

# Identificación de una franja de periferias interiores de escala metropolitana en el sur de Madrid

## Identifying a metropolitan inner peripheries set in the South of Madrid

**PAULA KAPSTEIN LÓPEZ**

**MIGUEL ÁNGEL GÁLVEZ HUERTA**

### Resumen

El trabajo trata sobre la ciudad de escala metropolitana desde la perspectiva de la fragmentación del territorio, revisando el caso del crecimiento sur de Madrid. Esta zona se ha desarrollado rápidamente desde los años sesenta, dándose actualmente en ella la conurbación de ciudades pertenecientes a distintos municipios. Dicha expansión deja sin urbanizar una porción de suelo que separa estas ciudades de Madrid, la que no tiene un uso definido. Por la configuración que tiene esta zona se reconoce como una franja de periferias interiores de escala metropolitana. Se trata de definir su origen y localización. Este análisis se enmarca en el debate teórico sobre los procesos de metropolización de ciudades en regiones urbanas.

### Palabras clave

Metropolización de ciudades, fragmentación territorial, región urbana, Madrid.

### Abstract

The article reflects on the city from a territorial fragmentation point of view. The case of the southwards urban growth of Madrid is reviewed. This zone has developed rapidly during the sixties, and nowadays experiences a conurbation of small towns within its vicinity. Such expansion has left undeveloped a strip of land with no defined use in between the involved municipalities that can be defined as a metropolitan scale inner peripheries set. This work seeks to locate it and trace its inception. This analysis is part of the theoretical debate on the processes of metropolisation of cities in urban regions.

### Keywords

Metropolisation of cities; territorial fragmentation; urban region; Madrid.

**Paula Kapstein López.** Arquitecta de la Universidad de Valparaíso (Chile) y Doctora por la Universidad Politécnica de Madrid. Realizó estadía posdoctoral en la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes de la Universidad Nacional de Ingeniería de Lima entre octubre de 2011 y junio de 2013 (subvención AECID-MAEC). Dicha estadía le permitió desarrollar la investigación *Las Periferias Interiores de Lima: origen y dinámicas*. Más tarde, entre los años 2013 y 2015, trabajó como profesora en la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica del Norte. Actualmente desarrolla la investigación "Metodología para elaboración de Plan Estratégico de Regeneración Integral del Gran Valparaíso" (proyecto subvencionado por Conicyt-Chile) en la Universidad de Valparaíso. paula.kapstein@gmail.com

**Miguel Ángel Gálvez Huerta.** Doctor Arquitecto por la Universidad Politécnica de Madrid, es actualmente Profesor Adjunto del Departamento de Arquitectura de la Universidad Técnica Federico Santa María, de Chile. Tiene experiencia en el campo del bioclimatismo y la eficiencia energética tanto de edificios como de redes urbanas, como demuestran sus publicaciones en revistas como *Fuel Processing Technology* (Elsevier), *HVAC & Research* (Taylor and Francis) y *Energy and Buildings* (Elsevier). Ha sido miembro del Grupo de Investigación en Arquitectura, Urbanismo y Sostenibilidad (GIAUS) de la UPM. Entre otras líneas, actualmente desarrolla investigación en el seno del grupo Casa Fénix, de la UTFSM, en la aplicación de sistemas constructivos industrializados, abiertos y sostenibles. miguelangel.galvezhuerta@gmail.com

## Introducción: interés y objetivos

Según López de Lucio (1998) el proceso de crecimiento de Madrid se relaciona directamente con una serie de etapas que caracterizan la urbanización dispersa del paisaje urbano europeo: la descentralización progresiva de actividades, la suburbanización residencial con un claro predominio de bajas densidades, la fragmentación del territorio y la especialización de sus piezas, segregación social, disminución de las relaciones de proximidad, creación de centralidades periféricas y empobrecimiento, especialización y privatización del espacio público. De todas ellas, este trabajo se concentra en analizar la fragmentación del territorio en el desarrollo sur de Madrid.

Desde los años sesenta, cuando el área metropolitana de Madrid comenzó a configurarse de forma definitiva, la capital mantuvo una especie de gravitación de diversos poblados o núcleos urbanos hacia sí. Según Valenzuela (2011), durante la primera década del presente siglo se aprecia la conformación de un dinamismo de flujos que tiene un doble sentido, entre Madrid y los núcleos urbanos del sur y desde ellos hacia Madrid. Dichos flujos tienen un carácter residencial y también productivo. Por otro lado, Solís (2011:374) afirma que desde el año 1981 el sistema de asentamientos en la región madrileña es menos jerárquico o polarizado. Efectivamente, en el presente la región de Madrid puede considerarse como un área metropolitana policéntrica en la que no existe un equilibrio en el reparto de funciones entre sus municipios, manteniendo Madrid su estatus de principal centro urbano de la región.

Las grandes infraestructuras de transporte del área metropolitana de Madrid, al tiempo que sirven de comunicación entre distintas áreas, fragmentan el territorio. Resultan así zonas difíciles de integrar (sin usos o con usos industriales, a veces abandonados). Estas zonas se sitúan principalmente entre la ciudad de Madrid y los núcleos urbanos de los municipios del sur. Comenzaron a surgir hacia 1970, unido al proceso de relocalización de la industria madrileña (López Groh, 1990). En la actualidad constituyen un conjunto formado por focos de degradación y barreras, que consideramos como una franja de periferias interiores de escala metropolitana.

El concepto de *periferia interior* se refiere al sistema formado por aquellos espacios degradados que se ubican en el centro urbano de una ciudad, correspondientes a zonas de una antigua periferia que quedó detenida en el tiempo porque el crecimiento del trazado urbano la atravesó en su recorrido, dejándola olvidada (Kapstein, 2009). Así, las periferias interiores quedan atrapadas en medio de la ciudad, adquiriendo la condición de límite entre áreas de distinto uso y categoría (Kapstein, 2010:31).

