

Serveis

El Madrid global
La incorporació privilegiada de Madrid a la nova economia global ha produït intenses canvis en la seva particular geografia urbana. Els fluxos financers tendeixen a reunir les noves àrees d'opunitat i prestigi. Es destaca fins de Castella i la seva prolongació nord (per mitjà de la A-1) en la que es concentra bona part de les seues financeres i corporatives de la regió, així com dels corredors de la A-6 i de la A-3 que representen també importants concentracions de nous grups de primers serveis a la producció. Per suposat, funcionalment inclòsos amb aquests nous espais del poder global, s'han de destacar les infraestructures logístiques (de connexió, especialment la ciutat aeroportuària de Barajas que actualment ocupa una superfície similar a la de l'antellat central del municipi de Madrid).

Producció d'alt valor afegit

El desplegament dels nodes de la gran distribució, de Foc i del centre massiu, del desenvolupament de nous espais sòlids per a les activitats econòmiques emergents, la generalització de determinats espais de la ciutat, la renovació funcional i social de les velles àrees. La terciarització de l'economia ha intensificat la especialització en els serveis terciaris avançats: serveis empresarials, intermediació financer, activitats immobiliàries i de logístic, etc. que han crescut un 116 % en més de 14 milions de m². Expectativa, el més característic ha estat l'èxit de deslocalització de les seues empresarials, i la plana funcional de la xarxa viària d'alta capacitat i a l'estructura de determinats nodes (corredors, M-40, estrom de Pateoport, etc.) Per a la implantació d'ofícines com a conseqüència de la seva accessibilitat en vehicle privat, de la disponibilitat del sòl i de la possibilitat de mantenir-se empresarials en "parcs insular corporatius" (Antonio Estevan). En realitat la deslocalització ja fou proposada per part de l'Administració a finals del període 1985-1991, quan es va proposar la creació d'un model de "sortida de la crisi", plantejant-se a partir de les Estratègies Territorials d'ambigüitat subsegüent a la 1989 tota una sèrie d'espais de "nova centralitat" col·locant-se la xarxa viària capaç de captar els afluents o va recaptar de propostes anteriors. Les previsions totals eren de 4.100 ha. d'ús terciari, més 1.454 ha. En les denominades Àrees d'Operativitat amb una edificabilitat d'ofícines i sense incloure la Operació Compensació de 2,43 milions de m². Entre les peces més significatives proposades per el Govern Regional destaquem: Arroyo Galbón (2.291 ha.) Campamento (991ha.), el Parque Empresarial Las Rozas (226 ha.), Parque Oeste de Alcorcón (195 ha.), la Ciudad de la Imagen en Pozuelo (100ha).

i el Campo de la Naciones (227 ha.) així com iniciatives locals com Arroyo de la Vega (136 ha.) i el Polígono 18 (46,5 ha.) a Alcobendas.
Posar l'exemple més significatiu del procés de reorganització de les ofícines en la regió sigui la migració de les grans empreses al territori de "sortida per baix" estan lligades a la segmentació del cicle productiu per part de les empreses mitjanes i grans per externalitzar els seus, a partir de la qual van retirar (sobretot en els vint anys) gran quantitat de pimes que assumien les fases externalitzades de menor valor afegit, una excessivament capitalització i força nominal, el que es va traduir en una forma preconcional i en la pèrdua de qualitat d'espai industrial en que es va assentar, freqüentment en les localitzacions perifèriques i oposicionals, sobre estructures parcel·lades quasi-estivades i amb importants deficiències urbanístiques (Humana, Parcuellos, Arganda, etc.)

