

PAPELES DE ECONOMIA ESPAÑOLA

FUNDACIÓN DE LAS CAJAS DE AHORROS CONFEDERADAS
PARA LA INVESTIGACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL

ECONOMIA DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS



MADRID



Comunidad de Madrid

**ECONOMIA DE LAS
COMUNIDADES AUTONOMAS**

MADRID

1999

FUNDACION DE LAS CAJAS DE AHORROS CONFEDERADAS PARA LA INVESTIGACION ECONOMICA Y SOCIAL

PATRONATO

MANUEL PIZARRO MORENO <i>(Presidente)</i>	ANTONIO MARTÍN JIMÉNEZ
JOSÉ ANTONIO BONILLA <i>(Secretario)</i>	ENRIC MATA I TARRAGÓ
JULIO FERNÁNDEZ GAYOSO	JUAN IGNACIO DE MESA
FRANCISCO JOSÉ ISASI MARTÍNEZ	ÁNGEL MONTERO PÉREZ
RAFAEL JENE VILLAGRASA	JUAN RAMÓN QUINTÁS SEOANE
	JULIO RODRÍGUEZ LÓPEZ

PRESIDENTE DE HONOR

ENRIQUE FUENTES QUINTANA

PAPELES DE ECONOMÍA ESPAÑOLA

CONSEJO DE REDACCION

VICTORIO VALLE SÁNCHEZ <i>(Director)</i>	FERNANDO GONZÁLEZ OLIVARES <i>(Redactor-jefe)</i>
JULIO ALCAIDE INCHAUSTI	CARMELA MARTÍN GONZÁLEZ
JOSÉ ANTONIO ANTÓN PÉREZ	FERNANDO PAMPILLÓN FERNÁNDEZ
SANTIAGO CARBÓ VALVERDE	JORGE PEREIRA RODRÍGUEZ
FRANCISCO CASTELLANO REAL	JOSÉ LUIS RAYMOND BARA
MANUEL LAGARES CALVO	JOSÉ VILLAVERDE CASTRO
JUAN ANTONIO MAROTO ACÍN	

Coordinación gráfica

Cristina Ruiz Tello

Portada

Bravo-Lofish

Ilustración: Goya, «La pradera de San Isidro»
Foto: Oronoz

Edita

Fundación de las Cajas de Ahorros Confederadas
para la Investigación Económica y Social
Padre Damián, 48. 28036 Madrid

Imprime

LAXES, S. L. Ediciones
Castaño, 11. Polígono Industrial «El Guijar»
28500 Arganda del Rey (Madrid)

Depósito legal: M. 34.543 - 1994
ISSN: 1136-4777

© FUNDACIÓN DE LAS CAJAS DE AHORROS CONFEDERADAS. Todos los derechos reservados. Queda prohibida la reproducción total o parcial de esta publicación, así como la edición de su contenido por medio de cualquier proceso reprográfico o fónico, electrónico o mecánico, especialmente imprenta, fotocopia, microfilm, *offset* o mimeógrafo, sin la previa autorización escrita del editor.



SUMARIO

INTRODUCCIÓN EDITORIAL

Madrid: ¿una economía centrada?

v

I. ASPECTOS GENERALES

Una introducción a las necesidades en política económica para la región de Madrid	3	<i>Luis Blázquez Torres</i>
Madrid de <i>capital imperial</i> a región metropolitana. Cinco siglos de terciarización	18	<i>Ángel Bahamonde Magro</i> <i>Luis Enrique Otero Carvajal</i>
Evolución de la economía madrileña en la segunda mitad del siglo xx	31	<i>Julio Alcaide Inchausti</i>
Madrid, región metropolitana	59	<i>Tomás Ramón Fernández</i>
Madrid, una metrópoli nacional en la senda de la internacionalización	68	<i>Manuel Valenzuela Rubio</i>

II. DEMOGRAFÍA Y OCUPACIÓN

La población de Madrid: transformaciones y tendencias	87	<i>Julio Vinuesa Angulo</i>
El mercado de trabajo de la Comunidad de Madrid: estudio de algunos aspectos	102	<i>Carlos Iglesias Fernández</i> <i>Luis Toharia</i>
Crecimiento económico, empleo y desigualdad social en Madrid	116	<i>Jesús Leal Maldonado</i>
Protección y exclusión social en la Comunidad de Madrid	129	<i>Francisco Alvira Martín</i> <i>José García López</i> <i>Ana Cruz Chust</i>

III. LOS SECTORES PRODUCTIVOS

La estructura sectorial de la Comunidad de Madrid. Una visión de conjunto	147	<i>Miguel Velarde Valiente</i>
Una aproximación al sector agrario y alimentario de la Comunidad de Madrid	157	<i>José María Sumpsi Viñas</i> <i>Ignacio Atance Muñiz</i>
Crisis y renovación industrial en la región metropolitana de Madrid	174	<i>Ricardo Méndez Gutiérrez del Valle</i>
El efecto frontera en la Comunidad de Madrid: ¿desbordamiento industrial o competencia desleal?	189	<i>Juan Irazzo Martín</i> <i>Gregorio Izquierdo Llanes</i>
Los distritos industriales en la Comunidad de Madrid	200	<i>Francisco Celada Crespo</i>
Inversión y progreso técnico en el sector industrial de la Comunidad de Madrid	212	<i>Ana Goicolea</i> <i>Omar Licandro</i> <i>Reyes Maroto</i>
Innovación y competitividad en Madrid	225	<i>Mikel Buesa</i> <i>José Molero</i>
La construcción del espacio residencial y el mercado inmobiliario	241	<i>Fernando Roch Peña</i>
Madrid: una economía de servicios	263	<i>Juan R. Cuadrado Roura</i>

Las Cajas de Ahorros y la financiación de la Comunidad de Madrid	289	<i>José María García Alonso</i>
Dispersión y heterogeneidad en los servicios a las empresas en la Comunidad de Madrid: un análisis exploratorio	301	<i>Clara-Eugenia García</i>
El comercio interior en la Comunidad Autónoma de Madrid: actualidad, caracterización y tendencias	316	<i>Mónica Melle Hernández</i>
Madrid, Comunidad turística	333	<i>Manuel Figuerola Palomo</i>
La internacionalización de la economía madrileña	347	<i>José Villaverde Castro</i>

IV. OTROS ASPECTOS RELEVANTES

La Hacienda de la Comunidad de Madrid	363	<i>Antonio Beteta Barreda</i>
El sistema de transportes y las infraestructuras	374	<i>Ángel Aparicio</i>
La región urbana de Madrid. Territorio, estructura espacial y planificación física	384	<i>Ramón López de Lucio</i>

MADRID, UNA METRÓPOLI NACIONAL EN LA SENDA DE LA INTERNACIONALIZACIÓN

Manuel Valenzuela Rubio

I. INTRODUCCIÓN

Sin duda, el modelo metropolitano es la construcción urbana más acorde con las sociedades avanzadas, no tanto por sus dimensiones como por la cohesión de sus componentes económicos, sociales y, sobre todo, por el protagonismo que en él asumen las actividades más claramente impulsoras del progreso y la prosperidad actual y futura del conjunto del sistema. Esto es así a pesar de las etapas de decadencia por las que han atravesado muchas metrópolis durante los últimos decenios, en las que ciertas interpretaciones quisieron ver la prueba irrefutable de la crisis del modelo en su conjunto y de la necesidad urgente de proceder a su reestructuración (ITUR, 1988).

Mucho es lo escrito y debatido sobre los avatares del modelo metropolitano, sobre sus deficiencias y oportunidades, así como sobre las formas de gestionarlo o de orientar su planificación física. Han prevalecido las evaluaciones marcadamente negativas acerca de las metrópolis sobre la base de sus múltiples deseconomías, y por haber actuado como instrumento de anulación o, cuando menos, desarticulación de los sistemas de asentamientos regionales o nacionales con los que compartían el territorio. Ahora bien, en estas postrimerías del siglo xx, se abren paso otras interpretaciones del modelo metropolitano más matizadas. Si, por una parte, se advierten los riesgos de que en ellas se acentúen ciertas secuelas de un modelo socioeconómico altamente injusto (dualización), por otra se valora su mejor posición para superar con mayores posibilidades de éxito el marco competitivo resultante de la globalización. Precisamente, es con referencia a dicho marco como adquieren mayor sentido las propuestas para un replanteamiento de las metrópolis desde múltiples perspectivas (física, económica o institucional, entre otras), por entender que sólo mediante una profunda reestructuración podrán ubicarse correctamente en el nuevo escenario mundial

abierto por la innovación tecnológica, la internacionalización económica y la universalización de la toma de decisiones y, en definitiva, por la competitividad universal en tantos aspectos, desde lo cultural a lo económico (Castells, 1990: 40 y sigs.). La propia implantación física de las metrópolis sobre el territorio, traducida en modalidades más o menos complejas de difusión espacial, va a exigir una nueva lectura, planteada no sólo desde la eficacia y la manejabilidad del conjunto metropolitano, sino desde presupuestos que cada vez irrumpen con más fuerza en la interpretación de lo metropolitano (la calidad de vida, la sostenibilidad ambiental, entre otros).

II. MADRID, LA DIFÍCIL GESTACIÓN DE UNA METRÓPOLI

Mucho es lo ya escrito sobre la configuración de Madrid como metrópoli a partir de su inicial condición de «lugarón manchego», convertido por voluntad de Felipe II en capital de la Monarquía Hispánica en el siglo xvi. Desde entonces hasta más que mediado el siglo xx prevalecieron los procesos de «concentración», concomitantes con el reforzamiento de la posición político-administrativa de Madrid en el marco de un estado centralista, pero también por el protagonismo que iban adquiriendo en él los servicios superiores (Bolsa de valores, cultura, investigación, etc.) o por la conformación radial del sistema español de comunicaciones modernas, entre otros factores. La traducción demográfica de las tendencias concentradoras benefició hasta la segunda mitad del siglo xix exclusivamente al municipio de Madrid, y desde entonces, aunque de forma acelerada, también a una primera aureola de antiguos municipios rurales, en cuyos bordes se fueron configurando barriadas proletarias, tan vinculadas física y funcionalmente a Madrid que la operación masiva de absorción por Madrid (1948-1951) estaba operativamente justificada, aunque sólo fuera para poder be-

neficiarse plenamente de los sistemas urbanos de equipamientos e infraestructuras. Por consiguiente, aquel evanescente invento del *Gran Madrid*, con el que los responsables políticos y urbanísticos de la postguerra quisieron alinear a Madrid con las grandes metrópolis europeas del momento (particularmente con Berlín) no pasaba de ser una maniobra de exaltación de la capitalidad.

No procede ver relación alguna entre aquellas barriadas de construcciones ruralizantes surgidas a lo largo de las carreteras radiales, y luego en sus intersticios, y los procesos de suburbanización experimentados por las metrópolis centroeuropeas y norteamericanas a lo largo de las primeras décadas del siglo xx (1). El único atisbo en Madrid de aquel modelo urbano hay que buscarlo en la *Ciudad Lineal* de Arturo Soria (1896) o en los modestísimos barrios-jardín promovidos durante los años veinte y treinta al calor de la legislación de casas baratas y económicas. En todo caso, con la excepción de la Ciudad Lineal, siempre se trató de crecimiento «en mancha de aceite», en nada asimilable al «estallido» (*sprawl*) que iba dando carta de naturaleza a los suburbios anglosajones, progresivamente diluidos en el entorno rural. En este caso, cualquier pretensión de absorción municipal quedaba descartada, pero en cambio el conglomerado urbano-territorial surgido del «estallido urbano» y compuesto de urbanizaciones, centros comerciales y polígonos industriales sí estaba necesitado de contar con una nueva personalidad estadística y laboral. En ello radicó la novedad conceptual y operacional de las áreas metropolitanas.