Para el caso que se analiza resulta de interés utilizar el concepto de *periferia interior* con el objeto de definir tanto el origen como la localización de una franja de periferias interiores de escala metropolitana. Se busca, asimismo, analizar la fragmentación territorial de la zona sur de Madrid relacionándola con su proceso de metropolización.

Por otro lado, se considera que la identificación de este tipo de espacios urbanos de carácter residual puede servir de ayuda para que en el futuro se definan estrategias de regeneración para la zona de estudio.

## Metodología

La base conceptual del presente trabajo se recoge de la tesis doctoral *La Periferia Interior, un problema de vulnerabilidad no resuelto por el planeamiento urbano en Chile*. En dicha tesis se definió el concepto de *periferia interior* y se desarrolló una metodología para identificar y localizar estos sistemas urbanos (2009).

En cuanto a la metodología seguida para la identificación de las áreas vulnerables objeto del presente estudio, esta consistió en una recopilación de antecedentes bibliográficos, cartográficos y normativos.

La recopilación de antecedentes bibliográficos permitió contextualizar históricamente la aparición de una franja de periferias interiores en la zona sur de Madrid, relacionando este hecho con el proceso de metropolización de dicha ciudad, desde la perspectiva de la fragmentación del territorio.

Por otro lado, con los antecedentes cartográficos se pudo localizar la zona de estudio. Esta fase del trabajo fue acompañada de visitas a terreno por la zona sur de Madrid, especialmente la que queda definida entre la autopista A-5 (Extremadura) y la carretera A-42 (Toledo). Dichos recorridos tuvieron por objeto el conocimiento directo de la porción de terrenos situada entre Madrid y el primer eje de crecimiento sur formado por Alcorcón, Leganés y Getafe.

El análisis de los instrumentos de regulación urbanística se realizó estudiando la normativa vigente en la zona de análisis y a través de consultas realizadas a dos arquitectos de la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.

### **Contexto histórico del crecimiento metropolitano de Madrid**

Madrid tiene una población de 3.165.541 habitantes empadronados en su municipio (INE, 2016) y de 6.466.996 residentes en la Comunidad de Madrid (INE, 2016) en una superficie que incluye 94 municipios.

Durante el siglo XX el desarrollo de Madrid ha estado influido tanto por las condiciones geográficas, como por las características económicas de sus municipios y por sus redes de transporte. De todos estos factores el más relevante en la configuración del área metropolitana de Madrid ha sido la red de caminos de carácter radial que desde los tiempos de Felipe II ya convergía en la entonces Villa de Madrid.

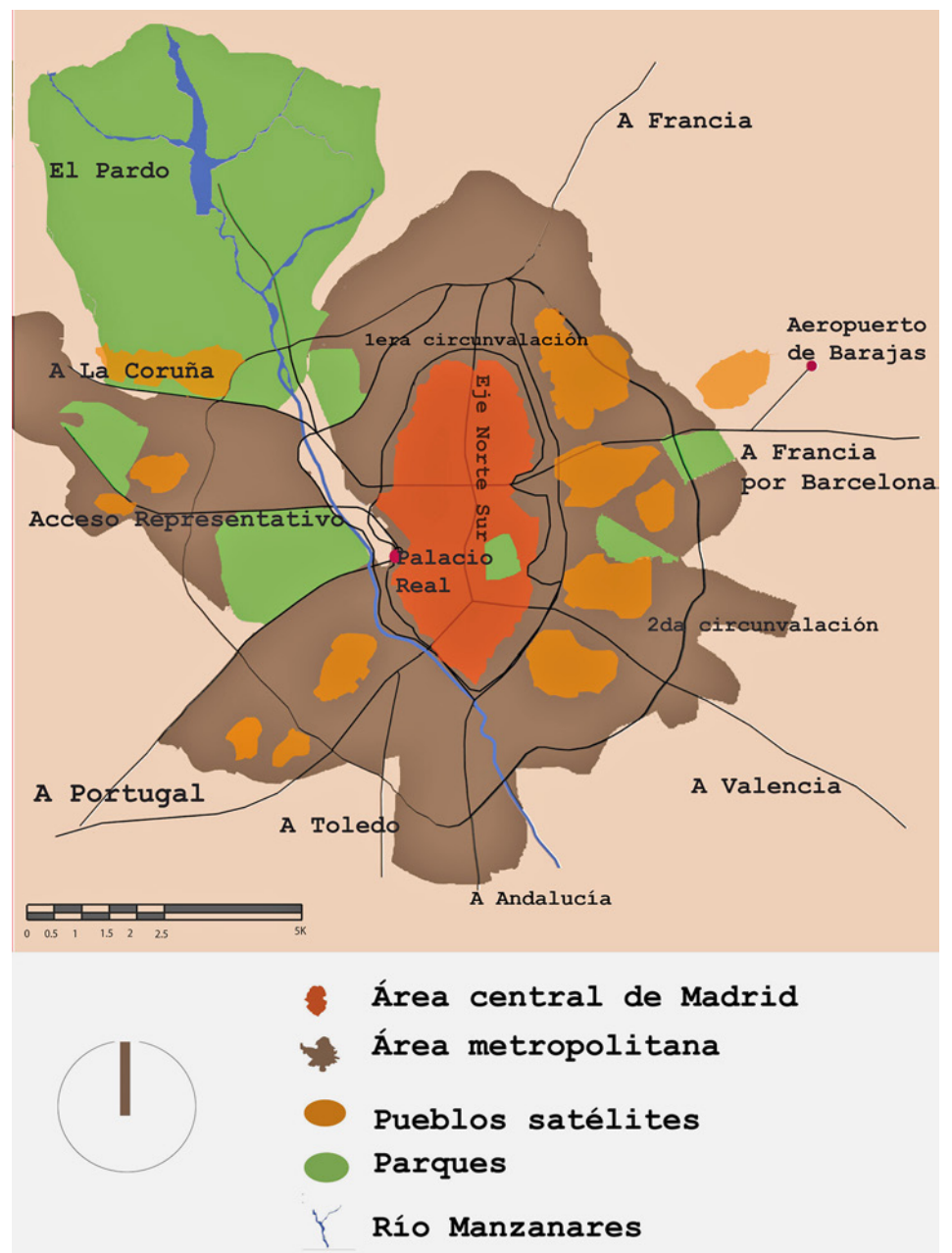
El crecimiento de la ciudad de Madrid durante el siglo XX no sólo provocó un cambio sustancial en el paisaje de la región, sino que su capitalidad trastocó el sistema de asentamientos de la región central, perdiendo importancia ciudades como Toledo o Alcalá de Henares a favor de Madrid. Asimismo, las economías de los municipios de la región madrileña comenzaron a orientarse para abastecer a Madrid de todo tipo de productos.

