

Más lejos por menos: movilidad subvencionada y declive urbano en la periferia madrileña. El caso de Aranjuez

Farther for less: Subsidized mobility and urban decline in the Madrid periphery. The case of Aranjuez

DOI: 10.20868/tf.2025.23.5624

Juan Notivoli Zamora [♣]

Fecha de superación del Tribunal Fin de Máster: 18.06.2025

Tutor: Inmaculada Mohino Sanz

Resumen

Este artículo analiza el impacto de las subvenciones al transporte en la ciudad de Aranjuez, evaluando su influencia en los patrones de movilidad, consumo y sentido de pertenencia. A través de una metodología mixta que combina encuestas, trabajo de campo y un focus group, se identifican las dinámicas que caracterizan a este municipio como una posible ciudad dormitorio en la periferia metropolitana de Madrid. Los resultados muestran un uso intensivo del abono entre la población joven, que permite el acceso a oportunidades externas, pero también refuerza la desvinculación con el entorno local. Sin embargo, la investigación revela que no es solo la movilidad en sí misma la que debilita la pertenencia, sino también la mejorable oferta de ocio, comercio y oportunidades de empleo que Aranjuez proporciona a sus residentes. A pesar de una alta valoración como municipio, especialmente entre los adultos, el deseo de marcharse es generalizado entre los jóvenes. Se concluye que el abono actúa como una herramienta ambivalente: facilita la conectividad, pero en ausencia de una estrategia urbana eficaz, perpetúa la subordinación funcional del municipio.

Palabras clave

Movilidad, abono transportes, subvenciones al transporte, Aranjuez, ciudad dormitorio, periferia urbana.

Abstract

This paper analyses the impact of transport subsidies in the city of Aranjuez, evaluating their influence on mobility patterns, consumption habits, and sense of belonging. Through a mixed-method approach combining surveys, fieldwork, and a focus group, the study identifies dynamics that characterize this municipality as a potential commuter town on the metropolitan outskirts of Madrid. The results show an intensive use of the transport pass among young people, which facilitates access to external opportunities but also reinforces disconnection from the local environment. However, the study reveals that it is not only mobility itself what weakens belonging, but also the limited offer of leisure, commerce, and employment opportunities available in Aranjuez. Despite a generally positive perception of the municipality, especially among adults, a strong desire to leave is widespread among the youth. The research concludes that the

[♣] **Juan Notivoli Zamora** es alumno de postgrado del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid.
j.notivoliz@alumnos.upm.es
ORCID: <http://orcid.org/0009-0000-4380-3784> (Juan Notivoli Zamora)

transport pass functions as an ambivalent tool: while it enhances connectivity, in the absence of an effective urban strategy, it perpetuates the municipality's functional subordination.

Keywords

Mobility, travel pass, travel subsidies, Aranjuez, commuter town, urban periphery.

1. Introducción

En los últimos años, las políticas públicas han priorizado la accesibilidad y la movilidad eficiente. (Comisión Europea, 2025). La expansión del transporte público y las subvenciones, especialmente para jóvenes y la tercera edad, han mejorado notablemente la conexión entre los márgenes del área metropolitana y su centro. Estas medidas, que han supuesto un logro en términos de inclusión y sostenibilidad (Cadena et al., 2016), han transformado profundamente las dinámicas urbanas de los municipios periféricos. Sin embargo, esa misma mejora en la conectividad puede tener efectos menos visibles sobre el día a día de quienes habitan esos lugares. En contextos donde el desplazamiento al exterior es fácil, frecuente y económico, las actividades tienden a desarrollarse fuera del propio municipio, dejando en segundo plano los espacios locales (Wickramaarachchi, 2020). Este fenómeno afecta especialmente a la población joven, que encuentra en la metrópolis y sus inmediaciones una oferta más amplia de ocio, consumo y oportunidades, lo que termina deteriorando su vínculo con el entorno más cercano. Este artículo propone detenerse en esa escala intermedia, donde los límites del área metropolitana se difuminan. El caso de Aranjuez, municipio de la Comunidad de Madrid, permite observar con claridad cómo las políticas de movilidad subvencionada no solo facilitan el movimiento, sino que también reconfiguran la forma en la que se habita y valora la ciudad propia.

2. Objetivos, hipótesis iniciales y estructura del artículo

Esta investigación tiene como finalidad el análisis del impacto actual de la movilidad subvencionada sobre la periferia de las metrópolis, creando nuevas dependencias respecto a ellas más allá de las cotidianas (trabajo y estudios) y llevando al surgimiento de nuevos patrones de movilidad que conllevan cambios urbanos, sociales, y económicos en los propios municipios de la periferia, incluso más allá de las áreas metropolitanas.

Para responder a esta cuestión, se definen los siguientes objetivos específicos: Identificar los principales patrones de desplazamiento, según motivo, frecuencia y destino (O.E.1), evaluar la distribución a nivel urbano de las actividades de ocio y consumo (O.E.2), explorar la percepción de los residentes respecto a la identidad urbana, la oferta de ocio y el comercio en la periferia (O.E.3), constatar si el uso de las subvenciones de transporte condiciona la elección de destinos de ocio y comercio (O.E.4) e integrar un enfoque mixto mediante datos cuantitativos y cualitativos para ofrecer una lectura transversal del impacto de las subvenciones de transporte en las ciudades de la periferia (O.E.5). Por su parte, la hipótesis que orienta esta investigación sostiene que la existencia del abono de transporte joven, al ofrecer una tarifa extremadamente baja y una cobertura territorial amplia, ha promovido un modelo de hipermovilidad funcional entre la población joven de Aranjuez que debilita su vínculo con el espacio local.

La estructura del artículo será la siguiente: tras la introducción se realiza un estudio bibliográfico sobre los estudios de interés para redactar un estado del arte robusto. Posteriormente, se describe el enfoque metodológico, primero de manera esquemática y después detallada según la técnica

usada. A continuación, se presenta una caracterización socioespacial de Aranjuez, sus conexiones con Madrid e indicadores socioeconómicos, añadiendo un subapartado dedicado al Abono Transporte para contextualizar su impacto. Tras la presentación y discusión de los resultados obtenido se redactan las conclusiones y se proponen líneas futuras de investigación.

3. Estado del arte

Diversas investigaciones han discutido sobre la cuestión de la pertenencia en ciudades de la periferia. Morcillo (2023) relata en su artículo sobre Parla la dificultad de mantener una conexión con el entorno inmediato cuando la vida cotidiana se lleva a cabo en otros lugares. Esto sucede cuando la oferta comercial, cultural y de ocio se convierte en prácticamente inexistente, cualidades intrínsecas de las ciudades dormitorio. Por su parte Domínguez (2004) elige otra localidad madrileña, en este caso Alcobendas, para recoger estrategias que emplean los ayuntamientos para combatir esa falta de identidad, posicionándose con una marca urbana “a la contra” de la metrópoli y proyectando una imagen de ciudad completa (residencial, laboral y cultural).

