

# Nuevas regiones urbanas

# Madrid, ‘ciudad única’. Pautas y lógicas espaciales recientes en la región madrileña: las grandes transformaciones estructurales; el despliegue del nuevo ‘paradigma único’ en la región urbana de Madrid

Eduardo de Santiago Rodríguez

Doctor arquitecto por la Escuela de Arquitectura de Madrid. Ha sido becario en las universidades de Oxford Brookes, University College de Dublín y Universidad Nacional de Rosario (Argentina). Es profesor asociado de Urbanismo en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Alcalá de Henares.

This article briefly presents some of the conclusions of the Doctoral Thesis of its author, directed by Professor Ramon Lopez de Lucio, from the Superior Technical School of Architecture of Madrid.

During the last decade, the construction on the territory of Madrid has intensified outstandingly: The spectacular deployment of high-capacity transport infrastructures and public transport networks has laid the foundations of great residential development, a growing decentralization of all kind of industrial, tertiary and commercial activities, as well as a total reformulation of the regional geography of the centre.

This article presents a structural exam of these recent transformations in the urban area of Madrid, and it pays special attention to the influence that this change in the regime of accumulation has had on the spatial dynamics, and particularly in their social and economical dimensions. To do so, there is, on the first place, a brief introduction that tries to include these structural transformations into a global context, and then -under the term "single city"- it sets out the main spatial features of this new emerging paradigm.

From that point of view, the main interest is to explore the organization between the global and the local scales in the case of Madrid, and to study the particular way in which some structural requirements are finally displayed in the

En este artículo se presentan de forma abreviada algunas conclusiones de la tesis doctoral del autor, dirigida por el catedrático de la ETSAM Ramón López de Lucio.

Durante la última década se ha intensificado notablemente la construcción del territorio madrileño: sobre la base de un espectacular despliegue de infraestructuras viarias de alta capacidad y redes de transporte público se han producido grandes desarrollos residenciales, una creciente descentralización de todo tipo de actividades industriales, terciarias y comerciales, y una completa reformulación de la geografía regional de la centralidad.

En este artículo se examinan desde un punto de vista estructural estas transformaciones recientes en la región urbana de Madrid, incidiendo en la influencia que sobre las dinámicas espaciales ha tenido el cambio de régimen de acumulación y, en especial, su dimensión económica y social. Para ello, se realiza primero una breve introducción que pretende enmarcar estas transformaciones estructurales en un contexto global, enunciando a continuación -bajo el término ‘ciudad única’- los principales rasgos espaciales del nuevo paradigma emergente.

Desde este punto de vista, el interés se centraría en explorar las articulaciones entre lo global y lo local en el caso madrileño, examinando el modo particular en que determinados requerimientos estructurales se despliegan finalmente en el espacio dialogando con un territorio, una historia y unos agentes concretos.

Para ello se examinan aquí las grandes transformaciones de la región en relación con tres aspectos: las actividades productivas (que se recorren sectorialmente), los espacios residenciales (que se abordan en base a las dinámicas inmobiliarias de los distintos grupos sociales) y el extraordinario despliegue de las infraestructuras.

En un próximo artículo examinaremos las pautas y las lógicas espaciales de la construcción del territorio: la distribución espacial de los nuevos crecimientos y el papel de las infraestructuras como soporte de éstos, concluyendo con un análisis crítico del modelo madrileño desde el punto de vista cuantitativo y cualitativo.



## EL CAMBIO DE PARADIGMA. LOS RASGOS DEL NUEVO RÉGIMEN DE ACUMULACIÓN

A mediados de los años setenta entró en crisis el viejo paradigma que había sido dominante en Europa occidental durante las tres décadas posteriores a la Segunda Guerra Mundial y que se formuló con la ecuación ‘democracia, capitalismo keynesiano-fordista y bienestar’. Esta crisis también arrastró consigo al modelo económico y social propio de dicho paradigma y que había presidido la construcción de las áreas metropolitanas en los países desarrollados. En España, el estancamiento económico posterior a la crisis de 1973 y la muerte de Franco en 1975 liquidaron la peculiar versión nacional del viejo paradigma (que podía enunciarse como ‘franquismo, intervención estatal, desarrollismo y seguridad social’), al tiempo que se interrumpieron los intensos procesos de construcción de las áreas metropolitanas (provisión de espacios para la industria y el alojamiento obrero) y de reforma funcional de las ciudades

space, creating a dialogue with a specific territory, a specific history and specific agents. To do so, this article considers the great transformations of the region in connection with three aspects: the production activities (which are considered in sectors), the residential spaces (which are treated according to the housing dynamics of the different social groups), and the extraordinary deployment of the infrastructures.

In a future article, we will analyze the guidelines and the spatial logics of the construction of the territory: the spatial distribution of the new developments and the role of infrastructures as their support, and then conclude with a critical analysis of the model of Madrid from a quantitative and qualitative point of view.

**A grandes rasgos, y con distintos matices o versiones locales, este nuevo paradigma único arranca de una última mutación del capitalismo desde su vieja versión keynesiana fordista a la neoliberal; lo que implica la sustitución del paradigma del control social de la economía por el del mercado como mecanismo autorregulado, y la retirada del Estado de la economía como agente regulador (desregulación) y como agente directo (privatizaciones).**

1. Por hacer una referencia a algunos caminos divergentes, en el campo del urbanismo debe recordarse la línea de la austeridad y las Directrices territoriales de 1981 y 1985 y el Plan General de Madrid de 1985.
2. Con cierta variedad dentro de la 'unidad', que no uniformidad.

tradicionales (instalación del uso terciario y extensión de los espacios residenciales de las clases medias y altas más allá de los ensanches decimonónicos) que entonces estaban en curso, deteniéndose el crecimiento en términos físicos, demográficos, económicos e inmobiliarios.

El largo camino recorrido desde aquel punto de inflexión hasta la actualidad –otros treinta años– puede leerse (aun a pesar de la existencia de ciertos momentos de desconcierto, incertidumbre o incluso de ligeras derivas en otras direcciones<sup>1</sup>) como el avance en la senda, con pasos cada vez más seguros y menos cuestionados, hacia un nuevo ‘paradigma único’<sup>2</sup> que se ha ido formulando o desvelando paralelamente y de manera progresiva en el ámbito global. En nuestro país, la mencionada crisis del antiguo paradigma se extendió hasta 1985, pero esa dura década fue también el momento en el que iría consolidando definitivamente la transición democrática y en el cual se comenzarían a entrever los principales rasgos que habría de tener el nuevo paradigma emergente, ensayándose una primera aproximación (entonces incompleta, vista tan sólo como el modelo de ‘salida de la crisis’) entre 1985-1991, dando lugar a un primer período de fuerte crecimiento económico. Pero ha sido a partir de la segunda mitad de los años noventa –tras superar schumpeterianamente la breve pero intensa crisis de ajuste macroeconómico de 1992-1993– cuando el nuevo paradigma ha sido asumido definitivamente y cuando los resultados de su aceptación se han manifestado con todo su esplendor.

A grandes rasgos, y con distintos matices o versiones locales, este nuevo paradigma único arranca de una última mutación del capitalismo desde su vieja versión keynesiana fordista a la neoliberal; lo que implica la sustitución del paradigma del control social de la economía por el del mercado como mecanismo autorregulado, y la retirada del Estado de la economía como agente regulador (desregulación) y como agente directo (privatizaciones), vaciamiento de funciones que es sustituido por un nuevo papel entrepreneurial; todo ello en un contexto de férrea disciplina macroeconómica (control del gasto y déficit públicos). Por su parte, el nuevo modelo de acumulación emergente resulta derivado de una serie de procesos que han ido convergiendo hasta hacerse paralelos al tiempo que se formulaba una nueva división internacional del trabajo (extendiendo e intensificando las relaciones asimétricas de dominación existentes entre países y nodos): el desbordamiento de los espacios de acumulación nacional y la interdependencia planetaria de los procesos de acumulación (globalización); la revolución tecnológica denominada informacional; el deslizamiento desde una economía de productos a una de funciones (frecuentemente enunciado de manera imprecisa como ‘terciarización postindustrial’), la orientación de los procesos industriales hacia la producción flexible; la irrupción y el protagonismo adquirido por la nueva economía pretendidamente inmaterial (economía financiera, decisional e informacional), etc.

Todo esto se acompaña con importantes transformaciones en el modelo empresarial (generalización de la empresa red) y, de manera muy significativa, con una trituración, segmentación y polarización de aquella relativa continuidad del universo laboral fordista y de las condiciones sociales de amplios estratos de trabajadores (fenómenos eufemísticamente resumidos en el concepto de ‘flexibilización laboral’), todo lo cual implica una verdadera centrifugación y polarización de las estructuras sociales existentes.

Por su parte, el último término de la ecuación –el Estado del Bienestar– también ha sido radicalmente cuestionado, al tiempo que sus políticas de equilibrio social van siendo progresivamente erosionadas o mercantilizadas.

#### EL ENUNCIADO DE LA ‘CIUDAD ÚNICA’

La dimensión urbana de este nuevo paradigma o, lo que es lo mismo, los requerimientos espaciales del nuevo modelo, pueden enunciarse bajo el concepto de ‘ciudad única’. En primer lugar, se partiría de la asunción (bien como positiva, inevitable o incuestionable) de la lógica funcional de la acumulación actual en los términos sostenidos por el ‘pensamiento único’, primando las estrategias de la eficiencia y la competitividad económica que le caracterizan.

Se trataría de materializar (...) los nuevos nodos de acumulación (...) y las líneas de conexión entre estos nodos, que permiten la movilidad de los flujos físicos (...) de los recursos humanos/turistas/consumidores (...) y de los flujos inmateriales.

En segundo lugar, y en relación con el ya tradicional entendimiento de la ciudad como máquina o soporte de la acumulación, se trataría de materializar –profundizando en la especialización y segmentación del territorio según sus ‘ventajas competitivas’– los nuevos nodos de acumulación (núcleos de conexión con la economía decisional, financiera e informacional; nodos logísticos; centros de la gran distribución y del consumo masivo; nuevas plantas productivas, etc.) y las líneas de conexión entre estos nodos, que permiten la movilidad de los flujos físicos (infraestructuras de conexión lejana, puertos, aeropuertos, logística, etc.), de los recursos humanos/turistas/consumidores (AVE, aeropuertos, redes viarias y transportes públicos metropolitanos) y de los flujos inmateriales (cableado de interconexión y despliegue del campo rizomático o ciberespacio). Este requerimiento se resumiría en el paso de los tradicionales territorios zona al territorio red (P. Veltz, 1999), articulador topológico de los nodos donde se concentra la acumulación en base a estructuras reticulares conectivas.

En tercer lugar, sería la propia ciudad –y la vivienda– la que, más allá de su valor de uso, pasaría a entenderse como mero espacio de acumulación, prevaleciendo su valor de cambio y convirtiéndose en un gran ‘armatoste’ inmobiliario para la acumulación en forma de patrimonio construido del ahorro familiar (F. Roch, 1999) mediante la capitalización de las rentas salariales (para la mayoría) o de inversión de los excedentes (para una minoría, local o foránea), generando y exigiendo espirales y burbujas de expectativas crecientes, bienvenidas por los sectores inmobiliario y financiero que aprovecharían sabiamente a su favor esta renovada rentabilidad del negocio inmobiliario.

Esta dimensión busca, en última instancia, mecanismos que garanticen en el tiempo la estabilidad de la acumulación inmobiliaria, y unas tasas de rentabilidad creciente para la inversión. Es por ello por lo que se conjuga perfectamente con el proceso paralelo de reorganización depurativa del espacio social que veremos a continuación, pues la finalidad de ambos no es sino el establecimiento y la consolidación del precio de la vivienda como mecanismo de exclusión, selección y filtrado social, lo que garantiza esa estabilidad requerida y –en un contexto de fuerte competencia para ubicarse o reubicarse en el mapa social de la ciudad– contribuye a impulsar su crecimiento, satisfaciendo así las dos condiciones exigidas.

En relación con la reorganización del espacio social de la ciudad –entendida ésta como soporte físico<sup>3</sup> del orden social–, y considerando la mencionada centrifugación o polarización de las estructuras sociales derivada de la reestructuración del mercado laboral (aparición simultánea de grandes, medianos y pequeños ganadores, frente a los perdedores, subempleados e inmigrantes), se trataría de depurar las lógicas del viejo espacio social heredado, afinando en la exclusión y clasificación de los individuos en los nichos espaciales que socialmente les son asignados de un modo más ‘conveniente’ a esa reciente polarización<sup>4</sup>, bien mediante la producción de nuevas formas espaciales segregadas (urbanizaciones cerradas, enclaves elitizados, procesos de ‘suburbanización popular’ para los medianos ganadores, etc.), bien por la reestructuración más o menos traumática del espacio social de la ciudad consolidada (gentrificaciones de diverso alcance, aparición de espirales de degradación y formación de sumideros o guetos, etc.).

Otro rasgo de la ‘ciudad única’ sería la redefinición de las lógicas de poder que operan en el régimen urbano. Así, además de la forja de nuevas alianzas y contradicciones entre los agentes privados (cuestión que tiene implicaciones muy locales, difícilmente generalizables y que requieren un examen concreto), la Administración estaría reorientando su papel regulador hacia un nuevo papel promocional, primando casi siempre la acción de los agentes privados y sustituyendo su acción directa por la simple participación en fórmulas mixtas<sup>5</sup>. En el sentido de la desregulación, sería notable la erosión de la credibilidad en el planeamiento estructurante, sustituido por la planificación estratégica. Mientras, en el sentido promocional, resultarían

3. A. Lipietz afina esta visión, introduciendo la idea del espacio como molde social.

4. Lo que significa la exclusión de los desiguales, para asegurar –supuestamente– la reproducción en el tiempo de las estructuras sociales consolidadas y evitar –hipotéticamente– conflictos en el espacio derivados del desorden social que –supuestamente– produciría la mezcolanza.

5. En las cuales muchas veces su papel es poco más que el darles legitimidad o garantías.

6. Entre ellas cabe destacar la liberalización de la economía y la desregulación de numerosos sectores; la definitiva inserción en la economía global, a través de la internacionalización de los flujos de capital, la apertura del comercio exterior y la internacionalización de las empresas españolas; las transformaciones estructurales del sistema productivo y la evolución de su estructura sectorial, especialmente visibles en las mutaciones experimentadas por la industria, el auge de los servicios y del sector inmobiliario; las transformaciones en el modelo empresarial (privatizaciones, concentración de la propiedad, incremento de la participación del capital extranjero, reducción del tamaño medio, estrategias de integración y desintegración, etc.); y, finalmente, los cambios en el mercado laboral (flexibilización, polarización, irrupción de mano de obra inmigrante, segmentación, etc).
7. Remontándonos a los tiempos finales de la autarquía: la entrada en la ONU y la firma de los tratados con EEUU en 1953, el ingreso en el FMI y el BM en 1958, la incorporación a la OCDE y, sobre todo, el Plan de Estabilización en 1959, etc.
8. Según A. Lipietz la metáfora que ilustra la reorganización social es la del reloj de arena (estrechándose por el centro y con predominio de los desplazamientos de arriba hacia abajo), frente al globo aerostático que ilustraba el fordismo (máximo diámetro central, movimientos ascendentes). E. Montoliú e I. Duque (2003, p. 45) afirman que existe una "necesidad estructural, en función de las condiciones generales del proceso de acumulación, de un mercado de trabajo dual y segmentado", con un segmento secundario "mal pagado, poco cualificado, en permanente rotación y sin apenas conexión con el mercado primario" (op. cit, p.46), apoyado en mecanismos de segregación de algún tipo (racial, sexo, edad, etc.). En el caso de Madrid, nuestro análisis (a partir de R. Méndez, 2002) indica que el núcleo central del mercado primario contenía en 2000 al 59,2% de los ocupados (18,8% de ganadores, con una evolución positiva; y 41,1% de blindados y resistentes de la industria y los servicios, presionados por debajo), mientras que el secundario o periférico contenía al 40,8% (13,2% de precarios temporales; 6,3% de precarios a tiempo parcial; 10,2% de parados y 10% de autoempleados). Por su parte, los inmigrantes afiliados a la Seguridad Social en 2004 eran 237.000.
9. España ha adquirido un papel destacadísimo en esta faceta, superando incluso a naciones como Japón. Véase J. M. Naredo, 2006, pp 247 y ss.

