

La transformación de Madrid durante los últimos veinte años

1. La transición política española hacia la democracia desde 1975 se plasma en el texto constitucional de 1978, en las primeras elecciones legislativas libres de 1977 y en la constitución de los primeros ayuntamientos democráticos en 1979. En este período de aproximadamente 20 años, la ciudad de Madrid y su territorio de influencia –como la mayor parte de las ciudades españolas– han sufrido una profundísima transformación que, sin embargo, no ha ido acompañada de un proceso de crecimiento demográfico excesivamente significativo. Se ha tratado más bien de una *redistribución geográfica* de la población –que continúa ampliando su radio de residencia en un lento pero sostenido proceso de *dispersión*– y de una *recualificación* del parque residencial y del espacio urbano en el que la iniciativa pública ha sido determinante.

En este breve trabajo nos vamos a referir básicamente a la ciudad central que coincide con los límites del municipio de Madrid, que es, por cierto, muy extenso después de la absorción de los municipios rurales limítrofes que tuvo lugar entre 1948 y 1954: 606 km². Sin embargo parece imprescindible una escueta referencia al espacio metropolitano e incluso a la incipiente «región urbana» que se está conformando en el centro peninsular debido al dinamismo de la capital.

2. A comienzos de siglo Madrid era una ciudad de algo más de medio millón de habitantes, muy densa y compacta en el centro de un territorio perfectamente rural no muy poblado ni rico. A mitad de siglo la población de la ciudad casi se ha triplicado, pero apenas han cambiado su carácter ni las relaciones con su entorno agrícola.

Realmente habrá que esperar a la década de los 60 (el «desarrollismo» español) para que las cosas empiecen a cambiar. La ciudad ha vuelto a crecer espectacularmente: de 1,65 millones en 1950 ha pasado a 3,15 millones en 1970. Pero en los 60 comienza a formarse el sistema metropolitano en torno a la ciudad: una serie de antiguos núcleos rurales muy cercanos, entre 10 y 15 km desde el centro de la población, empiezan a crecer acelerada-

CUADRO 1: *Evolución de la población de la Ciudad, Área Metropolitana y Región Urbana de Madrid 1900-1996.*

	1900	1950	1970	1981	1991	1996
Ciudad de Madrid (municipio capital)	578 (74,6%)	1.645 (85,4%)	3.146 (82,9%)	3.188 (67,4%)	2.910 (59%)	2.848 (56,9%)
Corona Metropolitana (26 municipios)	50 (6,5%)	83 (4,3%)	418 (11%)	1.247 (26,4%)	1.666 (33,7%)	1.655 (33,1%)
Área Metropolitana (Madrid + Corona Met.)	628 (81%)	1.728 (89,7%)	3.564 (94%)	4.435 (93,8%)	4.576 (92,7%)	4.503 (90%)
Corona Regional (Resto prov. de Madrid)	147 (19%)	198 (10,3%)	229 (6%)	292 (6,2%)	360 (7,3%)	501 (10%)
Región Urbana (provincia de Madrid)	775 (100%)	1.926 (100%)	3.793 (100%)	4.727 (100%)	4.936 (100%)	5.004 (100%)

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Población de Hecho; los datos para 1996 reflejan la Población de Derecho y la Corona Metropolitana cuenta con 27 municipios (las cifras entre paréntesis reflejan el reparto porcentual de población en cada ámbito territorial para cada año censal).

mente convirtiéndose en ciudades-dormitorio, proceso que se completará en las dos décadas siguientes. Así, en 1970 esa «corona metropolitana» llegará a sumar 418.000 habitantes, cifra que se habrá triplicado para 1981. En este año el millón y cuarto de residentes en la periferia de la ciudad representarán más de la cuarta parte del total provincial. Y ya empieza a ser perceptible la formación de un «disperso» de residentes permanentes, no sólo de fin de semana, en el territorio exterior al Área Metropolitana, lo que hemos llamado «corona regional», comprendida entre 25 y 50 km de la ciudad. El estancamiento demográfico de este espacio, muy perceptible hasta 1970, se quiebra y comienza a incrementarse su peso relativo a nivel provincial. De hecho, la provincia completa, e incluso espacios limítrofes de las colindantes provincias de Toledo y Guadalajara, comienza a comportarse como un sistema urbano global de población cercana a los 5 millones de habitantes que se va a mantener prácticamente estable. Se ha agotado el ciclo de grandes emigraciones internas dentro del país; la relativamente reducida población activa agraria que subsiste, el elevado nivel de paro en las ciudades y el aún más elevado índice de precios de la vivienda en éstas, funcionan como poderosos elementos de disuasión.