### ***Configuración del área metropolitana de Madrid***

Ya en el año 1940 Madrid comenzaba a tener una dimensión metropolitana, porque la ciudad ya se extendía siguiendo el curso de sus principales carreteras: la de Burgos (Francia), la carretera de Madrid a La Coruña, la carretera a Barcelona y por el suroeste, sur y sureste se articulaba en torno a tres vías: la carretera nacional a Extremadura (Portugal), la carretera a Toledo y la de Madrid a Valencia. La alta movilidad desarrollada en torno a Madrid propició la formación de una metrópoli integrada por espacios bien diferenciados siempre definidos en relación a la gran ciudad: a sus conexiones o a sus relaciones comerciales con ella. Esta gravitación de los núcleos urbanos que forman parte del área metropolitana hacia la ciudad de Madrid ha sufrido algunos cambios desde su configuración.

La situación de los núcleos satélites definidos en relación a un centro dado en Madrid existe desde que se produce la industrialización de Madrid a principios del siglo XX, consolidándose en una segunda etapa a partir de 1945, para seguir manteniéndose cuando la ciudad se desborda en los años sesenta y setenta. Durante dichas décadas los núcleos satélites se transforman en entes urbanos con cierta independencia de Madrid. Entonces los núcleos o poblados satélites adquieren un carácter definido por su oferta de vivienda barata, industria, servicios o equipamientos de ocio. Esta diferenciación y gravitación de espacios urbanos alrededor de Madrid se sigue manteniendo hoy en día, con un patrón multidireccional en la articulación del territorio (Solís, 2011).

La mayoría de los núcleos satélites crecieron apoyados por alguna carretera importante de conexión con Madrid o por la existencia de trenes. Ver el esquema de la figura 1 que muestra la red de carreteras del Estado convergiendo radialmente hacia Madrid en 1953.



[Fig. 1] Esquema del Plan General de Madrid, año 1953.

Fuente: Elaboración propia a partir del esquema explicativo del Plan General de Madrid, publicado en la revista "Gran Madrid" en 1953, en De Terán, 1999.

Dos hitos consolidaron Madrid como un área metropolitana. El primero de ellos se refiere a la creación del área metropolitana por la Ley 121/1963 de 2 de diciembre (BOE 5/12/1963), y a continuación, la publicación del Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de Madrid que se aprobó el 26 de diciembre de ese mismo año.

**PAULA KAPSTEIN LÓPEZ**  
**MIGUEL ÁNGEL GÁLVEZ HUERTA**

Identificación de una franja  
de periferias interiores de escala  
metropolitana en el sur de Madrid

Identifying a metropolitan inner  
peripheries set  
in the South of Madrid

El Plan General del año 1963 tenía entre sus objetivos conseguir que Madrid, que ya entonces era un potente polo de atracción demográfica y económica, se transformara en un lugar de impulsión socioeconómica de la región central, para lo que el plan recalificó grandes cantidades de suelo rural a urbano. Durante los sesenta se mantuvo la idea ya expuesta en los anteriores planes referida a que Madrid era una ciudad con una serie de poblados que gravitaban a su alrededor y que quedaban bien comunicados con el núcleo central por una red de infraestructuras de comunicaciones. Estas vías permitían articulaciones y flujos de movimiento que eran todavía unidireccionales durante la década de los sesenta, es decir, se daban desde los poblados satélites hacia Madrid, tal como comenta Solís (2011). Más tarde, durante la década de los años setenta la situación cambió y aun manteniéndose un patrón unidireccional, los flujos tomaron más fuerza desde Madrid hacia los poblados satélites.



[Fig. 2] Plan General de Madrid de 1963.  
Calificación del suelo y Sistema de Espacios Libres.

Fuente: *Los Planes de Ordenación Urbana de Madrid*, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Comunidad Autónoma de Madrid, 2006.

Los planos de la figura 2, extraídos del Plan General de 1963, permiten observar la influencia que tiene la red de carreteras en la subdivisión del suelo del área metropolitana. También es importante la reserva de terrenos destinados a espacios libres o al parque natural de El Pardo, situado al oeste de la ciudad.

### ***El proceso de expulsión de Madrid de los estratos sociales desfavorecidos hacia la zona periférica del sur***

Durante los años sesenta el despegue económico, la puesta en marcha de actuaciones de reforma interior en el centro de Madrid y la especulación del suelo dada por la fuerte actividad privada de construcción de viviendas, elevaron el valor del suelo en la ciudad, de modo que a finales de esta década las familias más modestas tuvieron que salir de Madrid para irse a vivir a las afueras, es decir, a los que entonces eran los pueblos situados en las coronas de crecimiento periférico. A finales de los sesenta la metrópoli de Madrid había alcanzado 3,15 millones de habitantes, pero a partir de 1975 el crecimiento se detuvo (López de Lucio, 1998). Ver tabla 1 referida a la evolución demográfica entre 1970 y 1986.

Interesa observar la década de los años setenta por la relación entre el proceso de industrialización del sur dado en esos años y la aparición de la franja de periferias interiores metropolitana entre la ciudad de Madrid y su primera corona de crecimiento sur.

