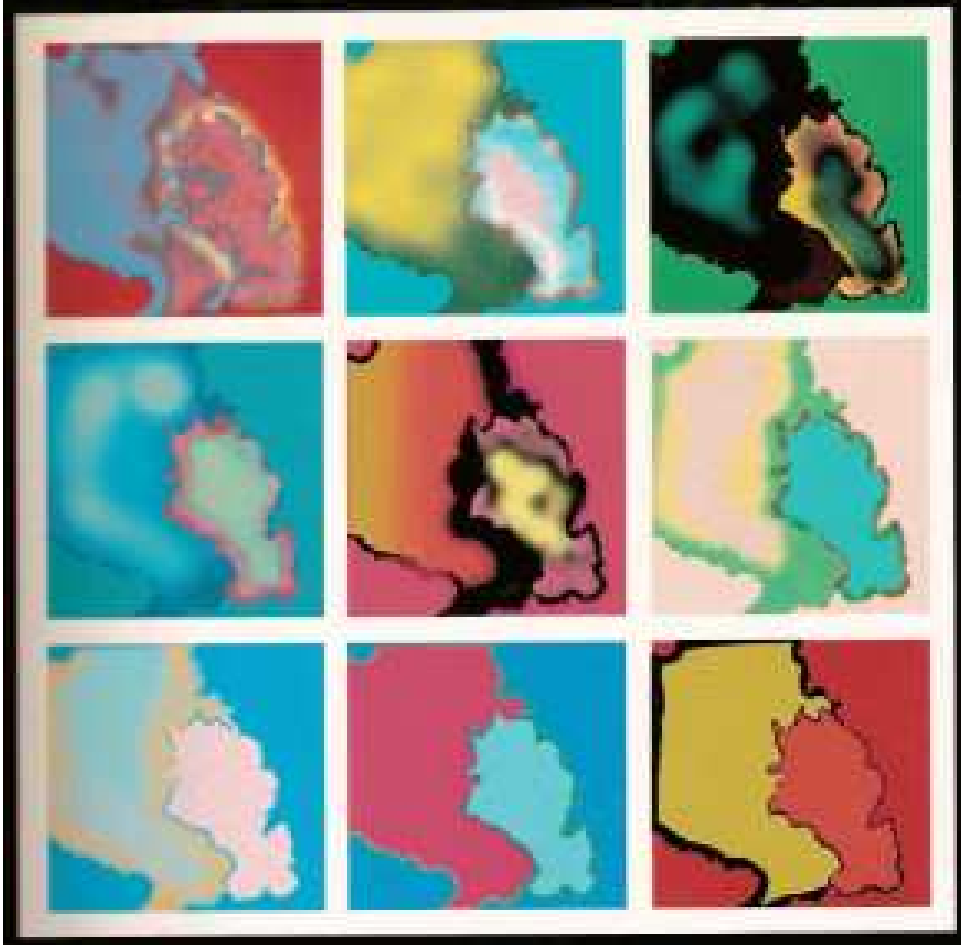
Fundación Este

MADRID ESTE



Análisis y Propuestas
de Desarrollo Socioeconómico

Fundación Este

FUNDACIÓN PARA EL ESTUDIO Y DESARROLLO DEL ESTE DE MADRID
Avda. del Ejército, s
28300 Arganda del Rey (Madrid)
Telf.: 91 875 96 12 - 91 872 57 13
Fax: 91 876 72 11

ENTIDADES COLABORADORAS:

Comunidad de Madrid

UNIÓN EUROPEA
Fondo Social Europeo

Cámara Madrid

CEIM
CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL DE MADRID-ESTE

UNICEM
Unión Comarcal de Empresarios del Este de Madrid

ASEARCO
ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE ARGANDA DEL REY Y COMA

AYUNTAMIENTOS COLABORADORES:

Arganda del Rey
Campo Real
Corpa
Estremera
Fuentidueña de Tajo
Los Santos de la Humosa
Meco
Nuevo Baztán
Olmeda de las Fuentes
Orusco
Perales de Tajuña
San Fernando de Henar
Torrejón de Ardoz
Torres de la Alameda
Valverde de Alcalá
Villalbilla

© FUNDACIÓN ESTE
AUTORÍA: Arnáiz Consultores
REALIZACIÓN GRÁFICA: María Álvarez Hinojo
ISBN: 84-609-0262-5
DEPÓSITO LEGAL: M-8.963-2004

Fundación Este

LA ZONA ESTE. APROXIMACIÓN A SU DINÁMICA TERRITORIAL Y DEMOGRÁFICA EN EL SIGLO XX DESDE UNA PERSPECTIVA REGIONAL

LA ZONA ESTE. APROXIMACIÓN A SU DINÁMICA TERRITORIAL Y DEMOGRÁFICA EN EL SIGLO XX DESDE UNA PERSPECTIVA REGIONAL

El análisis de un territorio –y, más aún, la realización de propuestas para su desarrollo– se debe abordar desde una perspectiva general que permita insertarlo en su contexto, tanto temporal como espacial. En el caso de la zona Este de la Comunidad de Madrid, esta afirmación es aún más evidente: los procesos de cambio que han afectado y afectarán en un futuro al área o sus oportunidades de desarrollo se derivan de su situación en la zona de influencia de una gran ciudad como Madrid. Nuestra Comunidad Autónoma constituye una unidad, un conglomerado de espacios que funcionan de una manera conjunta, un sistema constituido por piezas de caracterización muy diversa, en el que cada una juega un papel diferente pero complementario en relación con los demás.

Se va a analizar un amplio territorio en el se puede reconocer una gradación de situaciones a escala regional que van desde espacios urbanos a zonas netamente rurales, pasando por áreas de transición, calificables como *rururbanas*. En ellos se pueden observar notables diferencias en cuanto a usos del suelo, paisajes rurales, morfologías urbanísticas y caracterización demográfica (estructura por edad, crecimiento poblacional, perfil ocupacional de la población activa). En todo este conjunto territorial se puede reconocer la influencia de la capital madrileña, que se manifiesta bien de forma material (cambios paisajísticos y en los usos del suelo, creación de grandes infraestructuras viarias, desarrollo urbanístico) o bien de manera menos perceptible (explotación de recursos naturales vitales para la ciudad como el agua o demanda de valores naturales y paisajísticos para el ocio).

Se trata de una zona de borde de área metropolitana, muy dinámica en los actuales procesos de desarrollo urbanístico regionales. Es una zona que a lo largo del siglo XX ha estado sujeta a importantes cambios, cuya naturaleza ha diferido según varios factores: la distancia y accesibilidad a la capital, las desiguales condiciones de atractivo para la población y la producción, los recursos naturales y el valor paisajístico. De ahí, que se trate de una zona en la que la diversidad en cuanto a los procesos evolutivos en las últimas décadas sea, quizás, uno de los rasgos más definitorios.

