



Autor: Néstor García Montes

*Este artículo fue realizado por **Nestor García Montes** para el Curso de Historiografía como método de investigación del Master en Problemas Sociales ((UNED) en el año 2013.*



Publicado en el blog "Iguales y diferentes. Investigación, análisis y comentarios en torno a las diferencias sociales. ISSN: 2340-5449

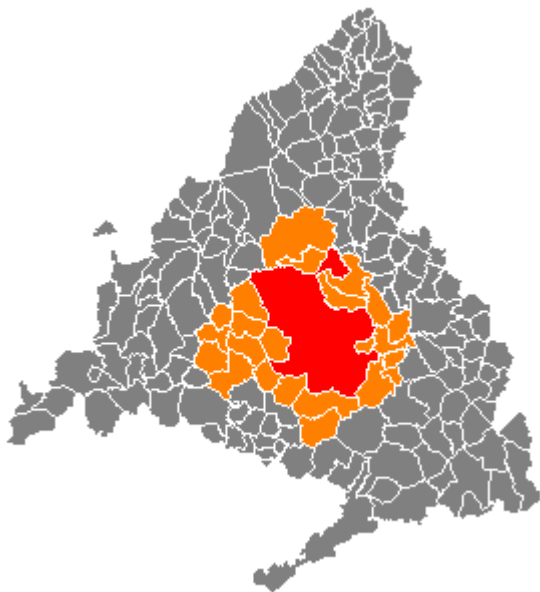
FUENLABRADA: DE CIUDAD SATÉLITE A CIUDAD AUTOSUFICIENTE

ÍNDICE:

- 1. INTRODUCCIÓN**
- 2. HIPÓTESIS**
- 3. MARCO TEÓRICO**
- 4. METODOLOGÍA**
- 5. RESULTADOS Y CONCLUSIONES**
- 6. BIBLIOGRAFÍA**

1. INTRODUCCIÓN

Con la promulgación del decreto por el que se creaba el Área Metropolitana de Madrid en 1964, se definió el espacio periurbano que delimitaba a la ciudad de Madrid, incluyendo en ese momento 23 municipios, entre los que no estaban algunas de las que hoy son grandes ciudades de la región madrileña, como Móstoles, Parla, Tres Cantos, Alcalá de Henares o Fuenlabrada. Éstas, excepto Tres Cantos, se incluyeron más adelante como Área Metropolitana, junto a las 23 anteriores.



El desarrollo del Área Metropolitana de Madrid ha estado determinado tanto por el contexto geográfico como por las características socioeconómicas, las redes de transporte o las políticas de crecimiento de los propios municipios que la conforman. Las ciudades más grandes de la periferia suelen emplazarse en torno a las autovías nacionales que salen de la ciudad. Por ejemplo, Getafe, Parla, Leganés, Alcorcón, Móstoles y Fuenlabrada se sitúan en los márgenes de la A-4, la A-42 y la A-5, siendo esta región, la sur, la que

mayor población tiene dentro del área metropolitana.

Pertenciente a la llamada "segunda corona metropolitana" de Madrid, Fuenlabrada es parte integrante de esa conurbación que hoy se extiende al sur del municipio central de la metrópoli, con una población total de alrededor del millón de habitantes. El ritmo casi vertiginoso con el que esta ciudad se ha desarrollado, sobre todo en los 70, hace que cumpla todas las características que definen un proceso de "suburbanización". Este fenómeno responde al importante proceso migratorio del periodo conocido como "desarrollismo español", durante las décadas de los 60 y 70. En ese momento, localidades que se encontraban en las coronas metropolitanas de las grandes ciudades, como Fuenlabrada en relación a Madrid, crecieron exponencialmente producto de la llegada de importantes contingentes de inmigrantes, y por la forma que ha adoptado como ciudad de gran tamaño

Publicado en el blog "Iguales y diferentes. Investigación, análisis y comentarios en torno a las diferencias sociales. ISSN: 2340-5449"

(en la actualidad tiene en torno a 200.000 habitantes), podría considerarse una expresión más de lo que se conoce como *ciudad dormitorio*. Sin embargo, junto con esa condición inicial de ciudad dormitorio que acoge a importantes cantidades de población llegadas de otras áreas y de lugares más centrales como consecuencia de los precios del mercado inmobiliario, Fuenlabrada en la actualidad no puede entenderse como una ciudad satélite de la metrópoli y ofrece todo el repertorio de servicios, equipamientos y comodidades necesarios para ser autosuficiente, encabezados por un tejido industrial de gran implantación y por todo un sistema de bienes públicos y privados (deportivos, educativos, culturales, asistenciales y de salud, de ocio y comerciales) que hacen innecesaria su búsqueda fuera del municipio para los vecinos/as.