## Finalmente, el Plan como instrumento de intervención sobre la totalidad estaría siendo sustituido por una panoplia de estrategias sectoriales o parciales y de proyectos fragmentarios, combinados como mágicas fórmulas alquímicas (...)

prácticas habituales el fomento de la competitividad entre ciudades y el marketing urbano; pero también la construcción de infraestructuras y la urbanización pública de suelo para actividades económicas.

Finalmente, el Plan como instrumento de intervención sobre la totalidad estaría siendo sustituido por una panoplia de estrategias sectoriales o parciales y de proyectos fragmentarios, combinados como mágicas fórmulas alquímicas, aplicados como recetas urbanas de uso tópico, como bálsamos de Fierabrás capaces de purgar los males de la ciudad heredada y de operar su metamorfosis, cuando no su transubstanciación. Este recetario incluiría: 'grandes proyectos emblemáticos', la creación de infraestructuras duras de conexión funcional con el sistema global (redes de transporte y núcleos direccionales), estrategias de incremento de la calidad de vida y maquillaje de la imagen urbana (nuevos espacios residenciales para los estratos medios y altos, adecuación del paisaje periférico y reciclaje visual y cultural del territorio herido), organización de macroeventos, incentivos empresariales, etc.

### MADRID, 'CIUDAD ÚNICA'

Como resultado de la confluencia de una serie de transformaciones estructurales<sup>6</sup> progresivas (cuyo origen puede buscarse realmente muy atrás<sup>7</sup>), con las coordinadas económicas internacionales concretas de la década 1996-2006, España ha experimentado tras el breve ajuste de la crisis 1992-1994 un notable dinamismo económico, expresado en un crecimiento generalizado no sólo del VAB y de la renta, sino muy especialmente del empleo (la población ocupada según la EPA ha crecido casi 5,7 millones entre 1996 y 2004, pasando de 12,6 a 18,2 millones); lo cual a su vez ha atraído a un importante contingente de población inmigrante desde el extranjero (3,88 millones empadronados a 01/01/2006, el 8,7% del total), rompiendo el estancamiento demográfico del pasado reciente y provocando un crecimiento entre 1996 y 2006 de 5 millones de habitantes (de 39.669.394 a 44.708.964). Este incremento de la renta y el empleo han beneficiado a amplios estratos de la población (centrifugando hacia arriba al menos la parte media y alta de la estructura social<sup>8</sup>), impulsando así el consumo interno y la demanda de vivienda, motores fundamentales de ese crecimiento en un –supuesto– 'círculo virtuoso'. Al mismo tiempo, el cumplimiento de los criterios del Pacto de Convergencia europeo ha asegurado la estabilidad macroeconómica; mientras que la pertenencia al mercado único de la UE desde 1986 y al área euro desde 1999 nos han provisto de un paraguas de solvencia y confianza internacional absolutamente inimaginable en los tiempos de la peseta (J. M. Naredo, 2006); lo que ha significado para los ciudadanos unas condiciones de financiación de los créditos (hipotecarios y al consumo) extremadamente ventajosas, para las empresas la posibilidad de posicionarse agresivamente en el proceso de reorganización estratégica de la propiedad empresarial a nivel internacional (embarcándose en la adquisición de empresas en el resto del mundo<sup>9</sup>) y para el conjunto de la economía nacional «el lujo de ampliar sin problemas su déficit comercial, al desplazar el equilibrio exterior desde la cuenta corriente hacia la cuenta financiera» (J. M. Naredo, 2006, pp 236-237), gracias a la atracción de capitales y al ahorro desde el resto del mundo.

De este modo, la economía española ha pasado de ser característica de un país de la periferia del centro en el paradigma anterior (abastecedor en términos físicos y demográficos del resto del mundo, vendedor neto de la propiedad de empresas nacionales al resto del mundo) a invertir esa situación, incorporándose ya al selecto club de los países ricos que controlan los circuitos globales de acumulación y depredación mundial, superando la especialización en las actividades directamente productivas (que han comenzado a deslocalizarse) mientras se avanza hacia "posiciones de dominio en la adquisición de la riqueza planetaria" (J. M. Naredo, 2006, p.231), y reorientándose hacia las actividades propias de la economía financiera, decisional,

10. Aunque en numerosas ocasiones se tiende a plantear como concluido ese desplazamiento desde una situación periférica en la división internacional del trabajo hacia una nueva posición de excelencia en la que se habrían asumido las fases de innovación y creación de mayor valor añadido, lo cierto es que España se encuentra estancada en una difícil posición intermedia, en la que no se ha producido dicho desplazamiento 'hacia arriba', mientras que las ventajas competitivas 'por debajo' comienzan a ser mayores en otros países asiáticos o del Este europeo.
11. Por ejemplo, según la revista *Public Works Financing*, en el sector de las empresas concesionarias de infraestructuras (todas ellas filiales de alguna gran constructora) en el año 2003, 7 de los 10 primeros puestos estaban ocupados por empresas españolas.
12. Estos datos son consecuencia del auge de los servicios a la producción, del desarrollo de las actividades decisionales y de la internacionalización de los flujos de capital. En relación al primer aspecto, en 2004 ya existían 400.000 empleos en el sector servicios a las empresas, dedicándose el 27% de la producción del sector terciario a satisfacer los requerimientos de la industria (TIO-MAD 2000). Respecto a la apertura comercial al exterior, entre 1988 y 2000 las importaciones madrileñas se multiplicaron por 4,2 y las exportaciones por 6,4, mientras el coeficiente de apertura de las empresas de la región pasó del 35% al 57,2% en el mismo período. Por su parte, la inversión extranjera directa en la Comunidad de Madrid ha pasado de 1.415 millones de € en 1987 (lo que representaba el 4,5 % del VAB regional) a 49.416 millones de € en 2000 (el 55,2% del VAB). Madrid ha pasado de absorber el 40% de las inversiones extranjeras a superar el 70%, mientras que un 80% de las inversiones en el exterior han sido dirigidas desde la Comunidad de Madrid. Finalmente, la capitalización bursátil de la Bolsa madrileña se multiplicó por 8 entre 1990 y 2000 (de 70.583 m de € a 537.046 m de €), mientras que el volumen negociado anualmente lo hizo por 93, al pasar de 4.207 m de € en 1985 a 392.214 m de € en 2000.

informativa<sup>10</sup> y de control y gestión de los flujos materiales que alimentan el sistema. Al mismo tiempo, dos sectores directamente relacionados con la depredación y comercialización del territorio (y cuya importancia fue gestada en el franquismo), el turismo y el conglomerado formado por la construcción y el inmobiliario (con sus correspondientes conexiones financieras), han adquirido un protagonismo clave como motores del crecimiento español, al convertirse en receptores de la acumulación familiar y de los excedentes (nacionales y extranjeros) invertidos en patrimonio inmobiliario, así como en trampolín para las grandes empresas constructoras, inmobiliarias y concesionarias de infraestructuras, que –tras experimentar un fuerte proceso de acumulación interna– se han lanzado al exterior (situándose en las primeras posiciones del ranking a nivel internacional), han protagonizado las salidas a Bolsa más espectaculares de los últimos tiempos y han diversificado sus actividades, invirtiendo en otros sectores estos cuantiosos beneficios<sup>11</sup>.

En la mayoría de las ciudades españolas pueden observarse (quizá coincidiendo e interaccionando con otras dinámicas propias más concretas, en todo caso articulándose con la geografía local y la historia urbana de cada ejemplo particular) las transformaciones espaciales derivadas de las implicaciones urbanas del nuevo paradigma: las más directamente vinculadas a la escala 'global' –tales como la conexión al territorio red mediante infraestructuras hiperconectivas de alta capacidad (viarias, ferroviarias, aeroportuarias, etc.), el despliegue de los nodos de la gran distribución, del ocio y del consumo masivo, el desarrollo de nuevos espacios talismán para las actividades económicas emergentes (parques industriales, empresariales, etc.), la gentrificación de determinados espacios de la ciudad (principalmente centrales, pero también de transición), la renovación funcional y social de las viejas áreas productivas desmanteladas, la llegada masiva de la inmigración extranjera, etc.– como la dimensión más local del 'boom inmobiliario', expresando doblemente la acumulación de la riqueza en forma de patrimonio construido y la reorganización depurativa del espacio social. Ha sido, sin embargo, en las grandes ciudades y en las áreas metropolitanas (mucho más cercanas a la escala de articulación con los procesos globales) donde estas transformaciones espaciales han tenido una mayor intensidad. En este sentido, el caso de Madrid es seguramente el más relevante, toda vez que en la reciente reestructuración su papel ha salido muy reforzado, al convertirse claramente en el nodo articulador del conjunto de la economía española con el sistema global. A continuación realizaremos un recorrido rápido que nos permita constatarlo, centrándonos sobre todo en las transformaciones de la última fase expansiva que, como se apuntó más arriba, han sido especialmente intensas.

En efecto, las grandes cifras confirman el notable crecimiento del VAB en la Comunidad de Madrid entre 1993 y 2001 (+26.783 millones en términos constantes, un +34,3%) y, sobre todo, del empleo, con 1 millón de ocupados más entre 1993 y 2004 (+1.1014.174, lo que supone un crecimiento del 51,7% respecto a 1993). Por su parte, la población ha sumado casi 1 millón de habitantes a los 5 millones de 1996 (+941.854 habitantes, un incremento del 18,8% entre 1996 y 2005), con 703.343 inmigrantes empadronados en 2004.

#### **LAS GRANDES TRANSFORMACIONES DE LA REGIÓN MADRILEÑA. EL ESPACIO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS**

En relación con el análisis sectorial, cabe destacar el protagonismo del sector terciario. En realidad, la terciarización de la economía madrileña se había consolidado ya en el franquismo (60,4% del empleo en 1976, frente al 26,4% de la industria), pero se ha intensificado notablemente desde entonces, alcanzando en la actualidad el 75% del empleo y del VAB regional. Pero lo más significativo no ha sido sólo la creación de 679.218 empleos terciarios netos entre 1993 y 2004, sino el dinamismo y la efectiva especialización en los servicios terciarios avanzados. De este modo, el empleo en servicios empresariales, intermediación financiera y actividades inmobiliarias y de alquiler ha crecido un 116% (+295.675 ocupados)<sup>12</sup>, al tiempo que la superficie para oficinas concedida en licencias en ese mismo período ha sido de 4,35 millones de m<sup>2</sup>, de manera que el parque de oficinas en la región puede estimarse en la actualidad en más de 13,6 millones de m<sup>2</sup>.

<b>CUADRO 1. EVOLUCIÓN ENTRE 1993 Y 2005 DEL EMPLEO, VAB Y SUPERFICIE POR SECTORES (CONSTRUCCIÓN/RESIDENCIAL, TERCIARIO OFICINAS, INDUSTRIAL, LOGÍSTICA, COMERCIO). COMUNIDAD DE MADRID</b>						
(*)	1993	1996	2001	2005	crec. período (***)	incremento en el período (%) (**)
Superficie Residencial	5.084	5.210	7.225	10.184	92.879	
Empleo act. construcción	190.525	198.920	242.796	92.879	140.896	74,0
Crecimiento empleo construcción		11.447	-22.777			
VAB precios ctes.	5.781.271	6.391.414	8.625.402		3.218.352	55,7
Crec. VAB precios ctes.		158.477	521.152			
Sup. Industrial	429	248	996	1.125	8.637	
Empleo act. industriales	323.220	302.941	325.769		16.527	5,1
Crec. empleo industrial		-3.632	-7.248			
VAB precios ctes.	13.783.999	14.762.990	18.589.955		4.808.142	34,9
Crec. VAB precios ctes.		16.491	347.742			
Sup. logística (1)	78	257	480	277	3.530	
Empleo act. logísticas (2)	152.774	158.891	207.420		70.366	46,1
Crec. empleo act. logísticas (2)		2.679	15.557			
VAB precios ctes. (2)	8.599.739	9.650.035	11.415.421		2.815.683	32,7
Crec. VAB precios ctes. (2)		466.432	213.903			
Sup. terciaria comercial	611	105	275	762	4.312	
Empleo act. comerciales	319.141	318.174	408.348		123.851	38,8
Crec. empleo comercial		13.937	10.674			
VAB precios ctes.	9.368.168	10.415.376	13.483.956		4.115.788	43,9
Crec. VAB precios ctes.		361.868	24.063			
Sup. terciaria en oficinas y serv. burocráticos	263	29	465	227	3.715	
Empleo terciario en servicios a la producción (3)	254.768	279.037	484.863		295.675	116,1
Crec. empleo terciario en servicios a la producción (3)		37.932	97.861			
VAB precios ctes. (3)	21.529.343	21.938.904	28.194.433		7.099.746	33,0
Crec. VAB precios ctes. (3)		-986.636	1.914.147			
Sup. en equipamientos y otros servicios (4)	326	106	201	246	2.911	
Empleo terc. en serv. públicos, a la comunidad y personales (5)	701.659	756.177	900.656		159	22,7
Crec. empleo terciario en serv. públicos, a la comunidad y personales (5)		-560	15.171			
VAB precios ctes. (5)	23.029.286	24.431.900	28.272.922		889.908	3,9
Crec. VAB precios ctes. (5)						
(*) Superficies en miles de metros cuadrados. (**) Los datos se refieren al período para el que hay constancia. (***) Se acumulan los datos de todos los años para los que existen estadísticas. (1) Incluye superficie para transportes y comunicaciones y almacenes. (2) Incluye empleo o VAB de transporte, almacenamiento y comunicaciones. (3) Incluye empleo o VAB de intermediación financiera, actividades inmobiliarias y de alquiler y servicios empresariales. (4) Incluye superficie para servicios sanitarios, culturales y recreativos, educativos, religiosos y otros. (5) Incluye empleo o VAB de Administración, educación, sanidad, servicios sociales, a la comunidad y personales. Fuentes: Superficies a partir de Estadística de Edificación y Vivienda. Dirección General de Programación Económica. Ministerio de Fomento. VAB: a partir de Contabilidad Regional de la Comunidad de Madrid con Base 2000. Empleo: a partir de Contabilidad Regional: 93-01 con Base 2000; 01-04, con Base 2002.						

(Página siguiente).  
 Figura 1: Nuevas piezas de actividades económicas en la región urbana de Madrid.  
 (Ver leyenda en Figura 3).

Así, durante la última mitad de los años noventa se ha experimentado un dinamismo extraordinario en el mercado de oficinas, alcanzándose un récord de absorción de 785.000 m<sup>2</sup> en el año 2000, con tasas de desocupación del 1,1%. No obstante, tras el crack de la 'Nueva Economía' en 2001 se ha producido un frenazo en la demanda de oficinas, subiendo la desocupación hasta el 9,1% en 2004.

