LA DISPERSIÓN Y EL POLICENTRISMO

Manuel Valenzuela Rubio

Universidad Autónoma de Madrid

I. — INTRODUCCIÓN

Abordamos en este texto la dimensión urbanística y territorial de los procesos de metropolización ocurridos en la Región Metropolitana de Madrid a partir de la integración española en la Unión Europea como ejemplo representativo de las grandes transformaciones ocurridas en las estructuras metropolitanas españolas en ese período. Hay que advertir, sin embargo, que Madrid ha transformado su modelo metropolitana a mayor rapidez y con más intensidad que ninguna otra gran ciudad española. En efecto, Madrid se configuraba en los 80 del siglo xx como un área metropolitana monocéntrica típica, compuesta por una ciudad central, asiento de prácticamente todas las funciones superiores y destino de la mayoría de los flujos laborales, y de una corona de pueblos-dormitorio sólo excepcionalmente autosuficientes en materia laboral y con grandes carencias dotacionales. Por el contrario, ya al final de la primera década del siglo xxi, Madrid compatibiliza en la actual etapa de su proceso de metropolización el mantenimiento de un notable dinamismo de su ciudad central con un auténtico paroxismo de la desconcentración, tanto residencial como de las actividades productivas por todo su territorio e incluso fuera de los límites de su comunidad autónoma, con presencia en las provincias limítrofes de Toledo y Guadalajara. Paralelamente, se aprecia cómo los antiguos pueblos-dormitorio han dado paso a centralidades secundarias bien dotadas de equipamientos, incluso superiores, y asiento de una oferta laboral creciente en los sectores industrial y de servicios (comerciales pero también innovadores). En definitiva, la antigua área metropolitana configurada en los años 60 de siglo xx ha dado paso a una auténtica Región Metropolitana¹.

Teniendo en cuenta las dimensiones espacial, demográfica y económica de la Comunidad de Madrid y la práctica ocupación que de ella hace el fenómeno metropolitana, la presente aportación habrá de ser necesariamente selectiva y, además, condicionada a la disponibilidad del complemento natural de este texto, que consiste en la colección de fotos aéreas oblicuas aportadas por los vuelos realizados a lo largo de 2009 por el geógrafo, piloto, colaborador y coordinador de este libro, el Prof. André Humbert. Es de lamentar que no haya sido posible obtener un material de tanta elocuencia y calidad para otras temáticas y otras zonas de la región metropolitana debido a las limitaciones de acceso aéreo a las áreas urbanas consolidadas y a determinadas instalaciones restringidas. Por tal motivo, los temas tratados en el texto sólo se han podido extraer de la mitad oeste del conglomerado metropolitano y tampoco se ofrecerán ejemplos de la ciudad central (municipio de Madrid), de los municipios metropolitanos del norte ni del continuo urbano del corredor del Henares. Por el contrario, lo que nos esforzaremos por reflejar con la ayuda de descripciones detalladas son situaciones representativas de la difusión urbana en el territorio desde el mismo límite con el municipio de Madrid hasta los confines sur y suroeste de la Comunidad e incluso del norte de Toledo; se trata de un Madrid inconcluso pero enormemente dinámico en lo

¹ A efectos terminológicos y sin entrar en disquisiciones prolijas se podría aplicar al caso de Madrid tanto la denominación de Región Metropolitana como de Región Urbana; nos inclinamos por la primera por el uso que de ella se hace en las políticas territoriales tanto de la Comunidad de Madrid como de la Unión Europea (*Estrategia Territorial Europea*, 1999).

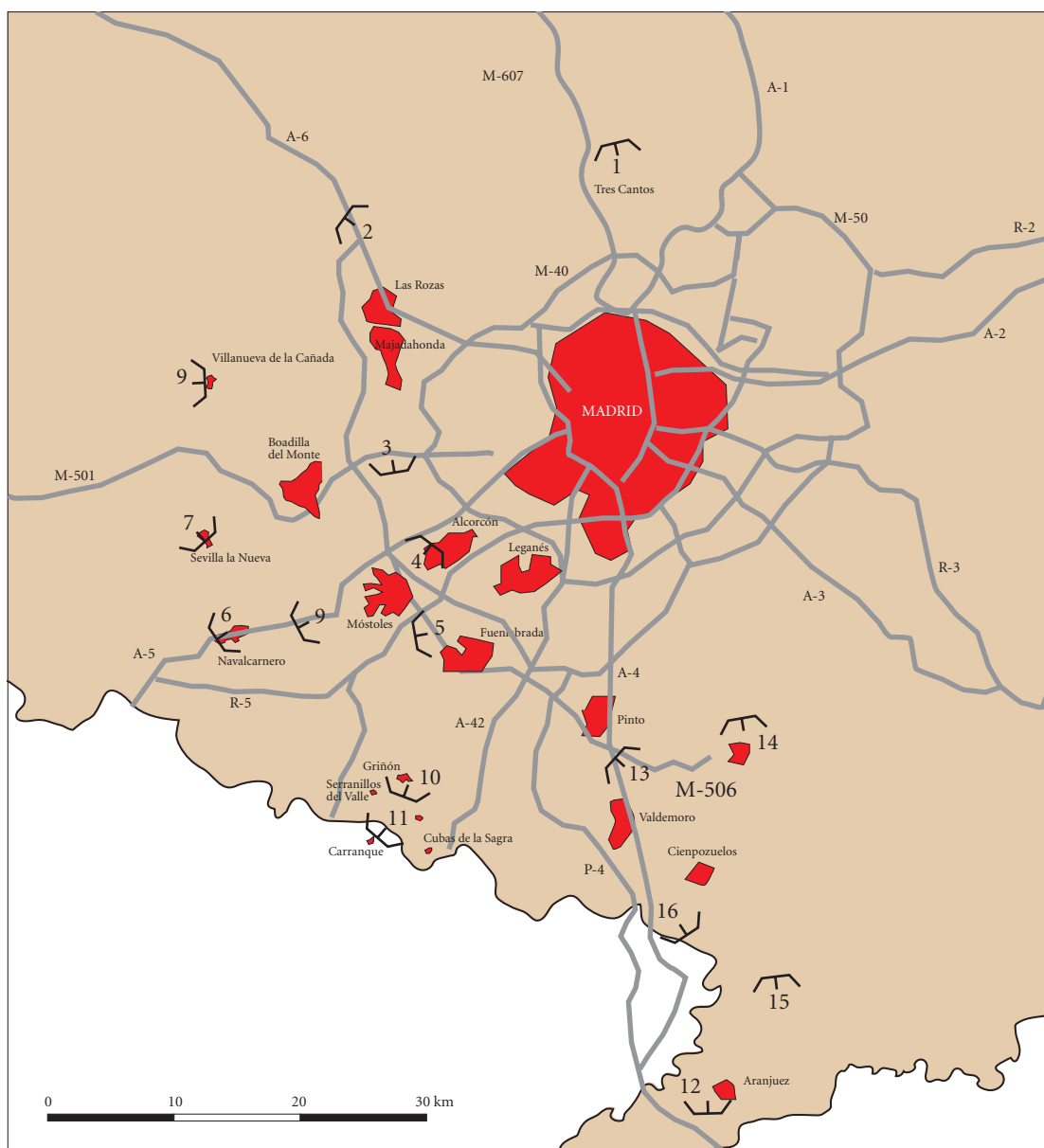


FIG. 21. — Croquis de las áreas de la Comunidad de Madrid consideradas en el texto y ubicación en ellas de las fotografías aéreas ilustrativas de los cambios metropolitanos recientes

FIG. 21. — Croquis des espaces de la Communauté de Madrid évoqués dans le texte et localisation des photographies aériennes exprimant les changements métropolitains récents

morfológico y en lo funcional. Por ello, las dinámicas recentralizadoras que está experimentando el área central madrileña con más intensidad que las restantes áreas metropolitanas españolas² quedarán para otra ocasión (fig. 21).

II. — UNA APROXIMACIÓN A LOS FACTORES DETERMINANTES DE LOS PROCESOS DE DIFUSIÓN METROPOLITANA EN EL TERRITORIO MADRILEÑO

La región de Madrid, en su condición de nodo articulador del conjunto de la economía española y de nexa con el sistema económico mundializado, ha salido muy reforzada en el proceso de reestructuración económica iniciada a partir de la reactivación económica de mediados de los 80,

² O. NELLO, «La tercera fase del proceso de metropolización en España», p. 538.

retomada a partir de 1994 y acelerado desde 1997 hasta 2007 en que estalla la actual crisis. Semejante protagonismo económico de Madrid no es ajeno a la existencia de importantes ventajas locacionales para las actividades productivas: proximidad a los centros decisorios públicos y privados así como a los centros de investigación más innovadores, excelente accesibilidad en su condición de centro focal de la red nacional de comunicaciones y transportes, gran atractivo para las inversiones exteriores, entre otros. No obstante el peso que hayan podido tener sobre el reciente expansionismo económico de Madrid las denominadas «burbujas inmobiliarias» de la segunda mitad de los 80 la primera y de 1997-2007 la segunda, han sido los servicios empresariales el verdadero motor de su economía. Todo lo cual ha obligado a revisar la imagen tópica de Madrid como ciudad puramente funcionarial; por el contrario, Madrid está corroborando la tesis que ha puesto el acento en la innovación y en el flujo de ideas para explicar la localización de las actividades económicas y el crecimiento empresarial; así lo atestigua el hecho de ser la comunidad autónoma que más gasta en innovación (2% de su PIB en 2008), por delante del País Vasco (1,96%), Navarra (1,92%) y Cataluña (1,61%), situándose también por encima de la media de la Unión Europea. De la potencia innovadora pública y privada en Madrid es buena prueba el proyecto *Madrid Network*, una red formada por 11 polos de alta tecnología o *clusters* y seis parques científico-tecnológicos (fig. 22).

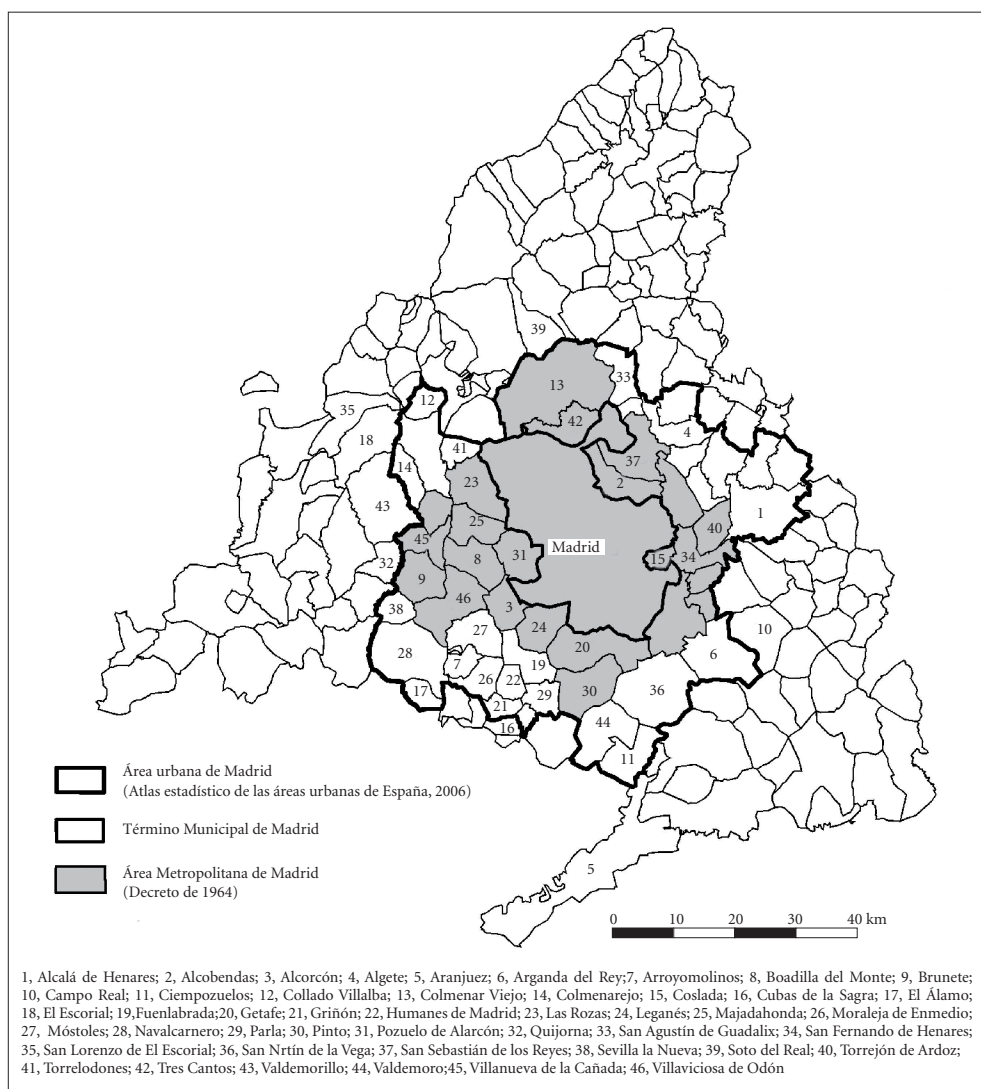


FIG. 22. — Mapa municipal de la Comunidad de Madrid con identificación del ámbito metropolitano y de los municipios citados en el texto

FIG. 22. — Carte des communes de la Communauté de Madrid avec délimitation de l'aire métropolitaine et identification des communes citées dans le texte

Como no podía ser menos, al dinamismo económico acompaña el demográfico, pero el reparto espacial de la población en la comunidad no va en paralelo con la localización del empleo, si comparamos el municipio de Madrid con las coronas metropolitanas (interna y externa) y rururbana de la Comunidad y de estas entre sí. Cuando la ciudad de Madrid era el único municipio inmigratorio de todo el centro de España, su peso demográfico sobre su entonces provincia llegó alcanzar un abultado 86,7% en 1960; quince años más tarde (1975), tras la etapa de la gran inmigración rural la proporción había descendido a un 74,9%, pero, según el último censo disponible (2001), dicho porcentaje se había reducido a un todavía mayoritario pero más modesto 54,2%, y descendiendo (52,7% en el padrón de 2005, último recuento oficial). Todo lo cual significa que, a partir de los años 70, la tendencia demográfica expansiva de Madrid-capital, apoyada en la inmigración, se desacelera a favor de los municipios de la primera corona metropolitana, situación que se prolonga hasta que el repunte inmigratorio de la primera década del siglo XXI vuelve a reactivar la demografía de la capital. La situación de recesión demográfica que experimenta la ciudad central del área metropolitana durante el último tercio del siglo XX es el resultado del efecto combinado de un menor atractivo de Madrid para las nuevas oleadas de inmigrantes, la propia reducción numérica de las mismas y, sobre todo, de la entrada en escena de unos potentes movimientos migratorios intraprovinciales impulsados por la movilidad laboral y por los altos precios de la vivienda en la capital. Esta reestructuración de los flujos migratorios hacia y en el interior del área metropolitana de Madrid impulsa desde fechas muy tempranas el proceso de desconcentración residencial, lo que está en el origen de las varias generaciones de pueblos-dormitorio que sucesivamente han ido surgiendo en el territorio madrileño. Un balance provisional de cómo dicha reestructuración ha afectado a la distribución demográfica dentro de la comunidad de Madrid lo aportan los datos del padrón de 2005, según el cual en la ciudad central de la aglomeración habitaba el 52,7% de los 5.964.143 habitantes de la Comunidad de Madrid, en los 27 municipios de la corona metropolitana lo hace el 35,7% y un 11,9% vive en el resto de la Comunidad. En estos datos ya se detecta, aunque sea parcialmente, el efecto de la última década de inmigración a Madrid, de mayoritaria procedencia extranjera extracomunitaria (hasta 2007, la última ampliación de la UE). No en vano entre 1996 y 2005 la Comunidad de Madrid ha crecido casi un millón de habitantes a un ritmo de 2,17% anual ³.

Madrid fue la última comunidad autónoma en constituirse (1983) sobre la antigua provincia de Madrid; dada su especificidad como asiento de la capital administrativa del país y sus profundas diferencias económica y demográfica con las regiones vecinas, fue ésta la única opción viable. Este hecho supuso que en un territorio relativamente reducido (8.027 km²) tuvieran que convivir tres administraciones con competencias en materia urbanística: el estado central, el gobierno regional y los 179 ayuntamientos. El encaje entre las competencias urbanísticas que corresponden a las tres administraciones es una cuestión no resuelta; hacer compatible la autonomía municipal en el ámbito de su territorio con la necesaria inserción en un esquema territorial de ámbito autonómico es todavía una asignatura pendiente en Madrid. De hecho, nunca se aprobó una figura de planeamiento territorial propiamente dicho, a pesar de algunos amagos y titubeos desde finales de los 80 con gobiernos socialistas y populares; a lo más que se llegó fue a la aprobación en 1996 de las *Bases del Plan Regional de Estrategia Territorial (PRET)*, renunciándose desde ese momento a sacar adelante una figura de planeamiento territorial para toda la Comunidad, que sería sustituido por planes sectoriales. Tal carencia ha determinado que los ayuntamientos hayan podido redactar sus planes generales con un excesivo margen de discrecionalidad, traducida en la capacidad de fijar los techos residenciales y demográficos para sus respectivos municipios. Por ello era inevitable que el equilibrio territorial quedara en comprometido ante la voracidad urbanizadora de consistorios, propietarios de suelo y urbanizadoras⁴. Aún se facilitó más la recalificación del suelo para usos urbanos cuando en 2001 se aprobó la *Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid* (2001), pendiente de adaptación a la estatal *Ley del suelo* de 2007; al permitir edificar en terrenos que no estuvieran expresamente protegidos se dejaba a los ayuntamientos las manos libres para transformar en urbanizables grandes extensiones de suelo municipal. Se han dado situaciones tan escandalosas de fiebre urbanizadora que al final el

³ R. PUYOL y J. VINUESA, «Población y dinámica demográfica», p. 233. Sólo en Madrid-municipio la población extranjera con 547.282 efectivos empadronados alcanzaba en 2008 el 16,9% sobre una población total de 3.238.208 de residentes (*Anuario Estadístico del Ayuntamiento de Madrid*, 2008).

⁴ J. RUIZ SÁNCHEZ, «Planeamiento urbano territorial en Madrid», p. 236.

gobierno regional se ha visto obligada a recortar los excesos municipales en el trámite aprobatorio de sus planes generales (casos de Arroyomolinos, Brunete, Navalcarnero o Quijorna, entre otros muchos). La crisis económica, con su fuerte componente inmobiliaria, está volviendo la situación a un cauce de mayor sensatez bajo la inspiración de la propia administración regional (EL PAIS, Propiedades, 9.10.2009) [fig. 23].

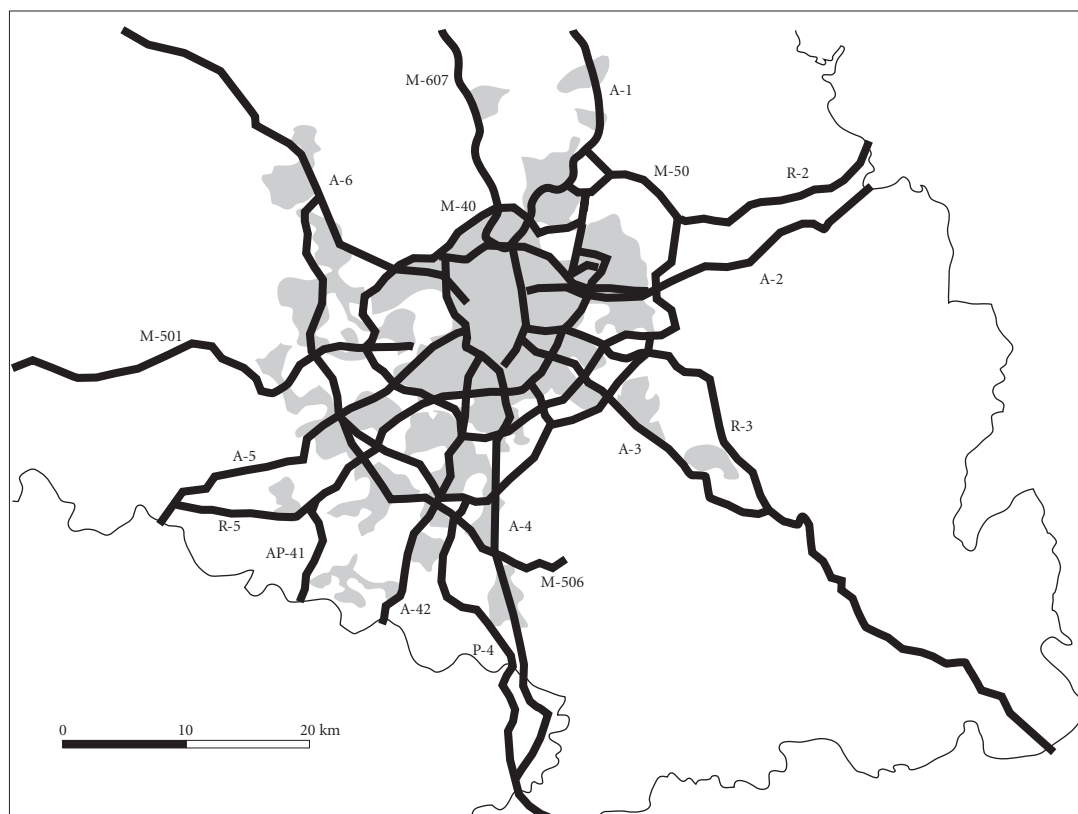


FIG. 23. — Principales infraestructuras viarias del sector centro-sur de la Comunidad de Madrid organizadas en torno y desde Madrid-ciudad (el sombreado representa las áreas urbanizadas)

FIG. 23. — Principales infrastructures viaries du secteur centre-sud de la Communauté de Madrid aménagées depuis la ville de Madrid et autour de celle-ci (les surfaces grisées correspondent aux zones urbanisées)

Sea debido a la expansión demográfica y a los cambios sociales ocurridos en España en el último cuarto de siglo, sea por la euforia urbanizadora, por los efectos asociados a la integración europea (1986) o por la implantación del euro (2002), entre otros factores coadyuvantes (inversión extranjera, retención especulativa, hipotecas baratas, tratamiento fiscal a la compra de vivienda etc.), el hecho es que desde 1985 hasta 2010 España ha pasado por dos ciclos de extraordinario «recalentamiento» del sector inmobiliario, cuyos baremos más elocuentes son los enormes volúmenes de vivienda nueva y la paralela alza de los precios; así ocurrió por primera vez entre 1986 y 1989 y más tarde entre 1997 y 2007. Dado el efecto de «arrastre» que sobre muchas actividades productivas ejerce el sector inmobiliario y de la construcción, el conjunto de la economía española quedó profundamente supeditado a él hasta el punto de que se le ha llegado a denominar, ya en los primeros del siglo XXI, como una economía «del ladrillo». Pues bien, de todo ello la región de Madrid es un ejemplo muy representativo tanto en el plano económico como en el espacial.

