

# Políticas urbanas y ciudades intermediarias en regiones metropolitanas policéntricas: el caso de Madrid

Eloy SOLIS TRAPERO (1) & Mayte ARNAIZ HERNÁNDEZ (2)  
& Inmaculada MOHINO SANZ (2) & Borja RUIZ-APILANEZ (1)  
& José M.<sup>a</sup> DE UREÑA FRANCÉS (3)

(1) Profesor Ayudante de Urbanismo y Ordenación del Territorio  
& (2) Investigadora en Urbanismo y Ordenación del Territorio  
& (3) Catedrático de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Universidad de Castilla-La Mancha.

**RESUMEN:** El artículo explora la evolución de las políticas urbanas en torno a tres cuestiones: agenda política, escalas de impulso —nacional, regional, local— y carácter público/privado de las mismas. Este análisis se efectúa sobre ciudades intermediarias del sistema urbano policéntrico madrileño en base a una triple clasificación: ciudades histórico-administrativas, ciudades histórico-económicas y de tipo metropolitano. Como resultado se extrae una creciente complejidad de las políticas urbanas y una diferenciación de las mismas según sus trayectorias socioeconómicas y características geográficas. Asimismo se observa que en las políticas urbanas: i) hay una creciente selectividad espacial de la inversión privada, ii) se despliegan en un contexto multiescalar sin un claro proyecto territorial común y iii) incipientes políticas urbanas estratégicas impulsadas desde abajo.

**DESCRITORES:** Políticas urbanas. Ciudades intermediarias. Policentrismo. Región Urbana Funcional de Madrid.

## 1. Introducción

Tres rasgos territoriales vienen definiéndose con la reestructuración del sistema capitalista iniciado en los años setenta: crecientes flujos materiales e inmateriales entre territorios, incremento de la competencia

interterritorial y nuevas fórmulas de gobierno como respuesta para fomentar el crecimiento económico y el desarrollo territorial.

El artículo se centra en la evolución de las fórmulas de gobierno en el contexto de transformación del área metropolitana madrileña hacia

Recibido: 18.12.2012; Revisado: 11.02.2013  
correo electrónico: eloy.solis@uclm.es; mayte.arnaz@

uclm.es; inmaculada.mohino@uclm.es; borja.ruiz-apilanez@uclm.es; josemaria.urena@uclm.es

un sistema urbano policéntrico (SOLÍS, 2011; SOLÍS & *al.*, 2012; UREÑA & *al.*, 2012). Para ello tipifica las ciudades intermedias y estudia las políticas urbanas llevadas a cabo en cada tipo de ciudad desde los años ochenta.

El interés por las políticas urbanas en España ha tenido un tono menor y contrasta con el suscitado en muchos países europeos. Ante esta situación, desde finales de los años noventa del siglo XX, emerge una línea de investigación centrada en explorar nuevas políticas urbanas en España (BRUGUÉ & GOMÁ, 1998; IGLESIAS & *al.*, 2011). En este contexto, el artículo presta especial atención a las políticas urbanas que mejoran la centralidad y competitividad de las ciudades intermedias en la región metropolitana madrileña.

El estudio se centra en cinco cuestiones: ¿qué políticas urbanas se reconocen para las diferentes ciudades intermedias?, ¿qué escalas están impulsando dichas políticas?, ¿cuál es la naturaleza de las mismas? (público o privado), ¿si tienen un carácter sectorial o se aglutinan en torno a un proyecto territorial estratégico?

## 2. Política, policentrismo y desarrollo policéntrico

El debate contemporáneo sobre la naturaleza de la restructuración urbano-territorial, ha sido encarado desde diferentes enfoques, aunque cada vez más la red aparece como estructura de conocimiento, organización y comportamiento de la sociedad y del territorio, conformándose así un nuevo marco teórico-interpretativo: el paradigma de la red (CAMAGNI & SALONE, 1993; CASTELLS, 1997; THRIFT, 2000; TAYLOR & LANG, 2004; MEIJERS, 2007; SOLÍS & TROITIÑO, 2012).

La noción de red aplicada a la transformación del sistema urbano y, especialmente de los territorios metropolitanos, ha derivado en investigaciones en torno a la noción de policentrismo (SOLÍS, 2011).

La idea de **policentrismo** está vinculada a una *métaphora espacial* sobre la estructura es-

pacial, articulación y funcionamiento en torno a varios nodos. En su corpus teórico y empírico destacan dos elementos (KLOOSTERMAN & MUSTERD, 2001; DAVOUDI, 2004; PARR, 2004; AALBU, 2004; ESPON, 1.1.1, 2004; MEIJERS, 2007; GREEN, 2007; SOLÍS, 2011). Primero, la manera en que se construye el modelo territorial, bien, apoyado en un proceso espontáneo, marcado por la coalescencia de los mercados y las dinámicas de complementariedad, competencia y proximidad, bien apoyado en un proceso planificado, soportado por redes de cooperación público-privada a varias escalas. Segundo, la dimensión morfológica del modelo territorial, poniendo el énfasis en la estructura, sus atributos y el sistema de transportes.

La «organización en red de nodos/ciudades próximos entre ellos» de los espacios ganadores actuales ha hecho que numerosos políticos y planificadores comiencen a resaltar sus bondades (competitividad<sup>1</sup>, cohesión<sup>2</sup> y sostenibilidad<sup>3</sup>) para ir hacia un **desarrollo policéntrico**.

El análisis de la relación entre policentrismo y política se apuntala en estudios previos sobre nuevas fórmulas de gobierno urbano e identifica tres grandes aspectos a examinar: contenido, escala y capacidad de organización (HARVEY, 1989; VAN DER BERG & BRAUM, 1995, 1999; BRENNER, 1998, 1999, 2009; LAMBREGTS & *al.*, 2003; FONT, 2004; CAMAGNI, 2004; FERNÁNDEZ, 2006; ALGUACIL, 2006; ROMERO, 2009; FARINOS, 2009; IGLESIAS & *al.*, 2011; BLANCO & SUBIRATS, 2012; SOLÍS & TROITIÑO, 2012).

En el artículo diferenciamos entre políticas urbanas y políticas urbanas estratégicas. Las primeras son de tipo sectorial, afectan a la ciudad y pueden ser promovidas a escala de la ciudad o a otras escalas como la regional y nacional. Las segundas, coinciden con políticas diseñadas a escala local e intentan definir un conjunto de acciones de diferentes actores y escalas que, convergen, para alcanzar un objetivo común.

Las políticas urbanas han ampliado y vuelven más compleja su agenda dada la interrelación entre aspectos económicos, culturales, urbanísticos, ambientales y sociales. Esta temática

<sup>1</sup> El policentrismo es entendido como estructura de varias ciudades próximas que no incurre en los costes o desventajas de aglomeración de las grandes metrópolis y al mismo tiempo, suministra economías de urbanización y localización, aspecto que en el modelo disperso es más difícil de alcanzar.

<sup>2</sup> El policentrismo simboliza la idea de un sistema de nodos más complejo y diverso socialmente, en el que los equipamientos y servicios son más rentables derivados del tamaño demográfico que en el modelo disperso/difuso y, al mismo tiempo, permite avanzar hacia un modelo más

equilibrado que el modelo monocéntrico caracterizado por la concentración de servicios y equipamientos en su centro y unas las periferias descalificadas y dependientes.

<sup>3</sup> El policentrismo encarna la idea de un modelo más compacto en cuanto a la ocupación del suelo. Éste aspecto se ha visto como una bondad a la hora rentabilizar los medios de transporte público y no ocupar espacios de valores naturales y susceptibles de explotación forestar y agrológicos. Ello contrasta con el modelo disperso basado en un crecimiento indiscriminado de suelo y con el modelo en mancha de aceita propio del esquema monocéntrico.

queda enraizada en torno a las cuestiones sobre qué factores y ventajas caracterizan los espacios ganadores para poder competir y desarrollarse. En el contexto de los territorios metropolitanos se vienen sistematizando un conjunto de aspectos que ayudan a explicar la capacidad de intermediación entre ciudades de un sistema (CAMAGNI, 2005; MÉNDEZ, 2007; VAN WINDEN & *al.*, 2007; LUTHI & THIERSEN, 2010; VAN WINDEN & *al.*, 2007), a) tamaño de población en términos de consumo y mercado laboral; b) infraestructura de conocimiento e innovación en la vida de la ciudad; c) la estructura industrial ligada al tipo de especialización y a sus efectos para conducir innovaciones y nuevos negocios; d) servicios y equipamientos para atraer y retener personas y trabajadores con talento y creativos; e) accesibilidad para tener capacidad de adquirir, crear, intercambiar y difundir bienes intangibles y tangibles; f) diversidad urbana y de tipos de ciudadanos y actores económicos; g) equidad social y *smart growth*.