La caracterización sociodemográfica y territorial actual de la zona de estudio y su dinámica reciente sólo se puede abordar entendiéndola en el contexto de los procesos de reorganización productiva y territorial que han afectado y afectan al conjunto de la Comunidad de Madrid. Estos procesos, a su vez, constituyen manifestaciones locales/regionales de fenómenos de carácter general como la globalización de la economía, las innovaciones tecnológicas y organizativas en los modos de producción, los cambios en la división espacial del trabajo o la crisis del modelo de producción industrial *fordista*. Por ello, abordamos en esta introducción una descripción de los cambios habidos en las últimas décadas en la distribución de población, actividades e infraestructuras en la región madrileña; epígrafe que esperamos permitirá comprender los procesos que están teniendo lugar en la zona Este de la Comunidad y también conocer cuál es el papel que está jugando esta zona en el conjunto de la organización territorial regional.

Es éste un territorio poco homogéneo, articulado en torno a dos distintos ejes del sistema viario radial de Madrid, las N-II y N-III. La gran diversidad interna es, pues, un elemento definitorio de la zona. Por una parte, el eje Henares constituye un corredor de alta accesibilidad que, ya desde la década de los sesenta del siglo XX experimentó un fortísimo cambio funcional y demográfico, integrándose en el conglomerado metropolitano de Madrid. A este eje se ha unido posteriormente, en la década de los noventa, los municipios situados en ambos márgenes del mismo, que han experimentado en los últimos años unas transformaciones demográficas y productivas muy notables, como efecto de la difusión del crecimiento desde los municipios que constituyen el eje central (Alcalá y Torrejón especialmente). Por otra parte, se encontraría la zona Sureste, constituida por los páramos y las vegas organizados en torno a los ríos Tajuña y Tajo. Como contraste con el anterior, es éste un sector que se caracteriza por una escasa evolución funcional y demográfica, lo que se traduce en el mantenimiento de un paisaje rural de alto valor, que quizás pueda constituir la base para un futuro desarrollo de la zona.

En las páginas que siguen se describe la evolución demográfica y territorial de la zona Este de la Comunidad de Madrid a lo largo del siglo XX. Las claras diferencias, tanto cuantitativas como cualitativas, en cuanto a los procesos de cambio que las han afectado y su caracterización actual, justifica que abordemos separadamente el estudio de los dos grandes sectores territoriales que acabamos de distinguir. Terminamos con un epígrafe en el que se plantean los más recientes procesos que afectan a la zona en el marco de la actual reorganización del modelo metropolitano en la Comunidad de Madrid.

EL ÁREA DEL HENARES: DE FÉRTILES VEGAS A CORREDOR INDUSTRIAL

El eje del río Henares ha experimentado durante el siglo XX un profundo cambio funcional que ha supuesto una radical transformación territorial, aunque todavía podamos apreciar –en forma de retazos– las huellas de una antigua especialización agraria que nos ha dejado como herencia magníficos paisajes rurales cuyo mérito de conservación es indiscutible. Unos breves apuntes sobre el paso de una especialización como huerta periurbana a la configuración de un corredor industrial en los años sesenta, así como las consecuencias de la crisis del modelo industrial metropolitano en la década de los ochenta y las primeras etapas en la configuración de un nuevo paisaje productivo en los noventa nos permitirá avanzar en la interpretación de los cambios demográficos de este sector del territorio oriental de la Comunidad.

El trabajo clásico de Josefina Gómez Mendoza[1] sobre la Campiña del bajo Henares describe magistralmente la progresiva configuración histórica de una comarca agrícola relativamente próspera que se basa no tanto en la riqueza de unos suelos más bien mediocres, como en la favorable topografía de la Campiña, en la abundancia de agua para riego y, sobre todo, en su cercanía y posibilidades de comunicación con la capital de España, de la cual "se ha comportado históricamente como granero". Alcalá de Henares se consolida como centro de la comarca agraria, con lo que la histórica ciudad perpetúa su función de núcleo de servicios, relativamente independiente de la capital, que organiza todo el sector Este de la región. Gómez Mendoza señala, por otra parte, que en la vega del Henares no se desarrolló una verdadera agricultura periurbana (intensiva, productiva, competitiva) a la manera de los grandes cinturones agropecuarios de Londres o París. Este puede ser uno de los factores que explican la facilidad y rapidez con la que los usos agrarios tradicionales cederán ante la presión de la demanda de espacio para el desarrollo urbano e industrial, ya avanzado el siglo XX.

Las especiales condiciones de accesibilidad del Eje del Henares, una verdadera vía natural de comunicación Este-Oeste, han explicado los posteriores procesos de cambio en la zona. Ya a principios de siglo comienza una tímida implantación de colonias de segunda residencia y actividades de recreo atraídas por la calidad ambiental del entorno de los ríos (las *playas del Jarama*), pero es más claramente la elección del Corredor para la ubicación en 1929 del Aeropuerto de Barajas, el inicio del proceso de transformación de toda esta zona.

[1] GÓMEZ MENDOZA, J. (1977) *Agricultura y expansión urbana. La Campiña del Bajo Henares en la aglomeración de Madrid*, Madrid, Alianza.

LA ZONA ESTE. APROXIMACIÓN A SU DINÁMICA TERRITORIAL Y DEMOGRÁFICA EN EL SIGLO XX DESDE UNA PERSPECTIVA REGIONAL

A partir de los años cuarenta comienza la configuración del corredor industrial en torno a la N-II, en la que un hito muy significativo es la instalación a la salida de Madrid de una unidad productiva emblemática como la Ciudad Pegaso. A lo largo de los cincuenta se inicia el proceso de descentralización industrial de la capital madrileña, proceso en el que las especiales condiciones topográficas, de disponibilidad de agua y las mejoras en la accesibilidad viaria del Corredor le sitúan en una posición muy favorable a la implantación de industrias y polígonos residenciales para población mayoritariamente obrera. A partir de los años sesenta se elabora un conjunto de documentos de planificación regional que ayudan a consolidar la especialización industrial de esta zona:

- En 1963 se aprueba el *Plan General del Área Metropolitana de Madrid*, que promueve la limitación del crecimiento demográfico para la capital, proponiendo que sean los municipios de su *alfoz* quienes absorban la inmigración procedente del éxodo rural. Para ello, estimula la creación de la mayor proporción de suelo urbanizable posible en éstos, de manera que la iniciativa pública y privada puedan desarrollar sus programas de construcción sin dificultad. Eso sí, en el Plan se recomienda que esta preparación de suelo urbanizable urgente vaya acompañada por una dotación de servicios y equipamientos adecuada para conseguir una estructura urbanística digna. Apoyándose en el espíritu de este Plan, las sucesivas normativas de carácter local que se redactan para los municipios del área de influencia madrileña pasan a calificar como urbanizable la mayor parte y los mejores terrenos de sus términos municipales, lo que facilita la ocupación de las antiguas huertas. Por otra parte, el Plan establece una zonificación territorial que reserva para el Sur y el Este el desarrollo de las actividades industriales. Hay que recordar que Alcalá de Henares queda fuera de la delimitación que este plan establece para el Área Metropolitana de Madrid, lo que favorece que se implanten en ellos tejidos industriales peculiares compuestos por grandes plantas fabriles distribuidas de forma dispersa que la convierten en la segunda concentración industrial de la provincia de Madrid, tras Getafe. En Arganda, también fuera de la mencionada delimitación, se instalaron varias industrias dedicadas a procesos molestos y contaminantes.