Àrees de producció dinere

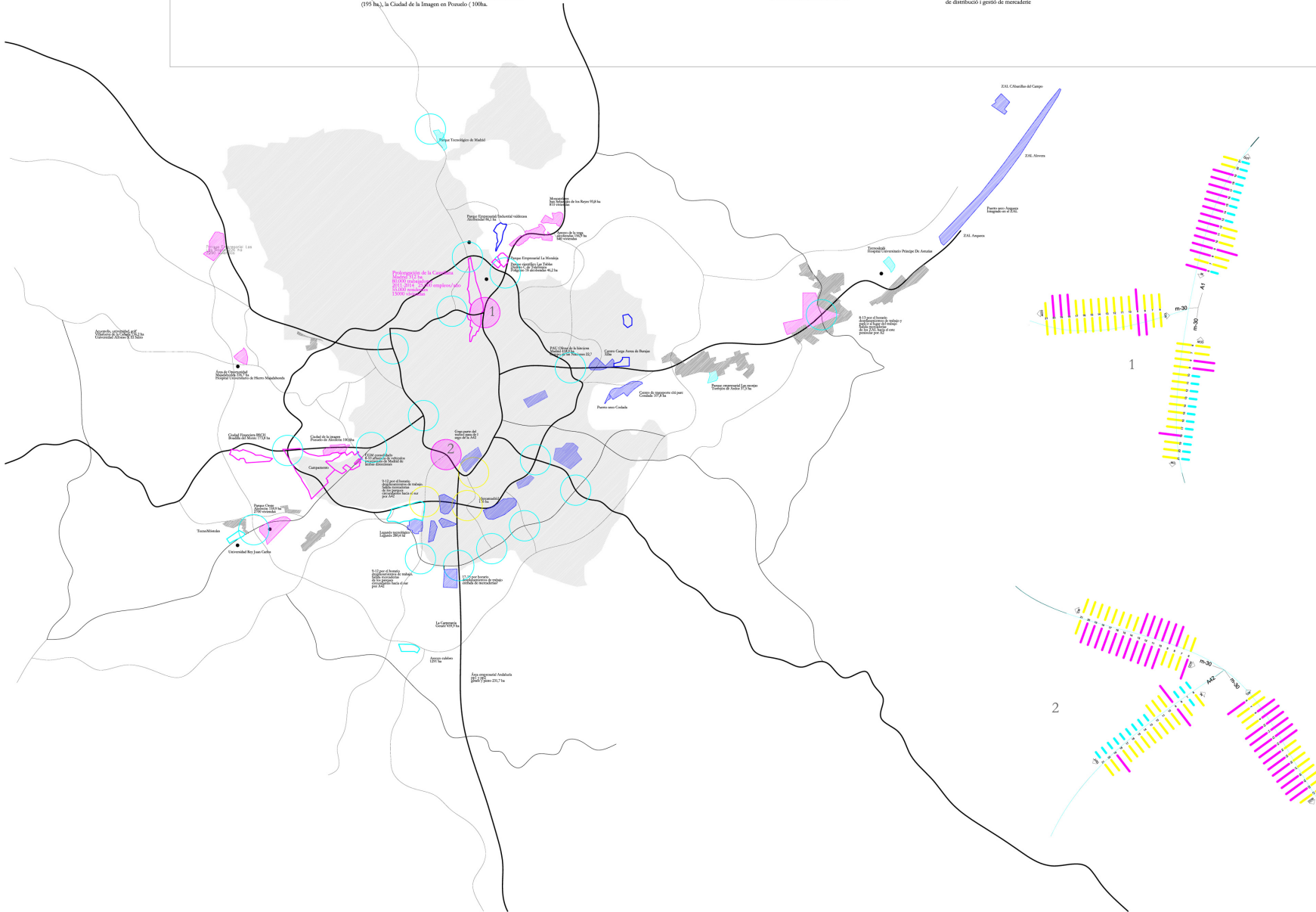
De una manera, aquests processos destructius han coexistit amb altres de creatius (la suma dels quals ha donat com a conseqüència una reorganització de tipus espectacular), lligat a les diferents formes de sortida de la crisi, i que poden representar-se com idealitzats en els dos modes de la "sortida per baix i per dalt": les formes de "sortida per baix" estan lligades a la segmentació del cicle productiu per part de les empreses mitjanes i grans per externalitzar els seus, a partir de la qual van retirar (sobretot en els vint anys) gran quantitat de pimes que assumien les fases externalitzades de menor valor afegit, una excessivament capitalització i força nominal, el que es va traduir en una forma preconcional i en la pèrdua de qualitat d'espai industrial en que es va assentar, freqüentment en les localitzacions perifèriques i oposicionals, sobre estructures parcel·lades quasi-estivades i amb importants deficiències urbanístiques (Humana, Parcuellos, Arganda, etc.)

En el altre sentit, les formes de "sortida per dalt" (basades en les noves tecnologies, la I+D+I, els sectors punta de l'electrònica, les telecomunicacions, la biotecnologia, etc.) van ser molt més exigents en els seus requeriments espacials, cercant implantacions en nous indústries d'alta qualitat d'urbanització. Aquí fou novament l'Administració pública qui va prendre la iniciativa de la seva promoció, una vegada que aquests espais ja existien inclòs en la regió madrilenya. En aquest punt d'edificació que van ser les estratègies de 1989 i el document Madrid Metropolità, es va realitzar un ambició disseny a escala regional de noves peces parc científiques, tecnològiques, etc.)

Logística

Les peces més importants dedicades a la logística són: Mercanador, el CADI de Getafe, el CTC i el Puerto Seco de Colà i el Centro de Carga de Barajas i ja en la província de Guadalajara, el Puerto Seco i les ZAL de Alaquera, Albuera i Cabanilla del Campo. Totes aquests espais es localitzen en un gran arc entorn, excepte entre la R2-N.111 i la N-IV, articulat per M-45 i tram nou de la M-50.