A principios de los años setenta se desata otro proceso de flujos migratorios desde Madrid al sur pero, esta vez, éstos tienen un carácter industrial. La industria madi-

leña asfixiada por la falta de espacio, los altos costos de la ciudad y los beneficios que conlleva la desconcentración de sus actividades, comienzan un proceso de relocalización, que encuentra su sitio hacia el este en San Fernando, Torrejón y Alcalá de Henares, y hacia el sur en Leganés y Getafe.

En el periodo dado entre 1970 y 1975 se produjo un despegue económico y un florecimiento industrial que generó aumentos de población de hasta casi un 145% en los poblados del sur (en casos como Alcorcón y Leganés); en cambio, entre 1975 y 1985 se produjo un ciclo de crisis en la economía nacional que afectó distintos sectores de la producción industrial madrileña, produciéndose la expulsión de grandes grupos de trabajadores por las numerosas quiebras de aquellos años (cuadro 1). Los núcleos urbanos que forman la primera corona periférica del sur, siguieron aumentando su población aunque no con las tasas de crecimiento de los años anteriores, hasta detener su crecimiento a partir del año 1981. De todas maneras, se observa que Alcorcón, Leganés y Getafe crecen entre 1970 y 1986 a unas tasas muy superiores a las de la Comunidad de Madrid en su conjunto. Esto permite verificar que en dos décadas la zona se transformó totalmente: de pequeños pueblos agrícolas a núcleos urbanos con gran actividad industrial.

El origen de la franja de periferias interiores identificada al sur de Madrid se relaciona con la fuerte industrialización de esta zona de Madrid, dada entre 1970 y 1975, la que generó una emigración de familias modestas desde Madrid hacia esta zona durante la década de los años sesenta.

<i>Poblados</i>	<i>Población total</i>				<i>Variación en %</i>		
	<i>1970</i>	<i>1975</i>	<i>1981</i>	<i>1986</i>	<i>1970-1975</i>	<i>1975-1981</i>	<i>1981-1986</i>
Alcorcón	46.076	112.614	140.957	137.242	144,4	25,2	-2,6
Leganés	56.279	136.672	163.910	164.106	142,8	19,9	0,1
Getafe	69.396	117.214	126.558	132.120	68,9	8	4,4
<i>Total</i>	<i>171.751</i>	<i>366.500</i>	<i>431.425</i>	<i>433.468</i>	<i>118,7</i>	<i>17,7</i>	<i>1,6</i>
<i>Total CAM</i>	<i>3.761.348</i>	<i>4.319.904</i>	<i>4.686.895</i>	<i>4.780.572</i>	<i>14,8</i>	<i>8,5</i>	<i>2,0</i>

Tabla 1. Evolución demográfica de Alcorcón, Leganés y Getafe entre 1970 y 1986.

Fuente: Elaboración propia según datos del Padrón Municipal de Habitantes, INE y la Consejería de Economía, 1988. En esta tabla los valores de población referidos a la Comunidad de Madrid antes de su creación (en 1983) consideran la población de la provincia de Madrid.

### ***Descripción de la franja de terrenos situada entre el límite sur de Madrid y su primera corona de crecimiento periférico: Alcorcón, Leganés y Getafe***

Alcorcón, Leganés y Getafe eran todavía en la década de los cincuenta pueblos dedicados principalmente a labores agrícolas. Se enclavaban en un territorio de secano pobre ubicado en el límite norte de la Comarca de la Sagra, cruzado por una débil red fluvial compuesta por arroyos tributarios de los ríos Manzanares y Jarama, entre los que destacan los de Butarque y el Culebro. La zona contaba a finales de los cincuenta con 42.000 habitantes, alojados en reducidos núcleos de población que estaban aislados entre sí. Getafe y Leganés eran municipios que entonces ya contaban con la mitad de esa población, destacando sobre los demás. El único rasgo que comparte aquel territorio rural de los años cincuenta con el de hoy es la red radial de carreteras del Estado, aunque entonces esta estaba en un estado incipiente. Esta red de carreteras permitió la recolocación de la industria madrileña y hasta el día de hoy mantiene y desarrolla las relaciones de la industria con el centro urbano que consume sus productos. En una primera fase, dada entre los años 1970 y 1975, la industria se situó en localizaciones dispersas a lo largo de los principales ejes de comunicación y también en forma de pequeñas plantas ubicadas caóticamente en terrenos calificados como no urbanizables.

**PAULA KAPSTEIN LÓPEZ**  
**MIGUEL ÁNGEL GÁLVEZ HUERTA**

Identificación de una franja  
de periferias interiores de escala  
metropolitana en el sur de Madrid

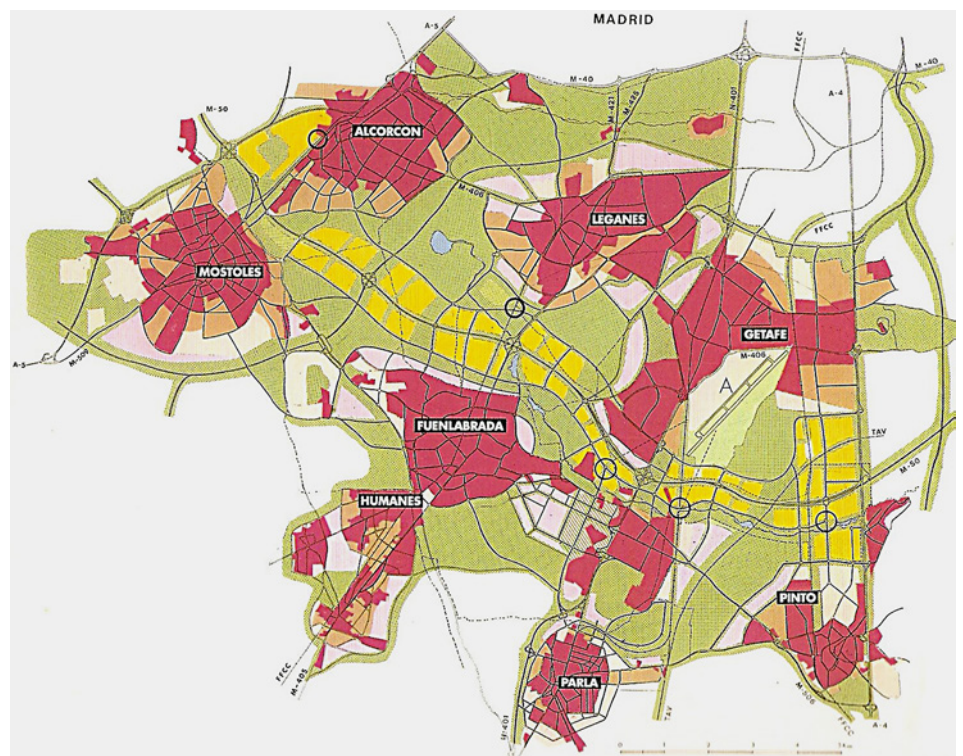
Identifying a metropolitan inner  
peripheries set  
in the South of Madrid