Espacialmente, lo más característico ha sido el intenso proceso de descentralización de las sedes empresariales, ligado a la plena funcionalidad de la red viaria de alta capacidad y al atractivo de determinadas zonas (norte y oeste, M-40, entorno del aeropuerto, etc.) para la implantación de oficinas como consecuencia de su accesibilidad en vehículo privado, de la disponibilidad de suelo y de la posibilidad de materializar en ellas la metáfora empresarial del 'paraíso insular corporativo' (Antonio Estevan).

En realidad, la descentralización ya fue propuesta por parte de la Administración en los momentos finales del ciclo 1985-1991, cuando se asumió y se apostó por el modelo de 'salida de la crisis', planteándose a partir de las Estrategias Territoriales de ámbito subregional de 1989 toda una serie de espacios de 'nueva centralidad' colonizando la red viaria de alta capacidad que entonces se recuperó de propuestas anteriores. Las previsiones totales eran de 4.100 ha de uso terciario, más 1.454 ha en las denominadas Áreas de Oportunidad, con una edificabilidad en oficinas (sin incluir la Operación Campamento) de 2,43 millones de m<sup>2</sup><sup>13</sup>. Entre las piezas más significativas propuestas por el gobierno regional destacaban: Arroyo Culebro (1.291 ha), Campamento (891 ha), el Parque Empresarial de Las Rozas (226 ha), Parque Oeste de Alcorcón (195 ha), la Ciudad de la Imagen en Pozuelo (100 ha) y el Campo de las Naciones (22,7 ha), junto a otras iniciativas de escala local como el Arroyo de la Vega (156 ha) y el Polígono 18 (46,5 ha) en Alcobendas.

En el caso de la capital, entre 1997 y 2003, la almendra central sólo acogió el 18,8% de las licencias de oficinas de Madrid, frente al 60% que absorbieron los distritos exteriores comprendidos entre el arco norte y el aeropuerto: Hortaleza, Barajas, Fuencarral, San Blas y Ciudad Lineal. Como se ha dicho, han cobrado un extraordinario protagonismo las implantaciones junto a los corredores viarios, así, entre 1997 y 2004, frente a los 168.000 m<sup>2</sup> concedidos en licencias de oficinas en el APE.00.01 (aproximadamente coincidente con el casco y el Ensanche), se concedieron 206.912 m<sup>2</sup> sólo en los ámbitos del Plan General<sup>14</sup> situados en el entorno de la M-30, M-40 y las autovías radiales.

13. El cambio de coyuntura tras el súbito frenazo que supuso para la demanda la inesperada recesión 1992-1993 (que hizo que la tasa de desocupación pasase el 1% en 1989 a dispararse al entorno del 8-9% entre 1993 y 1996) implicó el rediseño de la mayor parte de las operaciones públicas que entonces se estaban comenzando a desarrollar; al hacerlas insostenibles desde el punto de vista financiero; lo cual supuso la necesidad de introducir el uso residencial y/o comercial para rentabilizarlas. Algunas se transformaron directamente en residenciales (caso del Parque Empresarial Arroyo Meaques), y la mayoría de ellas vieron profundamente alterados y reducidos sus ambiciosos objetivos iniciales (Parque Oeste en Alcorcón, el Parque Empresarial de Las Rozas, la Garena en Alcalá, y, sobre todo, las dos grandes operaciones frustradas: el Arroyo Culebro y la Operación Campamento).

14. Las licencias en suelo urbano sujetas a norma zonal son concedidas por las Juntas de Distrito y no hay datos que permitan desagregarlas.

Al mismo tiempo, fuera del municipio de Madrid se han consolidado en este último período algunas grandes actuaciones, que suman unos 2,3 millones de m<sup>2</sup> (1,3 millones en el norte metropolitano y 1 millón en el oeste suburbano).

Quizá el ejemplo más significativo del proceso de reorganización de las oficinas en la región sea la emigración de las grandes empresas hacia el territorio red metropolitano, siendo paradigmáticas ilustraciones de la metáfora del paraíso insular corporativo los nuevos campus empresariales de las dos mayores empresas españolas: la Ciudad Financiera del BSCH en Boadilla (173,8 ha, 315.000 de edificabilidad) y la Ciudad de las Telecomunicaciones de Telefónica junto al Polígono 18 de Alcobendas (17 ha, 200.000 edificables). Mientras, el espacio que estas empresas ocupaban en el centro es relevado por la Administración, se transforma en residencial de lujo u hotelero, o pasa a alojar a nuevas empresas devenidas en grandes (caso de la implantación de los abogados Uría y Menéndez en la sede de Endesa -11.000 m<sup>2</sup>- o de Garrigues Abogados en la de Iberdrola -15.000 m<sup>2</sup>-).

Finalmente, los grandes macroproyectos terciarios que existen en la actualidad añadirían un total de 2 millones de m<sup>2</sup> más: 312 ha y unos 850.000 m<sup>2</sup> de oficinas en la Operación Prolongación de la Castellana; 15 ha y 225.000 m<sup>2</sup> en las cuatro torres de la Ciudad Deportiva del Real Madrid; y, 1.060 ha y 1 millón de m<sup>2</sup> en Valdebebas.

Este auge del terciario tiene su contrapunto en el declive de la industria madrileña. En efecto, en la onda larga, el sector industrial se ha visto sometido a una serie de procesos destructivos

grandes operaciones mixtas

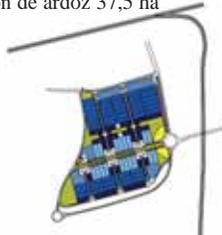


parques industriales y empresariales



parque empresarial/  
industrial valdelacasa  
alcobendas 86,1 ha

parque empresarial las monjas  
torrejón de ardoz 37,5 ha



terciario y parques empresariales

polígono 18  
alcobendas 46,2 ha

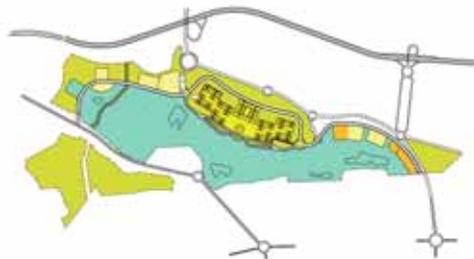


ciudad de la imagen  
pozuelo de alarcón 100,6 ha



campus empresariales

ciudad financiera bsch  
boadilla del monte 173,8 ha



rehabilitación de polígonos

la cantueña  
fuenlabrada 109,5 ha



zonas logísticas

centro de transportes citi pac  
coslada 107,8 ha



la carpetania  
getafe 459,9 ha

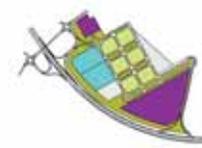
pau del culebro  
área empresarial andalucía pp1 y pp2  
getafe y pinto 231,7 ha

parques industriales y comerciales

la deseada  
rivas vaciamadrid 89,1 ha



el carralero II  
majadahonda 38,8 ha



leganés tecnológico  
leganés 280,4 ha



(Página siguiente).  
 Figura 2: Nuevas centralidades  
 en la región madrileña.  
 (Ver leyenda en Figura 3).

(relacionados con la crisis del modo de producción fordista/desarrollista, a la nueva división internacional del trabajo y a la especialización de la región en actividades de mayor valor añadido) que han significado un fuerte redimensionamiento a la baja de esta actividad, recortándola notablemente; pues, aun siendo mejor su comportamiento referido al VAB (que aún se mantiene en 2001 en el 17,6%), en términos de empleo la industria ha pasado de tener un peso del 26,4% en 1976 al 11,7% en 2004. La destrucción de empleo ha sido especialmente acusada en los períodos 1976-1985 (pérdida de 81.000 empleos), reflejando la crisis del modelo de acumulación a escala global, y entre 1992 y 1995 (pérdida de 63.000 empleos), cuando tuvo un fuerte carácter selectivo y darwiniano.

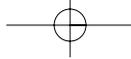
Sin embargo, estos procesos destructivos han coexistido con otros creativos (cuya suma vectorial ha dado como consecuencia una reorganización de tipo schumpeteriano<sup>15</sup>), ligados a las distintas formas de salida de la crisis, y que pueden representarse como idealizados en torno a dos modelos: las ‘salidas por abajo y por arriba’. Las formas de ‘salida por abajo’ están ligadas a la segmentación del ciclo productivo por parte de las empresas medianas y grandes para externalizar los riesgos, al calor de la cual florecieron (sobre todo en los ochenta) una miríada de pymes que asumían las fases externalizadas de menor valor añadido, con escasísima capitalización y fuerte mortalidad, lo que se tradujo en una fuerte precariedad y en la pésima calidad del espacio industrial en que se asentaron, frecuentemente en localizaciones periféricas y espontáneas, sobre estructuras parcelarias casi rústicas y con importantes déficit de urbanización (Humanes, Paracuellos, Arganda, etc.).

En el otro extremo, las formas de ‘salida por arriba’ (basadas en las nuevas tecnologías, la I+D+I, los sectores punteros de la electrónica, las telecomunicaciones, la biotecnología, etc.) fueron mucho más exigentes en sus requerimientos espaciales, buscando implantaciones en parques industriales de alta calidad de urbanización. Aquí fue nuevamente la Administración pública<sup>16</sup> (ARPEGIO e IMADE fundamentalmente, y SEPES, en menor medida) quien tomó la iniciativa de su promoción, toda vez que este tipo de espacios eran inéditos en la región madrileña. En aquel punto de inflexión que supusieron las Estrategias de 1989 y el documento Madrid Región Metropolitana (en el sentido de asunción del nuevo modelo) se realizó un ambicioso diseño a escala regional de nuevas piezas (parques científicos, tecnológicos, etc.) que se distribuyeron por la región como talismanes capaces de reinventar el espacio productivo devastado por la crisis. De aquellas propuestas muchas quedaron sobre el papel, pero también se incluyen entre ellas los ejemplos pioneros y paradigmáticos de las nuevas formas industriales y de los nuevos espacios productivos que hoy son más valorados: el Parque Industrial de Las Monjas en Torrejón o el Parque Tecnológico de Tres Cantos. En conjunto, las agencias públicas han promovido 1.139 ha de suelo, con una edificabilidad de 4 m de m<sup>2</sup> (de los cuales finalmente sólo 2,5 m de m<sup>2</sup> han sido industriales). En la actualidad, estas agencias se han consolidado y sus propuestas para nuevos espacios productivos suman 1.885 ha, con 5,7 millones de m<sup>2</sup> edificables (4,5 m de m<sup>2</sup> industriales), destacando la Carpetania o los Parques Tecnológicos de Leganés y Alcalá.

En la actualidad han surgido nuevas amenazas para la industria madrileña: las presiones derivadas de la deslocalización hacia el extranjero (Renault Vehículos Industriales, Poliseda) o del efecto frontera hacia Toledo o Guadalajara (Mahou); las presiones especulativas de cambio de uso en los espacios más consolidados, reconvirtiéndolos hacia el terciario (Pegaso, Julián Camarillo) o la vivienda (Arganzuela, Portland-Valderrivas, Peugeot-Talbot); y la aparición de un tipo de producción ‘tercermundista’ (por ejemplo, las maquilas textiles), que complementa la logística del Gran Bazar asiático, y que ya empieza a ocupar de modo difuso algunos territorios industriales tradicionales.

Este declive de la actividad productiva madrileña en paralelo al aumento del consumo de bienes producidos en otras regiones (característico de una sociedad más rica y consumista y de una economía más internacionalizada) explican el auge de la actividad logística, de manera que la distribución y gestión de mercancías han venido a sustituir en gran medida a la producción directa. Además de la importancia de Madrid como mercado, el desarrollo extraordinario de la

15. También en el espacio, pues sobre el continuo industrial desarrollista las dinámicas creativas y destructivas han introducido fuertes matices, concentrando por ejemplo la industria más innovadora hacia el norte de la región, junto a los polos de Tres Cantos y Alcobendas.
16. La iniciativa privada ha tenido claramente un papel subsidiario en la construcción del nuevo espacio industrial madrileño.



campus empresariales

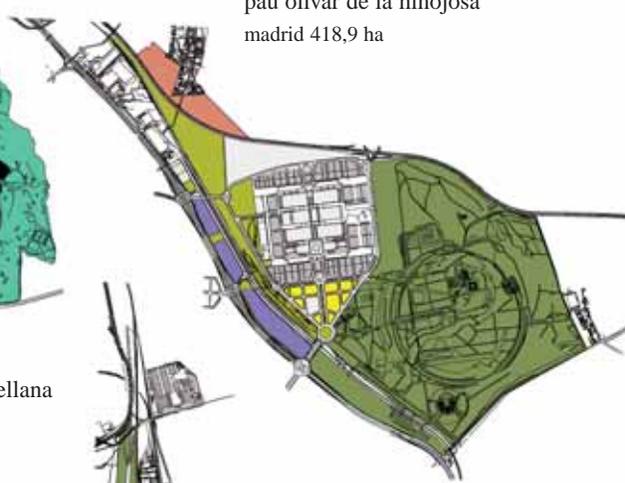
parque temático de la warner  
san martín de la vega 527 ha



acuopolis, universidad, golf  
villanueva de la cañada 136,2 ha

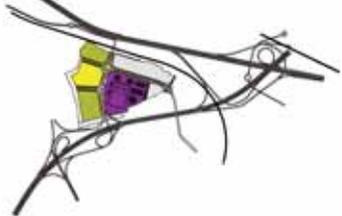


pau olivar de la hinojosa  
madrid 418,9 ha



islas o enclaves comerciales y de ocio

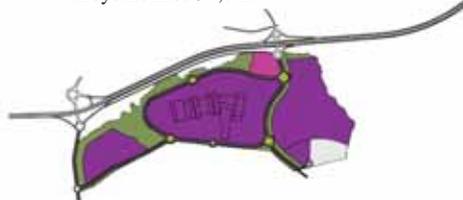
cerro de los gamos  
pozuelo de alarcón 28,1 ha



prolongación de la castellana  
madrid 312 ha  
15.000 viviendas

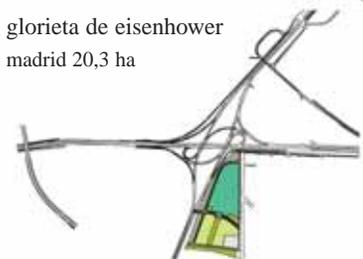


parque de nieve, xanadú  
arroyomolinos 91,7 ha



nuevas centralidades urbanas

glorieta de eisenhower  
madrid 20,3 ha

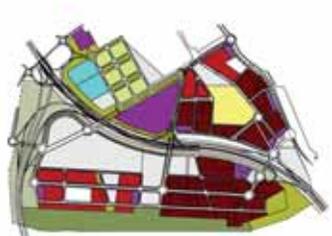


estación sur  
madrid 26,6 ha



áreas mixtas de centralidad

área de oportunidad  
majadahonda 226,7 ha



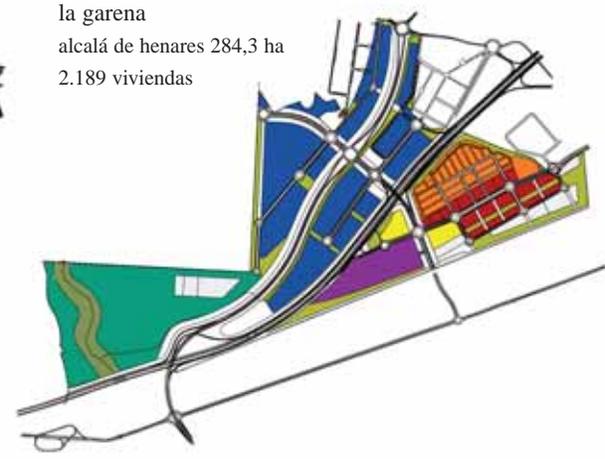
parque oeste  
alcorcón 159,9 ha  
2.700 viviendas