La versión madrileña del estallido urbano se retrasará, pues, a los años sesenta y adoptará su propio y original modelo, compuesto por dos piezas fuertemente contrastados: los pueblos-dormitorio y las urbanizaciones de segunda vivienda, ambos heterodoxos respecto a los moldes metropolitanos al uso. Dejando de lado disquisiciones terminológicas y analogías, lo que durante las décadas de los sesenta y setenta se implanta en la incipiente corona metropolitana es básicamente la fuerza de trabajo; el manifiesto fracaso de las políticas de descongestión industrial emprendida desde 1959 (fecha de creación de los *polígonos de descongestión de Madrid*) no logró cambiar sustancialmente la concentración de oferta de empleo en el municipio de Madrid, con la entonces modesta excepción del «corredor del Henares».

No es intención de este texto analizar la gestación de la «corona metropolitana» de Madrid, que ha sido ampliamente descrita en textos anteriores, incluso del propio autor (Leira y Gago, 1976; Valenzuela, 1979 y 1984; López Gómez, 1981; López de Lucio, 1995, 1998; Méndez, 1994). En ellos se han puesto de manifiesto las causas, los responsables, los beneficiarios, los resultados, etc., del denominado «salto metropolitano». Ha quedado ampliamente acreditado que la espasmódica expansión experimentada por un buen número de los municipios de la aún hoy denominada «corona metropolitana» en

torno a Madrid (los del Suroeste, sobre todo) se realizó al margen e incluso a pesar, del marco normativo establecido por el *Plan general de ordenación urbana del Área Metropolitana de Madrid* de 1963, de tal manera que prácticamente durante los veinte años de vigencia del citado plan se ha venido dando un patente divorcio entre el área metropolitana real y el Área Metropolitana gestionada por COPLACO. Es de destacar, igualmente, cómo también se mantuvo durante todo este tiempo la ficción de una presunta dicotomía entre el Área Metropolitana y el resto de la provincia de Madrid, consideradas a los efectos de reglamentación urbanística como compartimentos estancos. A partir de las primeras elecciones democráticas (1979), si bien se abrirá un proceso de legitimización política de la elaboración del marco metropolitano y de sus gestores, se mantuvo, bien es verdad que ampliada, la ficción de un área metropolitana «funcional» diferenciada del resto de la provincia, pronto convertida en comunidad autónoma uniprovincial (1983). No deja de ser paradójico que, finalizando ya el siglo xx, siga utilizándose el término metropolitano para designar a «municipios» o «coronas» cuando va para dos décadas que desapareció tal estatus y cuando, según feliz expresión de Ortega Álvarez (1983), «ha pasado a ser tan convencional e irreal como el originario del término municipal».

Llegados a los ochenta, el esquema básico de la metrópoli madrileña se componía de las siguientes piezas básicas:

- 1) Un municipio central, asiento de prácticamente todas las funciones superiores y destino mayoritario de los flujos laborales.
- 2) Una corona de «pueblos-dormitorio», sólo excepcionalmente autosuficientes en lo laboral y con grandes carencias dotacionales.
- 3) El resto de la provincia de Madrid, cada vez más supeditado a atender las necesidades de las otras dos piezas en cuanto a ocio y tiempo libre, infraestructuras, etcétera.
- 4) Segmentos de las provincias limítrofes, asiento de industrias transferidas desde Madrid (corredor Madrid-Guadalajara), origen de población asalariada o lugar de ubicación de residencias secundarias de los madrileños.

Siendo el criterio clásico de delimitación de espacios metropolitanos su condición de mercado de trabajo integrado (junto con los inevitables de dimensión y densidad mínimos), estaba cargada de razón la conveniencia de englobar en una misma superestructura de gestión todo el ámbito territorial involucrado; por ello, se consideró pertinente el que, al constituirse la Comunidad Autónoma de Madrid (CAM), el ámbito metropolitano de planeamiento (que ya estaba ampliamente desbordado) quedara englobado en el más amplio y lógico de la comunidad autónoma; entre otras razones, se invocaba el que el gobierno de un espacio metropolitano va más allá de las necesidades de planificación urbanística. En buena lógica de operatividad metropolitana glo-

bal, habría sido razonable crear instrumentos de coordinación con las provincias limítrofes para abordar cuestiones vinculadas a la proyección de la metrópoli madrileña en temáticas como agua, espacios protegidos, ocio, etc. (Valenzuela, 1979). Las servidumbres del modelo autonómico han impedido hasta ahora dar respuesta satisfactoria y permanente a demandas vinculadas a un modelo metropolitano de vocación transprovincial.

En los ochenta y noventa en contextos de crisis o prosperidad, y bajo gobiernos de igual o distinto color político en las tres administraciones con competencia sobre Madrid, el fenómeno metropolitano madrileño ha evolucionado hacia un estadio de madurez, marcado por una mayor complejidad funcional e integración espacial, aunque aún distante del observable en otras metrópolis europeas. Hay, pues, que relegar al pasado aquel cliché de un área metropolitana «unipolar» de corte «planetario» girando toda ella en torno a la centralidad por antonomasia, la de Madrid-municipio; hoy se trata de un conglomerado mucho más abierto y complejo, en el que:

1) El municipio-centro conserva su protagonismo terciario-direccional superior, si bien en éste se ha producido un «explosión central», extendiéndose a un mayor número de distritos, prácticamente todos los comprendidos en la llamada «almendra central» (Comunidad de Madrid, 1998).

2) Las «ciudades dormitorio» del Suroeste y Noreste han superado ampliamente su infraequipamiento de los setenta y se benefician cada vez más de los procesos de descentralización económica; su evolución ha sido, pues, hacia su consolidación como «ciudades completas», al menos en servicios, si bien mantienen una acusada dependencia laboral respecto al municipio de Madrid. La apertura de las autopistas «orbitales» ha reducido, por otra parte, los flujos centripetos, ayudando a crear relaciones laborales en periferia. Vinculadas a la mejora de la accesibilidad, han surgido áreas de centralidad secundaria nucleada sobre la actividad terciaria (comercio y servicios a las empresas, entre los más sobresalientes).

3) Una auténtica suburbanización se ha instalado en los municipios del Noroeste pertenecientes o no a la denominada «corona metropolitana», aunque en las publicaciones censales —también las del *Padrón* de 1996— sigan englobados en el epígrafe de «no metropolitanos».

El camino hacia la integración espacial y la complejidad funcional del ámbito metropolitano madrileño ha sido impulsado por la confluencia de nuevas realidades bien distintas a las que hicieron arriesgar hipótesis muy pesimistas sobre el futuro de Madrid como metrópoli, en plena apoteosis de la crisis económica de los setenta. Es de destacar la incidencia que en tal dirección ha tenido la mejora de la accesibilidad intrametropolitana propiciada por el *Plan Felipe para transporte en las grandes ciudades (1990-1993)*, que, en el doble frente de las autopis-

tas urbanas y los ferrocarriles de cercanías, va a propiciar un nuevo episodio de «estallido urbano», con incidencia sobre algunas funciones tradicionalmente alejadas de la ciudad-central (universidades, ocio de masas, parques empresariales, etc.). Ello supone que, en coherencia con la lógica del mercado, la metrópoli madrileña no es ya la simple yuxtaposición de piezas monofuncionales, calificada hasta bien recientemente como «ciudad fragmentada» (Estébanez, 1990). A ello ayuda, sin duda, la conformación de auténticas «plataformas logísticas» que, al mismo tiempo que aseguran la cohesión intrametropolitana de sectores económicos completos (tal sería el papel del Centro de Transportes de Arroyo Culebro para el sector de la distribución), refuerzan el papel de Madrid como rótula y punto redistribuidor de viajeros y mercancías desde y hacia otros destinos españoles y europeos.

III. MADRID, UNA METRÓPOLI A LA HECHURA DE LOS INTERESES ECONÓMICOS

1. El control del suelo y la práctica edificatoria

Un tema ampliamente analizado en los setenta y ochenta fue la conformación del área metropolitana de Madrid a la hechura de promotores y propietarios del suelo; ellos serían responsables, en definitiva, de los «saltos» de población y vivienda hacia los pueblos-dormitorio y de la oferta masiva de suelo en forma de urbanizaciones dispersas (legales o no) por el territorio de la provincia de Madrid. En esencia, no ha habido ni puede haber en nuestro modelo urbano alternativa viable a la obtención de rentas diferenciales del suelo. En lo que sí se puede y debe cambiar radicalmente es en cómo se ejecutan los derechos edificatorios del suelo, con qué ritmos, con qué resultados y con qué contraprestaciones para el conjunto de la sociedad urbana. No puede por más que recibir una valoración negativa aquella mecánica de formación de ciudad, habitual por lo demás en los municipios satélites de los sesenta y setenta, consistente en obtener las rentas del suelo sin ninguna o con mínima inversión en infraestructuras y servicios y, por tanto, transfiriendo a la sociedad las desdotaciones promovidas por los intereses inmobiliarios privados.

El control sobre los poseedores de suelo ha de venir por la vía de la gestión urbanística en sus diversas versiones (disciplina, agilidad en la gestión, control de los proyectos, etc.) y de una fiscalidad rigurosa y progresista que asegure la transferencia a la sociedad de una parte justa de las plusvalías generadas por la actividad urbanizadora e inmobiliaria. Nada de ello se cumplió habitualmente en la configuración de la corona metropolitana de Madrid, si bien es de admitir una mejora sustancial en la calidad de las promociones residenciales en los ochenta y noventa. Es verdad que, por tratarse de un mer-

cado poco diáfano, las operaciones de control y retención de suelo son de difícil conocimiento y seguimiento, si bien la tendencia es hacia su concentración en pocas manos, lo que facilita la ejecución de las previsiones del planeamiento; operaciones urbanísticas de gran envergadura como los PAU están demostrando las maniobras concentradoras del suelo puestas en marcha por las grandes inmobiliarias y constructoras, con vistas a asegurarse el control del conjunto de la operación.

En tal contexto se entiende el ambiente de enraizamiento artificial de suelo a que se asistió en la segunda mitad de los ochenta y que se halla en la base del denominado «boom inmobiliario», del que se han beneficiado incluso quienes más deberían haber hecho para evitarlo, de lo cual es buena prueba la práctica recalificatoria, bastante extendida entre las administraciones públicas, convertida en instrumento de financiación de los entes locales más allá de las cesiones obligatorias. Semejante procedimiento, que ha lastrado en no pocas ocasiones los procesos de crecimiento físico y demográfico, suele propiciar una confluencia de intereses político-inmobiliarios, introduciendo unas dinámicas autoalimentadoras difíciles de detener si no es recurriendo a la confrontación. Sólo en contadas ocasiones tales situaciones (por lo demás, casi siempre amparadas en el marco legal) saltan a la opinión pública, lo que suele ocurrir cuando algún elemento valioso del territorio, por su calidad ambiental o paisajística, amenaza con ser seriamente dañado (2).

La manía de crecer a toda costa de que hacen gala no pocos consistorios de la aglomeración madrileña, deseosos de ampliar ininterrumpidamente el censo de sus residentes o de su parque inmobiliario, no puede desvincularse de la presión insostenible de los intereses inmobiliarios, que, por muy razonables y lógicos que sean, no deben sustituir a los intereses globales de una sociedad; claro está que la legitimación llega también por la vía de los argumentos laborales o de cohesión física de la estructura urbana local. En tal línea argumental se pueden incardinar las fuertes tendencias del expansionismo metropolitano madrileño hacia el Noroeste, a cuyo socaire se está constituyendo un continuo urbano casi ininterrumpido a lo largo de la N-VI, compuesto de toda la gama de variantes tipológicas (atrás quedaron los años del monopolio de la vivienda unifamiliar) y haciendo tristemente realidad las premoniciones que ya se vislumbraban en los años setenta sobre los riesgos del proceso de suburbanización madrileña hacia el Guadarrama (Arregui y Miró, 1969; Valenzuela, 1976, 1992). Los techos demográficos y residenciales previstos para municipios metropolitanos del Noroeste (Boadilla del Monte, Pozuelo de Alarcón o Las Rozas, por citar alguno) en sus documentos de planeamiento recientes en nada tienen que envidiar a las tasas de crecimiento de los años setenta en los pueblos-dormitorio, claro está que en un contexto de cuasi-equilibrio demográfico del conjunto de la Comunidad de Madrid.