La industrialización de la periferia sur madrileña generó una enorme colonización de suelo rural. Según Alonso (1993) los nuevos usos (residencial e industrial) se implantaron bajo un modelo de ocupación del territorio sumamente compacto, y de organización centrípeta en relación a la ciudad de Madrid o a los otros núcleos preexistentes en los que se apoyó. Esta organización territorial se dio apoyada en los ejes del trazado viario y ferroviario, que generaron una trama bastante densa en la zona sur como se puede ver en el plano de la figura 3, delimitándose unas áreas o unidades de crecimiento alrededor de los núcleos urbanos de Alcorcón, Leganés y Getafe, así como alrededor de Móstoles, Fuenlabrada, Parla y Pinto situados en un segundo eje de crecimiento.

Lo anterior dice relación con la hipótesis planteada que se refiere a que las grandes infraestructuras de transporte del área metropolitana al tiempo que sirven de comunicación también fragmentan el territorio, dando por resultado zonas residuales de difícil integración entre la ciudad de Madrid y los núcleos urbanos del sur. Con el objeto de verificar la anterior hipótesis es necesario citar a López de Lucio y a Roch (1994: 231), cuando se refieren a que:

*El crecimiento de la ciudad de Madrid se produce no sólo en su periferia sino en torno a los núcleos menores que la rodean, sobre los ejes viarios radiales que salen de ella, en coronas municipales progresivamente distantes del centro urbano, e incluso afectando a intersticios espaciales cuya accesibilidad inicial parecía comprometida.*

Estos intersticios podemos entenderlos como áreas de suelo no urbanizado que las grandes vías de circulación van dejando incorporadas pero no integradas en el territorio de la periferia de Madrid.



[Fig. 3] Área central del Gran Sur Metropolitano.  
Fuente: *Madrid Gran Sur Metropolitano. Territorio, Desarrollo regional y Medio Ambiente*, año 1993.

Entre el límite sur del municipio de Madrid y los tres núcleos urbanos que integran la primera corona de crecimiento se dan una serie de áreas de suelo no urbanizado, que tienen diferentes características según sea su relación con las vías o carreteras circundantes, con los núcleos urbanos cercanos o directamente por su calificación en el planeamiento urbanístico vigente de cada municipio. Estas áreas componen la franja de periferias interiores identificada.

Es preciso mencionar que no existe en la Comunidad de Madrid un instrumento de planeamiento supramunicipal que sea vinculante sobre los planes generales de cada uno de los municipios que la integran.

En 1996 se aprobó el Plan Regional Estratégico de Ordenación Territorial (PRET) que, según sus mismas bases, establece las determinaciones de ámbito regional dirigidas a armonizar el territorio económico-social de la Comunidad con el medio ambiente, la preservación de la naturaleza y la protección del patrimonio histórico y cultural, y por otro lado, coordina la acción territorial entre las Administraciones Públicas y sus programas de infraestructuras estableciendo las reservas de suelo necesarias para su ejecución. Este documento no es vinculante sobre los planes generales de ordenación de cada municipio; es decir, que cada administración sigue sus propias estrategias de ordenación no siempre reparando en lo que puede ser prioritario a nivel regional, con el objeto de mantener unas relaciones coherentes con los otros municipios de la región de Madrid que permitan generar estrategias urbanas y territoriales comunes, lo cual no sólo es necesario sino urgente.

La franja situada entre el límite sur de Madrid y su primera corona periférica se compone en su mayor parte de suelo no urbanizable, que puede ser suelo no urbanizable común (SNUC), suelo no urbanizable de protección ambiental (SNUPA) o suelo no urbanizable de especial protección para las vías pecuarias (SNUEPVP); en el fondo estas categorías establecen unas reservas de suelo para el futuro desarrollo de estos núcleos del sur. Además, es importante observar que en la Ley del Suelo del año 2001<sup>1</sup> la categoría de suelo no urbanizable común corresponde a suelo urbanizable no sectorizado (SUNS), esto quiere decir que una vez que estos suelos sean sectorizados podrán llegar a urbanizarse. Esto conlleva el que pueda llegar a desaparecer la franja de límite entre Madrid y los municipios de Alcorcón, Leganés y Getafe.



[Fig. 4] Imágenes del camino de la Canaleja, situado entre el Parque de las Presillas y la autovía M-40, en Alcorcón.

Fuente: Autores, 2014.