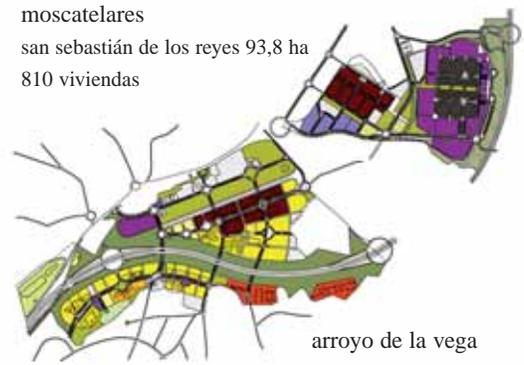
parque empresarial de las rozas  
las rozas 226 ha  
2.290 viviendas



la garena  
alcalá de henares 284,3 ha  
2.189 viviendas



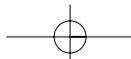
moscatelares  
san sebastián de los reyes 93,8 ha  
810 viviendas



arroyo de la vega  
alcobendas 156,9 ha  
640 viviendas



e 1/50.000



**Además de la importancia de Madrid como mercado, el desarrollo extraordinario de la logística en la Comunidad de Madrid es consecuencia del posicionamiento de la región como el gran centro nodal de la circulación y distribución de mercancías en el mercado español, de modo que ésta distribuye actualmente el 60% de los flujos internacionales y el 33% de los nacionales.**

logística en la Comunidad de Madrid es consecuencia del posicionamiento de la región como el gran centro nodal de la circulación y distribución de mercancías en el mercado español, de modo que ésta distribuye actualmente el 60% de los flujos internacionales y el 33% de los nacionales. Como reflejo de ello, los flujos de mercancías con origen o destino en la región (en los que todavía predomina la carretera como principal vector de transporte, copando un 95%) se han multiplicado por 3 entre 1993 y 2004 (pasándose de unas 40.000 Tm/año a 150.000 Tm/año); por su parte, el número de camiones y furgonetas matriculados en la región de Madrid ha pasado de 164.143 en 1985 a 537.000 en 2004; y, finalmente, los ocupados en el sector han crecido en más de 70.000 durante la última década, alcanzando en 2003 los 223.139 empleados, frente a los 329.999 de la industria manufacturera.

La superficie logística actual puede estimarse en 7 millones de m<sup>2</sup> en espacios de uso logístico exclusivo (aproximadamente el 45% del total nacional), complementada con otros 2 millones de m<sup>2</sup> en espacios de uso mixto y otros 2 millones en la provincia de Guadalajara, gravitando sobre el triple corredor formado por la R2, la N2 y el ferrocarril. También la Comunidad de Madrid concentra una fracción muy relevante de la superficie que las plataformas logísticas de la gran distribución tienen en España, aproximadamente 627.300 m<sup>2</sup> (un 30% del total nacional), siendo especialmente destacada la concentración de plataformas de los grandes gigantes de la distribución, pues de las 19 plataformas nacionales que poseen los 3 mayores grupos (El Corte Inglés, Carrefour y Auchan-Alcampo), 11 están en la Comunidad de Madrid y alrededores, suponiendo un 56% de la superficie total nacional.

Las piezas más importantes dedicadas a la logística son: Mercamadrid (176 ha), el CADSI de Getafe (217 ha), el CTC y el Puerto Seco de Coslada (107 ha) y el Centro de Carga de Barajas, y –ya en la provincia de Guadalajara– el Puerto Seco y las ZAL de Azuqueca, Alovera y Cabanillas del Campo. Todos estos espacios se localizan en un gran arco este-sur, comprendido entre la R2-N-II y la N-IV, articulado por la M-45 y el tramo sureste de la M-50.

Como se ha apuntado más arriba, la bonanza económica generalizada de los últimos años ha sido un importante aliciente para el consumo interno. Esto ha coincidido simultáneamente con una completa redefinición del sector empresarial de la distribución y el comercio y con la aparición paralela de nuevas fórmulas de venta y nuevas pautas de consumo individual y familiar, traducidas en el florecimiento de nuevos espacios comerciales en la región (hipermercados, centros comerciales, grandes superficies especializadas, parques de grandes superficies, etc.), de modo que no sólo se han alterado profundamente las estructuras empresariales del sector, sino que se ha reformulado la geografía comercial madrileña, y con ello la estructura de la centralidad de la región.

En relación con el primer factor, desde la entrada y toma de posiciones en nuestro país de la gran distribución internacional, este sector ha experimentado importantes transformaciones<sup>17</sup>, que pueden ilustrarse en la reducción de las cuotas del pequeño comercio hasta el 15% (2000), frente al 85% de la gran distribución en formatos medianos o grandes (56% súper, 29% híper)<sup>18</sup>.

Por su parte, el extraordinario desarrollo de nuevos espacios para el consumo en la región madrileña ha supuesto el despliegue hasta el año 2004 de 167 grandes superficies (80 de ellas mayores de 10.000 m<sup>2</sup>), con 2.774.878 m<sup>2</sup> de SBA<sup>19</sup>, 142.772 plazas de aparcamiento y 100.534 butacas de cine asociadas.

Este despliegue ha tenido repercusiones trascendentales no sólo sobre la geografía comercial tradicional de la región, sino también sobre su estructura de centralidad, al ser el comercio un componente clave de ésta. Dicha transformación es consecuencia, en términos cuantitativos, del volumen comercial encerrado en grandes superficies frente al pequeño comercio tradicional (2,77 millones de m<sup>2</sup> de SBA frente a 11,56 millones de m<sup>2</sup> de superficie construida; lo que implica estándares por habitante de 485 m<sup>2</sup>/1.000 hab en grandes superficies y de 2.021 m<sup>2</sup>/1.000 hab en comercio al por menor –datos de 2004–); pero también de las pautas de localización de las nuevas superficies comerciales.

17. Entre otras, la fuerte concentración de la propiedad y la feroz competencia por las cuotas de mercado, de manera que en la actualidad los cinco primeros grupos (C. Inglés, Carrefour -Pryca+Continente-, Alcampo y Eroski) controlan el 45% de la facturación de alimentación y hogar.
18. Resulta trascendental separar conceptualmente el tipo de distribución del tipo de formato de venta, pues lo que realmente está en crisis es la pequeña distribución (por cuestiones de competencia empresarial) y no tanto el pequeño local comercial. En este texto sólo nos referiremos a las grandes superficies comerciales.
19. Los ritmos de implantación han sido los siguientes: antes de 1981: 315.940 m<sup>2</sup> de SBA (un 11,4% del total); entre 1981 y 1985: 206.666 m<sup>2</sup> de SBA (un 7,5%); entre 1986 y 1990: 407.905 m<sup>2</sup> de SBA (un 14,7%); entre 1991 y 1995: 684.840 m<sup>2</sup> de SBA (un 24,7%); entre 1996 y 2000: 702.727 m<sup>2</sup> de SBA (un 25,4%); entre 2001 y 2004: 453.840 m<sup>2</sup> de SBA (un 16,4%). En 2004 estaban previstos otros 394.211 m<sup>2</sup> de SBA.

**Por el contrario, el despliegue de centros comerciales se ha realizado –con sabios criterios empresariales de captación de cuota de mercado– completamente al margen de las estructuras de centralidad existentes, parasitando la red viaria de alta capacidad (sobre todo sus hiperaccesibles intersecciones, para proyectar desde ellas su área de influencia) y buscando posiciones baricéntricas con respecto a las grandes masas de población no servidas directamente por la potente estructura comercial de la Almendra.**

20. Opción, Diversia, Heron City, etc. Por establecer una comparación, Kinépolis en Pozuelo (con 9.200 butacas) equivale a seis grandes cines tradicionales de la Gran Vía. También ha sido notable el desarrollo reciente de los parques temáticos de ocio. En los últimos tiempos se han desarrollado cuatro parques acuáticos, un parque de fauna y el gran parque temático de la Warner en San Martín de la Vega (150 ha).
21. Es más, últimamente el ocio actúa como principal locomotora de los centros comerciales, sustituyendo en muchos casos al clásico hipermercado, por ejemplo en el centro comercial Plenilunio.
22. Vinculada a las transformaciones empresariales en el sector de la distribución y exhibición cinematográfica. La crisis del sector en los años ochenta se saldó con una profunda reestructuración: fuerte concentración empresarial (las grandes distribuidoras controlan el 67% de las pantallas y el 90% del negocio), entrada de las distribuidoras extranjeras (los grandes operadores internacionales controlan el 54% de las butacas), aparición las multisalas, asociación con el comercio y alumbramiento de la fórmula del centro comercial con el ocio como locomotora, etc.

En este sentido, tradicionalmente existía una coincidencia o superposición entre las estructuras del comercio y la centralidad, que se articulaban sobre las estructuras urbanas de la ciudad consolidada. Básicamente, la estructura comercial existente en los años setenta, antes del impresionante despliegue de centros comerciales en la región, consistía (R. López de Lucio, 1998) en una estructura jerarquizada y basada en el pequeño comercio, compuesta por el centro histórico (donde los grandes almacenes venían a introducir nuevas formas de distribución y venta, pero espacialmente reforzaban las estructuras comerciales existentes), varios subcentros de carácter metropolitano o urbano (ejes comerciales y algunos grandes almacenes), y subcentros de distrito y barrio (ejes de distrito y mercados, galerías y súper); toda ella extendida capilarmente al resto de tejidos subsidiarios mediante el zócalo comercial.

Por el contrario, el despliegue de centros comerciales se ha realizado –con sabios criterios empresariales de captación de cuota de mercado– completamente al margen de las estructuras de centralidad existentes, parasitando la red viaria de alta capacidad (sobre todo sus hiperaccesibles intersecciones, para proyectar desde ellas su área de influencia) y buscando posiciones baricéntricas con respecto a las grandes masas de población no servidas directamente por la potente estructura comercial de la Almendra (periferia municipal de Madrid y primera corona metropolitana). En base a estos criterios, el anillo de la M-40 y los nudos de las radiales con las orbitales han resultado ser las posiciones óptimas para la implantación de centros comerciales. Así, si antes de 1981 la Almendra concentraba el 94,2% de la SBA total existente en grandes superficies, en 2004 sólo acogía ya un 30,1% de la SBA, mientras que el sistema polinuclear metropolitano albergaba el 51,3% y el suburbano el 13,1%.

De manera que se ha inventado y se ha desplegado una nueva estructura comercial ligada al automóvil, al margen de las estructuras existentes y, casi siempre en conflicto o estableciendo una dura competencia con ellas. Su impacto ha sido especialmente relevante en los lugares donde las estructuras de centralidad eran más débiles, sobre todo en la periferia metropolitana. Por ejemplo, en la corona metropolitana sur las grandes superficies equivalen al 62,6% de la superficie total del comercio tradicional, o al 88% de la de bienes de elección; en el municipio de Torrejón, Parque Corredor (139.388 m<sup>2</sup> SBA) supera el total de la superficie dedicada al comercio tradicional en el municipio (133.733 m<sup>2</sup>). Mientras, muchos de los nuevos barrios han nacido con el espacio público y la centralidad mortalmente heridos, al incluir desde su origen una gran superficie comercial en muchos casos planteada para ayudar a financiarlos. Por ejemplo, en el municipio de Madrid el 75% de los edificios de los nuevos barrios residenciales carece de zócalo comercial (C. Sanabria, P. De la Torre y M. Márquez; 2003), mientras que todos los PAU y muchos nuevos desarrollos nacen con su centro comercial incorporado.

A esta erosión de la centralidad han contribuido también las importantes transformaciones del ocio tradicional, que lo han disociado de la calle y alejado de los espacios centrales. Históricamente, el ocio madrileño estuvo ligado al espacio público abierto, pues además de todas las actividades gratuitas desarrolladas en parques, calles y plazas, los locales exclusivos de ocio (bares, restaurantes, cines, teatros, etc.) se situaban en los ejes y zonas comerciales, de manera que se establecía un continuo entre ocio y comercio en el que ambas actividades se reforzaban mutuamente y se hilvanaban a través del espacio público.

En los últimos años se ha producido una mercantilización generalizada del ocio, asociándose aún más intensamente con el consumo y recluyéndose como éste hacia espacios cerrados especializados (centros de ocio exclusivo<sup>20</sup> y también centros comerciales, donde ‘ir de tiendas’ forma parte del ocio<sup>21</sup>).

En este sentido es muy ilustrativo el análisis de la evolución de las salas de cine<sup>22</sup>: si a principios de los años ochenta existían 51.485 butacas en salas convencionales, ligadas a las estructuras de centralidad tradicional (Gran Vía, centros secundarios de la Almendra, centros locales-ejes comerciales clásicos), durante los años noventa se produjo un despliegue extraordinario de salas periféricas situadas en centros comerciales. Sólo en la segunda mitad de los noventa se construyeron en cinco años casi tantas butacas (52.088) asociadas a centros comerciales como las entonces

**El despliegue de la reticulación sobre el territorio madrileño ha sido espectacular en los últimos tiempos. En relación con las redes viarias, si en 1985 la red total constaba de 2.728 km, de los cuales sólo 319 km eran de alta capacidad; en 2004, una vez concluidas la M30, M-40, M-45, M-50 y las radiales, la red sumaba 3.492 km, de los cuales 1.000 km ya eran de alta capacidad.**

existentes en la Almendra, de modo que en 2004 de las 152.000 butacas de la región, sólo 60.000 corresponden a salas convencionales, mientras que 97.000 butacas están asociadas a centros comerciales (con 78.000 plazas de aparcamiento). De ellos, 24 pueden considerarse como grandes centros de ocio (al contar con más de 2.000 butacas y toda una serie de locomotoras específicas como boleras, pistas de hielo, gimnasios, SPAs, *snowdome*, teatros, polideportivos, etc.), sumando en total 73.500 butacas con 1,2 millones de m<sup>2</sup> de SBA comercial asociada y 57.535 plazas de aparcamiento.

#### **LAS GRANDES TRANSFORMACIONES EN LA REGIÓN MADRILEÑA. EL DESPLIEGUE DE LA RETICULACIÓN**

El despliegue de la reticulación sobre el territorio madrileño ha sido espectacular en los últimos tiempos. En relación con las redes viarias, si en 1985 la red total constaba de 2.728 km, de los cuales sólo 319 km eran de alta capacidad (correspondiendo los 2.409 km restantes a carreteras convencionales); en 2004, una vez concluidas la M-30, M-40, M-45, M-50 y las radiales, la red sumaba 3.492 km, de los cuales 1.000 km ya eran de alta capacidad (184 km en autopistas de peaje, 597 km en autovías y 219 km en carreteras de doble calzada), mientras que el 62% de los 2.492 km restantes de red convencional contaba con una sección mayor de 7 m. Para dar una idea del ritmo crecientemente acelerado de este despliegue hay que recordar que de estos 781 km de autopistas y autovías existentes en 2004, antes de 1981 sólo se construyeron 104,9 km (13%); 237,3 km (30%) entre 1981 y 1991; mientras que entre 1991 y 1995 se finalizaron 149,5 km (19%); y entre 1996 y 2004, 290 km (37%).