La administración de la demanda de transporte, por sus siglas en inglés TDM, ha sido objeto de investigación en numerosos estudios junto a otras intervenciones de las administraciones públicas y privadas que participan en la decisión modal. Trabajos, como el de Boyd et al. (2003) o Zhou (2014) reflejan la importancia de la implantación de sistemas de descuento, parcial o completo, de los trayectos como atractores de nuevos usuarios, especialmente entre estudiantes universitarios,

Ortúzar y Willumsen (2011) introducen la noción de mobility as a disutility, planteando que la movilidad representa un sacrificio que las personas asumen por necesidad, y que intentan minimizar en términos de tiempo y coste. Por lo que cuando son presentados con un descuento o una mejora del servicio, son mucho más susceptibles al uso del transporte. Como contrapunto a ese concepto investigadores como Holden et al. (2020) o Te Brömmelstroet et al. (2022) defienden las low-mobility societies y la mobility as unnecessary como futuros en los que la hipermovilidad queda desfasada debido a redistribuir inversiones y esfuerzos hacia actividades locales basadas en la proximidad.

Wickramaarachchi (2020) explora el impacto de la hipermovilidad en el sentido de pertenencia. En su estudio de cómo una comunidad migrante de Sudán del Sur se adapta a la vida en un pueblo cercano a Melbourne destaca que dicha proximidad desemboca en visitas frecuentes que impiden formar relaciones con la comunidad local. Esto contrasta con la visión, ampliamente aceptada, de que la accesibilidad es el mejor “producto” dentro del sistema de transporte, en las que las regiones compiten por obtener infraestructura para su desarrollo (Wegener y Böckmann, 1998). Otros investigadores críticos con dicho fenómeno son Cohen y Gössling que advierten en su artículo titulado El lado oscuro de la hipermovilidad (2015) de cómo el moverse se ha convertido en un símbolo de estatus social. Se relaciona “volar del nido” y viajar a todas horas con el éxito personal y el progreso.

El transporte como bandera del progreso es un concepto que fue desarrollado también por Marchetti (1994) de una manera más optimista (pináculo de la conexión humana) que la relatada anteriormente. En el mismo artículo recoge las observaciones de Zahavi y Ryan (1980) sobre los invariantes antropológicos del transporte: El ser humano dedica una hora diaria y un 13% de sus ingresos a moverse, independientemente de la distancia que se recorra en dicho tiempo, fenómeno que ha permitido el desarrollo de las periferias a la par de los avances en transporte. Para Zahavi, esa hora es el presupuesto que cada persona está dispuesta a usar para moverse.

Sin embargo, estas invariables sí que han sufrido cambios desde la entrada del nuevo siglo según Gutiérrez-Puebla y García-Palomares (2007) en el contexto del área metropolitana de Madrid. Pese a la creación de subcentros para descongestionar la capital, que parecían indicar la reducción de la distancia recorrida, la constante suburbanización ha mantenido creciendo dichas distancias. Esto coincide con la noción de que, en los países suficientemente desarrollados, las sucesivas mejoras en la red de transporte ya solo producen beneficios marginales, permitiendo a los problemas derivados de la forma urbana aumentar los tiempos de viaje. (Vickerman et al., 1999). En un artículo posterior (2010), García-Palomares vuelve a retomar la suburbanización del área metropolitana madrileña y la disociación evidente entre residencia (cada vez más dispersa) y el lugar de trabajo (centralizado) ya que tanto la población como los empleadores ponen otros criterios por delante de la proximidad entre ambas. De ahí surge el denominado *wasteful commuting*. Dicho término guarda relación con el *excess commuting* (C_{ex}) definido por Hamilton en 1982 como “la diferencia entre el mínimo teórico y el desplazamiento (en tiempo o distancia) observado en un momento determinado, expresado como un porcentaje del desplazamiento observado”. Este fenómeno fue posteriormente analizado por Kanaroglou et al. (2015) para crear nuevas mediciones que respondieran a las demandas del urbanismo moderno como el *minimum commute, commuting potential utilized o commuting economy*.

La delimitación del área metropolitana de Madrid ha sido recurrentemente cuestionada por investigadores como Solís (2008, 2011), quién la define como una “cuenca de vida” en la que la globalización hunde sus raíces, nutriéndose de lo local, transformándolo. En un estudio posterior (Mohino et al., 2015) centrado en su relación con Castilla-La Mancha, se delimita el área de influencia entre los 130 y 150 kilómetros, distancia en la que los desplazamientos radiales hacia la capital siguen siendo más intensos que los de las capitales provinciales.

Otros estudios reflexionan sobre el papel del turismo a escala. Un claro ejemplo es la investigación de Palacios-García et al. (2024) relacionando a la presión turística con la transformación de centros históricos y la gentrificación comercial en Malasaña o la de Ruiz-Apilánez et al. (2015) que relata el declive del centro histórico de la ciudad de Toledo, mediante la observación de la vida pública en las calles y los bajos comerciales de la calle principal del centro histórico

Como ejemplo de intento fallido de creación de un nodo urbano con funciones complementarias a las de Madrid en sus inmediaciones podemos destacar a Aranjuez, que ha acabado consolidando, un perfil subordinado dentro de la estructura metropolitana. Este fenómeno ha sido evaluado por varios investigadores en los últimos años. Según Solís (2008) este resultado es producto del impulso de un modelo de expansión que se apoya en la mejora de las infraestructuras de transporte. El municipio de Aranjuez, situado a unos 45 minutos y 47 kilómetros de la capital ha absorbido flujos poblacionales impulsados por la búsqueda de vivienda asequible, pero sin que se haya producido una descentralización funcional efectiva.

Desde el punto de vista económico, Aranjuez se ha apoyado históricamente en la actividad agraria y en cierta pujanza industrial de inicios del siglo XX, vestigios de ser su red de ferrocarril que conecta con Madrid la segunda más antigua de la península tras Barcelona-Mataró, permitiendo el desarrollo económico durante la industrialización, también debido al acceso sencillo a mano de obra y agua por su presencia entre los ríos Tajo y Jarama (Solís et al., 2015). Sin embargo, en la actualidad Aranjuez ha experimentado una pérdida progresiva de centralidad económica, manteniéndose relevante en materias político-administrativas e históricas respecto al entorno madrileño (Solís et al. 2018) debido en gran parte por su condición de Real Sitio y Paisaje Cultural, siendo reconocido como Patrimonio

de la Humanidad por la UNESCO en 2001 y en cuyo conjunto se incluyen el Palacio Real o los Jardines del Príncipe y de la Isla. Troitiño et al. (2011) señalan que la tendencia a convertir el centro histórico en un producto turístico ha generado desequilibrios en la multifuncionalidad urbana. El peso de las actividades turísticas ha sido insuficiente para compensar la falta de empleo estable y diversificado, y aunque la ciudad cuenta con una notable infraestructura cultural y recreativa, el turismo sigue siendo predominantemente de tipo excursionista, con un 90% sobre el total de los visitantes. Según Pozo (2022), la diferenciación funcional actual entre el casco histórico (ámbito del Paisaje Cultural) y los nuevos desarrollos urbanos como AGFA y el PAU de la Montaña (orientados al *commuting*) es especialmente pronunciada, lo que traduce una dualidad territorial que limita la cohesión urbana y dificulta la consolidación de un centro económico autónomo.