Las consecuencias e insuficiencias que impuso en su momento un desarrollo tan rápido, intenso, desordenado y precario, sin excesiva planificación en sus orígenes, han ido siendo corregidas por las distintas actuaciones municipales durante las últimas décadas, superando una situación básica y carencial, aunque ello se ha producido desde una orientación excesivamente marcada por los problemas de carácter local y por la búsqueda de soluciones de manera autónoma -como en el resto de municipios vecinos-, y no tanto por una conciencia de pertenencia a un territorio de mayor escala (comarcal) y el trabajo en red como área metropolitana.

2. HIPÓTESIS

Los precios del suelo trasladan a muchas capas de la población a vivir a la periferia, donde el metro cuadrado es más barato que en el centro. El factor económico es uno de los principales a la hora de explicar los desplazamientos hacia las áreas metropolitanas, como en el caso de Fuenlabrada, pero también pueden influir cuestiones relacionadas con la calidad estética o ambiental (en el caso de algunos municipios periféricos que reúnen estas características). Este fenómeno de carácter “centrífugo” supone un nuevo modelo de urbanización, desarrollado en la región de Madrid a partir de los años 60 y que no termina de consolidarse hasta entrados los 80, caracterizado por su orientación predominantemente residencial y por la necesidad de la mayoría de sus habitantes de desplazarse diariamente a trabajar en otras localidades cercanas.

Otro concepto que se utiliza para definir estos nuevos modelos urbanos es el de *ciudad satélite*, es decir; una ciudad cuyo rango inferior dentro de una aglomeración urbana le hace depender de una ciudad principal (la metrópoli), a cuya área de influencia pertenece. Sería el caso de Fuenlabrada respecto a Madrid, de la que en un primer momento depende para la satisfacción de necesidades de cierto nivel, sobre todo en lo que se refiere a bienes y servicios especializados (sanitarios, educativos, comerciales, culturales...).

La hipótesis que proponemos en la presente investigación es que la ciudad de Fuenlabrada en la actualidad no puede considerarse una ciudad satélite (ni tampoco una ciudad dormitorio), aunque en sus orígenes se desarrollara como tal, sino que cuenta con todos los recursos y servicios necesarios para ser entendida como una urbe autosuficiente.

3. MARCO TEÓRICO

La configuración y consolidación de Madrid como espacio eminentemente metropolitano - cuyo origen como tal es reciente-, se ha producido a través de la combinación de dos fuertes corrientes migratorias de distinta naturaleza: en un primer momento, migraciones con origen en otras regiones (especialmente Andalucía y Extremadura); y en un segundo momento, aunque superpuesta a la primera, una corriente migratoria desde la ciudad central hacia los municipios periféricos, en un proceso que se puede denominar de “expulsión” de las capas de población con menor capacidad adquisitiva que buscaban residencias a coste más bajo. Este fenómeno de expansión metropolitana se dio en condiciones precarias en cuanto a la planificación territorial y la dotación de servicios e infraestructuras, y de sistemas de comunicación y transporte.