Morfológicamente, la red desplegada presenta muy pocas novedades (apenas ajustes de encaje final) con respecto a las versiones más maduras de la Red Arterial formulada en los setenta (culminada en el PEIT de 1975) y recuperada tras la crisis hacia mediados de los ochenta<sup>23</sup>. Así, una vez dibujado finalmente el territorio red básico con la gran estructura de orbitales y radiales anticipada en los setenta, la tarea pendiente sería la densificación de la red dentro de las grandes cuadrículas, mediante nuevas mallas viarias de orden secundario y la solución de algunos puntos de conflicto entre la lógica de las redes y la lógica de la ciudad (nudos, intersecciones, variantes, etc.). De este modo pueden leerse las siguientes operaciones previstas o en desarrollo en la actualidad:

El Programa REDSUR de la Comunidad de Madrid, que plantea una nueva malla viaria en el sur metropolitano, con más de 81 km de vías rápidas, vertebrando los nuevos crecimientos de 16 municipios.

El Plan de Variantes de la Comunidad de Madrid, con 57,5 km, que pretende construir 11 tramos nuevos de circunvalación que sacarán el tráfico de algunos núcleos urbanos secundarios que son todavía atravesados por las carreteras.

Entre las actuaciones más importantes contenidas en estos dos programas se encuentra completar la retícula viaria de la segunda y tercera corona metropolitana sur, hasta el límite con la provincia de Toledo (recogiendo muy aproximadamente la malla prevista en su día por el PEDRO ORTIZ), densificando las líneas de alta capacidad ya existentes (M-40, M-45, M-50, N-V, M-401, N-IV, R-5 y R-4). Entre las nuevas autovías paralelas a la M-50 destacan la M-410 (desde Arroyomolinos a la N-IV, entre Pinto y Valdemoro) y la M-404 (desde la M-407 a la altura de Griñón hasta Ciempozuelos), mientras que en sentido perpendicular norte-sur se plantean la M-407 (Fuenlabrada-Loranca-Griñón-Serranillos) y la M-419 (entre el Cobo Calleja y Cubas). Además, la reticulación se completa con la variante o el acceso sur de Fuenlabrada, la M-423 (variante de Valdemoro), la variante de la M-301 en Perales del Río (entre La Marañososa y la M-45), la variante de la M-307 en San Martín de la Vega, y la M-402 (variante sureste de Leganés, entre la M-406 y la M-45). Toda esta reticulación se completa con el trazado de la nueva autopista de peaje AP41 a Toledo, de 71,5 km (inaugurada a finales de 2006).

Finalmente, la descomunal operación de soterramiento de la M-30, que se ha planteado como recuperación del río, contempla –más allá de la retórica– un importante aumento de capacidad

23. De un modo tímido en el Convenio Ayuntamiento-Comunidad-Ministerio de 1986 y el Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid 1986-1993; y claramente ya en las Estrategias de Transporte en la Región Metropolitana de Madrid de 1988 y la Actualización del Convenio de 1988. En esos años se sitúa el punto de inflexión entre una cultura del territorio de la austeridad (que no pudo ser) y la cultura única en la que caminamos desde entonces.

De este modo se habría completado al cabo de treinta años el despliegue del esquema anticipado en los setenta, adaptando y actualizando sus tramos más antiguos. Pero en realidad, y casi coincidiendo con su estreno, ya se está planteando extenderlo y ampliarlo pues se reconoce que el viejo modelo de los tres cinturones orbitales y las radiales no sirve ya para las necesidades viarias del siglo XXI.

en esta vía y el rediseño de los nudos y enlaces que en su momento no fueron bien resueltos, pretendiendo mejorar la funcionalidad de las articulaciones de la Almendra con el resto del territorio red metropolitano<sup>24</sup>.

De este modo se habría completado al cabo de treinta años el despliegue del esquema anticipado en los setenta, adaptando y actualizando sus tramos más antiguos. Pero en realidad, y casi coincidiendo con su estreno, ya se está planteando extenderlo y ampliarlo, pues se reconoce que el viejo modelo de los tres cinturones orbitales y las radiales no sirve ya para las necesidades viarias del siglo XXI: en marzo de 2004 (*El País*, 13/03/04) se publicó la licitación para la redacción del estudio informativo del cierre de la M-50 entre la N-I y la N-VI, sorteando con un túnel de 32 km de longitud el Monte del Pardo. Ante la congestión generalizada de la M-40, y concretamente de su tramo noroeste –en cuyos túneles se ha producido un incremento del 40% del tráfico entre 1999 y 2002–, se pretendería cerrar el quinto anillo de circunvalación para relevar a la M-40 de esta función, desplazando a la M-50 todo el tráfico de paso interregional, que en la actualidad (y ante la imposibilidad de la circunvalación efectiva a través de la M-50) es absorbido por la M-40, en la que coexiste con el tráfico de los nuevos desarrollos urbanísticos recientes y de todas las ciudades de la primera corona metropolitana articuladas por esta vía.

A pesar de todo ello, y en un ejercicio de realismo y anticipación extremos, parece sospecharse el mismo futuro para la M-50, aun suponiéndola cerrada, y por ello también se publicó en la misma fecha la licitación del estudio informativo de la M-60, vía que no tiene otra alternativa posible más que atravesar todos y cada uno de los Parques Regionales de la Comunidad de Madrid. La función de la nueva M-60 sería la de relevar a la M-50, pues es previsible que una vez que la M-50 releve a la M-40, el quinto anillo vuelva a saturarse, al confluir sobre el mismo nuevamente el tráfico de paso nacional, no sólo con el tráfico metropolitano de toda la segunda corona articulada por esta vía y de gran parte del desarrollo suburbano oeste, sino también de los nuevos desarrollos urbanísticos previstos en gravitación alrededor de ella.

Por su parte, también se han abordado ambiciosos planes de ampliación de las redes de transporte público:

- La red de Cercanías ha pasado de tener 180 km y 81 estaciones en 1991 a 339 km y 88 estaciones en 2004, aunque las transformaciones funcionales acometidas en ella han sido más relevantes que la propia extensión de la red: la centralización de la red en la nueva estación de Atocha (1985-1988), la remodelación del Pasillo Verde y su puesta en servicio como semicircunvalación ferroviaria sur (1987-1992), y la renovación de Príncipe Pío (incluyendo un gran centro comercial y de ocio). En ejecución se encuentra el nuevo túnel desdoblado el de la Castellana, que a pesar de tener sólo 8,3 km supondrá una importante mejora funcional pues permitirá hacer pasantes hacia el norte las líneas del sur, aliviando los transbordos en Atocha, y llevará el Cercanías al casco histórico (estaciones de Sol-Gran Vía y Alonso Martínez).
- En relación con la red de autobuses interurbanos, se ha pasado de 174 líneas, con 2.996 km y 6.264 paradas en 1992 a 389 líneas, 3.488 km y 16.799 paradas. Además, en 1994 entró en funcionamiento el carril Bus-VAO en la N-VI (que se está prolongando en la actualidad y cuya idea se pretende extender al resto de radiales de penetración a Madrid), complementado con un intercambiador terminal de cabecera para enlazar con el metro en Moncloa. Posteriormente se ejecutó el de avenida de América y actualmente se está desarrollando el Plan de Intercambiadores 2004-2007 que, además de ampliar estos dos, propone construir tres nuevos en plaza de Castilla, plaza Elíptica y Príncipe Pío en las cabeceras de la carretera de Toledo, N-I y N-V (sustituyendo a los existentes en superficie).
- Pero sin duda los planes más ambiciosos han sido los de ampliación de la red de Metro: si hasta 1985 la red sólo contaba con 100 km y 151 estaciones, desde 1995, en cada legislatura se han ido añadiendo tramos considerables: 57 km y 37 estaciones entre 1995 y 1999, 58 km y 37 estaciones entre 1999 y 2003, y 80,9 km y 79 estaciones entre 2003 y 2007<sup>25</sup>. Entre las novedades más importantes, además de la densificación de la red dentro de la Almendra (permitiendo desplazamientos transversales) y de la corona municipal (conectando algunos

24. F.Roch (2006) apunta un papel más complejo relacionado con el refuerzo de la Almendra como centro de negocios y como corazón inmobiliario del sistema de acumulación patrimonial; pues "si el sistema orbital se expande, hay que multiplicar su capacidad de enlace con el centro desde el que se organiza el espacio social y funcional de la aglomeración (...)", de manera que la nueva M-30 podría verse como "un amplificador a larga distancia del orden interno del tablero inmobiliario y social" (op. cit, pp 55-56).

25. Estos ritmos resaltan aún más si se comparan con los de la década 1985-1995, cuando sólo se construyeron 20 km y 13 estaciones.

**Bajo esta aparente contradicción entre el impulso simultáneo de la red viaria de alta capacidad y del transporte público no se esconde sino una única apuesta: la apuesta por el modelo del territorio red, esto es, por un potente conjunto de infraestructuras (...) capaz de articular un cuerpo urbano desmembrado y progresivamente separado, integrando sus partes en un único mercado de trabajo y consumo.**

distritos que carecían de servicio, y, sobre todo los PAU), destaca la conexión del corazón terciario madrileño con el aeropuerto, y el salto de la red a los municipios metropolitanos (conexiones radiales hacia Rivas y Arganda, Coslada y San Fernando; Metrosur como anillo de relación intermunicipal de las coronas sur) y suburbanos del oeste (Boadilla y Pozuelo)<sup>26</sup>.

Bajo esta aparente contradicción entre el impulso simultáneo de la red viaria de alta capacidad y del transporte público no se esconde sino una única apuesta: la apuesta por el modelo del territorio red, esto es, por un potente conjunto de infraestructuras (privadas y públicas, para automóviles y transportes de masas) capaz de articular un cuerpo urbano desmembrado y progresivamente separado, integrando sus partes en un único mercado de trabajo y consumo<sup>27</sup>.

Por su parte, también se han desarrollado otras infraestructuras cuyo objetivo ha sido la intensificación de las conexiones de la región madrileña con el territorio red en la escala nacional e internacional<sup>28</sup>.

La pieza más importante para las hiperconexiones globales es indiscutiblemente el aeropuerto de Barajas, en el que –siguiendo su Plan Director– se ha abordado una complejísima ampliación con el objetivo de alcanzar en el horizonte 2020 una capacidad máxima de 130 operaciones hora y 65 millones de viajeros anuales, convirtiéndolo también en el mayor centro logístico aéreo de Europa<sup>29</sup>. Entre las realizaciones más destacadas de la ampliación cabe mencionar: la construcción de la tercera y cuarta pistas, la nueva torre de control, una plataforma para el estacionamiento de aeronaves, el Centro de Carga y la flamante Terminal 4. Además, se han reforzado las conexiones del aeropuerto a escala metropolitana, mediante los nuevos accesos viarios, 9.000 plazas nuevas de aparcamiento y la unión por el metro con el CBD.

Con todo ello, de una superficie total ocupada por el aeropuerto en la actualidad (datos 2003) de 2.400 ha, 300.000 m<sup>2</sup> de terminales, 276 mostradores de facturación, 40 posiciones de contacto de aviones y 11.000 plazas de parking, que permiten 76 operaciones/hora y 35 millones de viajeros al año, se pasará, una vez se funcione con la máxima capacidad, a una superficie de 3.900 ha totales, 940.000 m<sup>2</sup> de terminales, 440 mostradores, 104 posiciones de contacto, 21.800 plazas de parking, 120 operaciones/hora y 70 millones de viajeros.

26. En algunos casos con trazados y planteamientos de dudosa funcionalidad.
27. Materializando la idea de la metápolis de F.Ascher (2004).
28. La integración del territorio nacional fue una tarea básicamente realizada ya por el desarrollismo, de modo que ahora se trataría de transformar en hiperconexiones las conexiones existentes.
29. Con unas previsiones de movimiento de 700.000 toneladas anuales para 2007. Para ello se inscribía al aeropuerto dentro de la gran operación logística de la Comunidad de Madrid, de la que también forman parte las instalaciones de Coslada, Getafe, etc.
30. Esta 'circunvalación de circunvalaciones' sería aproximadamente una 'gran gloria regional que discurría por el exterior de la Comunidad de Madrid, enlazando las capitales de provincia circundantes: Segovia-N-VI-Ávila (tramo de peaje existente)-N-V-Toledo-N-IV-N-III-N-II-Guadalajara-N-I.

A pesar de todo, y como ya ocurriera con la red viaria, ya han comenzado a verse con claridad los límites de Barajas y la necesidad de plantear un segundo aeropuerto que lo sustituya, para lo cual se ha propuesto (tras descartar otras alternativas como Santorcaz u Ocaña) la opción de Campo Real. Se trata de una localización a 25 km de Madrid en una zona completamente rural, hoy sólo comunicada por la R3, pero donde se prevé que pase la M-70 y se extienda un ramal desde el metro de Arganda. Este nuevo aeropuerto contaría con 8 pistas en paralelo, que permitirían 200 movimientos hora, casi el triple de los que se producen en la actualidad.

En este mismo sentido hiperconectivo debe leerse la propuesta contenida en el PEIT 2020 de ejecutar un gran pentágono central de autopistas<sup>30</sup>, fuera ya de la región, que evite el paso por las circunvalaciones de Madrid (liberando así también capacidad para que las orbitales –existentes y previstas– y radiales mejoren su funcionalidad conectiva en la escala metropolitana).

Del mismo modo, la red de AVE prevista tendría el sentido de conectar en menos de 4 horas Madrid con las principales ciudades de país. Los ejes en proyecto o en ejecución son: Madrid-Levante (con dos ramales, uno a Valencia y Castellón y otro a Albacete, Alicante, Elche, Cartagena y Murcia), Madrid-Valladolid-Noroeste, Madrid-Badajoz-Lisboa, Madrid-Toledo (en la que 51 km serán por la línea existente del AVE a Sevilla), Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa y

Uno de los fenómenos más llamativos en las ciudades españolas en la última década, y que ha tenido una especial incidencia en Madrid, ha sido el denominado 'boom inmobiliario'. Efectivamente, desde 1997, los datos anuales que reflejan la producción de viviendas y la evolución de los precios del metro cuadrado construido en la Comunidad de Madrid (...) han batido todos los récords históricos.

Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén. Dado que una función importantísima de este tipo de infraestructura es la de conectar los nodos funcionales de las ciudades periféricas con el gran nodo central (a través de los viajes de negocios), desde el principio se ha planteado la unión de la terminal de Atocha con Nuevos Ministerios (el mismísimo corazón terciario de la ciudad y del país, ya conectado con el aeropuerto) y con Chamartín (hoy en el extremo del eje terciario, pero en una posición muy central tras la Operación Chamartín) a través de un nuevo túnel bajo la calle Serrano<sup>31</sup>.

Por otra parte, el AVE, las radiales y la circunvalación de circunvalaciones pentagonal tendrán un efecto suplementario de polarización sobre los territorios fronterizos de la región, especialmente sobre los entornos de las principales capitales de provincia más cercanas (en algunas de cuales además ya existe desde hace tiempo una cierta inducción por efecto de desbordamiento de los fenómenos metropolitanos). De este modo, Guadalajara, Toledo, y, en menor medida, Segovia y Ciudad Real<sup>32</sup> (donde también coexisten apuestas locales muy potentes: el aeropuerto y el Reino de Don Quijote) han revisado su planeamiento recientemente con fuertes previsiones de crecimiento basadas en las expectativas del AVE y las nuevas conexiones radiales. El caso más paradigmático es Ciudad Valdeluz, surgida en torno a la estación de Guadalajara-Yebes, con 490 ha y 9.200 viviendas.