Aunque los gobiernos locales juegan un papel clave para la política urbana, nuevas esferas y actores a escala supralocal intervienen en las políticas urbanas destacando la dimensión multinivel para organizar el territorio (BRENNER, 1999; 2004; IGLESIAS & *al.*, 2011). La dimensión multinivel y tipos de actores públicos-privados más el abanico de temáticas urbanas conduce a nuevas fórmulas de coordinación y cooperación en torno a ciertos programas o actuaciones. Ello requiere cuatro rasgos: visión territorial capaz de aunar un proyecto común y coordinar políticas, liderazgo para gestionar procesos y proyectos en todas sus fases, redes estratégicas de socios relevantes para desarrollar políticas exitosamente y generación de soporte social y político, con estrategias de comunicación a administraciones, ciudadanos y empresas (VAN DEN BERG & *al.*, 1997; MEIJERS & ROMEIN, 2003; IGLESIAS, 2010).

### 3. Madrid: región metropolitana extendida de tipo policéntrico

Los procesos de reestructuración del sistema capitalista desde los años setenta del siglo XX modifican las áreas metropolitanas hacia estructuras de tipo policéntrico. Dentro de esta tendencia pueden reconocerse dos situaciones: i) **policentrismo a escala intrametropolitana**, se identifica con el territorio metropolitano configurado durante la etapa capitalista fordista y que en la actual etapa capitalista global puede estar formado por la creación de nuevos centros, (*edge cities* GARREAU, 1991), la formación sobre

ciudades satélites-suburbanas de subcentros de empleo (RICHARDSON, 1989; KLOOSTERMAN & MUSTERD, 2001; CHAMPION, 2001); el reforzamiento de centros industriales vinculados a procesos de la primera industrialización (GARCÍA & MUÑIZ, 2007; ROCA & *al.*, 2011a); ii) **policentrismo a escala suprametropolitana**, se identifica con la ampliación del campo de externalidad metropolitana y, en consecuencia, con la integración de nuevos territorios en el proceso metropolitano y de una nueva estructura articulada por ciudades medias y pequeñas (AGUILAR, 2004; ROCA & *al.*, 2011a y b; SOLÍS, 2011).

Según SOLÍS (2011) y SOLÍS & *al.* (2012) el caso madrileño envuelve las dos situaciones:

- i) *Policentrismo intrametropolitano*, municipios del tradicional área metropolitana con función residencial y dependencia funcional en empleo y servicios de la metrópoli, se transforman en nodos de atracción de empleo, lugares cualificados en servicios y equipamientos y territorios mejor comunicados.
- ii) *Policentrismo suprametropolitano*, se va ampliando la externalidad metropolitana e incorporando un sistema de asentamientos diverso y compuesto por asentamientos rurales, pequeñas ciudades y ciudades medias con centralidad histórica y económica.

### 3.1. Evolución del modelo territorial madrileño: hasta los años ochenta

El proceso de anexionismo a Madrid efectuado entre 1948-1953, supuso ampliar su término municipal (605 km<sup>2</sup>), diluir la incipiente metropolitanización iniciada a comienzos del siglo XX y favorecer la concentración de capital nacional e internacional y la inversión en infraestructuras y servicios urbanos desde la planificación nacional (ESTÉBANEZ, 1991). A partir del Plan de Estabilización de 1959 se produjo una fuerte inmigración y concentración de empresas que, con la mejora de la red radial de carreteras hizo necesaria una planificación de un ámbito mayor, creándose la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid (COPLACO) en 1963. La ausencia de autonomía financiera de COPLACO, su dependencia de políticas nacionales más las propias tendencias espontáneas, en muchas ocasiones fuera del marco legal, derivaron en un proceso de urbanización del área metropolitana madrileña y de una franja periurbana a lo largo de las carreteras radiales (MÉNDEZ & *al.*, 1988). En los años ochenta, el área metropolitana madrileña se definía como un espacio

fuertemente polarizado, típicamente centralizado, en el que existía un claro dualismo entre un centro dominante y una periferia dependiente (GUTIÉRREZ PUEBLA, 1992 y véase FIG. 1). Aunque Madrid tenía todavía un peso muy grande en el conjunto metropolitano, para 1981 se detecta la formación de subcentros de empleo; tres de ellos con más de 20.000 ocupados (Getafe, Alcalá de Henares y Torrejón de Ardoz) y cinco entre 10.000 y 20.000 ocupados (Móstoles, Alcorcón, Fuenlabrada, Leganés y Alcobendas) (SOLÍS & al., 2012).

### 3.2. Evolución del modelo territorial madrileño: desde los años ochenta

Se asiste a una ampliación del campo de externalidad definido por flujos materiales e inmateriales multidireccionales apoyada en una estructura territorial con varios nodos y/o cabezas (BOIX, 2006; MÉNDEZ & MOYA, 2007; HOZ & MONZÓN, 2009; FERIA & al., 2010; ROCA & al., 2011a y b; SOLÍS, 2008, 2011; SOLÍS & al., 2011). El sistema urbano sobre el que se des-

pliega el modelo policéntrico madrileño se organiza en una red de ciudades medidas con diferentes trayectorias:

- i) **Ciudades Históricas Administrativas (CHA):** cuentan con centralidad histórica, habiendo tenido un rol político administrativo en la organización del territorio con la configuración del Estado-Nación moderno, capitales de provincia que a partir de los años noventa progresivamente se ven inmersas en procesos de metropolitanización.
- ii) **Ciudades Históricas Económicas (CHE):** que previamente a la metropolitanización iniciada a mediados del siglo XX en España, han contado con un desarrollo económico y organización del territorio supralocal importante y que en las últimas décadas se han vuelto inmersas dicho proceso.
- iii) **Ciudades Medias Metropolitanas (CMM):** pequeños municipios de carácter rural que desde los años cuarenta están inmersos en la formación del área metropolitana, convertidos en ciudades satélite suburbanas, que a partir de los años setenta tienden a configurarse como nodos con diferente rol de centralidad.

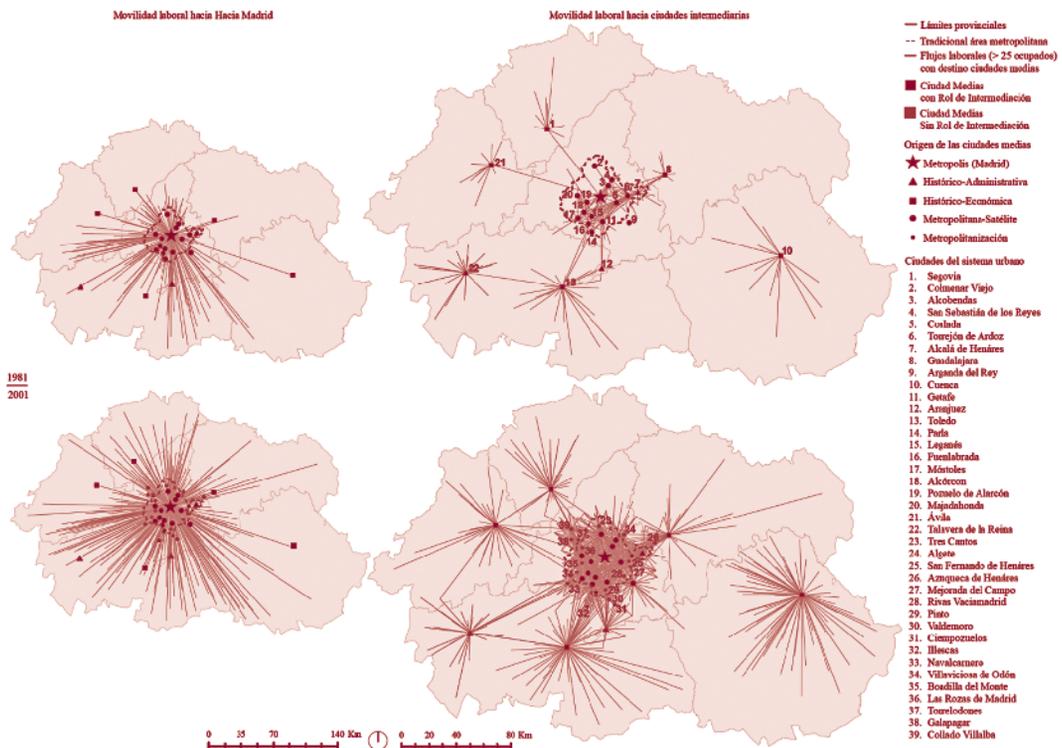


FIG. 1/ Sistema urbano alrededor de Madrid y evolución de flujos laborales (1981-2001)

Fuente: Elaboración propia.

