

Transformación urbana del Área Metropolitana Este de Madrid. Ejemplos de su percepción en el municipio de Coslada

José Luis Vara Muñoz*

Resumen

Madrid, la capital de España, está rodeada de un conjunto de municipios que formaban un área rural y atrasada hasta 1959. El Plan de Estabilización Económica de 1959, la Transición Democrática española desde 1976 y el ingreso en la Unión Europea en 1986 supusieron la transformación de la zona en una de las grandes áreas metropolitanas europeas en tamaño e importancia. Este artículo se va a centrar en la zona Este de la Comunidad Autónoma de Madrid y estudiará en detalle algunos equipamientos del municipio de Coslada, desde una metodología de geografía de la percepción.

Palabras clave: Geografía humana, Percepción, Ordenación territorial, Áreas metropolitanas.

Urban Transformations in the Eastern Metropolitan Area of Madrid. Examples of its perception in Coslada

Abstract

Madrid, the capital of Spain, was surrounded by towns and villages that formed a rural outdated area until 1959. The Economic Stabilization Plan of 1959, the Spanish transition to democracy from 1976 and the Spanish accession to the European Union in 1986 transformed that zone into one of the most important metropolitan areas in Europe. This research is focused on the Eastern Region of Madrid and presents a detailed study of some urban facilities in Coslada through the “Geography of perception” methodology.

Key words: Human geography, Perception, Urban planning, Metropolitan area

* Doctor en Geografía (Universidad Autónoma de Madrid). Profesor Honorífico de la Universidad de Alcalá (Ciencias de la Educación). Instituto Veredillas edificio A, Jefe de Departamento de Geografía. jvaramunoz@educa.madrid.org

Introducción

Madrid, capital de España, está rodeada de 27 municipios que forman una gran área metropolitana, la tercera europea después de Londres y París. Actualmente es una zona bien urbanizada y con uno de los mejores sistemas de transporte de Europa. Pero llegar a esta situación no ha sido fácil. Ha habido períodos de desarrollo, retrocesos, contradicciones, intereses contrapuestos, etc. Además, la forma en que se percibe el espacio urbano es tan importante como lo que habitualmente se identifica con el espacio urbano en sí mismo y que falsamente se considera un espacio objetivo. Es decir, los niveles de satisfacción o insatisfacción con el entorno urbano en el que se habita responden a factores subjetivos. Y son también factores subjetivos los que mueven a los agentes urbanos a transformar ciudades y áreas metropolitanas (organismos públicos, promotores urbanos...), aspectos sobre los que se irá reflexionando en este artículo.

¿Cómo se pasa de ser una zona agraria atrasada a convertirse en una gran concentración industrial? ¿Cómo evoluciona un conjunto de núcleos agrícolas hacia un área urbana superpoblada? ¿De qué forma se absorbe e integra una gran inmigración (de la propia España y de otros países) con los principios del estado del bienestar? Estas preguntas, sus respuestas y la forma de percibir el día a día del espacio vivido forman parte de la esencia de la geografía. Este artículo sobre el Área Metropolitana Este de Madrid (entre Coslada y Alcalá de Henares) pretende realizar una reflexión general sobre ello, concretando el análisis de algunos elementos urbanos de Coslada, por su significativa transformación.

Se va a utilizar la metodología de la geografía de la percepción analizando el espacio desde los diferentes puntos de vista subjetivos de los agentes urbanos, como las administraciones públicas, los usuarios y la prensa. En este sentido, el análisis textual perceptivo, las encuestas y los mapas mentales constituyen los instrumentos principales para entender la ciudad y su formación, ya que no existe espacio urbano objetivo (Vara Muñoz, 2010).

Descripción del Área Metropolitana Este de Madrid

Situación y dinámica urbana hasta 1959

El Área Metropolitana Este de Madrid (también llamado tradicionalmente Corredor del Henares) está formado por 8 municipios, de los cuales los más importantes y poblados (Fig. 1) son Alcalá de Henares con 198.750 habitantes (datos del Instituto Nacional de Estadística INE, 2016), Torrejón de Ardoz con 126.934 habitantes (INE, 2016) y la conurbación formada por Coslada y San Fernando de Henares. Estos dos últimos municipios forman una entidad urbana unida de 127.107 habitantes (86.919 de Coslada y 40.188 de San Fernando) (INE, 2016). Estos cuatro

términos municipales son atravesados por la autovía de Madrid a Barcelona (A-2) y por la vía férrea que también comunica estas dos grandes ciudades.

Alcalá de Henares tiene un origen antiquísimo, pues existía ya en época celtibérica o prerromana con el probable nombre de Kombouto y después fue engrandecida por el Imperio Romano con el nombre de Complutum. Llegó a su momento cumbre durante el llamado Siglo de Oro español, contando con una de las universidades más prestigiosas del mundo..., hasta que decayó a partir del siglo XVII, arrastrada por la decadencia general española. En contraste, Coslada nunca fue importante hasta mediados del siglo XX. Tuvo su origen en un pequeño asentamiento medieval. Desde entonces y hasta la década de los años sesenta del siglo XX apenas se apreció ninguna evolución importante en Coslada, siendo un núcleo rural pequeño con una agricultura pobre, con casas bajas construidas de adobe y ladrillo. Y así se mantuvo durante siglos a las puertas de Madrid.

Torrejón de Ardoz y San Fernando de Henares fueron siempre poblamientos rurales con mayor importancia que Coslada, dedicados principalmente a la agricultura y la ganadería. Todo este espacio comprendido entre Coslada y Alcalá de Henares vivió durante siglos como proveedor agrícola de Madrid y de la propia Alcalá. En 1836 se cerró la Universidad de Alcalá de Henares y la vieja y prestigiosa ciudad se ruralizó, perdiendo toda su población universitaria y buena parte de su patrimonio histórico. Aunque el ferrocarril de Madrid a Barcelona atravesaba la zona desde 1859, lo hacía por medio de los campos, sin estaciones en los municipios excepto una estación en las cercanías de Alcalá de Henares, contribuyendo muy poco a su desarrollo.

La crisis económica mundial de 1929 y la Guerra Civil Española de 1936 a 1939 no hicieron sino hundir al máximo lo que ya llevaba decenios hundiéndose. Además la Guerra Civil fue especialmente dura en los lugares cercanos a la vía de comunicación entre Madrid y Barcelona. Incluso parte del rico patrimonio histórico y artístico de Alcalá quedó destruido. Toda la zona quedó sumida en un colapso cultural y económico en medio de una España aislada internacionalmente, fuera de la ONU, gobernada por una dictadura y hundida económicamente (Pons Rafols, 2015).