Dejando de lado los efectos que sobre la reestructuración (funcional, social y morfológica) de área central madrileña han tenido los dos «booms» inmobiliarios de la etapa considerada en este capítulo, nos centraremos en las transiciones periféricas que se van jalonando desde Madrid-municipio en dirección sur, oeste y noroeste de la región metropolitana, para los que disponemos de fotografía aérea oblicua. Sigue dominando la modalidad residencial colectiva, bien en forma de manzanas cuadradas tipo ensanche, ampliamente difundidas por toda el área metropolitana bajo la inspi-

ración del movimiento postmoderno, bien la tipología colectiva abierta de tradición racionalista; en ambas tipologías se percibe una mejora en cuanto a calidad constructiva y un peso dominante dentro del mercado inmobiliario por ser las más asequibles a las clases medias bajas; así las encontraremos en Fuenlabrada, Getafe, Alcorcón, Leganés y otros muchos antiguos pueblos-dormitorio en proceso de transformación en ciudades suburbanas. Son también las habitualmente receptoras de ayudas públicas y las que utilizan en sus actuaciones los promotores públicos o cooperativos de vivienda, como queda ampliamente ejemplificado en los consorcios urbanísticos o en las operaciones de suelo público. La iniciativa privada se inclina por actuar, mediante promociones de notable calidad constructiva, en las zonas mejor localizadas respecto a los centros comerciales, a los equipamientos deportivos o a zonas verdes etc. La vivienda unifamiliar para grupos sociodemográficos medios-altos tampoco está ausente de estas localidades, lo que colabora a darles un perfil más interclasista, alejada ya de la imagen obrera original. Ahora bien, la modalidad residencial que mejor refleja en la mitad oeste de la región de Madrid la alianza entre unas pujantes tendencias difusoras, amparadas en un planeamiento laxo, y unas prácticas residenciales de inspiración anglosajona es la de baja densidad y tipología unifamiliar; hasta tal punto esto es así que el omnipresente «chalet» se va a convertir a lo largo de todo este período (y sigue siéndolo) en el rasgo más representativo de la nueva generación de pueblos-dormitorio de una segunda corona metropolitana en fase de consolidación con Villanueva de la Cañada y Sevilla la Nueva como ejemplos más elocuentes. Por descontado, también se integran por derecho propio en este tardío suburbio «a la americana» grandes urbanizaciones de vivienda unifamiliar aislada sobre grandes parcelas presentes todo a lo largo de las riberas del Guadarrama sobre terrenos pertenecientes a Boadilla del Monte o Villanueva de la Cañada así como en los bordes del piedemonte serrano (Valdemorillo), pero se trata de suelos ya urbanizados desde los 60 que en este período se colmantan. La vivienda unifamiliar con distintas tipologías también es dominante en la comarca del *La Sagra* tanto en el lado madrileño como en el toledano, donde acompaña a tejidos industriales modestos (Humanes, Griñón, Moraleja de Enmedio, Yuncos de la Sagra, etc.); hacia estas zonas de borde de la región se desplazan segmentos medios de la demanda metropolitana pues la baratura del suelo les garantiza unos precios muy competitivos respecto a las viviendas situadas en zonas más centrales de la región metropolitana.

No menor intensidad, aunque más tardía, ha tenido en la región metropolitana de Madrid la desconcentración de las actividades productivas; ya no es solo la industria, ampliamente presente en la región desde los 60 y 70, sino las actividades terciarias avanzadas como la financiera, la investigadora, la universitaria o la cultural, sobre cuya presencia cabría fundamentar la aparición de un incipiente policentrismo a favor de algunos de los antiguos pueblos-dormitorio. Para hacer posible una tan ambiciosa operación de reequilibrio territorial las autoridades autonómicas, ya desde finales de los 80, emprendieron actuaciones de suelo para terciario avanzado al estilo de la *Ciudad de la Imagen* en Pozuelo de Alarcón. También han apostado por captar este tipo de terciario innovador municipios como Getafe, Leganés o Móstoles, impulsores de parques científico-tecnológicos, en leal «partenariado» con la Comunidad (a través del IMADE y ARPEGIO), las universidades de la región y las propias empresas de sectores avanzados. Decisiones más estrictamente empresariales tienen lugar cuando ciertas corporaciones multinacionales se lanzan a crear sus nuevas sedes corporativas en ubicación suburbana, siendo paradigmáticos los ejemplos de la *Ciudad de las Telecomunicaciones* en Alcobendas para 14.500 empleados o el *Campus Financiero del Banco de Santander* en Boadilla del Monte para 6.500. Aún así, a comienzos del siglo XXI el municipio de Madrid todavía concentraba el 66,5% del empleo total de la región frente a tan sólo el 5,6% exterior al área metropolitana; por el contrario, el mayor crecimiento del empleo en la última década del siglo XX se había producido en los 27 municipios de la primera corona metropolitana (la oficial hasta 1983) con el 63,2% del área metropolitana incluido Madrid, bien que muy concentrado en pocos municipios⁵. Por tanto, merece la pena recalcar que, con el cambio de siglo, la desconcentración de todas las modalidades de terciario ha hecho surgir en las coronas suburbanas de Madrid un gran número de «islas» terciarias especializadas (comercial y de ocio, logístico, dotacional, investigador, etc.) [fig. 24].

Tales procesos de transferencia de las actividades productivas desde la ciudad central de Madrid hacia las coronas suburbanas desde mediados de los 80 no responde a una planificación sistemática como tal, pero sí traduce la voluntad de las instituciones autonómicas por dar una mayor presencia en el territorio metropolitana a las actividades económicas y a los servicios superiores y, de esta manera, reducir la dependencia laboral y dotacional de los viejos pueblos-dormitorio respecto a

⁵ M.VALENZUELA *et alii* «The spanish way to economic deconcentration: a process to several speeds».

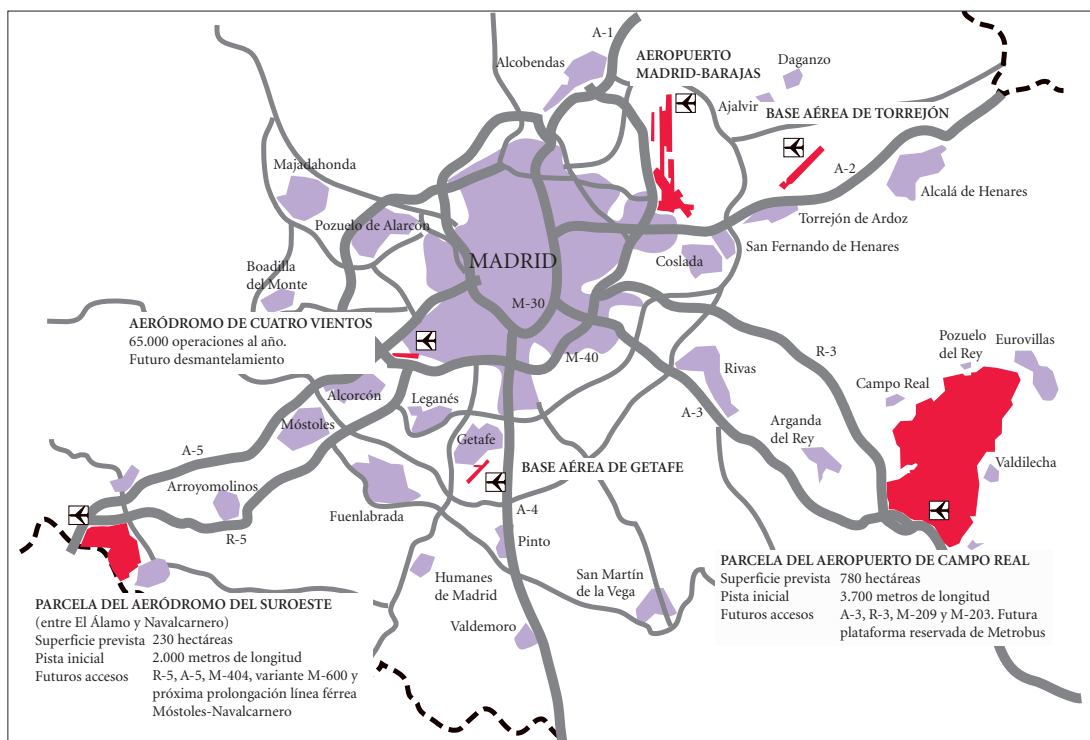


FIG. 24. — Plan de Infraestructuras Aeroportuarias de la Comunidad de Madrid, previsto para el período 2007-2025

FIG. 24. — Plan des infrastructures aéroportuaires de la Communauté de Madrid établi pour la période 2007-2025

la ciudad de Madrid. A cumplir el objetivo de «difundir centralidad» por el territorio comunitario se orientaron diversos documentos aprobados por los sucesivos gobiernos autonómicos desde la segunda mitad de los 80. Con éxito desigual y con los matices imputables al color político de los distintos equipos, latía en todos ellos la preocupación por reorientar la metrópoli madrileña hacia mayores cotas de justicia espacial, equilibrio territorial y eficiencia económica. Los instrumentos de ordenación territorial empleados para conseguirlo fueron cambiando a lo largo del tiempo desde la creación de nuevas «áreas de oportunidad», «nuevas centralidades» o «subcentros regionales»⁶ en el período de gobierno del PSOE hasta las Unidades de Desarrollo Equilibrado (U.D.E.) del primer gobierno del PP (1996-2000). La formulación más coherente y estructurada de cómo alcanzar una mayor homogeneidad económico-funcional entre Madrid y el territorio metropolitano se encuentra en el documento *Madrid, región metropolitana* (1990), cuyas propuestas operativas se orientaban a crear «una región integrada, eficaz y solidaria» en clave eminentemente socialdemócrata. El desarrollo de tal empeño se asignará a diversas políticas sectoriales, entre las que el protagonismo indiscutible lo ejercerán las infraestructuras de transporte y a la creación de suelo básicamente para actividades económicas, junto a otras de orientación recualificadora (zonas verdes y espacios protegidos, cultura, universidades, etc.); mediante ellas se pretendía estimular también a la iniciativa para que cumpliera un papel similar a la búsqueda del deseado reequilibrio territorial.

La accesibilidad ha sido, pues, una de las piezas claves en el tránsito experimentado por Madrid durante estos años desde su condición de área metropolitana acusadamente monocéntrica hasta convertirse en una región metropolitana con tendencia al policentrismo. Un papel nada despreciable le corresponde a la Administración Central, al que Madrid debe la estructura básica de comunicación interurbana compuesta por el sistema aeroportuario, la red arterial libre, el tren de alta velocidad y las autopistas radiales de peaje. A finales de los 80 Madrid había acumulado un cierto retraso en el desarrollo de su red arterial, que comenzó a subsanarse gracias al convenio suscrito entre el Ayuntamiento,

⁶ Como nuevas centralidades difusoras de centralidad fuera del área metropolitana se seleccionaron Alcalá de Henares, Aranjuez y Villalba.

la Comunidad y el Estado en el marco del *Plan para el transporte en las grandes ciudades (1990-1993)*, popularmente denominado «Plan Felipe», a cuyo socaire se terminó la autopista de circunvalación M-30, se construyó la M-40 y se emprendieron los trabajos previos de la M-50 (pendiente aún de rematar por el norte), además de mejorarse las viejas carreteras radiales. Ya en el siglo XXI, durante el segundo gobierno del PP, se construyeron las 4 autopistas radiales de peaje y la posterior a Toledo (AP 41). La Comunidad, por su parte, en el período de gobierno «popular» ha seguido apostando por la movilidad motorizada privada, traducida en la construcción de una orbital incompleta (M-45), en la creación de una red de autovías para servir a las ciudades suburbanas del sur (REDSUR) y, sobre todo, en su pugna con la administración del Estado por asumir un creciente protagonismo tanto sobre la red arterial (cierre por el norte de la M-50 en túnel) como sobre las radiales aún no construidas hacia el norte (R-1) y el noroeste (R-6). La búsqueda de un cierto protagonismo por parte de la comunidades autónomas en la gestión aeroportuaria se ha traducido en la elaboración de su propio *Plan de Infraestructuras Aeroportuarias de la Comunidad de Madrid* para los años 2007-2025, respaldado por Fomento y gestionado por *Aeropuertos de Madrid, S.A.*; en concreto, en el suroeste regional el nuevo aeropuerto previsto en el área El Alamo-Navalcarnero sustituirá al viejo aeródromo de Cuatro Vientos, en él se ubicarán la aviación de negocios, deportiva, las escuelas de vuelo, vigilancia, etc. Ello no obsta para que siga adelante el proyecto de construcción de un segundo aeropuerto en el municipio aún semirural de Camporreal al sureste de Madrid, previsto para cuando, previsiblemente en un horizonte de 20 años, se alcancen los 70 millones de viajeros, considerado el techo de Barajas tras la última ampliación vinculada a la nueva terminal, la T4 (febrero de 2006). El AVE, por el momento, aún no tiene impacto urbano dentro de la región metropolitana más allá de los trazados. Sin embargo, no hay que excluir el papel futuro del AVE en la expansión, ya latente, del metropolitanismo madrileño en dirección a Toledo y a Segovia, servidas por las dos líneas de alta velocidad más recientes (inauguradas en diciembre de 2006 y diciembre de 2007, respectivamente) [fig. 25].

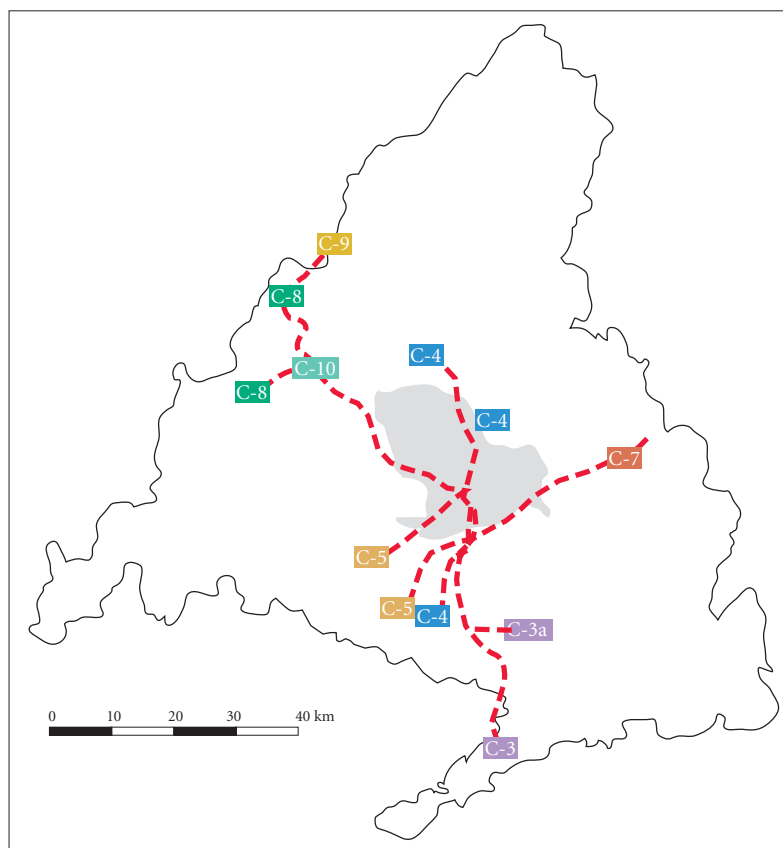


Fig. 25. — La Red Ferroviaria de Cercanías de Madrid, creada por RENFE, presta servicio a zonas externas de la Región Metropolitana dentro y fuera de la Comunidad de Madrid

Fig. 25. — Réseau ferré de banlieue de Madrid créé par la RENFE pour desservir les zones extérieures à la Région Métropolitaine, à l'intérieur et à l'extérieur des limites de la Communauté de Madrid

El protagonismo del transporte por rail lo comparten en Madrid el Estado, titular aún de la decimonónica red de ferrocarriles radiales, y la Comunidad Autónoma que lo es del ferrocarril metropolitano (el popular «metro»). Hasta 1989 los ferrocarriles radiales construidos originalmente para comunicar Madrid con las regiones periféricas españolas habían aportado poco a la movilidad metropolitana. El cambio producido desde ese año ha sido enorme y el popular «cerca-nías» ya da servicio diario a un millón de viajeros, disponiendo para ello de una red de 386 km y 100 estaciones; su potencial de crecimiento es, sin embargo, aún muy grande, dado que en su área de influencia vive una clientela potencial de seis millones de habitantes en Madrid y provincias limítrofes. La previsión de crecimiento de la red de cercanías para el horizonte de 2015 se ha cifrado en 115 km de nuevas vías, 25 nuevas estaciones y 12 municipios más conectados. Se trata de zonas de segunda corona metropolitana en dirección a la Sierra de Guadarrama (Soto del Real) y el valle del Jarama (Algete), pero los más beneficiados va a ser los nuevos núcleos de función mixta residencia-industria del cuadrante sur-suroeste de la comunidad (Navalcarnero, Griñón etc.) e incluso de la comarca toledana de La Sagra con Illescas como núcleo más expansivo (21.264 habitantes en 2009); la llegada del tren de cercanías a estos confines aún rururbanos de la región metropolitana entraña una indudable mejora de su accesibilidad pero también hace surgir expectativas desarrollistas a menudo desproporcionadas. Cuando se escribe este texto se está a la espera de la transferencia del servicio de cercanías a la Comunidad de Madrid y su integración en el *Consortio Regional de Transportes*, que gestiona el transporte de viajeros en toda la Comunidad.

El «metro», símbolo del carácter metropolitana de una ciudad, sin dejar de ser el modo de transporte más genuino de las áreas centrales urbanas, en el caso de Madrid ha recibido un gran impulso a partir de 1995, el mayor desde su apertura en 1919, hasta convertirse en una nueva opción de transporte suburbano y compartiendo esta función con el «metro ligero» implantado en la legislatura 2003-2007 en el noroeste de primera corona metropolitana (Boadilla del Monte, Pozuelo) además de en los PAUs del norte de Madrid. La recién descubierta vocación suburbana del «metro» se ha materializado en el ambicioso *Plan de Ampliación del Metro de Madrid* llevado a cabo durante las tres legislaturas del período 1995 a 2007, dando como resultado un espectacular crecimiento de la red desde los 161 km. iniciales hasta los 276,5 km. de 2007, lo que la coloca en quinta posición entre los metropolitanos del mundo por longitud. En clave periférica son de destacar las líneas al aeropuerto de Barajas y a Arganda del Rey en el sureste del área metropolitana, prevista para preparar la accesibilidad al futuro aeropuerto de Campo Real. Sin embargo, la gran apuesta suburbana del metro ha sido el «*Metro Sur*», línea circular destinada a conectar con Madrid y entre sí las ciudades suburbanas del suroeste metropolitano (Leganés, Fuenlabrada, Getafe, Alcorcón y Móstoles), que le aportan en torno a un millón de nuevos clientes. Un papel similar han jugado, ya en la última legislatura, el «*Metro Norte*» en dirección a Alcobendas y San Sebastián de los Reyes y el «*Metro Oeste*», que da servicio a los municipios del corredor del Henares (Coslada, San Fernando de Henares, Torrejón de Ardoz). Sin duda, las mejoras en el sistema de transporte metropolitano fuera del municipio de Madrid han servido de vehículo para canalizar las medidas de difusión de centralidad instrumentadas por los gobiernos regionales durante los 20 últimos años; ellas son, en buena medida, garantes de la evolución de Madrid hacia una región urbana digna de tal nombre. Tal parece haber sido la pretensión del *Plan de Infraestructuras y Transportes de la Comunidad de Madrid 2007-2011*; en todo caso, por tratarse de un plan sectorial, no va a tener suficiente capacidad para alcanzar el objetivo citado, si no se incardina en una auténtica planificación territorial, aún inexistente en la Comunidad de Madrid.

Similar valoración merece la otra política sectorial complementaria del transporte: la de suelo. Ya desde la etapa de gobierno socialista (1982-1996) se llegó a crear una empresa autonómica especializada en la gestión de suelo (ARPEGIO), creada para dar viabilidad a las nuevas áreas periféricas de actividad económica. Quizá se pecó de un excesivo optimismo al asignar tan gran capacidad de reestructuración económica y espacial al suelo y a las infraestructuras, si bien es obligado admitir que han conseguido resultados, cuando menos, espectaculares aunque a veces discutibles. Entre los éxitos hay que destacar la operación de *Arroyo Culebro*, mediante la cual, con una superficie de 1.300 ha se aspiraba a completar dotacional y laboralmente los municipios del *Gran Sur Metropolitano*. También se ha saldado con éxito la apuesta por estimular, mediante políticas de suelo, la ubicación periférica de actividades innovadoras en forma de parques tecnológicos, parques científico-tecnológicos, parques empresariales, plataformas lógicas, centros comerciales o de ocio, entre otras. En alto grado de consolidación se encuentra ya *La ciudad de la Imagen* en Pozuelo o el complejo Comercial *Parque Oeste* en Alcorcón; en un estadio de avance desigual se halla la *Red*

de Parques Científico-Tecnológicos. No puede hablarse de éxito en referencia al *Parque Empresarial de Las Rozas* ni al *Parque de la Warner* en San Martín de la Vega. Una fórmula realmente original y con resultados alentadores ha sido la figura de los *consorcios urbanísticos*, mediante la cual se crea suelo residencial y para actividades económicas en unas condiciones muy favorables, gracias al protagonismo que en su creación y gestión ha ejercido la colaboración entre la Comunidad y los ayuntamientos respectivos (fig. 26).