2. La actividad industrial, entre la reconversión y la recualificación

Es de destacar, en la misma línea argumental utilizada más arriba, un mismo tipo de confluencia entre los responsables municipales y las empresas industriales que controlan grandes paquetes de suelo; su recalificación con destino a operaciones inmobiliarias de gran calado encuentra eco en los documentos de planeamiento y en los acuerdos de los consistorios. De tal manera, adquiere sentido la intensidad de los procesos de deslocalización industrial observados durante estos años en dirección a los polígonos industriales de la primera o segunda corona metropolitana; allí confluyen con otras muchas actividades no necesariamente secundarias (almacenaje, comercio, e incluso restauración). Iniciados a raíz de la etapa descentralizadora concomitante con la intensa desindustrialización experimentada por los viejos tejidos industriales de la ciudad central, merece la pena hacer ver que, gracias a ellos, se ha producido una redistribución industrial fuera de las zonas manufactureras tradicionales de la aglomeración madrileña adquiriendo condición metropolitana municipios otrora eminentemente rurales del Sur y Suroeste (Humanes, Griñón, etc.) (3).

Ni que decir tiene que las tendencias terciarizadoras de la «almendra» son concomitantes de la periferización de la industria, dejando de paso sustanciosas plusvalías a los propietarios del suelo, y no menos sustanciosos ingresos a los municipios vía tasas, impuestos o cesiones. Por ello, las invocaciones contra la terciarización contenidas en documentos oficiales, incluido el planeamiento, sin dudar de su sinceridad, han de ser interpretadas más bien como pose intelectual o como puro cliché para el consumo en etapas electorales. Intención terciarizadora explícita y sin tapujos es la contenida, con todas las bendiciones institucionales, en la operación «Pasillo Verde» hasta tal punto que toda ella pivota financieramente sobre la puesta en el mercado de suelo para usos terciarios; la argumentación regeneradora justifica el desmantelamiento, en última instancia, de los viejos barrios industriales ligados a las primeras líneas ferroviarias y a sus estaciones. Desde Cervezas El Águila a Mahou, pasando por Papelera Peninsular o Gas Madrid, las empresas deslocalizadas han encontrado acomodo en los polígonos industriales de la segunda corona metropolitana; en el peor caso, su destino ha sido el cierre definitivo o el traslado a algún municipio fronterizo de Castilla-La Mancha (4).

3. El terciario avanzado, en la onda de la globalización

En este sector, el más genuino de las metrópolis avanzadas, las tendencias descentralizadoras aún se hallan en fase incipiente; datos recientes demuestran las preferencias por la centralidad del terciario de servicios a las empresas a la búsqueda de

calidad dotacional, prestigio o complementariedad con otros servicios. La implantación en los distritos centrales del 73 por 100 de los establecimientos y el 70 por 100 de las empresas así lo corroboran (5). Prácticamente nada cambió esta situación la incipiente desconcentración del terciario avanzado propiciada por el atractivo de la oferta periférica concomitante con la escalada de los precios de las oficinas en el área central madrileña a raíz del *boom*. De hecho, a finales de los noventa la presencia del terciario de servicios a las empresas fuera del municipio de Madrid sólo alcanza al 7,5 por 100 de los establecimientos y del empleo, siendo de advertir una concentración en determinadas ubicaciones bien dotadas de buena accesibilidad, calidad ambiental y prestigio, condiciones que sólo se dan en la medida deseable en los ejes de Burgos y La Coruña en forma de operaciones inmobiliarias de gran calidad arquitectónica, pero reducidas dimensiones (*miniparks*) salvo los parques empresariales de Las Rozas y San Fernando de Henares.

Buena prueba de la resistencia a la periferización del terciario avanzado es el fracaso de las operaciones de suelo público previstas para atraerlo en el marco de las políticas de redistribución de las funciones de centralidad contenidas en el plan de acción *Madrid, región metropolitana* (Comunidad de Madrid, 1990). De hecho, tanto en el parque empresarial de Las Rozas como en el área empresarial de Tres Cantos ha habido que proceder (ya en la segunda mitad de los noventa) a la recalificación de suelo terciario con destino a usos residenciales. El primero de los casos citados es paradigmático de la distancia que media entre la voluntad política y el funcionamiento real de las dinámicas territoriales. En efecto, la empresa autónoma Arpegio hizo uso en él de los criterios ortodoxos de localización del terciario avanzado; un exceso de escala (40 Ha), una ubicación algo excéntrica y el cambio de coyuntura en la demanda de espacio terciario ha determinado el que los responsables «populares» de la CAM hayan emprendido su recalificación como suelo residencial para vivienda libre (6).

Mejor fortuna han tenido tanto el parque empresarial de San Fernando (de promoción privada) como el de La Moraleja, de promoción privado-pública (Ayuntamiento de Alcobendas-Grupo BBV), ambos en un grado avanzado de consolidación y, en el caso de éste último, preferido por la inversión extranjera y asiento de importantes firmas transnacionales (City Bank, Reebok, Océ, etc.). En dirección similar evoluciona el complejo terciario del *Polígono Arroyo de la Vega* (Alcobendas), que comparte con el anterior todos los factores para configurar una oferta de calidad. No es de extrañar, por ello, que el Banco Santander orientara hacia esta zona de la corona metropolitana la búsqueda de terrenos para ubicar su *campus bancario*, iniciativa que, finalmente, se hará realidad en otra ubicación no lejana de donde había fracasado el parque empresarial de Arpegio, concretamente en el municipio de Boadilla del Monte.

Merece la pena detenerse en el último ejemplo citado, que ejemplifica a la perfección la versión «fin de siglo» de las tendencias deslocalizadoras del terciario avanzado madrileño, que no es otra que la que apunta hacia los parques empresariales monotemáticos. La *Ciudad de la Imagen* (Pozuelo de Alarcón), operación de suelo también de Arpegio (100 Ha.), tras años de estancamiento, ha despegado con fuerza al calor de la reactivación del sector audiovisual y, en buena medida, a la «locomotora» de Telemadrid, que ya está acompañada por Hispavox, Videomedia o Televisa. En el caso de los parques empresariales monotemáticos y uniempresariales, el éxito lo asegura la propia solvencia financiera de la empresa promotora, la mejora de la eficacia que comporta la concentración espacial de departamentos complementarios hoy dispersos, el ahorro vinculado a las economías de escala y el uso más eficiente del capital fijo de la empresa. Así lo ha entendido también otra gran empresa líder del sector de la comunicaciones, y una de las pocas multinacionales españolas, Telefónica.

En Boadilla del Monte (16.000 hab.), el Banco Santander proyecta crear sobre 170 Ha. un *campus financiero* que, con una inversión de 35.000 millones, albergará 6.000 trabajadores; en él se concentrarán todos los servicios que la entidad tiene repartidos por Madrid, además de contar con un centro internacional de formación e investigación y un centro telemático; en la onda de los complejos financieros norteamericanos, el promovido por el Santander conjugará los medios técnicos más avanzados con un entorno confortable para los trabajadores y sus familias, por lo que contará con instalaciones deportivas, hostelería y otros servicios (7). Se da la circunstancia de que el Plan General de Boadilla del Monte ha sido también recientemente adaptado, incorporando una notable ampliación de su techo demográfico. No es atrevido encontrar una clara concomitancia entre ambas decisiones, lo que pone de manifiesto el protagonismo que están empezando a tener en el rediseño de la metrópoli madrileña las actividades terciarias de vocación global. Varias implicaciones son de destacar en el caso descrito:

— La integración en el marco institucional (vía Plan General Municipal o Plan Regional) de las grandes operaciones de calificación de suelo.

— La puesta en cuestión de la tesis generalmente aceptada de la bondad de la segmentación espacial selectiva de los departamentos de las grandes empresas (la gestión y representación en el centro y las actividades de producción en periferia)

— La intensificación de los procesos de exurbanización residencial de buena parte de la plantilla del banco, con el consiguiente reforzamiento del carácter mesocrático del municipio elegido.

— El incremento del valor patrimonial de los suelos urbanos y urbanizables del entorno por el mero hecho de que crecen sus expectativas de demanda.

Es de recalcar que ejemplos como el citado seguramente habrán de tener un efecto de contagio

en la futura configuración de la periferia metropolitana madrileña, por cuanto esta modalidad promocional a base de grandes operaciones se halla amparada e incluso respaldada por el *Plan Regional de Estrategia Territorial (PRET)*, introductor de la *Ordenación Reticular del Territorio (ORT)* articulada sobre la figura de la «cuadrícula regional» (Ortiz, 1998). Sea cual sea el nivel de flexibilidad que se utilice en el proceso de dimensionamiento y ubicación de este tipo de operaciones, es de destacar la quiebra de la tesis ampliamente compartida en el sentido de que las actividades decisionales poseen una marcada preferencia por las áreas centrales; tal ubicuidad decisional está llamada, pues, a invertir los criterios locacionales reguladores hasta ahora de nuestro modelo metropolitano. La asimilación con la fórmula americana de la *edge city* —ciudad borde (J. Garreau, 1991)— quedaría expedita entre nosotros. Por tanto, el modelo metropolitano madrileño sería menos exótico y se asimilaría, para bien o para mal, al modelo americano y sus *PBD (peripheral business districts)* —el ejemplo del Thyson Corner, en la periferia de Washington, podría servir de referente—.

Similar por sus planteamientos empresariales, pero contraria por lo que respecta a la relación centro-periferia, cabe calificar la *Ciudad de las Telecomunicaciones*, que proyecta Telefónica, con la pretensión también de aglutinar sus departamentos y servicios dispersos por todo Madrid, y cuyo «buque insignia» ha sido desde los años 20 el mítico edificio de la Gran Vía. La operación se ubicaría en terrenos del municipio de Madrid lindantes con Alcobendas, y en contacto directo con el Parque Empresarial de La Moraleja (8). Merece la pena recalcar cómo en la elección del sitio se dan todos los requisitos que, en pura ortodoxia locacional terciaria, se le habrán de exigir a un espacio destinado a alojar al terciario superior: accesibilidad desde la autopista de circunvalación M-40, calidad ambiental del entorno, disponibilidad cercana de vivienda de alto nivel, buena dotación en servicios igualmente selectos (campos de golf, colegios privados de elite, etcétera). La lectura de la operación en clave urbanística también permite fundamentar algunas consideraciones sobre los derroteros hacia los que se encamina la metrópoli madrileña. No por casualidad se ha elegido para desarrollarla, al menos parcialmente, un PAU (*Las Tablas*) que forma parte de una de las operaciones de suelo de las que ha hecho bandera el actual equipo «popular» del Ayuntamiento de Madrid. Cuando en este PAU aún no se ha colocado un ladrillo, ya se ha enajenado una parcela de seis hectáreas a la multinacional española de la comunicación (9); la mera aparición en lontananza de un vecino de semejante envergadura no sólo asegura la revalorización patrimonial del conjunto del PAU, sino también le da garantía de que esa dirección de la ciudad central madrileña va a verse reforzada; no en vano en el borde de su continuo construido se halla ubicada la operación de suelo citada; todo ello sin contar la demanda «cautiva» de vivienda en ella generada por la propia plantilla de los em-

pleados de Telefónica. En definitiva, la multinacional española respalda con su operación explícita o implícitamente, uno de los objetivos estratégicos de los PAU: mantener en la ciudad central metropolitana cuanto más población e inversión posible, sirviendo de contrapeso a los procesos deslocalizados hacia las distintas periferias. Si se consigue o no el empeño, aún hay que esperar para corroborarlo.