Actualmente parte de los terrenos situados entre el límite sur del término municipal de Madrid y los núcleos urbanos de los municipios de Alcorcón, Leganés y Getafe no tiene un uso claro aunque dicha zona tenga una definición en el planeamiento. En realidad, estos terrenos configuran un paisaje de deterioro pues acogen una serie de construcciones de carácter informal: naves, viviendas precarias, vertederos de chatarra, etc.; aunque, no todos los usos de los terrenos situados entre estas ciudades y Madrid contribuyen al deterioro, también hay parques como el Parque Lineal del Arroyo Butarque en Leganés. Pero, volviendo a los usos precarios, las instalaciones anteriormente mencionadas son ilegales principalmente porque en terrenos no urbanizables sólo se permiten explotaciones agrícolas ganaderas. Ver

1 Legislación autonómica de la Comunidad de Madrid, Ley 9/2001 de 17 de julio modificada por Disposición Transitoria 6ª por la Ley 2/2005 de 12 de abril.



PAULA KAPSTEIN LÓPEZ  
MIGUEL ÁNGEL GÁLVEZ HUERTAIdentificación de una franja  
de periferias interiores de escala  
metropolitana en el sur de MadridIdentifying a metropolitan inner  
peripheries set  
in the South of Madrid

fotos de la figura 4. Finalmente, todo ello configura un conjunto de focos de degradación, dando pie a la aparición de una franja de periferias interiores que atraviesa tres municipios en su recorrido: Alcorcón, Leganés y Getafe.

### Identificación de una franja de periferias interiores en el sur de Madrid

El concepto de *intersticio* aportado por Hannerz (1993) se relaciona con el de *periferia interior*, ya que este tipo de áreas se configuran a partir de aquellos intersticios urbanos que pertenecen a espacios situados entre un lugar y otro; la capacidad de reunir barrios vulnerables, industrias en desuso, áreas abandonadas, terrenos eriazos y espacios naturales contaminados o degradados proviene de esta condición intersticial que caracteriza un sistema de periferias interiores (Kapstein, 2010:31). La franja de periferias interiores situada entre el límite sur de Madrid y los municipios de Alcorcón, Leganés y Getafe es un territorio urbano complejo con partes que interactúan entre sí: focos de vulnerabilidad y elementos lineales.

En cuanto a los focos de vulnerabilidad, cabe mencionarse el concepto de *barrio foco de vulnerabilidad*, el cual según Kapstein y Aranda (2014:46) puede definirse como:

Aquel barrio de más de cuarenta años de antigüedad cuyo origen es informal, y que presenta carencias en sus aspectos de configuración física y urbana, todo lo cual incide en una baja calidad de vida, en la existencia de problemas sociales, en una pobreza endógena, en un entorno medioambientalmente contaminado y en la obsolescencia de las estructuras urbanas que contiene. Al mismo tiempo, por su propio desorden y fragmentación, estos barrios son capaces de incidir en la degradación de los otros barrios contenidos en el sistema de periferias interiores.

El caso de Madrid que se analiza es un conjunto formado por barrios focos de vulnerabilidad y elementos lineales que relacionan dichos focos aislados, obteniéndose una estructura supramunicipal ubicada entre Alcorcón, Leganés y Getafe. Se trata de una franja que reúne periferias interiores de escala metropolitana, las cuales quedaron como espacios residuales durante el proceso de configuración de la región urbana.

La franja de periferias interiores tiene la siguiente localización: por el Norte, el límite se lo asigna la autovía M-40 y las instalaciones del aeropuerto de Cuatro Vientos; por el Oeste la autovía A-5 o carretera a Extremadura; por el Sur la carretera M-406 hasta el cruce con la autovía R-5 que corta en dos la zona ubicada sobre Alcorcón y Leganés; y, hacia el Este, se extiende hasta el barrio de Los Carabanchelitos, adyacente a la carretera a Toledo (A-42). En total la superficie es de 1.578 ha [fig. 5].

En la franja identificada se reconocen dos zonas que actúan como focos de vulnerabilidad: Las Mimbreras (cerca del núcleo urbano de Alcorcón, fig. 6) y el barrio de los Carabanchelitos (cerca de Leganés y de Getafe). Entre ambas zonas está el barrio de la Fortuna (de Leganés) que hace unos diez años podría haber sido considerado como otro foco de vulnerabilidad por la precariedad de sus espacios públicos y su falta de equipamientos, pero hoy en día es un barrio que ha sido rehabilitado. Lo mismo pasa en el caso de Los Molinos en Getafe, que actualmente es objeto de una actuación de construcción y promoción de viviendas sociales.

La zona de Las Mimbreras acogió el poblado Santa Catalina hasta el año 2009, el cual era un barrio de viviendas precarias de origen informal situadas allí desde los años sesenta. Los Carabanchelitos, en cambio, es un núcleo industrial cuyo origen se remonta a la década de 1970. Actualmente posee aún algunos terrenos eriazos pero sobre todo precariedad en la edificación y en sus espacios públicos.

Por otro lado, la autovía R-5 se considera un límite que divide el área de estudio, dejando separadas la zona de Alcorcón y la de Leganés. Esta carretera de alta ve-



[Fig. 5] Identificación de la franja de periferias interiores, ubicada entre la carretera a Badajoz (A-5) y la carretera a Toledo (A-42).

Fuente: Elaboración propia sobre foto de Google Earth, 2017.

localidad constituye una barrera que genera segregación y potencia aún más la falta de articulación que presenta la franja de periferias interiores [fig. 5 y 6].

Las políticas de planeamiento de los municipios de Alcorcón, Leganés y Getafe no se dirigen a mantener la franja de terrenos de separación hacia Madrid, prueba de ello es la existencia de actuaciones como el Programa de Actuación Urbanística 2 (PAU 2 ó "Autovía de Toledo-Norte") situado al norte del barrio de Los Carabanchelitos, adyacente a la M-40, en una zona calificada en el Plan General de Leganés como suelo urbanizable no programado.



[Fig. 6] Las Mimbteras en la zona adyacente a las instalaciones del Ejército del Aire y al Aeropuerto de Cuatro Vientos. Fotos de 2007 y 2016, durante el desalojo de la toma de terrenos y estado reciente.

Fuente: Google Earth, fotos de agosto de 2007 y julio de 2016.