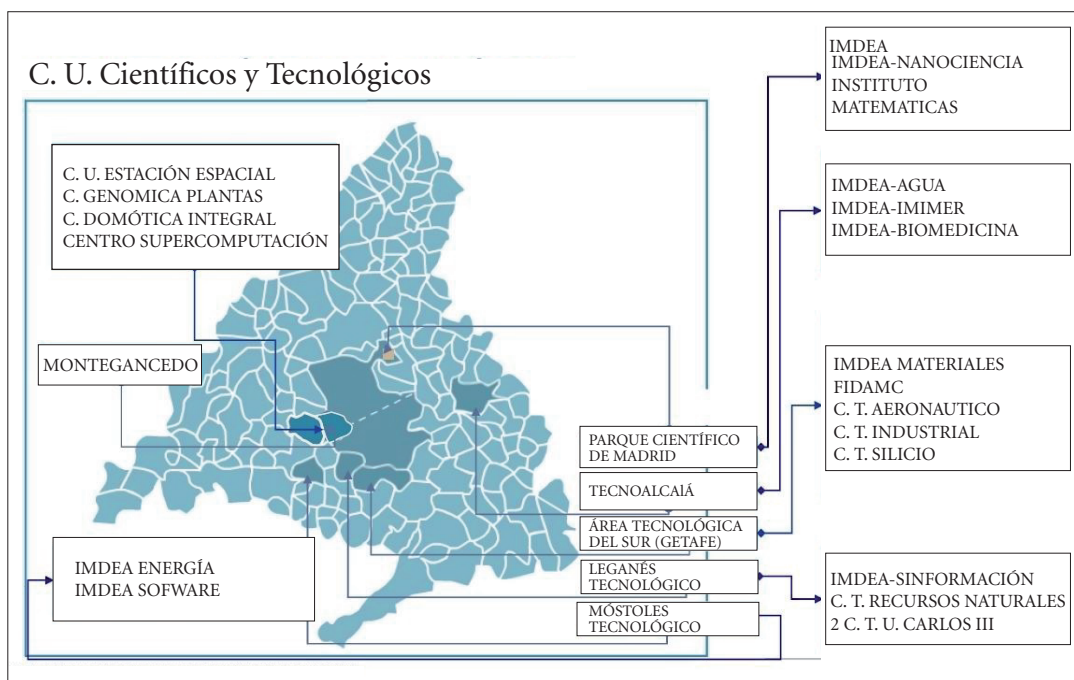


FIG. 26. — Red de Parques Científicos y Tecnológicos de la Comunidad de Madrid con la relación de centros investigadores de alto nivel previstos

FIG. 26. — Réseau de parcs scientifiques et technologiques de la Communauté de Madrid avec indication des centres de recherche de haut niveau prévus

III. — LAS PROFUNDAS TRANSFORMACIONES DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS EN LA REGIÓN METROPOLITANA POR EL EFECTO COMBINADO DE LA DIFUSIÓN RESIDENCIAL Y DESCONCENTRACIÓN PRODUCTIVA

Sobre la base de los factores anteriormente expuestos, adquieren sentido los procesos responsables de las profundas transformaciones observables en el territorio; a su análisis, ciertamente selectivo, se dedicará el resto de este capítulo. Tales transformaciones toman cuerpo en la emergencia de un modelo urbano-territorial caracterizado por la evolución de los viejos pueblos-dormitorio creados en la etapa del desarrollismo hacia su consolidación como ciudades suburbanas y en la casi generalizada conversión en suburbanos de un número considerable de los restantes asentamientos de la Comunidad de Madrid (y de parte de Guadalajara y Toledo). Salvo escasas excepciones, solo observables en los confines aún rurales de la Comunidad (Sierra Norte, sobre todo), raro será el municipio que renuncie a convertirse en destino de segmentos de demanda medio-bajos expulsados cada vez a mayor distancia de la capital por el «recalentamiento» del mercado inmobiliario madrileño. También alimentan las aspiraciones expansionistas los cambios en las preferencias residenciales a favor de la vivienda unifamiliar, la llegada de nuevos flujos de inmigrantes o simplemente la necesidad de ampliar los ingresos municipales. En todo caso, cualesquiera que hayan sido los factores determinantes de la explosión residencial, los nuevos desarrollos se han adosado a los viejos cascos o a sus ensanches, dado que la implantación residencial difusa en forma de urbanizaciones aisladas limita ahora su papel, básicamente, a colmar las heredadas de décadas anteriores; sí, en cambio, se puede hablar de dispersión en ciertas implantaciones de actividades económicas

o de ocio, cuya presencia en el territorio responde perfectamente a la idea de «isla» funcional. De lo dicho se desprende que al conglomerado urbano-territorial resultante, en la actual fase de su evolución, le corresponde ya la denominación de región urbana o metropolitana, aunque todavía en proceso de gestación. Respecto al adjetivo de difusa, tal como lo entiende Indovina⁷ en cuanto asimilable a la baja densidad, sólo muy parcialmente le cuadra a Madrid, así como tampoco el de dispersa, que utiliza López de Lucio⁸ basándose en los procesos de descentralización y suburbanización experimentados por Madrid, dado que habitualmente los nuevos desarrollos se adosan a asentamientos ya existentes. Por eso nos inclinamos más por una denominación tentativa como *región metropolitana en transición al policentrismo*; estructurarla y cohesionarla es la apuesta que ante sí tienen los responsables del planeamiento urbano y territorial madrileño en estos inicios siglo XXI porque, además, la UE marca por ahí el camino futuro de las regiones metropolitanas europeas.

RECUALIFICACIÓN RESIDENCIAL Y DIVERSIFICACIÓN FUNCIONAL
EN LA PRIMERA CORONA METROPOLITANA. DE LOS PUEBLOS-DORMITORIO
A LAS CENTRALIDADES SECUNDARIAS

En este epígrafe se tratarán de forma selectiva algunas situaciones representativas de la transición de los municipios de la vieja área metropolitana, creada por decreto en 1964, hacia estructuras urbanas más complejas, dignas ya en bastantes casos de la denominación de ciudades suburbanas. Es en ellas donde se corrobora con mayor claridad la transición de la región metropolitana monocéntrica originaria a otra de marcada personalidad policéntrica, lo cual se refleja en sus características tanto demográficas como económicas. En concreto, la primera corona metropolitana ha pasado tan sólo en el período 1998-2006 de concentrar el 29,8% de la población regional al 32%, absorbiendo ella sola el 42% del crecimiento regional. Una evolución muy similar ha ocurrido con el empleo, que pasó del 22,5% al 25,7% del total regional; es muy elocuente el hecho de que se localice ya fuera de la M-30 un 40% de la superficie exclusiva para oficinas, más de la mitad de ella en los municipios metropolitanos; la misma dinámica, con matices, se viene observando en la superficie para comercio y ocio con situaciones matizables por zonas⁹. También han sido mejoradas sustancialmente las condiciones de vida de los residentes en esta pieza metropolitana, siendo paradigmáticas en tal sentido la presencia en ella de un nutrido grupo de nuevas universidades públicas (*Carlos III* y *Rey Juan Carlos*), en el cuadrante suroeste, y privadas (*San Pablo-CEU*, *Europea de Madrid*, *Francisco de Vitoria*, *Antonio Nebrija* y *Alfonso X el Sabio*) en el noroeste. Mayor difusión espacial han adquirido en toda la corona metropolitana los grandes hospitales (11 inaugurados desde 1998 y 8 tan sólo el año 2007), ubicados en las ciudades suburbanas hasta entonces dependientes de los hospitales históricos de Madrid como La Paz, Gregorio Marañón o Clínico¹⁰.

a) Una expansión metropolitana hacia el norte, tardía y poco intensa

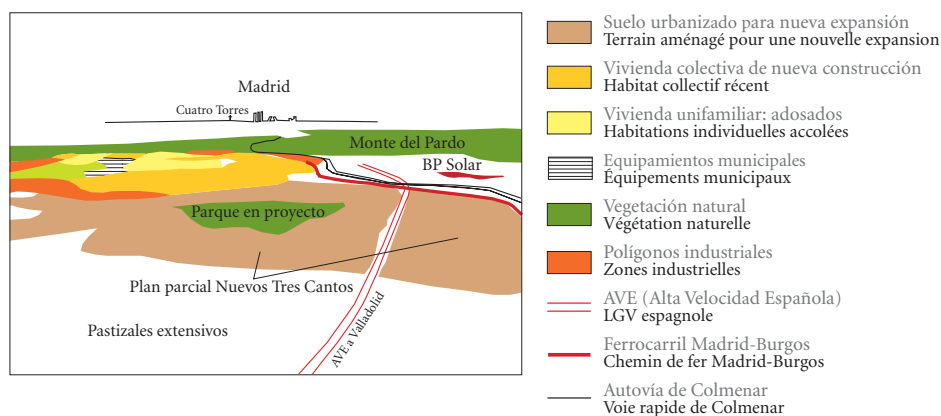
Hacia el norte la difusión de Madrid se redujo durante décadas a la proliferación de urbanizaciones de segunda residencia, una vez superada la «frontera» forestal del monte de El Pardo y el embalse de Santillana. De hecho, el único asentamiento con cierto entidad demográfica por su condición de cabecera comarcal de la Sierra, era Colmenar Viejo (21.159 habitantes en 1981), si bien en el período transcurrido desde entonces ha multiplicado por dos su población (43.700 habitantes en 2009), ascendiendo ya a la condición de ciudad-dormitorio de segunda generación con tendencias expansivas gracias a su integración desde el año 2002 en la red de cercanías. A pesar de contar con un polígono industrial («*La Mina*») y alguna industria dispersa, esta localidad dista aún de ser auto-suficiente en materia de empleo y adolece de dependencia de Madrid en la mayoría de los servicios,

⁷ F. INDOVINA, «Transformaciones de la ciudad y el territorio a principios del siglo XXI: el archipiélago metropolitano», p. 26.

⁸ R. LÓPEZ DE LUCIO, «La incipiente configuración de una región urbana dispersa: el caso de la Comunidad de Madrid», pp. 170-71

⁹ E. DE SANTIAGO, «Madrid, «ciudad única» (II). La explosión urbana en la región madrileña y sus efectos colaterales», pp. 145-148.

¹⁰ San Sebastián de los Reyes («Hospital Reina Sofía»), Coslada («Hospital del Henares»), Aranjuez («Hospital del Tajo»), Arganda del Rey («Hospital del Sureste»), Parla («Hospital Infanta Cristina»), Majadahonda (nuevo «Hospital Puerta de Hierro»), además de Alcorcón, Fuenlabrada y los futuros de Collado Villalba, Torrejón de Ardoz y Móstoles.



Foro 97. — Ciudad Nueva Tres Cantos

Con las Cuatro Torres en lontananza y la masa forestal de El Pardo-Viñuelas como telón de fondo, la zona edificada de Tres Cantos transmite su condición de ciudad planificada con los distintos componentes residenciales y productivos descritos en el texto. Sin embargo, la parte más próxima de la foto corresponde al Nuevo Tres Cantos, plan parcial de 239 ha aprobado en 2006 y aún en proceso de urbanización para 6.900 nuevas viviendas (48% de ellas con protección oficial), actividades terciarias, industria limpia y tecnológica y un gran parque. Aparece también en la foto el nuevo trazado del AVE a Valladolid, que cruza transversalmente el viejo ferrocarril Madrid-Burgos, cuyo tramo hasta Colmenar Viejo se integra en la *Red de Cercanías*, así como la autovía Madrid-Colmenar. Se adivinan cerca de la masa forestal de El Pardo las instalaciones inicialmente de *ATT Microelectrónica*, reconvertida durante los 90 en *Lucent Technologies*, y desde 2001 ocupadas por la sede y la más importante factoría de placas solares de la empresa *BP Solar* en España, actualmente en proceso de cierre por deslocalización de la producción a Asia.

PHOTO 97. — La ville nouvelle de Tres Cantos

Avec les Quatre Tours dans le lointain et la masse forestière du Pardo-Viñuelas comme toile de fond, le secteur construit de Tres Cantos exprime son statut de ville planifiée avec ses différentes composantes résidentielles et productives décrites dans le texte. Cependant, la partie la plus proche de la photo correspond au nouveau Tres Cantos dont le plan partiel, de 239 ha, a été approuvé en 2006 mais est toujours en cours d'urbanisation pour 6 900 appartements, des activités tertiaires, des industries « propres » et technologiques, de même qu'un grand espace vert. Sur cette photo, figure aussi le nouveau tracé de la voie du train à grande vitesse (AVE) de Valladolid qui croise la vieille ligne Madrid-Burgos, dont le tronçon jusqu'à Colmenar est maintenant intégré au réseau de banlieue (*cercanías*). On aperçoit également la voie routière rapide Madrid-Colmenar. On peut aussi deviner, près de la masse forestière du Pardo, les installations qui furent initialement de *ATT Microelectrónica* passées, au cours des années 90 en *Lucent Technologies* et, depuis 2001, occupées par le siège social et la plus grande usine de panneaux solaires de l'entreprise *BP Solar*, en Espagne, mais qui est actuellement en cours de fermeture en raison d'une délocalisation de la production en Asie.

no obstante la reciente apertura de un centro comercial («*La Ventana de la Sierra*»). La proyectada «*Ciudad del Conocimiento*» sobre un polígono de 5 millones de m², paralizada por la crisis económica, aspira a invertir profundamente el actual perfil socio-laboral de la localidad orientándola decididamente hacia la economía del conocimiento. En todo caso, la expansión urbana en toda esta zona se halla seriamente limitada por la declaración en 1985 de buena parte de su territorio como *Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares*.

Dentro del término de Colmenar Viejo se creó Tres Cantos, la única ciudad nueva construida de las proyectadas en 1971 dentro del programa de *Actuaciones Urbanísticas Urgentes* (ACTUR) para la descongestión de las grandes ciudades españolas a imagen de las *new towns* británicas de los años 50. Como ellas, Tres Cantos fue planificada por una empresa pública (*Tres Cantos, S.A*) bajo la inspiración del urbanismo racionalista con la zonificación funcional y el bloque abierto como elementos más representativos. Sin embargo, la gestación y desarrollo de la nueva ciudad fueron lentos, por haber coincidido su fundación en 1976 con el final del régimen de Franco y la coetánea crisis económica de los 70. Hasta tal punto fue extemporánea la creación de Tres Cantos que en 1985 se decidió recortar sus dimensiones, eliminando un tercio de la superficie, sustituyendo el bloque abierto de vivienda colectiva, mayoritariamente de promoción cooperativista, por la unifamiliar agrupada («adosados») y reduciendo su techo demográfico de 150.000 habitantes a 50.000, con la consiguiente reducción de sus generosas dotaciones iniciales. Hasta 1982 no llegaron los primeros habitantes y durante un tiempo Tres Cantos tuvo un aire de «ciudad fantasma». De hecho, cuando en 1991 se segregó de Colmenar Viejo y se constituye en ayuntamiento independiente tan sólo contaba con 15.431 habitantes.

Siendo todos estos cambios importantes, aún lo fue más la incorporación de Tres Cantos a la Z.U.R. (*Zona de Urgente Reindustrialización*) de Madrid (1983), lo que conllevó, además de beneficios fiscales y estímulos económicos de distinto tipo, la implantación en 1985 sobre terrenos ya urbanizados por *Tres Cantos, S.A.* del pionero *Parque Industrial de Tecnología Avanzada (P.I.T.A.)* sobre una superficie de 29 ha divididas en 42 parcelas destinadas a alojar industrias innovadoras además de un centro de empresas, centro de encuentros e incubadora de empresas. Su gestión se encomendó a IMADE (*Instituto Madrileño de Desarrollo*) pero el comienzo de la ocupación se retrasó hasta 1989. Otra decisión importante para el futuro económico de Tres Cantos y del área metropolitana de Madrid fue la instalación sobre 162 ha de terreno cedidas por el gobierno socialista a la empresa *AT&T Microelectrónica*, sociedad mixta constituida entre la norteamericana *ATT Technologies* y *Telefónica de España* con un capital social de 65 millones de dólares y una inversión de 220 millones de dólares. La producción comenzó ya en 1986 con una plantilla de 40 técnicos ¹¹. El resultado de esta serie de decisiones dio lugar al primero y más importante conglomerado industrial y tecnológico del norte del área metropolitana, del que formaban parte los complejos citados, además de un parque industrial convencional 146,6 ha con capacidad para alojar 164 empresas y 14.000 empleos, una zona para terciario (25 ha) y un área institucional (23,7 ha). La accesibilidad estaba asegurada por la nueva autovía a Colmenar Viejo y una estación de ferrocarril en la línea Madrid-Burgos. La ilusión de un *Silicon Valley* 21 km. al norte de Madrid se dibujaba como alcanzable. Sin llegar plenamente a serlo en lo económico, Tres Cantos destaca como una de las poblaciones de la primera corona metropolitana, en donde confluyen un aceptable equilibrio población-empleo con una elevada calidad de vida para sus 40.606 habitantes (2009)[foto 97].

b) La expansión metropolitana hacia el noroeste, un área básicamente residencial para las clases altas y medias de Madrid

El más importante eje de desarrollo suburbano para clase media y alta de Madrid había comenzado a perfilarse ya desde los 60 a lo largo de la autopista A-6 (La Coruña), y su entorno formado por los municipios de Boadilla del Monte (43.414 habitantes en 2009), Pozuelo de Alarcón (82.428), Las Rozas (86.428) y Majadahonda (68.110) prolongándose, fuera ya del área metropolitana, en los municipios serranos de la *Hoya de Villalba* y su entorno en forma de urbanizaciones de vivienda unifamiliar secundaria. En los citados municipios las urbanizaciones cerradas de muy baja densidad eran habitados por segmentos sociales francamente plutocráticos (*La Florida, Somosaguas, La Finca* o *Monte Alina* etc.) o de clase alta (*Las Lomas*,

¹¹ J. C. ONDATEGUI, «El complejo industrial de Tres Cantos, Madrid», p. 90.

Urbanización del Golf, etc.) de los años 60-80; posteriormente, han hecho su aparición productos inmobiliarios de tipo medio-alto en forma de desarrollos residenciales de densidad media («adosados») y complejos cerrados de vivienda colectiva bien dotados de zonas verdes e instalaciones deportivas. La mejora de la accesibilidad que trajeron consigo las dos autopistas perimetrales (M-40 y M-50) y las políticas de estímulo a la desconcentración de actividades terciarias impulsadas por la Comunidad de Madrid desde finales de los 80 ha propiciado la aparición de una floración de parques empresariales de tamaño medio y promoción privada mayoritaria ubicados a lo largo de la A-6 con ramificaciones hacia Boadilla del Monte. Hay que admitir, sin embargo, que la llegada del terciario avanzado al noroeste metropolitano residencial vino de la mano de la política de suelo impulsada por el gobierno socialista de la Comunidad en los años 80; de hecho, ya se previeron determinadas actuaciones y «áreas de oportunidad» de carácter terciario en la *Estrategia Territorial Zona Oeste de Madrid* (1989). Como muestra más representativas merece citarse *La Ciudad de la Imagen* (100 ha), ubicada en las proximidades de las instalaciones de RTVE en Prado del Rey, donde se ha consolidado un parque empresarial monotemático ligado al sector audiovisual, del que forman parte la televisión autonómica (*Tele-madrid*), que ha funcionado como auténtica locomotora junto con otras empresas punteras del sector como Hispavox, Videomedia o Televisa. La apertura de *Kinepolis* en 1998, el complejo de exhibición cinematográfica más grande de Europa (25 salas), completó su especialización audiovisual. Esta fórmula ha cundido por toda la periferia metropolitana de Madrid, dando como resultado una nueva generación de «centros de ocio» siempre protagonizados por una generosa oferta de multicines; varios de ellos han sido abiertos en la zona noroeste metropolitana: *Heron City* en Las Rozas y *Equinoccio* en Majadahonda. A la misma generación de espacio de calidad para oficinas en la zona pertenece el *Parque Empresarial de Las Rozas* (226 ha) sobre suelos urbanizados por ARPEGIO como parte del plan de creación de nuevas áreas de actividad económica en la periferia metropolitana. Su éxito como tal quedó en entredicho al cruzarse en su camino el ciclo recesivo 1992-1997, responsable de la aparición de una sobreoferta de suelo para oficinas en el área metropolitana. Por éste y otros motivos menores el primer gobierno de Ruiz Gallardón en la Comunidad (1995-1999) optó por reconvertir el parque empresarial en un «nuevo centro urbano integrado para el trabajo, la residencia y el ocio». La recalificación subsiguiente de parte de los terrenos ha permitido levantar un importante complejo residencial de 2.290 viviendas de calidad media alta (unifamiliares y colectivas) además del centro comercial de *Las Rozas Village*, el centro de ocio *Heron City* y aún quedaron 120.000 m² para acoger las instalaciones de la *Real Federación Española de Fútbol*. Aún con este recorte de suelo para terciario avanzado, se ha llegado a consolidar un importante conglomerado de empresas de primer rango (Caja Madrid, Foster Wheeler, National Netherlander, Compaq Computer, entre otras), ubicado en el frente del parque hacia la A-6 y M-50 (foto 98).

La tendencia del noroeste metropolitano hacia la terciarización se concreta en la dedicación de una creciente superficie de suelo a oficinas y centros comerciales a lo largo de la A6, entre la M-40 y la M-50, así como a lo largo de la M40 y de la autovía que conecta la *Ciudad de la Imagen* con Boadilla del Monte, en cuya intersección con la M-40 se han ubicado también diversos campus universitarios tanto públicos (*Monte Gancedo* de la UPM) como privados (*San Pablo-CEU* y *Francisco de Vitoria*) así como la flor y nata de los colegios privados más elitistas de Madrid. Pues bien, en la cúspide de la jerarquía terciaria, tanto por su impacto territorial como por la novedosa y compleja organización interna, destaca la «ciudad financiera» del *Grupo Banco Santander*, actualmente el más importante de España y aspirante al liderazgo financiero a escala internacional (foto 99, p. 226).

Ya es muy sintomático que los responsables del banco eligieran para ubicar el «campus» financiero al municipio de Boadilla del Monte, ocupado mayoritariamente por urbanizaciones de baja densidad habitadas por familias de alto nivel adquisitivo; la tradición nobiliaria de la zona, que se remonta al siglo XVIII, ha dejado como herencia paisajística una importante masa de encinar (el «monte de Boadilla» con una superficie de 1.800 ha), relativamente bien conservado a pesar de las segregaciones sufridas en las últimas décadas con destino a urbanizaciones y a complejos deportivos de elite. Por su parte, el casco urbano de Boadilla ha experimentado un considerable crecimiento bajo la fórmula de pequeñas agrupaciones de «chalets» de distintas tipologías y tamaños, que han dado paso más recientemente a ensanches de mayor tamaño, en donde se combinan varias modalidades tipológicas, incluida la vivienda colectiva, siempre con densidades medias y manteniendo un alto nivel dotacional; se trata, en suma, de un modelo residencial típicamente mesocrático en clara sintonía con el perfil sociodemográfico de la plantilla de la entidad bancaria.