Actualment ha sorgit noves amenaces per a l'indústria madrilenya: les pressions derivades de la deslocalització vers l'estranger i Remitit Vehículos Industriales, Polonés) o del èxode financer vers Toledo o Guadalajara (Mabuy) i les pressions especulatives de carvi d'us en els espais més consolidats, reconcentrant-los a orientar i Pegaso, Julian Canabarro i la vintena d'Arganda, Paralel Valdearbas, Pegaso-Talbot; i l'aparició d'un nou tipus de producció "intermediana" per ex. màquines tèxtils que complementen la logística del Gran Bazar asiàtic, i que ja comencen a ocupar d'una manera difusa alguns territoris industrials tradicionals. Aquesta reducció de la fertilitat productiva madrilenya en paral·lel a l'augment del centre de bene productes a altres regions - econòmicament més internacionalitzada - explica el creixement de facticitat logística, de distribució i gestió de mercaderies



Serveis
Seus grans empreses
Seus financers, banes, immobiliàries
Recintes ferrials
Parcs empresarials

**Producció
alt valor afegit**
Parcs tecnològics

**Producció
baix valor afegit**
Parc industrial i comercials

**Infraestructures
Logístiques**

**ESTRATÈGIES
METROPOLITANES**



CONSTRUCCIÓ RED VIÀRIA

El desplegament de la retícula sobre el territori madrileny ha estat espectacular en els darrers anys. En relació amb la xarxa viària, el 1985 la xarxa total constava de 2728 km. Dels quals només 319 km. Eren d'alta capacitat i corresponien als 2.497 km. Restava un carterre convencional i un 2004 un cop completada la M-30, M-40, M-45, i M-50 les radials, la xarxa sumava 3.492 km., dels quals 1.000 km. ja eren d'alta capacitat i 184 km. En assumptes de peatge, 397 km. En sumant 1279 km. En carterre de doble carrer, el 2004, el 62% dels 2.492 km. restants de la xarxa convencional compra amb una secció major de 7 m. Per crear una idea del ritme creixent i accidentat d'aquest desenvolupament, hem de recordar que l'any 1981, el Plan de Viarum de la Comunitat de Madrid, amb 27,3 km. prenia construir trams de noves circumval·lacions que superarien el total d'algunes noves urbanitzacions que encara són creuant per centres. Finalment el projecte de sanejament de la M-30.

RODALES

La xarxa de Rodales ha passat de tenir 180 km. 81 estacions al 1991 a 390 km. 188 estacions en el 2004, entre les transformacions funcionals realitzades en ella, ha estat més col·locant que la política extensió de la xarxa la centralització de la xarxa a la nova estació de Atocha (1985 - 1986), la remodelació del Puerto Verde i la presa en funcionament com a semi-interrunyal ferroviària realitzada (1987-1992), la renovació de Príncipe Pio (després en gran centre comercial i de oci) i El desenvolupament del nou trajecte de la Castellana, que, malgrat tenir només 4,3 km. ha suposat un important millores del funcionament després de passar les línies del nord vers el sud, reduint els intercanvis a Atocha, i ha presert el Rodales al casc històric (estacions del Sol Gran via i Alonso Martínez)

En relació a la xarxa d'autobusos interurbans, l'ha passat de 174 línies, amb 2.996 km. i 6264 parades en 1992, a 90 línies, 3788 i 16.789 parades. Any, en el 1994 va entrar en funcionament el carril Bus-VAO en la N-IV, complementant amb un innovador sistema de capdellat que reflectia amb el centre de la Móstoles. Posteriorment es va executar el de Farguaga de Amèrica, i el pla d'intercanvis 2004-2007, que, amb l'augment d'altres línies, va permetre construir tres nous a la plaça Castell, plus Filipina i Príncipe Pio, en les capçaleres de la carretera de Toledo, N-1 N-IV (substituint a les existents en superfície).

Però una altra clau plana més important ha estat el desplegament de la xarxa de metro: el fins al 1985 la xarxa només comptava amb 190 km. i 151 estacions, des de 1995 en cada llogalona s'ha afegit trams consolidant: 57 km. i 17 estacions entre 1995 i 1999, 58 km. i 17 estacions entre 1999 i 2003, 80,9 km. i 17 estacions entre 2003 i 2007. Entre les novetats més importants, amb el desenvolupament de la xarxa, des de la l'Alameda (permetent desplaçaments transversals) i de la zona municipal (consecució alguns districtes que no tenien servei), i sobre tot de l'AVE (denota la connexió del cor terciari madrileny amb l'estranger, i el salt de la xarxa de metròpolis metropolitanas (connexions radials vers Rivas i Arganda, Colada i San Fernando; Marrocan amb anell de relació intermunicipal de les comarques) i sub-urban de Rivas i Bonilla i Pateoport). Capaç pel nivell del territori xarxa articulada en un urbà desmembrat i progressivament separar, integrar les seves parts en un únic mecanic de treball i cohesió.

Una altra peça molt important ha estat l'implantació del aeroport de Barajas, amb un horari per al 2020 d'entrada en el major centre logístic aeri d'Europa, amb la connexió de la recerca i quarta pista, el més i la unitat amb el CBD.

Igualment la xarxa de l'AVE vol assegurar la connexió de Madrid amb les principals capitals europees amb menys de 4 hores i amb França.

**Congestions
Teixits
Desenvolupaments**