Podemos considerar a 1945 como el momento en que el hundimiento del país llegó a su punto más bajo. El Madrid de 1945 y los municipios que lo rodeaban presentaban un cuadro de edificios en ruinas, puentes y carreteras destruidos, campos con una población agrícola pobre que utilizaba técnicas atrasadas, ausencia de industria, falta de hospitales, escasez de centros educativos y pocas perspectivas de futuro. Este es el paisaje que nos hubiéramos encontrado en un viaje de 28 km entre Madrid, Coslada y Alcalá de Henares en 1945, saliendo de la capital en dirección al Este.

Sin embargo, en 2005 (unos años antes de la crisis financiera mundial de 2007) estábamos viendo en ese mismo recorrido enormes polígonos industriales, muni-

cipios con anchas avenidas, hospitales, universidades, una espléndida red de auto-vías de circunvalación, de autobuses urbanos e interurbanos, puntuales trenes de cercanías y metro, grandes centros comerciales, una población que se desplazaba continuamente por el Área Metropolitana Este para trabajar, para estudiar, para comprar...



Figura 1. Mapa de municipios del Área Metropolitana Este de la Comunidad Autónoma de Madrid. Fuente: elaborado por Vara Muñoz sobre la base del Mapa de Municipios de Madrid (CAM, 2008).

¿Qué factores han propiciado todos estos cambios de decadencia o de desarrollo? ¿Cómo los ha percibido la población? En este artículo se van a tratar muchos de estos aspectos hasta el período inmediatamente anterior a la crisis financiera actual, centrándose en la zona Este de la Comunidad Autónoma de Madrid y ana-

lizando con más detalle algunos equipamientos del municipio de Coslada, por resultar especialmente significativo para entender toda esta evolución. Las consecuencias que pueda tener sobre la zona la crisis iniciada en 2007 deberán ser estudiadas dentro de unos años, cuando se puedan analizar con otra perspectiva y distancia temporal, ya que ni la economía ni la sociedad española se han recuperado aún de sus efectos.

El crecimiento desde 1959 a 1979

Es durante esa década de 1950 cuando comienzan a operarse cambios importantes en la estructura económica española que irán afectando al Corredor del Henares. El aumento del número de habitantes se va —más que a acelerar— a disparar. Los datos hablan por sí solos y son muestra evidente de cómo una situación estable durante siglos va a sufrir unas transformaciones con grandes consecuencias en la percepción urbana: Alcalá de Henares, 735 % de aumento de población entre el Censo de 1950 y el de 1981 (INE); Coslada 5927 % de aumento de población en el mismo período.

La estructura económica y política del régimen del general Franco desde 1939 se basaba en una capitalidad férrea, no solo centralizadora de la administración y la burocracia, sino también de la vida económica de la nación. La necesidad de reforzar el mercado interior español y las magníficas condiciones de comunicación de Madrid iban a hacer de la ciudad un centro de gran concentración industrial. Veamos la forma en que esta enorme transformación se realizó (Sánchez Lissen y Sanz Díaz, 2015).

Acuciado por la grave situación económica y el aislamiento internacional, el régimen del general Franco decidió dar un giro de 180° a su política diplomática y económica. En 1953 se firmó el Tratado Bilateral con los Estados Unidos llamado Pactos de Madrid, en 1955 España fue admitida en la ONU y en 1959 se aprobó el Plan de Estabilización Económica con el objetivo de industrializar el país. La inversión industrial se volcó sobre Madrid, Barcelona y Bilbao, junto con unos polos de desarrollo más secundarios (Valladolid, Sevilla...). A los nuevos polígonos industriales que comenzaron a proliferar llegó la emigración masiva de mano de obra procedente del mundo rural español, lo cual generó una urgente necesidad de viviendas y de servicios que ciudades como Madrid no tenían capacidad para satisfacer. Esto supuso el nacimiento de las áreas metropolitanas por el crecimiento y transformación de los antiguos pueblos rurales cercanos a las grandes zonas industriales.

La coyuntura internacional se transformó en la década de 1960. La guerra fría fue cediendo ante una optimista coexistencia. “Consumo” comenzó a ser sinónimo de “desarrollo” (al menos en la mentalidad de quien antes no podía permitirse ningún

tipo de consumismo) y la vivienda jugó un papel clave en la creación de clases medias, que tanto necesitaba el país. La inversión oficial en viviendas tuvo como objetivo animar y fomentar la construcción privada. Fue la iniciativa privada la que conformó el mercado y el desarrollo urbano de enormes zonas como en los municipios del Corredor del Henares, entre Coslada y Alcalá. Se empezó a desarrollar entonces el Área Metropolitana de Madrid. Las condiciones de escasez de vivienda hicieron que se restara importancia a las infraestructuras y los servicios a la hora de urbanizar. Lo barato que resultaba el suelo y la seguridad de la demanda hicieron que los beneficios se multiplicasen en una dinámica de construir viviendas con escaso control.

Apenas había Planes Generales de Ordenación Urbana y esto hizo que la urbanización fuera funcionalmente desordenada y estéticamente desagradable. El Área Metropolitana Este de Madrid nació como un espacio en rapidísimo crecimiento pero poco vivible. En pocos años su crecimiento fue espectacular tanto en suelo industrial como en viviendas, pero no en lo que hace a que la ciudad sea habitable, como son los equipamientos y el transporte. Precisamente las infraestructuras de transporte y las dotaciones (sanitarias, educativas...) tendrían que esperar y, aunque en 1963 se aprobó un Plan de Área Metropolitana de Madrid, sus previsiones quedaron completamente superadas por la realidad, por lo que resultó ineficaz. En 1964 se aprobó el Plan Parcial del Polígono Industrial de Coslada con una superficie de 1.162.200 m². Cuatro años más tarde se modificó el Plan General del Área Metropolitana para el Recinto Aduanero y se reservaron 553.200 m² para depósito franco. En 1967 se urbanizó y construyó el Polígono Industrial de Coslada, que se venía a sumar al crecimiento espontáneo e ilegal de industrias de lo que hoy se llama Zona Industrial, desarrollada antes de que hubiera ningún tipo de planeamiento. La rapidez del crecimiento industrial y el hecho de que la Administración no controlara demasiado la iniciativa privada para mejorar la calidad de vida urbana determinaron un crecimiento residencial deslavazado en barrios desconectados entre sí. Primero vino el crecimiento industrial y después el residencial. Coslada ya era ciudad por tamaño, pero se sufría la inexistencia de un continuo urbano entre los distintos barrios y la ausencia de equipamientos. Eso sí, al menos, ya comenzaba a planificarse y urbanizarse correctamente el suelo industrial.