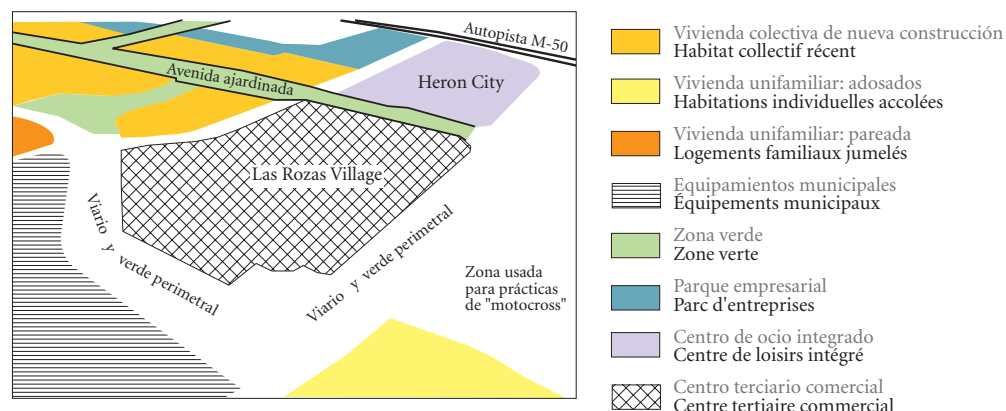


Foto 98. — Parque Empresarial de Las Rozas

Concebido a finales de los 80 como parque de oficinas con un campo de golf en su interior, siguiendo patrones anglosajones y promovido por la Consejería de Política Territorial de la Comunidad de Madrid, fue reordenado a mediados de los 90; la reordenación transformó el parque terciario monotemático previsto inicialmente en una nueva área de centralidad plurifuncional destinada a convertirse en un centro de servicios en plena periferia residencial suburbana al oeste de Madrid y centro de gravedad del municipio de Las Rozas. El área superior izquierda de la foto está ocupada por un tejido residencial mayoritariamente colectivo organizado en manzanas de composición libre, bien dotado de equipamientos públicos y articulado sobre un viario generoso de inspiración posmoderna (bulevar central). Ya en el borde de la actuación sobre dos grandes parcelas de 154.325 m² de superficie y 77.592 m² respectivamente se ubican dos áreas de actividad destinadas a una clientela procedente del conjunto del área metropolitana. Se trata de un complejo comercial de última generación, el «outlet» *Las Rozas Village*, compuesto de un centenar de tiendas de artículos de marca a precios reducidos alojados en una arquitectura neohistoricista; a su lado se ubica un «centro de ocio» integrado (*Heron City Las Rozas*), auténtica ciudad de ocio y entretenimiento compuesta por cines, restaurantes, bolera, gimnasio y tiendas, gemelo de otros similares situados en Barcelona y Valencia. Completan la complejidad funcional del parque empresarial remodelado los edificios terciarios visibles a la derecha de la foto y flanqueados por la M-50.

РНОТО 98. — Le Parc d'entreprises de Las Rozas

Ce parc a été conçu, à la fin des années 80, comme parc de bureaux avec un terrain de golf en son sein, conformément au modèle anglo-saxon, et promu par le « Conseil de Politique Territoriale » de la Communauté de Madrid. Il a été réorganisé au milieu des années 90 pour le transformer de parc tertiaire mono-fonctionnel prévu initialement en une nouvelle centralité poly-fonctionnelle destinée à devenir un

centre de services en pleine périphérie résidentielle de l'Ouest madrilène et le centre de gravité de la commune de las Rozas. La partie supérieure gauche de la photo est occupée par un tissu résidentiel, surtout collectif, organisé en îlots de composition libre, bien dotés en équipements publics en relation avec un réseau viaire généreux d'inspiration post-moderne (boulevard central). En bordure de la zone sur deux grandes parcelles de plus de 15 et 7 ha respectivement ont été construites deux zones d'activités destinées à une clientèle provenant de l'ensemble de l'aire métropolitaine. Il s'agit d'un complexe commercial de la dernière génération, *l'oulet Las Rozas Village* qui rassemble une centaine de boutiques d'articles de marques à des prix attractifs. L'architecture peut être dite néohistorique ; tout à côté se trouve un « centre de loisirs » intégré (*Heron City Las Rozas*), véritable ville de loisirs et de mise en forme composée de cinémas, de restaurants, de bowlings, de gymnases et de boutiques diverses ; ces centres sont la réplique de réalisations semblables de Barcelone ou de Valence. Ils accentuent la complexité fonctionnelle du parc d'entreprises remodelé avec des édifices tertiaires visibles sur la droite de la photo et bordés par la M-50.



FOTO 99. — Ciudad financiera del Grupo Santander en Boadilla del Monte

Construida sobre una parcela de 178,3 ha con 315.000 m² de edificabilidad, la ciudad financiera del Santander acoge en su interior a los 6.000 empleados que el banco tenía anteriormente en los distintos servicios distribuidos por todo Madrid, incluida la dirección central. Fue pionero entre los «macroproyectos terciarios» inaugurados en la periferia metropolitana a lo largo del decenio del «boom» inmobiliario 1997-2007. Inspirada en las «factory towns» de las viejas regiones industriales, confluyen en ella la tradición paternalista de los «*siedlungen*» siderúrgicos del Rhur y la filosofía segregacionista de las urbanizaciones cerradas, ampliamente presentes en las periferias de muchas ciudades por todo el mundo. Su condición de «isla suburbana» hace necesario que en su interior se simultaneen los medios técnicos más avanzados y un entorno confortable para los trabajadores y sus familias, entre los que destacan guardería, restaurante y cafeterías, instalaciones deportivas (incluido un campo de golf de 18 agujeros) y de ocio (club social «La Atalaya»).

PHOTO 99. — Le Centre financier du groupe Santander à Boadilla del Monte

Édifiée sur une parcelle de 178 ha avec 31 ha constructibles, la ville financière du groupe Santander accueille 6 000 employés que la banque avait auparavant dans les différents services dispersés dans toute la ville de Madrid, y compris le siège social. Cette réalisation correspond à un macro-projet pionnier parmi tous ceux qui ont été inaugurés dans la périphérie métropolitaine au cours de la décennie du boom immobilier des années 1997-2007. Inspirée des «factory towns» des vieilles régions industrielles, elles associent à la fois la tradition paternaliste des *siedlungen* siderurgiques de la Rhur et la philosophie ségrégationniste des lotissements fermés (*gated communities*) très souvent présents dans les périphéries de beaucoup de villes du monde. Sa situation «d'île urbaine» nécessite, qu'à l'intérieur même du site, se trouvent réunis les moyens techniques les plus modernes et un environnement confortable pour les employés et leurs familles : crèches, restaurants, cafétérias, équipements sportifs (y compris un golf de 18 trous) ainsi que d'autres équipements de loisirs.

La elección del sitio para la ciudad financiera del Santander no hay duda de que fue un acierto por accesibilidad, disponibilidad de suelo, calidad ambiental y nivel dotacional, lo que no obsta para que este modelo de implantación, perfectamente asimilable a una «isla corporativa», discrepe radicalmente de las corrientes urbanísticas más avanzadas, partidarias de la mezcla funcional. Lo cual no obsta para que, desde la mera lógica empresarial haya razones evidentes que avalan la emigración de grandes empresas del sector terciario avanzado a la periferia metropolitana, ya culminada en el caso del Banco de Santander.

c) El suroeste metropolitano, asiento de un conjunto de ciudades suburbanas herederas de los antiguos pueblos-dormitorio

El sector suroeste de la periferia metropolitana madrileña es el que ha experimentado unos cambios más profundos durante los últimos 25 años en torno a dos líneas tendenciales básicas: la calidad de vida y la multifuncionalidad. Apoyado en un armazón de infraestructuras de transporte «en haz» compuesto por las autovías de Toledo (A-42) y de Extremadura (A5), la autopista de peaje R5 prolongada por AP 41 a Toledo, el ferrocarril suburbano de Móstoles, las líneas férreas de Toledo y Badajoz y seccionado por las autopistas orbitales M-40 y M-50, se organiza el más nutrido grupo de antiguos pueblos satélites en proceso avanzado de conversión en ciudades suburbanas pluri-funcionales: Alcorcón (167.967 habitantes en 2009), Móstoles (206.478), Fuenlabrada (197.836), Leganés (184.209), Getafe (167.164) y Parla (115.611); en total concentran un millón de habitantes dando lugar a una entidad submetropolitana merecedora de un tratamiento diferenciado en el conjunto de la región metropolitana madrileña¹². El estatus urbano de estas poblaciones está fuera de dudas e incluso ha sido reconocido oficialmente en el caso de Móstoles, declarada «gran ciudad» por la asamblea autonómica madrileña en aplicación de la *Ley de Grandes Ciudades*, en vigor desde el 1 de enero de 2004.

Esta importante pieza de la primera corona metropolitana ha recibido una atención intensa y continua a lo largo de los últimos 25 años por parte de las administraciones públicas con competencias en distintas materias: suelo (ARPEGIO y ayuntamientos), infraestructuras (Gobierno y Comunidad), transporte (Metro de Madrid, S.A. y Cercanías de Fomento), universidades e innovación (Gobierno y Comunidad), parques metropolitanos (Comunidad), vivienda (ayuntamientos y Comunidad a través del IVIMA), parques metropolitanos (Comunidad), nuevos hospitales (Comunidad) entre los más relevantes. El cruce de competencias en los temas apuntados no ha estado carente de diferencias entre administraciones y, ocasionalmente, de conflictos, cosa muy habitual cuando se trata de gestionar, gobernar o planificar las metrópolis. El sector privado ha respondido positivamente a las iniciativas públicas con importantes inversiones y la subsiguiente generación de empleo paralela al debilitamiento del tradicional monocentrismo laboral madrileño. De igual manera, se ha reducido considerablemente la dependencia respecto a la ciudad central en materia de equipamientos superiores (hospitales, universidades, etc.) sin olvidar que se ha alcanzado un alto nivel dotacional en equipamientos básicos, responsable de una considerable elevación de la calidad de vida de los ciudadanos. En definitiva, se ha producido una extraordinaria diversificación funcional y recualificación residencial en una zona que nació y se mantuvo durante décadas como arquetipo de mala calidad residencial. De entre los motores del cambio de este «arco metropolitano» insistimos en que la oferta de suelo que en cantidad y calidad adecuadas ha fundamentado la transición de toda la pieza hacia la multifuncionalidad y hacia la recualificación.

De todas las actuaciones de suelo en el suroeste metropolitano, sin duda la de mayor envergadura es el P.A.U. *Arroyo Culebro*, que con sus 1.299 ha se convierte por derecho propio en la operación de suelo público más ambiciosa de Madrid en toda su historia. El proyecto se enmarcaba en la apuesta decidida de la administración regional durante los años 90 por dinamizar y equilibrar la zona suroeste metropolitana con una gran oferta de suelo para muy diversos usos (actividades económicas, espacios libres y de ocio, zonas residenciales, instalaciones de saneamiento, repoblación

¹² Tal fue el objetivo de la propuesta de la Comunidad de Madrid, realizada en colaboración con los ayuntamientos y destinada a sentar las bases espaciales, sociales y económicas de un nuevo modelo de desarrollo, objeto de la publicación editada por ARPEGIO *Madrid gran sur metropolitano. Territorio, desarrollo Regional y Medio Ambiente*, 1993. A los municipios citados habría que añadir los de Pinto y Valdemoro, que serán considerados dentro del eje sur metropolitano.

forestal). Es de destacar la gran longitud de la operación (12 km.) y su buena conectividad con los municipios en cuyos términos se ubica (Leganés, Fuenlabrada, Getafe y Pinto) mediante la red arterial ya existente y el tramo de la orbital M-50 que discurre a lo largo de toda la operación; por todo lo cual no es exagerado calificarla como la auténtica columna vertebral de la reestructuración del sistema submetropolitano del suroeste, al mismo tiempo que ha hecho posible que los municipios implicados completen sus equipamientos y diversifiquen su base productiva.

En las mismas coordenadas de difusión de centralidad trazadas desde los 80 por la Comunidad de Madrid con gobiernos del PSOE y después del PP, procede incardinar la implantación de sendas universidades públicas en el suroeste metropolitano, las universidades *Carlos III* y *Rey Juan Carlos*, las dos con campus múltiples, la mayoría de ellos dentro del sector metropolitano considerado. La *Universidad Carlos III de Madrid*, fundada en 1989, inició sus actividades en los dos campus fundacionales de Getafe y Leganés, a los que más tarde se ha sumado el de Colmenarejo. Para alojar los primeros se adaptaron para uso universitario viejas instalaciones militares enquistadas en los cascos urbanos de ambos municipios, complementados con edificios de nueva planta. En otro contexto político y urbanístico se creó la *Universidad Rey Juan Carlos* (URJC), fundada en 1996 cuando el PP ocupaba el Gobierno y la Comunidad de Madrid además del ayuntamiento de la capital; la URJC se descompone en cuatro campus, tres en el suroeste metropolitano (Móstoles, Alcorcón y Fuenlabrada) y un cuarto en el distrito capitalino de Vicálvaro, todos de nueva planta salvo el último, también instalado en antiguos cuarteles rehabilitados; el de Móstoles es el más importante por ubicarse en él la sede del rectorado y los servicios centrales de la universidad; una gran dispersión de facultades, institutos y dependencias es la tónica de esta universidad, que llegan hasta el propio centro de Madrid por el norte y a las riberas del Tajo en Aranjuez por el sur.

La confluencia entre las políticas de suelo y las de dinamización económica y universitaria encuentra en este sector de la aglomeración madrileña un interesante banco de pruebas con resultados alentadores sobre el futuro de las actividades innovadoras en él. Las dos universidades, junto con la *Universidad Politécnica de Madrid*, se han implicado activamente en la creación de la *Red de Parques Científico-tecnológicos de la Comunidad de Madrid*, en íntima colaboración con la Comunidad (a través del IMADE) y con los respectivos ayuntamientos. Todos ellos se hallan en distintas fases de ejecución *Leganés Tecnológico* (*TecnoLeganés*), *Móstoles Tecnológico* (*TecnoMóstoles*) y *Área Tecnológica del Sur* (*TecnoGetafe*). El primero es el más antiguo (año 2000) y más extenso con 280 ha, también el más complejo pues acogerá en su interior, además de la zona científica universitaria y la científico- tecnológica, otra industrial terciaria y comercial; en él están ya instaladas una treintena de empresas, además del vivero de empresas innovadoras. El de Getafe (un millón de m²) con capacidad para alojar un millar de empresas tecnológicas, actualmente en fase de comercialización, se halla comprometida la instalación de varios laboratorios de la Politécnica, la factoría de EADS-CASA, líder mundial de la industria aeronáutica y diversas empresas subsidiarias del mismo sector. Con la urbanización ya muy avanzada, TecnoMóstoles (600.000 m²) presenta una excelente ubicación a 16 k. de Madrid con acceso directo por la A-5, la M-40 y la M-50; su atractivo queda reforzado por su vecindad a la *Universidad Rey Juan Carlos*, al *Centro Internacional de Mercancías «Puerta del Atlántico»* (en construcción) y al *Centro Tecnológico de REPSOL*, en funcionamiento desde hace varios años; de las 100 empresas previstas, ya está comprometida la instalación de un centro tecnológico de Thyssenkrupp además de un nuevo Palacio de Congresos.

De entre las operaciones de suelo público emprendidas por la Comunidad en el suroeste metropolitano, destaca por sus dimensiones y por su nivel de consolidación la nueva «area de centralidad» *Parque Oeste Alcorcón*, integrada en la *Estrategia Territorial para la Zona Sur Metropolitana* (1989), y realizado por ARPEGIO. Como otras operaciones similares coetáneas, tenía una finalidad descentralizadora y equilibradora del territorio metropolitano por cuanto nacía para facilitar el acceso de las poblaciones periféricas a servicios y equipamientos exclusivos hasta entonces de la ciudad de Madrid. Su localización entre la M-40 y M-50 y bordeada por la A-5 y el ferrocarril de cercanías dotan a la actuación de una excelente accesibilidad. Con una superficie de 200 ha la operación se plantea desde sus orígenes en clave multifuncional, de la que se beneficiaría Alcorcón pero también los municipios del entorno, sobre todo su vecino Móstoles. De aquí que en su interior se delimiten parcelas para dotaciones básicas de carácter local y un parque equipado de 17 ha, pero también un área para actividad terciaria de 26 ha de superficie y 65.000 m² de edificabilidad, de cuya gestión se ocupó la iniciativa privada. Este sector está ocupado mayoritariamente por una de las mayores concentraciones de comercios de la región metropolitana, con sus complementos de ocio y restauración, el *Centro Comercial Parque Oeste*; quizá el término que mejor le cuadra es el de «parque

comercial» por su estructura peculiar compuesta de grandes superficies multioferta como Alcampo y de otras especializadas como Leroy Merlín, Mediamarkt, Decathlon, Porcelansa o PCcity etc.; el centro de ocio «Opción» lo complementa con una amplia oferta de ocio y restauración diurna y nocturna configurando entre ambos algo parecido a los «malls» americanos, también como ellos bien conectado a la red de vías de circulación rápida; completará la oferta terciaria el centro cívico-comercial para oficinas, instalaciones hosteleras y congresuales en construcción. La parte restante de la operación urbanística se destina a las funciones residencial, universitaria y hospitalaria. Al uso residencial, con diversas modalidades tipológicas de vivienda (colectiva-unifamiliar, bloque abierto, manzana, adosados etc.), se le asignan dos parcelas situadas en la zona del polígono más próxima al casco urbano de Alcorcón; en ambos enclaves residenciales se reflejan formalmente los cambios producidos en las preferencias sus habitantes, entre los que el componente mesocrático es creciente. La función universitaria está presente en Alcorcón por partida doble: por el campus de la *Universidad Rey Juan Carlos* y por el *Hospital Fundación Alcorcón*, adscrito a ella como hospital clínico. Huelga decir que este campus se ha especializado en Ciencias de la Salud, para lo que consta de las necesarias instalaciones docentes, administrativas y de servicio a la comunidad universitaria (foto 100, p. 230).

El impulso residencial de los municipios del Gran Sur es paralelo a su expansionismo demográfico, pero las tipologías en que se concreta son bien distintas de las construidas cuando eran pueblos-dormitorio (años 60-70); la habitual entonces era el bloque abierto de baja calidad constructiva formando parte de promociones carentes de imaginación y sobradas de especulación. Ahora bien, en los ochenta irrumpe con fuerza la manzana cerrada tipo ensanche conformando tramas ortogonales, que llegará a ser la tipología habitual durante las dos décadas finales del siglo xx; ya en la presente década se advierten señales de mayor libertad compositiva tanto en la trama viaria como en las combinaciones tipológicas. La vivienda unifamiliar como tipología residencial también ha hecho acto de presencia en las ciudades suburbanas del suroeste, si bien no con el grado de implantación con que el que se manifiesta en los nuevos pueblos dormitorio de la segunda corona metropolitana.

Ante la negativa experiencia de las promociones unitarias de vivienda privada al estilo de Zarzalema en Leganés y de algunos fracasos sufridos en la vivienda cooperativa, el progresivo incremento del precio del suelo y, en general, la especulación inmobiliaria desencadenada desde mediados de los 90, se imponía la necesidad de recurrir a formas de promoción residencial en que se aunara la calidad del urbanismo con unos precios razonables del producto inmobiliario resultante. Obviamente, para conseguirlo la disponibilidad y baratura de suelo era indispensable y a ella se orientó la labor de ARPEGIO, muy escasa en el suroeste metropolitano. Para suplir esta ausencia se recurrió a los consorcios urbanísticos constituidos entre la Comunidad y los respectivos ayuntamientos para colocar en el mercado suelo de calidad a buen precio destinado básicamente a vivienda protegido. Del éxito de la fórmula es buena prueba el hecho de que desde los años 90 se han creado 3.000 ha de suelo residencial con capacidad para acoger 70.000 viviendas, 80% de ellas con alguna forma de protección.

En las citadas coordenadas de gestión de suelo se enmarcan algunos grandes desarrollos residenciales del suroeste metropolitano, equiparables por tamaño y calidad a los PAUs del norte de Madrid; de hecho, en casi todos los municipios del suroeste se han creado consorcios urbanísticos; Leganés, Parla, Fuenlabrada, Getafe (*El Bercial*) los tienen. De la envergadura de tales operaciones es buena prueba *Parla Este*, uno de los más recientes y aún sin ocupar por completo, con 12.000 viviendas sobre 250 ha el 83 % con algún tipo de protección, donde domina la construcción en altura.

Entre los más veteranos (primeros 90) *Leganés Norte* (3.984 viviendas sobre 40 ha) y *Ciudad Jardín Loranca* que, iniciada en 1994, es considerada como la actuación residencial más renovadora del suroeste metropolitano. Todos ellos comparten, empero, algunos rasgos que les diferencian sustancialmente de sus predecesores, los «polígonos» de vivienda de la etapa desarrollista: trama viaria ortogonal, calidad arquitectónica, mezcla tipológica, elevado nivel dotacional, generosidad de espacios verdes, estudiada relación edificación-trama viaria, densidades medias, vivienda protegida en una proporción de más del 80%, promoción por promotoras sociales y cooperativas, principalmente. Los citados rasgos son también de aplicación a otras grandes actuaciones residenciales en curso como el PAU-4 *Móstoles Sur* o el *Ensanche Sur* de Alcorcón, éste planteado con criterios sostenibles.