En el área sur de la región, lo que a principios de los 60 eran pequeños pueblos de características rurales se convirtieron en apenas dos décadas en una mezcla de suburbio industrial (suburbio en el sentido que se le da en el urbanismo estadounidense, es decir, zonas periurbanas determinadas por el componente social de su población: gente joven de clase media trabajadora, que se establecen en multinúcleos menores dispersos cercanos a la ciudad y comunicados con buenos sistemas de carreteras hacia las periferias) y ciudad dormitorio, con gran carencia de dotaciones básicas. Sin embargo, a partir de las primeras elecciones democráticas -1979-, los distintos gobiernos locales han realizado un notable esfuerzo para reducir el déficit acumulado en los años anteriores de crecimiento demográfico explosivo, sentando las bases para superar la inicial marginalidad periférica –todavía presente en algunos casos- y generando una red de equipamientos acorde con las necesidades de la población. Así, de la casi total dependencia de estas áreas respecto al núcleo central de la metrópoli se ha ido pasando a una interdependencia de carácter más “horizontal” entre los propios municipios, adquiriendo cada vez mayor importancia las relaciones transversales en la corona metropolitana.

El crecimiento urbano de la región metropolitana de Madrid (como de otras grandes ciudades – Barcelona, Buenos Aires, Londres, etc.-) provoca un modelo de *ciudad difusa*, enfrentada a la *ciudad compacta*, y caracterizada por una ocupación diseminada del territorio, separando funcionalmente sus usos (la universidad, la industria, las zonas residenciales, las zonas comerciales, las oficinas...) y

segregando a la población en base a su capacidad económica. El concepto de ciudad difusa es opuesto al de urbanización concentrada propio de la era industrial, del crecimiento espacial polarizado y de las economías de aglomeración. Representa el ensanchamiento de la urbanización tradicional que se difunde o expande en el territorio de forma laxa y no polarizada. Es el fenómeno que promueve la urbanización del entorno natural y permite “habilitar la distancia”, al desvincular el lugar de trabajo del lugar de residencia en relación directa a las mejoras y avances de las comunicaciones. En la difusión desconcentrada de la urbanización intervienen los procesos de suburbanización y de contraurbanización que tienen por denominador común el hecho de que su presencia implica movimientos desconcentrados de población en los asentamientos urbanos desde el centro hacia la periferia (Hall ,1983; Van den Berg y Klaassen, 1987)¹.

La tendencia hacia la dispersión genera una serie de consecuencias negativas, como señala Rueda (*“La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa”*, Salvador Rueda -1998-), destacando la ocupación intensiva del suelo, el consumo de materiales y energías y la explotación de los ecosistemas más allá de su capacidad de carga. Este modelo provoca, a su vez, la reducción del patrimonio agrícola y de los espacios naturales, la crisis del sistema de comercio de proximidad, pérdida de cohesión social, el aumento de necesidades de movilidad, un mayor consumo de recursos (agua, energía...) y la generación de mayor cantidad de residuos. Sin embargo, en la actualidad se está tomando conciencia de la insostenibilidad (en términos de desarrollo sostenible y calidad de vida) de la tendencia al crecimiento difuso y el modelo de ordenación del territorio que se propone es el de una ciudad compacta (cohesionada y con un buen aprovechamiento de los recursos –suelo, energía y recursos naturales-) y diversa (multifuncional y heterogénea, capaz de satisfacer las distintas necesidades de sus habitantes), lo que podríamos denominar una ciudad “autosuficiente” y sostenible.

¹ A través de Ferrás (2007)

Publicado en el blog “Iguales y diferentes. Investigación, análisis y comentarios en torno a las diferencias sociales. ISSN: 2340-5449

4. METODOLOGÍA

Para alcanzar una adecuada comprensión del objeto de estudio (la transformación del municipio de Fuenlabrada de ciudad satélite a ciudad autosuficiente) se recurre a una metodología de corte cuantitativo y cualitativo.

Técnicas cuantitativas:

· Análisis y revisión de datos y fuentes secundarias. Para ello se recurrirá a fuentes estadísticas y bibliográficas oficiales (INE, Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid, Ayuntamiento de Fuenlabrada)

Técnicas cualitativas:

· Entrevistas semiestructuradas. Se han realizado 4 entrevistas de corta duración (15 minutos aprox.) con "informantes clave" (es decir, personas que tengan un discurso elaborado y puedan representar distintos sectores sociales del municipio). Con este tipo de muestreo no se persigue la representatividad estadística sino la representatividad referencial (muestra estructural), en la que un sujeto responde a una serie de características u ocupa una posición/rol que le convierten en prototipo de un grupo o colectivo. Las entrevistas realizadas han cubierto los siguientes ámbitos:

- Sector económico (E1)
- Tejido asociativo (E2)
- Sector vecinal de base (E3)
- Sector educativo (E4)

E1	Comerciante del casco urbano (nacido en el municipio)
E2	Representante de Asociación de Vecinos "Arcoíris"
E3	Vecina (mujer, desempleada, 44 años)
E4	Director Colegio Público "Cervantes"

En dichas “mini-entrevistas”, tomadas más con carácter conversacional que con rigor analítico (dado el contexto y la finalidad del presente trabajo), se preguntaba a los consultados, a través de preguntas abiertas, sobre la evolución del municipio en las últimas décadas y las transformaciones experimentadas y sobre su percepción de la calidad de vida actual.

1. ¿Cómo considera que ha evolucionado el municipio en los últimos 20 o 30 años? ¿Qué cambios se han producido? ¿Cómo era Fuenlabrada antes y cómo es ahora?
2. ¿Cómo considera que es la calidad de vida actualmente? ¿Qué aspectos considera los más positivos?

5. RESULTADOS Y CONCLUSIONES

Fuenlabrada cuenta en la actualidad con 202.230 habitantes (INE, enero 2013) y una superficie de 39,1 kms², lo que supone una densidad de población de 5.067,31 hab/km². Por su número de habitantes, Fuenlabrada es la tercera ciudad en importancia de la región metropolitana madrileña (excluyendo la capital), por detrás de Móstoles y Alcalá de Henares, experimentando un crecimiento espectacular en los últimos 60 que transformó un pequeño pueblo rural y agrícola de apenas 2.000 habitantes en una gran urbe que supera los 200.000 (Tabla 1). Fuenlabrada comienza su verdadero despegue de crecimiento a partir del quinquenio 1975-1980, con espectaculares tasas de crecimiento demográfico que multiplican por diez su población entre 1970 y 1981, absorbiendo importantes cuotas de los flujos migratorios migraciones que se producían en el interior de la Comunidad de Madrid. Mientras, en esos mismos años el resto de ciudades del área sur iniciaban una tendencia hacia la estabilización y, en algunos casos, incluso al estancamiento (Tabla 2) después de haber protagonizado el despegue metropolitano a principios de los 60 -cuando Fuenlabrada ni siquiera fue incluida en el Área Metropolitana "oficial"-.

Tabla 1. Evolución de la población en Fuenlabrada (1950-2013)

Año	Habitantes
1950	2.067
1960	2.841
1970	7.327
1981	77.626
1991	144.069
2012	198.132
2013*	202.230

Fuente: Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid

Elaboración: propia

*INE: Padrón de Habitantes 2013

Tabla 2. Evolución de la población de derecho en Fuenlabrada y municipios limítrofes (1985-2012, por quinquenios)

Municipio	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2012
Fuenlabrada	117.302	141.496	160.573	173.788	195.131	198.973	198.132
Alcorcón	144.100	141.080	143.532	144.636	162.524	168.299	169.308
Getafe	128.585	139.068	144.662	146.310	157.397	169.130	171.280
Humanes de Madrid	5.291	7.505	8.910	9.424	14.406	18.541	18.870

Publicado en el blog "Iguales y diferentes. Investigación, análisis y comentarios en torno a las diferencias sociales. ISSN: 2340-5449

Leganés	169.495	172.729	178.321	172.049	181.248	187.227	187.125
Moraleja de Enmedio	1.096	1.519	1.904	3.056	4.231	4.852	4.984
Móstoles	169.114	189.707	199.411	196.289	204.463	206.015	206.031
Parla	63.601	69.017	72.788	74.203	91.024	120.182	124.208
Pinto	20.804	22.171	24.881	28.726	37.559	44.524	46.763

Fuente: Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid

Elaboración: propia

Si comparamos el crecimiento relativo de la población de Fuenlabrada con la media de la Comunidad de Madrid, con el fin de obtener un marco de referencia, apreciamos que hasta mediados de los 2000 el primero superaba a la segunda, pero desde ese momento se produce un proceso de estabilización en la evolución demográfica fuenlabreña, e incluso un ligero descenso entre 2010 y 2012, con una tasa de crecimiento del -0,4% (Tabla 3). Aun así, en 2006 Fuenlabrada entró a formar parte del grupo de ciudades con mayor tamaño del territorio nacional, gracias a la aprobación de la Ley de Grandes Ciudades y su inclusión como tal.