#### LAS GRANDES TRANSFORMACIONES EN LA REGIÓN MADRILEÑA. EL ESPACIO RESIDENCIAL

Uno de los fenómenos más llamativos en las ciudades españolas en la última década, y que ha tenido una especial incidencia en Madrid, ha sido el denominado 'boom inmobiliario'. Efectivamente, desde 1997, los datos anuales que reflejan la producción de viviendas y la evolución de los precios del metro cuadrado construido en la Comunidad de Madrid (que se detallan en los cuadros adjuntos) han batido todos los récords históricos, alcanzándose paralelamente incrementos interanuales de los precios hasta del 26,9% (2003) y del volumen de viviendas terminadas (70.852 en 2005); lo cual, en una primera lectura, implicaría una contradicción de las clásicas leyes de mercado que supuestamente rigen la formación del precio de la vivienda como punto de equilibrio entre la oferta y la demanda.

CUADRO 2 LOS CICLOS INMOBILIARIOS EN LA COMUNIDAD DE MADRID 1970-2006										
	Construcción de viviendas					Var. Precios Pts corrientes	% Variación Pts corrientes	Var. Precios Pts constantes	% Variación Pts constantes	% Var. Anual Pts constantes
	Viv totales	Media Viv/año	Max Viv/año	Min Viv/año	% VPO					
CICLO ALCISTA 1970-1977 (Ciclo final del desarrollismo)	455.373	56.922	70.531	44.571	33,60%	8.000	47,1	1.331	0,6	0,1
CICLO RECESIVO 1978-1985 (Crisis metropolitana)	244.697	30.576	48.829	20.148	Hasta 60-70%	33.289	133	-99.258	-42,7	-5,3
CICLO ALCISTA 1986-1991 (Boom inmobiliario ensayo salida crisis)	128.347	21.391	23.949	15.580	Hasta 11%	115.451	198	125.703	94	15,8
CICLO RECESIVO 1992-1997 (Recesión primeros noventa)	217.812	36.302	53.753	25.654	22%	5.554	3,2	-61.239	-23,7	-3,9
CICLO ALCISTA 1998-2006 (Boom inmobiliario actual)	404.653	50.582	59.692	43.486	Hasta 7%	293.096	163	231.579	117	16,8

Fuente: Elaboración propia a partir de Series Obras en Edificación y Estadística del Precio Medio del m<sup>2</sup> de la Vivienda. Ministerio de Fomento.

31. Recordemos que de este modo el eje norte-sur de la ciudad se reforzaría con otros dos túneles (además del ya saturado túnel de la Risa, que quedaría para largo recorrido y algunos cercanías): uno por el lado del centro histórico (para cercanías) y otro bajo el Ensanche (para el AVE).
32. Que quedarán conectadas a 20, 25, 30 y 35 minutos mediante el AVE.

Las interpretaciones al uso de este boom inmobiliario suelen tener un carácter mercantilista y coincidir en explicar el incremento de los precios por un simple desajuste entre oferta y demanda; pero dado que ambas variables han crecido espectacularmente en los últimos años y de forma más o menos paralela, suele argumentarse que el incremento de la producción –aun siendo notable– no ha sido capaz de satisfacer la inmensa 'ferocidad' de la demanda, provocando con ello ese desajuste que impulsa la escalada de precios. De modo que este tipo de interpretaciones suelen resaltar, por un lado, el incremento del número de demandantes (como consecuencia del crecimiento demográfico, la reducción del tamaño medio del hogar, la inmigración, la compra de

CUADRO 3 DATOS DEL BOOM INMOBILIARIO RECIENTE					
	1987	1991	1996	2001	2005
<b>Total viviendas iniciadas</b>		19.326	41.208	41.803	69.598
Viviendas terminadas libres	9.905	13.853	21.176	34.587	58.576
Viviendas terminadas protegidas	16.378	1.894	8.004	1.824	12.276
% Viviendas terminadas protegidas	62,3	12,0	27,4	5,0	17,3
<b>Total viviendas terminadas</b>	<b>26.283</b>	<b>15.747</b>	<b>29.180</b>	<b>36.411</b>	<b>70.852</b>
<b>Precio m<sup>2</sup> construido (E/m<sup>2</sup>)</b>	<b>443,10</b>	<b>1.044,20</b>	<b>1.084,39</b>	<b>1.542,53</b>	
Precio m <sup>2</sup> Viv. nueva (menos de 1 año)	630,39	1.325,94	1.160,35	1.720,34	
Precio m <sup>2</sup> Viv. usada (menos de 1 año)	435,41	1.003,48	1.064,32	1.151,90	
<b>Tasa var interanual Viv. terminadas (%)</b>		33,1	71,6	4,8	
<b>Tasa var interanual Viv. Precio m<sup>2</sup> (%)</b>		19,3	1,0	14,6	

Fuente: Viviendas: Hasta 1991 Elaboración propia a partir de las Estadísticas Mensuales del Ministerio de Fomento publicadas en BACO, Iestadis. Desde 1991. Ministerio de Fomento. Precios: Estadística del Precio Medio del m<sup>2</sup> de la Vivienda (base 2001). Ministerio de Vivienda.

33. Resulta sorprendente que todo tipo de modelos econométricos elaboradísimos sean capaces de explicar (y cuanto más sofisticados con mayor coincidencia!) la escalada de precios considerando sólo estas variables, sin contemplar siquiera el mercado de segunda mano y las relocalizaciones. Como ha puesto de manifiesto J.M. Naredo (2003), el principal mecanismo de financiación de las compras de vivienda es precisamente la reinversión de las rentas obtenidas por la venta de viviendas (como consecuencia del predominio de las operaciones en el mercado de segunda mano y la importancia de las relocalizaciones), de manera que si los modelos son capaces de explicar la escalada de precios sin este mecanismo, ¿hasta dónde podrían llegar las escaladas si se incluyera?

34. En este sentido la introducción de figuras como el 'agente urbanizador' tendrían el objeto de romper esos monopolios ejercidos por los propietarios, desplazándolos como grupo central del proceso de producción de la ciudad (y máximo beneficiario de éste), y sustituyéndolos por empresas del sector inmobiliario. Véase F. Gaja (2003).

35. En realidad "la" liberalización ya se ha producido, sobre todo en la Comunidad madrileña tras la introducción del urbanizable no sectorizado en la Ley del Suelo autonómica de 2001.

vivienda secundaria, la inversión extranjera, la inversión por efecto euro y la desinversión bursátil, etc.) y, por otro, el incremento de la solvencia y la capacidad adquisitiva (derivado del crecimiento económico generalizado –incremento de la renta disponible–, efecto riqueza, condiciones extraordinarias de financiación –bajada tipos de interés, alargamiento de los plazos de los créditos–, etc.)<sup>33</sup>. En relación con los factores explicativos de la 'falta de elasticidad' desde el lado de la oferta, ésta suele justificarse por el estrangulamiento del mercado de suelo, achacado habitualmente a la persistencia de restricciones monopolísticas sobre éste<sup>34</sup> y/o a la "escasez de suelo urbanizable" derivada de la supuesta rigidez del planeamiento urbanístico. De modo que el colofón de la mayoría de los discursos centrados en interpretaciones mercantilistas suele ser el reclamo de "la"<sup>35</sup> "liberalización del suelo" y/o la conveniencia de la sobreclasificación. Sorteado este obstáculo, esto es, si existiera suelo disponible suficiente (tras establecerse las medidas indicadas para superar ese estrangulamiento), la máquina inmobiliaria sería capaz de desplegar *todos* sus músculos para construir *todas* las viviendas suficientes para saciar *toda* la ferocidad de la demanda, de manera que el desenlace del boom sería un simple reajuste progresivo entre oferta y demanda que devolvería el incremento de los precios a tasas 'razonables', reequilibrando el panorama hacia la 'sostenibilidad inmobiliaria'.

En realidad, la explicación del boom debe buscarse en dos dimensiones –macro y micro– íntimamente relacionadas. Entre los factores macro, no cabe duda de la importancia de algunos de los argumentos del discurso mercantilista: los factores demográficos, la mejora en las condiciones de financiación (tipos, plazos), el crecimiento generalizado de la renta y el empleo, la coincidencia de todo ello con una mala coyuntura bursátil, el efecto euro, las oportunidades para la inversión extranjera, etc; factores a los cuales cabría añadir algún otro elemento estructural como el auxilio a la inversión en vivienda por los generosos tratamientos fiscales. No obstante, el elemento central de la dimensión macro es el protagonismo que ha venido a adquirir la vivienda en el nuevo régimen de acumulación<sup>36</sup> como el principal instrumento de canalización del ahorro familiar y como uno de los más importantes de acumulación de excedentes, lo que supone la consideración de ésta –más allá de su valor de uso– como bien de inversión al que se 'exige' socialmente una rentabilidad o crecimiento sostenido de los precios.

Como dijimos anteriormente, esta dimensión macro o global/estructural se articula con otra de carácter micro o local: el campo de precios y la reorganización del espacio social en la ciudad.

(...) el elemento central de la dimensión macro es el protagonismo que ha venido a adquirir la vivienda en el nuevo régimen de acumulación como el principal instrumento de canalización del ahorro familiar y como uno de los más importantes de acumulación de excedentes (...) esta dimensión macro o global/estructural se articula con otra de carácter micro o local: el campo de precios y la reorganización del espacio social en la ciudad.

A pesar de la persistencia de ciertos discursos, es sobradamente conocida la diferencia entre 'valor' y 'precio', y el mecanismo de formación del precio de la vivienda como reflejo de la valoración social del espacio en que se asienta, de modo que el precio –más allá de los costes de producción real, que están muy acotados– no es sino el 'peaje' o sobrecoste que hay que desembolsar para asentarse en un lugar concreto en el espacio social de la ciudad<sup>37</sup>, sobrecoste que termina por ser absorbido residualmente por el suelo<sup>38</sup>. De este modo, el precio se convierte en un simple mecanismo de selección, filtrado o exclusión social; y el campo de precios en el traductor en el espacio del mapa social, en el mecanismo clasificador de los individuos en los nichos donde según el inconsciente colectivo les corresponde habitar; en definitiva, en un instrumento de ordenación social del espacio.

Así, si el precio funciona como herramienta de enlace o traducción entre el universo social y el espacial, es lógico que en un momento de fuerte reorganización de la estructura social (como consecuencia de las transformaciones en el mundo laboral y de la centrifugación de las rentas) se produzca una paralela reorganización del campo de precios y que los mecanismos de selección, filtrado y exclusión que operan a través del precio se acentúen. Además, todo ello se ha producido en un mercado inmobiliario maduro, en el que la mayoría (82% en el Censo de 2001) de los hogares eran propietarios, lo que ha permitido establecer procesos de relocalización espacial mediante cadenas inmobiliarias incluyendo el precio de una o sucesivas viviendas ya capitalizadas<sup>39</sup> y tensionando aún más el mercado.

Sobre la importancia de las relocalizaciones en el espacio social como principal alimento del boom y la demanda de vivienda puede resultar ilustrativo analizar los datos incluidos en el cuadro adjunto. En primer lugar, hay que relativizar el peso de la formación de nuevos hogares por emancipación nupcial, pues el número de matrimonios se ha mantenido prácticamente estable desde 1988, en el entorno de los 30.000 matrimonios anuales. Por el contrario, la inmigración ha sido un componente fundamental del crecimiento demográfico, pues el saldo extranjero anual ha superado desde el año 2000 los 120.000 inmigrantes anuales; al tiempo que las altas de población extranjera en el Padrón se han situado desde ese mismo año por encima de las 40.000 (82.000 entre 2002 y 2003). Pero el factor que puede ilustrarnos mejor la importancia de las relocalizaciones como factor clave de la demanda son las migraciones con origen y destino en la propia Comunidad de Madrid, que han pasado del entorno de los 50.000 movimientos al año a finales de los ochenta y primeros noventa, al entorno de los 100.000 entre 1998 y 2001 y casi al de los 150.000 entre 2002 y 2005. En la misma línea apuntan los volúmenes de vivienda de segunda mano que se han puesto en el mercado: si en 2004 el número de transacciones de viviendas nuevas fue de 38.630, el de movimientos en el mercado de segunda mano fue casi el doble: 72.272 viviendas. Por último, los datos del campo de precios de este mercado de segunda mano indican un desplazamiento hacia las operaciones más caras –que casi siempre suponen relocalizaciones en el espacio social con venta de la vivienda previa–, lo que también indicaría que los movimientos de relocalización están siendo protagonizados por las clases más pudientes.

De este protagonismo de las relocalizaciones y del volumen de movimientos en el mercado de segunda mano cabe inferir que se está produciendo una intensa reformulación en el espacio social madrileño, mientras que la escalada de los precios medios y el desplazamiento del campo de precios hacia las operaciones de los estratos medios y altos indicarían que el sentido de esta reformulación es la simplificación, destilación o depuración del espacio social, afinando la composición de la áreas consolidadas y produciendo nuevos espacios que nacen ya afinados mediante el filtro del precio desde su mismo origen. La consideración simultánea del asentamiento

36. Esto ha sucedido en la mayoría de los países desarrollados (con las excepciones de Alemania y Japón, por otras causas), y muy especialmente en España, país de propietarios donde este es el mecanismo de la vivienda como instrumento de ahorro y como motor económico ya se había impulsado desde el franquismo.
37. Como ya apuntaron en los años sesenta los situacionistas Attila Kotanyi y Raoul Vaneigem, no se habita en el espacio, sino en la jerarquía.
38. Lo que no resulta ilógico, pues la competencia por asentarse en el imaginario social termina por traducirse en el espacio físico, histórica y socialmente connotado, de la ciudad.
39. La conocida paradoja de no poder comprar la vivienda en que se habita (contando sólo con las rentas o el ahorro) pero sí acceder a una más cara (añadiendo las rentas o ahorros disponibles al valor obtenido por la venta de la actual).

<b>CUADRO 4</b>						
<b>COMPONENTES DEL CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO EN LA REGIÓN DE MADRID</b>						
<b>ANÁLISIS DEL SALDO MIGRATORIO</b>						
<b>Años</b>	1988	1991 (1)	1996	2001	2005	
B CAM (migraciones con origen y destino en la CAM)	52.695	30.116	42.353	97.023	146.490	
B REG (bajas con destinos a otras regiones)	29.651	21.504	30.321	55.329	98.670	
<b>TOT B (saldo bajas total)</b>	82.346	51.620	72.674	152.352	245.160	
A CAM ( migraciones con origen y destino en la CAM)	52.695	30.116	42.353	97.023	146.490	
B REG (bajas con destinos a otras regiones)	37.311	24.257	22.237	45.581	66.676,00	
A EXT (altas procedentes desde extranjero)	4.085		5.989	134.909	122.476	
<b>TOT A (saldo altas total)</b>	94.091	54.373	70.579	277.513	337.642	
<b>Entradas a la CAM</b>	41.396	24.257	28.226	180.490	191.152	
<b>Salidas de la CAM</b>	29.651	21.504	30.321	55.329	98.670	
<b>Migraciones internas dentro de la Comunidad</b>	52.695	30.116	42.353	97.023	146.490	
<b>Saldo interregional</b>	7.660	2.753	8.084	9.748	29.994	
<b>Saldo extranjero</b>	4.085	–	5.989	134.909	122.476	
<b>TOT (saldo migratorio total)</b>	11.745	2.753	2.095	125.161	92.482	
<b>ANÁLISIS DE LAS VARIABLES DEMOGRÁFICAS</b>						
<b>Años</b>	1988	1991 (1)	1996	2001	2005	
<b>Población total CAM</b>	4.906.378	4.947.555	5.022.289	5.372.433	5.964.143	
<b>Población extranjera residente</b>	65.817	–	111.116	231.295	–	
<b>Población extranjera empadronada</b>	–	–	–	365.135	–	
Incremento Población Total	–	79.599	159.370	167.025	159.314	
Nº Total defunciones de residentes	32.768	35.849	36.811	38.529	40.842	
Nº Total nacimientos de madres residentes	51.521	49.293	47.491	59.724	68.320	
Saldo vegetativo	18.753	13.444	10.680	21.195	27.478	
Matrimonios	27.115	29.529	25.874	29.930	28.645	

(0) Claves: TOT: Saldo total, A: altas, B: bajas, CAM: migraciones internas con origen y destino en la Comunidad de Madrid, REG: migraciones a otras regiones españolas, EXT: migraciones al extranjero. No se disponen datos de las bajas al Extranjero.