El ejemplo más representativo en el suroeste metropolitano de Madrid de esta generación de unidades residenciales de calidad es, sin duda, la *Ciudad-Jardín Loranca* en Fuenlabrada, ubicado entre esta localidad y Móstoles y para cuya construcción hubo que demoler previamente (1993) un conjunto de edificios «en esqueleto» pertenecientes a la *Urbanización Nuevo Versalles*, de triste

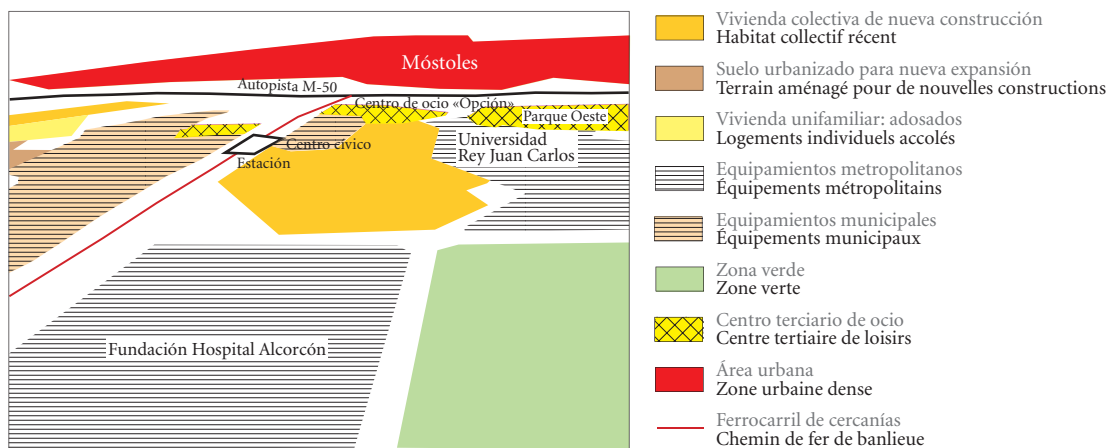


Foto 100. — Parque Oeste de Alcorcón

El Parque Oeste de Alcorcón y su entorno reflejan los profundos cambios que han experimentado en los últimos 25 años las antiguas ciudades-dormitorio, surgidas de la gran emigración del campo a la ciudad en el entorno próximo de Madrid; básicamente, éstos consisten en la mejora de la accesibilidad y en la dotación de una gran variedad de bienes y servicios tanto básicos como superiores. Cruza la foto el ferrocarril suburbano con final actual en Móstoles y prolongación aprobada hasta Navalcarnero, que sirve de frontera entre el casco de Alcorcón y la gran operación urbanística de Parque Oeste de Alcorcón. A su izquierda se alinea una batería de equipamientos básicos (colegios, parques, zonas deportivas), que hablan bien claro de la alta calidad de vida alcanzada. En cuanto al Parque Oeste, la diversidad funcional es la tónica, incluida la residencial en la parte central de la pieza, aunque dominan en él las funciones de capitalidad, en otros tiempos exclusivas de Madrid-ciudad: el *Hospital clínico*, el campus de la *Universidad Rey Juan Carlos* especializado en ciencia de la salud y el complejo comercial y de ocio en la parte más alejada, con frente a la A-5 y M-50. Al fondo se vislumbra la ciudad gemela de Móstoles.

PHOTO 100. — Le Parc de l'Ouest à Alcorcón

Le Parc de l'Ouest à Alcorcón et son environnement expriment les changements profonds qui ont eu lieu au cours des dernières 25 années dans les anciennes cités-dortoirs résultant des courants de grande immigration des campagnes vers la ville et installées dans les environs proches de Madrid. Fondamentalement, ces mutations ont consisté en l'amélioration de

l'accessibilité et en la dotation d'une grande variété de services aussi bien de base que supérieurs. La photo est traversée par le chemin de fer suburbain se terminant actuellement à Móstoles et dont la prolongation est prévue jusqu'à Navalcarnero ; il sert de limite entre la ville d'Alcorcón et la grande opération urbanistique du Parc de l'Ouest de la même ville. Sur sa gauche sont alignés toute une série de services de base (écoles, parcs, équipements sportifs) qui soulignent bien le niveau de vie élevé atteint ici. Pour ce qui est du Parc de l'Ouest, la diversité fonctionnelle est de mise, avec même la fonction résidentielle dans la partie centrale, bien que dominant ici les fonctions d'une capitale autrefois exclusivement madrilènes : l'hôpital, le campus de l'*Université Rey Juan Carlos* spécialisée dans les sciences de la santé ; il y a aussi un complexe commercial et de loisirs dans la partie la plus éloignée, à côté de l'A5 et de la M50. Au fond, on devine la ville jumelle de Móstoles.



FORO 101. — Ciudad Jardín Loranca

La *Ciudad-Jardín Loranca*, situada en la ruta que enlaza Alcorcón y Móstoles, fue concebida por sus planificadores como una «ciudad para vivir íntegramente», pues se pretendía resolver en ella todas las necesidades de su población aparte del alojamiento; el resultado obtenido corrobora que tal objetivo se ha logrado en grado avanzado. Lo que, en todo caso llama más la atención en la foto son dos elementos de la unidad residencial: por una parte, la generosa dotación de espacios verdes, su equilibrado reparto por toda ella y su integración con el tejido edificado; por otra, gran diversidad tipológica desde la torre a la vivienda unifamiliar. No se percibe en la foto, pero habría que aludir a ello como un rasgo diferenciador de este ejemplar hábitat urbano, la enorme variedad de formas de acceso a las viviendas; son mayoría las V.P.O. (Viviendas de Protección Oficial) con un 68,3%, pero también las hay de precio tasado (12,4%), de promoción directa por el IVIMA y régimen especial (7,6%) y tampoco faltan las de promoción libre (11,7%). En total 7.728 viviendas.

PHOTO 101. — La cité-jardin de Loranca

La cité-jardin de Loranca, située sur la route qui relie Alcorcón et Móstoles, a été conçue comme une « ville pour y vivre totalement » ; en effet, on prétendait y résoudre tous les besoins de sa population, en plus du logement. Les résultats obtenus confirment que cet objectif a été atteint de façon significative. Ce qui, en tout cas, retient l'attention sur la photographie sont deux éléments de l'ensemble résidentiel, d'une part, la dotation généreuse en espaces verts et l'équilibre de leurs répartition dans l'espace construit ; d'autre part, une grande diversité de types architecturaux, depuis la tour jusqu'à la maison individuelle. On ne peut l'apercevoir sur la photographie, mais il convient de faire allusion à la grande variété de formes d'accès au logement, car c'est un facteur de différenciation de cet habitat urbain exemplaire. Une partie importante de ces logements bénéficie d'une protection officielle ou de prix encadrés, ou de différents régimes spéciaux ; une autre partie ne subit aucune contrainte réglementaire. Au total ce sont 7 728 logements rassemblés ici.

recuerdo. Loranca nacía con vocación de superación del concepto de ciudad-dormitorio para sustituirlo por el de ciudad-para-vivir-integral-e-integradamente. Ciertos rasgos cualitativos hacen destacar a Loranca mucho más que sus dimensiones (7.728 viviendas) y su asombrosa variedad tipológica con más de 40 variantes de vivienda; destaca entre ellos, por ejemplo, la generosidad de los espacios verdes (el 73% de superficie), que hacen justicia al apelativo de ciudad-jardín; ahora bien, aunque parezca paradójico, la vivienda unifamiliar no es mayoritaria en esta promoción, dato que queda ampliamente compensado por la bajísima densidad (45 viviendas/ha); lo más destacable, empero, es la voluntad fundacional de dar respuesta completa a todas las necesidades de una población joven y dinámica en su uso cotidiano del espacio residencial (foto 101, p. 231).

Era muy acusada la escasez de espacios naturales en el suroeste metropolitano; algo se ha paliado la situación gracias en parte a la operación de *Arroyo Culebro*, cuya forma longitudinal se reproduce en el *Parque Lineal Culebrero*, articulado sobre el recuperado arroyo homónimo. El parque en cuestión formaba parte del *Plan de Parques Metropolitanos* de 1985, además de otros tres (700 ha en conjunto), dos de los cuales también se ubican en el propio suroeste metropolitano: la *Dehesa Boyal* de Parla y el parque de *Polvoranca* en Leganés, justo en el extremo occidental de *Arroyo Culebro* sobre una superficie de 150 ha. Asentado sobre el antiguo despoblado que le da nombre, se trata de un parque muy complejo por sus elementos naturales pero también por sus actividades de educación ambiental en calidad de miembro de la *Red de Centros de Educación ambiental de la Comunidad de Madrid*; ahora bien, lo más llamativo de este parque es la forma en que se ha regenerado el frágil medio natural vinculado a un primitivo sistema endorreico, prácticamente desaparecido.

IV. — UNA SEGUNDA GENERACIÓN DE NÚCLEOS SATÉLITES-DORMITORIO EXPANDEN HACIA EL OESTE DE LA COMUNIDAD LA PERIFERIA METROPOLITANA DE MADRID

Fuera ya de la obsoleta delimitación del área metropolitana de Madrid de 1964, ha recibido un fuerte impulso a partir de 1985 una nueva generación de pueblos-dormitorio de segunda periferia implantados en municipios con presencia notable de las actividades rurales o de residencia secundaria. Se detecta su presencia por todo el entorno de la primera corona metropolitana hasta distancias desiguales en función de la accesibilidad, la baratura del suelo, la calidad ambiental, la proximidad a áreas protegidas, etc. Se perfilan como tales Torreldones en el cuadrante noroeste, Algete y San Agustín sobre la A-1, Pinto y Valdemoro sobre la A-4. Sin embargo, es en el cuadrante suroeste donde esta nueva generación de núcleos residenciales suburbanos ha encontrado un contexto más favorable, impulsados por la mejora de la accesibilidad por carretera y ferrocarril (*Red de Cercanías*), pero también por determinadas decisiones urbanísticas y de política de suelo. A mayor distancia, cerca ya de los límites de la Comunidad, florecen con dinamismo propio otra modalidad de ciudades suburbanas como Alcalá de Henares (204.574 habitantes en 2009), capital del «corredor» homónimo sobre la A-2, Villalba (55.027), capital de la Hoya de Villalba sobre la A-6 y Aranjuez (54.055), capital de la comarca de Las Vegas sobre la A-4, incluso alguna en vías de serlo como el binomio El Escorial-San Lorenzo de El Escorial (32.868), capital turística de la Sierra. La buena accesibilidad, una trayectoria urbana propia, su elección como centros difusores metropolitanos y su condición de capitales de sus respectivas comarcas les asignan un papel relevante en la transición de la región metropolitana hacia el policentrismo.

Limitando nuestra atención al cuadrante suroeste de la segunda periferia metropolitana, los municipios de función básicamente residencial se alinean a lo largo del límite externo del *Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama*; Villanueva de la Cañada, Brunete, Sevilla La Nueva, Navalcarnero y Arroyomolinos son, sin duda, los más representativos. El extraordinario dinamismo residencial experimentado por todos ellos como reflejo del de Madrid se halla directamente ligado al «boom inmobiliario» de la década 1997-2007, que ha trasferido hacia ellos demandas residenciales superpuestas de ascendencia local, metropolitana e inmigratoria; en su trasfondo se advierte la combinación entre una política urbanística expansiva, animada por una legislación permisiva, y unos intereses locales muy involucrados por diversos motivos en el negocio inmobiliario; las mejoras de la accesibilidad han hecho el resto. A la escala submetropolitana en que se incardina el cuadrante analizado, un factor determinante de su evolución, al menos desde mediados de los 90, es la figura de las *Unidades de Desarrollo Equilibrado* (UDE), previstas en el *Plan Regional de Estrategia Territorial* (P.R.E.T.), cuyas Bases se aprobaron en junio de

1996 por la Comunidad de Madrid. El citado plan articulaba el crecimiento futuro de la región metropolitana apoyándolo sobre los núcleos pequeños y medianos ya existentes y bien comunicados con Madrid, sobre los que cuales se proponía concentrar las futuras estrategias sectoriales (vivienda, empleo, equipamientos, transporte) desde una óptica integradora y con la finalidad de lograr un reequilibrio territorial a escala regional. En el cuadrante suroeste se preveían, entre otras, las UDE de Navalcarnero, Arroyomolinos, Griñón y Humanes. La aplicación práctica de esta nueva figura, emprendida a lo largo del primer cuatrienio del gobierno del PP en la Comunidad (1994-2000), prácticamente se redujo a unas cuantas grandes actuaciones en materia de vivienda en Navalcarnero y Arroyomolinos y a la implantación de actividades económicas ligadas al comercio y al ocio en ubicación aislada: *Parque Comercial y de Nieve de Xanadú* (Arroyomolinos), *Parque Temático de Warner Bros.* (San Martín de la Vega) y el complejo residencial y de ocio «*La Montaña*» (Aranjuez).

A ARPEGIO se encomendó también en este caso reforzar el dinamismo de los municipios de la segunda periferia metropolitana en la dirección marcada por el PRET mediante dos importantes operaciones de suelo: la una en Navalcarnero (*Residencial Dehesa de Navalcarnero*) con 57 ha para 1.596 viviendas (890 protegidas) y la de mayor envergadura en Arroyomolinos (*Ciudad Jardín Arroyomolinos*) para 3.950 viviendas sobre una parcela de 167 ha (2.085 protegidas). En ninguno de las dos localidades la iniciativa pública habría sido necesaria pues en ellos se detectaba ya en la década de los 90 un dinamismo inmobiliario más que notable¹³, acelerado en la siguiente. La singularidad de la gestión de ARPEGIO en estas actuaciones consistió en la compra de suelo bruto por el procedimiento de negociación con los propietarios, lo que suponía un ahorro en tiempo y en precio respecto al procedimiento alternativo de la expropiación forzosa; por otra parte, la empresa pública convenía con los ayuntamientos el proceso de urbanización, la zonificación de usos e incluso la edificabilidad, aunque no siempre con acuerdo total. El resultado en términos de la calidad de la urbanización sería también muy aceptable por la sobreabundancia de espacios verdes y de dotaciones.

Estos dos municipios son ejemplos representativos de los núcleos satélites de segunda periferia y arquetipo de la gran expansión inmobiliaria de la última década. Navalcarnero, villa histórica con un patrimonio monumental relevante, plaza mayor incluida, y una economía agraria aún pujante basada en el viñedo, se ha convertido en el protopito de ayuntamiento, cuya hacienda local ha dependido en gran medida de los ingresos obtenidos mediante la técnica de los concursos de suelo y los convenios urbanísticos. El problema es que tal sistema engendra, junto a riesgos de corrupción demostrados por la experiencia reciente, la necesidad de impulsar una espiral de crecimiento indefinido. Esta dinámica le colocó a la cabeza de las previsiones de crecimiento municipal de la Comunidad refrendadas en su plan general de 2002, en que se calificó suelo para 12.000 viviendas. La actuación impulsada por ARPEGIO, por tanto, no venía a cubrir la ausencia endógena de dinamismo inmobiliario pero sí a diversificarlo mediante vivienda protegida y a aportarle un referente de calidad. Algo distinto, en cambio, significó la presencia en el municipio desde los 80 de otra entidad pública especializada en la gestión de suelo urbano ya desde su creación en 1959, SEPES (*Sociedad Estatal de Suelo, S.A.*). En una primera etapa de su presencia en Navalcarnero, iniciada en 1984, SEPES promovió dos polígonos industriales *Alparrache I* y *Alparrache II*, de 24 y 35 ha respectivamente, además de otro residencial (*Navalcarneo Residencial* con 10 ha para 380 viviendas). Once años más tarde, en 2005, el recién creado Ministerio de Vivienda suscribió con el ayuntamiento un nuevo convenio para desarrollar el polígono mixto residencial-industrial *Barrio de San Isidro* de 70 ha de superficie distribuidas en dos sectores: uno residencial de 55 ha para 1.040 viviendas, sólo protegidas, y otro industrial de 15 ha destinadas a acoger 44 empresas con 600 empleos; en el convenio se acordaba también la creación del parque urbano «*Gran Lago*». El resultado de ambas actuaciones ha sido muy desigual pues, mientras la *La Dehesa de Navalcarnero* ya está construida y habitada, en el polígono de SEPES el sector industrial aún está en proceso de adjudicación de parcelas (nov. de 2009) y el residencial se encuentra paralizado debido a discrepancias con el ayuntamiento por razones de edificabilidad (EL PAIS Propiedades, 9 de octubre de 2009). Ni siquiera el derrumbe de la construcción a partir de 2007 ha enfriado las ansias expansionistas de su ayuntamiento, como lo ha demostrado la revisión del anterior Plan General de Ordenación Urbana vigente desde 2002. De hecho, en la propuesta presentada a Comunidad de Madrid en junio de 2009 se contemplaba la construcción de 22.000 nuevas viviendas, que, con el recorte sufrido en la aprobación definitiva de

¹³ Así se desprende del texto del autor en la primera edición de esta obra: M. Valenzuela, «Madrid. Les nouvelles périphéries», pp. 240-242.

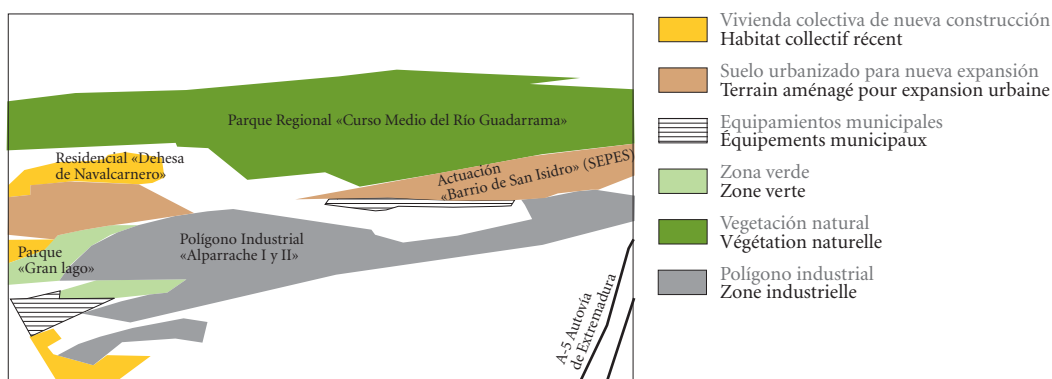


Foto 102. — Navacarnero

Navacarnero es sin duda el núcleo de segunda periferia metropolitana con mayor diversidad funcional pues su desarrollo residencial se complementa con una buena dotación de actividades industriales y terciarias. Esta dualidad queda patente en la foto que recubre el borde oeste del caso urbano y la expansión hacia Madrid a lo largo de la autovía A-5 (autovía de Extremadura). Este sector refleja elocuentemente la impronta en la localidad de la política pública de suelo. SEPES impulsó desde los 80 la industrialización de Navacarnero, de lo que queda constancia en los polígonos industriales ya consolidados que aparecen en primer plano y el propio parque urbano adyacente; gran parte del suelo urbanizado que los continúa también es de su propiedad, aunque sin desarrollar aún. ARPEGIO, por su parte, ha urbanizado y gestionado el suelo del polígono residencial La Dehesa, en la parte central izquierda de la foto, construido con notable variedad tipológica a bastante distancia del casco urbano, con el que ya lo conecta físicamente una nueva zona urbanizada. El conjunto queda flanqueado por una zona forestal (de repoblación) y agraria perteneciente en su mayor parte al Parque del Curso Medio del Río Guadarrama.

Photo 102. — Navacarnero

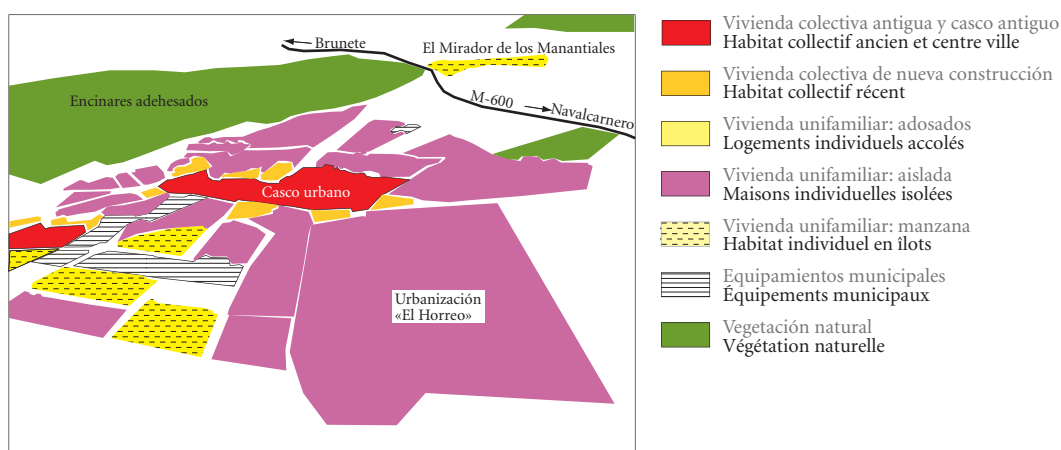
Navacarnero est sans doute l'agglomération de la seconde couronne métropolitaine qui possède la plus grande diversité fonctionnelle car, en effet, son développement résidentiel est complété par un bon équipement en activités industrielles et tertiaires. Cette dualité est inscrite sur la photographie qui correspond à la bordure occidentale de la ville ainsi qu'à l'expansion vers Madrid au long de la voie rapide A5 qui relie la capitale à l'Estrémadure. Ce secteur exprime de façon éloquent l'empreinte, sur cette localité, de la politique publique d'utilisation du sol. Depuis les années 80, l'industrialisation a été favorisée ici par le SEPES, ce qui apparaît nettement avec les zones industrielles déjà consolidées, au premier plan, mais aussi avec la ZI de la ville située à côté. La grande surface de terrain équipée, qui fait suite à la ZI, appartient au même aménageur public du Ministère du Logement (SEDES) bien qu'elle ne soit pas pour l'instant totalement urbanisée. Un autre aménageur public de la Communauté de Madrid (ARPEGIO), de son côté, a édifié et géré la zone résidentielle de la Dehesa, au centre-gauche de la photo ; cet ensemble est construit avec une variété de types évidente et à une certaine distance du centre ville avec lequel, cependant, elle est reliée par une nouvelle zone aménagée. L'ensemble est contigu à des zones forestière (de reboisement) et agricoles qui, dans leur majorité appartiennent au Parc du Cours Moyen du río Guadarrama.

julio del mismo año, se han visto reducidas a 13.756; de esta cifra, sin embargo, sólo se podrán iniciar a corto plazo 5.165 viviendas sobre 1.827 ha suelo urbanizable sectorizado. Además, otras 8.591 viviendas sobre 2.426 ha de suelo urbanizable no sectorizado, previstas para desarrollos futuros, tendrán una tramitación más lenta. A pesar de que la Comunidad ha declarado como suelo protegido el restante 65 % de la superficie municipal (10.020 ha), la población futura de Navacarnero podría multiplicar por dos-tres los 21.584 habitantes de 2009. Esta perspectiva de crecimiento ha sido considerada excesiva y peligrosa para el equilibrio ambiental de la zona, habida cuenta la cercanía al *Parque Natural del Curso Medio del Río Guadarrama*, por lo que el plan recién aprobado ha sido denunciado ante el parlamento europeo por la ONG *Ecologistas en Acción* (foto 102).