La franja de periferias interiores localizada entre Madrid y los primeros municipios situados al sur acoge los usos que en la ciudad no tienen cabida: grandes infraestructuras, industrias, barrios marginados, vertederos o terrenos sin uso. Aunque estas periferias interiores parecen tener una buena accesibilidad desde las carreteras que las rodean, son estas mismas vías las que contribuyen a desarticular el territorio, separando las diferentes piezas que quedan delimitadas por ellas, a las cuales se les podría denominar *áreas residuales* por ser difícil integración desde el planeamiento.

Por otro lado, uno de los beneficios que presenta esta franja de periferias interiores es que puede evitar que el crecimiento metropolitano genere una mancha urbana

continua y dispersa; de este modo, la franja de periferias interiores podría actuar como un límite entre Madrid y los otros núcleos urbanos de sus alrededores, permitiendo que cada uno de ellos conserve su carácter y urbanismo propios. Esta idea ya se planteaba en planes como el Plan General de Madrid del año 1946 (Plan Bidagor) que propuso asignarle límites a la ciudad de Madrid creando cinturones verdes a su alrededor.

## Conclusiones

El interés que tiene identificar una franja de terrenos que ha quedado abandonada entre el tejido urbano de Madrid y las ciudades de Alcorcón, Leganés y Getafe, es doble. El trabajo permite tanto observar los problemas que tiene esta zona actualmente como reconocer algunos de los beneficios de mantener desde la regulación urbana una franja de suelos protegidos que impidan que se dé la conurbación total entre Madrid y la corona formada por las ciudades de Alcorcón, Leganés y Getafe.

La red radial de carreteras estatales y comunitarias ubicada alrededor de Madrid condiciona la morfología del paisaje urbano de la región y, por tanto, también la del sur metropolitano, dejando áreas residuales de difícil incorporación al tejido urbano. El planeamiento vigente no distingue los problemas específicos que tienen estas áreas ni les asigna roles que les permitan superar su vulnerabilidad. Por esto, hace falta un instrumento de planeamiento de alcance supramunicipal al que los planes de cada Municipio se vinculen. Este instrumento debería responder a un Plan Regional de Estrategia Territorial actualizado, retomando los planteamientos dados en el PRET del año 1996.

La franja de periferias interiores localizada es de escala metropolitana: la metrópoli en su rápido crecimiento desde la década de 1970 dejó en el sur de Madrid esta porción de terrenos al margen, la cual se compone de zonas degradadas y elementos lineales que relacionan dichos focos aislados, obteniéndose una estructura que se ubica entre los municipios de Alcorcón, Leganés y Getafe. Dicha estructura se compone de áreas residuales y de barrios focos de vulnerabilidad generados principalmente por una fragmentación del territorio dada por las infraestructuras de tráfico, lo que a su vez ha potenciado su colonización con piezas especializadas situadas entre sí a distancias que no pueden ser recorridas más que en vehículo privado.

En su mayor parte, la franja de terrenos identificada como periferias interiores está calificada como suelo no urbanizable común (SNUC), lo cual de acuerdo a la Ley del Suelo vigente corresponde a suelo urbanizable no sectorizado. Por ello, cabe preguntarse en primer lugar si es conveniente que se llegue a dar la conurbación entre Madrid y los núcleos urbanos de Alcorcón, Leganés y Getafe; y luego, considerando la fragmentación existente en la zona es importante plantearse cómo regenerar este territorio.

Este trabajo nos permite reflexionar sobre la utilidad que tienen para el planeamiento urbanístico y para el urbanismo en general, los espacios frecuentemente considerados “vacíos” o intersticios. Estos espacios, aparentemente carentes de sentido y marginados, ofrecen posibilidades de regeneración distintas a las que se tienen dentro del trazado consolidado de las ciudades. La zona estudiada podría acoger usos que mejoren la relación entre Madrid y los núcleos urbanos del sur, potenciando el paisaje natural: parques<sup>2</sup> y rutas de senderismo, equipamientos relacionados con el disfrute de la naturaleza, talleres municipales de cultivo y huertos, y equipamientos deportivos de pequeña escala. La valorización del paisaje en

2 Ya hay algunos como el parque del Arroyo Butaque y el de Las Presillas pero podrían crearse nuevas áreas verdes en Getafe.

zonas de intersticios permite realzar el encuentro de lo urbano y el paisaje natural. Como menciona Franch (2016:13): “estas naturalezas próximas, cotidianas, que gestionadas tienen el potencial de convertirse en verdaderas infraestructuras vivas para la ciudad”.

Por otro lado, se considera que la regeneración de la zona pasa por explotar al máximo las intervenciones para mitigar el impacto de carreteras y autovías que están contribuyendo a crear la segregación espacial que ahora hay; este tipo de actuaciones pueden incluir el soterramiento puntual de autopistas que permita integrar las diferentes zonas que actualmente están desconectadas. Especial atención habría que dedicarle a la circunvalación que delimita Getafe por el Norte, a la autopista M-45 que define un límite insalvable a pie entre el barrio de Los Carabanchelitos y Leganés, y a la autopista radial R-5 situada entre Alcorcón y Leganés, ver figura 5.

La solución para integrar piezas urbanas disgregadas como las que componen la franja de periferias interiores de esta zona de Madrid requiere de un Plan de Regeneración Integral que actúe en varios frentes (económico, social, medioambiental y urbano). En el nivel urbano se deben concebir proyectos integrales de escala intermedia, regulados por ordenanzas que permitan elevar las densidades mínimas en los municipios del sur (buscando la configuración de frentes continuos a las calles que puedan albergar comercio de pequeña escala); y que faciliten la superposición de usos, incentivando la integración de clases sociales.

Finalmente, refiriéndonos a las decisiones políticas y a los planes donde estas quedan de manifiesto, según de la Villa (2012:6):

La Evaluación de Impacto Ambiental aplicada a cada uno de los proyectos, únicamente permite proponer medidas paliativas puntuales sobre los efectos de estos. Unas medidas que generalmente pueden ser evitables si el plan o programa que posibilitó la actividad es redactado considerando los efectos ambientales derivados de sus determinaciones...La Evaluación Ambiental Estratégica puede definirse como la valoración de los efectos de las políticas, planes y programas sobre el medio ambiente.