Estas ciudades conforme a sus contrastes geográfico-económicos (MÉNDEZ & *al.*, 1988), de relaciones funcionales-laborales (SANTOS, 1982, GUTIÉRREZ PUEBLA, 1992), morfología urbana (ESTÉBANEZ, 1980; LUCIO, 1995); paisaje residencial —principal o secundaria— (BRANDIS, 1983; DEL CANTO, 1994), dotaciones e infraestructuras (VALENZUELA, 1990, 2010), rasgos socioeconómicos (TOBÍO, 1988; ESTÉBANEZ, 1990) y características naturales (COPLACO, 1981) pueden tipificarse en:

- **Intermediarias de formación satélite-suburbial industrial.** Caracterizadas por: i) crecimiento demográfico explosivo durante los años sesenta y setenta, ii) tejido residencial de baja calidad y elevada densidad; iii) expansión industrial apoyada en ejes radiales; iv) clase obrera y nivel de estudios bajo. P.e. Alcorcón, Getafe, Leganés, Móstoles o Fuenlabrada.
- **Intermediarias de formación satélite-suburbial servicios.** Caracterizadas por: i) crecimiento demográfico limitado en los años sesenta y setenta apoyado en un espacio que combina residencia principal y secundaria con densidades medias y bajas; ii) crecimiento demográfico intenso en los años ochenta y noventa apoyado en dicho tejido residencial de alta calidad y apoyado en un cambio de segunda a primera residencia; iii) tránsito del sector primario al de servicios; iv) atracción de población de clase media y alta, apreciable nivel de formación y alta renta per cápita. Por ejemplo, Majadahonda o Pozuelo de Alarcón.
- **Intermediaria satélite-suburbial mixta.** Caracterizadas por: i) destacado crecimiento de población durante los años sesenta y setenta, ii) crecimiento compacto de calidad media próximo al núcleo tradicional y crecimiento disjunto de mayor calidad, menor densidad y población con renta per cápita formación más alta; iii) el proceso de reindustrialización de los años ochenta se redirige hacia sectores relacionados con la innovación y los servicios.

#### 4. Propuesta metodológica para el estudio de las políticas urbanas

Del conjunto de ciudades intermediarias del sistema policéntrico madrileño, se han seleccionado ocho atendiendo a dos criterios. Primero, la existencia de planes urbanos estratégicos. Ello se entiende como una asimilación de cambio entre el modelo de planificación ur-

banda tradicional hacia una nueva cultura en la relación territorio-desarrollo-gobierno. Los municipios con plan estratégico son Alcobendas, Getafe, Móstoles, Pozuelo de Alarcón, Segovia y Toledo. Segundo, se han seleccionado Alcalá de Henares y Guadalajara al estar en uno de los corredores más importantes y para tener una representación de cada tipo de ciudad intermedia (véase FIG. 2).

Para las ciudades seleccionadas se han estudiados tres aspectos sobre las políticas urbanas que allí se han promovido desde los años ochenta: a) tipos; b) escalas que las promueven; c) carácter público o privado (FIG. 3). Para ello se han analizado los planes de ordenación urbana, documentos y planes estratégicos a escala municipal, subregional y regional, páginas web de las ciudades y administraciones regionales y de las asociaciones de centros comerciales, centros de transporte, etc.

### 5. Casos de estudio

El análisis de las políticas urbanas se aborda atendiendo a los tipos de ciudades medidas (intermediarias) identificadas: histórico administrativas, históricas económicas y medias metropolitanas.

#### 5.1. Estrategias en ciudades intermediarias histórico administrativas (CHA)

Desde su origen las ciudades están vinculadas a los grupos sociales dominantes, se utilizan como instrumento de control y acogen las instituciones político administrativas (CASTELLS, 1976). En España la designación de las «capitales provinciales» localizó los órganos territoriales del poder central y otras funciones financieras, comerciales, asistenciales, religiosas, etc., con importantes efectos de arrastre sobre el conjunto de la actividad económica (DELGADO VIÑAS, 1995).

Se han estudiado tres capitales provinciales que desde el último tercio del siglo XX han sido progresivamente integradas en el mercado metropolitano: Toledo, que desde 1983 es además capital regional, Segovia y Guadalajara, todas entre 60.000 y 90.000 hab y entre 60 y 100 km de Madrid.

Guadalajara carece de Plan Estratégico. Toledo cuenta con uno desde 2010, centrado en su posicionamiento en la Red Global de Ciudades,

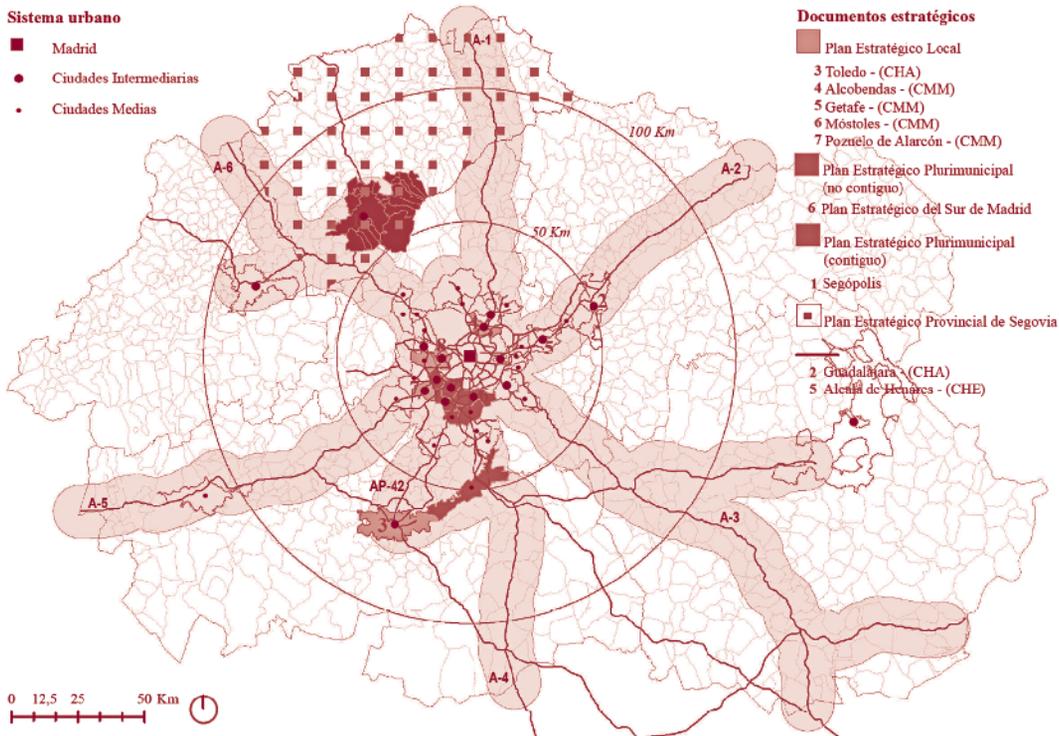


FIG. 2/ Localización de las ciudades medias e intermedias alrededor de Madrid (tramado)

Fuente: Elaboración propia.

FIG. 3/ Esquema metodológico

Tipos de ciudades intermedias (condicionantes socioeconómicos y territoriales a finales de los años setenta)				
Ciudades histórico-político-administrativas Toledo, Guadalajara, Segovia	Ciudades histórico-económicas Alcalá de Henares	Ciudad metropolitana satélite		
		De especialización industrial Getafe, Móstoles	De especialización en servicios Pozuelo de Alarcón	De base económica mixta Alcobendas
Tipos de políticas urbanas estudiar (iniciativa público-privada   impulso nacional-regional-local)				
Conectividad y accesibilidad (autovías, ferrocarril, metro, AVE, etc.)	Lugares de conocimiento aplicado (parques científicos y tecnológicos)	Actividades económicas (parques empresariales e industriales, centros logísticos, sedes empresariales y oficinas principales, centros comerciales)	Grandes equipamientos supramunicipales (equipamiento sanitario-hospitales, equipamiento educativo-universidades)	
Proyectos de mejora urbana en la trama existente y cambio en la forma de expansión de la nueva ciudad	Estrategias de patrimonio (natural y cultural)	Clima empresarial (mejora de los condicionantes externos favoreciendo la atracción de empresas)	Imagen de la ciudad (distintivos de calidad, sedes de acontecimientos regionales o nacionales, etc.)	