El primer Plan Parcial residencial de Coslada fue Ciudad San Pablo (Fig. 3, B5). Se aprobó en 1968 e incluía 3305 viviendas. En 1971 se aprobaban 6744 viviendas en Valleaguado (Fig. 3, C5). De esta forma Coslada quedaba constituida por cuatro zonas inconexas separadas por descampados y zonas vacías: 1) el viejo pueblo, también llamado el Núcleo (Fig. 3, C2), al que se habían añadido viviendas sin ningún tipo de planificación; 2) Ciudad San Pablo bien urbanizada pero aislada (Fig. 2); 3) Valleaguado bien urbanizado pero aislado; 4) los polígonos industriales. Los demás municipios del Corredor del Henares presentaban el mismo tipo de problemática, incluido Alcalá de Henares, con su viejo núcleo histórico sumido en la ruina.



Figura 2. Ciudad San Pablo. Fuente: Vara Muñoz (2014)

El 23 de julio de 1971 se aprobó el primer Plan General de Ordenación Urbana de Coslada (PGOU), redactado por la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid, y sus repercusiones en el municipio fueron inmediatas ya que se pudieron urbanizar todos los vacíos existentes entre el Núcleo y las promociones que estaban naciendo. La vía férrea que atravesaba el municipio por medio de los campos quedó en el centro de la ciudad. Con el tiempo se convertirá en la Estación de Cercanías de Coslada (Fig. 3, B3), de la misma forma que ocurrirá en otros municipios del Corredor del Henares. El planeamiento urbano estaba convirtiendo pueblos en ciudades.

Sin embargo, el PGOU-1971 de Coslada presentaba un gran inconveniente para una ciudad vivible: consagraba la disgregación de los diferentes núcleos y barrios mediante una autovía urbana que separaba todas estas promociones. El Plan se había aprobado al final de un período de euforia económica, que incluía la previsión de grandes infraestructuras. Pero los malos augurios de la economía mundial, con la crisis del petróleo de 1973 y la inestabilidad política previsible al final de la dictadura, no invitaban a grandes obras públicas. Por eso, la autovía nunca se ejecutó, mientras permanecían las reservas de suelo, que más tarde serían aprovechadas para el diseño de una gran avenida llena de dotaciones y equipamientos urbanos.

En 1975 murió el general Franco, el país se había desarrollado industrialmente, había una clase media que daba estabilidad social y comenzaron las transformaciones políticas hacia la Transición Democrática. Todo esto tendrá grandes repercusiones en el urbanismo español. Aquí se va a estudiar cómo los nuevos gobiernos democráticos mejoraron considerablemente las condiciones urbanas de vida en el Área Metropolitana Este de Madrid desde 1979 (Sartorius y Sabio Alcutén, 2007).

Análisis realizado en el PAI-Este (1979)

El Programa de Acciones Inmediatas (PAI) fue elaborado por la COPLACO (Comisión de Planeamiento y Coordinación de Área Metropolitana de Madrid) dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. El resumen correspondiente a Coslada fue publicado en 1982 pero se realizó en 1977-1979, coincidiendo con los primeros ayuntamientos democráticos. Los PAI tenían como finalidad ser útiles al planeamiento proponiendo líneas de actuación. Pretendían un “planeamiento desde la base”, desde la participación ciudadana. Uno de sus objetivos era la recuperación de la identidad urbana perdida durante el período iniciado en 1959. Eran muy críticos con la sustitución de la edificación histórica que había sufrido el Núcleo de Coslada (PAI-Este, p. 12), como la mayoría de los restos rurales de los municipios del Área Metropolitana.

También había una clara apuesta por el transporte público. Al mismo tiempo, se proponía (aunque no se llegó nunca a realizar completa) una vía alternativa a la carretera de Madrid a Barcelona para el tráfico interno del Corredor del Henares, con preferencia para el transporte público y el carril-bici (PAI-Este, p. 22). Esta vía uniría Coslada, San Fernando, Torrejón y Alcalá, estaría diseñada como avenida y atravesaría los centros urbanos, haciendo de toda la zona Este un entorno agradable. Sin embargo, no todas las buenas intenciones del PAI-Este se pudieron cumplir, especialmente debido a la crisis del petróleo de 1973. Hasta los años setenta hubo más empleo que población en la zona y la localización industrial había precedido a la población. Es a partir de 1973 cuando el desequilibrio vence a favor de la población convirtiéndose el Corredor del Henares en deficitario de empleo. Con la subida de los precios del petróleo, el sector industrial español comenzó una crisis de la que aún no se ha recuperado y el desempleo se ha convertido en un mal endémico de la economía española.

Evolución del Corredor del Henares desde 1979

Como hemos visto, hasta 1959 el casco rural de Coslada no había pasado de ser un pueblo pequeño (899 habitantes en 1950, INE). Nunca tuvo importancia numérica ni capacidad de desarrollo, ni contaba con infraestructuras capaces de atraer a la población. En dos décadas (1959-1979) el factor situación (junto a Madrid) hizo

que el pequeño pueblo se convirtiera en una ciudad industrial de tamaño medio (53.289 habitantes en 1981, INE) como lo eran también San Fernando de Henares, Torrejón de Ardoz y, sobre todo, Alcalá de Henares (142.872 habitantes en 1981, INE). Recordemos que en el período de 1959 a 1979 todos estos municipios se habían rodeado de polígonos industriales y de promociones de viviendas con un desarrollo descoordinado e inconexo. Entre los diferentes municipios y las distintas promociones residenciales había grandes vacíos de urbanización y también de relación. Todo esto venía agravado por la existencia de la vía férrea de Madrid a Barcelona que atravesaba todos estos términos municipales, provocando estrangulamientos y cuellos de botella para el tráfico. Sí, había polígonos industriales y viviendas, pero el transporte era muy deficiente. Además faltaban equipamientos educativos, sanitarios, deportivos... Todavía en 1979 la calidad de vida urbana en los municipios del Área Metropolitana Este de Madrid era muy deficitaria.

En 1976 se había aprobado el Texto Refundido de la Ley del Suelo y en 1978 se aprobaron los tres reglamentos básicos para el desarrollo de la Ley (Planeamiento, Disciplina Urbanística y Gestión Urbanística). En 1979 se convocaron las primeras elecciones municipales del período de la Transición Democrática, con lo que se abrió una época nueva para la vida municipal española. La victoria de partidos de izquierda en la casi totalidad del Corredor del Henares transformó la política local buscando unos objetivos sociales en la línea del estado del bienestar que propugnaban las instituciones europeas, a las que España aspiraba a unirse como miembro de pleno derecho.

En mayo de 1983 se convocaron las primeras elecciones a la Asamblea de Madrid (parlamento autónomo regional) y en 1984 el nuevo gobierno autónomo aprobó la Ley de Ordenación Territorial de Madrid. Hacia 1986 se puede considerar que la crisis económica iniciada con la subida del petróleo en 1973 había terminado. Esto coincidió con el ingreso de España en la actual Unión Europea y la posibilidad de acceso a fondos estructurales para programas sociales y para infraestructuras, con enormes repercusiones en el transporte del Área Metropolitana. El camino hacia un período de desarrollo económico y urbano estaba abierto, pero esta vez mejor orientado hacia los estándares que marcaba el estado del bienestar europeo (Powell, 2015).