- El *Avance del Esquema director de la Subregión Central*, redactado por la COPLACO (Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid) en 1972, documento que se concibe con carácter orientativo, como base para la redacción de los diversos planes generales de ordenación municipales, y para la coordinación de posibles políticas sectoriales, insiste en la intención de descongestionar "el núcleo central a expensas de un espacio exterior de escaso peso poblacional". Para ello, propone una zonificación para la subregión central que se podría sintetizar así: en el sector Noroeste se privilegiaría el uso de recreo, manteniendo bajas densidades poblacionales; para el sector Sureste se plantea la consideración de área agrícola; y, por último, para el Corredor del Henares y la malla Suroeste del Área Metropolitana de Madrid se propone la concentración del desarrollo urbano. Este avance asigna un techo de población al año 2000 de 750.000 habitantes para los núcleos urbanos del Corredor, de los que 343.000 corresponderían a Alcalá de Henares. Como se puede suponer, el optimismo desarrollista de una época en la que el crecimiento demográfico estaba siendo muy intenso hacía prever a los autores del proyecto que semejante ritmo continuaría en el futuro. También hay que señalar que la zonificación del territorio propuesta en este documento lleva implícita una segregación según status socioeconómico que, en líneas generales, puede ser reconocida actualmente en el Área Metropolitana madrileña.

- Por último, el Estudio Subregional del Corredor Madrid-Guadalajara, coordinado por Méndez de Luarca y publicado en 1974 por la COPLACO (un magnífico ejemplo del esfuerzo teórico y metodológico para la planificación a escala supramunicipal) considera también al Corredor del Henares como un eje de desarrollo, urbanización y accesibilidad de especial dinamismo. En él se mantienen las propuestas de especialización de este eje en función de sus especiales características de comunicaciones. El documento considera prioritario mantener o llegar a una relación población – oferta de empleo equilibrada con el fin de conseguir una máxima autonomía del Corredor. Se propone una relación del 40% de empleo terciario frente a un 60% de secundario, en el sentido de mantener la especialización industrial del Corredor. Aunque se preveía un aumento del empleo terciario, debido a la mejora del sector servicios y al asentamiento de profesionales, se consideraba que no se llegaría a un grado de terciarización como el de Madrid capital (55% de empleo terciario en 1970).

Como se ha visto, la planificación de carácter regional consideraba al Corredor del Henares como un eje privilegiado para la descentralización industrial y demográfica. Y, efectivamente, el despegue poblacional que había comenzado en los cincuenta llega a ser espectacular en los setenta. Es en esta década cuando los desequilibrios intra-corredor en cuanto a ritmo de crecimiento y también en cuanto a peso poblacional de sus distintas subzonas llegan a ser mayores: mientras el crecimiento es muy alto en los municipios del eje del Henares (Coslada, San Fernando de Henares, Torrejón de Ardoz y Alcalá), en sus márgenes apenas si hay desarrollo demográfico. Estamos todavía ante un modelo territorial exclusivamente lineal, en el que los municipios periféricos continúan con la atonía características de un espacio rural geográficamente marginal. En el sector más próximo al municipio de Madrid sólo Arganda y Mejorada presentan tasas de crecimiento considerables, al tiempo que Paracuellos, Velilla de San Antonio y Rivas-Vaciamadrid apenas crecen o incluso pierden población.

Efectivamente, el crecimiento industrial se había concentrado casi exclusivamente en los municipios del eje; como se ha visto, en Alcalá a base de unidades productivas de gran tamaño, mientras en Coslada, San Fernando y Torrejón predominaban las empresas de menor tamaño y la estructura territorial era más concentrada. Como se señala en el documento de la Estrategia Territorial del Corredor redactado por la Comunidad de Madrid, el crecimiento industrial, apoyado en el viario principal del Corredor, alcanza ritmos especialmente elevados hasta 1975, y es acompañado por una fortísima dinámica inmobiliaria: "Se produce un crecimiento residencial descontrolado, desordenado y de muy baja calidad, destinado a acoger el aluvión de emigrantes que conformaban ese primer empleo industrial. Este desarrollo inmobiliario es resultado simultáneamente de la oferta local de empleo que se genera en la zona y de la inclusión progresiva del Corredor en el mercado metropolitano de vivienda obrera, constituyendo la zona una alternativa para aquellas familias que no pueden acceder a una vivien-

LA ZONA ESTE. APROXIMACIÓN A SU DINÁMICA TERRITORIAL Y DEMOGRÁFICA EN EL SIGLO XX DESDE UNA PERSPECTIVA REGIONAL

da asequible en un lugar más central"[2]. Así, a mediados de la década de los setenta, Alcalá se ha consolidado como el segundo núcleo industrial de la provincia tras la capital. Como ya hemos dicho, en esta fase el proceso industrializador se dio fundamentalmente en los núcleos del eje del Henares y en Arganda, sin afectar apenas a los municipios situados en sus márgenes más externos.

LOS PROCESOS DE REESTRUCTURACIÓN INDUSTRIAL EN EL CORREDOR DEL HENARES

Los primeros años ochenta se caracterizan en la Comunidad de Madrid por una crisis de la estructura productiva y territorial tradicional, definida por el declive de la industria –especialmente en los sectores "maduros"– y el crecimiento del peso del terciario en la economía madrileña, y también por la progresiva descentralización espacial del desarrollo demográfico y de ciertos sectores de la producción. La recuperación económica de la segunda mitad de los años ochenta se inicia ya con un nuevo modelo de organización productiva que tendrá desiguales efectos a lo largo del territorio de la Comunidad de Madrid como consecuencia de las diferencias en especialización funcional y otras condiciones locales. El terciario avanzado se concentra en la capital, mientras la industria experimenta un proceso de descentralización cuya explicación varía según subsectores, buscando en unos casos los ventajosos precios del suelo en la periferia y en otros una mano de obra rural más barata y poco exigente.