Fuente: Elaboración propia.

la cohesión social y calidad de vida, la implantación de una economía sostenible, la modernización y diversificación sectorial y la potenciación de la excelencia en gestión del Patrimonio. El Plan Estratégico de Segovia y su área Metropolitana (2006) y el Plan Estratégico de Acción de la provincia (2010) se centran en potenciar la centralidad urbana basada en la calidad del entorno natural y urbano, en la cultura como motor de progreso, en fortalecer la economía con el conocimiento, en mejorar la cohesión social y en el buen gobierno. Las dos últimas fueron declaradas, en 1985 y 1986, Patrimonio de la Humanidad. Las estrategias de estas ciudades durante las últimas décadas presentan las siguientes características (véase FIG. 4):

- **Defensa y conservación del patrimonio cultural como seña de identidad y fomento del turismo.** El turismo es clave para la economía de Toledo y Segovia y ambas cuentan con Planes Especiales de Protección de su estructura urbana y paisaje circundante<sup>4</sup>. La revitalización del casco («Plan Estratégico de Segovia y Área Metropolitana», 2008) y la puesta en valor del atractivo patrimonial turístico modernizando servicios y mejorando el capital humano («Plan Estratégico Toledo 2020», 2010) son objetivos prioritarios.

Por su parte, la implantación universitaria en Toledo y Segovia, ha posibilitado la rehabilitación de edificios históricos<sup>5</sup> y la implantación de estudios relacionados con el patrimonio y el turismo.

La topografía y la protección del paisaje y las vistas han dificultado la unión del centro histórico con los nuevos desarrollos urbanos, fomentando el aislamiento del centro e impidiendo la adaptación de sus actividades a las necesidades presentes y contribuyendo a la pérdida de residentes.

- **Atracción residencial y laboral y diversificación de actividades.** A partir de los años setenta, y bajo una óptica nacional, Guadalajara y Toledo atraen población y actividades productivas desde Madrid creando polígonos de descongestión y con el auge de vivienda social. Estos procesos atractores, favorecidos por la mejora de la red de transportes (menor en Segovia don-

de la Sierra del Guadarrama ha supuesto una limitación importante) se reflejan en la amplia oferta de suelo industrial y residencial de los planes municipales y en un deseo de diversificación económica, poblacional y modernización de su tejido productivo mediante inversiones y nuevas empresas vinculadas al aprovechamiento de su cercanía a Madrid.

- **Impulso económico y cultural y posibilidad de fijar población joven (local y regional).** Durante las últimas décadas en las tres ciudades se han localizado equipamientos supramunicipales de alto nivel y bajo ópticas regionales, Hospitales y Universidades<sup>6</sup>, que las convierten en centros territoriales sociales, de conocimiento y convivencia. Toledo cuenta además con un equipamiento suprarregional, el Hospital Nacional de Parapléjicos (1974) y un potente aparato administrativo público (Consejerías, Cortes Regionales).
- **Hacia una red de transportes más eficiente, competitiva y de alta capacidad.** Mientras Guadalajara ha estado sobre un corredor nacional importante, Toledo y Segovia han tenido que superar su tradicional situación en fondo de saco. Segovia con el AVE (2003), en situación intermedia entre Madrid y las ciudades del norte de España, y la nueva autovía Segovia-Valladolid. Toledo solo aprovecha el AVE para mejorar su relación con Madrid y mejora la comunicación con el sur-este con la autovía de los Viñedos.

## 5.2. Estrategias en ciudades intermedias históricas de base económica (CHE)

Madrid no tiene buenos ejemplos de ciudades medias intermedias de base industrial de origen histórico. Podrían incluirse en este tipo Alcalá de Henares y Aranjuez que tuvieron una cierta industrialización en la primera mitad del siglo xx. En otras metrópolis si los hay, Tarrasa o Manresa cerca Barcelona o Tourcoing y Roubaix cerca de Lille fueron centros claves del textil o Saint-Etienne cerca de Lyon ciudad minera y fábrica nacional de armas.

<sup>4</sup> En Toledo el Plan Especial del Casco Histórico protege la ciudad patrimonial así como la vega del río Tajo y la zona de los Cigarrales, mientras que en Segovia el conjunto urbano y sus alrededores están protegidos mediante el Plan Especial de las Áreas Históricas.

<sup>5</sup> Recientemente en Guadalajara se plantean políticas de reutilización de edificios históricos para alojar actividades universitarias.

<sup>6</sup> Campus de Toledo de la UCLM en 1985, la IE University de Segovia en 2008, el proyecto de nuevo campus de la UAH y un Parque Tecnológico asociado en Guadalajara o la consolidación y potenciación de universidades públicas existentes en estas dos últimas ciudades —Universidad de Valladolid y Universidad de Alcalá de Henares—.

En paralelo a su integración metropolitana y a su función de ciudad dormitorio, muchas de estas ciudades, caracterizadas por espacios urbanos mixtos (obreros y burgueses) han sufrido procesos de reconversión industrial y de desuso de su limitado patrimonio edificado.

Habiendo estudiado Alcalá de Henares, de unos 200.000 hab. las estrategias en este tipo de ciudades se caracterizan por (véase FIG. 4):

- **Búsqueda de una nueva base económica y/o refuerzo de la existente.** En Alcalá de Henares la estrategia fue doble: i) la refundación de la Universidad en 1977 (estrategia nacional respondiendo a cierta demanda local) tras el traslado de la histórica Universidad Complutense a Madrid en 1836, el Parque Tecnológico y el Hospital Universitario, y ii) el apoyo a la base industrial moderna de grandes empresas de base tecnológica (fundamentalmente químicas: cosmética y farmacia)<sup>7</sup>.
- **Búsqueda de nuevas actividades para rehabilitar y utilizar el patrimonio en desuso.** Buena parte de la Universidad se implanta, restaurándolos con fondos nacionales, en edificios de la antigua universidad y en cuarteles.
- **Reconversión de la imagen deteriorada industrial.** En el caso de Alcalá de Henares son clave la Universidad (como gran equipamiento educativo y patrimonio industrial rehabilitado) y la entrega anual del Premio Cervantes (desde 1976).
- **Proyectos urbanísticos de recualificación de la ciudad.** Para mejorar el espacio público urbano se llevan a cabo proyectos singulares de recualificación de antiguos espacios conventuales, fabriles y militares<sup>8</sup>.
- **Enfasis en establecer un clima empresarial dirigido a la concertación y a la innovación tecnológica.** La creación de la asociación empresarial del Henares, de las Facultades de Farmacia y de Químicas que sirven de apoyo a sus sectores industriales tradicionalmente muy relevantes en Alcalá de Henares y del Parque Tecnológico de la Universidad son los hechos más relevantes.

<sup>7</sup> En el caso de Saint-Etienne ha sido una triple apuesta por la actividad del diseño y de las tecnologías asociadas al mismo, por el apoyo a las pequeñas y medianas empresas de base tecnológica surgidas en la época de la mina y la fábrica de armas y por la captación de oficinas desde Lyon en un espacio renovado en las inmediaciones de la estación de ferrocarril.

<sup>8</sup> En el caso de Saint-Etienne, se apuesta por mejorar la ciudad en su conjunto, la mejora del centro deteriorado, de

### 5.3. Estrategias en ciudades Intermediarias de origen metropolitano (CMM)

#### 5.3.1. *Ciudades de origen metropolitano de gran tamaño poblacional, base industrial y baja renta per cápita*

Situadas entre 15 y 30 km de Madrid en el sector Suroeste, apoyadas en la red de autopistas radiales y orbitales y a escasa distancia unas de otras y con otras grandes ciudades, lo que, junto a su población de más de 150.000 hab, les ha permitido reforzar su carácter intermediario, un territorio con 1,5 millones de habitantes (la mitad de Madrid).

Se han estudiado Getafe («Capital del Sur»), incluida en el *Plan Estratégico del Sur de Madrid* del año 2009 (lista de reivindicaciones ante el Gobierno Regional) y con dos incipientes *Planes Estratégicos (Getafe 2010 y Getafe 2025)* de documentación escasa, y Móstoles (la más poblada en la actualidad) cuyo *Plan Estratégico de Móstoles 2011* persigue llegar a ser líder en calidad de vida y posicionarse en la red de ciudades nacionales y regionales con potenciales de atracción.