(1) En el año 1991 no se publican datos de extranjeros.

(2) En el año 1997 no hubo revisión anual del Padrón.

Fuentes: Elaboración propia a partir de Estadísticas del Movimiento Migratorio de la CAM 88-01. Datos a 31 de diciembre de cada año. Población a partir de Censos y Padrones. Datos a 31 de diciembre de cada año, excepto 1 marzo de 1981, 1 de abril de 1986, 1 de marzo de 1991, 1 de mayo de 1996 y 1 de noviembre de 2001.

de los inmigrantes dibuja un complejo panorama con múltiples interacciones que a continuación, y con el riesgo de simplificar, intentaremos desbrozar analizando las dinámicas diferenciadas por grupos de esta reorganización depurativa del espacio social en la región madrileña.

**Las dinámicas inmobiliarias de las élites y clases más favorecidas por el crecimiento económico y la centrifugación social de los últimos años pueden resumirse en la búsqueda de espacios de “calidad residencial exclusiva”, convenientemente diferenciados y/o segregados del resto, de modo que representen con nitidez el estatus social alcanzado.**

Las dinámicas inmobiliarias de las élites y clases más favorecidas por el crecimiento económico y la centrifugación social de los últimos años pueden resumirse en la búsqueda de espacios de “calidad residencial exclusiva”, convenientemente diferenciados y/o segregados del resto, de modo que representen con nitidez el estatus social alcanzado. Sin embargo, las respuestas a esta búsqueda de exclusividad son diversas, aunque se concentran en torno a dos ‘estilos de vida’ distintos: el modelo ‘urbano’, que es posible encontrar en determinados espacios centrales de Madrid y el modelo ‘suburbano’, característico de la zona oeste de la región.

La presión sobre los espacios centrales ha significado una fuerte competencia por situarse en los tradicionales lugares de residencia de las clases altas (el Ensanche y determinados barrios del norte de la Almendra), así como una tensión sobre otros lugares menos valorados donde existían oportunidades y atractivo (centralidad, soporte urbano con posibilidades, etc.) para su renovación social, induciendo procesos de gentrificación o elitización de distinta intensidad. Estos fenómenos han sido evidentes en algunos enclaves del centro histórico (por ejemplo, en el barrio de Palacio, ligado también a su renovación urbanística), y sobre todo, en el Ensanche y sus alrededores, donde se ha producido una intensa depuración, destilación y competencia social, con el resultado de la extensión y ampliación de sus límites, la renovación puntual de numerosos inmuebles e, incluso la transformación de oficinas en viviendas. En el distrito Centro, ante la falta de una operación claramente definida (en uno u otro sentido), la gentrificación coexiste con otros procesos simultáneos de terciarización, degradación y asentamiento de inmigrantes; con una dinámica resultante que no es evidente a corto plazo. Lavapiés es un ejemplo de espacio donde se desarrollan dinámicas extremas, mientras Chueca es un claro exponente de renovación y elitización, con un fuerte componente de identidad sexual.

En relación con los grandes ganadores que han preferido el modelo suburbano de baja densidad, cabe decir que los espacios más exclusivos y elitistas (las denominadas urbanizaciones de ‘alto standing’, entre las que se incluyen las urbanizaciones cerradas y algunas de vivienda unifamiliar) ya estaban definidos desde los años sesenta y setenta y apenas se han desarrollado nuevos enclaves<sup>40</sup>, de modo que –como en el Ensanche– se ha establecido una fuerte competencia para ubicarse en ellos (expresada en precios astronómicos), al tiempo que ha sido necesario formar nuevas piezas satélites para alojar a los ‘ganadores medios’.

Debe recordarse que precisamente este grupo de los medianos y pequeños ganadores ha tenido un papel protagonista en los últimos años, ya que siendo mucho más numeroso que el de los ‘grandes ganadores’ y no pudiendo competir con éstos por los espacios más selectos, ha inducido intensas dinámicas de creación de espacios propios –con menores exigencias de diferenciación y fractura que las élites– o de renovación de otros existentes.

Así, en el oeste metropolitano han sido frecuentes las operaciones de relleno de los huecos o de extensión por los bordes de los espacios más exclusivos que ya estaban definidos con anterioridad, con productos inmobiliarios de tipo medio-alto: grandes desarrollos de unifamiliares con tipología adosada (Monterrozas) o piezas de mayor densidad con bloques bajos, amplios recintos comunitarios ajardinados y dotaciones privadas (PP Ampliación de la Casa de Campo, PP Arroyo Meaques, Ensanche de Boadilla, Somosaguas Sur, etc.).

Mientras, en Madrid se han producido también algunas operaciones de elitización en espacios semicentrales para los medianos ganadores urbanos, destacando entre todas la intensa renovación del distrito de Arganzuela, vinculada a la desaparición del uso industrial (Legazpi) y ferroviario (Pasillo Verde) de la zona. Ligadas a las operaciones renovación de tejidos degradados y cambios de uso se han producido otras pequeñas gentrificaciones, como las de Peugeot-Talbot, Portland Valderribas, Cocherón de la Villa, avenida de Córdoba, Quinta de los Molinos, etc. Finalmente, en determinados barrios (sobre todo del arco norte de la ciudad de Madrid, que han pasado de formar parte de la periferia obrera municipal a verse rodeados de espacios de clase media-alta y actividades centrales) se ha producido una elitización silenciosa, a través de la selección mediante los precios de los nuevos habitantes que van renovando sus huecos inmobiliarios.

40. Según el estudio de Elía Canosa Zamora (2002), sólo dos de ellas (La Finca y La Pinada, en Pozuelo) son posteriores a 1980 y apenas representan el 0,5% de la superficie total de urbanizaciones cerradas madrileñas, que suman 2.557 ha y 7.880 viviendas, el 90% de las cuales se urbanizó antes de 1975.

(Página siguiente).  
Figura 3: Nuevas piezas residenciales en la región urbana de Madrid (1).

Pero las dos formas espaciales más representativas de los medianos y pequeños ganadores son espacios creados 'ex novo': los de la 'suburbanización popular' y los 'nuevos ensanches' de 'urbanidad introvertida', hasta tal punto que resultan las formas características de la construcción del espacio residencial reciente en la región de Madrid. Ambas formas no son una novedad absoluta<sup>41</sup>, pues ya fueron ensayadas puntualmente durante el ciclo de finales de los ochenta, si bien se han generalizado por toda la región en los últimos años.

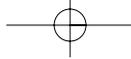
Dentro de los procesos de suburbanización popular englobamos todos los desarrollos de baja densidad y tipología unifamiliar (compacta, fundamentalmente vivienda adosada) que se vienen produciendo en los municipios del área metropolitana, las áreas secundarias del suburbano oeste y, más recientemente, en los espacios periurbanos. Lo más característico de este proceso estaría siendo su progresiva<sup>42</sup> difusión por ondas<sup>43</sup> a espacios cada vez más alejados donde los precios del suelo son más baratos y por tanto permiten la promoción de adosados en precios competitivos con otras viviendas nuevas de tipología colectiva en localizaciones un poco mejores o incluso con las de segunda mano situadas en espacios urbanos mucho más consolidados. Hacia estos lugares se estarían desplazando los pequeños ganadores de los grandes municipios metropolitanos que optan por el modelo suburbano, generando en torno a esos municipios los nuevos fenómenos micrometropolitanos que podemos encontrar en el límite sur de la Comunidad (en relación a la primera y segunda corona), en el arco noreste (en relación al Corredor del Henares) y, en menor medida, en el norte.

**Pero las dos formas espaciales más representativas de los medianos y pequeños ganadores son espacios creados 'ex novo': los de la 'suburbanización popular' y los 'nuevos ensanches' de 'urbanidad introvertida', hasta tal punto que resultan las formas características de la construcción del espacio residencial reciente en la región de Madrid.**

Pero las piezas residenciales predominantes en la región serían los 'nuevos ensanches' de 'urbanidad introvertida', introducidos como novedad en el PG de Madrid de 1985 y rápidamente asimilados en la siguiente generación de planes municipales que se hicieron para revisar el planeamiento en el área metropolitana<sup>44</sup> durante la segunda mitad de los ochenta. Aunque aquellas primeras piezas de morfología reticular y manzana cerrada mantenían una doble vocación urbana (expresada en sus localizaciones a modo de remate o sutura, y en su apuesta por la calle corredor y la manzana como instrumentos de recuperación del espacio urbano), su evolución desde entonces ha ido despojándoles de todos estos atributos de urbanidad con que se propusieron, al convertirlos en formas vacías, en meros escenarios de una urbanidad cada vez más introvertida. En efecto, es posible leer esa progresiva introversión en tres escalas:

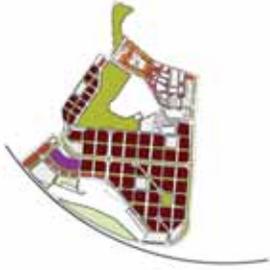
41. Fueron estudiadas exhaustivamente por A. Hernández Aja y R. López de Lucio (1995).
42. Aunque conviene no olvidar que simultáneamente coexisten la difusión de la suburbanización hacia el periurbano con la promoción de unifamiliares en los grandes municipios del área metropolitana, y no simplemente de una forma minoritaria, sino incluso en grandes desarrollos unifamiliares que pretenden competir con las urbanizaciones periurbanas. El nuevo PG de Getafe sería un buen ejemplo.
43. Mucho más anisótropas que las que se produjeron como consecuencia del 'salto metropolitano', pues ahora la región está fuertemente polarizada por las redes viarias de alta capacidad, que actúan como atractoras de las ondas suburbanas.
44. Tras el RDI I/ 1980 que obligó a revisar el Plan General del AMM de 1963 municipio a municipio.

- La primera sería la de su inserción urbana: si originalmente los 'ensanches populares' de Madrid fueron piezas de remate o sutura (Las Rosas, Madrid Sur) y los 'ensanches metropolitanos' estaban casi siempre en continuidad con otros tejidos urbanos (caso de los ensanches de Alcalá, Getafe y Alcorcón), casi inmediatamente surgieron los 'ensanches umbilicales' (Leganés Norte) o los 'ensanches isla' (Valdebernardo), situados en localizaciones segregadas y de accesibilidad limitada, autistas –quizá de modo voluntario, como signo de diferenciación– con respecto a los tejidos próximos. Recientemente, la introversión urbana se agudiza en los 'ensanches perla' (precipitados en torno a un pequeño núcleo preexistente, aunque en realidad referidos al viario metropolitano: la Fortuna, Paracuellos) y, sobre todo, en los 'ensanches alveolo' (encerrados por murallas de infraestructuras en los intersticios del viario de alta capacidad: Sanchinarro, Las Tablas).
- En una segunda escala, la introversión vendría por la pérdida de valor del espacio público: el vaciamiento de la calle (por la desaparición del zócalo comercial y la situación de los accesos en el interior de la manzana o directamente desde el garaje); y el enclaustramiento de la vida comunitaria en los recintos de acceso restringido dentro de las manzanas dotadas con jardines,

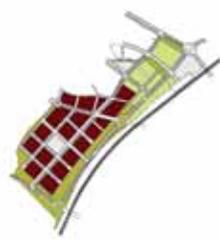


grandes operaciones mixtas

madrid sur  
madrid 122,5 ha  
10.237 viviendas



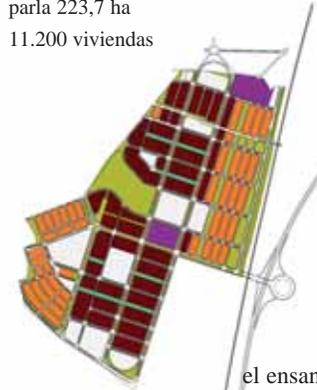
portland valderrivas  
madrid 65,8 ha  
5.446 viviendas



fuelle del palomar  
alcorcón 44,7 ha  
1.704 viviendas



parla este  
parla 223,7 ha  
11.200 viviendas



ensanches/remates fachada

ensanche del este, las rosas  
madrid 172,8 ha  
10.650 viviendas



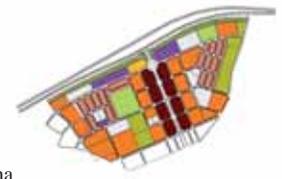
getafe norte  
getafe 84,9 ha  
3.363 viviendas



dehesa vieja  
san sebastián de los reyes 158,8 ha  
5.030 viviendas



el ensanche de Alcalá  
Alcalá de Henares 73,7 ha  
3.472 viviendas



peugeot talbot  
Alcalá de Henares 73,7 ha  
1.400 viviendas

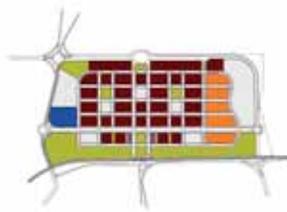


ensanches isla

valdebernardo  
madrid 89 ha  
5.000 viviendas



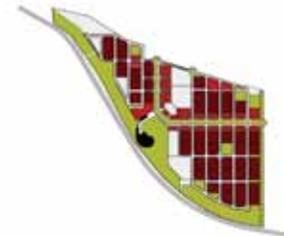
leganés norte  
leganés 105,9 ha  
4.483 viviendas



ciudad jardín loranca  
fuenlabrada 203,6 ha  
7.219 viviendas

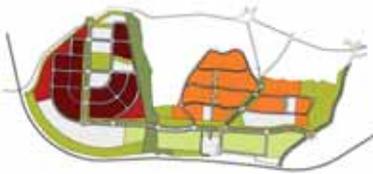


pau el quiñón  
seseña, toledo 203,6 ha  
13.508 viviendas

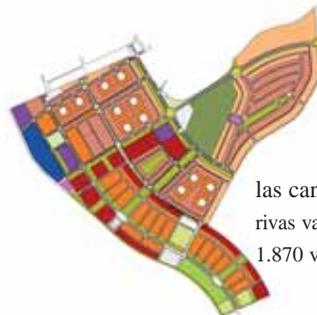


suburbanización popular

la estación  
colmenar viejo 143,2 ha  
3.115 viviendas



covibar 2  
rivas vaciamadrid 145,1 ha  
1.915 viviendas

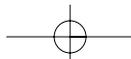


pp5 arroyo culebro  
leganés 161,3 ha  
3.600 viviendas



las canteras  
rivas vaciamadrid 62,6 ha  
1.870 viviendas

I-IND ALMACENAJE	T-OFCINAS PARCELA GRANDE	R-COLECTIVA MANZANA CERRADA	C-COMERCIAL GRAN SUPERFICIE	SG-PARQUES Y ZONAS VERDES	SL-PARQUES Y ZONAS VERDES
I-IND GENERAL	T-OFCINAS PARCELA PEQUEÑA-MEDIANA	R-COLECTIVA BLOQUE ABIERTO	C-COMERCIAL SUP. MEDIA	SG-DE EQUIPAMIENTO	SL-ESPACIOS LIBRES
I-IND ADOSADA	T-HOTELERO	R-COLECTIVA CON DOMINIO	C-COMERCIAL PEQUEÑO COMERCIO	SG-VIARIO E INFRAESTRUCTURAS	SL-EQUIPAMIENTO
I-IND PAREADA	T-CON TOLERANCIA INDUS/COMERCIAL	R-UNIFAMILIAR AISLADA	C-OCIO GENÉRICO	SG-EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	SL-VIARIO E INFRAESTRUCTURAS
I-IND AISLADA GRANDE	T-DOTACIONAL PRIVADO	R-UNIFAMILIAR ADOSADA	C-OCIO DEPORTIVO PRIVADO	SG-PROTECCIÓN VIARIO	SL-EQUIPAMIENTO DEPORTIVO



(Página siguiente).  
 Figura 4: Nuevas piezas residenciales  
 en la región urbana de Madrid (2).  
 (Ver leyenda en Figura 3).

zonas de juego infantil, equipamientos deportivos (piscina, pistas deportivas, gimnasio, sauna, etc.) e incluso social (locales de reunión), que reproducen comunitariamente los mundos posibles del espacio público.