IV. LOS PODERES PÚBLICOS: COINCIDENCIAS Y DISCREPANCIAS SOBRE QUÉ HACER CON LA METRÓPOLI MADRILEÑA

La propia complejidad de las metrópolis, con su maraña de intereses de distinto signo, las hace proclives a comportarse como «arena» de discrepancias políticas y conflictos sociales, en buena medida conectados a las distintas opciones ideológicas en liza. Cualquiera que sea el aspecto que de ellas se someta a consideración, servirá para hacer aflorar posturas políticas concordantes o discordantes sobre su diagnóstico y sobre los objetivos e instrumentos para afrontar la intervención. Así ocurre incluso desde el propio ámbito espacial supuestamente recubierto por la metrópoli en cuestión, los órganos de gobierno con los que gestionarla o la normativa con la que regular su funcionamiento. Sirva como ejemplo la disolución de las superestructuras políticas metropolitanas de Londres o Barcelona en los ochenta y el bloqueo de la *Ley de Capitalidad* de Madrid; en la base de todos los ejemplos citados, se halla la defensa de cuotas de poder por parte de las distintas administraciones e intereses políticos confluyentes en el territorio metropolitano. En el caso de Madrid, ocurre también que su acceso a la autonomía política como comunidad uniprovincial cortó de raíz, con toda lógica, cualquier pretensión de disponer de un órgano político específico para gobernar la denominada área metropolitana «funcional».

Ni siquiera se coincide sobre si es o no conveniente que la metrópoli madrileña crezca ni en beneficio de qué piezas tal crecimiento debe operar, ni sobre la manera de hacerlo. Así ocurrió en los años ochenta: en tanto que los gobiernos urbano y metropolitano se inclinaban por considerar al municipio de Madrid como «acabado» a falta sólo de «remates», los operadores privados, a través de sus organizaciones corporativas (cámaras, colegios profesionales, etc.) clamaban por lo contrario. Sobre tal contraposición cristalizaron las posturas enfrentadas de los defensores y detractores del *Plan General de Ordenación Urbana de Madrid* (1985) y de las *estrategias territoriales* para la del conjunto de la Comunidad (1990). En los noventa, la opción expansiva tanto de la ciudad central como del conjunto metropolitano está haciéndose valer y tomando cuerpo a través de los distintos hitos que jalonan el urbanismo madrileño de esta década: los PAU, el *Nuevo Plan General de Madrid* (1997) o el *Plan Regional de Estrategia Territorial* (1996), con su figura

de ordenación indicativa más genuina (las *Unidades de Desarrollo Equilibrado-UDE*).

Entrando en aspectos sectoriales de un espacio metropolitano, al mantenimiento de Madrid como metrópoli nacional y al reforzamiento de su internacionalización se orientan, implícita o explícitamente, las políticas de mejora de la accesibilidad; son, sin duda, las infraestructuras de transporte más avanzadas (aviación, tren de alta velocidad, autopista) las que, con mayor elocuencia que el tamaño, dan cuenta de la capacidad de las metrópolis para competir en el marco de los sistemas urbanos europeo o mundial. Otras infraestructuras más intangibles (el sistema público de innovación tecnológica, por ejemplo) operan igualmente en la misma dirección internacionalizadora. En el caso de Madrid, tal proceso necesita un particular impulso, pues su ubicación alejada de los grandes ejes de desarrollo transeuropeos (la famosa «banana» centro y noreuropea) ha de ser contrarrestada mediante medidas más eficaces de su potenciación como destino de decisiones de inversión (10). El alineamiento del Ministerio de Fomento con estas tesis (no sin fuertes discrepancias para su puesta en ejecución con el Ayuntamiento y la Comunidad) toma cuerpo en la voluntad de ampliar el actual aeropuerto de Madrid-Barajas hasta la capacidad para acoger 40 millones de viajeros en la segunda década del siglo XXI, al mismo tiempo que se proyecta un segundo aeropuerto que sustituirá a Barajas hacia el año 2020. En semejante dirección apunta las nuevas líneas del *Tren de Alta Velocidad* en ejecución o en proyecto, mediante las cuales Madrid se integrará en la red de alta velocidad europea por el Oeste (Barcelona-Frontera) y por el Norte (Valladolid-País Vasco). Las nuevas radiales, que desdoblarán con rango de autopistas de peaje las autovías de acceso a Madrid (excepto por el Norte y el Noroeste.), al reducirse sólo a los tramos próximos a la capital, no van a subsanar la carencia de una buena conexión por autopista con el sistema urbano europeo; eso sí, van a facilitar la movilidad intrametropolitana y constituirán el armazón básico sobre el que se apoyará el futuro expansionismo metropolitano.

Sea por razones competenciales, sea por visiones estratégicas distintas sobre cuál ha de ser la configuración de la metrópoli madrileña, no hay unidad de criterio entre las distintas instituciones con presencia en el territorio metropolitano. Oficialmente, sólo hay una institución que pueda invocar las competencias metropolitanas, que no es otra que la CAM tras su constitución en 1983; en ella confluyeron dos líneas competenciales: la de la Diputación Provincial y la de COPLACO (creada en 1963); esta última se hallaba previamente integrada orgánicamente en el Ministerio de Obras Públicas, aunque en el práctica el protagonismo lo tenía el Ayuntamiento de Madrid. El nacimiento de la CAM, al distraer competencias municipales y estatales sin eliminarlas, y la asimilación (falaz o deseable) entre ámbito autonómico y metropolitano, ha conducido a una cierta indefinición teórica y práctica del fenómeno metropolitano madrileño; de alguna manera, se

ha obviado la discusión sobre cuestiones analíticas y delimitadoras muy estudiadas en los sesenta y setenta pasando el protagonismo a las preocupaciones sectoriales o zonales. Se corre el riesgo, entre otras cuestiones, de dar por supuesto que la condición de Madrid como comunidad metropolitana acredita una difusión de lo metropolitano por todo el territorio madrileño, cosa que es, cuando menos, discutible, tanto o más que denominar a todo el conjunto como región urbana.

Merece la pena recalcar las disfuncionalidades que la metrópoli madrileña padece por la confluencia en su territorio de las tres administraciones con atribuciones sobre él. Al gobierno central le compete interpretar los intereses y hacer valer las oportunidades que en el nuevo orden internacional se le abren a las metrópolis dinámicas. La Comunidad busca difundir metropolitanismo por todo su territorio, con lo que el protagonismo de Madrid-municipio se va a ir poco a poco debilitando; de aquí que sea coherente su apuesta, ya iniciada bajo la Administración socialista anterior a 1995, de hacer surgir nuevas áreas de centralidad secundaria en periferia, respaldada por el argumento de que con ello se reducen los problemas de la congestión de las áreas centrales y se diluyen los desequilibrios población-empleo. Por su parte, los ayuntamientos, al amparo del argumento de su progresivo protagonismo como suministradores de servicios, recaban más recursos, para lo que no ven una forma más eficaz que incrementar la población y la actividad económica, con el inevitable secuela de la animación edificatoria. La práctica habitual de utilizar el urbanismo y la subsiguiente capacidad recalificadora como instrumento de financiación municipal, más arriba señalada, introduce efectos fuertemente perturbadores para la construcción de una metrópoli «lógica» y manejable, entendiendo tal concepto como la correlación entre las tres dimensiones de lo urbano: la económica, la demográfica y la espacial.

Sería inagotable el mero enunciado de las ocasiones de desencuentro afloradas en la gestión de las competencias territoriales entre las administraciones con presencia en la metrópoli madrileña, con evidente perjuicio para la buena gestión, la economía y la satisfacción de los ciudadanos. Así ocurrió un tiempo con el *Consortio de Transportes* entre la CAM y el Ayuntamiento de Madrid, o más recientemente con la ampliación del aeropuerto de Barajas. Son muchos los cabos que quedan sueltos en la pretensión del gobierno regional por imponer sus fórmulas de gestión global del territorio comunitario a los ayuntamientos, y no sólo al de Madrid. Así lo demuestran las discrepancias de fondo surgidas a cuenta de la implantación de servicios; valga como ejemplo el *Plan de Gestión de Residuos Urbanos*, decidido por la CAM sin, al parecer, haber sido suficientemente consensuado con los ayuntamientos; el resultado es el retraso o bloqueo de la incorporación de éstos al plan comunitario, que puede desembocar incluso en la elaboración de uno propio en municipios concretos. Algo similar, en este caso, aun a nivel de proyecto, está ocurriendo respecto al

aún nebuloso «metrosur», propuesta de ferrocarril metropolitano para dar servicio a los municipios del Suroeste; como alternativa, el Ayuntamiento de Getafe, con el apoyo de los ayuntamientos de la zona gobernados por el PSOE, preconiza una «M-40 ferroviaria», prevista en el megalómano proyecto de «gran ciudad del Sur» diseñada, a instancias del Ayuntamiento de Getafe, por el mismísimo Sir Norman Foster. Para rematar este muestrario de discrepancias, baste aludir a la recuperación por la CAM de las competencias en materia de suministro de gas a domicilio, hasta ahora prácticamente monopolizado por la empresa Gas Natural, S.A.; la intención comunitaria de entregarlas para su explotación en forma de concesión puede quedar seriamente dañada en sus pretensiones globalizadoras si, como parece atisbarse en algún caso, los municipios deciden rescatar las competencias sobre suministro de gas en sus respectivos territorios (11).

Merece la pena insistir sobre la ampliación Barajas para ilustrar las discrepancias estratégicas mantenidas a lo largo de la segunda mitad de los noventa por las distintas administraciones con presencia en Madrid, y que pueden calificarse, si no de posiciones contrapuestas, sí de claramente diferenciadas. Así, el Ayuntamiento de la capital, al abogar por «agotar» Barajas, respalda su estrategia de mantener y acentuar, si fuera posible, el protagonismo de Madrid-municipio en el conjunto del área metropolitana; por su parte, el gobierno regional, al optar por el segundo aeropuerto, a ubicar en Campo Real, trasluce su alineamiento con una estructura metropolitana multipolar y difusa apoyada en el eje Noreste-Suroeste; no es casualidad que la ubicación elegida para este segundo aeropuerto ocupe una posición claramente de «charnela» entre las dos grandes piezas de tal eje (el Corredor del Henares y el Gran Sur Metropolitano). El Ministerio de Fomento, por su parte, entidad inversora por antonomasia, actúa según temas y circunstancias ora apoyando a la metrópoli como un todo (red arterial, plataforma logística, etc.), ora como garante del moncentrismo beneficioso para Madrid. Un ejemplo patente de la última postura lo ha facilitado el asunto de las autopistas subterráneas, que, respaldadas por el tandem Fomento-Ayuntamiento, han merecido un completo rechazo del gobierno regional, partidario de un ferrocarril subterráneo alternativo inspirado en el RER parisino (*El País*, 29-11-1998).

De lo expuesto en los párrafos que anteceden se desprende que la dinámica metropolitana acaba siendo un reflejo de las estructuras político-administrativas y del reparto del poder que a través de ellas se articula. El Estado, en otros tiempos omnímodo en Madrid, hasta el punto de haberlo configurado según sus pautas ideológicas (sirva de ejemplo el Madrid de la postguerra civil), y que aún disfruta de una potente capacidad inversora, la ejerce básicamente a través las de grandes infraestructuras (aeropuerto, centro de transportes, futuras autopistas radiales, etc.), sustancialmente a favor del mantenimiento del protagonismo de Madrid-municipio den-

tro de la metrópoli. El naciente poder autonómico, por su parte, tras tres lustros de implantación e independientemente del color político del partido en el gobierno regional, ha orientado el ejercicio de sus competencias para acelerar la conformación de una región urbana multipolar; con el PSOE en el gobierno de la CAM, el instrumento para forzarla se llamaría áreas de nueva centralidad, áreas de oportunidad o subcentros regionales; con el gobierno del PP, la fórmula bien podría aportarla el *Plan Regional de Estrategia Territorial*, en la figura de las UDE (*unidades de desarrollo equilibrado*), concebidas en él como «las piezas en que se divide el territorio regional para determinar y distribuir las diferentes políticas, acciones y proyectos contenidos en aquél», con un horizonte temporal de 20 años (García de Pablos, 1998: 64-77).