En estos municipios grandes y obrero-industriales se ha producido una fuerte intervención desde la transición a la democracia. Las políticas urbanas presentan las siguientes características (véase FIG. 4):

- **Mejora de la Accesibilidad con el área metropolitana y entre los municipios del sur: hacia un sistema de transportes radio-concéntrico.** La creación de Metro Sur por financiación regional y nacional permite la conexión entre sí de las cinco ciudades intermediarias del sur. Las autopistas radiales y orbitales y la mejora del ferrocarril de cercanías, favorece las conexiones con el resto de la metrópoli y con el centro.
- **Generación de suelo productivo de calidad.** En ambas ciudades se desarrollan nuevos polígonos con una ordenación y ur-

los barrios, y de los municipios adjuntos, de los equipamientos y de la reintroducción de la naturaleza en la ciudad (ciudad verde), para cambiar la imagen de ciudad negra, contaminada y segregada en una ciudad moderna, mixta, verde y solidaria. Importante papel de la agencia nacional EPASE para proyectos urbanísticos estratégicos (financiada entre gobierno nacional —un 40%— municipal, regional y departamental) y se apuesta por un transporte urbano sostenible reintroduciendo el tranvía.

banización de más calidad, y se consolidan algunos sectores industriales de alto nivel tecnológico y profesional y un auténtico centro de servicios (MÉNDEZ & *al.*, 2007). Ambos municipios cuentan con Parque Tecnológico («Tecnogetafe» eje principal aeronáutico nacional y «Móstoles Tecnológico» que albergará la Sede Central del instituto IMDEA Energía). Por su parte, el Consorcio Urbanístico «Móstoles Tecnológico», constituido al 50% por los gobiernos local y regional, pretende impulsar el crecimiento industrial facilitando el asentamiento de industrias y empresas innovadoras de I+D+i.

Cabe señalar también la consolidación en Getafe de la Dirección General de Airbus España a partir de 1971 y la ampliación de sus funciones a actividades de investigación y diseño (1.000 universitarios), que ha llevado a potenciar un polo aeronáutico, creando varios polígonos industriales alrededor de Airbus.

- **Mejora de la calidad de vida de los ciudadanos mediante dotaciones supra-municipales de alto nivel**<sup>9</sup>, como universidades (Carlos III<sup>10</sup>, en Getafe y Leganés, y Rey Juan Carlos<sup>11</sup>, en Alcorcón, Fuenlabrada y Móstoles), hospitales universitarios (Alcorcón, Getafe y Móstoles), centros de investigación de grandes empresas hasta ahora ubicados en Madrid (Centro de Tecnología de Repsol, Móstoles), centros culturales<sup>12</sup> (como el Centro de Arte 2 de Mayo de la Comunidad de Madrid, Móstoles), así como la Plataforma Logística Puerta del Atlántico en Móstoles (concebida como puerto seco del puerto de Lisboa) o el «Centro Logístico de Abastecimiento» en Getafe.
- **Proyectos de recualificación del espacio urbano y cambio del tradicional espacio industrial y obrero.** Se han ejecu-

tado proyectos singulares de recualificación del espacio urbano, a menudo con financiación regional y nacional, mediante reurbanización, creación de equipamientos locales, supresión de barreras (ferrocarril y autopistas) en espacios centrales y creación de nuevos desarrollos urbanísticos de calidad, bien equipados y urbanizados y con grandes espacios verdes, con operaciones de vivienda social unifamiliar adosada<sup>13</sup> y con nuevos ensanches de vivienda agrupada en manzana cerrada y espacio colectivo interior intercalada adosados unifamiliares<sup>14</sup>.

Por otro lado, buscan, desde aspectos más intangibles, cambiar la tradicional imagen industrial y obrera. Dos ejemplos por conseguir dicha mejora de la imagen son el esfuerzo del Ayuntamiento de Getafe y de algunos empresarios locales de conseguir un equipo de fútbol de primera división y el distintivo de «Ciudad de la Ciencia e Innovación» otorgado Ministerio de Ciencia e Innovación a Móstoles.

- **Mejora de los condicionantes externos favoreciendo la atracción de empresas.** En este sentido, se ha creado en Móstoles el «Centro Comercial Abierto Las Avenidas» (dentro del Plan FICO), proyecto financiado por el Gobierno Regional y la Cámara de Comercio de Madrid, para dar apoyo a las Pymes frente a la proliferación de grandes superficies comerciales, o la Sociedad Municipal Getafe Iniciativas, creada en 1984 como instrumento para dinamizar la actividad económica y generar empleo.
- **Liderazgo municipal,** cambiando la su-misión a Madrid y mejorando el clima de colaboración institucional, modificando la tradicional postura exclusivamente reivindicativa (MÉNDEZ & *al.*, 2007). Los Consistorios, sus alcaldes, y también miembros de

<sup>9</sup> Desde antes de la transición democrática, Getafe, a diferencia de Móstoles (ciudad dormitorio hasta 1970, cuando inicia su papel industrial), ha contado con un cierto número de industrias tecnológicas (CASA, John Deere, Siemens), de equipamientos escolares singulares (colegios religiosos) y de instituciones públicas de un cierto nivel profesional (cuartel de transmisiones y partido judicial), produciendo un cierto ambiente profesional y cultural.

<sup>10</sup> La Universidad Carlos III (1989) se ubica en antiguos cuarteles con posiciones centrales de los núcleos.

<sup>11</sup> La Universidad Rey Juan Carlos (1996) se ubicó suelos de expansión.

<sup>12</sup> O el aún en proyecto Palacio de Congresos del Eje Sur de Madrid.

<sup>13</sup> En Getafe el sector 3 al sur-oeste del núcleo y al otro lado (oeste) de la autovía Madrid-Toledo, en el que merece especial atención, que se planea antes de la transición democrática en un lugar de dudosas funcionalidad (al otro lado de la autovía), pero que se construye funda-

mentalmente mediante cooperativas locales en un intento de crear una ciudad distinta e ideal (casas con jardín) frente a las viviendas de muy poco tamaño en bloques del crecimiento anterior y de contar con grandes espacios verdes (parque de la Alhóndiga con 100 ha).

<sup>14</sup> En el caso de Getafe cuatro proyectos en el centro de la ciudad son un buen ejemplo: el soterramiento de ferrocarril de cercanías, la creación de la estación subterránea de cercanías y el centro cultural en la antigua fábrica de harinas, la reurbanización del eje comercial entre la estación y la calle Madrid (antigua carretera de Madrid-Toledo) y la peatonalización de la calle Madrid. En Móstoles, el todavía no realizado proyecto de soterramiento del FC de cercanías a su paso por el núcleo urbano así como nuevas paradas subterráneas en el barrio de El Soto y Parque Coimbra y otra en la futura Plataforma Logística Puerta del Atlántico, liberarán suelo para nuevos desarrollos residenciales.



FIG. 4/ Políticas urbanas en ciudades intermedias alrededor de Madrid

Fuente: Elaboración propia.

partidos de izquierda<sup>15</sup>, se erigen en líderes de las transformaciones de estas ciudades y encauzan las relaciones con los otros actores públicos y privados.

### 5.3.2. *Ciudades de origen metropolitano de tamaño reducido y alto poder adquisitivo*

En Madrid, este tipo de ciudades tiene la mitad de población que las anteriores y similar a las HAC (unos 80.000 habitantes) y se localizan en un corredor de gran calidad ambiental lo que ha propiciado su carácter intermediario y su capacidad de concentrar empleos de alto nivel. Ubicadas a menos de 20 km de Madrid, se caracterizan por un hábitat unifamiliar y grupos sociales de alto poder adquisitivo (Ureña & al., 2012) y elevado nivel de estudios. Estas ciudades han evolucionado lentamente de segunda residencia de la burguesía madrileña a primera residencia y recibido actividades terciarias, en un proceso «natural» de desbordamiento del centro metropolitano.

Se ha estudiado Pozuelo, que en 2007 aprobó el «Plan Estratégico Pozuelo 2025», buscando mejorar la calidad de vida, con una clara apuesta por la sostenibilidad, fomentar la especialización en sectores TIC, la industria creativa y la educación e impulsar una imagen de ciudad única y diferenciada, fomentando su presencia nacional e internacional. Sus políticas urbanas tienen las siguientes características (véase FIG. 4):

- **Consolidación de vivienda de alta calidad y atracción de población cualificada con alto nivel de estudios.** Desde la década de los setenta, Pozuelo experimenta un importante cambio hacia grandes urbanizaciones de lujo de hábitat unifamiliar, residencia de profesionales altamente cualificados con trabajo en Madrid. En los últimos años, están apareciendo viviendas agrupadas (a lo largo del norte de la autovía M-503), reforzando su carácter urbano y propiciando el aumento de población y la aparición de un nuevo «centro urbano».