El Corredor del Henares se enfrenta a este proceso de reestructuración productiva en unas condiciones bastante ventajosas debido a una base productiva diversificada –con fuerte presencia de la industria electrónica y la química de transformación– y a la menor degradación del territorio fruto de una ocupación industrial y urbana más reciente que en otras áreas de la Comunidad[3]. Como consecuencia, a finales de los ochenta el Corredor se perfila dentro de la Comunidad de Madrid como una entidad con peso industrial considerable. Según datos del Directorio Industrial de 1989, la proporción de empleos industriales respecto al empleo total de la población en el Corredor (márgenes incluidos) es de un 37%, mientras que en la Comunidad de Madrid desciende al 22,2%.

A lo largo de la década de los ochenta, los municipios situados en los márgenes pasan a jugar un papel progresivamente más importante en la implantación de un nuevo modelo productivo y territorial en el Corredor. Un tejido industrial constituido por pequeñas plantas fabriles en polígonos más o menos consolidados se desarrolla en ejes secundarios transversales al Corredor, destacando por su dinamismo los municipios de Daganzo y Algete (en el margen norte) y Mejorada del Campo (en el sur). El nuevo tejido industrial periférico del Corredor está constituido en gran medida por plantas de pequeño tamaño, muchas de ellas dedicadas a actividades en subcontratación. Ahora bien, no hay que olvidar que este dinamismo está protagonizado en las áreas periféricas del Corredor por industrias especializadas en sectores maduros, poco competitivos (transformados metálicos, alimentación, minerales no metálicos) y están escasamente capitalizadas, lo que conlleva una estabilidad muy precaria y una alta tasa de "mortalidad temprana".

En definitiva, en el Corredor se ha producido también, y de manera que podríamos calificar de ejemplar, el proceso de descentralización productiva que caracteriza a la actual reestructuración económico-territorial. A partir de 1980 un gran número de pequeñas empresas se instala en los márgenes del Corredor, dinámica que se acentúa desde 1985. Ahora bien, este proceso de difusión periférica se puede calificar de selectiva en función de las actividades, tipo y tamaño de las industrias. De esta forma, nos encontramos con una división funcional y sectorial del espacio en la que el eje concentra a las grandes empresas especializadas en sectores competitivos, mientras en los márgenes se encuentran pequeñas instalaciones dedicadas a sectores maduros o a fases intermedias en el proceso de producción. Así, en el momento actual nos encontramos en el Corredor con "un tejido industrial muy interdependiente, caracterizado por densos flujos de bienes semielaborados, capital y mano de obra, y por las combinaciones de medianas empresas dinámicas y pequeñas empresas estrechamente ligadas por relaciones interempresariales"[4]. Este modelo de *fábrica difusa*, caracterizado por los densos flujos de relación entre unidades productivas dispersas en el territorio, va a ser quizás la característica más visible del nuevo paisaje industrial en la Comunidad de Madrid[5].

En los años noventa y principios del siglo XXI, todo parece indicar que las tendencias difusoras hacia las periferias de la producción industrial continúan y se profundizan, aumentando la longitud de los ejes industriales de carácter radial en cuyos márgenes se asientan las empresas, llegando incluso a desbordar los límites político-administrativos de la región, sobre todo en las prolongaciones de la carretera de Toledo en el Sur y en la N-II, hacia la provincia de Guadalajara, en el Este, como consecuencia del denominado *efecto frontera*[6]. El traslado de instalaciones industriales desde la provincia de Madrid a municipios castellano-manchegos como Azuqueca y Alovera está experimentando en los últimos tiempos un crecimiento que justificaría el interés de una investigación de los procesos de cambio territorial en el conjunto del Corredor Madrid-Guadalajara.

En lo que se refiere al Corredor del Henares, los espacios periféricos continúan mostrando un interesante dinamismo, superior al crecimiento del eje. Así, en los últimos años, el crecimiento en el número de establecimientos industriales de los márgenes norte y sur han sido mayores que en el eje del Henares. Los casos de Ajalvir, Daganzo o Camarma corroboran el diagnóstico de Méndez y Ondategui[7] en el sentido de que las mayores tasas de crecimiento industrial se están dando en los municipios de la segunda o tercera corona metropolitana, frente a la terciarización progresiva de los más cercanos a la capital. En definitiva, y aunque el Corredor del Henares no es ajeno al proceso de terciarización que se

[2] CONSEJERÍA DE POLÍTICA TERRITORAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID (1990) *Estrategia territorial. Corredor del Henares*, Madrid, Comunidad de Madrid.

[3] CONSEJERÍA DE ECONOMÍA DE LA COMUNIDAD DE MADRID (1991) *Renovación industrial en el Corredor del Henares*, Madrid, Dirección General de Economía y Planificación, Consejería de Economía de la Comunidad de Madrid.

[4] CELADA, F. (1991) "Relaciones interempresariales en la industria del Corredor", *ES. Economía y Sociedad. Revista de estudios regionales de la Comunidad de Madrid*, nº 5, pp. 131-156.

[5] MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. Y RÁZQUIN, J. (1995) "Crisis y renovación industrial en Madrid. Balance y perspectivas", *ES. Economía y Sociedad. Revista de estudios regionales de la Comunidad de Madrid*, nº 12, pp. 133-156.

[6] MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. (2001) "Industria, comercio y territorio", *Economistas*, nº 87, año XIX, pp. 425-432, Colegio de Economistas de Madrid.

[7] MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. y ONDATEGUI, J. (1999) "El Corredor del Henares, de la manufactura a las actividades logísticas", en García Delgado (Coord.) *Estructura Económica de Madrid*, pp 161 - 163. Madrid, Civitas, Consejería de Economía y Empleo de la Comunidad de Madrid.

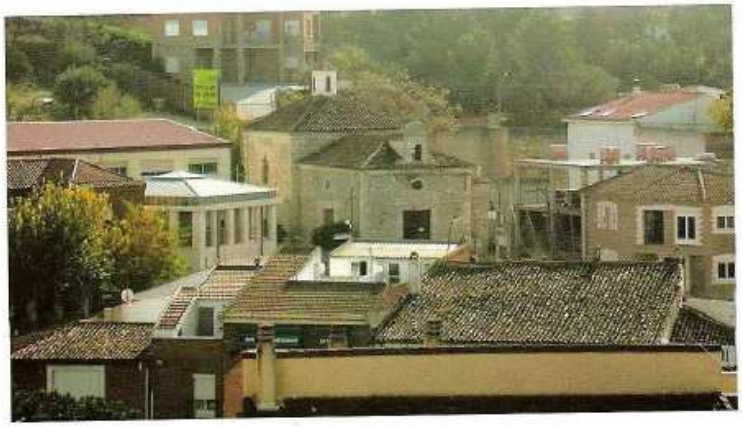
LA ZONA ESTE. APROXIMACIÓN A SU DINÁMICA TERRITORIAL Y DEMOGRÁFICA EN EL SIGLO XX DESDE UNA PERSPECTIVA REGIONAL

está dando en la economía madrileña, se debe constatar que su peso como sector especializado en la industria dentro del conjunto regional no se ha visto reducido: la proporción de establecimientos industriales radicados en el Corredor respecto al total de la Comunidad de Madrid ha seguido aumentando en los últimos años, de manera que podemos afirmar, siguiendo a los citados Méndez y Ondategui, que el Corredor del Henares, con el eje de Valencia, se consolida como principal eje de desarrollo industrial de la región.