Frente a la literatura existente, que relaciona el declive urbano de la periferia y los centros históricos con la globalización y la turistificación, esta investigación aporta una mirada novedosa a través de la influencia de hipermovilidad, específicamente provocada por los subsidios de transporte. Dichas ayudas, apoyadas masivamente por la ciudadanía y que ayudan indudablemente a fomentar una movilidad más sostenible, han sido mayoritariamente vistas como medidas exitosas sin llegar a observar los efectos potencialmente negativos en la experiencia urbana que conllevan. Por su parte, la elección de una ciudad como Aranjuez, siempre condicionada por su estatus de Real Sitio y Paisaje Cultural, y testigo de numerosos intentos de crear nuevos patrones de relación con su entorno, resulta idílica para llevar a cabo el estudio y comprobar como la influencia de la hipermovilidad ha podido contribuir hacia una dependencia de Madrid para cubrir sus necesidades económicas y un impedimento para las posibilidades de creación de una identidad propia.

4. Metodología

La investigación fue concebida como oportunidad para explorar las posibilidades otorgadas por un enfoque metodológico mixto, combinando percepciones subjetivas con datos extraídos de fuentes estadísticas para comprender dinámicas urbanas. A continuación, se presenta el método desarrollado para este trabajo de investigación, primero en formato de esquema (Figura 1) y después de manera desarrollada.

Revisión de datos estadísticos existentes

La recopilación y análisis de datos estadísticos procedentes de diversas fuentes oficiales se realizó con el fin de contextualizar la situación socioeconómica, demográfica y de movilidad del municipio de Aranjuez. Las fuentes consultadas fueron: el Censo de Población y Vivienda 2021 del Instituto Nacional de Estadística (INE), la encuesta de Características Esenciales de la Población y las Viviendas 2021 del INE, la ficha estadística 2025 del municipio de Aranjuez del Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid y la Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2018 (EDM18) del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM).

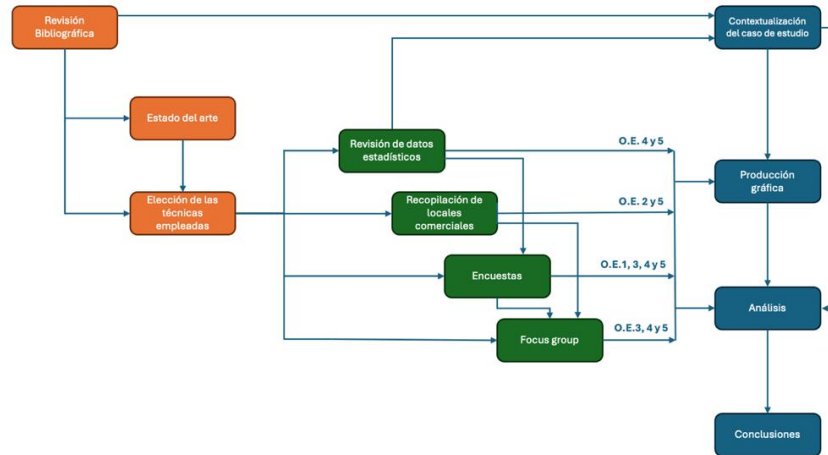


Figura 1. Esquema metodológico de la investigación, enlazando cada técnica con los objetivos específicos (O.E.) correspondientes planteados en la introducción.

Fuente: Preparado por el autor.

Recopilación de locales comerciales de Aranjuez

Con el fin de entender la situación actual del comercio en Aranjuez y debido a la ausencia de un Censo de locales comerciales disponible, se realizó una recopilación del tipo de comercio mediante trabajo de campo. Para esta tarea se siguió el método ya constatado por otros investigadores como el utilizado por Palacios et al. (2024) para el barrio de Malasaña (Madrid) o Ruiz-Apilánez et al. (2015) en el casco histórico de Toledo. El trabajo se realizó durante dos días en tres zonas identificadas de interés, la primera de ellas debido a la densidad de locales comerciales observable y las dos siguientes como espacios concebidos para ello como son el Mercado de Abastos y el Centro Comercial El Deleite. Se realizó con un mapa impreso en el que se señalaba la posición del local y un cuaderno en el que se recopilaban datos de interés del local como la pertenencia a una franquicia. Tras la revisión de todos los tipos de comercio se realizó una categorización agrupando en los trece siguientes tipos: alimentación, bazares, compras de entretenimiento, cuidado personal, cultural/social, financiero, hipermercados, hogar, moda, ocio, restauración, talleres y locales vacíos. En paralelo a la toma de datos, se realizaron entrevistas no estructuradas con ocho dueños de locales comerciales, seis hombres y dos mujeres, todos entre los 40 y 60 años en las zonas señaladas anteriormente. En ellas se ahondó en la nueva realidad comercial postpandemia.

Encuesta de participación ciudadana

El uso de encuestas en esta investigación responde a la necesidad de obtener información sobre las prácticas de movilidad, ocio y percepción del entorno por parte de la población de Aranjuez, con especial atención a los usuarios del abono joven de transporte. El cuestionario se compone de los siguientes módulos: Información personal, pertenencia, uso del Abono Transporte, movilidad familiar cotidiana y ocio. Debido al gran interés que supone la percepción del entorno de los usuarios del abono joven se realizó la encuesta en dos centros educativos de la ciudad de Aranjuez el Colegio Apóstol Santiago y el Instituto Domenico Scarlatti. Las edades de los encuestados oscilaron entre los 12 y 18 años. Fue realizado con *Google Forms*, lo que garantizó la anonimidad del encuestado, su fácil realización y la recopilación de respuestas.

El número total de respuestas alcanzado fue 240, teniendo en cuenta que según el censo 2021 del INE, los habitantes de Aranjuez entre los 12 y 18 años alcanzan los 4954, el resultado de la encuesta con un nivel de confianza del 95% otorga un margen de error de aproximadamente un 6%, lo que permite interpretar los resultados con un grado razonable de fiabilidad. Como complemento a las realizadas en institutos se realizó una segunda encuesta, esta vez a la población adulta para poder realizar una comparación entre resultados y para recopilar impresiones desde otra perspectiva en las preguntas de carácter abierto, pudiendo tener un alcance superior al de las entrevistas. el número de respuestas alcanzó las 68. Esta muestra permite representar los patrones de uso del abono, movilidad y elección de ocio con un nivel de confianza del 90% y un margen de error del 10%.

Focus Group

Para complementar a la información recogida en las encuestas, especialmente los testimonios del rango de edad superior a los 18 años, se decidió llevar a cabo la técnica del focus group, lo que permite captar no solo las opiniones individuales como en las respuestas abiertas del cuestionario o las entrevistas, sino también las dinámicas sociales, las coincidencias y las divergencias que emergen del intercambio entre los participantes. Se desarrolló con una duración aproximada de 120 minutos y contó con la participación de seis personas seleccionadas de forma que existiera diversidad en cuanto a edad, género y situación ocupacional. La sesión fue dirigida por el investigador, quien adoptó un rol de moderador, guiando la conversación mediante una guía semiestructurada tomando como referencia los apartados de la encuesta de participación ciudadana y los datos recogidos de locales comerciales durante el trabajo de campo. Se organizó en torno a cinco bloques temáticos: Vivir en Aranjuez, movilidad y uso del abono, hábitos de ocio, comercio en Aranjuez y relación entre transporte y elección del ocio.

5. Caso de Estudio

Aranjuez

Aranjuez es el municipio más meridional de la Comunidad de Madrid. Antiguamente era atravesada por la N-IV, pero tras la creación de la variante de la A-4, es necesario hacer uso de la M-305 para alcanzar la autovía.