La tónica, pues, de los últimos años en prácticamente todos los municipios de la segunda corona metropolitana ha sido crecer a toda costa al calor de la euforia inmobiliaria y para equilibrar unos presupuestos sobrecargados de compromisos de gasto. Bien es verdad que desde 2007 se han endurecido los controles y aumentado las exigencias por parte de la Comunidad para aprobar los avances que le presentaban los ayuntamientos; tan es así que de los ochenta planes que se encontraban en tramitación al comenzar la legislatura (2007), todos se habían modificado o revisado a finales de 2009 pero sólo siete habían obtenido la aprobación definitiva, entre ellos Navacarnero, Brunete y El Álamo, los tres en la segunda periferia metropolitana¹⁴. Brunete ha experimentado, quizá con más intensidad que otros municipios próximos, los efectos de los nuevos controles urbanísticos causantes de sucesivos aplazamientos en la aprobación del plan y de los consiguientes efectos sobre la actividad inmobiliaria. De hecho, en la aprobación definitiva de su plan general (2009) se han rebajado las previsiones de crecimiento de la localidad de las 27.000 nuevas viviendas propuestas inicialmente por el ayuntamiento a menos de la mitad (12.000), lo que implica una reducción proporcional de edificabilidad asignada a las 1.367 ha de superficie urbanizable; el restante 68 % del término (3.400 ha) se reserva como suelo protegido. De todo lo cual se desprende que, para el horizonte de 2035, el municipio albergará 35.000 nuevos residentes, que vendrán a sumarse a los 9.522 de 2009. Así se engendra un nuevo pueblo-dormitorio en la región metropolitana de Madrid, uno de los que más fielmente refleja en su morfología el descubrimiento por las clases medias urbanas de la vivienda suburbana unifamiliar, los populares «unifamiliares», el «sueño americano a la española»; la corona de unifamiliares se agrupa en este caso en torno a un tipo de asentamiento rural muy particular: el pueblo levantado por *Regiones Devastadas* tras la Guerra Civil en sustitución del destruido durante la larga y sangrienta batalla de Brunete. El mismo patrón se está siguiendo, aunque en tono menor, en otros municipios de la segunda corona metropolitana al oeste del *Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama* como Quijorna o Sevilla la Nueva. Concretamente, en este último municipio el techo residencial fijado por sus normas subsidiarias aprobadas en 2001, a la vista de otros ejemplos de su entorno, resulta muy moderado, pues se limita a 2.700 viviendas nuevas; aún así, sus 4.400 habitantes de entonces se verían multiplicados por tres cuando el suelo calificado se llene de unifamiliares de distintas tipologías; a fecha de 2009 la población de 2001 se había duplicado (8.234 habitantes) [foto 103, p. 236].

En el entorno de la A-5 y del *Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama*, al que pertenece gran parte de su municipio se halla Arroyomolinos, que reproduce, corregido y aumentado, el modelo suburbano madrileño caracterizado por una densidades muy superiores a las habituales en los suburbios de la ciudades americanas. Se diferencia de otros municipios vecinos de la misma generación en que carece de un núcleo rural preexistente digno de tal nombre y en que las promociones inmobiliarias son de mayores dimensiones, pero lo que de verdad le singulariza es la presencia de sendas iniciativas públicas impulsadas por la Comunidad de Madrid a través de ARPEGIO: la *Ciudad Jardín Arroyomolinos* y el *Parque de Comercial y de Ocio «Xanadú»*. Este complejo, auténtica «isla» comercial y de ocio en una periferia básicamente residencial, responde a una apuesta del gobierno autonómico, y más concretamente de su presidente Ruiz Gallardón (1995-2003), empeñado en difundir dinamismo económico hacia zonas externas de la región metropolitana con la pretensión de impulsar el reequilibrio territorial de la Comunidad. Complejo terciario y urbanización residencial se conciben, pues, como complementarias para impulsar la UDE de Arroyomolinos, ya que las nuevas viviendas proyectadas en la Ciudad-jardín servirían como residencia a

¹⁴ La clave de tal endurecimiento estriba en la implantación de un nuevo trámite, previo a la aprobación del avance del plan, consistente en la superación de un Informe de Impacto Territorial, expedido por el Consejo de Gobierno, el cual tiene carácter preceptivo y vinculante, según establece la *Ley de Medidas Urgentes de Modernización del Gobierno y la Administración de la Comunidad de Madrid* de julio de 2007.



Foro 103. — Sevilla la Nueva

Sevilla la Nueva es el arquetipo de la segunda generación de pueblos dormitorio integrados en el cuadrante suroeste de la segunda periferia metropolitana al oeste del *Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama*, criaturas del boom inmobiliario y de las migraciones intrametropolitanas de las clases profesionales madrileñas. Como todos ellos, en torno a un pequeño casco de ascendencia rural se agrupan diversas pequeñas promociones de vivienda unifamiliar agrupada y colectiva de densidad media-baja; destaca entre ellas una urbanización de mayor tamaño compuesta de chalets aislados en parcela propia, perteneciente a una generación anterior de urbanizaciones de segunda vivienda actualmente en proceso de transición a principal. La envolvente territorial del núcleo de Sevilla la Nueva mantiene unos acusados rasgos rurales entre los que sobresale una espléndida masa de encinar adhesado típica de esta zona del borde de la cuenca del Tago en su contacto con el piedemonte de la Sierra de Guadarrama.

PHOTO 103. — Sevilla la Nueva

Sevilla la Nueva est l'archétype de la seconde génération de villages-dortoirs insérée dans le quart sud-ouest de la seconde couronne métropolitaine, à l'ouest du Parc Régional du Cours Moyen du Río Guadarrama ; c'est la progéniture du boom immobilier et des migrations intra-métropolitaines des professionnels madrileños. Comme tous les ensembles du même type, autour d'un petit noyau d'origine rurale, se groupent divers petits lotissements de logements individuels regroupés et d'habitat collectif de densité moyenne ou faible ; parmi tous ces lotissements se détache un plus étendu formé de maisons individuelles isolées sur leurs parcelles appartenant à une génération précédente de lotissements de résidences secondaires en cours de transformation en résidences principales (El Horreo). Les environs de Sevilla la Nueva conservent des caractères ruraux accusés avec un magnifique peuplement de chênes verts en *dehesa* typique de cette partie de la bordure du bassin du Tage qui entre ici en contact avec la *Sierra de Guadarrama*.



Foro 104. — Centro Comercial y de Ocio Xanadú

Un parque de nieve cubierto de 18.000 m² con capacidad para 8.000 esquiadores al día, el mayor de Europa, es el elemento estrella del complejo comercial y de ocio de Xanadú, fruto de la colaboración entre ARPEGIO, la empresa especializada en parques comerciales y de ocio *Mills Corporation* y una inmobiliaria originariamente española (*Parcelatoria González Chacón, S.A.*), controlada por la familia Chabali de origen iraquí. Además del parque de nieve, se agrupan en el complejo un gran número de establecimientos comerciales, de restauración y de ocio además de 20 grandes establecimientos, entre los que destacan Hypercor, El corte Inglés y varias tiendas de Inditex, además de 8.000 plazas de garaje. Xanadú abre los 365 días del año por su haber sido declarado como zona turística lo que le aporta un indiscutible atractivo para una clientela procedente de toda la región urbana. Tras un largo proceso iniciado en 1998, la inauguración multitudinaria tuvo lugar en mayo de 2003.

PHOTO 104. — Le centre commercial et de loisirs de Xanadú

Un parc à neige couvert de 18 000 m² apte à recevoir 8 000 skieurs chaque jour, le plus grand d'Europe, est l'élément phare du complexe commercial et de loisirs de Xanadú. Ce complexe est le fruit d'une coopération entre ARPEGIO (Ministère du Logement), un spécialiste en centres commerciaux et de loisirs (*Mills Corporation*) et un promoteur, à l'origine espagnole mais contrôlé par la famille Chabali originaire d'Irak. En plus du parc à neige sont regroupés dans ce complexe, un grand nombre d'établissements commerciaux, de restauration et de loisirs, en plus d'une vingtaine de grandes surfaces parmi lesquelles se détachent Hypercor, le Corte Inglés et différentes boutiques d'Inditex, sans compter les 8 000 places de stationnement. Xanadú ouvre tous les jours de l'année car il est considéré comme zone touristique, ce qui le dote d'un pouvoir d'attraction indiscutable sur une clientèle provenant de toute la région urbaine. À l'issue d'un long processus commencé en 1998, l'inauguration officielle et populaire a eu lieu en mai 2003 seulement.

quienes ocuparan los puestos de trabajo generados tanto en el complejo Xanadú como el polígono industrial previsto en la revisión del plan general municipal aprobado en 2001. Tal pretensión ha sido totalmente desmentida por la realidad pues ni el complejo terciario ha colaborado a equilibrar laboralmente el municipio ni la oferta residencial ha beneficiado a grupos sociales menos solventes como los jóvenes. Básicamente, el centro comercial y de ocio ha permitido obtener sustanciosas plusvalías al grupo promotor hispano-norteamericano, beneficiario del suelo público aportado por ARPEGIO; la urbanización, por su parte, ha engrosado el ya desbocado mercado inmobiliario local con una importante inyección de suelo residencial de gran calidad dotacional y a buen precio, revalorizado también por la presencia en su entorno próximo de un polo de tanta atracción como es Xanadú. Desde la óptica del puro pragmatismo económico hay que admitir que la acción pública sobre el urbanismo de Arroyomolinos resultó muy rentable para las arcas municipales y para los actores privados en presencia, mayoritariamente ajenos a la sociedad local. Una demostración de la

intonía entre ARPEGIO y el ayuntamiento cabe apreciar en la cómoda tramitación de la revisión de su plan de urbanismo, precedida de diversos acuerdos administrativos suscritos entre las partes para dar viabilidad a las actuaciones urbanizadoras públicas, entre ellos dos convenios urbanísticos. De hecho, no hubo inconveniente en aceptar un importante crecimiento residencial en la revisión de sus normas subsidiarias establecido en 10.200 nuevas viviendas, de las que al proyecto de ARPEGIO corresponden 3.950 viviendas sobre 167,5 ha (foto 104, p. 237).

De los casos seleccionados para ejemplificar las dinámicas urbanas específicas del cuadrante suroeste de la segunda corona metropolitana es de destacar su acusada especialización residencial así como la aún incipiente diversificación económica, lo que contrasta con lo observado en la primera corona metropolitana donde el modelo de ciudad suburbana se halla ampliamente implantado. Sólo se aprecia una incipiente industrialización en Navalcarnero, complementada por un terciario comercial, dotacional y turístico en consonancia con su condición de capital comarcal del suroeste. En el resto de los municipios, al margen del equipamiento básico para uso cotidiano, han hecho su aparición complejos terciario de mayor envergadura en posición aislada o en el borde de las nuevas ciudades satélites residenciales alumbradas por la euforia inmobiliaria de la última década; de ello son ejemplos elocuentes la «isla» comercial y de ocio de Xanadú y el «ensanche» docente de la universidad privada *Alfonso X el Sabio* en Villanueva de la Cañada (foto 105).



FOTO 105. — Villanueva de la Cañada

Un rasgo diferencial de Villanueva de la Cañada respecto a otros pueblos-dormitorio de segunda generación es una cierta diversificación funcional resultante de la presencia en su proximidad de un complejo académico y de ocio compuesto por el campus de la *Universidad Alfonso X el Sabio*, el campo de golf «*La Dehesa*» y el parque acuático «*Aquópolis*», que circunvalan el borde del continuo construido de la localidad. Una amplia avenida hace de frontera entre el complejo terciario y las zonas residenciales de baja densidad, asiento de los segmentos sociales medio-altos, que constituyen su clientela natural. El fondo de la foto conserva aún los rasgos propios de una zona de borde de la cuenca del Tajo en su contacto con el piedemonte de la Sierra con el habitual dominio de la componente forestal sobre la agrícola, ésta absolutamente residual. Destacan los sotos de ribera del río Aulencia, afluente del Guadarrama, y las masas de encinar adehesado, omnipresentes en toda la zona.

PHOTO 105. — Villanueva de la Cañada

Une différence essentielle entre Villanueva de la Cañada et les autres villages-dortoirs de la seconde génération est une certaine différenciation fonctionnelle causée par la présence, à proximité, d'un complexe d'enseignement et de loisirs composé du campus de l'Université *Alphonse X le Sage*, du terrain de golf *La Dehesa* et du parc aquatique *Aquópolis* qui bordent le continuum construit de la

localité. Une large avenue forme la frontière entre le complexe tertiaire et les zones résidentielles, de faible densité, qu'occupent les classes moyennes-hautes qui constituent sa clientèle naturelle. L'arrière plan de la photo conserve encore l'aspect caractéristique de la zone de bordure du bassin du Tage en contact avec le piémont de la Sierra. La composante forestière est amplement dominante par rapport aux espaces cultivés qui sont totalement résiduels. Dominant, dans le paysage, la coulée arborée de la vallée du rio Aulencia, affluent du rio Guadarrama, ainsi que les yeusées des *dehesas*, omniprésentes dans toute la zone.

V. — LA TRANSICIÓN URBANO-RURAL EN LA HISTÓRICA COMARCA
AGRARIA DE LA SAGRA, A CABALLO ENTRE MADRID Y TOLEDO,
DONDE LA DIFUSIÓN URBANA SOBREPASA LOS LÍMITES ADMINISTRATIVOS

Una modalidad híbrida residencia-industria es el rasgo diferenciador del «corredor» delimitado por la autopista de peaje AP-41 (Madrid-Toledo) y la A-42 (autovía de Toledo), en directa contigüidad con las ciudades suburbanas de Fuenlabrada y Parla; se trata de un espacio típicamente periurbano, donde se yuxtaponen en un mosaico profundamente abigarrado «teselas» residenciales con polígonos industriales en el interior de una matriz con pervivencias rurales aún activas, del que forman parte municipios como Humanes, Griñón, Cubas, entre otros; ellos son un ejemplo elocuente del fenómeno de transición urbano-rural prolongado hasta el límite de la Comunidad de Madrid rebasándolo y contagiando toda la franja norte de la provincia de Toledo en lo que constituye uno de los casos más elocuentes de «efecto frontera»¹⁵, constatable en municipios como Carranque, Ugena e incluso Illescas, la capital comarcal. La presencia de pequeños y diversificados polígonos industriales dispersos por toda esta pieza territorial transautonómica se remonta a los procesos de reestructuración de la industria madrileña provocados por la crisis de los 70, que impulsaron hacia esta lejana periferia rururbana a numerosas pequeñas empresas en busca de suelos más baratos y de ausencia de controles.

Este sector sur de la Comunidad de Madrid pertenece, junto con su homólogo de la provincia de Toledo, a la comarca histórica de *La Sagra*; dividida a efectos administrativos entre ambas provincias, es un ejemplo elocuente de cómo operan los procesos de difusión urbana en ámbitos metropolitanos dinámicos como es el madrileño: por transiciones graduales y sin soluciones de continuidad, por lo que se torna en una pretensión inútil delimitarlos y caracterizarlos para fijar taxonomías fugaces y casi inevitablemente arbitrarias. De igual manera, viene a poner sobre la mesa la artificiosidad y rigidez de las delimitaciones político-administrativas frente a las dinámicas urbanas que operan en el territorio. Es de toda lógica que ambos sectores pertenecen a la misma realidad territorial y que deberían ser objeto de un esfuerzo de planificación conjunto, que en la actual modo de funcionar del modelo autonómico se antoja como poco viable. No resuelven esta carencia ni el planeamiento urbanístico municipal ni las políticas de accesibilidad masiva (Cercanías o autopista de peaje), sino más bien al contrario.

El rasgo más llamativo del sistema tradicional de asentamientos de La Sagra, tanto en el lado madrileño como en el toledano, era la atomización en numerosos pueblos compactos muy próximos entre sí. En posición rigurosamente análoga a ambos lados de la línea divisoria entre Madrid y Toledo se hallan sendos «racimos» de pueblos, conectados con Madrid por la autovía N-42, la autopista de peaje R-5 y su prolongación a Toledo (AP-41) y la línea férrea Madrid-Toledo con servicio de cercanías; su peso demográfico no permite hablar aún de ciudades aunque ya hay un germen de capitalidad comarcal en el caso de Griñón (9.387 habitantes en 2009) en la parte madrileña y de Illescas (21.264 hab.) en la toledana. La expansión física reciente se ha producido en torno a los primitivos pueblos mediante pequeños «ensanches» (normalmente de unifamiliares), en contigüidad con los cascos de origen rural más o menos transformados, habitados por una población de clase media-baja procedente de las zonas próximas de la región metropolitana; también se percibe un tránsito de la vivienda secundaria a la principal en las urbanizaciones heredadas de la etapa anterior. El modelo de tejido industrial de la zona, compuesto de pequeñas empresas muy diversificadas, es el polígono, también de pequeñas dimensiones y con altas densidades; su localización más frecuente es en contigüidad con las áreas residenciales aunque en posición más periférica; es muy llamativa la ubicación de estos polígonos a lo largo de los ejes de comunicación que comunican los pueblos de la zona, pero tampoco es rara la fábrica dispersa por el territorio intersticial como herencia de un

¹⁵ El efecto frontera en la comarca de La Sagra ha sido ampliamente estudiada por los geógrafos madrileños (R. Méndez *et alii*).

pasado de industrialización difusa. Con estos elementos se conforma una trama urbana muy difusa por todo el territorio compuesta por nodos semiurbanos y ejes contruidos discontinuos sobre un trasfondo paisajístico con rasgos aún muy ruralizados, lo que da al conjunto del territorio una imagen de realidad inacabada o en transición, tan peculiar de los espacios periurbanos metropolitanos (fotos 106 y 107).



Foto 106. — Griñón

Por su centralidad respecto a los restantes núcleos y por sus dimensiones, Griñón es considerada la capital comarcal de *La Sagra* madrileña. La yuxtaposición de los tres polígonos industriales a las áreas residenciales es uno de los rasgos característicos de este modelo semi-urbano residencial-industrial, tan generalizado en los municipios del sector sur de la corona rururbana madrileña. La proximidad entre los distintos núcleos de población y su crecimiento a lo largo de las vías de comunicación da la impresión de que la urbanización se halla difusa por todo el territorio. Es de recalcar la presencia de reminiscencias agrarias aún funcionales; de ello dan fe los campos cerealistas, las naves ganaderas del primer plano de la foto y un vivero, ambos representativos de la proximidad de la zona al mercado consumidor madrileño y de la generalización en ella de la vivienda unifamiliar.

Photo 106. — Griñón

En raison de sa position centrale par rapport aux autres localités et par ses dimensions, Griñón est considérée comme la capitale du « pays » de *la Sagra* madrilène. La juxtaposition de trois zones industrielles et de zones résidentielles est un des traits caractéristiques de ce modèle semi-urbain et résidentio-industriel tant répandu dans les communes du sud de la couronne rururbaine de Madrid. La proximité entre les différentes localités et leur croissance au long des voies de communication, donne l'impression que l'urbanisation s'est diffusée dans tout le territoire. Il convient de souligner la présence de reliques agricoles dont sont la preuve les champs de céréales, les bâtiments d'élevage, au premier plan, et une pépinière ; ces deux dernières installations sont en relation avec le marché de consommation madrilène et la généralisation, dans cette zone, des maisons individuelles.

VI. — EL «PASILLO SUR», UN TRADICIONAL EJE INDUSTRIAL QUE SE ESTIRA Y SE DIVERSIFICA MEDIANTE «ISLAS» ESPECIALIZADAS

El crecimiento hacia el sur de Madrid estuvo históricamente protagonizado por la industria desde el mismo contacto con el casco histórico. El barrio de Arganzuela en el siglo XIX y Villaverde en el XX fueron representativos de dos etapas de la industrialización madrileña. Fuera del municipio capitalino, Getafe acunó uno de las más tempranas transiciones de la economía agraria a la industrial al calor su aeropuerto militar; actualmente piden paso en él las actividades innovadoras, que encuentran unas condiciones óptimas para prosperar en este municipio como son la propia

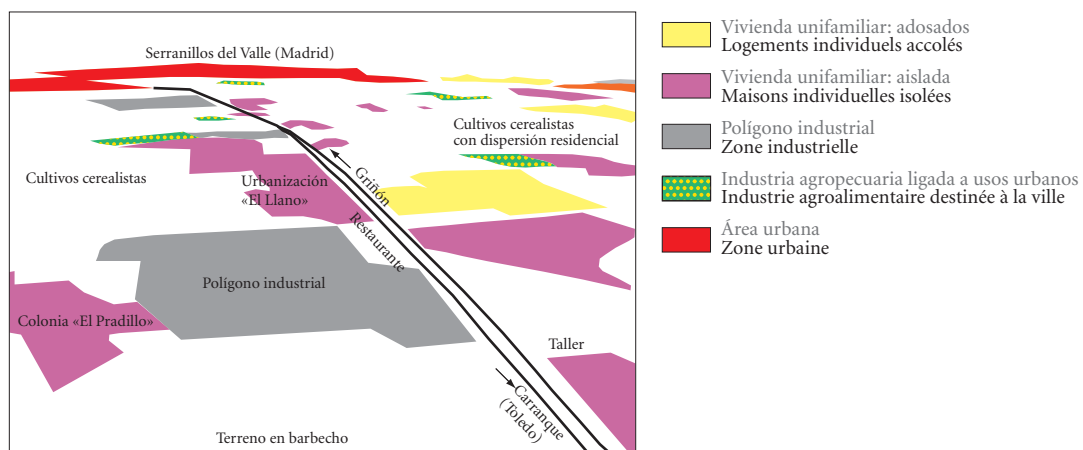


Foto 107. — Carranque (principios de mayo de 2009)

Ya en el sector toledano de *La Sagra*, Carranque reproduce, aún más acusados, los rasgos observados en su análoga madrileña (Griñón): yuxtaposición entre polígonos industriales y áreas residenciales y ambos alineados a lo largo de las vías de comunicación; gran diversidad tipológica dentro de la vivienda unifamiliar principal y secundaria; presencia dominante de una trama rural bien conservada y aún funcional; incluso la forma y las dimensiones de las piezas construidas están calcadas del parcelario rural preexistente y se apoyan en los caminos rurales. Nos encontramos, pues, ante la imagen viva de un modelo de hibridación rural-urbana, cuyo rasgo dominante, la dispersión de la implantación urbana, es obligado remitirla a falta de una voluntad planificadora y de los instrumentos adecuados para llevarla a cabo.