Si a esto añadimos la bajísima tasa de natalidad interior y las severas restricciones que impone la Comunidad Europea a las inmigraciones exteriores (desde el Norte de África y el África Subsahariana principalmente), completamos el cuadro de estabilidad demográfica global que caracteriza a estos dos últimos decenios. La población de la «región urbana» –que a efectos estadísticos la asimilamos a la provincia de Madrid– apenas crece 300.000 habitantes, un 0,4 por 100 anual, entre 1981 y 1996. Y entre 1991 y 1996, poco más de 50.000 personas, dibujando claramente una asíntota horizontal en torno a los 5 millones de habitantes. Tenemos así delineado el cuadro global de estabilidad que oculta sin embargo una profunda redistribución de la población y la vivienda.

La ciudad central disminuye su población –casi 350.000 habitantes entre 1981 y 1996–, a la vez que envejece y terciariza. La corona metropolitana gana más de 400.000 habitantes y representa ya la tercera parte de la población de la región urbana: 1,65 millones de habitantes.

Dentro de esta corona se producen notables especializaciones/segregaciones que afectan tanto al tipo de vivienda como a las actividades y a las rentas y grupos sociales que los habitan. Se dibujan unos sectores suroeste/sur/sureste/este de muy marcado carácter industrial, con núcleos urbanos de importantes dimensiones –con frecuencia entre 100.000 y 200.000 habitantes–, densos y compactos, aunque no tanto como la capital, y con un clarísimo predominio de la vivienda colectiva (más del 90 por 100 en 1991).

A la vez que hacia el oeste/noroeste y parcialmente hacia el norte (con la excepción del conglomerado Alcobendas-San Sebastián de los Reyes, que participa de las características descritas arriba) se sitúa el auténtico suburbio de connotaciones anglosajonas, con precios de la vivienda mucho más elevados, predominio de profesiones liberales y rentas medias-altas, alojamientos unifamiliares, etc.

Es sin embargo significativo el estancamiento demográfico global del último quinquenio; cosa que está lejos de ocurrir en la parte más exterior del sistema urbano, en esa «corona provincial» que constituye la avanzadilla del proceso de extensión y dispersión en curso. Entre 1981 y 1996 este ámbito ha crecido en algo más de 200.000 habitantes permanentes (el incremento del número de viviendas secundarias no se contabiliza, aunque en los últimos años es muy perceptible el proceso de reconversión de éstas en residencia permanente, en parte como respuesta al problema de los elevados precios de aquéllas en las zonas centrales que las convierten en inasequibles, en particular para los jóvenes con una elevada tasa de inestabilidad laboral: contratos eventuales y/o a tiempo parcial, etc.). En el último quinquenio los más de 140.000 nuevos habitantes representan una tasa de cre-

cimiento anual superior al 8 por 100 que contrasta con las curvas planas para el conjunto de la región o para el área metropolitana, por no hablar de la tasa negativa de la ciudad central.

3. La verdadera revolución ocurrida durante estos últimos 20/25 años en el espacio metropolitano ha sido la de la *movilidad*. A ella se debe básicamente su fuerte crecimiento, el hecho de que sus más de 1.500 km² se hayan convertido –con la complicidad más o menos explícita del planeamiento de los distintos municipios– en una oferta potencial de suelo urbanizable que multiplica las posibilidades de actuación. Esa nueva movilidad viene explicada por tres factores:

- El continuo incremento de la tasa de motorización que alcanza en la actualidad índices superiores a los 250 vehículos por 1.000 habitantes (más de 350 en el sector O/NO del área metropolitana).
- La construcción de una red arterial de alta capacidad que ha supuesto la puesta en servicio de una red radial de ocho autopistas que se prolongan, como mínimo, hasta los confines de la región urbana (seis de ellas mucho más lejos, hasta las ciudades costeras o fronterizas). Además de dos anillos completos de circunvalación, la M-30 y la M-40, el segundo de los cuales alcanza un perímetro de 64 km. Un tercer anillo está planeado e iniciado además de un buen número de tramos de autovía complementarios, sobre todo en los sectores oeste y sur/suroeste del área metropolitana. La demanda de viajes en vehículo privado en un día laborable medio se sitúa en torno a los 2,7 millones, concentrándose el 75 por 100 de estos movimientos en el área metropolitana.
- La red de Metro se concentra en el municipio de Madrid y ha crecido moderadamente en los dos últimos decenios. Actualmente cuenta con 10 líneas, 122 km y 65 estaciones. Pero la que se ha transformado totalmente en este período es la red ferroviaria de cercanías. Se puede decir que se ha puesto a punto un rápido, moderno y eficacísimo sistema de transporte colectivo que cubre distancias comprendidas entre los 25 y 50 km en tiempos muy razonables.

Existen ocho líneas radiales que sirven puntos muy centrales de la capital (cuatro de ellas recorren en toda su longitud el eje norte-sur básico: el Paseo de la Castellana); un total de 79 estaciones y 258 km y un incremento del número de trenes km/día de casi el 30 por 100 en tan sólo cinco años (1989 a 1994). En conjunto la demanda diaria de viajes en transporte colectivo (incluido el autobús) en día laborable medio se sitúa en 3,4 millones.

4. Quizás sea, paradójicamente, la transformación de la ciudad central la que resulta menos perceptible en relación con el indudable crecimiento del espacio metropolitano/regional, al que nos acabamos de referir, y que, tanto desde los accesos radiales a la capital como desde el aire, resulta muy visi-

ble. De hecho se ha ignorado o minusvalorado la relevancia de los cambios sufridos en los últimos 20 años e incluso se ha comparado desfavorablemente la «inercia» de la capital en relación con el dinamismo transformador de ciudades como Barcelona o Sevilla, incluso como Santiago de Compostela o Bilbao.

Sin embargo, la realidad es que en Madrid-ciudad ha acontecido una de las evoluciones más radicales y significativas del conjunto de las aglomeraciones peninsulares. ¿Por qué, entonces, se percibe mal o se le resta importancia?

En nuestra opinión, la razón básica estriba en la *falta de visibilidad* inmediata de las modificaciones del paisaje urbano; también, indudablemente, en la menor identificación ciudadana con su espacio de vida cotidiana y en la ausencia de campañas de difusión eficaces por parte de los responsables municipales y de otros agentes públicos o privados.

La transformación más importante de la ciudad ha ocurrido en su *periferia*, no en el centro, y no ha afectado (salvo contadas excepciones) a ningún espacio simbólico de visibilidad privilegiada, sino a un amplísimo abanico de barrios y sectores exteriores a la almendra central contenida por la M-30. Quizás sea, precisamente, la configuración del paisaje en torno a los tramos sur, este, noreste y norte de esta circunvalación la huella más visible del cambio: en el sentido de los centenares de miles de movimientos motorizados que se dan cada día a lo largo de su perímetro y que, sin embargo, parecen haber asumido con la naturalidad ficticia que otorgan las novedades tecnológicas la transición desde un paisaje de desmontes, baldíos y restos de chabolismo a otro de parques, zonas de oficinas y viviendas.

La ciudad de Madrid no tiene un frente marítimo (como Barcelona), ni un río poderoso (como Sevilla) ni una ría, resumen de toda una historia económica y social (como Bilbao), ni siquiera un casco histórico con suficiente relevancia cultural y arquitectónica (como Santiago). Tampoco elevaciones naturales o artificiales desde las que vislumbrar un conjunto cuya visión y uso fragmentarios a nivel de calle escapa a la comprensión globalizadora de la trascendencia que supone la acumulación de centenares de actuaciones zonales o puntuales.

El cambio de la ciudad de Madrid se ha de experimentar desde los distritos, especialmente los periféricos, y desde las condiciones de vida concretas de los barrios que los componen: su dotación de parques y jardines, de polideportivos y centros sociales, la reurbanización de sus calles y plazas, la construcción de aparcamientos para residentes, la erección de nuevos conjuntos residenciales de actuación pública o concertada que ha acabado con los restos de chabolismo o infravivienda que aún subsistían a mitad de los años 70 y que han hecho posible conseguir alojamientos de calidad a precios moderados a decenas de miles de familias.