Pese a estar en el extremo sur de la comunidad, queda conectada también con la red regional de Cercanías, concretamente con la línea C-3. Dicha conexión permite a los ribereños (gentilicio local), desplazarse hacia la capital pasando por Ciempozuelos, Valdemoro, Pinto y Getafe. Aunque en el pasado trenes de media distancia hacían parada en la estación, en la actualidad sólo se da servicio de Cercanías. Con respecto a la red de autobuses, el municipio queda nutrido por cinco líneas intermunicipales dentro de la Comunidad de Madrid, una de ellas nocturna. La localidad cuenta también con una red municipal de cinco líneas de autobuses, todas con cabecera en la estación de Cercanías. Aranjuez cuenta con once barrios: Centro-Casco Histórico, Foso-Moreras, Deleite-Plaza de Toros, Estación-Las Aves, Nuevo Aranjuez, El Mirador, Olivas-Vergel-Penicilina, Ciudad de las Artes y AGFA, que forman el núcleo del municipio además del PAU de la Montaña y el Cortijo de San Isidro (Figura 2).

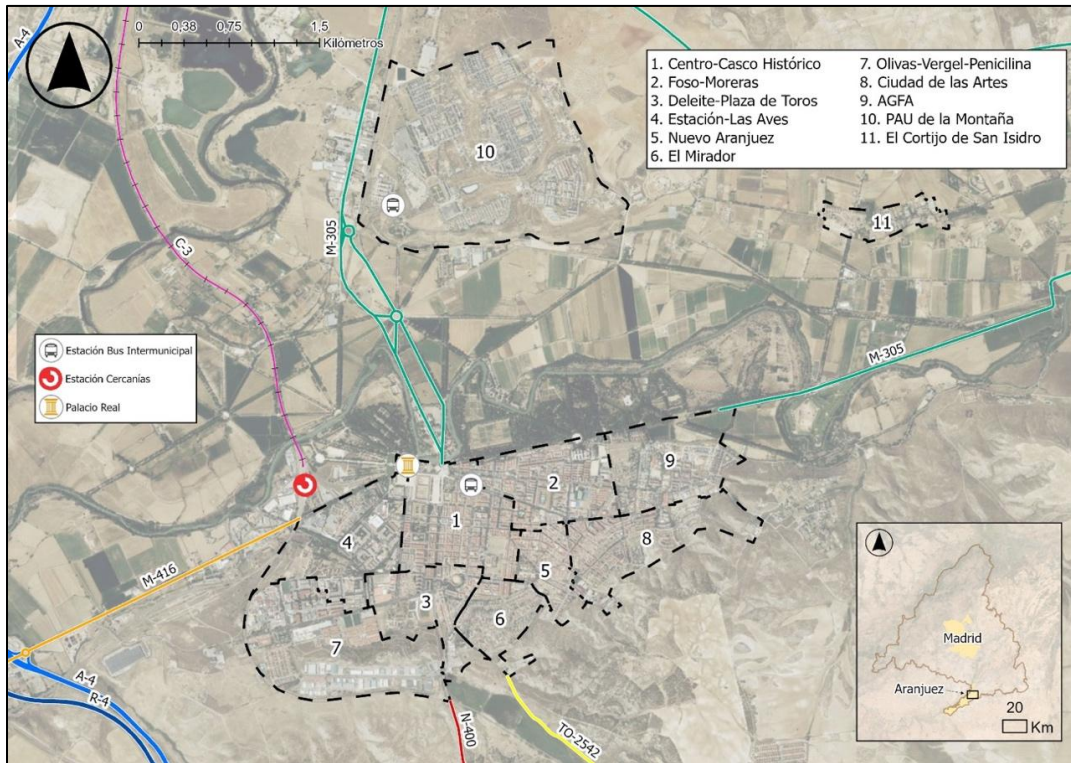


Figura 2. Mapa de situación del caso de estudio. Incluye los principales accesos, barrios y puntos de interés de Aranjuez.

Fuente: Preparado por el autor a partir de datos del INE (Secciones Censales) y del IGN.

Respecto a indicadores socioeconómicos, Aranjuez cuenta con un pico histórico de 62.508 habitantes censados en el año 2024 con un crecimiento relativo del 2,48%. La densidad es de 330 habitantes por km². Cuenta con 161,26 habitantes extranjeros por cada 1000 y cerró el año anterior con 3.104 desempleados. La última renta per cápita registrada (2022) es de 24.923 euros. El 69,17% de las unidades urbanas están destinadas al uso residencial y el 61,63 de las viviendas tienen régimen de tenencia en propiedad (Instituto de Estadística de la CAM, 2025).

Abono Transporte del CRTM

El CRTM introdujo en 1987 el Abono Transporte, un título personal que permitía al portador hacer uso de todos los operadores de la región (Consortio Regional de Transportes de Madrid, 2021). Los últimos datos del CRTM reflejan que 1.722.000 madrileños ejercitan su uso, superando el récord fijado en 2007.

Cómo se indica anteriormente, el abono joven existe como tarifa desde 1988. Inicialmente dando servicio hasta la edad de 18 años, en 1990 la presión social provocó su aumento hasta los 21. Tras sucesivas ampliaciones, en 2016 se consolida la tarifa de 20 euros mensuales para los jóvenes entre 7 y 26 años. Dicho precio se vio reducido al 50% a finales de 2022 y posteriormente al 60% en 2023, debido a las ayudas al transporte otorgadas por el gobierno central e igualadas por el regional por lo que en la actualidad la juventud madrileña dispone de un acceso total al transporte por 8 euros mensuales, que a partir de julio del 2025 pasarán a ser 10. Los datos de la EDM18 reflejan un descenso considerable en el porcentaje de usuarios tras salir del rango de edad del bono joven que no se recupera hasta alcanzar el siguiente rango de edad subvencionado (+65).

6. Resultados

Identificación de los patrones juveniles de movilidad de ocio

La herramienta principal para este apartado fue la encuesta de participación ciudadana realizada a la población juvenil, específicamente el apartado sobre ocio, en el que se preguntaban sobre destinos, preferencias y costumbres en ese respecto.

De los resultados podemos realizar una categorización de los destinos en base al número de encuestados que viajaron en el último año a ellos. El destino más destacado por volumen de desplazamientos es la ciudad de Madrid, corroborando los datos discutidos anteriormente. Es indudable que, al ser el centro neurálgico de la región metropolitana, dispone de la oferta más amplia y diversa de ocio, cultura, restauración y compras (Figura 3).