Tabla 3. Evolución de la población de derecho en Fuenlabrada y en la Comunidad de Madrid (1985-2012)

	Fuenlabrada	Crecimiento relativo %	Comunidad de Madrid	Crecimiento relativo %
1985	117.302		4.916.426	
1990	141.496	20,6	5.027.154	2,3
1995	160.573	13,5	5.181.659	3,1
2000	173.788	8,2	5.205.408	0,5
2005	195.131	12,3	5.964.143	14,6
2010	198.973	2	6.458.684	8,3
2012	198.132	-0,4	6.498.560	0,6

Fuente: Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid

Elaboración: propia.

En cuanto a la estructura de la población por edad y sexo (Tabla 4, Gráfico 1), la principal nota característica de Fuenlabrada es la gran proporción de población joven que reside en el municipio (el 65,88% de la población es menor de 44 años, lo que le convierte en uno de los municipios más jóvenes de todo el territorio nacional), situándose la mayor cohorte poblacional entre los 20 y 44 años (el 43,88%) y siendo la franja de 30-34 años la más numerosa (el 9,47%). Este hecho contrasta con el envejecimiento que acompaña los sistemas demográficos de los países occidentales, donde los mayores de 65 años son más numerosos que en el caso de Fuenlabrada (por ejemplo, la media de mayores de 65 años en la Comunidad de Madrid se sitúa en torno al 14%, mientras que en Fuenlabrada es casi la mitad, el 7,56%). Esta peculiaridad en la estructura poblacional de Fuenlabrada se explica por dos fenómenos: por un lado, el proceso migratorio experimentado en las décadas de desarrollo metropolitano (70-80) en el que muchos jóvenes de entonces desplazaron su lugar de residencia a la periferia en busca de viviendas más asequibles, que produjo el crecimiento de la

Publicado en el blog "Iguales y diferentes. Investigación, análisis y comentarios en torno a las diferencias sociales. ISSN: 2340-5449"

natalidad (lo que se conoce como el *baby-boom* español). De este modo, aquellos niños y niñas que nacieron en las décadas de los 70-80 (*baby-boomers*) son los que actualmente se encuentran en la zona ancha de la pirámide de población, más específicamente en la zona alta de ese ensanche, es decir, entre los 30 y los 40 años. Por otro lado, puesto que un amplio porcentaje de las personas extranjeras que España está recibiendo son personas jóvenes² en edad fértil, lo que también está contribuyendo tanto al aumento de la natalidad como a engrosar las cohortes de edad entre los 20 y 30 años. Esta pauta general que rige el comportamiento demográfico del país no varía en Fuenlabrada, más aun cuando en dicho municipio la población extranjera supone un 14,71% del total en la actualidad (ligeramente por encima de la media nacional, que se sitúa en el 12,14% -INE-).

Otro dato que se sale del patrón habitual es la ligera diferencia de hombres respecto a mujeres (50,22% frente a 49,78%), lo que se explica por el carácter rejuvenecido de la pirámide de población ya que lo más frecuente es que el mayor porcentaje de mujeres se concentre en las edades más envejecidas.

Tabla 4. Estructura de la población por grupos de edad y sexo en Fuenlabrada, 2013

Edad	Número		% sobre total habitante		Totales	
	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Número	% total hab.
0-4	5.740	5.381	2,84	2,66	11.121	5,50
5-10	6.061	5.679	3,00	2,81	11.740	5,81
11-14	5.676	5.240	2,81	2,59	10.916	5,40
15-19	5.117	4.908	2,53	2,43	10.025	4,96
20-24	6.345	6.281	3,14	3,11	12.626	8,17
25-29	8.474	8.052	4,19	3,98	16.526	8,17
30-34	9.770	9.377	4,83	4,64	19.147	9,47
35-39	9.622	9.002	4,76	4,45	18.624	9,21
40-44	9.099	8.821	4,50	4,36	17.920	8,86
45-49	8.091	8.069	4,00	3,99	16.160	7,99
50-54	7.198	8.286	3,56	4,10	15.484	7,66
55-59	8.094	8.275	4,00	4,09	16.369	8,09
60-64	5.579	4.709	2,76	2,33	10.288	5,09
65-69	2.858	2.895	1,41	1,43	5.753	2,84
70-74	1.428	1.670	0,71	0,83	3.098	1,53
75-79	1.100	1.525	0,54	0,75	2.625	1,30
80-84	781	1.285	0,39	0,64	2.066	1,02
85- 89	391	797	0,19	0,39	1.188	0,59
90-94	108	341	0,05	0,17	449	0,22
95-99	28	65	0,01	0,03	93	0,05
100	5	7	0,00	0,00	12	0,01