Photo 107. — Carranque (début mai 2009)

Déjà situé dans le secteur toledan de *la Sagra*, Carranque reproduit, en plus accusées, les caractéristiques observées sur son analogue madrilène (Griñón) : juxtaposition des zones industrielles et résidentielles, ces deux éléments alignés au long des voies de communication avec une grande diversité morphologique parmi le parc de logements principaux et secondaires, ainsi qu'une trame rurale bien conservée et toujours fonctionnelle. La forme et les dimensions des pièces de terre construites rappellent encore le parcellaire rural préexistant avec ses chemins ruraux. Nous sommes donc en présence de l'image vivante d'un modèle d'hybridation rururbaine dont le trait dominant, la dispersion de l'urbanisation, doit être mise sur le compte d'une absence de volonté planificatrice ainsi que de l'absence des instruments adéquats pour la mener à bien.

tradición aeronáutica, la buena accesibilidad y la política de suelo de la Comunidad de Madrid. Sobre tan sólidas bases se asientan nuevas áreas de actividad innovadora en la zona de las que son ejemplos representativos el *Parque Empresarial Carpetania* y el *Área Tecnológica del Sur*. El eje industrial hacia el sur se complementa con una actividad necesitada igualmente de accesibilidad y de suelo barato, la logística, cuya presencia en la zona es cada día más visible en forma de grandes plataformas logísticas, ligadas a la condición de la Región de Madrid como gran centro de consumo pero también a su papel redistribuidor de mercancías gracias a su condición de principal nudo ferroviario y a la red de autovías y autopistas radiales. De hecho, hay constancia elocuente de la potencia en el «pasillo sur» de esta actividad en el mismo límite entre Getafe y Pinto aprovechando la oferta de suelo calificado para tal fin dentro el operación *Arroyo Culebro*, concretamente en su extremo más oriental justo en la confluencia entre la M-50 y la A-4. Se trata del *Área Empresarial de Andalucía*, donde, sobre una superficie de 1,5 millones de m², tienen acomodo, además de las dotaciones y espacios libres correspondientes, dos áreas industriales, un centro de servicios mayoritariamente dedicado a actividades comerciales y de ocio y el *Centro Logístico de Abastecimiento* (CLA), operativo desde 1997 con financiación del BBVA. A partir de este punto el elemento articulador de la actividad económica sigue siendo la A-4 (*Autovía de Andalucía*) pues la nueva radial R-4, que, con 100 km. de longitud, discurre en paralelo con la anterior hasta el municipio toledano de Ocaña, aún no ha generado dinamismo económico aparte de la construcción.

Rebasada la intersección con la M-50, la Autovía de Andalucía discurre por un territorio de baja calidad agronómica y escaso atractivo paisajístico, cuyos núcleos de población también se han visto inmersos en el mismo proceso de crecimiento demográfico proyectado desde Madrid con su inevitable efecto sobre el desarrollo residencial. Éste es particularmente acusado en los dos municipios más próximos a Madrid (Pinto y Valdemoro) y más incipiente, aunque se ha acelerado a lo largo de los años del «boom» inmobiliario, en Ciempozuelos y San Martín de la Vega, ya en el valle del Jarama; personalidad propia dentro del citado eje tiene Aranjuez, capital indiscutible de la *Comarca de Las Vegas* articulada en torno a los ríos Tajo y Jarama, polo de atracción turística y relevante centro industrial y terciario. Como en el sector oeste de *La Sagra*, también aquí el efecto difusor de crecimiento impulsado desde Madrid contagia a municipios fronterizos de la provincia de Toledo como Seseña y Ontígola, prolongándose incluso hasta Ocaña. El «efecto corredor» adquiere particular elocuencia en la disposición de las áreas de actividad productiva, que se alinean ininterrumpidamente a lo largo de la A-4 entre Getafe y Seseña, en el borde ya del valle del Jarama; se trata de polígonos de tamaño muy desigual, mayoritariamente de iniciativa privada, asiento de una industria muy diversificada formada de pequeñas y medianas empresas pero también de actividades terciarias como el almacenaje, el comercio especializado, los concesionarios de coches etc. El *Parque Regional del Sureste* y Las Vegas del complejo fluvial Jarama-Tajo, dotadas también de estatus protector, interrumpen la continuidad del eje industrial a la altura de la *Cuesta de la Vega*, testigo mudo de una de las más largas y cruentas batallas de la Guerra Civil en torno a Madrid, la batalla del Jarama (foto 108).

Pinto (43.501 habitantes en 2009) y Valdemoro (62.750), los mayores núcleos de población del eje, responden a un modelo híbrido entre las ciudades suburbanas del Gran Sur y los pueblos-dormitorio de segunda generación del cuadrante suroeste de la región metropolitana. Si, por una parte, no tienen las dimensiones de las primeras, por otra presentan una mayor diversidad funcional que los segundos, dado que en ellos se da mayor equilibrio población-empleo. Durante los últimos años han experimentado una notable recualificación gracias a determinados equipamientos superiores al estilo del nuevo *Hospital Infanta Elena*, con capacidad para atender a una población de 100.000 habitantes o a la creación de grandes parques urbanos del máximo nivel (*Parque Juan Calos I* en Pinto y *El Restón* en Valdemoro). No por eso han quedado al margen de las tendencias expansivas impulsadas por la iniciativa privada unas veces y otras por las administraciones con resultados dispares, de lo que no han sido ajenos los bandazos políticos en las corporaciones locales, particularmente en Pinto. Valga un ejemplo elocuente de cómo determinadas decisiones tomadas al albur de las estrategias de los partidos con presencia en las instituciones locales y regionales son determinantes para el éxito o el fracaso de proyectos con gran impacto local. Se trata del denominado *Espacio del Motor* en Pinto. Este ambicioso proyecto, impulsado por la iniciativa privada (*Motordraft*) en 2001, proponía sobre una superficie de 5 millones de m² un circuito de velocidad complementado por un conjunto de actividades heterogéneas (parque empresarial-tecnológico, centros de diseño, hoteles, áreas comerciales, una torre de oficinas y un parque temático del automóvil), al que se añadió en su definitiva redacción de 2005 una promoción de 7.500 viviendas. Sin entrar a valorar la bondad del proyecto con su inconfundible tufillo de operación especulativa, su



Foro 108. — Plataforma de Cortefiel en Aranjuez (principios de mayo de 2009)

El desarrollo metropolitano de Madrid hacia el sur se resuelve mediante un rosario de áreas de actividad productiva de muy diverso tamaño y especialización, organizadas en torno al eje de la A-4 (autovía de Andalucía). La continuidad entre ellas se va rompiendo en función de la distancia a Madrid hasta llegar a la dispersión pura ya en límite o fuera de la Comunidad. La foto recoge la plataforma logística de Cortefiel recientemente inaugurada en el municipio ribereño de Aranjuez sobre suelos yesíferos de muy baja calidad agronómica. Desde sus naves, construidas sobre una parcela de 100.000 m², se da servicio a toda la red de establecimientos de ropa pertenecientes a las cinco cadenas de Cortefiel distribuidas por toda España.

РНОТО 108. — La plateforme logistique de Cortefiel en Aranjuez (début mai 2009)

Le développement de Madrid vers le sud prend la forme d'un chapelet de zones d'activités de tailles et de spécialisation très diverses aménagées autour de la voie rapide vers l'Andalousie (A-4). La succession entre ces zones présente des solutions de continuité en fonction de leur distance à Madrid pour arriver à une dispersion pure et simple à la limite de la Communauté ou en dehors d'elle. La photographie présente la plateforme logistique de Cortefiel inaugurée récemment dans la commune riveraine d'Aranjuez sur un support gypseux de médiocre qualité agronomique. Depuis ses vastes nefs, construites sur 100 000 m², est alimenté tout le réseau des établissements d'habillement des cinq chaînes de Cortefiel réparties dans toute l'Espagne.

tramitación ante la Comunidad de Madrid ha estado condicionado por la lucha partidista en torno a la alcaldía del municipio entre los dos grandes partidos que se reparten el poder municipal en la Comunidad de Madrid. Con el PP en la oposición municipal, el proyecto ha sido finalmente rechazado por el gobierno regional en manos del mismo partido.

Muy otra ha sido la situación en el vecino y gemelo municipio de Valdemoro, elegido como UDE por el gobierno regional, lo que le convertía en receptor privilegiado de políticas sectoriales para el estimular y equilibrar su crecimiento en calidad de nodo receptor de funciones de centralidad para todo el sur metropolitano. Sobre esta base adquiere sentido su elección para emplazar el nuevo hospital *Infanta Elena* o el proyectado nuevo tramo de metro ligero previsto en el *Plan de Infraestructura de Transporte* para el período 2007-2011 con capacidad para dar servicio 45.000 pasajeros. En el mismo contexto se incardina otra importante operación de suelo residencial protagonizada por ARPEGIO sobre la finca *El Espartal* (1.318 ha) situada en el límite con el municipio de Ciempozuelos y más de la mitad de ella dentro del *Parque Regional del Sureste*. El proyecto para urbanizar las 570 ha de la finca externas al parque con destino a construir 6.000 viviendas, la mitad protegidas, ha encontrado una cerrada oposición por parte de las organizaciones ecologistas sobre la base de

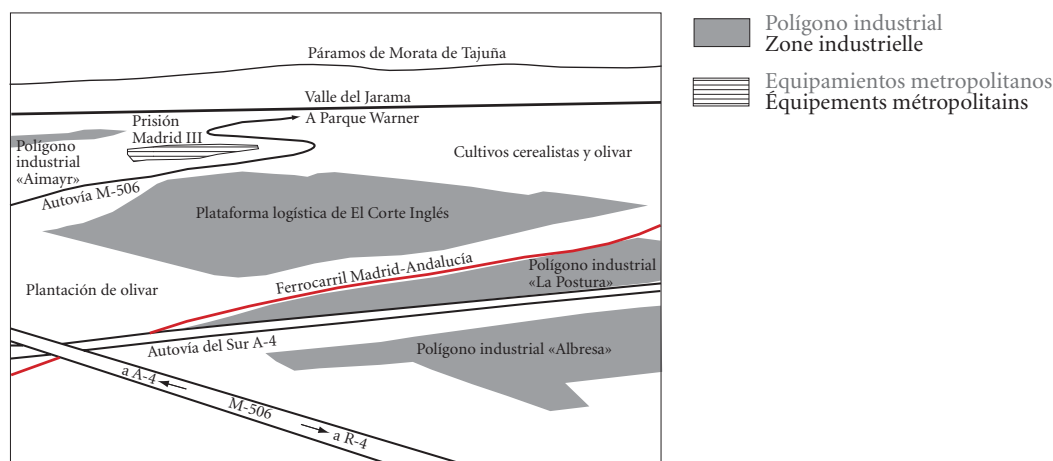


Foto 109. — Valdemoro

Valdemoro ha estado tradicionalmente más diversificada laboralmente que otras ciudades satélite suburbanas del Sur y Suroeste metropolitano; además, su condición de centro de UDE le ha favorecido como destinatario de ciertas políticas de difusión de centralidad y de equilibrio territorial emprendidas por la Comunidad en la etapa de gobierno del PP (hospital comarcal, metro ligero (en proyecto) o la frustrada operación de El Espartal). Valdemoro ocupa una posición protagonista en el «eje industrial» apoyado en la A-4, como lo atestiguan los dos polígonos ubicados a ambos lados de la autovía (Polígonos *Abresa* y *La Postura*), muy diversificados aunque con una importante presencia de la actividad logística; en esta destaca la plataforma de El Corte Inglés, una de la mayores de España, con una superficie construida de 425.000 m², desde donde se distribuye mercancía a 12 comunidades autónomas; aquí trabajan 3.000 personas y se gestionan las relaciones con 30.000 proveedores. La accesibilidad está asegurada mediante la A-4 y la Radial-4, a la que se accede mediante la M-423 (en el lado inferior izquierdo de la foto), convertida en autovía. También arranca de Valdemoro la M-506, una nueva autovía construida *ex profeso* para dar servicio al *Parque de la Warner*, situado en el borde mismo del valle del Jarama (al fondo). En el espacio agrario circundantes de Valdemoro son de destacar la pobreza de la agricultura (cereal y olivar) implantada sobre suelos yesíferos y la presencia de algunas «islas» urbanas en un territorio sin apenas hábitat rural: la prisión de máxima seguridad de Valdemoro (*Madrid III*), inaugurada a mediados de los 90, y el polígono industrial de *Aimayr*, especializado en desgüace de automóviles.

PHOTO 109. — Valdemoro

Valdemoro a été traditionnellement plus diversifiée en ce qui concerne les activités que d'autres villes satellites suburbaines du sud et sud-ouest métropolitain ; par ailleurs, sa condition de centre d'UDE l'a avantagée pour être destinataire de certaines politiques de promotion de la centralité et de

l'équilibre territorial entreprises par la Communauté sous le gouvernement du Parti Populaire (PP), avec un hôpital de la *comarca* et un métro léger toujours en projet. Valdemoro occupe une position d'acteur privilégié sur l'axe industriel appuyé sur la A-4, comme en témoignent les zones d'activités situées des deux côtés de la voie rapide (zones d'*Abresa* et de *La Postura*), très diversifiées bien qu'avec une importance dominante de la logistique ; cette activité est dominée par la plateforme logistique du *Corte Inglés*, une des plus grande d'Espagne avec une superficie construite de 425 000 m² ; de là partent les marchandises destinées à 12 communautés autonomes ; là travaillent 3 000 personnes qui gèrent les relations avec 30 000 fournisseurs. L'accessibilité est assurée par la A-4 et la radiale 4 à laquelle on accède par la M-423 (dans l'angle inférieur gauche de la photo) convertie en voie rapide. De Valdemoro part aussi la M-506, une nouvelle voie rapide construite spécialement pour desservir la *Parc de la Warner* situé au bord même de la vallée du Jarama (au fond). Dans l'espace agraire qui entoure Valdemoro il convient de souligner la pauvreté de l'agriculture (céréales et oliviers), sur des sols gypsifères ; il y a aussi quelques « îles » urbaines dans un espace où l'habitat rural est rare : il s'agit, en particulier de la prison de haute sécurité de Valdemoro (*Madrid III*) inaugurée au milieu des années 90 et de la zone industrielle de *Aimayr* spécialisée dans la casse automobile.

los altos valores faunísticos y botánicos de este peculiar espacio yesífero y de su enorme aportación, por su rareza, a la biodiversidad regional. Con ser importante, no este el único aspecto objeto de las críticas ecologistas; no convence que por medio de esta operación se cree un nuevo núcleo residencial alejado del actual con sus correspondientes servicios, accesos etc., además de un campo de golf. No obstante la firma de un convenio urbanístico comunidad-ayuntamiento en 2006 para emprender su ejecución, el proyecto no ha salido adelante, no tanto por las citadas razones sino por la irrupción de la crisis inmobiliaria. Sí lo han hecho, en cambio, una decena de planes parciales en desarrollo de las previsiones del plan general de ordenación urbana de 2004; entre otros, el sector *Los Telares* o *La Peluquera* con 1,8 millones de m², ubicado frente a la plataforma de *El Corte Inglés* inaugurado en 2002; justamente en este nuevo polígono industrial la empresa Induyco (Industrias y Confecciones, S.A.), principal proveedor de la primera cadena española de distribución, ha adquirido 1,2 millones de m², cuyo destino no está por el momento despejado. (foto 109).

El fracasado proyecto de *El Espartal* marca la pauta de por dónde van a discurrir otras operaciones urbanísticas en el entorno del «pasillo sur»; se trata de actuaciones residenciales y terciarias implantadas en posición aislada respecto a los asentamientos preexistentes, previa recalificación del suelo agrario. Con el telón de fondo de la liberalizadora Ley del Suelo de 1998, que hacía urbanizable todo el suelo sin protección especial, y con el argumento de utilizar la difusión territorial de nuevas actividades por su supuesta capacidad de introducir dinamismo económico en zonas rurales periurbanas, el gobierno regional presidido por Ruiz Gallardón (1995-2003) emprendió en la zona dos operaciones de suelo rigurosamente análogas a *Xanadú*. De nuevo las actividades de ocio van a continuar siendo el elemento medular de estas políticas, solas (*Parque Temático de la Warner*) o integradas dentro de una urbanización (*La Montaña* de Aranjuez). La difusión espacial de las actividades de ocio sucede en la región metropolitana de Madrid a la que ya habían emprendido la industria, los servicios superiores, el comercio o la logística. Sin embargo, no se puede decir que hayan conseguido irradiación económica positiva en su entorno más allá de la mejora de la accesibilidad que les es imprescindible para funcionar; y lo peor es que ni siquiera se ha conseguido la viabilidad económica mínima que justifique su creación; no es extraño, por eso, que acaben convirtiéndose en operaciones ruinosas para sus promotores, que, cuando son públicos, lo acaba pagando el contribuyente. A este perfil responde el *Parque Warner*, llamado a ser el más importante parque temático urbano de España, que, con el precedente de *Eurodisney* en París, aspiraba a completar la oferta turística de la Comunidad de Madrid. El gobierno regional se implicó a fondo en la operación aportando el suelo destinado a su construcción, para lo que ARPEGIO expropió una parcela de 400 ha sobre las colinas yesíferas que dominan el valle del Jarama en las proximidades del núcleo rururbano de San Martín de la Vega, nunca por completo ocupadas; también lo hizo en la estructura empresarial del parque en calidad de accionista mayoritario de la empresa concesionaria (43,6% del capital). La crisis golpeó las expectativas de crecimiento de visitantes y la propia rentabilidad del parque, lo que ha provocado el abandono de la empresa gestora del parque (la norteamericana *Six Flags*) pero también la salida de la Comunidad del accionariado (foto 110, p. 246).

Completar la oferta recreativa y de ocio de la comunidad de Madrid mediante la creación de instalaciones deportivas (campo de golf) y lúdicas (segundo casino de la región), fuera del ámbito metropolitano, ha sido el fundamento justificativo de otra ambiciosa operación pública de suelo; a tal fin se eligió esta vez una zona elevada dominando las huertas y paseos arbolados de la vega del río Tajo



Foro 110. — Parque Warner

Para la implantación del parque temático de la Warner, la Comunidad de Madrid eligió las pobres colinas yesíferas del primer plano de la foto, que contrastan con el parcelario regular del valle del Jarama a la altura de San Martín de la Vega, asiento de una de las más extensas y productivas zonas de regadío de la comunidad en competencia con la actividad extractiva (graveras). Mediante el parque se trataba de crear un polo de atracción turística que aportara dinamismo económico al Sureste agrario de la Comunidad; al mismo tiempo, se perseguía diversificar el atractivo turístico de Madrid mediante esta modalidad de parque suburbano inspirado en *Eurodisney*. Las previsiones eran que el parque, con una capacidad de 30.000 visitantes, alcanzara una afluencia anual de 2,3 millones; ahora bien, para canalizarla era necesario contar con una buena accesibilidad; a tal fin se construyeron de nueva planta sendos enlaces por autovía y por tren de cercanías desde la vecina Valdemoro. En la foto sólo aparece la primera fase del parque con el inmenso aparcamiento y la pequeña estación de ferrocarril a la izquierda de la foto; a pesar de tan excelentes accesos, el parque escasamente ha alcanzado un millón de visitantes al año (2004). Las ampliaciones previstas, complementadas con hoteles y zona comercial, es más que probable que nunca se lleven a cabo.

PHOTO 110. — Le Parc thématique Warner

Pour implanter le parc thématique de la Warner, la Communauté de Madrid a choisi les pauvres collines gypsifères du premier plan de la photo qui contrastent avec le parcellaire régulier de la vallée du Jarama dans la zone de San Martín de la Vega ; là-bas se trouve une des zones irriguées les plus vastes et les plus productives de la Communauté à côté de l'activité extractive (gravières). Grâce au parc thématique, on espérait créer un pôle d'attraction touristique qui aurait apporté un certain dynamisme au sud-est rural de la Communauté ; en même temps on prévoyait de diversifier l'attractivité touristique de Madrid grâce à ces parcs suburbains inspirés d'*Eurodisney*. Il était prévu que le parc, avec une capacité de 30 000 visiteurs/jour pourrait enregistrer 2,3 millions de visiteurs à l'année. Cependant, pour canaliser cette affluence, il fallait pouvoir compter sur une bonne accessibilité ; pour cela on a construit, à la fois une nouvelle liaison par voie rapide et par train de banlieue depuis Valdemoro. Sur la photo on ne voit que la première phase de la construction du parc d'attractions avec son immense aire de stationnement et la petite gare ferroviaire sur la gauche ; en dépit d'une si bonne accessibilité, le parc a péniblement enregistré un million de visiteurs en 2004. Les extensions prévues, avec des hôtels et une zone commerciale, très probablement, ne verront jamais le jour.

en Aranjuez, incluidos por la UNESCO en la lista de *Bienes Patrimonio de la Humanidad* en calidad de *Paisaje Cultural*, allí donde el «pasillo sur» pierde su condición de continuo construido. En la misma zona se proyectó en los años 90 el frustrado «salón tecnológico» *Puente Largo*. Más tarde (año 2000) ARPEGIO compró la finca «La Montaña» para crear una ciudad del juego-casino (*Ciudad Casino la Montaña-Aranjuez*) a instancias del gobierno regional para lo que hubo que cambiar el planeamiento redactándose al tal efecto el PAU *La Montaña* para 3.000 viviendas con sus correspondientes equipamientos, destacando entre ellos un campo de golf, un casino, hoteles y un centro comercial.