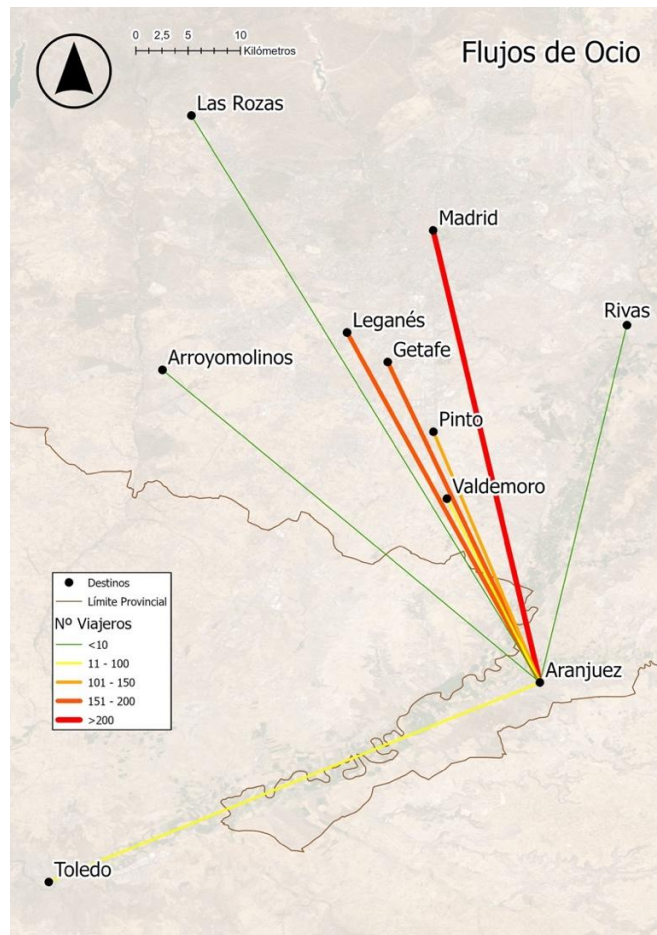


Figura 3. Mapa de los flujos de ocio con origen Aranjuez hacia los destinos con más atracción.

Fuente: Preparado por el autor a partir de la encuesta de participación ciudadana.

En un segundo escalón encontramos a Getafe y Leganés. Ofrecen una experiencia de consumo más contemporánea y atractiva para los jóvenes, basada en grandes superficies, tiendas de marca, cadenas de restauración y cines, que no tiene equivalente en Aranjuez. Estos destinos ejemplifican la creación de nuevos centros de atracción en el entorno madrileño, formando rutas de consumo y ocio consolidadas, sobre todo la correspondiente a Getafe con intención de ir al cine, superando en número incluso a Madrid. Pinto y Valdemoro fueron elegidos debido a su buena conexión mediante

la A-4 con Aranjuez además de contar con parada en la C-3 pero su oferta de ocio es claramente inferior a la de los ejemplos anteriores y queda reflejado en las respuestas. Arroyomolinos, Las Rozas Rivas-Vaciamadrid con peor conexión, pero una oferta de experiencias muy especializadas, ocupan el cuarto escalón. Toledo, pese a estar fuera de la comunidad y del área de influencia del abono, recogió viajeros al nivel de Valdemoro. Además de los destinos físicos, la encuesta revela un dato especialmente relevante: la frecuencia con la que el comercio online aparece como opción sustitutiva.

En lo relativo a la diferencia de los flujos en base a la intención del viaje podemos destacar como Madrid ejerce la mayor atracción general. Getafe destaca en solitario en los viajes para ir al cine mientras que, en compras de entretenimiento, la mayoría de usuarios prefieren no desplazarse fuera, ya sea comprando en Aranjuez o realizando pedidos online. Pese a que estos últimos también son una opción interesante para moda, a la altura de Leganés o Getafe y por delante de Aranjuez, no alcanzan a la tracción de Madrid. En conclusión, los patrones de movilidad identificados dibujan una imagen clara: Aranjuez actúa como un territorio que permite la salida de su población activa y consumidora hacia otros nodos metropolitanos, tanto reales como virtuales.

Distribución a nivel urbano de las actividades de ocio y consumo

El trabajo de campo, herramienta escogida para este objetivo, refleja una estructura comercial desequilibrada, caracterizada por la concentración de ciertos sectores, la ausencia de otros y una notable proporción de locales vacíos, que alcanzan el 23,6 % del total del parque comercial censado (Figura 4). De los 571 locales contabilizados, el 79 % corresponde a comercio local, lo que indica un tejido económico dominado por pequeños negocios de proximidad. Estas cifras reflejan la continuidad de un modelo de pequeño comercio tradicional, que, si bien mantiene cierta vitalidad, parece carecer de capacidad para competir con grandes superficies o centros especializados del entorno metropolitano. Las categorías con mayor número de establecimientos son restauración (86 locales, 15,1 % del total), moda (79 locales, 13,8 %) y cuidado personal (70 locales, 12,3 %). Estas actividades representan casi la mitad del tejido comercial y concentran buena parte de la dinámica urbana en términos de oferta para el consumo cotidiano. Sin embargo, se puede apreciar un déficit claro en actividades de ocio (10 locales, 1,8%), más aún si se tiene en cuenta que la mayoría de estos son destinados a mayores de edad (organización de eventos, lotería y casas de apuestas).

En cuanto a la distribución espacial (Figura 5), la mayor parte de los locales (443, es decir, el 78 %) se sitúa en la zona comercial tradicional, situada en los ejes principales del centro histórico. Esta área también concentra la mayor cantidad de locales vacíos (90), lo que supone una tasa de vacancia del 20,3 %. Le sigue el mercado municipal, con 72 locales (13 % del total) y un preocupante 58,3 % de locales sin actividad, lo que evidencia un declive funcional de este espacio como eje dinamizador. Por otro lado, el centro comercial El Deleite y sus alrededores acogen solo 56 locales (10 %), pero con una tasa de vacancia muy reducida (5,4 %), lo que sugiere una mayor estabilidad comercial pese a su menor volumen. En resumen, la distribución urbana del ocio y el consumo en Aranjuez está marcada por el predominio del comercio local, un claro déficit de espacios de ocio y un elevado porcentaje de locales vacíos, especialmente en el centro histórico y el Mercado de Abastos. Este panorama contribuye a explicar la salida recurrente de los residentes hacia otros municipios para acceder a una oferta más competitiva, como se ha analizado en el apartado anterior

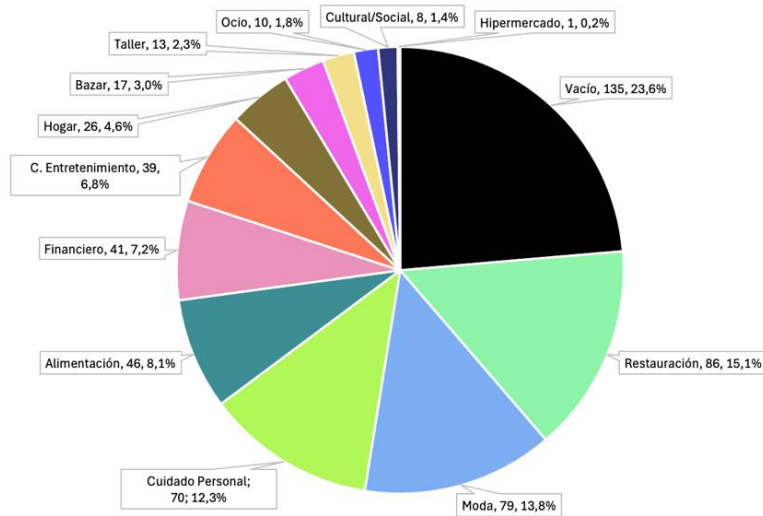


Figura 4. Porcentaje del total que supone cada categoría en el censo de locales.

Fuente: Preparado por el autor a partir de la recopilación de locales comerciales.



Figura 5. Mapas de las tres zonas comerciales de interés, Zona Tradicional (izq.), El Deleite (arriba der.) y Mercado de Abastos (abajo der.), cada punto representa un local comercial recopilado. Fuente: Preparado por el autor a partir de la recopilación de locales comerciales.