En una observación en detalle, se puede identificar una notable complejidad en la caracterización del tejido industrial del Corredor: existen zonas que presentan una elevada densidad de empresas dedicadas al transporte y al almacenaje (Coslada), tejidos industriales donde predominan las pequeñas empresas (Torrejón de Ardoz), polígonos de empresas de mediano tamaño y gran tamaño (Alcalá de Henares) y pequeñas empresas con especialización en sectores maduros (Arganda del Rey). En cuanto a su especialización sectorial respecto al conjunto de la Comunidad, Méndez y Razquin, en su artículo ya mencionado, señalan una acusada polarización de las ramas más dinámicas, de demanda fuerte (química, aeronáutica, informática, telecomunicaciones, instrumentos de precisión, etc.) en el eje de la carretera de Barcelona (además de la de Burgos). Como conclusión de este epígrafe, nos encontramos con un tejido industrial dinámico, y que presenta importantes matices a escala local, con unos márgenes que se incorporan al proceso industrializador siguiendo ya un modelo *postfordista*, y unos municipios de industrialización temprana en los ejes, que en parte han superado los efectos de las crisis de los ochenta tratando de adaptarse también a los nuevos modelos productivos.

LAS VEGAS Y PÁRAMOS DEL SURESTE. EL MANTENIMIENTO DE UN PAISAJE RURAL TRADICIONAL

Una imaginaria línea diagonal que une los núcleos urbanos de Alcalá y Arganda, prolongándose hasta San Martín de la Vega puede delimitar el sector Este - Sureste de nuestra zona de estudio. El contraste en cuanto a evolución histórica y caracterización actual de este sector con respecto a las áreas desarrolladas en torno a los corredores de las N-II y primeros tramos de la N-III es muy notable y justifica un tratamiento separado en esta introducción. Una posición marginal (tanto desde el punto de vista geográfico como socioeconómico), la atonía demográfica y la escasa evolución funcional determinan a un espacio en el que, quizás precisamente por ello, el medio físico y su influencia en la caracterización del paisaje humanizado se alza como el rasgo que mejor define su singularidad en el conjunto de la Comunidad de Madrid.



Efectivamente, el variado relieve de la zona, constituido por una sucesión de mesetas o páramos calcáreos, escindidos por la erosión fluvial que conforma los valles de los ríos Tajuña, Tajo y sus pequeños afluentes, resulta el elemento que determina tanto la organización espacial de los núcleos de población como la configuración de un paisaje rural atractivo y diverso. La alternancia de altas superficies horizontales y vegas marca las diferencias entre las extensas superficies dedicadas a la agricultura de secano, en la que se configura una amplia red de asentamientos emplazados en las encrucijadas de caminos, y los encajados valles, en los que, en el contacto entre las escarpadas vertientes y los fondos planos destinados al regadío en parcelas estrechas y alargadas, se extiende un rosario de núcleos de población al pie de las vertientes del páramo o encaramados a ellas.

Los variados paisajes agrarios, en general muy bien mantenidos, adquieren aún más interés cuando se aprecian los contrastes cromáticos que se dan entre los amarillos y grises de los campos de cereal y olivares, y el verde de los cultivos hortícolas. A ello se añade la pervivencia de manchas de bosques naturales –pinares, encinares, coscojares, quejigares– que salpican el territorio y le añaden valor ambiental. Valor que llega al máximo en la vegetación de ribera que incluye formaciones arbóreas de gran interés. Todo ello hace que sea este paisaje singular, herencia de una larga relación entre la tierra y sus habitantes, el mayor valor en el que apoyar el futuro desarrollo de la zona[8].

En este marco, la característica demográfica más sobresaliente es el vacío poblacional. La gran extensión territorial de la zona y su escasa población determinan que aquí se den densidades demográficas muy inferiores a la media de la Comunidad de Madrid y la superficie urbanizada sea mínima. La evolución en el número de habitantes de la mayor parte de sus municipios entre 1960 y 2001 supone crecimientos muy modestos o un manifiesto estancamiento demográfico.

Desde el punto de vista de la actividad económica, en el Sureste de Madrid el Sector Primario continúa teniendo un peso considerable, centrado fundamentalmente, aunque no de manera exclusiva, en la agricultura. Se trata de un modelo tradicional de explotación del medio físico que la proximidad metropolitana todavía apenas ha trastocado. La importancia superficial de esta actividad agraria tradicional es considerable: más de las tres cuartas partes del territorio están ocupadas por cultivos, siendo los cereales los protagonistas en los páramos de Campo Real y alrededores, mientras son sustituidos gradualmente hacia el sur por viñedos y olivares.

El sector agrario ha dado alguna muestra puntual de dinamismo en las últimas décadas. Así, un incipiente turismo rural a partir de los años setenta sirvió de acicate para que algunos municipios, de los que quizás el mejor ejemplo ha sido Campo Real, hayan buscado en la especialización en productos alimentarios de calidad y renombre –como el queso, el aceite y las aceitunas– una base para el desarrollo económico. Con la misma intención de subrayar el valor cultural y turístico de la actividad agraria, se debe mencionar la labor de recuperación y conservación del patrimonio relacionado con el agua (molinos, canales y batanes), fundamentalmente a lo largo del río Tajuña. Un elemento singular, también relacionado con la histórica explotación agraria del territorio es el municipio de Nuevo Baztán, que constituye un magnífico y raro ejemplo de urbanismo campesino-señorial del siglo XVIII, fundado por una familia oriunda del valle navarro de Baztán. Se trata de un poblado para colonos agrícolas en el que también se asentaron dos fábricas. Nuevo Baztán es una buena muestra del afán de La Ilustración por el progreso y modernización productiva de las áreas rurales de España. El interés cultural y turístico de la población se acentúa por el hecho de haber sido Churriguera el autor material de las trazas y construcción del poblado, con iglesia parroquial y palacio de alto valor patrimonial.

[8] COMUNIDAD DE MADRID (1996) *Bases del Plan Regional de Estrategia Territorial*, Madrid, Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte.