Mediante la normativización de cuantos aspectos entran a formar parte de la organización territorial (desde los *campus* universitarios hasta la recogida selectiva de residuos) la CAM aspira a hacer valer sus competencias en todas y cada uno de las facetas del gobierno metropolitano, asimilado a regional. Justamente, su pluricompetencialidad la expone a ejercer una cierta vocación homogeneizadora del territorio que puede llegar a constituirse en un rígido corsé para los muchos dinamismos entremezclados consustanciales con el hecho metropolitano. Ya se encargan de recordárselo los ayuntamientos (y no sólo el de Madrid), en ocasiones sacando partido a su posición privilegiada en un eje fuertemente expansivo (es el caso de Alcobendas, a través de su Plan Estratégico), en otras, forzando por libre los beneficios obtenidos de la deslocalización de funciones de capitalidad iniciada en los setenta-ochenta; así están operando Alcalá de Henares y Getafe, destinatarias de sendas universidades públicas pensadas para recualificarlos a partir de una excesiva especialización residencial-industrial (12).

De cuanto se ha expuesto a lo largo de este epígrafe puede razonablemente inferirse que la metrópoli madrileña responde a una triple óptica de entender e intervenir en el espacio metropolitano (tantas como administraciones tienen competencias concurrentes sobre él), y que cada una de ellas aspira a dar a luz un esquema organizativo propio con incidencia sobre el urbanismo, la economía o las dotaciones con resultados que se entrecruzan, e incluso se contraponen, en los mismos espacios. De aquí que, si hay algún criterio que condiciona todas y cada una de las facetas del hecho metropolitano, éste ha de ser el político. Siendo la dimensión política plenamente respetable, un exceso de protagonismo de las estructuras político-administrativas puede llegar a introducir un factor de distorsión en la adaptación de las metrópolis a los escenarios abiertos por el nuevo orden internacional, mundializado y altamente competitivo. Esto es tanto más de temer si el reparto de poder competencial, como es el caso de Madrid, contiene ciertos componentes de obsolescencia y hay riesgos ciertos de disfuncionalidad (Angotti, 1993: 188-200).

V. MADRID, UNA METRÓPOLI A VARIAS VELOCIDADES

La peculiar génesis monopolar de la metrópoli madrileña, impulsada desde un centro único, y su asimilación político-administrativa a la CAM, sigue manteniendo en estas postrimerías del siglo xx los grandes dilemas fruto de una gestación accidentada: compatibilizar el papel de Madrid-municipio como ciudad central de la región urbana con el desarrollo de las centralidades periféricas impulsadas por la CAM; compaginar la presencia de diferentes competencias políticas con la necesaria visión global inseparable del hecho metropolitano; acompasar la voluntad expansiva residencial de la mayoría de los municipios metropolitanos, independientemente de su ubicación y tamaño, a la difusión de las oportunidades de empleo.

1. Una metrópoli impulsada hacia el policentrismo

La aspiración de hacer de Madrid una metrópoli policéntrica ha estado presente en la gestión de la CAM prácticamente desde su nacimiento, pero de manera más explícita en la segunda mitad de los ochenta, coincidiendo con el *Plan General de Madrid de 1985* y el boom inmobiliario subsiguiente, y se materializó en un abanico de medidas englobadas en el documento *Madrid, región metropolitana* (1991), de entre las que merece la pena destacar, por su particular trascendencia estratégica, los ejes de descentralización de actividades direccionales (*Operación Campamento*), las áreas de centralidad periférica (Arroyo Culebro, Alcalá de Henares, Arganda del Rey, etc.) o los polos regionales más excéntricos (Aranjuez, Villalba, etc.). Un paso más en el mismo sentido pretende dar el *Plan Regional de Estrategia Territorial*, impulsor de un modelo metropolitano «en salpicadura», en el que se engloba no sólo la periferia urbana y metropolitana de Madrid, sino todo el eje Henares-Jarama-Tajo, y aspirante a resucitar una vieja pretensión del plan metropolitano de los sesenta: crear un auténtico sistema urbano-regional a caballo entre Madrid y Toledo.

Sería imposible relatar en este texto cuántas iniciativas de distinto rango y contenido han sido planteadas y/o emprendidas durante los ochenta y noventa en clave de reestructuración metropolitana, con mayor o menor grado de cumplimiento (áreas de oportunidad, nuevos espacios de actividad productiva, nuevos centros universitarios y de investigación, operaciones de infraestructura, etc.). Posiblemente, ha existido un exceso de optimismo sobre los pretendidos efectos que, en la reestructuración económico-espacial, están llamadas a jugar las operaciones de suelo y accesibilidad. Se olvida a menudo que cada actividad, e incluso cada iniciativa concreta con incidencia espacial, exige una adecuada escala operativa que le viene dada por una específica organización funcional del territorio (Sánchez, 1997:

460-461). Lo cual quiere decir que, con los mismos elementos habilitados para soportar las iniciativas, se desemboca en resultados dispares. Sirva de ejemplo el éxito del *Campo de las Naciones*, arquetipo de parque empresarial monotemático, y el fracaso del de Las Rozas, ambas operaciones de suelo orientadas a captar el terciario superior, líder indiscutible de las economías metropolitanas. El hecho de contar con una «locomotora» (la actividad ferial en el caso del *Campo de las Naciones*) fue, sin duda, el elemento determinante del acierto de sus promotores, que arrastró consigo también otras operaciones de actividad avanzada ya en funcionamiento o en proceso de creación (*Parque Empresarial Eisenhower*, junto al aeropuerto) y, en buena medida, de todo el eje de la N-II.

Al año 1999, los esfuerzos por transferir funciones avanzadas de centralidad y con fuerte capacidad inductora (industria de alta tecnología, terciario superior) fuera del municipio de Madrid han cosechado un éxito discutible. Junto al fracaso de Las Rozas y el del área terciaria de Tres Cantos, hay que dejar constancia del éxito que ha acompañado a la implantación en la corona metropolitana de los parques tecnológicos y de los nuevos campus universitarios en los municipios del Gran Sur Metropolitano (universidades Carlos III y Rey Juan Carlos). En otras ocasiones, se da un cierto desfase entre proyecto y ejecución; así, el *Parque Oeste*, en Alcorcón, inicialmente calificado como empresarial (427.000 m² de edificabilidad terciaria), se está conformando más bien como parque comercial diversificado, en la tradición de los *malls* americanos, o como complejo dotacional (*campus* universitario y hospital).

Por otra parte, los ritmos de ejecución de las operaciones de suelo, convertidas en herramienta preferida de reestructuración metropolitana, tampoco se acompasa a las decisiones de los políticos. Así queda de manifiesto en la operación estrella de suelo por antonomasia de la periferia metropolitana de Madrid: *Arroyo Culebro* (1.299,5 Ha). De hecho, de todas las unidades de actuación de carácter terciario científico-técnico o empresarial previstas en esta pieza, cuya trascendental importancia para el reequilibrio de todo el Gran Sur Metropolitano es de aceptación general, la única verdaderamente impulsada es el *Centro Logístico de Abastecimiento*; en éste se da la coincidencia de un entramado de ventajas locacionales (en la confluencia de la M-50 y la N-IV) con una correcta iniciativa inversora respaldada por el coloso financiero BBV, con fuertes intereses en el ramo de la distribución. La disponibilidad de suelo, junto con el correcto aprovechamiento de los resortes de imagen y un potencial económico heredado del pasado, son activos que está aprovechando Getafe para intentar conformar un complejo de industrias del sector aeronáutico sobre una superficie de 300 Ha., ligado genética y funcionalmente a la factoría CASA (*Construcciones Aeronáuticas, S.A.*) algo enfáticamente bautizado como «ciudad aeronáutica», asimilable a otros complejos aeroespaciales extranjeros (Toulouse, por ejemplo).

Mayores avances se han producido, empero, en la difusión espacial de las nuevas estructuras comerciales periféricas: los centros comerciales. Tras la colonización comercial de la M-30 y la M-40, las autovías radiales sirven de soporte a las avanzadillas de los nuevos centros comerciales, los cuales, desbordada ya la demarcación tradicional de la corona metropolitana, irrumpen en los municipios neo-metropolitanos del Noroeste (Villalba) o del Sur (Pinto). La evolución de los centros comerciales periféricos hacia su transformación en complejos comerciales diversificados (*Parque Corredor* en Torrejón; *Parque Oeste* en Alcorcón, o *El Pinar de las Rozas*) dan constancia de la tendencia hacia la autosuficiencia comercial relativa de piezas importantes de la metrópoli madrileña, frente a la dependencia que durante décadas padecieron respecto al área central, no obstante seguir monopolizando ésta el comercio de calidad; incluso, se percibe ya una cierta inversión de los flujos por motivos comerciales en beneficio de la periferia en determinados artículos (comida y artículos del hogar, muebles, ropa, etc.), y no sólo por el creciente protagonismo que en las prácticas de compra de los madrileños han adquirido los centros comerciales, sino por las estrategias de localización periférica de ciertos segmentos comerciales, en algunos casos ya antiguas (muebles a lo largo de las rutas radiales), en otros bien recientes (ropa).

Las tendencias residenciales centrifugas, por su parte, no sólo se mantienen, sino que se robustecen con el paso del tiempo por motivos suficientemente conocidos de funcionamiento del mercado inmobiliario en una metrópoli capitalista; en síntesis, la adecuación entre rentas familiares y precios de la vivienda marca las decisiones de residir en periferia, con mayor motivo si en ella se ha relajado la fuerte incidencia del factor suelo sobre el precio final de la vivienda. Coincide en este punto la voluntad de la CAM de desconcentrar hacia la periferia metropolitana la población y las actividades con la mayor facilidad técnica y económica de intervenir sobre el precio del suelo. Superado el período de exclusiva gestión privada del suelo, dominante durante al menos treinta años en los núcleos-satélite dormitorio de la corona metropolitana, la Administración regional ha jugado fuerte en este mercado, empujada, entre otras razones, por el descontrolado crecimiento de los precios de la vivienda a raíz del *boom* inmobiliario de los ochenta; para tal fin, viene utilizando la figura de los consorcios, figura participativa institucional y socialmente, pues en ella confluyen las administraciones local y regional junto con los propietarios de suelo privados. Gracias a este sistema, experimentado con éxito sobre suelos públicos en *Valdebernardo* y *Madrid Sur* (municipio de Madrid), importantes operaciones unitarias de vivienda se han puesto en marcha en la corona metropolitana Suroeste (Getafe, Leganés, etc.), Norte (*Valdelasfuentes* en Alcobendas) y Noreste (*Espartales* en Alcalá de Henares) (13).

2. Madrid-ciudad, garante del dinamismo metropolitano

Muchas han sido las voces que, desde distintas posiciones (académicos, planificadores, políticos, etcétera), han venido defendiendo, al menos desde los sesenta, la conveniencia de moderar, en aras del equilibrio metropolitano, las tendencias concentradoras en beneficio de Madrid-municipio. Entre los argumentos invocados, destacan los referentes a los riesgos de la congestión y a las tensiones especulativas. Pues bien, los redactores del Plan General de 1985 asumieron con total convicción tales planteamientos y los trasladaron a las previsiones del Plan, pues se partía de un Madrid ya concluido, en donde la acción urbanística habría de reducirse a «rematar Madrid» o, utilizando sus propias expresiones, a «acabar la ciudad en términos físicos con la consiguiente ampliación acotada de suelo para esponjamiento y colmatación de la ciudad...», ya que se daba por supuesta una paralización de su crecimiento, que el plan no consideraba previsible, dado el contexto de crisis económica general, pero tampoco deseable.