Durante esa época se pudieron aprobar y aplicar diferentes planes generales de ordenación urbana. En 1985 el nuevo PGOU de Coslada, 1986 Torrejón de Ardoz, 1988 San Fernando de Henares y 1991 Alcalá de Henares. El reto era hacer ciudades vivibles de diversos conjuntos de barrios inconexos y sin identidad. Concretamente Coslada va a utilizar como instrumento principal la Rambla Central (Fig. 3, C3-C4), es decir, hacer de las reservas para la antigua autovía nunca construida un centro de ciudad, una gran avenida, una zona de equipamientos urbanos y un gran foro de vida ciudadana. Gracias a sus reservas de suelo y a su ubicación central permitía hacer de ella un elemento de reequilibrio dotacional, lugar de relación y dar a Coslada una imagen de ciudad. Se convertía en uno de

los planes más tempranos de las nuevas corporaciones democráticas y uno de los ejemplos más significativos de reconversión urbana.

La Estrategia Territorial para el Corredor fue aprobada por la Comunidad de Madrid en 1989, reconociendo el fin de la crisis, la recuperación del crecimiento y el deseo de orientarlo al margen de desequilibrios territoriales. Buscaba hacer de la Comunidad de Madrid una región integrada. Se planteaban estrategias mediante la promoción de áreas descentralizadas y con medidas de mejora ambiental. Se buscaba también un mayor control del precio del suelo mediante una política de expropiaciones. En concreto, en el Corredor del Henares se buscaba la formación de áreas de nueva centralidad y así en Coslada la industria se fue especializando en el Gran Terciario de Transporte. Coslada tenía que ser reconvertida en una ciudad habitable, con vida propia y con identidad. Así quedó definitivamente afirmado y confirmado en la revisión de PGOU de Coslada (Acta de Pleno Municipal del 15 de junio de 1990).

En cuanto al transporte, en 1970 ya se había inaugurado la circunvalación M-30. En 1990 se inaugura la circunvalación Este M-40; en 1992, la nueva estación de Atocha de cercanías; en el año 2000, el intercambiador de metro y autobuses de Avda. América para todo el Área Metropolitana Este. En 1998 el Ayuntamiento solicitó a la Comunidad de Madrid que Coslada fuera incluida en los proyectos de ampliación del metro de la capital para poder construir un intercambiador de metro y tren de cercanías. De esta forma, la comunicación con el conjunto de la ciudad de Madrid sería cuestión de minutos. Entre 1959 y 1999 habían pasado 40 años, pero cuando se escucha a los adultos relatar a sus hijos e hijas cómo había sido su infancia en el mismo municipio donde hoy viven, parece que ha pasado mucho más tiempo. Tal ha sido el cambio y la transformación del Área Metropolitana Este de Madrid. Tal es la percepción urbana que hoy aflora en el relato de muchos de sus habitantes. No ha sido solo la transformación del espacio urbano; ha sido la transformación de la vida en la ciudad (Valenzuela Rubio, 2011).

Coslada: análisis de algunos elementos urbanos

Con el fin de ilustrar la evolución urbana del Corredor del Henares, los cambios de vida que ha supuesto para sus habitantes y la percepción urbana que de todo ello se desprende, se han elegido algunos elementos urbanos de Coslada por resultar, como ya se ha indicado, el ejemplo más significativo de transformación y percepción urbana, habiendo experimentado las transformaciones más radicales. Van a ser analizados en el período de 1985 a 2005 basándose en el análisis textual de los PGOU de 1985 y 1997, las Actas de las Sesiones Plenarias de la Corporación Municipal, las publicaciones *Coslada*, *La Quincena*, *El País*, *El Mundo*, *ABC* y diferentes encuestas y mapas mentales obtenidos en ese período de una muestra elegida para un nivel de confianza del 95,5 % con un error muestral de +/- 5 % (Ayuntamientos de Coslada, San Fernando, Torrejón y Alcalá, 1997; Vara Muñoz,

2005). También ese período resulta especialmente relevante para entender los enormes cambios vividos, como se irá describiendo. Todo ello permitirá conocer la percepción urbana de la población, que es la que vive, la que utiliza y la que interpreta cotidianamente el día a día de la ciudad.

Elementos urbanos percibidos como relevantes en los PGOUs

La Rambla Central

La imagen percibida de Coslada en 1985 venía marcada por el gran vacío urbano de una reserva longitudinal de suelo para una autovía interior que no se llegó a realizar. Un terreno sin construcciones, embarrado o polvoriento según la época del año... Este gran terreno vacío quedaba atravesado por el ferrocarril. Al suroeste de ese descampado se encontraba el viejo Núcleo de Coslada (Fig. 3, C2), cuatro promociones de viviendas sin conexión entre ellas (Fig. 3, B4, B5 y C5) y una zona de urbanización espontánea con infraviviendas. Al norte quedaba el Polígono Industrial (Fig. 3, D4), una promoción de viviendas y otra urbanización espontánea de posguerra llamada La Cañada (Fig. 3, C5). Todas ellas tenían muy mala comunicación vial puesto que habían quedado desbordadas por el crecimiento de las zonas industriales y de las nuevas promociones. Además, todas las vías de comunicación estaban permanentemente saturadas con vehículos y camiones, ya que presentaban numerosos estrangulamientos a causa de las vías del ferrocarril (Fig. 3, de A1 a E5). Cada una de las nuevas unidades urbanas había sido diseñada sin conexión con las otras, esperando la construcción de la proyectada autovía para convertirse en ciudades-dormitorio con algunos jardines.

Ya el PAI de 1979 daba por hecho irreversible la no ejecución de la autovía. En la preparación del Plan General de 1985 el Ayuntamiento de Coslada fue adquiriendo los derechos sobre las reservas, de tal forma que en el Plan ya se podía proceder a la nueva calificación, como vía urbana y de equipamientos. Como una verdadera cremallera de unión, como un gigantesco foro público de varios kilómetros, esa reserva se podía convertir en un centro urbano, en un lugar de encuentro, de vecindad. Gracias a ella se podía hacer una ciudad, mejorar la habitabilidad, las comunicaciones y generar una nueva imagen urbana con un hito o, más bien, un conjunto de hitos agrupados: un lago, jardines, una Casa de Cultura, un gran centro comercial, centros educativos, equipamientos sanitarios... Se estaba fraguando un cambio perceptivo de la ciudad.