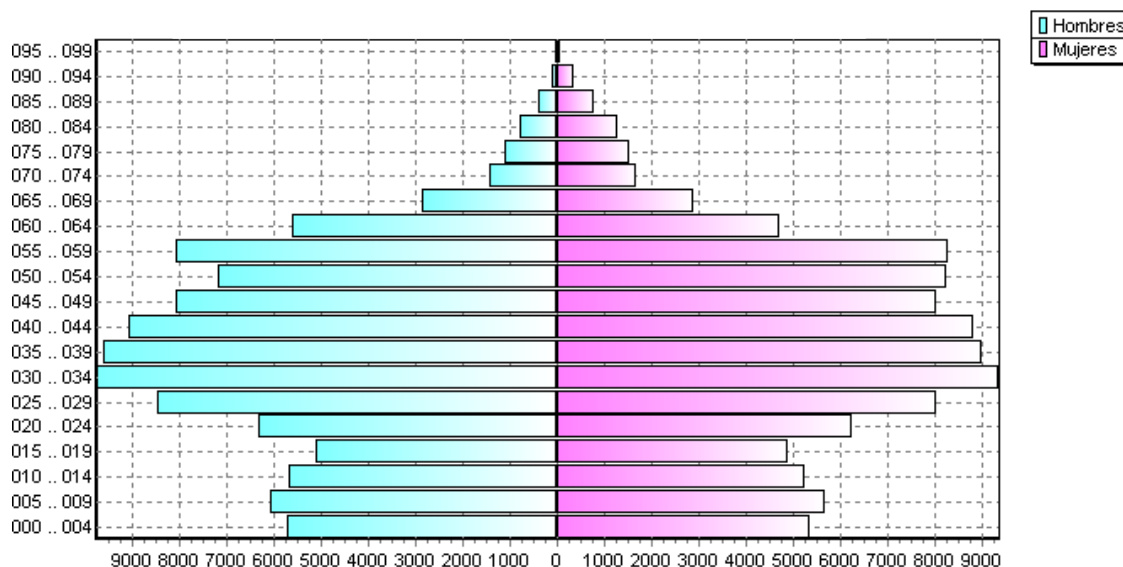
² Según el Instituto Nacional de Estadística, las edades más frecuentes de migrar son entre los 20 y 39 años.

Total	101.565	100.665	50,22	49,78	202.230	100,00
--------------	---------	---------	-------	-------	---------	--------

Fuente: INE; Padrón 2013

Elaboración: propia

Gráfico 1. Pirámide de población de Fuenlabrada



Fuente: INE, Padrón 2013

Elaboración: Ayuntamiento Fuenlabrada

El acelerado crecimiento de Fuenlabrada ha hecho necesario impulsar las infraestructuras de transporte a lo largo de las últimas décadas, tanto para comunicar el municipio con la ciudad de Madrid como con las localidades limítrofes. Así, a partir de principios de los 80, el primitivo sistema radial de comunicación viaria, además de desdoblarse y reforzarse con un moderno servicio ferroviario de cercanías, se ha ido complementando con un sistema viario transversal, conformado principalmente por las variantes de circulación rápida que han venido a sustituir el insuficiente entramado original de comunicación que conectaba los núcleos de cada una de las coronas metropolitanas de la región de Madrid. Este sistema de comunicación, reforzado más recientemente por la autovía de circunvalación M-50, además de facilitar el acceso a Madrid de forma indirecta, conecta con los municipios cercanos, como Móstoles, Getafe, Leganés, Humanes de Madrid, Griñón y Pinto. A ello se suman las distintas inversiones realizadas en la red de transporte público, destacando la línea de tren de cercanías, la flota de autobuses urbanos propios, dependientes de la pionera la Empresa Municipal de Transporte (EMT) de Fuenlabrada (la primera que se creó en la Comunidad de Madrid, después de la de la capital) y que cuenta con 5 líneas que conectan cada barrio con las dotaciones más importantes que existen en la localidad (como el hospital), y la línea 12 de Metro de Madrid (MetroSur), inaugurada en 2003.