Tras el cambio de color político en la alcaldía madrileña a finales de los ochenta y en un escenario de mayor dinamismo económico que el que presidió la redacción del Plan de 1985 se vuelve a valorar el papel de motor metropolitano de Madrid-ciudad y se apuesta por aprovechar sus ventajas comparativas para seguir ejerciéndolo; tal protagonismo capitalino no tiene por qué venir acompañado por el sofocamiento de las potencialidades del resto del conglomerado metropolitano, pero sin renunciar a aquellas actividades que mejor se correspondan con su tamaño y a las funciones direccionales que en determinados aspectos sigue ejerciendo. En consecuencia, los años noventa van a suponer para Madrid un nuevo período de «recentralización», algunos de cuyos hitos más significativos podrían ser:

— Las nuevas infraestructuras para el transporte público y privado: el programa de ampliación del metropolitano de Madrid por la CAM, en buena medida ya realizada, hasta llevarlo a los confines del término municipal, e incluso fuera de él (14), es sin duda la operación más ambiciosa; las autopistas radiales o la M-45 (aún sin iniciar) tendrían, igualmente, incidencia centralizadora.

— Las ampliaciones actual (3.^a pista y nueva terminal) y futura (4.^a y 5.^a pista y dos nuevas terminales) de Barajas con capacidad para acoger hasta 42 millones de pasajeros al año en el horizonte de 2020.

— Los cinco PAU ya aprobados y en proceso de ejecución, que extienden la superficie construida madrileña en algunos casos hasta el mismo límite municipal (*Las Tablas* por el Norte, límite de Alcobendas).

— El complejo ferial y terciario del *Campo de las Naciones*, prácticamente ya consolidado y en una magnífica ubicación para funcionar como nexo en-

tre la ciudad central y la futura *ciudad aeroportuaria* prevista en la expansión de Barajas.

La recuperación de centralidad tiene también un elocuente reflejo en la propia área central madrileña (el interior de la «almendra»), destino de operaciones-estrella de distinto signo y grados de ejecución. Son de destacar entre ellas:

— El programa de rehabilitación de amplios sectores del casco histórico, para el que se ha constituido el correspondiente consorcio con presencia de las tres administraciones, y que cuenta con importantes apoyos financieros acogidos a fondos europeos (15).

— La operación *Pasillo Verde*, auténtica *new town in town* a escala madrileña, resultante de un complejo programa de renovación-sustitución de actividades obsoletas (industria, almacenaje, solares, etc.) ligadas genéticamente al sistema ferroviario histórico del sur de Madrid; el resultado ha sido un eje residencial de calidad, nuevos espacios libres (*Parque Tierno Galván*), dotaciones de capitalidad (*Museo de la Ciencia, Estación Sur de autobuses*) y algunos enclaves de terciario superior, como el articulado sobre la buena accesibilidad aportada por el intercambiador de *Méndez Álvaro* y la proximidad a la autopista de circunvalación M-30.

De todas las operaciones de reforzamiento de la centralidad de Madrid-municipio respecto al conjunto de la metrópoli, ninguna más significativa y ambiciosa que la *Operación Chamartín*, de la que forma parte como elemento más emblemático una nueva prolongación de La Castellana, la última del siglo xx, tras las emprendidas por la II República y el franquismo. La mayor novedad consiste ahora en su vinculación al enterramiento del haz de vías férreas de la Estación de Chamartín y la recalificación de los 500.000 m² resultantes; sólo tan ingente creación y recalificación de nuevo espacio edificatorio hará factible financieramente el conjunto de la operación, incluida la construcción del nuevo tramo de más de tres kilómetros de La Castellana y las restantes conexiones con los distintos elementos de la trama urbana circundante. Dada la magnitud de la operación, se ha hecho precisa la adhesión al consorcio creado *ad hoc* de las tres administraciones (el Estado, a través de RENFE, el Ayuntamiento y la Comunidad) y el respaldo de una importante entidad financiera (Argentaria), que actúa como gestora del proyecto (16). En todo caso, la operación sólo puede ser rentable si se le asigna una edificabilidad generosa destinada a usos terciarios y residenciales de calidad (en ello ha radicado su semiparalización durante años). Con fecha ya para su inicio (año 2000), la *Operación Chamartín*, o *Supercastellana*, está llamada a ser, además de una pieza urbana que dignificará, prestigiará y revalorizará todo el Norte de «la almendra», el eslabón destinado a dar continuidad física y perceptual al área central madrileña en dirección a los PAU del Noroeste (*Las Tablas y Sanchinarro*). El encargo del proyecto a Ricardo Bofill confirma la preocupación por la imagen y la proyección internacional, tan en la lógi-

ca de la globalidad a la que aspiran proyectos como el descrito.

3. La transición urbano-rural en la metrópoli madrileña, una frontera móvil

Se ha dicho que el futuro de las metrópolis modernas se juega en sus franjas rururbanas. Desde hace varias décadas, se han realizado desde muy diferentes frentes disciplinares, y para muy diversos modelos urbanos, aportaciones relevantes al conocimiento y problemática de esta pieza nebulosa y móvil. Desde los comportamientos políticos hasta los cambios demográficos, el contagio urbano actúa sobre los espacios rurales próximos a las ciudades a modo de metástasis con grados muy matizados de incidencia. De aquí que la pretensión por definir en ella situaciones nítidas y deslindar «coronas» o «franjas» con pretensiones de cierta consolidación sean, a menudo, puro ejercicio o empeños coyunturales. Sin ánimo de entrar en esta ocasión a profundizar, por razones de oportunidad y dimensiones de este texto, en la caracterización actual de esta pieza en la metrópoli madrileña, parece pertinente fijar alguna posición respecto a prácticas analíticas no concomitantes con los procesos de periurbanización: que utilizar como unidad territorial de análisis el municipio, aunque cómodo, es falaz; que la supuesta organización en «coronas» concéntricas es reduccionista y asigna estabilidad a unos procesos que son esencialmente ambiguos y dinámicos.

En definitiva, lo que en este apartado se pretende resaltar es que los procesos de periurbanización operaran por transiciones graduales y sutiles, y que, por ello, no permiten delimitaciones nítidas y, sobre todo, permanentes, por lo que las compartimentaciones, por muy fundamentadas que pudieran ser, están condenadas a una rápida obsolescencia (Valenzuela, 1993, vol. 1:5-6). Por tanto, lo más útil para diagnosticar hacia dónde evoluciona la metrópoli madrileña en su frente de avance sería considerar situaciones elocuentes. La mejora de la accesibilidad desde las piezas metropolitanas más centrales, junto con el encarecimiento en ellas de los precios del suelo por escasez o especulación son quizá los dos factores impulsores de la rururbanización en prácticamente todo el territorio de la CAM. En todo caso, la presencia de lo urbano con distintas intensidades se halla omnipresente en él a través de formas más o menos sutiles de dependencia: laboral, control del suelo por los urbanos, presencia de actividades de servicio urbano, implantación de infraestructuras varias, uso recreativo del espacio, etcétera.

No es, por tanto, objetivo de este texto sistematizar ni crear una nueva taxonomía de las piezas del modelo territorial madrileño en esta franja de transición hacia los espacios rurales, la cual desborda ampliamente los límites provinciales proyectándose sobre las limítrofes; la cuestión estriba en qué tendencias observadas en ella permiten descifrar cómo evoluciona la metrópoli madrileña en su conjunto en

el contexto de globalización y creciente competitividad, y cómo los intereses económicos que protagonizan el hecho metropolitano toman posiciones aquí como en el resto de la metrópoli. Del amplio muestrario de presencias metropolitanas en la franja rururbana se van a seleccionar algunos «botones de muestra», que se pretenden elocuentes.

En los antecedentes bibliográficos sobre los espacios periurbanos (Valenzuela, 1986) se enfatizaban las trasferencias residenciales desde la ciudad central como rasgo diferenciador. En el caso madrileño, la presencia residencial catapultada desde Madrid comenzó siendo básicamente secundaria y mesocrática en los sesenta (Valenzuela, 1977) para, ya en los ochenta adquirir una orientación más popular (urbanizaciones ilegales). Una tendencia en proceso de consolidación ya en los noventa es la derivación hacia la vivienda principal, reflejada de forma muy nítida en el incremento de población permanente en el período 1991-1996, a un ritmo bien superior al de áreas más interiores de la metrópoli. Que sea población exurbanizada desde Madrid-municipio y ciudades-satélites o que los núcleos de la franja rururbana sean utilizados como trampolín residencial para acceder a zonas más internas de la aglomeración es cuestión a despejar mediante investigaciones monográficas.

En todo caso, se aprecia con claridad cómo municipios masivamente rurales o de ocio enclavados en la Sierra Centro o en ejes de acceso a Madrid por el Norte Suroeste o Sureste. están empezando a andar el camino hacia su conversión en versiones fin de siglo de una incipiente suburbanización; la posibilidad de que accedan a la plena condición metropolitana, sin embargo, dependerá del ritmo que lleve su complejización funcional. Por lo pronto, como ya se veía venir desde principios de los noventa (Valenzuela, 1991, 1992), las revisiones de los planes municipales aprobados en los últimos años certifican la tendencia nada espontánea hacia la aparición de una nueva hornada de núcleos-satélite-dormitorio; es práctica normal que en dichas revisiones se eleven los techos demográficos previstos en más de un 100 por 100. Los riesgos para el medio ambiente y las actividades tradicionales en áreas muy sensibles, como es toda la Sierra de Guadarrama, ya han sido puestos de manifiesto por organizaciones ecologistas y vecinales (17). La presencia en esta pieza de la actividad industrial es claramente selectiva, pues sólo afecta al arco Este-Suroeste de la franja rururbana, y está genéticamente ligada a los procesos de reestructuración productiva puestos en marcha a raíz de la gran crisis de los setenta o a la deslocalización impulsada por la búsqueda de ubicaciones selectivas o de plusvalías de los activos fijos empresariales.

Consideración especial merece la irrupción en periurbano de una nueva generación de espacios de ocio especializados y tecnificados (campos de golf, clubs de campo, parques temáticos, instalaciones ecuestres, etc.), cuya presencia en él ha de verse como un instrumento de integración metropoli-

litana; en la medida en que su disfrute se haga en unas determinadas condiciones de calidad y accesibilidad, es altamente valorado por el terciario superior y, por tanto, ayudan a reforzar la competitividad y la capacidad de captación de inversiones hacia una determinada metrópoli. No es por ello extraño que, a la hora de proyectar nuevas operaciones de terciario en algún emplazamiento concreto de esta pieza territorial, o bien se cuente ya con abundante dotación de este tipo de facilidades o bien se las incorpore al proyecto. Ya hay síntomas de que así se va a funcionar en un futuro no tan lejano respecto, por ejemplo, al parque temático de San Martín de la Vega o respecto a las expectativas surgidas al calor del futuro aeropuerto de *Campo Real* (18).

Las universidades y centros de investigación, por su parte, al margen de su propia capacidad de «tocar» territorio e incorporarlo plenamente al campo de fuerzas metropolitano, son ellas mismas un factor de transformación y de incremento de valor de su entorno, si bien ocasionalmente pueden llegar a desencadenar conflicto social, como ha quedado de manifiesto en la ampliación del *campus* en *La Berzosa* (Hoyo de Manzanares) perteneciente a la Universidad «Antonio de Nebrija» (*El Mundo*, 14-11-1998). No hay nada en el periurbano similar a la utilización de nuevas universidades o *campus* para reforzar centralidades secundarias destinadas a contrapesar el protagonismo de Madrid-ciudad, como se ha hecho en el Gran Sur Metropolitano; sin embargo, en un plano más modesto, en tal dirección apuntan respecto a la ciudad central y sus satélites la asignación de centros universitarios de segundo nivel a Aranjuez o a San Lorenzo de El Escorial (Colegio Universitario y cursos de verano de la Complutense).