- **Refuerzo del carácter residencial de alta renta per cápita atrayendo equipamientos singulares privados.** Ejemplos de esto son en el sector educativo<sup>16</sup> las Universidades Francisco de Vitoria o San Pablo-CEU (Campus de Montepríncipe) y el Esic Business & Marketing School, en el deportivo, el Campo de Golf Somosaguas (1971), y en el sanitario, el mayor hospital privado del área metropolitana (Hospital Universitario Quirón, adscrito a la Universidad Europea de Madrid). Cuenta además con algún equipamiento público singular como el Campus de Somosaguas de la Universidad Complutense creado en 1968<sup>17</sup>.
- **Atracción y especialización en sectores TIC, industria creativa y educación como factor de competitividad.** En Pozuelo se están instalando empresas multinacionales (Microsoft, Fujitsu, Nokia o Globalia), Parques Empresariales (Ciudad de la Imagen, Ática, Cerro de los Gamos, IMCE, La Finca<sup>18</sup>), así como numerosas empresas aisladas.
- **Fomento de los valores paisajísticos y del patrimonio natural.** Una potencialidad de Pozuelo es el alto valor paisajístico de las zonas naturales que lo rodean y la elevada dotación de zonas verdes. Asimismo, en Pozuelo se han desarrollado siete ejes verdes basados en la recuperación de las vaguadas naturales que cruzan sus áreas urbanas.
- **Ampliación del sistema de transportes conectando con el centro metropolitano.** La mejora de la red de autovías y del sistema de transporte público (red municipal de autobuses de Madrid<sup>19</sup>, cercanías —dos paradas dentro del municipio— y desde 2007 el Metro Ligero —con paradas en lugares estratégicos—) favorecen las conexiones de Pozuelo con Madrid.

### 5.3.3. *Ciudades de origen metropolitanas mixtas*

En Madrid, las ciudades intermediarias de este tipo tienen poblaciones algo superiores a las CHA (unos 80-100 mil habitantes) e inferiores

<sup>15</sup> En el caso de Getafe por ejemplo Crispulo Nieto Cicuendez.

<sup>16</sup> Existen otras universidades privadas en municipios cercanos, Universidad Europea de Madrid (Villaviciosa de Odón).

<sup>17</sup> El municipio colindante de Bobadilla del Monte cuenta con el Campus de Montegancedo de la Univ. Politécnica (inaugurado en 1988, con el traslado de la Facultad de Informática de la UPM desde el Campus Sur).

<sup>18</sup> Ubicado entre varias áreas residenciales de lujo cerradas, *gated communities*, rodeada de amplias zonas verdes y un alto nivel de seguridad, siendo la Finca también un recinto cerrado.

<sup>19</sup> La EMT empezó a operar en Pozuelo gracias a un convenio firmado entre el Ayuntamiento de Madrid y la Universidad Complutense para facilitar el acceso al nuevo campus universitario tras la decisión de ubicarlo en Pozuelo.

a las CCM de base industrial. Su cercanía a Madrid y su localización en un importante corredor nacional propicia su carácter intermedio actual y su capacidad de concentrar empleos de alto nivel. Se trata de ciudades con mezcla de grupos sociales y actividades productivas (barrios obreros e industriales y áreas de vivienda aislada de precio elevado y espacios de oficinas).

Se ha analizado Alcobendas, aunque su trayectoria ha estado ligada a la de San Sebastián de los Reyes. El sur-este de la autovía A-1 y el espacio más al norte son de vivienda aislada y oficinas y el sur-oeste de la A-1 es obrero e industrial, aunque este límite está variando. Reciente Alcobendas se ha caracterizado por bascular hacia la residencia de mayor nivel de renta y la actividad terciaria. Su Plan Estratégico (está en elaboración el segundo), aprobado en 1995, tenía una triple finalidad: optimizar su posición en el sistema metropolitano (potenciando el dinamismo económico y el empleo, la cohesión social y la calidad de vida), diseñar el proyecto futuro de la ciudad y conseguir una gestión integrada. Sus políticas urbanas presentan las siguientes características (ver FIG. 4):

- **Ampliación del sistema de transportes conectando con el centro metropolitano.** La mejora de la red de carreteras (A-1, como desdoblamiento de la N-1, y el inicio de la R-2<sup>20</sup>) y del sistema de transporte público (implantación del ferrocarril de cercanías en 2001 una línea y desde 2008 otra, y la conexión desde 2007 a metro) han favorecido las conexiones de Alcobendas con Madrid y el resto de la metrópoli.
- **Atracción de actividades terciarias con una componente importante de ámbito nacional e internacional.** Alcobendas ha conseguido atraer un importante número de industrias y oficinas<sup>21</sup>, diversos centros comerciales (La Vega, Carrefour, Río Norte, Centro de Ocio Diversia, Moraleja Green) y parques empresariales con una fuerte componente de usos terciarios frente a la actividad industrial tradicional, dando lugar a un importante crecimiento de las empresas vinculadas a las altas tecnologías.

- **Refuerzo del carácter residencial de alta renta per cápita atrayendo equipamientos singulares privados.** Ejemplos en el sector educativo son el campus de Cantoblanco de la Universidad de Comillas (1973) y el de la Moraleja de la Universidad Europea de Madrid<sup>22</sup> (2008) y en el sector ocio tres campos de golf<sup>23</sup> que han servido para atraer un cierto tipo de población y numerosos centros comerciales y de ocio.
- **Mejora de los condicionantes externos favoreciendo la atracción de empresas.** En 2005 se constituyó la Fundación «Ciudad Alcobendas», entidad privada sin ánimo de lucro para apoyar y atraer empresas y como punto de encuentro de las empresas, así como enlace entre empresas y universidad. Desde 1976, la Asociación de la Industria y el Comercio de Alcobendas, tiene como misión defender los intereses de los empresarios, intermediando entre los agentes sociales, atendiendo a sus necesidades de formación y contribuyendo al desarrollo económico.
- **Búsqueda de un modelo de ciudad sostenible y de calidad.** Alcobendas, tras su adhesión a la Carta de Aalborg (Agenda Local 21), fue galardonada con el premio «Bandera Verde-Ciudad Sostenible» por la Federación de Usuarios-Consumidores y con una mención de Naciones Unidas sobre Buenas Prácticas para Mejorar el Entorno Urbano (Iglesias, 2010). El plan estratégico para promover la innovación y las nuevas tecnologías para construir ciudades inteligentes fue clave para ser incluida en la Red Española de Ciudades Inteligentes. Además es pionera en España en incorporar nuevas herramientas en la gestión municipal.

## 6. Conclusiones

Se observa que las políticas urbanas definen una agenda más compleja que en el pasado y orientada por tres metas —cohesión competitividad y sostenibilidad— y que algunas se impulsan en todas las ciudades intermedias y otras sólo en algunas (véase FIG. 5).

Las políticas de mejora de conectividad y accesibilidad, promoción de actividades económicas y grandes equipamientos se han fomentado

<sup>20</sup> Además cuenta, aunque paralizados, con los proyectos del cierre norte de la M-50 y la autopista de peaje R-1.

<sup>21</sup> En Alcobendas se localizan la sede central de Acciona Infraestructuras y las sedes corporativas de Mercedes-Benz, Volkswagen, Toyota, etc. En el municipio colindante de San Sebastián de los Reyes se han ubicado por ejemplo Dragados y Antena 3.

<sup>22</sup> La sede principal de la Univ. Europea de Madrid se ubica en Villaviciosa de Odón.

<sup>23</sup> En el norte del municipio de San Sebastián de los Reyes se ubican otros dos campos de golf.