Publicado en el blog "Iguales y diferentes. Investigación, análisis y comentarios en torno a las diferencias sociales. ISSN: 2340-5449

Por otro lado, la evolución experimentada por Fuenlabrada parece demostrar que la etiqueta “ciudad dormitorio” ya no se ajusta mucho a la realidad actual. Si bien hasta hace unos 20 años la ciudad tenía excesiva dependencia de la metrópoli central (Madrid), no sólo en lo que al empleo se refiere (que es la connotación que frecuentemente se asocia al concepto “ciudad dormitorio”, es decir; un municipio compuesto, básicamente, por población que pasa el día fuera trabajando en la ciudad de referencia) sino también para la satisfacción de determinadas necesidades (educativas, sanitarias, de ocio y cultura, comerciales...), convirtiéndose en una ciudad satélite, Fuenlabrada, ya desde principios de la década de 2000, cuenta con numerosos servicios, equipamientos y dotaciones que facilitan una vida plena a sus vecinos/as. Así lo reconocen los propios residentes entrevistados para este trabajo; ninguno de ellos percibe Fuenlabrada como ciudad dormitorio o ciudad satélite y manifiestan que el desarrollo producido en los últimos años ha cambiado la concepción que se tiene de este municipio periférico.

“Cuando yo vine a vivir aquí, en el año 81, no teníamos nada, ni las calles asfaltadas. Todo eso de allí, donde La Serna, era campo. Mucha gente trabajaba en los polígonos, aquí siempre ha habido mucha industria, pero también somos muchos los que tenemos que ir a trabajar a Madrid todos los días. Si no fuera por eso, yo no tendría necesidad de ir a Madrid, si aquí tenemos ya de todo...” (E2).

La transformación de Fuenlabrada de pequeño pueblo agrícola a gran ciudad también es un aspecto destacado en las conversaciones con los/as residentes consultados, con las consecuencias positivas y negativas que ello ha supuesto. Antes, las relaciones sociales eran más fluidas, más cercanas y de mayor profundidad entre los vecinos/as, existía un “espíritu de pueblo” y una gran cohesión social, además de mayor tranquilidad y contacto con la naturaleza, pero había grandes carencias en cuanto a servicios e infraestructuras de todo tipo. Hoy en día, con el incremento poblacional y urbanístico, ese tipo de relaciones sociales se pierden, así como la extensión del entorno natural y cierta tranquilidad en la vida cotidiana, pero a cambio se ha ganado en comodidades, satisfacción de necesidades y oportunidades (de empleo, sanitarias, educativas, culturales...) para la ciudadanía.

“Yo me acuerdo que cada vecino barría su trozo de calle. Era otra cosa, nos conocíamos todos, ibas por la calle y te parabas a saludar, ¿cómo está

fulanito, cómo está menganito?’ Había, no sé, más armonía vecinal. (...) Había más tranquilidad, menos coches, menos ruidos” (E1).

En cuanto a los aspectos mejor valorados por los/as consultados en la entrevistas “conversacionales”, se señala la buena distribución de servicios y equipamientos, abarcando todo el territorio (se destacan los centros deportivos, culturales y los centros sociales para mayores), la oferta comercial y las zonas verdes.

“Hay centros de mayores y deportivos en cada barrio, y bastantes zonas comerciales. Y también hay bastantes cosas para los jóvenes, centros de ocio, conciertos...” (E4).