LA ZONA ESTE. APROXIMACIÓN A SU DINÁMICA TERRITORIAL Y DEMOGRÁFICA EN EL SIGLO XX DESDE UNA PERSPECTIVA REGIONAL

No hay que olvidar otra forma de explotación tradicional del medio físico que en este caso, y a diferencia de la agricultura, produce un impacto paisajístic que, si bien puntual, es de considerable efecto ambiental y visual: las activida des extractivas. Es ésta una función de larga tradición en municipios limítrofe con la zona de estudio, como San Martín de la Vega, Morata de Tajuña, o Co menar de Oreja, en los que se sitúan numerosas canteras de calizas y yesos Más reciente es la explotación de áridos, fundamentalmente en los márgene del río Jarama. Se trata de una actividad que se intensifica a partir de los año ochenta y noventa como consecuencia de un fuerte crecimiento de la demand relacionada con la construcción de infraestructuras y desarrollo urbanístico d la región madrileña, lo que convierte a la Comunidad de Madrid en el mayo productor y consumidor, al tiempo, de grava en España. El impacto ambienta de las explotaciones de áridos es notable, lo que ha desencadenado un cor flicto entre el mantenimiento de esta rentable actividad y los principios conse vacionistas que animaron a la declaración de gran parte de estos tramos fluviales como Espacio Natural Protegido.

Para conocer en toda su amplitud los –por otra parte modestos en comparación con el resto de la zona de estudio– procesos de cambio territorial que se han manifestado en la zona Sureste de la Comunidad de Madrid, hay que detenerse en la expansión de las segunda residencia que se produce fundamentalmente a lo largo de los años setenta del siglo XX. Es éste un periodo en el que la demanda de viviendas de fin de semana se hace muy fuerte en el entorno de Madrid. La oferta residencial de la sierra de Guadarrama y entorno es excesivamente cara para los sectores menos pudientes de la sociedad madrileña, por lo que la demanda se dirige hacia áreas que, aunque con paisajes valiosos, resultan entonces menos atractivas para los urbanistas y ofrecen este tipo de viviendas a menor precio.

Hay que señalar que buena parte de esta oferta se materializa en urbanizaciones ilegales, parcelaciones en suelo no urbanizable que no ofrecen a los compradores las más mínimas infraestructuras básicas de acceso, abastecimiento y saneamiento. Es este último un fenómeno no exclusivo de la zona Sureste de la Comunidad, aunque aquí tiene una importante manifestación. Al negativo efecto paisajístico que supone la presencia de estas urbanizaciones ilegales, algunas con una imagen claramente chabolista, se une el impacto ambiental de la falta de una red de alcantarillado y depuración y, por supuesto, la precaria habitabilidad de gran parte de las viviendas. Pero no sólo las parcelaciones ilegales cubren la oferta de segunda residencia en este territorio. De hecho, aquí se encuentran situadas numerosas urbanizaciones entre las que destaca por su extensión la de Eurovillas, entre Nuevo Baztán y Villar del Olmo. En ellas, se está comenzando a observar en los últimos años un fenómeno que es similar al que afecta a otras áreas rururbanas de la Comunidad de Madrid: la progresiva conversión de segunda vivienda en vivienda principal, lo que contribuye a ampliar e intensificar la red de movimientos pendulares en la región metropolitana de Madrid, movimientos que, en este caso, gravitan mayoritariamente sobre la ciudad de Alcalá.

En los párrafos anteriores hemos descrito un medio natural de alto valor, en líneas generales bien conservado. También hemos apuntado la existencia de elementos, como las actividades mineras y las urbanizaciones ilegales, que producen impactos negativos. Quizás convenga aquí centrarse en la amenaza que suponen para un medio físico valioso y frágil los procesos que se han producido en los últimos años y que han afectado no sólo al paisaje, sino también a la calidad ambiental del territorio. Un exponente de fragilidad ambiental se muestra en el estado de la red fluvial, un elemento fundamental en la valorización territorial y ecológica de la zona. El agua de los ríos ha regado tradicionalmente, y continúa haciéndolo, las vegas del Sureste. Es ésta la zona de la Comunidad en la que mayor cantidad de agua se consume para la agricultura. Ahora bien, el uso de estas aguas se encuentra notablemente condicionado por su contaminación por vertidos urbanos aguas arriba de la misma. La situación es especialmente grave en el caso del Jarama, que recibe los vertidos de varios municipios metropolitanos. Por otra parte, y como ya se ha dicho, la explotación de las gravas en el cauce y márgenes de los ríos ha constituido un impacto negativo de primera magnitud que afecta a los caudales y supone la destrucción de magníficos sotos de ribera y que sólo en los últimos años se está comenzando a controlar.

Otra amenaza ambiental se deriva de la disminución de la actividad agrícola en aquellas áreas en las que, por las condiciones topográficas, es menos rentable la explotación: Los escarpes de alta calidad escénica que delimitan los páramos, con fuertes pendientes, corren el riesgo de la erosión, sobre todo si los tradicionales cultivos leñosos en terrazas (viñedos, olivos), que conforman un singular paisaje de gran valor cultural, se abandonan.

El reconocimiento de los valores ambientales y paisajísticos del Sureste por parte de la Administración ha hecho que la protección de enclaves específicos asociados a zonas húmedas y la delimitación de ZEPAs para la protección de aves silvestres haya crecido en los últimos años. Una mención especial merece la creación, aprobada en 1994, del *Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Jarama y Manzanares*, más conocido como Parque Regional del Sureste. Dicha declaración desató un fuerte conflicto entre los intereses productivos en la zona (agricultores y empresas de explotación de áridos) y los fines conservacionistas de la antigua Agencia del Medioambiente de la Comunidad, lo que se ha traducido en graves dificultades para aprobar sucesivos borradores del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del parque, hasta que se logró en 1998, y en el hecho de que todavía no se ha aprobado el Plan Rector de Uso y Gestión de dicho Parque.

La intención de la Administración con esta declaración era, por una parte, corregir el desequilibrio entre una zona Norte y Oeste de la Comunidad de Madrid, beneficiada ya desde hacía años por sucesivas declaraciones de ENPs, y el vacío proteccionista del Sureste regional. Por otra parte, se pretendía preservar una zona muy frágil y fuertemente amenazada por la explotación económica de los cursos fluviales y la presión urbanística. En relación a esto último, conviene recordar la interesante paradoja de que Rivas-Vaciamadrid, municipio con uno de los mayores crecimientos urbanísticos de España en las últimos años, tiene declarado como Espacio Natural Protegido (dentro de la delimitación del Parque Regional del Sureste) una proporción de su término que supera el 70%. Un último apunte relativo a la nueva sensibilidad ecológica que se manifiesta en la

LA ZONA ESTE. APROXIMACIÓN A SU DINÁMICA TERRITORIAL Y DEMOGRÁFICA EN EL SIGLO XX DESDE UNA PERSPECTIVA REGIONAL

zona puede ser la referencia a los esfuerzos por la recuperación de las lagunas que la extracción de gravas ha originado en los márgenes de los ríos. Quizás el mejor ejemplo sea el de la laguna del Campillo en Rivas, una antigua gravera (la más grande de la Comunidad) que ha sido objeto de restauración paisajística y constituye en la actualidad el elemento más emblemático del Parque, albergando su Centro de Interpretación. Una actuación similar ha recuperado la laguna de Las Madres, en el límite del término municipal de Arganda, destinada ahora a usos de recreo.