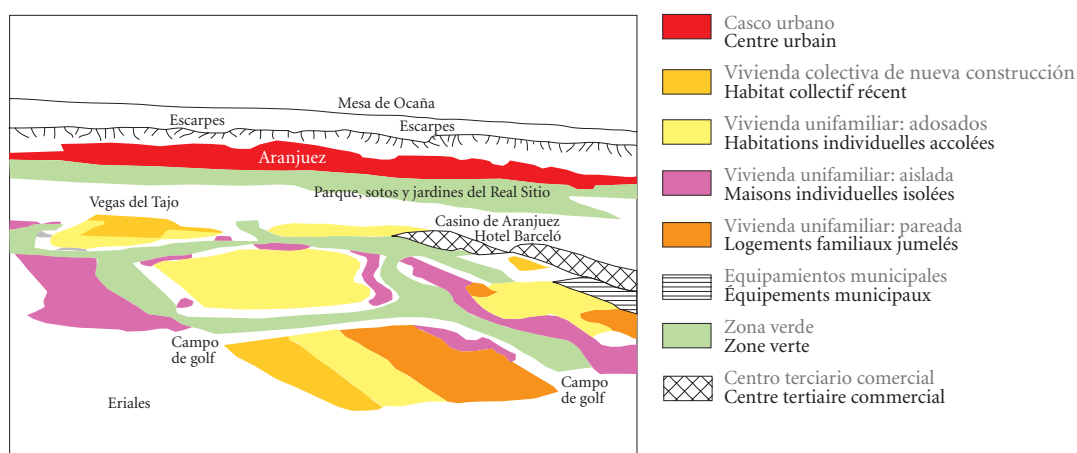


FOTO 111. — «La Montaña» de Aranjuez

El complejo residencial y de ocio «La Montaña» se incardina también en la política de difusión de actividades de ocio fuera del ámbito metropolitano madrileño, emprendida por la Comunidad de Madrid en las primeras legislaturas «populares». La operación lleva la marca inconfundible de los *resorts* turísticos, ampliamente difundidos por las regiones del litoral mediterráneo durante el «boom» inmobiliario del decenio 1997-2007. Como en ellos, la oferta de ocio de alto «standing» (golf, casino, hotel) además de un centro comercial se complementa con una importante pieza residencial, compuesta de muchas variantes de la tipología unifamiliar dominante, lo que le ha merecido el apelativo de «ciudad jardín». Su ubicación elevada permite a sus habitantes disfrutar de unas espléndidas vistas sobre las vegas arboladas del Tajo y sobre el antiguo *Real Sitio de Aranjuez*, pero genera problemas de aislamiento y deficiencias en dotaciones y servicios. Desde el punto de vista del diseño de la promoción y buscando una asimilación, al menos formal, con el real sitio y su entorno, los autores del proyecto se inspiraron en el urbanismo barroco para trazar la red viaria de la unidad residencial con sus manzanas cuadradas, sus plazas circulares y su «tridente» focalizado en el complejo casino-hotel. Cierran el fondo de la foto las estructuras tabulares características de la cuenca del Tajo, ya en territorio de la Provincia de Toledo.

PHOTO 111. — La « Montaña » d'Aranjuez

Le complexe résidentiel et de loisirs de la « *Montaña* » correspond aussi à la politique de diffusion des activités de loisir hors de l'aire métropolitaine madrilène, entreprise par la Communauté de Madrid au cours des premières législatures du Parti Populaire. L'opération immobilière porte de manière

indiscutable la marca des *resorts* turísticos très largement diffusés dans les régions littorales méditerranéennes, au cours du « boom » immobilier de la décennie de 1997-2007. Comme dans ces *resorts* littoraux, l'offre de loisirs de « haut standing » (golf, casinos, hôtel), en plus d'un centre commercial, est complétée par une importante « pièce » résidentielle composée d'une grande variété de types d'habitat individuel, ce qui lui a valu le nom de cité-jardin. Sa situation élevée permet à ses habitants de profiter d'une vue splendide sur les *vegas* arborées de la vallée du Tage ainsi que sur l'ancienne résidence royale d'Aranjuez. En ce qui concerne le plan et l'architecture de cette réalisation urbanistique, les auteurs ont cherché une assimilation, pour le moins formelle, avec la résidence royale et son environnement ; ils se sont inspiré de l'urbanisme baroque pour tracer la trame viaire de l'ensemble résidentiel avec ses îlots carrés, ses places circulaires et son « trident » focalisé sur le complexe casino-hôtel. Le fond de la photo est fermé par les surfaces tabulaires caractéristiques du bassin du Tage et qui sont déjà dans la province de Tolède.

Posteriormente, la actuación quedó adjudicada mediante concurso a la promotora FADESA para su ordenación y gestión¹⁶. Hay un rasgo diferencial en esta actuación de la Comunidad frente a otras descritas en este texto, su multifuncionalidad (residencial, deportiva y lúdica), muy idónea para funcionar como oferta complementaria del antiguo real sitio de Aranjuez, cuyo extraordinario patrimonio monumental y paisajístico de inspiración barroquizante le convierte en uno de los destinos turísticos con personalidad propia dentro de la Comunidad de Madrid (foto 111, p. 247)



Foto 112. — Residencial «Francisco Hernando» en Seseña

El Residencial «Francisco Hernando», promotor inmobiliario de historial muy peculiar, conocido popularmente como «El Pocero», es, sin duda, el ejemplo de «isla» residencial más representativo en la región metropolitana de Madrid (2 millones de m² para 13.000 viviendas) resultante de un «pelotazo» urbanístico típico de la «burbuja» inmobiliaria de la década 1997-2007. En él se dan las circunstancias que lo acreditan, destacaremos entre ellas la recalificación masiva de suelo rústico hecha sin garantía de abastecimiento de agua ni servicios básicos o la propia tramitación del proyecto con indicios de haberse bordeado la legalidad con la posible connivencia o, al menos, dejación de responsabilidades por parte de los poderes públicos responsables. El resultado visible no puede ser más lamentable como

¹⁶ A. GARCÍA UYARRA, «Las actuaciones residenciales de Arpegio...», pp. 130-150. La absorción de FADESA por MARTINSA y la posterior suspensión de pagos de ésta ha complicado el desarrollo de esta actuación, lo que ha generado conflictos con el ayuntamiento y con los compradores de viviendas.

espacio residencial digno de tal nombre: monotonía formal, aislamiento físico, carencias dotacionales; la búsqueda de accesibilidad a través de la radial R-4 es lo único que parece haber preocupado a quienes tomaron la decisión de colocar aquí un área residencial de tal envengadura. Las propias deficiencias del modelo residencial elegido, la crisis inmobiliaria y las deudas bancarias del promotor han convertido la promoción en una ciudad «fantasma», inacabada, arrinconada por la R-4. En el entorno aún se perciben rasgos agrarios, mezclados con impactos urbanos propios de la transición urbano-rural, destacando entre ellos en la lejanía el eje industrial articulado en torno a la A-4 y Valdemoro al fondo de la foto.

PHOTO 112. — Le complexe résidentiel « Francisco Hernando » à Seseña

La Résidence « Francisco Hernando » porte le surnom d'un promoteur au parcours très particulier, plus connu sous le nom de « El Pocero » (Puisatier ou Égoutier). Cette réalisation est sans doute l'exemple le plus représentatif d'île résidentielle dans la région de Madrid (2 millions de m² pour 13 000 appartements) résultat d'une opération douteuse typique de la bulle immobilière de la décennie 1997-2007. La manière dont a été menée cette opération accrédite les doutes qu'elle soulève ; nous mettons en évidence, en particulier, la requalification massive des terres agricoles faite sans aucune garantie d'alimentation en eau ni en services de base ; mais aussi, le propre traitement administratif du dossier fait ressortir des indices qui montrent des pratiques en marge de la légalité, avec une possible connivence, ou du moins, une négligence des pouvoirs publics. Le résultat visible ne peut être plus lamentable concernant un espace résidentiel digne de ce nom : monotonie des formes, isolement physique, absence d'équipements ; la recherche d'une accessibilité par la radiale 4 est la seule chose qui semble avoir préoccupé ceux qui décidèrent de placer là un ensemble résidentiel d'une telle envergure. Les propres tares du modèle résidentiel choisi, la crise immobilière et les dettes du promoteur ont fait de ce projet une ville fantôme, inachevée et isolée par la R-4. Dans les environs on perçoit encore des traits de ruralité mêlés à des formes urbaines caractéristiques de la transition urbano-rurale : dans le lointain se détache l'axe industriel installé de part et d'autre de la A-4 ainsi que Valdemoro à l'arrière plan de la photo.

Pero donde la metáfora de «isla urbana» adquiere máxima elocuencia es en otro municipio del «pasillo sur», en este caso perteneciente a la provincia de Toledo, Seseña. Se trata de un municipio compuesto por varios barrios, uno de los cuales, *Seseña Nuevo*, fue construido tras la guerra civil por *Regiones Devastadas* en el borde mismo de la A-4 y a cierta distancia de la capital del municipio, *Seseña Viejo*, gravemente dañada durante la batalla del Jarama. También a esta frontera de la Comunidad de Madrid con la provincia de Toledo han llegado en la primera década del siglo XXI los excesos de la fiebre del «ladrillo», incluso con más virulencia o, cuando menos, con un mayor exhibicionismo que en otros sectores del desfleque periurbano. Posiblemente no haya en toda la región metropolitana de Madrid un ejemplo más elocuente de las aberraciones a que llegó en la supuesta «*década prodigiosa*» la combinación entre una autonomía municipal mal entendida, una dejación de responsabilidades en el mantenimiento de un mínimo equilibrio territorial por parte de las autoridades autonómicas en un contexto legal marcado por la desregulación; en tales circunstancias es casi inevitable que aparezcan las prácticas viciosas que suelen acompañar al fácil negocio del ladrillo, con riesgo evidente de desembocar en la corrupción. Justamente al hilo de la crisis se han puesto al descubierto muchas prácticas inmobiliarias irregulares y casos de corrupción urbanística con complicidades frecuentes en las administraciones municipales. Ninguna ha conseguido tanta notoriedad, si se exceptúa quizá la Marbella del alcalde Jesús Gil y su corte de hampones, que el caso de «*El Pocero*». Aunque la condición de este texto no permite entrar en los detalles de la gigantesca operación inmobiliaria (13.000 viviendas) pilotada por el peculiar promotor *Francisco Hernando* en terrenos de Seseña fronterizos de la R-4 y hecha salvedad de la relativamente buena relación calidad-precio, siempre quedará como ejemplo de lo que no debe ser «crear ciudad» en el sentido mas integrador y noble de la palabra (foto 112).

VII. — CONCLUSIONES

A partir de la observación detenida de los procesos de cambio ocurridos en el período 1985-2010 en la mitad occidental de la aglomeración madrileña, entendemos que hay base suficiente para sacar algunas conclusiones extrapolables al conjunto de la Región Metropolitana de Madrid. No deja de asombrar que tan profundas transformaciones se hayan producido en un período tan corto de tiempo y que hayan ocurrido en un área metropolitana que, como la madrileña, se hallaba anclada a mediados de los 80 en una situación de profundo bloqueo económico, del que ha pasado a con-

vertirse en la comunidad autónoma más dinámica de España y entre las primeras regiones urbanas de la Unión Europea.

A partir de lo dicho adquiere sentido que Madrid sea hoy en día la concentración urbana donde más avanzado se halla el proceso de metropolización en España, marcado por la simultaneidad de dos procesos paralelos: la redinamización de las áreas centrales y la transición ya muy avanzada de un modelo monocéntrico heredado a otro tendente a un policéntrismo aún emergente y con bastantes carencias. Tal transición ha sido el resultado de una decidida política de difusión por el territorio metropolitano de funciones anteriormente exclusivas de la ciudad central en beneficio de las anteriores ciudades- dormitorio, convertidas de esta manera en centralidades suburbanas secundarias. El problema es que, para conseguirlo, se ha hecho uso básicamente de políticas sectoriales, destacando entre ellas las de suelo y de infraestructuras con la consiguiente pérdida de una visión de conjunto regional, que habría requerido unas herramientas normativas adecuadas de planificación territorial. Lo cual quiere decir que el dinamismo económico y el expansionismo espacial no han contado con el marco de planeamiento territorial capaz de integrar todas las dinámicas y las distintas piezas del territorio, cuando menos, a la escala de la comunidad autónoma. Por el contrario, ha sobrado exceso de protagonismo de los intereses municipales plasmados en unos planes generales de ordenación urbana convertidos en reflejo de las excesivas ambiciones expansionistas de los municipios; el resultado ha sido una compulsiva y desproporcionada calificación de suelo como urbanizable con la consiguiente elevación de los techos residenciales a unos niveles techos desorbitados con olvido total de cualquier visión de conjunto de la región metropolitana. Desgraciadamente, a la falta de un marco normativo para contrapesar las ansias expansivas de los municipios se vino a sumar también, hasta bien recientemente, la ausencia de voluntad política por parte de los responsables del gobierno regional para atajarlas; ésta sólo se ha puesto a funcionar en clave reequilibradora cuando la «burbuja inmobiliaria» ha hecho irremediable aplicar cirugías más radicales. Una legislación permisiva a nivel estatal y regional durante la última década han hecho el resto.

En tal contexto se entiende la floración de nuevas generaciones de pueblos-dormitorio a distancias cada vez más alejadas de la ciudad central, donde domina ya la vivienda unifamiliar, al mismo tiempo que se pierden aceleradamente los valores productivos, ambientales y paisajísticos de unos espacios rurales cada vez más acosados. Paralelamente, la dispersión ha propiciado la implantación en amplias zonas de la región de nuevas áreas de actividad (terciarias, comerciales, logísticas, de ocio, etc.), impulsadas por el sector privado a la búsqueda de localizaciones óptimas para sus negocios. En los bordes ya de la región metropolitana fronterizos con las provincias vecinas abundan formas muy matizadas de transición urbano-rural y de mezcla residencia-industria, acompañadas de «islas» especializadas residenciales, logísticas o lúdicas. No existe ni siquiera en proyecto intento alguno de establecer forma alguna de coordinación normativa entre Madrid y las comunidades limítrofes con el fin de racionalizar la implantación urbana en territorios aún con valores rurales y paisajísticos relevantes. En definitiva, la aglomeración urbana madrileña se halla aún más próxima al «archipiélago» o al «collage» que a una región urbana integrada e interdependiente¹⁷.

¹⁷ El presente texto se inscribe en el proyecto de investigación «Las ciudades españolas en la etapa autonómica (1978-2010). Dinámicas, procesos, políticas», financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación dentro del Plan Nacional I+D+i para el período 2010-2012 y del que el autor es Investigador Principal.

RÉSUMÉ

LES PROCESSUS DE MÉTROPOLISATION.

MADRID, UNE RÉGION MÉTROPOLITAINE ENTRE ÉTALEMENT
ET NOUVELLES CENTRALITÉS.

Au cours de la période 1985-2010, Madrid, qui était jusque là une aire métropolitaine inachevée et bloquée dans son développement, est devenue une des régions urbaines les plus dynamiques d'Europe. Ce qui différencie Madrid des autres aires métropolitaines espagnoles est, qu'alors même que la zone centrale de l'agglomération est réactivée, la dynamique des périphéries se poursuit. Ce texte est consacré précisément à ce second aspect de la dynamique madrilène. L'observation porte sur la moitié occidentale de l'ère métropolitaine pour y analyser les combinaisons spatiales entre l'habitat et l'activité productive, ce qui nous a mené à constater que les deux défis auxquels on est encore loin d'avoir répondu sont la réhabilitation de l'habitat et la diversification de la production dans les périphéries. Dans un premier temps, nous présentons les facteurs ayant favorisé les changements observés durant la période 1985-2010, à différents points de vue : démographique, économique, urbanistique, etc. Une attention particulière est portée aussi aux décisions prises par les gouvernements successifs de la Communauté Autonome de Madrid depuis sa création en 1983, décisions qui ont eu une influence plus ou moins grande sur ce qui est le *leitmotiv* de ce chapitre : le passage d'un modèle métropolitain mononucléaire à un modèle polynucléaire encore inachevé. Tout au long de la période considérée, on peut observer un continuum certain dans l'effort destiné à diffuser dans tout le territoire métropolitain des fonctions tertiaires supérieures et des activités économiques innovantes afin de parvenir à une répartition plus équilibrée de ces dernières dans l'ensemble de la région. Parallèlement, des actions ont été menées pour améliorer les conditions de l'habitat dans les périphéries métropolitaines grâce à une politique de réhabilitation portant sur le logement et les équipements. Pour atteindre de tels objectifs, la Communauté de Madrid a utilisé essentiellement deux instruments d'une efficacité pratique indiscutable, mais qui ne sont pas intégrés à une vision territoriale globale ; il s'agit de la création de surfaces à urbaniser et de la construction de nouvelles infrastructures de communication. Cette absence de vision d'ensemble a été le fait de tous les gouvernements successifs de la Communauté de la période considérée et ceci a eu des conséquences particulièrement négatives au cours de la décennie 1997-2007. L'absence de critères clairement établis pour organiser de façon rationnelle la croissance des communes de la région a laissé de cette période un lourd héritage...

Sur cette toile de fond générale nous avons placé une demi-douzaine d'espaces de l'aire métropolitaine que l'on peut considérer comme emblématiques de ce qui s'est produit dans l'ensemble de l'aire. Il s'agit, en somme, de voir comment, dans les zones choisies, ont interréagi les différents facteurs et agents en présence, en mettant en évidence le caractère qui définit le mieux leur personnalité dans l'ensemble métropolitain. Ainsi, a été soulignée l'arrivée tardive et la présence encore faible de la dynamique métropolitaine dans le secteur nord. Au contraire, au nord-ouest, le long de l'autoroute A-6 (celle du Nord-Ouest), nous insistons sur la primauté de la fonction résidentielle pour la classe moyenne-haute et l'irruption du tertiaire commercial, financier et universitaire. Le sud-ouest métropolitain, de son côté, nous fournit un bon exemple de transformation des anciennes cités-dortoirs en villes périurbaines multifonctionnelles. Sur la frange externe de la couronne métropolitaine il convient de mettre en évidence l'apparition d'une seconde génération de cités-dortoirs pour les classes moyennes. L'arc de cercle du sud-ouest de la Communauté de Madrid et du nord de la province de Tolède est caractéristique de la transition ville-campagnes ; dans cette zone coexistent des traits purement ruraux et des foyers urbains dispersés sous forme de lotissements de pavillons accolés (*adosados*) et de zones industrielles isolées dans la campagne ou placés près des anciens villages. Finalement, l'expansion métropolitaine vers le sud, au long de l'A-4 (autoroute d'Andalousie), combine la linéarité des implantations industrielles avec la dispersion des foyers d'habitat et des installations de logistique ou de loisirs dont l'initiative est privée ou publique mais avec des résultats incertains.

Sur la base de ce schéma ont été sélectionnés pour une analyse plus détaillée, un nombre significatif d'études de cas grâce auxquelles nous avons tenté d'observer, sur des espaces réduits, comment interréagissent les éléments actifs et passifs qui participent à la dynamique urbaine :

les acteurs ayant pouvoir de décision, la planification, les politiques sectorielles, la population mais aussi les composants physiques de l'espace urbain (zones résidentielles et d'activités, équipements, voies de communication ou espaces verts, notamment). La documentation photographique associée à des croquis ainsi que les commentaires nourris de ces documents facilitent la compréhension des processus analysés.

ABSTRACT

METROPOLITANISATION PROCESSES.

MADRID, A METROPOLITAN REGION PART-WAY BETWEEN EXPANSION AND MULTIPOLARISATION

In the course of the years 1985-2010 Madrid, hitherto an incomplete metropolitan area whose development was stalled, turned into one of the most dynamic urban regions in Europe. What sets Madrid apart from other Spanish metropolitan areas is that peripheral development continued alongside the reactivation of the central sector. It is this second aspect of the dynamics of the Madrid region that the present chapter deals with. Focusing on the western half of the metropolitan area, it analyses the spatial mixes of residential and productive land-use, concluding that there are two problems which are very far from being resolved—rehabilitation of the habitat and diversification of production in peripheral areas. We begin by looking at the factors that worked in favour of the changes observed during the years 1985-2010, from various viewpoints: demographics, economy, town and country planning, etc. We also devote special attention to the decisions made by successive governments of the Autonomous Community of Madrid since its creation in 1983—decisions that to a greater or lesser extent have had an impact on the *leitmotiv* of this chapter: namely, the transition from a mononuclear metropolitan model to an as-yet incomplete multinuclear model. Throughout the period considered, there is a degree of continuity in the effort devoted to distributing advanced tertiary functions and innovative economic activities throughout the metropolitan territory in order to achieve a more balanced distribution in the region as a whole. At the same time, initiatives have been implemented to improve living conditions in peripheral sectors of the metropolitan area through a policy of rehabilitation of housing and amenities. The Community of Madrid has basically used two means to achieve these goals, both undeniably efficacious but not integrated in a global perspective—these are the scheduling of land for development and the construction of new communication infrastructures. The lack of such an integrated approach has characterised all the region's successive governments over the period considered, and the consequences were particularly negative over the period 1997-2007, in which the absence of any clearly-defined criteria for rational organisation of growth of the region's municipalities has bequeathed a heavy burden...

On this general backcloth we have placed half-a-dozen parts of the metropolitan area which may be considered emblematic of developments in that area as a whole. Briefly, we have sought to show the ways in which the different factors and agents present in the selected parts have interacted, highlighting the characteristics that best define their particular personality within the metropolitan community. For instance, we draw attention to the late arrival and the still-scant impact of the metropolitan dynamic in the northern sector. In the north-west on the other hand, along the axis of the A-6 (North-West) motorway, we highlight the predominance of upper-middle class residential development and the strong influx of commercial, financial and university services. The south-western metropolitan areas, on the other hand, provide a good example of the transformation of former dormitory towns into multi-functional peri-urban towns. One noteworthy development is the emergence of a second generation of dormitory towns for the middle classes. The south-western quadrant of the Community of Madrid and the north of the province of Toledo is characteristic of the urban-rural transition; in this sector purely rural traits coexist with scattered urban nuclei in the form of terraced housing developments (*adosados*) and industrial estates surrounded by country or close to old villages. And finally, the southward metropolitan expansion along the A-4 (Andalusia motorway) presents a succession of industrial installations combined with scattered housing nuclei and logistical or leisure facilities, some private and some public but all with an uncertain future.

On the basis of this structure, a significant number of case studies were selected for more detailed analysis, from which we have attempted, by focusing on small areas and the interactions of the active and passive elements of urban dynamics, to identify: the decision-makers, the planning, the sectoral policies and the population, but also the physical components of the urban fabric (particularly residential and activities areas, amenities, roads or green areas). Drawings with associated photographs and commentaries based on these are included to facilitate comprehension of the analytical process followed.