Otro aspecto de gran relevancia es el del empleo local. La economía fuenlabreña pasó de ser eminentemente agrícola a mediados del siglo pasado a ser uno de los motores de la Comunidad de Madrid gracias al importante sector industrial presente en el municipio (representa cerca del 28% de la industria de la región). Destaca el polígono Cobo Calleja, que con 162 hectáreas de extensión y unas 500 empresas, principalmente PYMES, es uno de los principales centros industriales de Europa. A éste se suman otros muchos polígonos también de grandes dimensiones, como el Polígono Sonsoles o El Palomo. Este aspecto, el del empleo local, es asociado por los/as consultados en las entrevistas “conversacionales” con el concepto de ciudad dormitorio y, aunque no se dispone de información sobre el porcentaje de población fuenlabreña que ocupa puestos de trabajo en la industria local, es probable que muchos habitantes del municipio tengan que trasladarse fuera del mismo para trabajar. Por esa razón, en el presente trabajo se ha optado por el concepto ciudad satélite, y la hipótesis que se maneja tiene que ver con la pérdida de esa condición.

“Aquí hay mucha industria, tenemos muchos polígonos y eso da trabajo a los vecinos. Yo estoy en paro pero mi marido trabaja en INFA, en el Cobo Calleja” (E3).

Se puede decir que Fuenlabrada mantiene un desarrollo integral y un modelo de gestión urbanística (reconocido en 2006, cuando el municipio recibió el Premio Nacional de Urbanismo) que trata de asegurar un crecimiento equilibrado y evite los desarrollos urbanísticos “discontinuos”. Desde el inicio de la década del 2000, el municipio se ha reforzado con importantes equipamientos e infraestructuras,

como la Universidad Rey Juan Carlos, el MetroSur, un hospital, el teatro Tomás y Valiente, zonas comerciales, mejora de los accesos... Así, en la actualidad cuenta con una suficiente oferta de dotaciones y servicios (Tabla 5), con predominio de lo público, que permite a los residentes desarrollar una vida plena en la ciudad: equipamientos sanitarios (7 centros de Atención Primaria, 1 centro de especialidades y el hospital Universitario de Fuenlabrada), sociales (4 centros de servicios sociales, 6 centros cívicos de barrio, 2 centros de infancia y juventud, 2 centros de mujer, 1 centro de atención a drogodependencias, 2 centros de día para mayores, 6 espacios cívicos para mayores, una residencia de tercera edad), educativos (67 centros públicos, 11 concertados y 1 privado, 13 escuelas infantiles, la Universidad Rey Juan Carlos, un centro asociado de la UNED, Escuela Oficial de Idiomas, Escuela Oficial de Educación de Adultos), deportivos (50 equipamientos deportivos, incluyendo una ciudad deportiva, pabellones, polideportivos...) y culturales (3 centros culturales, 5 centros socioculturales de barrio más uno en construcción, 5 teatros más uno en construcción, 4 salas de exposiciones, 6 bibliotecas públicas más una en construcción).

Tabla 5. Equipamientos municipales

Equipamientos	Nº
Sanitarios	9
Sociales	24
Educativos	96
Deportivos	50
Culturales	19

*Fuente: Ayuntamiento Fuenlabrada
Elaboración: propia*

Este escenario del que disfruta el municipio, fruto de un incremento demográfico y de la necesidad de acompañarlo de recursos y condiciones adecuadas para el desarrollo de las actividades propias del ser humano, favorece, hoy en día, la autosuficiencia de la ciudad. O, como señalaba una de las personas entrevistadas, “se hace vida en Fuenlabrada” (E2).

6. BIBLIOGRAFÍA

Ferrás, C., 2007. *El enigma de la contraurbanización. Fenómeno empírico y concepto caótico*. En "Revista Eure (Vol. XXXIII, N° 98)", Santiago de Chile.

Indovina, F. (coord.), 207. *La ciudad de baja densidad. Lógicas, gestión y contención*. Colección Estudios, Diputación de Barcelona.

Memoria técnica Primera fase de la revisión del PGOU de Fuenlabrada, septiembre 2010.

Rueda, S., 1998. *La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa*. Artículo. <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html>

Troitiño, M.A., 2003. *Renovación urbana: dinámica y cambios funcionales*. En "Perspectivas urbanas nº 2".

www.ayto-fuenlabrada.es