VI. CONCLUSIONES

En las dinámicas que afectan a la metrópoli madrileña, ni todo es original y exclusivo ni se halla consumada plenamente la asimilación a patrones exógenos (léase norteamericanos). Sí puede afirmarse, con un margen suficiente de solvencia, su vinculación a los procesos de internacionalización económica, sin la que difícilmente puede hoy en día mantener una mínima expansividad económica cualquier metrópoli de un país avanzado. En la actual coyuntura mundial, adquiere lógica el que la inversión extranjera que fluye hacia Madrid se canalice preferentemente hacia el terciario superior, lo que, de rechazo, está acusando, o al menos manteniendo, la centralidad principal ubicada en Madrid-municipio. Ahora bien, la llegada a Madrid de capital extranjero no significa que queda incorporada al selectivo club de las ciudades globales, que lo son en la medida en que las decisiones que en ellas se toman afectan a toda o a una parte de una actividad industrial o terciaria, independientemente del lugar del mundo en que éstas se ubiquen. Madrid tiene, por tanto, a lo sumo parte de su economía internacionalizada, lo que le permite organizar y dirigir am-

plios espacios y actividades de la economía nacional, pero la condición global de Madrid asimilable a la de Nueva York, Londres o París, afirmada de manera un tanto precipitada o mimética, aún debe esperar o aún se halla a niveles muy modestos (Martín-Roda, 1997: 215-216).

En el ámbito intrametropolitano, algo similar procede afirmar a la vista de los esfuerzos por hacer de Madrid una metrópoli policéntrica. Ello sea dicho sin minusvalorar en absoluto los resultados cosechados en tal dirección en aspectos vinculados con decisiones político-administrativas en materia de suelo, inversiones públicas o política universitaria; en todos ellos se han dado avances ciertamente encomiables. Otra cosa es que se hayan llegado a crear auténticos centros urbanos completos capaces de disputar cuotas importantes de capitalidad a Madrid; en todo caso, Alcalá de Henares o Getafe puede que vayan camino de ello, pero no muchos más.

Respecto a la cuestión laboral, debe quedar de manifiesto que lo que define a las metrópolis no es tanto la difusión del hábitat y la población en un espacio multimunicipal, sino el funcionamiento de todo él como un único mercado de trabajo cuyos flujos se entrelazan en función de muchos focos proveedores de oportunidades laborales. Tal multifocalidad, empero, se halla aún en fase incipiente en el caso de Madrid, pues fuera de la capital, como destino de importantes flujos laborales, sólo puede contarse con los municipios del corredor del Henares o algún otro en la corona metropolitana, como Paracuellos del Jarama, Alcobendas o Getafe. Los datos de distribución del empleo, tanto industrial como terciario, así lo corroboran. En concreto, las *Cuentas del sector de servicios a las empresas de la Comunidad de Madrid (1996)* siguen presentando un marcado protagonismo de Madrid-capital, en donde se concentra una media de 94.890 empleos (68,8 por 100), frente a 9.809 (7,1 por 100) en el resto de la CAM y 32.265 (24,1 por 100) sin asignar a zona. Por su parte, las propuestas para implantar en periferia empleo terciario superior, en forma de operaciones-estrella estimuladas o aceptadas por el actual marco normativo de la CAM podrán en su momento propiciar una distribución del empleo más equilibrada entre las diferentes piezas de la metrópoli madrileña, siempre que no se produzcan estrangulamientos en el transporte y los restantes apoyos logísticos. En cambio, la ubicación del empleo industrial, según la misma fuente, presenta una distribución mucho más equilibrada, ya que Madrid-capital sólo concentra el 30 por 100, frente al 41 por 100 del resto de la CAM (21 por 100 sólo en la zona Norte y Este, que engloba el «corredor» del Henares, y un 18,5 por 100 en la zona Sur), si bien un 29 por 100 del citado empleo aparece sin asignar a zona.

Hoy por hoy, pues, cuestiones de tamaño aparte, la metrópoli madrileña presenta una estructura residencial mucho más matizada que otros modelos europeos o americanos, gracias en buena parte a su planetario de ciudades-satélites en las cuales se concentró el crecimiento demográfico del conjunto

hasta los ochenta, muchos más matizada que otros modelos europeos o americanos. Por su parte, la suburbanización anglosajona para residencia permanente presentó en Madrid un escaso arraigo, con la excepción de los tímidos ensayos del primer tercio del siglo xx, y habida cuenta de que tanto las urbanizaciones serranas de los sesenta-setenta como las parcelaciones ilegales de los ochenta se fundamentaban en otros presupuestos psicosociales y urbanísticos (Valenzuela, 1976, 1988). Sin embargo, hay que admitir que la corona rururbana ha experimentado en las dos pasadas décadas una importante expansión residencial (normalmente de baja densidad) compartiendo desde los ochenta los mayores índices de crecimiento con el sector Oeste de la corona metropolitana. Tal era la situación en 1996 y, si se cumplen los designios de los responsables urbanísticos de la CAM, en esta tipología se concentrarán los futuros desarrollos residenciales con el horizonte del 2018.

Podría interpretarse como un impulso hacia la deseada multifuncionalidad de las distintas piezas del conglomerado metropolitano la dispersión por todo el territorio de la CAM de actividades y servicios de apoyo urbano (parques temáticos, campos de golf, universidades, etc.) en la medida en que rompen con el modelo centrípeto y relajan, por lo tanto, las secuelas indeseadas de la hiperconcentración. Lo que ocurre es que la dispersión «universal» de los usos urbanos por todo el territorio, por más que pueda ser bien valorada por los agentes económicos con intereses en él, desde los ayuntamientos hasta los propietarios de suelo, pone en marcha no pocos efectos perversos que ya están siendo lamentados y corregidos en modelos metropolitanos llegados más tempranamente que nosotros a la ciudad dispersa: pérdida de amenidad ambiental, despilfarro de recursos, encarecimiento de los servicios públicos, etcétera. Precisamente, las teorías que defienden la sostenibilidad urbana no respaldan, sino que fustigan y proponen alternativas a la ciudad dispersa.

Concluamos. Madrid ha acuñado un metropolitanismo atípico, materializado durante los sesenta y setenta en los pueblos-dormitorio y reorientado muy tardíamente hacia la dispersión residencial que es un invento de los ochenta y noventa, cuando ya en otras metrópolis se está de vuelta y el urbanismo se inclina más por la regeneración que por la dispersión (Hall, 1996:424-425). En nuestro caso, pues, en escasamente veinte años se han recorrido las etapas que en una metrópoli norteamericana estarían necesitaría al menos treinta más: primero suburbanización residencial, después exurbanización comercial de la mano de los centros comerciales y, en último lugar, difusión del empleo a las nuevas áreas residenciales periféricas. La culminación del modelo —bautizado como *edge city* (ciudad de borde) por Garreau (1991)—, ampliamente alcanzado en no pocas metrópolis americanas, aún está lejos de serlo en el caso madrileño, aunque hacia ella apuntan las operaciones públicas o privadas descritas en este texto, con niveles muy desiguales de éxito. Esta por ver si en Madrid la aspiración hacia

la autosuficiencia laboral de las periferias residenciales, como ya ha ocurrido en los «sectores de ciudad» de Estocolmo, acaba transfiriendo a todos los rincones de la metrópoli, al mismo tiempo que algunas ventajas, todos los inconvenientes de la ciudad central. Vivir para ver.

NOTAS

(1) Una interesante propuesta, aunque puramente retórica, de crear en Madrid suburbios-jardín al estilo de los ingleses se halla incluida en la memoria del *Tranvía de Leganés* (años setenta del siglo XIX). Cfr. M. VALENZUELA (1973), «Los orígenes de los transportes urbanos y de cercanías en Madrid», *Estudios Geográficos*, núm. 130, págs. 95-133.

(2) Se trata, sin duda, de una cuestión de gran sensibilidad social, como lo demuestran las frecuentes referencias halladas en la prensa diaria a movilizaciones surgidas a raíz de operaciones urbanizadoras de masas arboladas como el «Coto de las Suertes», en Villalba (*El Mundo*, 21-8-1995).

(3) El más representativo es Humanes de Madrid, que aún cuenta con una media docena de polígonos industriales en proceso de consolidación y regulación como espacios productivos normalizados. A pesar de lo cual, en sus 1.410 establecimientos tienen empleo 18.374 trabajadores, más del doble que su población residente. Cfr. COMUNIDAD DE MADRID (1998, vol. II, pág. 91).

(4) Papelera Peninsular y Mahou son ejemplos elocuentes de ambas opciones. La primera se ha reimplantado en el polígono de *La Cantueña* (Fuenlabrada), donde ha levantado una factoría ultramoderna dedicada al reciclado (RECI). Por su parte, la fábrica de cervezas Mahou ha trasladado su factoría del Paseo de Pontones al municipio de Alovera (Guadalajara), aunque de momento no le ha sido permitido recalificar su anterior solar. Sobre la nueva factoría relocada de Papelera Peninsular véase M. MATEY (1998), «El proyecto RECI2000 de Papelera Peninsular, S.A. en la Comunidad de Madrid», *Economistas*, núm. 79, páginas 285-292.

(5) A estas conclusiones ha permitido llegar la explotación del *Directorio de servicios a las empresas de la Comunidad de Madrid* (1996) (RUBALCABA *et alii*, 1998).

(6) En el Parque Empresarial de Las Rozas sólo se habían llegado a instalar cuatro grandes empresas (National Netherland, Foster Wheeler, Cajamadrid y Compaq). A la vista de su poco atractivo como área de actividad terciaria, la CAM optó por su enajenación para vivienda libre, que se consuma mediante subasta pública en abril de 1997.

(7) Sin duda, hay una relación sinérgica entre decisiones como ésta y el carácter social de la zona en que se va a ubicar; es claro que la condición elitista del sector Oeste de la corona metropolitana madrileña va a verse reforzada, acentuándose las tendencias dualizadoras. Ahora bien, cuando se estaba redactando este texto, se produjo el anuncio de fusión del Banco Santander con el Central Hispano, lo que arroja algunas dudas sobre la viabilidad futura de la operación.

(8) En el Parque Empresarial de La Moraleja se aloja ya Airtel, la más directa competidora de Telefónica en telefonía digital, y no se excluye que en el proyecto en cuestión participen otras operadoras del negocio telefónico.

(9) La parcela de Telefónica resultará de la agregación de dos fincas de distinta procedencia: la una (6 Ha.) procede de la venta municipal citada, con 125.000 m² de edificabilidad; la otra, con 66.000 m², será adquirida a la Junta de Compensación del PAU *Las Tablas*; en conjunto, la edificabilidad disponible ascenderá a 190.000 m² (*El Mundo*, 11-12-1998).

(10) Madrid se encuentra alejada de la Megalópolis centro-europea, definida y difundida a partir de los estudios sobre las ciudades europeas del Grupo RECLUS (1989); de hecho, se la

adscribe a la «dorsal continental» y, por tanto, en una posición claramente excéntrica respecto a aquélla, a pesar de lo cual se la ubica en el grupo 3 (con Roma, Bruselas o Amsterdam, y sólo después de París, Londres y Milán). Por su parte el Grupo PARIS (1993) la ubica (junto con Barcelona y Milán) entre las metrópolis nacionales en vías de internacionalización, aunque con un débil sector terciario y pobre calidad de vida. Cfr. GRASLAND, L., y C. JENSEN-BUTLER (1997), «The set of cities», en *European cities in competition*, Aldershot, Avebury. págs. 43-79.

(11) Así lo ha hecho ya el municipio de Madrid, que, de esta manera, se ha convertido en el primer en rescatar el suministro de gas para las zonas donde no tiene concesión la empresa Gas Natural (*El País*, 3-4-1996).

(12) Getafe es un ejemplo elocuente del aprovechamiento de su mejora de imagen y su mayor heterogeneidad funcional respecto a otros municipios del Suroeste, en buena medida como consecuencia de las operaciones de reequilibrio metropolitano de los pasados lustros (Universidad Carlos III, Operación Arroyo Culebro, etc.). El reto que ha lanzado a la CAM al encargar a Norman Foster la «gran ciudad del Sur» (6 millones de m² construidos y 300 Ha. de zonas verdes), pone de manifiesto cómo el poder municipal elabora su propia estrategia de reorganización metropolitana, que, al final, es poder y dinero.