El cumplimiento de la Evaluación Ambiental Estratégica es importante para evitar los daños que las grandes infraestructuras de tráfico generan en el territorio y en las ciudades, precisamente por los altos costos económicos, ambientales y sociales que conlleva la recuperación de zonas como la que estudia este trabajo.

Finalmente, se considera que conocer la formación urbana del territorio metropolitano del sur de Madrid a través del tiempo permite entender sus problemas actuales y también apreciar los valores potenciales que tienen los espacios marginados durante dicho proceso.

## **Bibliografía**

Alonso, Luis. 1993. *Madrid 1993, su modelo metropolitano como Gran Ciudad de la Comunidad Europea*. Edita la Comunidad de Madrid (CAM).

Ayuntamiento de Madrid. 1981. *Madrid: Cuarenta años de crecimiento urbano*. Boletín Gran Madrid. Madrid: Ayuntamiento de Madrid.

Comunidad de Madrid. 1988. *Una estrategia para la zona sur metropolitana*

Comunidad de Madrid. 1993. *Madrid Gran Sur Metropolitano. Territorio, Desarrollo Regional y Medio Ambiente*. Editan Arpegio y CAM.

**PAULA KAPSTEIN LÓPEZ**  
**MIGUEL ÁNGEL GÁLVEZ HUERTA**  
 Identificación de una franja  
 de periferias interiores de escala  
 metropolitana en el sur de Madrid  
 Identifying a metropolitan inner  
 peripheries set  
 in the South of Madrid

Comunidad de Madrid. 1996. *Bases del Plan Regional de Estrategia Territorial*.

Comunidad de Madrid. 2003. *Plan Bidagor (1941-1946)*

Comunidad de Madrid. Ley 9/2001 de 17 de julio modificada por Disposición Transitoria 6a por la Ley 2/2005 de 12 de abril.

Comunidad de Madrid. 2006. *Los Planes de Ordenación Urbana de Madrid*, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

Franch, Martí. 2016. Las veras de Girona. Laboratorio de diseño y gestión para una Infraestructura Verde Urbana en Girona. En ZARCH N° 7: *Perspectivas paisajísticas*. Universidad de Zaragoza; p. 10-43.

Hannerz, Ulf. 1993. *Exploración de la ciudad*. Fondo de Cultura Económica, sucursal para España, Madrid (Primera edición: Columbia University Press, Nueva York, 1980).

Kapstein, Paula. 2009. *La Periferia Interior. Un problema de vulnerabilidad no resuelto por el planeamiento urbano en Chile*. Tesis doctoral del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, director Agustín Hernández Aja.

Kapstein, Paula. 2010. Vulnerabilidad y Periferia Interior. *Cl(ur) 71*. Cuaderno de Investigación Urbanística del Instituto Juan de Herrera. ETSA de Madrid. Edición de Julio/Agosto.

Kapstein, Paula y Edith Aranda. 2014. Las periferias interiores de Lima: localización e identificación de los barrios focos de vulnerabilidad. El caso de San Cosme. *Revista INVI* N°82, Universidad de Chile, noviembre, p. 29-62.

López de Lucio, Ramón y Fernando Roch. 1994. Planeamiento metropolitano y evolución reciente del espacio madrileño: 1970-1991, en *Planeamiento Urbano en la Europa Comunitaria: Bélgica, Italia, Gran Bretaña, Francia, Portugal y España*, Juan Luis de Las Rivas y Giovanni Muzio (coord.). Universidad de Valladolid, p. 229-261.

López de Lucio, Ramón. 1998. La incipiente configuración de una región urbana dispersa: el caso de la Comunidad Autónoma de Madrid (1960-1993), en *La ciudad dispersa*, coordina Francisco Javier Monclús, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.

López Groh, Francisco. 1990. (Coord.) *La Demanda de Espacio de las Actividades Industriales* (Informe no publicado). Comunidad de Madrid, 1990.

Ministerio de la Vivienda. 1976. *Área metropolitana de Madrid. Normas Legales*. Madrid: Ministerio de la Vivienda.

Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. 1980. Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid. *El crecimiento histórico del Área Metropolitana de Madrid*, Cuadernos de Planeamiento. Número de diciembre. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Solís, Eloy. 2011. *Del área metropolitana hacia la región urbana policéntrica madrileña: cambio de escala, estructura y articulación territorial. Tesis doctoral del Departamento de Geografía Humana de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid, director Miguel A. Troitiño Vinuesa*.

Terán, Fernando de. 1999. *Entre la Ciudad y el Territorio, en la segunda mitad del siglo XX*. Edita la Comunidad de Madrid (CAM).

Valenzuela, Manuel. 2011. *Los procesos de metropolización. Madrid, una región metropolitana entre la dispersión y el policentrismo, en España en la Unión Europea. Un cuarto de siglo de mutaciones territoriales*, A. Humbert, F. Molinero y M. Valenzuela (eds.). Colección Casa de Velázquez (121), Madrid, p. 211-253.

Villa, Enrique de la. 2012. Aspectos críticos en la evaluación ambiental de planes urbanísticos. *Cl(ur) 81*. Cuaderno de Investigación Urbanística del Instituto Juan de Herrera. ETSA de Madrid. Edición de Marzo/Abril.

### **Agradecimientos**

A Enrique de la Villa Polo, arquitecto, quien trabajó en la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. Durante la elaboración de este estudio nos ayudó aclarando nuestras dudas sobre temas de alcance medioambiental.

A Ana Orozco, arquitecta de la Conserjería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio la CAM. A las bibliotecarias del Centro de Documentación de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, ubicado en calle Maudes. Y, finalmente, también es preciso agradecer el trabajo de los revisores del artículo.