Percepción de los residentes respecto a la identidad urbana, oferta de ocio y comercio en Aranjuez

Este apartado recoge las principales impresiones de los habitantes de Aranjuez a través de sus respuestas en los cuestionarios planteados por el investigador, con especial hincapié en las preguntas abiertas y las opiniones de los entrevistados en el focus group.

La mayoría de encuestados respondieron positivamente a la pregunta sobre felicidad de residir en Aranjuez. Los estudiantes puntuaron su felicidad con un 3,98 sobre 5. Marca que superaron ligeramente los adultos con un 4,08, reflejando una satisfacción general de la ciudadanía por vivir en el municipio. Para profundizar sobre esta condición, también se realizó a los estudiantes una pregunta relativa a la intención futura de mudarse. Pese al contento de residir en Aranjuez, más de la mitad declaran una preferencia por vivir fuera en el futuro, siendo la ciudad de Madrid la opción preferida de los estudiantes, mostrando que no solo es un polo atractor con respecto a la oferta de ocio, sino que también en intención de residencia. Por su parte, los adultos, mayoritariamente asentados en Aranjuez, reflejaron unos números inferiores de intención de mudarse, siendo otra comunidad autónoma el destino más escogido (41,3%), presumiblemente en busca de un clima costero más agradable de cara al futuro.

Cuando se preguntó por aspectos positivos de Aranjuez, la mayoría de entrevistados coincidió en que la distancia a Madrid permite que esté cerca cuando conviene y lejos para vivir lejos del bullicio. A la pregunta contraria, sobre los aspectos a mejorar de la localidad, casi la totalidad de las respuestas señalan la nula oferta de ocio, pero algunos estudiantes reclaman un refuerzo de las frecuencias de las líneas 429 y C3, demostrando la tracción que provoca Madrid. *En el focus group*, también se señaló al diseño urbano de Aranjuez, muy condicionado por las limitaciones físicas (el palacio, los jardines reales y el río Tajo) por el que se trazó un sistema ortogonal únicamente hacia el sur partiendo del tridente de calles iniciales, que ha limitado el crecimiento de la ciudad hasta el día de hoy.

Dentro de las respuestas del cuestionario a los adultos, se señaló que una posible solución frente a problemas de pertenencia de los ciudadanos fuera la existencia de un equipo deportivo en categorías altas a nivel nacional. En la actualidad, el equipo profesional en una categoría más alta es el Real Aranjuez, club de fútbol que disputa la liga Preferente Madrileña, categoría de sexto nivel nacional. Su mejor momento histórico fue en los noventa, etapa en la que llegó a disputar la Segunda División B, tercera categoría a nivel nacional. La creación de vínculos con el territorio a través del deporte ha sido estudiada previamente por investigadores como Branscombe y Wann (1991) que argumentan que la identificación con un equipo puede compensar la pérdida de vínculos tradicionales, proporcionando autoestima y un sentido de pertenencia. Por su parte, Hiroto (2020) demostró mediante encuestas que los fans de un equipo deportivo en Japón mostraban más cariño por su lugar de residencia que los no seguidores, generando el deporte un impacto positivo en la región.

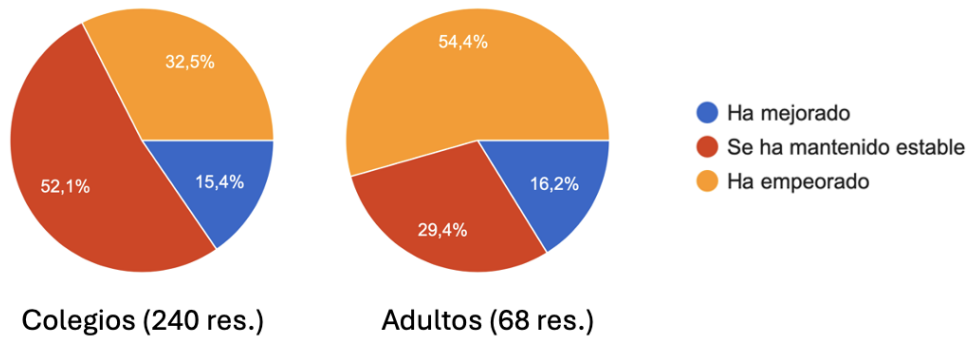


Figura 6. Respuestas de los encuestados a la pregunta sobre evolución de la oferta de ocio.

Fuente: Preparado por el autor a partir de la encuesta de participación ciudadana.

Respecto a la oferta local de ocio, los estudiantes la puntuaron con un 2,62 sobre 5, mientras que los adultos fueron aún más críticos, otorgando una puntuación de 2,26. Preguntados por la evolución de la oferta (Figura 6), los adultos volvieron a dar una peor puntuación, con un 54,4% que consideran que ha empeorado en los últimos años. Hay que resaltar que, en esta pregunta, las experiencias vitales de los adultos permiten añadir un mayor número de años a la muestra.

En la respuesta abierta del cuestionario, dos peticiones se repiten con asiduidad, un nuevo centro comercial y un cine. Cierto es que cuando el PAU de la Montaña fue planificado, un gran centro comercial coronaba el proyecto, prometiendo servicios y comercio a sus residentes. Pese a que su construcción se llevó a cabo y sigue en pie hoy en día, nunca llegó a abrir al no poder cerrar un acuerdo con un hipermercado que se instalara en su interior. Por su parte, Aranjuez lleva desde 2011 sin un cine (Figura 7), siendo desde entonces una eterna promesa electoral de las distintas corporaciones municipales, que no han conseguido cerrar contrato alguno con un proveedor. También lleva posponiéndose la construcción de un canal de remo desde que Aranjuez formara parte de la fallida candidatura de Madrid por los Juegos Olímpicos de 2012. Domínguez (2004) recalca la importancia de la política local en la creación de una identidad en la periferia, pero los constantes promesas fallidas de los gobiernos locales en Aranjuez hacen muy difícil ese desarrollo de pertenencia. Además, la ínfima inversión social, 31 euros por habitante cuando la media nacional es de 88, convierte al municipio en el peor de España en dicho aspecto (Bécares, 2022).

Una de las mayores discrepancias entre las peticiones de jóvenes y adultos es la de las franquicias. Los estudiantes piden que haya más variedad, mientras que representan una amenaza para el comercio local según los entrevistados de mayor edad. También queda reflejado que el centro comercial existente en Aranjuez, El Deleite no parece responder a las necesidades de los encuestados ni de los entrevistados que piden uno nuevo más parecido a los que ofrecen Getafe o Leganés. Por su parte, el Mercado de Abastos es destacado por la población adulta como un lugar de referencia debido a la calidad y cercanía que ofrece, pero no tardan en admitir sus carencias (poca accesibilidad en coche y complejo futuro. Este sentimiento es compartido por varios dueños de locales que, tras el intento fallido de revitalizar el anillo interior con una variada oferta de restauración, vieron como una gran parte de los negocios fueron arrastrados al cierre tras la pandemia. Uno de ellos relata que solo perdurarán los negocios que consigan pasarse a nuevas generaciones de la misma familia y ni aun así es positivo con el futuro del mercado, debido a que la mayoría de los usuarios del mercado son de avanzada edad y no se aprecia un cambio generacional.



Figura 7. Antiguo cine de Aranjuez, situado en la zona comercial tradicional y clausurado en 2011.

Fuente: Tomada por el autor en abril de 2025.