(13) En el conjunto de estos consorcios, se están construyendo 44.885 viviendas, acogidas en sus tres cuartas partes a alguna forma de protección.

(14) Esto ya es un hecho en el caso de la línea 9, que, como línea de cercanías, está a punto de llevar el metro madrileño a los municipios de Rivas Vaciamadrid y Arganda.

(15) El último y más ambicioso programa de regeneración emprendido en el casco histórico ha sido el Programa URBAN, a cuyo socaire se están desarrollando diversos proyectos de mejora ambiental y reanimación cultural como el «Paseo de los Teatros».

(16) La Castellana pasará de tener una longitud de 8,3 km. a los 11,8, alcanzando los cuarteles de Valverde, más allá del pueblo de Fuencarral. Los terrenos afectados superan las 62 Ha. Y el presupuesto que se baraja sobrepasa los 200.000 millones de pesetas, una cuarta parte de los cuales se destinarán al enterramiento de las vías.

(17) La invasión urbana del Guadarrama ha sido objeto de atención en diversos escritos del autor de este texto. Desde hace décadas, los ecologistas la vienen denunciando, denuncia que se ha recrudecido en estos momentos a la vista de las previsiones de crecimiento residencial (permanente o estacional) dimanadas de los documentos de planeamiento, que ellos estiman en 240.000 habitantes más, lo que colocaría el techo residencial de la Sierra en 500.000 habitantes («Los ecologistas denuncian el «alarmante» crecimiento urbanístico de la Sierra», *El Mundo*, 11-2-1999).

(18) Los municipios del Sur de la Comunidad ya hacen cálculos con los efectos inducidos por el parque temático. Algo similar empieza a ocurrir con el futuro aeropuerto. De hecho, en el municipio de Perales de Tajuña (2.500 habitantes) acaban de recalificarse 2,2 millones de m² de suelo con destino a una operación estrella como otras citadas en este texto, apadrinada a partes iguales por el futuro aeropuerto y el *Plan Regional de Estrategia Territorial*. El proyecto consiste en una ciudad aeroportuaria compuesta por un parque empresarial, zonas deportivas y de ocio, un campo de golf y cuatro hoteles de cinco estrellas; la solvencia financiera la garantiza el Banco Santander (*El País*, 14-2-1999). La idea es rigurosamente análoga al centro de negocios *Waterside*, que la empresa British Airways acaba de construir junto a Heathrow para alojar, con menor costo y mayor calidad, a sus oficinas y empleados.

BIBLIOGRAFÍA

ANGOTTI, T. (1993), *Metropolis 2000. Planning, poverty and politics*, Londres y Nueva York, Routledge, 276 páginas.

- ARREGUI, L. F., y MIRÓ, M. (1969), «El fenómeno de la suburbanización residencial en la provincia de Madrid», *Ciencia Urbana*, número 3, págs. 19-26.
- CASTELLS, M. (1990), «Estrategias de desarrollo metropolitano en las grandes ciudades españolas: la articulación entre crecimiento económico y calidad de vida», en J. BORJA *et al.* (eds.), *Las grandes ciudades en la década de los noventa*, Sistema, Madrid, págs. 19-64.
- COMUNIDAD DE MADRID (1990), *Madrid región metropolitana. Actuaciones y estrategias*, Madrid, 2 volúmenes.
- (1998), *Localizadores de áreas industriales*, Consejería de Economía y Empleo, Madrid.
- ESTÉBANEZ, J. I. (ed.) (1990) *Madrid, presente y futuro*, Madrid, Akal, 264 págs.; cfr. «Génesis del modelo territorial metropolitano madrileño», págs. 9-41.
- GARCÍA DE PABLOS, R. (1998), «Las unidades de desarrollo equilibrado en la estructura regional: proceso de elaboración de las propuestas», en P. CAPUTO (ed.), *Madrid-Milano. Forma della città e progetto urbano*, Electa, Milán, págs. 64-77.
- GARREAU, J. (1991), *Edge city. Life in the new frontier*, Nueva York, Doubleday, 450 páginas.
- HALL, P. (1996), *Ciudades del mañana*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 494 páginas.
- INSTITUTO DEL TERRITORIO Y URBANISMO (ITUR) (1988), *Áreas Metropolitanas en crisis*, Madrid, 213 páginas.
- LEIRA, E., y GAGO, J. (1976), «Madrid: cuarenta años de crecimiento urbano», *Ciudad y Territorio. Revista de Ciencia Urbana*, núm. 2-3/76, págs. 43-67.
- LÓPEZ GÓMEZ, A. (1981), «Desarrollo del área metropolitana próxima», en *Madrid. Estudios de Geografía Urbana*, CSIC, Madrid, págs. 13-71.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1995), «La tendencia hacia la dispersión-fragmentación de los territorios urbanos. Notas sobre la estructura espacial de la región urbana de Madrid», *Economía y Sociedad*, núm. 12, págs. 45-59.
- (1998), «La incipiente configuración de una región urbana dispersa: el caso de la Comunidad Autónoma de Madrid (1960-1993)», en F. J. MONCLÚS (ed.), *La ciudad dispersa*, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona, págs. 169-197.
- MARTÍN-RODA, E. M. (1997), «Madrid: ¿ciudad global o ciudad internacionalizada? Las IDE en la Autonomía madrileña», *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, núm. 17, págs. 209-221.
- MÉNDEZ, R. (1994), «Crecimiento periférico y reorganización del modelo metropolitano en la Comunidad de Madrid», *Economía y Sociedad*, núm. 10, págs. 149-175.
- ORTEGA ÁLVAREZ, L. I. (1983), «La Comunidad Autónoma de Madrid como Área Metropolitana», en E. GARCÍA DE ENTERRÍA *et al.*, *Madrid, Comunidad Autónoma Metropolitana*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, págs. 128-169.
- ORTIZ, P. (1998), «El Plan Regional de Madrid», en P. CAPUTO (ed.), *Madrid-Milano. Forma della città ed progetto urbano*, Electa, Milán, págs. 117-122.
- RUBALCABA BERMEJO, L., *et al.* (1998), *Crecimiento y geografía de los servicios a empresas en el contexto de la nueva sociedad servindustria: el caso de la Comunidad de Madrid*, Consejería de Hacienda (Instituto de Estadística), Madrid, 214 páginas.
- SÁNCHEZ, J. E. (1997), «Competitive political and administrative systems», en C. JENSEN-BUTLER, A. SACHAR y J. VAN WESEEP (eds.), *European cities in competition*, Avebury, Aldershot, págs. 446-468.
- VALENZUELA RUBIO, M. (1976), «La residencia secundaria en la provincia de Madrid: génesis y estructura espacial», *Ciudad y Territorio. Revista de Ciencia Urbana*, núm. 2-3/1976, páginas 135-153.
- (1977), *Urbanización y crisis rural en la Sierra de Madrid*, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 533 páginas.
- (1979), «Madrid aglomeración-Madrid región», en *La región y la Geografía Española*, AGE, Madrid, págs. 191-211.
- (1984), «Genèse, développement et structure actuelle des espaces périphériques à l'agglomération de Madrid», *Cahiers du CREPIF*, París, núm. 9, págs. 108-122.
- (1986), «Los espacios periurbanos (ponencia)», en *Actas del IX Coloquio de Geógrafos Españoles*, Universidad-AGE, Murcia, págs. 81-125.
- (1988), «La residencia secundaria. Mito social y conflicto urbanístico en los espacios turístico-recreativos», *Urbanismo COAM*, núm. 4, págs. 71-89.
- (1990), «Madrid, les nouvelles peripheries», en F. FOURNEAU, A. HUMBERT y M. VALENZUELA (eds.), *Géographie d'une Espagne en mutation*, Casa de Velázquez, Madrid, págs. 221-243.
- (1991), «La Comunidad de Madrid y la construcción del territorio metropolitano», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 11, págs. 15-51.
- (1992), «El Guadarrama de los 90 o lo metropolitano como riesgo», en AA.VV., *La Sierra de Guadarrama, naturaleza, paisaje y aire de Madrid*, Agencia del Medio Ambiente, Madrid, páginas 291-313.
- (1993), *Tendencias y conflictos en el periurbano madrileño*, Consejería de Política Territorial, Madrid, 2 volúmenes.

Resumen

El texto pasa revista a los procesos históricos y actuales conformadores de Madrid como metrópoli, que se remontan básicamente al período desde los años sesenta hasta la actualidad. Se trata, sin duda, de una difícil gestación durante la cual Madrid ha sido una metrópoli atípica y fragmentada, con un absoluto protagonismo de Madrid-ciudad, del que se ha ido pasando a un esquema más complejo con tendencia hacia el policentrismo. Puede decirse, en consecuencia, que Madrid evoluciona hacia su alineamiento con los modelos metropolitanos propios de las sociedades desarrolladas. En este camino, los agentes y fuerzas en juego han ido adoptando estrategias espaciales cambiantes, en lo que es de destacar el creciente protagonismo del terciario avanzado y de servicios a las empresas, cuya vinculación a la economía internacionalizada está influyendo, sin duda, en sus formas de relacionarse con el espacio metropolitano. Un factor con particular incidencia en las dos últimas décadas de devenir metropolitano ha sido la actuación, no siempre en sintonía, de las tres administraciones con presencia en Madrid, cuyas coincidencias y discrepancias ejercen un impacto importante en los ritmos e incluso en la ponderación de las distintas piezas de las que consta la metrópoli madrileña, desde la ciudad central hasta la corona rurbana más externa. En todo caso, hay que decir que se tiende hacia un funcionamiento más integrado de la metrópoli como un todo, lo que se pone de manifiesto en la distribución más armónica del empleo y de los equipamientos más cualitativos. Existe, por lo demás, unas tendencias nada espontáneas favorables a diluir por todo el territorio de la CAM funciones y actividades urbanas (desde las residenciales a las de ocio), lo que seguramente consolidará en ella el hecho metropolitano pero puede acarrear ciertos riesgos para componentes valiosos del territorio y engendrar disfuncionalidades peligrosas (las medioambientales, por ejemplo).

Palabras clave: policentrismo, terciario avanzado, ciudad central, corona rurbana, Madrid-metrópoli, Madrid-ciudad.

Abstract

The article reviews both the historical and current processes, basically going back to the sixties up to the present time, that have shaped Madrid as a metropolis. It has undoubtedly been a difficult incubation period, during which Madrid has been a singular and fragmented metropolis. At first, Madrid-city played an absolutely predominant role, but later the situation became more complex with a tendency towards polycentrism. It may be said, therefore, that Madrid has evolved in line with the metropolitan models typical of developed societies. On this path, the agents and forces in play have adopted changing spatial strategies, amongst which we should single out the increasingly important part played by the advanced tertiary and business services sector, which is so closely tied to the internationalised economy that it has an undoubted effect on how it relates to the metropolitan space. A factor with a particular impact on the last two decades of metropolitan development has been the not always concerted action of the three levels of government present in Madrid, whose agreements and discrepancies have a significant effect on the rhythms and even on the weighting of the different pieces forming the metropolis of Madrid, from the inner city to the outermost rurban fringe. In any case, we have to say that there is a tendency towards a more integrated functioning of the city as a whole, which is revealed in the more harmonious distribution of employment and higher quality amenities. There are, moreover, non-spontaneous tendencies that help to disseminate urban functions and activities (from residential to leisure) throughout the whole of the Autonomous Community of Madrid, which will no doubt consolidate the metropolitan reality in it but may lead to certain risks for valuable components of the territory and bring about dangerous dysfunctions (in the environment, for instance).

Key words: polycentrism, advanced tertiary, inner city, Madrid-metropolis, Madrid-city, rurban fringe.

JEL Classification: R10.