En los últimos años, la voluntad de la Administración de la Comunidad por reequilibrar el territorio regional y difundir el desarrollo hacia el Sureste ha promovido un conjunto de proyecto de notable envergadura que se añaden a la creación del Parque Regional que acabamos de mencionar: el desarrollo de grandes infraestructuras viarias como la M-50, tangencial a la zona, y el proyecto de otras futuras vías orbitales (M-60, M-70) y la inminente apertura de la R-2; la elección de un municipio limítrofe con nuestra zona de estudio, San Martín de la Vega, para situar el primer parque temático de la región (Time Warner); y, sobre todo, el proyecto de construcción de un nuevo aeropuerto internacional entre los términos de Campo Real, Pozuelo del Rey y Valdilecha pueden suponer una transformación radical de esta pieza territorial en los próximos años. Las posibilidades de desarrollo que se abren con estos proyectos deben encontrar un difícil compromiso de equilibrio con la conservación del que es quizás el mayor valor territorial de la zona: un paisaje, resultado de una vieja y sabia relación entre estas tierras y sus habitantes, que puede ser una de las bases para el despegue económico de la zona y cuyo valor y singularidad deben ser preservados.

LA ZONA ESTE Y LA ACTUAL REORGANIZACIÓN DEL MODELO METROPOLITANO EN LA COMUNIDAD DE MADRID

El estudio de la dinámica y caracterización actual de la población y el territorio de la Zona Este sólo se puede abordar adecuadamente si se sitúa en el marco de los procesos recientes de reorganización del modelo territorial de la Comunidad de Madrid. Por ello, dedicaremos este último epígrafe a recoger las características más definitorias de este proceso.

Como es sabido, la Comunidad de Madrid ha experimentado en los últimos años los efectos de un proceso de reestructuración productiva que, lejos de ser exclusivamente económico, se muestra como un complejo fenómeno con dimensiones técnicas, organizativas, sociales y políticas. Este proceso tiene una componente territorial de primera magnitud, que se podría resumir en cambios locacionales de empresas y equipamientos y una redistribución espacial de la población en un área cada vez más extensa del territorio regional. Este fenómeno ha sido calificado frecuentemente como de *periferización* o difusión espacial del crecimiento, según el cual las mayores tasas de crecimiento empresarial y demográfico se están dando en unos municipios rurales o rururbanos que se habían mantenido ajenos al desarrollo hasta los primeros años noventa, mientras que la capital madrileña y los municipios metropolitanos se estancan. Se puede decir que se está estableciendo un amplio territorio, que incluso llega a traspasar las fronteras regionales en algunas áreas, definido por los intensos flujos de relación entre residencias y empleos, gracias a una creciente accesibilidad potenciada por el continuo desarrollo de infraestructuras viarias. Los costes sociales –en el sentido de que exige una alta movilidad cotidiana a la población– y ambientales de este modelo son evidentes.

Una ojeada a las tasas de variación intercensal de la población residente en el municipio de Madrid, el Área Metropolitana y los municipios no metropolitanos en los últimos cincuenta años es muy reveladora: mientras Madrid capital concentra los mayores crecimientos poblacionales hasta 1970, en esa década pasa a ser el Área Metropolitana el sector más dinámico, alcanzando tasas realmente espectaculares. El municipio de Madrid comienza entonces a tener tasas negativas. En los últimos años, son los municipios no metropolitanos los que, tras décadas de atonía, muestran el mayor dinamismo demográfico. El proceso parece haberse reequilibrado en el periodo 1996-2001, de manera que Madrid recupera una evolución de signo positivo que había perdido muchos años atrás, y el Área Metropolitana muestra también un mayor dinamismo.

En cualquier caso parece que esta tendencia al crecimiento de los municipios rurales dará, al menos a corto plazo, resultados muy modestos: por muy altas que sean las tasas de crecimiento de los hasta hace poco municipios rurales, no llegarán a contrarrestar los efectos del modelo de crecimiento masivo y excesivamente polarizado que protagonizó los años del éxodo rural y la masiva inmigración desde otras regiones españolas a Madrid.

Como se sabe, nos encontramos, más que ante un proceso de crecimiento demográfico (las tasas para el conjunto de la Comunidad son bajas, aunque últimamente se han recuperado gracias a la inmigración extranjera), ante uno de relocalización de la población. El actual es un periodo estacionario en cuanto a dinámica natural del conjunto regional, en el que las diferentes tasas de crecimiento municipal se deben simplemente a las migraciones internas. Los factores de esos desplazamientos son numerosos, pero también obvios: menores precios del suelo y de la vivienda en zonas periféricas, una oferta residencial abundante en municipios rururbanos –en los que, como hemos dicho, a las nuevas promociones residenciales se une la conversión de la segunda vivienda en primera–, mejora en las infraestructuras viarias y aumento del índice de motorización, búsqueda de entornos medioambientales agradables, la difusión de pautas culturales que generalizan las formas de vida suburbana y rururbana, y, por supuesto, el mismo proceso de periurbanización del sistema productivo[9].
El papel de la Administración pública en este proceso de periferización no es en absoluto desdeñable: como muy acertadamente señala Julio Vinuesa[10], en el complejo proceso de producción del espacio urbano metropolitano "han ido

[9] GARCÍA BALLESTEROS, A. y POZO RIVERA, E. (1998) "La población de Madrid ante el cambio de siglo", Economía de Madrid, nº 79, pp. 134-155. Colegio de Economistas de Madrid.