Un tema que no fue incorporado en los cuestionarios ni en la guía del focus group, que posteriormente fue tratado por los entrevistados es el de cómo afecta el turismo a la ciudad de Aranjuez. Lejos de temer repercusiones negativas como las que se pueden observar en casos como Malasaña y Toledo, se aboga por una intensificación de la oferta turística. El turista no hace uso del comercio local al quedarse en el entorno del paisaje cultural. También se cuestiona si la denominación de la UNESCO como Paisaje Cultural de la Humanidad ha supuesto alguna ventaja para el municipio.

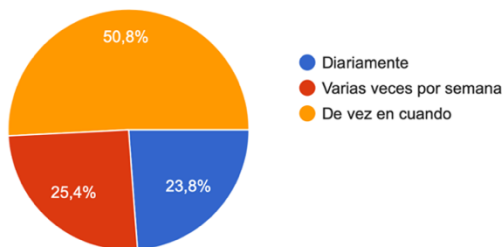
En definitiva, aunque una parte importante de la población valora positivamente la experiencia de residir en la ciudad, esta satisfacción convive con expectativas de abandono a medio o largo plazo, especialmente entre los más jóvenes. Las opiniones recogidas muestran un sentimiento generalizado de carencia en términos de ocio y comercio, con Madrid ejerciendo de polo de atracción. A esto se suma la presencia de una oferta mayor de empleo en la capital que ofrece más oportunidades a los ribereños. Las demandas reiteradas de equipamientos como un cine o un nuevo centro comercial, las promesas incumplidas desde el consorcio local, el declive del Mercado de Abastos, la insuficiencia de la oferta del centro comercial existente o el turismo de paso que no permea el tejido urbano, son manifestaciones de un modelo urbano con mucho más potencial del que hace uso y que pone trabas a la formación de un sentimiento fuerte de pertenencia.

Impacto del uso del Abono Transportes en Aranjuez

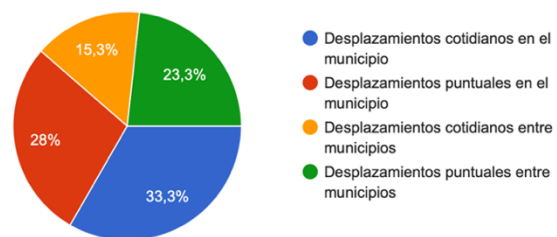
En este apartado se relatan las consecuencias del uso del Abono Transportes en la realidad del municipio de Aranjuez, recogiendo datos estadísticos de fuentes oficiales, respuestas de los cuestionarios e impresiones de los entrevistados a través del focus group.

En primer lugar, se recoge la cantidad de usuarios del abono entre los encuestados, existiendo una notable diferencia entre los estudiantes y los adultos. Mientras que los primeros alcanzan un 78,8% de usuarios, el dato desciende hasta el 41,2% para los segundos. Esto refleja la clara tendencia de dejar de renovar el abono una vez la tarifa joven deja de ser aplicable, más teniendo en cuenta que dentro de ese 41,2% formado por 28 personas, 18 de ellas estaban en edad de recibir descuento, ya sea joven o +65. En cuanto a la principal razón de uso entre los encuestados en edad escolar (Figura 8), el uso esporádico es ligeramente superior al cotidiano, demostrando que, aunque un gran porcentaje de los usuarios del abono lo utilizan para desplazarse al colegio o instituto (la razón más repetida en las encuestas fue la de desplazamientos cotidianos en el propio municipio), la mayoría de desplazamientos son con una intención diferente, presumiblemente de ocio. Del grupo de adultos que afirman hacer uso del abono, se puede observar la tendencia a usarse principalmente como medio para poder ir diariamente a la universidad o al trabajo, siendo para el 60,7% los desplazamientos cotidianos entre municipios la razón fundamental de uso.

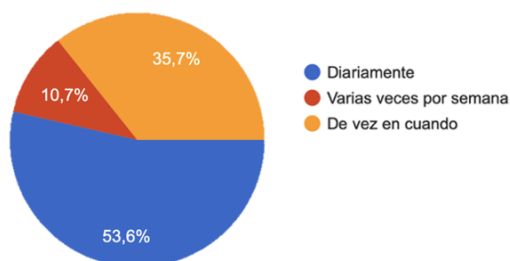
¿Cada cuánto utilizas el abono?
189 respuestas



¿Cuál es la principal razón por la que usas el abono?
189 respuestas



¿Cada cuánto utilizas el abono?
28 respuestas



¿Cuál es la principal razón por la que usas el abono?
28 respuestas

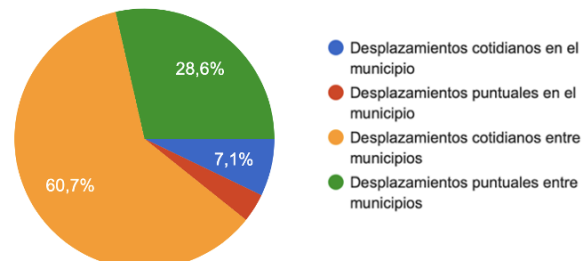


Figura 8. Respuestas de los encuestados (edad escolar, arriba; adultos, abajo) a la pregunta sobre uso y razón de uso del abono.

Fuente: Preparado por el autor a partir de la encuesta de participación ciudadana.

Los no usuarios del abono fueron preguntados por la decisión de no tenerlo. La mayoría de jóvenes que dieron dicha respuesta expresaron que no tenían necesidad de hacer uso de la tarifa, coincidiendo con los perfiles encuestados de menor edad (12 a 15 años), que generalmente precisan de atención familiar para poder desplazarse fuera del municipio. Enfrentados a la misma pregunta, los adultos reflejaron que, al disponer de un vehículo privado, no precisaban del abono. A este grupo se realizó una pregunta específica adicional sobre el uso histórico del abono, es decir, conocer si

habían sido usuarios en el pasado de este. El 72,5% afirmó haberlo sido, confirmando el fracaso del abono de mantener sus usuarios más allá de las franjas de edad subvencionadas.

Otro de los puntos a analizar es la satisfacción de los usuarios. Tomando la Encuesta de Características Esenciales de la Población y las Viviendas de 2021 del INE, se puede observar cómo Aranjuez destaca en los apartados de movilidad. De los 151 municipios de los que se tomaron datos (los de mayor tamaño y capitales de provincia, solo a mayores de 16 años), Aranjuez registra el peor dato absoluto en satisfacción del tiempo dedicado al transporte entre los menores de 30 años, con un 28% de encuestados indicando estar descontentos. A su vez, los resultados reflejan que el 37% de los habitantes de Aranjuez en ese mismo rango de edad dedican más de una hora y media a los desplazamientos diarios, situándose en primera posición del Ránking, por delante de Valdemoro y Pinto, dos municipios del eje formado por la A-4 y con parada de la C-3, pero más cercanos a la ciudad de Madrid. Este descontento con la línea C-3 se ha visto reflejado a lo largo de la investigación, especialmente por su escasa frecuencia, tanto en las respuestas de los cuestionarios como en el focus group.