Sin embargo, ya desde 1986 se apreció otra forma de percepción diferente por parte del Ayuntamiento: no era solo la visión aérea de un ágora idealizada en aquellos años, eran terrenos para obtener dinero necesario para la vida municipal (forma habitual de financiación municipal en la legislación española), se presentaban zonas de oportunidad, los equipamientos debían ser mantenidos y había

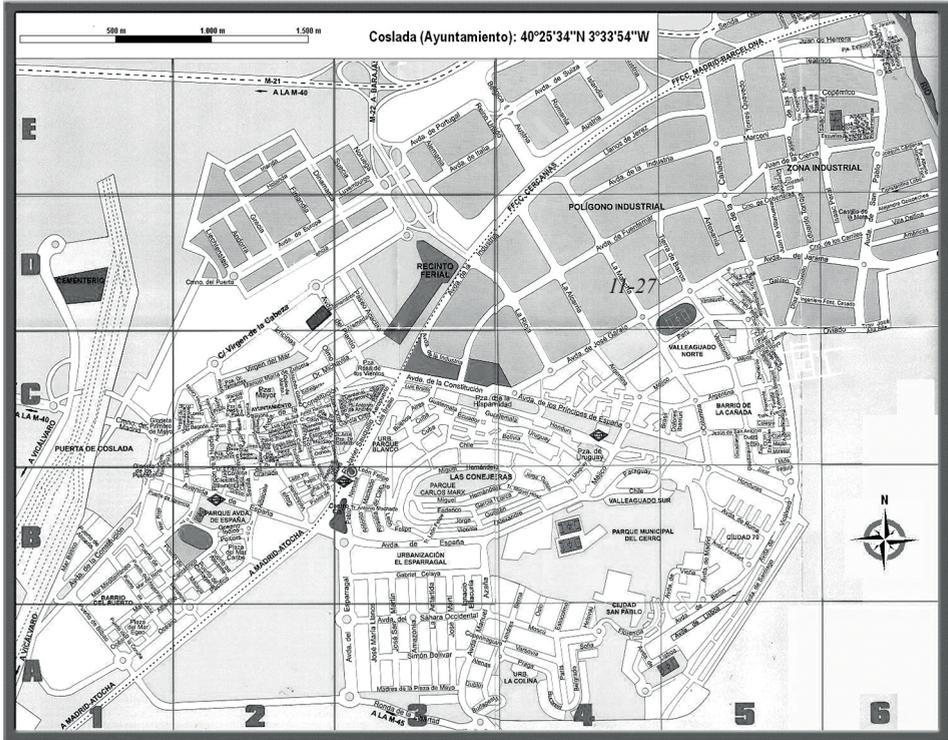


Figura 3. Plano de Coslada. Fuente: elaborado por Vara Muñoz sobre la base del Plano de Coslada (Ayuntamiento de Coslada, 2002).

que llegar a acuerdos con los particulares puesto que no todos los terrenos estaban expropiados. El estudio encargado en ese año sobre los usos del suelo y los proyectos sobre el centro comercial La Rambla iban marcando una política municipal más realista. Pronto se empezó a ver lo inviable del proyecto completo tal y como había figurado en el Plan de 1985.

Evolucionando desde el idealismo al pragmatismo, se procedió a la modificación del Plan en el llamado “Sector-2” y en el primer tramo de la Rambla (Fig. 3, C3), con un cambio de imagen que ya revela otro modelo de ciudad: más cosmopolita y más apta para el tráfico de vehículos. Aprovechando la cercanía con el aeropuerto de Barajas, se dio licencia para la construcción de un enorme hotel y un centro de convenciones. Es decir, una nueva ciudad se estaba preparando para el desarrollo económico que se preveía con el reciente ingreso de España en la actual Unión Europea. Ahora bien y desde la perspectiva del siglo XXI, la Rambla ha sido un éxito urbano: los mapas mentales y las encuestas la sitúan como un verdadero centro y como el soporte de los hitos urbanos. La Rambla ha transformado la percepción de la ciudad como un lugar más habitable, como un lugar con identidad, como una ciudad de la que sentirse orgulloso.

Suelo industrial

Coslada era en 1985 una ciudad industrial, en el sentido pleno del término. Había nacido como ciudad en torno a la industria a partir de 1959, cuando antes solo era un pequeño núcleo rural. Al principio de forma completamente desordenada, luego, a partir de 1964, con la aprobación del Plan Parcial del Polígono Industrial, comenzó un desarrollo ordenado pero muy rápido que muy pronto dejó obsoletas y saturadas las infraestructuras viales, el suministro eléctrico, el alcantarillado y el suministro de agua. El Polígono Industrial (Fig. 3, D4) y la Zona Industrial (Fig. 3, E5-E6) tenían, sobre todo, serias dificultades de accesibilidad.

El PGOU de 1985 recogió las Directrices Metropolitanas de COPLACO. Esta iniciativa presentaba una cierta aversión a lo industrial, al igual que los ayuntamientos de izquierdas de todo el Corredor del Henares. La Coslada de mediados de los años ochenta estaba preocupada por hacer ciudad, por completar equipamientos de tal forma que ignoraba con frecuencia el valor de sus espacios industriales. De ahí la menor relevancia del suelo industrial en el PGOU de 1985, en la prensa local y en la percepción de la población hasta ese momento. Había mucho en esas percepciones compartidas de un cierto concepto de “acabar la ciudad”, de detener los crecimientos y buscar lo más humanizable de lo urbano, que no era lo industrial. La breve recesión económica de los años 1992-1993 supuso una evolución ideológica en los partidos políticos de izquierda, especialmente tras la caída del Muro de Berlín, en la línea de lo ya transitado desde la Transición Democrática (Andrade Blanco, 2010). Así se acabó con aquella percepción del espacio industrial para pasar a una nueva etapa. De esta forma, la relevancia del suelo industrial en el PGOU de 1997 fue máxima. En cualquier caso, era un poco tarde. En el mundo se estaba fraguando una nueva revolución industrial basada en las tecnologías de la información, la mano de obra cualificada, la investigación y la mejora de competitividad. España estaba perdiendo esa nueva carrera mundial. La crisis financiera de 2008 no ha hecho sino agravar más la situación de desindustrialización.

Centros culturales

Era pobre el panorama de los centros culturales de Coslada a principios de los años ochenta. Existía un pequeño centro cultural municipal en unos locales comerciales acondicionados desde 1980. También la Caja de Ahorros de Madrid tenía una biblioteca como parte de su obra social. Además en 1983 se inauguró el Centro Cultural de Ciudad San Pablo, lo que después se llamaría Centro Cultural Buero Vallejo (Fig. 3, B5). Era producto de las cesiones de suelo por la construcción del barrio. Coslada necesitaba cubrir los estándares que marcaban las leyes y había que elaborar nuevos proyectos. En una ciudad joven, con fuerte presencia del asociacionismo y con una población con carencias culturales, estos equipamientos revestían un cierto carácter de urgencia.