Fig. 5/ Políticas Urbanas según tipo de ciudad intermediaria (HAC, HEC y CMM)

Tipos de ciudades	Tipos de políticas urbanas						Clima empresarial
	Conectividad y accesibilidad*	Actividades productivas	Grandes equipamientos supramunicipales	Lugares de conocimiento aplicado	Patrimonio cultural y/o natural	Modelo urbano	
Ciudades Administrativas	Nuevas redes de transporte público y privado con centro metrópolis. Corregir situación de fondo de saco.	Atraer población y actividades productivas desde centro metrópolis (polígonos de congestión).	Públicos (universidades, hospitales, etc.). Universidad privada en Segovia.	Reutilización de cascos históricos y turismo.			
Ciudades Económicas	Búsqueda nueva base económica y/o refuerzo de la existente.	Públicos (universidades, hospitales). Algunos centros de investigación y/o logísticos.	Parques tecnológicos asociados a la universidad y a sector industrial tradicional.	Rehabilitación del patrimonio industrial en desuso.	Proyectos de re- cualificación de antiguos espacios industriales, conventuales y militares sin uso.	Gran esfuerzo por cambio tradicional imagen deteriorada de la ciudad.	Énfasis en crear un clima empresarial de concertación y para la innovación tecnológica.
Ciudades Metropolitanas - Gran tamaño, base industrial y baja renta	Creación de un transporte público tangencial de conexión entre estas ciudades.	Nuevo suelo productivo de calidad. Especialización en sectores de su tradición base económica.	Públicos (universidades, hospitales). Algunos centros de investigación y/o logísticos.	Parques tecnológicos.	Proyectos de re- cualificación urbana y supresión de barreras. Cambio de modelo urbano en nuevos desarrollos.	Gran esfuerzo por cambio tradicional imagen deteriorada de la ciudad.	Énfasis en crear un buen clima empresarial de concertación. Liderazgo municipal.
Ciudades Metropolitanas - Tamaño reducido y alto poder adquisitivo	Creación de un transporte público radial de conexión con el centro de la metrópoli.	Especialización en oficinas, TIC, y sede de empresas multinacionales. Área residencial de alta renta.	Privados (universidades, hospitales, campos de golf).	Potenciar valores paisajísticos y elevada dotación de espacios naturales/verdes.	Consolidación de vivienda de alta calidad.		
Ciudades Metropolitanas - Mixtas	Ampliación redes de metro y FC de cercanías con centro de metrópolis.	Atracción de actividades del sector terciario frente a industrial tradicional.	Mezcla de privados y públicos. Impulso de nuevas tecnologías creados parques tecnológicos.				Esfuerzo por cambiar la imagen y búsqueda de un modelo de ciudad sostenible.

\* Todas las ciudades intermediarias mejoran su conectividad y accesibilidad. Aquí solo se indica lo adicional a dicha mejora generalizada.

Fuente: Elaboración propia.

como respuesta a tres hechos: la rentabilidad que otorga el tamaño demográfico de las ciudades, el factor de capitalidad y la proximidad a Madrid. Este tipo de políticas se han impulsado en buena medida desde la escala nacional y regional. La inversión pública y privada de estas políticas se ha territorializado de forma diferente:

- En infraestructuras, la inversión pública se ha centrado en mejorar las conexiones tangenciales en las CMM y las de tipo radial en las CHA.
- La lógica espacial de los grandes equipamientos comerciales ha sido guiada por la iniciativa privada, encontrando facilidades de implantación por parte de ayuntamientos (CMM, CHA y CHE).
- En grandes equipamientos sanitarios y universidades las respuestas son diversas. La iniciativa privada los ha impulsado en zonas de mayor calidad ambiental y poder adquisitivo (CMM-terciaria y mixta y CHA del sector oeste y norte). La iniciativa pública los ha promovido en zonas de mayor densidad de población y atendiendo a criterios de reequilibrio territorial metropolitano (CMM-industriales y CHE) y metropolitano expandido y el criterio de la centralidad regional/provincial (CHA).
- En promoción de actividades económicas pueden advertirse varias tendencias. CMM-industriales, apuestan por industrias innovadoras mientras que CMM-terciarias y mixtas lo hacen por actividades de servicios a empresas, sedes empresariales y matrices de multinacionales. Las CHA refuerzan sus industrias tradicionales y aquellas las vinculadas al turismo.

Las políticas de creación de lugares de conocimiento, recualificación interna y clima empresarial están vinculadas CMM y algunas CHE —Alcalá de Henares—. Estas políticas tienen un impulso local y su desarrollo está fortalecido por ser ámbitos más dinámicos y de mayor competencia interterritorial y tradición reivindicativa. Desde esta perspectiva, estas estrategias son diferentes según las trayectorias de las ciudades:

## 7. Bibliografía

AALBU, H. (2004): «Europa policéntrica: ¿Utopía o posibilidad?», en F. J. DASÍ & R. J. GONZÁLEZ (eds.), *Ordenación del territorio y desarrollo territorial*: 145-170, Ediciones Trea, Gijón.

BLANCO, I. & J. SUBIRATS (2012): «Políticas urbanas en España: dinámicas de transformación y retos ante la crisis», *Geopolítica*, 3 (1): 15-33.

- La apuesta por una política centrada en parques científicos y tecnológicos es homogénea y se orienta fundamentalmente a la base económica de las diferentes CMM.
- Clima empresarial y mejora de imagen se diferencian entre las CMM-industriales en las que se ha tenido que hacer un mayor esfuerzo y las CMM-terciarias y mixtas que han contado con mejor natural y recursos humanos de mejor nivel de renta y cualificación y un ambiente construido de mayor calidad.
- Frente a las estrategias de recualificación interna y generación de morfologías urbanas de mayor calidad, ligadas en muchas ocasiones a bajas densidades emprendidas por las en las CHE y CMM-industriales, las políticas de las CMM-terciarias y mixtas tienden a consolidar espacios residenciales y productivos de alta calidad.

Las CHA, CHE y las CMM-servicios plantean políticas sobre preservación y puesta en valor del patrimonio como seña de identidad clave en la economía y calidad de vida. Mientras que en las dos primeras existe un destacado patrimonio cultural, la apuesta de las terceras se centra en el patrimonio natural.

Finalmente, se plantean dos aspectos a explorar en el futuro dentro de la relación entre política y policentrismo. Uno, se ha detectado que en ciudades intermediarias progresivamente existe un interés por coordinar políticas urbanas en torno a una serie de objetivos comunes, rompiendo así como una mera adición de políticas urbanas de tipo sectorial. De las 18 ciudades intermediarias alrededor de Madrid, 6 de ellas han elaborado un plan estratégico urbano después de 2005 y dos de ellas antes. En el futuro sería necesario analizar estos planes estratégicos y la manera en la que se definen nuevas formas de gobierno. Dos, habrá que profundizar en los efectos socioeconómicos de las políticas urbanas destacando sus implicaciones en los procesos de especialización competencia y complementariedad dentro del sistema urbano metropolitano policéntrico madrileño.

BRANDIS, D. (1983): *El paisaje residencial en Madrid*, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid.

BRENNER, N. (1999): «Globalisation as reterritorialisation: the re-scaling of Urban Governance in the European Union», *Urban Studies*, 36 (3): 431-451.