[10] VINUESA, J. (1999) "La población de Madrid: transformaciones y tendencias", Papeles de Economía Española, nº 18, Economía de las Comunidades Autónomas: Madrid, pp. 87-101.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN LA COMUNIDAD DE MADRID. DATOS RELATIVOS

ÁREA	1950-1960	1960-1970	1970-1975	1975-1981	1981-1986	1986-1991	1991-1996	1996-2001
Municipio de Madrid	42,50%	43,30%	3,40%	-2,10%	-3,20%	-1,56%	-4,77%	2,55%
Corona Metropolitana	61,40%	242,00%	105,00%	46,50%	13,60%	12,24%	8,08%	11,48%
Municipios no metropolitanos	-3,80%	7,00%	7,80%	17,20%	9,00%	13,49%	25,49%	29,81%
Comunidad de Madrid	**37,70%**	**49,80%**	**14,80%**	**8,50%**	**2,00%**	**3,50%**	**1,51%**	**7,98%**

LA ZONA ESTE. APROXIMACIÓN A SU DINÁMICA TERRITORIAL Y DEMOGRÁFICA EN EL SIGLO XX DESDE UNA PERSPECTIVA REGIONAL

confluyendo las estrategias de los propietarios del suelo y los promotores inmobiliarios con las de los poderes públicos, instrumentadas en su mayor parte a través del planeamiento urbanístico y del diseño de las grandes infraestructuras de transporte". Este autor propone al respecto una interesante reflexión sobre los efectos todavía incipientes de la nueva Ley del Suelo de 1998, y señala la euforia desarrollista en las actuales revisiones de los Planes Generales de Ordenación Urbana de muchos municipios madrileños, que muestran unas previsiones de suelo residencial que en poco corresponden con sus potencialidades demográficas endógenas de crecimiento. Estamos ante un fenómeno nuevo en el panorama socioterritorial de la Comunidad de Madrid: crecimiento urbanístico sin crecimiento demográfico.

Ahora bien, no sólo se están dando cambios en la distribución de la población, sino también (y a consecuencia de ella) en la caracterización demográfica por zonas. Los movimientos migratorios intracomunidad modifican la composición local de la población. Vinuesa señala el caso de la estructura por edad: la emigración selectiva de población joven a espacios residenciales periféricos desequilibra las pirámides de edad, lo que es muy importante para evaluar las necesidades de vivienda y equipamientos sociales como la educación y la sanidad. Este autor señala que una de las características fundamentales de la región es la diversidad y, en cierto modo, la complementariedad de las dinámicas demográficas en los distintos ámbitos territoriales.

Por otra parte, se mantiene en líneas generales la segregación socioespacial metropolitana, cuyo origen es ya muy antiguo[11]. Indicadores como el nivel de renta municipal, el nivel de instrucción y la cualificación profesional muestran patrones de diferenciación espacial a escala regional que poco han variado en el tiempo, aunque se pueden observar fenómenos puntuales de cambio actual (el caso de Rivas-Vaciamadrid, con una elevación del status socioeconómico derivada de un crecimiento demográfico muy reciente, por ejemplo) que pueden ir matizando ese modelo simple de contrastes sociales Noroeste-Sur Sureste que tan característico fue de nuestro modelo metropolitano.

El protagonista indiscutible de todos estos procesos de transformación territorial es la periferia, constituida por los municipios situados en el contacto entre el espacio rural y el metropolitano. Ricardo Méndez[12] identifica esta franja territorial intermedia de reciente "aparición en escena" como *el espacio del cambio*, en el que el crecimiento y los contrastes internos definen su progresiva integración en el ámbito plenamente metropolitano. Aquí se han dado los mayores cambios cuantitativos (tasas de crecimiento demográfico) y cualitativos (dinamismo productivo, cambios en los usos del suelo, creación de infraestructuras viarias, modificaciones del paisaje, composición de la población). Aquí, en suma, se encuentra una gran parte de los problemas y oportunidades que van a caracterizar el presente y el futuro más inmediato de nuestra región.

Pero no se puede hablar de la periferia extrametropolitana como algo unitario. Muy al contrario, en toda esta corona se pueden apreciar situaciones locales muy diversas por el hecho de que el mismo proceso de descentralización ha sido manifiestamente selectivo: no ha sido constante con la distancia ni se ha materializado de igual forma a lo largo de todos los ejes viarios radiales. Lo que sí es cierto, y el caso del Este de Madrid es quizás el mejor ejemplo, es que se está produciendo el paso de modelos axiales muy simples (con el crecimiento exclusivamente desarrollado a lo largo de los ejes de las carreteras nacionales) a modelos territoriales más complejos, en los que el crecimiento se ha difundido sobre los espacios inter-ejes, espacios rurales hasta hace pocas décadas ajenos al proceso de transformación económica y demográfica.

Se dibuja así, en toda la periferia metropolitana y también en el Corredor del Henares, un tejido de núcleos urbanos complejo, en el que una red de ejes transversales se superpone al tradicional sistema viario radial, que conduce a un modelo urbano policéntrico del que, hasta ahora, el mejor ejemplo ha sido el sistema Suroeste metropolitano (Alcorcón, Leganés, Getafe, Móstoles, Fuenlabrada y Parla). Se está creando un modelo organizado por conjuntos de núcleos muy interconectados mediante flujos de mercancías y personas en el que la movilidad se convierte en un componente clave de la estructura territorial. Un modelo que exige la constante creación de infraestructuras viarias con los consiguientes impactos ambientales y efectos en la calidad de vida de quienes tienen que realizar largos movimientos pendulares. Una aglomeración dispersa y discontinua que constituye un difícil reto para los responsables de organizar un sistema de transporte público que sirva eficazmente a un esquema territorial que parece creado para potenciar el transporte privado. En unos espacios tan complejos, incluso la escala municipal puede ser insuficiente para reconocer la diversidad local.

En conclusión, nos encontramos en un momento en el que ya se pueden apreciar los efectos de la reestructuración productiva en nuestro territorio; en el que, tras la crisis del modelo metropolitano industrial, se está configurando una nueva organización territorial de la Comunidad de Madrid, en la que los procesos difusores y descentralizadores están afectando especialmente a los municipios rururbanos, periféricos al área metropolitana tradicional madrileña. El hecho de que el Madrid Este abarque tanto sectores de esta área metropolitana como municipios extrametropolitanos, por una parte, y que en la zona de estudio estén comprendidos los municipios que gravitan en los ejes de la Nacionales II y III, por otra, hace suponer que la diversidad en cuanto a dinámica y caracterización social sea una de las notas definitorias del perfil territorial y sociodemográfico de la zona de estudio.

Dra. María Ángeles Díaz Muñoz
Profesora Titular de Geografía Humana.
Universidad de Alcalá

Dr. José Sancho Comins
Catedrático de Análisis Geográfico Regional.
Universidad de Alcalá

Francisco José Jiménez Gigante
Licenciado en Geografía.
Becario de Investigación
Universidad de Alcalá

[11] LÓPEZ DE LUCIO, R. (1999) "La región urbana de Madrid. Territorio, estructura espacial y planificación física", Papeles de Economía Española, nº 18, Economía de las Comunidades Autónomas: Madrid, pp. 384-394.

[12] MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. (1994) "Crecimiento periférico y reorganización del modelo metropolitano en la Comunidad de Madrid", ES. Economía y Sociedad. Revista de estudios regionales de la Comunidad de Madrid, nº 10, pp. 149-173.