Ciertamente, los proyectos originales eran más bien grandiosos y los diseños eran un tanto faraónicos porque cumplían una función estética y simbólica importante: tenían que dar belleza al paisaje urbano (Buraglia, 1998). El resultado final en 2005 fue más modesto pero de gran importancia. Para algunos centros no se guardaron reservas, ni se hicieron o fueron utilizados en la práctica para otro tipo de uso compatible que los ha ido vaciando del contenido cultural original. La percepción del Ayuntamiento fue más realista, más propia de un gestor que de un planificador. Esa es la causa de que, de los cinco centros culturales previstos, sean realmente dos (Margarita Nelken y La Jaramilla) los que estén en funcionamiento (Fig. 3, C2 y C4). Sin embargo, hay que decir que la oferta ha sido suficiente, que se han concentrado los cursos, los profesores, las actividades y con ello se ha ganado en calidad y en cultura. Ha sido una política positiva, aunque alejada del idealismo de los planes iniciales. Además, estos dos centros consiguieron un gran impacto visual como hitos urbanos, algo esencial para que la población pueda percibir la ciudad como un espacio cercano y con referencias. Esta sustitución de la imagen urbana fue el resultado de una evolución perceptiva: desde unos estándares teóricos a una política realista sobre la cultura. De una percepción de planos y divisiones teóricas en barrios a un esquema más orgánico y adaptable. Es el resultado de la evolución de la gestión municipal durante veinte años y de su forma de percibir la ciudad.

Elementos urbanos percibidos como relevantes por la población en edad escolar

Centros escolares

El padrón de habitantes de 1981 (INE) arrojaba una cifra de 10.631 niños de 6-14 años y en el municipio había disponibles 10.925 puestos escolares. Con ello, la demanda potencial estaba completamente cubierta, en cuanto a centros de Educación General Básica, es decir, los niveles de escolarización obligatoria en aquel momento. Desde los años finales del régimen del general Franco, los estándares escolares obligatorios eran aceptables en los principales municipios del Área Metropolitana Este, aunque a veces con soluciones transitorias, ya que varios centros tenían ampliadas las instalaciones con precarias construcciones prefabricadas.

Algo muy distinto ocurría con la enseñanza secundaria. El padrón de 1981 arrojaba el número de 2771 habitantes de 15-18 años. El Instituto de Bachillerato contaba con 625 plazas. El Instituto de Formación Profesional tenía 410. El padrón indicaba que un 20 % de los mayores de 14 años de Coslada tenían que salir del municipio para encontrar un puesto escolar y que el 43 % simplemente estaba sin escolarizar, un dato impresentable para un país que aspiraba a ser admitido en las instituciones europeas.

El Corredor del Henares, igual que todas las comarcas y regiones españolas, buscó los medios para la escolarización de toda la población joven y adolescente. Cuando se redactó el PGOU de 1997 toda la población de Coslada con menos de 18 años tenía una plaza escolar disponible en el municipio. Sin embargo, un aspecto muy distinto es la calidad de la enseñanza, que ahora es percibido como el verdadero problema. En 2005 el abandono escolar temprano en España superaba el 30 %, lo que suponía el doble de la media de la Unión Europea. Actualmente, España sigue siendo uno de los países europeos con mayores tasas de abandono escolar (Serrano, 2013).

Equipamientos deportivos

Dentro de las medias que se barajaban en el Área Metropolitana de Madrid, Coslada contaba en 1985 con un conjunto de instalaciones deportivas relativamente alto y con diferentes posibilidades para la práctica de distintos deportes. Aun así, la situación no era óptima. Las instalaciones que ocupaban más espacio eran las pistas de tenis del barrio llamado La Cañada, la piscina al aire libre para verano, una piscina cubierta, un polideportivo cubierto, algunas instalaciones deportivas al aire libre y un campo de fútbol de tierra. Además de estas instalaciones de carácter municipal, había dos campos de fútbol privados. Se podrían añadir igualmente las instalaciones deportivas escolares que se mantenían también en niveles aceptables. En todas estas instalaciones, el nivel de aprovechamiento era máximo en 1985, con actividades continuas ocupando las mismas. Podemos considerar que, aunque algo por debajo del estándar, las necesidades deportivas de municipio estaban debidamente atendidas.

Como municipio con alto porcentaje de población joven, se fue generando una gran tradición deportiva en la juventud, que no ha ofrecido grandes resultados en marcas o fama, pero sí en la práctica deportiva de los ciudadanos. El PGOU de 1985 percibió esta necesidad y lo consiguió, de tal forma que el PGOU de 1997 apenas tuvo que planificar nuevos equipamientos deportivos. Se puede afirmar que en el campo de las instalaciones deportivas, ha habido coincidencia casi total entre las percepciones de los distintos agentes estudiados, tanto en las administraciones públicas, como en la población y en la prensa escrita. Se puede asegurar que todos los municipios del Corredor del Henares han cosechado magníficos éxitos en la práctica deportiva de los jóvenes gracias a una adecuada planificación e inversión.

Zonas verdes

Uno de los elementos urbanos más utilizados por la población son las zonas verdes. Ya en 1985 las todavía insuficientes zonas verdes se veían sobreutilizadas por una población infantil que entonces era muy numerosa. Eso sí, el Ayuntamiento

contaba con reservas de suelo cercanas al estándar legal obligatorio de 5 m²/hab. Así lo valoraba el Plan General. Estas zonas, sumadas a los jardines privados, daban un estándar total de 6,3 m²/hab., pero la distribución no era homogénea. De hecho el 53 % de las zonas verdes y reservas estaban concentradas en el llamado Parque del Cerro (Fig. 3, B4 y Fig. 4), muchas de ellas en cuesta, muy poco aptas para las actividades que se pueden desarrollar en un parque.



Figura 4. Parque del Cerro. Fuente: Vara Muñoz (2014).

Durante el período 1985-1991 se llevaron actuaciones importantes para dejar a Coslada con un estándar de zonas verdes considerado alto. El resultado en 2005 era más que aceptable. Sin embargo, no todo es positivo. Ha sido muy frecuente demorar el desarrollo de las grandes superficies de parque, sobre todo las forestales, en función de pequeñas actuaciones de ajardinamiento percibidas como intereses electorales de los partidos políticos (Mahon, 2008). Por ello hubo resistencia a programar los parques exteriores, pensados con idea de rodear Coslada de un verdadero cinturón verde forestal.

Se puede ver la misma contradicción en el caso del Centro Internacional de Transporte (Fig. 3, D2), constituido en 1989 y construido en suelo industrial. Este se realizó con eficacia, modificando y recalificando todo lo necesario (incluso el término municipal); sin embargo, las zonas verdes que tenían que reducir su impacto visual y contaminante tardaron mucho en iniciarse y todavía en la actua-

lidad no se han desarrollado en su totalidad. Evidentemente, la percepción municipal no coincide con la ciudadana.