- (2004): «Urban governance and the production of new state spaces in western Europe 1960-2000», *Review of International Political Economy*, 11 (3): 447-488.
- (2009): «Open questions on state rescaling», *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 2 (2): 3-12.
- BRUGUÉ, A. & R. GOMÁ (1998): «Gobierno local, ciudad y política urbana», *Estudios demográficos y urbanos*, 13 (3): 561-583.
- BOIX, R. (2006): «Concepto y delimitación de áreas metropolitanas: una aplicación a las áreas metropolitanas de España», Seminario *Las grandes áreas metropolitanas españolas en una perspectiva comparada*, Sevilla, 11 de abril de 2007.
- CAMAGNI, R. (2003): «Incertidumbre, capital social y desarrollo local: enseñanzas para una gobernabilidad sostenible del territorio», *Investigaciones Regionales*, 2: 31-58
- (2005): *Economía Urbana*, Anthony Bosch, Barcelona.
- & C. SALONE (1993): «Network Urban Structure in Northern Italy: Elements for a Theoretical Framework», *Urban Studies*, 30 (6): 1053-1064.
- CASTELLS, M. (1976): *La cuestión urbana*, Siglo Veintiuno, Madrid.
- (1997): *La era de la información: economía, sociedad y cultural* (Vol. 1. De La Sociedad Red), Alianza, Madrid.
- CHAMPION, A. G. (2001): «A changing demographic regime and evolving polycentric urban regions: consequences for the size, composition and distribution of city population», *Urban Studies*, 38 (4): 657-677.
- COPLACO (1981): *Directrices de planeamiento territorial urbanístico para la revisión del Plan General del A.M.M.*, Centro de Información y Documentación del Área Metropolitana de Madrid (CIDAMM), Madrid.
- DEL CANTO FRESNO, C. (1994): «La periferia metropolitana de Madrid como espacio de ocio: una nueva ruralidad», *Economía y Sociedad*, 11: 131-148, Dirección General de Economía y Planificación, Madrid.
- DAVOUDI, S. (2003): «Polycentricity in European Spatial Planning: From an Analytical Tool to a Normative Agenda», *European Planning Studies*, 11 (8): 979-999.
- DELGADO, C. (1995): *Las pequeñas y medianas capitales de provincia en el proceso de modernización del sistema urbano español*, Universidad de Las Palmas, Las Palmas de Gran Canaria.
- ESPON (2004): *Urban areas as nodes in a polycentric development*, ESPON Project 1.1.1.
- (2006): *Urban areas as nodes in a polycentric development*, ESPON Project 1.1.1. (Final Report).
- ESTÉBANEZ, J. (1980): «Las transformaciones del medio rural en la provincia de Madrid», *I Jornadas de Estudios sobre la provincia de Madrid*: 513-525, Diputación de Madrid.
- (ed.) (1990). *Madrid, presente y futuro*, Akal, Madrid.
- FARINOS, J. (2009): «Nuevas formas de gobernanza para el desarrollo sostenible del espacio relacional», *Ería*, 67: 219-235.
- FERIA, J. M. (2010): «La delimitación y organización espacial de las áreas metropolitanas españolas: una perspectiva desde la movilidad residencial-trabajo», *CYTET*, 164: 189-210.
- GARCÍA, E. & D. BUSTOS (1990): «Dinámica de los centros comerciales integrados y grandes superficies en el Área Metropolitana de Madrid», *Primeras Jornadas de Geografía y Comercio: grandes superficies comerciales*: 90-204, Univ. Complutense, Madrid.
- GARCÍA-LÓPEZ, M. A. (2007): «Estructura Espacial del Empleo y Economías de Aglomeración: El Caso de la Industria de la Región Metropolitana de Barcelona», *Architecture, City & Environment*, 4: 519-553.
- GARREAU, J. (1991): *Edge City: Life on the new frontier*, Doubleday, Nueva York.
- GREEN, N. (2007): «Functional Polycentricity: A Formal Definition in Terms of Social Network Analysis», *Urban Studies*, 44, 11, 2077-2103.
- FERNÁNDEZ GÜELL, F. (2007): «25 años de planificación estratégica de ciudades», *CYTET*, 154: 621-637.
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (1992): «Accesibilidad y descentralización en el espacio metropolitano madrileño», *Anales de Geografía*, 12: 325-331.
- HARVEY, D. (1989): «From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance», *Late Capitalism. Geographiska Annaler B*, 71: 3-17.
- IGLESIAS, A. (2010): «La planificación estratégica como instrumento de gestión pública en el gobierno local: análisis de caso», *Cuadernos de Gestión*, 10 (1): 101-120.
- IGLESIAS, M. & al. (2011): *Políticas urbanas en España. Grandes ciudades, actores y gobiernos locales*, Icaria Editorial, Barcelona.
- KLOOSTERMAN, R. C. & S. MUSTERD (2001): «The Polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda», *Urban Studies*, 38: 623-633.
- LAMBREGTS, B. & W. ZONNEVELD (2003): *Polyuclear urban regions and transnational dimension of spatial planning. Proposals for multi-scalar planning in North West Europe*. Urbanet Report 3 Delft University Press, Delft, the Netherlands.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1995): «La tendencia hacia la dispersión/fragmentación de los territorios urbanos. Notas sobre la estructura de espacios de la región urbana de Madrid», *Economía y Sociedad*, 1: 45-58.
- MEIJERS, E. (2007): «From a central place to a network model: theory and evidence of a paradigm change», *Tijdschrift voor Economische. En Sociale Geografie*, 98: 245-259.
- & A. ROMEIN (2003). «Realizing potential: Building Regional Organizing Capacity in Polycentric Urban Regions», *European Urban and Regional Studies*, 10: 173-186.
- MÉNDEZ, R. (coord.) (1988): *Crecimiento industrial y descentralización productiva en el espacio periurbano de Madrid*, C.A.M., Madrid.
- (ed.) (2010): *Estrategias de innovación industrial y desarrollo económico en las ciudades intermedias de España*, Fundación BBVA, Bilbao.
- & J. C. GARCÍA-PALOMARES & J. J. MICHELINI (2007): «La construcción de ciudades innovado-

- ras: transformaciones económicas y desarrollo local en Getafe», *Estudios Geográficos*, LXVIII (262): 175-203.
- MÉNDEZ, R. & J. MOYA (2007): «Transformaciones productivas y nuevas formas urbanas: difusión de las actividades económicas en la región metropolitana funcional de Madrid». *Anales de Geografía*, 27 (2): 105-134.
- MONZÓN, A. & D. DE LA HOZ (2009): «Efectos sobre la movilidad de la dinámica territorial de Madrid», *Revista Urban*, 14: 58-71.
- RICHARDSON, H. W. (1988): «Monocentric vs polycentric models: the future of urban economics in regional science», *Annals of Regional Science*, 2: 1-12.
- ROCA, C. & *al.* (2011a): «Estructura urbana, policentrismo y *sprawl*. Los ejemplos de Madrid y Barcelona», *CyTET*, 168: 299-322.
- ROCA, J. & B. ESMARAGDA ARELLANO RAMOS & M. MOIX (2011b): «Estructura urbana, policentrismo y *sprawl*: los ejemplos de Madrid y Barcelona», *CyTET*, 168: 299-321.
- ROMERO, J. (2009): *Geopolítica y gobierno del territorio en España*, Tirant lo Blanch, Valencia.
- SANTOS PRECIADO, J. M. (1982): «Integración e interrelación de los distritos y municipios del Área Metropolitana de Madrid», *Anales de Geografía*, 2: 239-259.
- SOLÍS, E. (2008): «El horizonte urbano madrileño: más allá de la región político-administrativa», *Anales de Geografía*, 28 (1): 133-162.
- (2011): «Del área metropolitana hacia la región urbana policéntrica madrileña: cambio de escala, estructura y articulación territorial», Universidad Complutense de Madrid, tesis doctoral M. A. TROITIÑO VINUESA (dir.), publicada en <http://eprints.ucm.es/13733/>.
- SOLÍS, E. & M. A. TROITIÑO (2012): «El paradigma de la red: bases para una nueva interpretación del territorio y de los procesos escalares de urbanización», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 60: 141-164.
- SOLÍS, E. & J. M. UREÑA & B. RUIZ-APILÁNEZ (2012): «Transformación del sistema urbano-territorial en la región central de la España peninsular: la emergencia de la región metropolitana policéntrica madrileña», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* [en línea], Barcelona: Universidad de Barcelona, XVI (420): <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-420.htm>> [ISSN: 1138-9788].
- TAYLOR, P. J. & R. E. LANG (2004): «The Shock of the New: 100 concepts describing recent urban change», *Environment and Planning A*, 36: 951-958.
- THRIFT, N. (2000): «Performing cultures in the new economy», *Annals of the Association of American Geographers*, 90: 674-692.
- TOBIO, C. (1988): *La reestructuración económico-social en el área metropolitana de Madrid (1970-1985)*, Colección tesis doctorales, 119/88, Universidad Complutense, Madrid.
- UREÑA, J. M. DE & E. SOLÍS & B. RUIZ-APILÁNEZ & I. MOHINO (2012): «El hábitat unifamiliar en ciudades históricas de regiones metropolitanas policéntricas: El caso de Toledo», *Cuadernos de Ingeniería Arquitectura y Territorio*, 13, UCLM, Ciudad Real.
- VAN DEN BERG, L. & *al.* (1997): «The organisin capacity of metropolitan regions», *Environmets and Planning C*, 15: 243-272.
- & E. BRAUN (1999): «Urban Competitiveness, marketing and the need for organising capacity», *Urban Studies*, 36 (5-6): 987-999.
- VAN WINDEN, W. & L. VAN DEN BERG & P. POL (2007): «European Cities in the Knowledge Economy: Towards a Typology», *Urban Studies*, 44 (3): 525-549.
- VALENZUELA, M. (1990): «La comunidad de Madrid y la construcción del territorio metropolitano», *Boletín de la Asociación de Geógrafos*, 11: 15-50.
- (2010): «La planificación territorial de la región metropolitana de Madrid. Una asignatura pendiente», *Cuadernos Geográficos*, 47 (2): 45-129.