- En la escala arquitectónica aparecen la impermeabilización de los límites, el blindaje, los artilugios de control y seguridad, etc. Finalmente, resulta muy ilustrativo de este viaje a la introversión que el denominador común de las manzanas cerradas madrileñas sea la hostilidad de las plantas bajas (frecuentemente ciegas –por ser ocupadas por los garajes–, si no con soportales enrejados), la falta de significado de esa banda de contacto entre los edificios y la calle, que era donde tradicionalmente se experimentaba y se vivía la urbanidad.

Para terminar, resta el análisis de las dinámicas inmobiliarias de los más de 700.000 inmigrantes que el mercado inmobiliario ha sido capaz de alojar (de manera espontánea, atendiendo a sus reglas propias y sin intervención alguna por parte de la Administración) en la región madrileña durante los últimos años. Lo primero que debe constatar es la novedad de este fenómeno y su vertiginosa velocidad desde el año 2000, de forma que los indicios que pueden inferirse de las pautas observadas hasta ahora deben ser tomados con precaución, pues –por un lado– están sujetos a una constante evolución y –por otro– no son más que las primeras manifestaciones de un proceso de muy largo recorrido que no ha hecho más que comenzar.

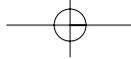
**Para terminar, resta el análisis de las dinámicas inmobiliarias de los más de 700.000 inmigrantes que el mercado inmobiliario ha sido capaz de alojar (de manera espontánea, atendiendo a sus reglas propias y sin intervención alguna por parte de la Administración) en la región madrileña durante los últimos años.**

A pesar de estas precauciones, es posible distinguir unas primeras pautas de aterrizaje de otras más recientes ligadas a la estabilización y el asentamiento definitivo de los inmigrantes con el transcurso del tiempo.

En esas primeras pautas de aterrizaje, los principales factores de localización han resultado ser la proximidad a las redes sociales de acogida (compatriotas y familiares ya asentados) y/o la proximidad a los mercados de trabajo –servicio doméstico, construcción, hostelería, servicios banales, economías ligadas a los propios inmigrantes, etc.– o a las redes de transporte público metropolitano que permiten acceder a éstos. Además, para que estos factores se materialicen finalmente es necesaria la existencia de huecos previos en el mercado inmobiliario (fundamentalmente en el mercado de alquiler<sup>45</sup>, al que han tenido que recurrir los inmigrantes por la escasez sus recursos y la inestabilidad de sus condiciones vitales) y con bajos precios; de modo que las zonas que cumplían simultáneamente esas tres condiciones han sido determinadas áreas centrales con ‘huecos inmobiliarios’ (viviendas vacías, población envejecida, etc.) y un parque residencial poco valorado (infraviviendas, viviendas obsoletas o de baja calidad): Centro, Tetuán, Arganzuela, etc. Una vez que estos espacios de desembarco de los primeros inmigrantes se han ido colmatando por la saturación de los huecos que estos podían ocupar, se han ido descubriendo otros espacios que han tomado su relevo en la periferia municipal y metropolitana: Carabanchel, Usera, Villaverde en Madrid, las coronas sur y el corredor del Henares en el área metropolitana, etc.

Es muy posible que las pautas de estabilización y formación de un proyecto de vida a largo plazo en España (ligadas al reagrupamiento familiar o la formación de un hogar propio) difieran sensiblemente de las de aterrizaje e introduzcan nuevos factores de localización, y que estos sean progresivamente convergentes con los del resto de los madrileños, destacando sobre todo su entrada en el mercado de vivienda en propiedad a través de los créditos hipotecarios. Como consecuencia de ello es también probable que se sacrifique la centralidad (en paralelo también a su progresiva motorización) para acceder a un producto inmobiliario de mayor calidad que el que su capacidad adquisitiva podría alcanzar en los primeros espacios de aterrizaje. Por las mismas razones, seguramente el amplio mercado de segunda mano existente permita conjugar mejor una cierta calidad urbana (equipamientos gratuitos y espacios públicos) y residencial (las viviendas estándar del alojamiento obrero durante el

45. En 2001 existían 260.000 viviendas de alquiler en la región, 90.000 en la Almendra, otras 90.000 en la periferia municipal y 80.000 en la corona metropolitana.



grandes islas suburbanas

somosaguas sur  
pozuelo de alarcón 334 ha  
975 viviendas



arroyo marqués  
pozuelo de alarcón 123 ha  
2.023 viviendas



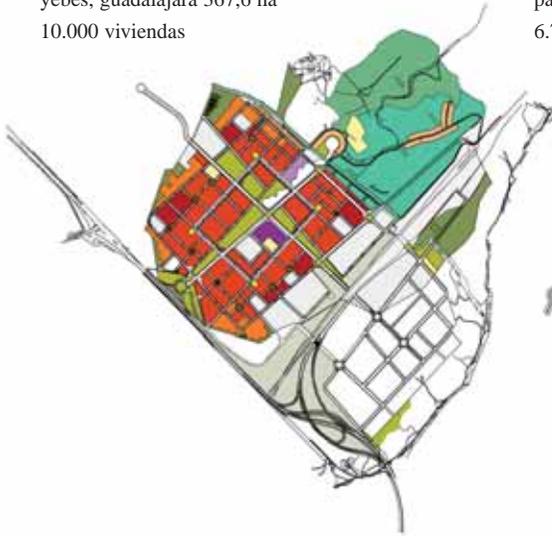
boadilla oeste  
boadilla del monte 105,2 ha  
2.279 viviendas

la fortuna  
leganés 59,9 ha  
1.200 viviendas

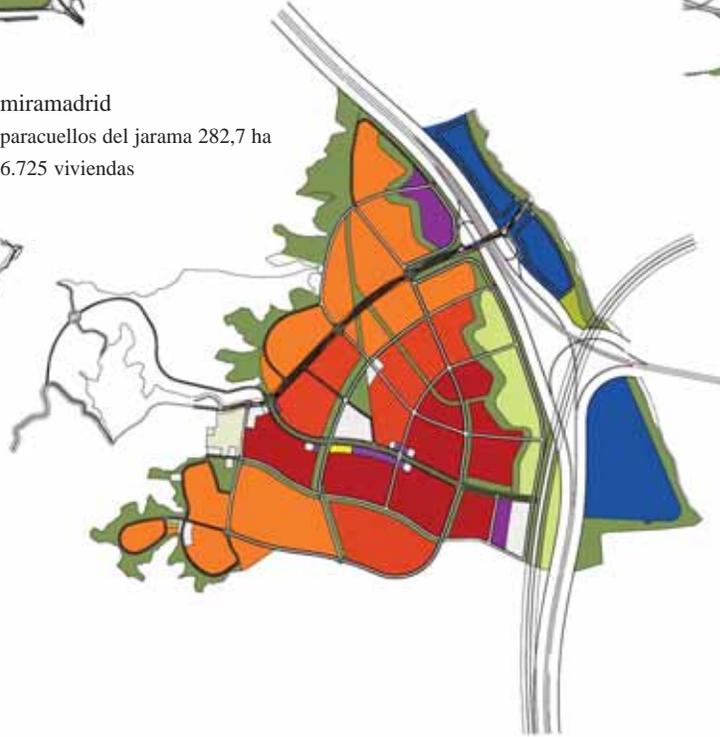


perlas residenciales polarizadas

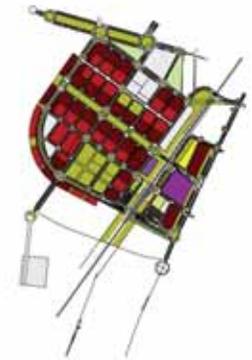
ciudad valdeluz  
yebes, guadalajara 367,6 ha  
10.000 viviendas



miramadrid  
paracuellos del jarama 282,7 ha  
6.725 viviendas

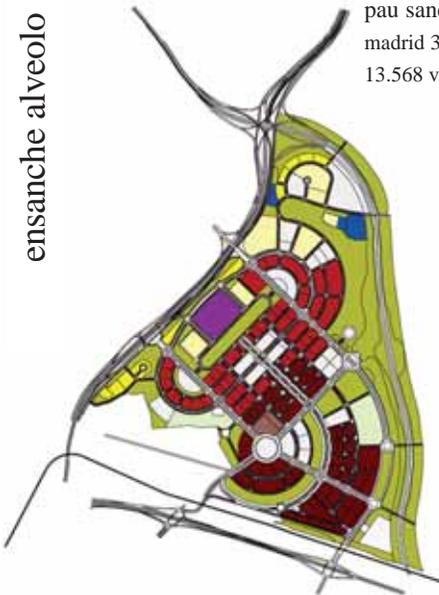


el olivar de humanes  
humanes 129,8 ha  
4.000 viviendas



ensanche alveolo

pau sanchinarro  
madrid 386,9 ha  
13.568 viviendas



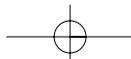
el cañaveral  
madrid 538,8 ha  
13.298 viviendas



pau las tablas  
madrid 362,3 ha  
12.272 viviendas



e 1/50.000



desarrollismo) con una cierta centralidad o, al menos, con su sucedáneo de accesibilidad al transporte público. De este modo serían determinados espacios de la periferia municipal y metropolitana (tejidos de parcelación periférica, barrios de promoción pública de los años cuarenta a sesenta y privada de los sesenta), en los que existen huecos inmobiliarios (o se dan las condiciones para que se produzcan), donde coincidirían más posibilidades para su asentamiento definitivo. Debe destacarse esta estrecha relación entre el asentamiento de inmigrantes y la existencia de huecos dejados por los ‘españoles’, en tanto en cuanto esos espacios de la periferia municipal y metropolitana (que concentran al grueso de la población madrileña) son la principal cantera de los pequeños y medianos ganadores que se embarcan en los procesos de relocalización. Es muy posible que en base a esto se desencadenen espirales de intensa reorganización sobre estos espacios sociales, por la convergencia de factores ‘pull’ (la formación de comunidades afines de inmigrantes) y ‘push’, gracias a la posibilidad de dar salida entre los inmigrantes a productos inmobiliarios que de otra forma tendrían muchas más dificultades de ser colocados entre los ‘españoles’ y financiar con ello el salto a los nuevos productos de moda en los nuevos ensanches o las urbanizaciones populares. Así pues, de alguna manera, la llegada del contingente inmigrante ha permitido satisfacer los deseos de relocalización en el espacio y de ‘mejora’ residencial (objetiva y condicionada por los productos ‘de moda’) de muchos propietarios madrileños insatisfechos con el espacio en el que tuvieron que alojarse durante el desarrollismo.



#### BIBLIOGRAFÍA CITADA

- ARTUS, P. y BÉRANGER, F. 2004. *Let's stop talking about Spain as an example to follow*. En FLASH. CDC Ixis Capital Market Analysis nº 55.
- ASCHER, Françoise. 2004. *Los nuevos principios del urbanismo*. Alianza Editorial, Madrid.
- CANOSA ZAMORA, Elia. 2002. *Las urbanizaciones cerradas de lujo en Madrid: Una nueva fórmula de propiedad y de organización del territorio*. En Revista *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales* XXXIV, nº 133-134.
- DE SANTIAGO RODRÍGUEZ, Eduardo. 2006. *Nuevas formas y procesos espaciales en la región urbana de Madrid: las lógicas del espacio en la construcción de la 'ciudad única'*. Tesis Doctoral. Inédita.
- DUQUE, Ignacio, y MONTOLIÚ, Enrique. 2003. *Vuelta a los fundamentos en relación con la población de la Comunidad de Madrid: La imbricación de los comportamientos demográficos y la estructura económica y social en la región metropolitana*. En Club de Debates Urbanos (2003). “Madrid. Club de Debates Urbanos”, Madrid.
- ESTEVAN, Antonio. 1988. *La concentración de actividades estratégicas y altamente cualificadas*. En Revista *Alfoz*, nº 41.
- GAJA I DIAZ, Fernando. 2003. *El suelo como excusa: El desarrollismo rampante*. En Revista *Papeles de la FIM*, nº 20.
- HERNÁNDEZ AJA, Agustín y LÓPEZ DE LUCIO, Ramón. 1995. *Los nuevos ensanches de Madrid. La morfología residencial de la periferia reciente: 1985-1993*. Gerencia Municipal de Urbanismo, Madrid.
- LÓPEZ DE LUCIO, Ramón. 1998. *Espacio público e implantación comercial en la ciudad de Madrid. Calles comerciales versus grandes superficies*. Cuadernos de Investigación Urbanística, nº 23. DUOT-ETSAM, Madrid.
- MÉNDEZ GUTIERREZ DEL VALLE, Ricardo. 2002. *La evolución de los mercados de trabajo metropolitanos: realidades y mitos a partir del ejemplo de Madrid*. Revista electrónica *Scripta Nova*, nº 119 (59).
- NAREDO, José Manuel. 2006. *Raíces económicas del deterioro ecológico y social*. Ed. Siglo XXI, Madrid.
- NAREDO, José Manuel; CARPINTERO, Óscar; y MARCOS, Carmen. 2003. *Los aspectos patrimoniales en la coyuntura económica actual: nuevos datos e instrumentos de análisis*. En Revista *Cuadernos de Información Económica*, nº 171.

- ROCH PEÑA, Fernando. 1999. *La construcción del espacio residencial y el mercado inmobiliario*. En Revista *Papeles de Economía Española*, nº 18. La Economía de las Comunidades Autónomas: Madrid.2006. *Madrid se desborda. A propósito de la relaciones entre lo local y lo global bajo la hegemonía inmobiliaria*. En Revista *Ingeniería y Territorio* nº 75.
- SANABRIA BRASSAT, Cristina; DE LA TORRE, Paloma; y MÁRQUEZ, Manuel. 2003. *Cambios en la estructura comercial de la ciudad de Madrid. Análisis de las licencias municipales y del planeamiento urbano*. Ponencia presentada a la III Reunión de Geografía de los Servicios. Asociación de Geógrafos Españoles. Palma de Mallorca.
- VELTZ., Pierre. 1999. *Mundialización, ciudades y territorios*. Ed. Ariel, Barcelona.