Elementos urbanos percibidos como relevantes en la prensa escrita

Para la redacción de este apartado se han analizado todos los artículos publicados entre 1985 y 2005 en las cinco publicaciones periódicas ya mencionadas, en aspectos relacionados con Coslada u otros municipios del Área Metropolitana Este.

Medioambiente

La prensa, tanto local como nacional presta mucha atención a los temas de medioambiente. Ha recogido con interés toda iniciativa y casi siempre le ha dado una valoración positiva. Es difícil encontrar críticas a cualquier política medioambiental al menos de forma directa. Ahora bien, no siempre se han hecho análisis críticos desde la prensa a las políticas medioambientales de las diferentes administraciones públicas (Gudynas, 2010). Se puede afirmar que esta preocupación ha sido más teórica y retórica que verdaderamente ecológica. Vamos a ver el proceso observado, prestando especial atención no tanto a lo que se ha dicho sobre la defensa del medioambiente (de apreciaciones unánimes), sino sobre las acciones políticas verdaderamente ejecutadas.

Empecemos por la prensa de ámbito local. Esta siempre recogió con interés cualquier tema relacionado con la política municipal y el medioambiente. Ha existido una conciencia de fondo y convicción de la necesidad de políticas y mejoras medioambientales. Puesto que las dos publicaciones analizadas suelen obedecer a orientaciones políticas diferentes, resulta muy relevante la casi unanimidad observada acerca de la percepción sobre temas medioambientales. Toda decisión política al respecto ha sido apoyada independientemente de la vinculación política.

Los diarios de ámbito nacional han informado en la misma línea. Hubo dos temas en los que Coslada se convirtió en protagonista nacional de preocupaciones medioambientales: la ampliación del aeropuerto de Barajas iniciada en 1992 y la posibilidad de construcción de una Villa Olímpica en zona verde recalificada, al servicio de la fracasada candidatura olímpica de Madrid 2012. El suplemento especial que *ABC* publicó en 2003 fue uno de los ejemplos más destacados: presentó una ciudad ejemplo de equilibrio entre desarrollo y medioambiente. Esto resulta significativo ya que este diario conservador no es el que percibe con más interés los temas ecológicos.

Ante tanta unanimidad aparente, llamaba la atención la siguiente contradicción: Coslada fue el primer municipio de España en autodeclararse Zona de Protección

Ecológica y, al mismo tiempo, el primer municipio del Área Metropolitana en colmatar de viviendas e industria todo su término municipal (Fig. 5). No solo eso, sino que cuando se terminó de construir agotando todas las posibilidades legales del término municipal, se continuó captando terrenos no edificables, reclasificándolos (incluso a otros municipios limítrofes) para su política de suelo residencial, independientemente del gobierno municipal que estuviera y de su orientación política. Aquí es donde la geografía de la percepción plantea los interrogantes: ¿tan importantes son los intereses medioambientales que desaparecen ante la necesidad de construir viviendas? Nada de esto fue criticado ni por la prensa local ni nacional. No fue relevante.



Figura 5. Foto aérea del Municipio de Coslada. Fuente: Ministerio de Fomento (2001).

En la misma línea, el PGOU de 1985 defendía de forma teórica políticas medioambientales pero realmente no tenía verdadera sensibilidad planificadora para una política de desarrollo sostenido, valiente y eficaz. Aunque preveía una barrera verde entre zonas industriales y residenciales, la falta de voluntad política no comenzó a desarrollarlo hasta muchos años más tarde y además de forma precaria puesto que en 2005 no estaba ni iniciada. Lo mismo se puede afirmar de lo ocurrido entre la zona forestal proyectada entre Coslada y Madrid.

También sorprendió un resultado contradictorio obtenido en las encuestas y mapas mentales sobre aspectos de protección medioambiental. Si se preguntaba a la población de forma explícita, inmediatamente aparecía la misma unanimidad teórica observada en la prensa y en los documentos oficiales de planeamiento. Pero si no había ninguna pregunta explícita, no solía aparecer el tema de forma espontánea, mientras que sí aparecía de forma muy clara el interés por edificar más viviendas, buscar el abaratamiento de los precios o construir una Villa Olímpica. En conclusión, la percepción medioambiental en el período estudiado era superficial, frágil y manipulable, en función de otros intereses que podían relegarlo a un segundo plano.

Vivienda

La vivienda en Coslada fue el tema que apareció más veces en los artículos publicados en prensa y consultados para la realización de este estudio, entre 1985 y 2005 ¿Por qué? Porque en toda España fue un período de crecimiento espectacular de los precios o burbuja inmobiliaria (Bertolín Mora, 2010). Muchas personas, sobre todo jóvenes y clases medias, quedaron al margen de ese mercado al no tener poder adquisitivo suficiente para la compra o el alquiler. Por todo el Corredor del Henares los promotores de vivienda, aprovechando el alza de los precios y los beneficios esperables, se lanzaron a la construcción. Fue el llamado “período del ladrillo”.

Sin embargo, Coslada presentaba una cierta particularidad distintiva dentro del Área Metropolitana Este. Ya desde 1985 se preveía un futuro difícil para la construcción de viviendas en un término municipal muy cercano a su colmatación (Fig. 5). Para conseguir terrenos edificables hacía falta recurrir a las recalificaciones, algo muy mal visto en ese momento entre los votantes de los partidos izquierdistas, que eran mayoría. Por eso, el PGOU de 1985 mantenía una postura de promoción de la vivienda de forma algo oculta, evitando mostrar de forma explícita lo que después se realizó por vía de los hechos, gracias a la gestión urbanística municipal. La prensa local, en cambio, manifestó en todo momento una actitud favorable y de apoyo a la construcción de viviendas.

Los dos principales diarios locales daban cuenta detallada de las expropiaciones necesarias para la construcción de nuevas promociones residenciales, aprobación de los proyectos, adjudicación de obras, proceso de las obras, plazos de solicitud, presupuestos y sorteos de adjudicación, en caso de vivienda pública. En ese período, la construcción de viviendas siempre era noticia destacada, aparecían en zonas preferentes dentro de las publicaciones, se detallaban los procesos constructivos con lenguaje cuidado y técnico. Resultaba sorprendente que en ningún ámbito se escucharan voces críticas contra la desaparición de los escasos restos del viejo Coslada rural, como fue el derribo del antiguo Ayuntamiento del siglo XIX. Tampoco contra la reclasificación de terrenos que habían sido SNU protegido (Barrio del Jarama). Por ello, aunque el Plan de 1985 se lamentaba de forma

teórica de las altas densidades del suelo residencial cosladeño, buscó por todos los medios su aumento como fue en el llamado “SUNP Sector-1” en 1993. Un recurso tuvo que parar sus intenciones.



Figura 6. Puerta de Coslada. Fuente: Vara Muñoz (2014).

La búsqueda de espacios para construir fue variada: reclasificaciones de SNU no protegido en el Barrio del Puerto (Fig. 3, B1), permutas con Madrid y reclasificación de SNU protegido en el Barrio del Jarama, modificaciones en el Plan para cambio de uso predominante en el Sector-2 (Fig. 3, C3), intentar elevar alturas en el Sector-1, modificación del Plan para construir Puerta de Coslada (Fig. 6), permitir el uso residencial del borde de Parque-2, construir viviendas sobre la subestación eléctrica, permitir el uso residencial de los locales comerciales... Esta es la verdadera percepción urbana, la de los hechos.

Por último, se buscó corroborar por medio de encuestas que la percepción que la población tenía sobre la escasez de viviendas se vivía como algo preocupante. La merma del espacio público fue más sencilla porque la administración local, la prensa escrita y la población coincidían en la percepción prioritaria de la necesidad de construir viviendas. El caso de Coslada es explicativo de por qué la economía española cayó en ese período en las llamadas “cultura del ladrillo” o “burbuja inmobiliaria” y las tremendas consecuencias que ha tenido a partir de la crisis financiera mundial iniciada en 2007, especialmente para el desempleo en el sector de la construcción.

Conclusiones

Durante el período 1939-1959 la zona Este de Madrid estaba formada por una serie de municipios que constituían un territorio rural, atrasado y mal comunicado, pero las transformaciones experimentadas tras el Plan de Estabilización Económica de 1959, la Transición Democrática desde 1976 y el ingreso de España en la Unión Europea en 1986 hicieron que la percepción urbana de aquel período quedara superada por nuevos intereses como equipamientos culturales, escolares, deportivos y zonas verdes, la creación de nuevos centros urbanos, el suelo industrial, residencial y el medioambiente.

Coslada ha sido el caso más significativo de transformación de un núcleo rural pequeño y aislado en una ciudad industrial y de servicios, dentro del Área Metropolitana Este de Madrid. El análisis de algunos de sus elementos urbanos permite estudiar con detalle la percepción de esta evolución.

Por último, concluimos que la metodología de la geografía de la percepción permite afirmar que no hay espacio objetivo. Todo espacio es subjetivo porque es el resultado de la acción de diferentes agentes (usuarios, votantes, empresarios, promotores, políticos, administraciones públicas, prensa...). La transformación del Área Metropolitana Este de Madrid desde 1959 a la actualidad es el resultado de las percepciones y acciones de todos estos agentes urbanos.

Referencias

Andrade Blanco, J. A. (2010). Cambio ideológico en tiempos de cambio político: la problemática relación de la izquierda con su ideario durante la transición. En Navajas, C. & Iturriaga, D. (Eds.). *Novísima. Actas del II Congreso de Historia de Nuestro Tiempo* (433-440). Logroño: Universidad de La Rioja.

Ayuntamiento de Coslada (1984-2007). *Actas de las Sesiones Plenarias de la Corporación Municipal*. Madrid: Ayuntamiento de Coslada.

Ayuntamiento de Coslada (1984-2005). *Boletín de Información Municipal de Coslada*. Madrid: Ayuntamiento de Coslada.

Ayuntamientos de Coslada, San Fernando, Torrejón y Alcalá (1997). *Encuesta sobre identidad y calidad de vida en el Corredor del Henares*. Madrid: Ayuntamiento de Coslada.

Bertolín Mora, J. (2014). *La burbuja inmobiliaria española: causas y consecuencias*. (Trabajo final de grado). Universidad Politécnica de Cataluña. Recuperada de: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/25428/Trabajo%20completo.pdf>

Buraglia, P. G.. (1998). Estética urbana y participación ciudadana. *Bitácora Urbano Territorial*, 1(2), 42-47. Recuperado de:
<http://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18840>

Gudynas, E. (2010). La ecología política de la crisis global y los límites del capitalismo benévolo. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, 36, 53-67.

España. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, COPLACO (1982). Documentos para difusión y debate: Coslada. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

España. Secretaría de Estado de Economía, Instituto Nacional de Estadística (1900-2016). Información estadística. Madrid: INE. Recuperado del sitio de Internet del INE: http://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/categoria.htm?c=Estadistica_P&cid=1254734710990

Mahon, R. (2008). Políticas de los Jardines Infantiles: una perspectiva comparada. En Centre of Excellence for Early Childhood Development. *Enciclopedia sobre el Desarrollo de la Primera Infancia*. Recuperado de:
<https://es.scribd.com/doc/26691261/Jardines-Infantiles-0-5-anos>

Pons Rafols, X. (Dir.). (2015). *Las Naciones Unidas desde España*. Barcelona: Asociación para las Naciones Unidas en España.

Powell, Ch. (2015). *La larga marcha hacia Europa: España y la Comunidad Europea, 1957-1986*. Recuperado de:

<http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/4032970048b27682afd8ef735801e641/DT8-2015-Powell-Larga-marcha-Europa-Espana-Comunidad-Europea-1957-1986.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=-4032970048b27682afd8ef735801e641> del Real Instituto Elcano

Sánchez Lissen, R. & Sanz Díaz, M. T. (2015). El Plan de Estabilización español de 1959: Juan Sardá Dexeus y la economía social de mercado. *Investigaciones de Historia Económica*, 11, 10-19.

Sartorius, N. & Sabio Alcutén, A. (2007). *El final de la dictadura. La conquista de la democracia en España (noviembre de 1975-junio de 1977)*. Madrid: Ediciones Temas de Hoy.

Serrano, L. (Dir.). (2013). *El abandono educativo temprano: análisis del caso español*. Valencia: Edición Susana Sabater, Universidad de Valencia, Ivie.

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

Vara Muñoz, J.L. (2005). *Geografía de la Percepción: evolución y análisis. Propuestas metodológicas. Estudio de caso: Coslada 1985-2005* (Tesis doctoral inédita). Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid.

Vara Muñoz, J. L. (2010). Un análisis necesario: epistemología de la Geografía de la percepción. *Papeles de Geografía*, 51-52, 337-344. Recuperado de: <http://revistas.um.es/geografia/article/view/114631/108631>

Fecha de recepción: 14 de septiembre de 2017

Fecha de aceptación: 18 de noviembre de 2017

© 2018 por los autores; licencia otorgada a la Revista Universitaria de Geografía. Este artículo es de acceso abierto y distribuido bajo los términos y condiciones de una licencia Atribución-NoComercial 2.5 Argentina de Creative Commons. Para ver una copia de esta licencia, visite http://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.5/ar/deed.es_AR