Ampliando la muestra a toda la población, no solo los menores de 30 años, el porcentaje de insatisfechos baja al 18% (15ª posición, lidera Valdemoro) pero se mantiene en la segunda posición en tiempo dedicado con un 27%, solo por detrás de Collado Villalba. Este aumento de la satisfacción se puede atribuir a que al hacerse menor uso del abono y, consecuentemente, del transporte público, la población recurre al vehículo privado que otorga mayor comodidad al usuario. Según la misma encuesta, el uso del coche de los menores de 30 es de un 29%, que, aunque no esté recogido a menor escala de edad, se puede intuir que los mayores de 26 acaparan la mayoría de ese porcentaje, mientras que los mayores de 30 alcanzan un 72,5% de usuarios de vehículo privado.

Volviendo al “presupuesto de movilidad” propuesto por Zahavi (Marchetti, 1994), que marcaba la hora como media temporal que una persona pretende otorgar diariamente para moverse, se observa que un gran porcentaje de la población de Aranjuez supera dicho umbral. Si ampliamos los datos de más de 90 minutos a más de 60, un 38% de los ribereños superan el presupuesto y, si particularizamos con los menores de 30, el porcentaje asciende al 49% (Tabla 1). Esto puede ayudar a explicar mejor los datos de insatisfacción recogidos anteriormente, que incluso parecen mejores de lo que podrían ser según Zahavi.

| %Personas (+16) por tiempo diario desplazándose | Total | Menos de 20 minutos | Entre 20 y 39 minutos | Entre 40 y 59 minutos | Entre 60 y 89 minutos | 90 minutos o más |
|---|--------|---------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| Total Aranjuez | 23.643 | 19% | 26% | 17% | 11% | 27% |
| Menos de 30 años | 5.895 | 14% | 25% | 12% | 12% | 37% |
| De 30 a 49 años | 11.192 | 20% | 24% | 19% | 13% | 24% |
| De 50 y más años | 6.556 | 23% | 30% | 17% | 8% | 22% |

Tabla 1. Porcentaje de personas mayores de 16 años en Aranjuez en base al tiempo que dedican diariamente a desplazarse. En gris, los datos superiores a la hora.

Fuente: Preparado por el autor a partir de la encuesta de Características Esenciales de la Población y las Viviendas, INE, 2021.

En un ejercicio de imaginación se propuso, tanto en los cuestionarios como en el focus group, imaginar como cambiaría la dinámica de movilidad individual y general en un Aranjuez sin acceso al abono. En primer lugar, se preguntó sobre los desplazamientos al exterior del municipio, los encuestados en edad escolar otorgaron respuestas con un resultado muy parejo, un 51,3% asegura

que realizaría menos viajes con destino fuera de Aranjuez frente a un 47,5% que no creen que cambiaría su dinámica actual. Por su parte, los adultos reflejaron con una convicción mayor que su dinámica permanecería inalterada, un 64,3%. Con respecto al impacto general en Aranjuez, los resultados reflejaron resultados contrarios a los esperados por el investigador. Un elevado número, tanto de jóvenes (76,7%), como de adultos (67,6%) aseguraron que no creen que se aprovecharía más la oferta de ocio y comercio de Aranjuez si no se pudiera usar el abono transporte. En el focus group surgieron algunas ideas que pueden llegar a explicar este sentimiento, como el transporte por la propia Aranjuez o el impacto económico que supondría dificultar la entrada y salida de personas.

Es importante recalcar que el Abono Transporte es un arma de doble filo, porque a la vez que te otorga facilidades para salir del municipio, también promueve la movilidad intramunicipal, es por ello por lo que para muchos jóvenes que no vivan cerca de los núcleos comerciales y sociales de Aranjuez, como lo pueden ser los residentes en el PAU de la Montaña, el no poder usar el abono supone depender de sus familiares y sus vehículos para poder hacer uso de la oferta municipal. Pese a esta realidad, a la pregunta planteada sobre si el abono condiciona su elección de ocio, el 60,8% de los jóvenes respondió negativamente frente al 70% de los adultos que tampoco estaban de acuerdo con esa relación entre abono y elección de ocio.

En definitiva, los resultados obtenidos por los diversos métodos de la investigación reflejan una población ribereña que dedica un gran porcentaje de su tiempo a desplazarse al trabajo o a su lugar de estudio, hecho que provoca una cierta insatisfacción que se intensifica en los menores de 30 años. También se observa que el abono se utiliza durante los periodos de subvención tanto para ocio como para movimiento cotidiano, pero entre los 26 y 64 años pasa a tener un papel muy secundario frente al vehículo privado. Las respuestas de los cuestionarios y el focus group reflejan también que la desaparición del abono no generaría una reactivación del consumo local ni que el uso del abono y la elección de ocio estén relacionadas.

7. Conclusiones

A lo largo del trabajo se ha analizado el papel del Abono Transporte en la configuración de los patrones de movilidad, ocio y consumo en la ciudad de Aranjuez. El objetivo no era únicamente realizar una medición de su uso o descifrar cómo afecta a la elección modal sino comprender como dicha política de movilidad puede tener impactos inesperados en la vida urbana de un municipio intermedio como Aranjuez, en los márgenes funcionales de Madrid, incluso fuera de su zona metropolitana pero fuertemente integrado en su dinámica. Los resultados han reflejado que el abono, especialmente mediante la tarifa joven, es una herramienta muy efectiva a la hora de propiciar los desplazamientos con motivos de ocio. Más de tres cuartos de los encuestados en edad escolar ejercen su uso y existe una predominancia de desplazamientos puntuales por encima de los cotidianos. En contraste, los adultos muestran una tasa de uso mucho menor y orientada a razones laborales o académicas, debido a las oportunidades que otorga Madrid y sus inmediaciones en dichos parámetros. También se aprecia una pérdida de relevancia del abono fuera de los rangos de edad subvencionados, propiciada por la pérdida de dicho descuento o la preferencia del vehículo privado por comodidad.

Con respecto a las hipótesis iniciales, este estudio ha permitido matizar las ideas que vinculan, subvenciones, movilidad y pérdida de pertenencia. Los datos muestran que la presencia del abono no implica, necesariamente, una desvinculación afectiva con el territorio. De hecho, la mayoría de encuestados manifiesta estar feliz de poder vivir en Aranjuez. La contradicción aparece cuando se

plantea la intención de mudanza: muchos jóvenes que se sienten felices de vivir en el municipio declaran querer marcharse en un futuro, mayoritariamente a la propia Madrid. Esta dualidad refleja que la decisión de salir no se debe a una insatisfacción inmediata, sino a la ausencia de horizontes vitales dentro del propio municipio, especialmente en lo que respecta a empleo, instituciones académicas y ocio diversificado. En este sentido, el abono actúa como un medio facilitador que permite mantener una relación dual con Aranjuez: vivir en él, pero consumir, estudiar y proyectarse fuera, lo que acerca al municipio a la etiqueta de ciudad dormitorio, como se reflejó durante el focus group. Además, la percepción mayoritaria de que la retirada del abono no generaría una mayor utilización de la oferta local, compartida por el 76,7 % de los jóvenes y el 67,6 % de los adultos, revela que quizás el problema no es la fácil accesibilidad al exterior, sustituible mediante vehículo privado, sino la debilidad estructural de la propia oferta de ocio y consumo en Aranjuez. No es la facilidad para irse lo que invita a irse a los habitantes, sino la falta de razones para quedarse.

Además, los datos objetivos refuerzan esta lectura. Aranjuez lidera los rankings nacionales de insatisfacción con el tiempo dedicado al transporte entre menores de 30 años, y casi la mitad de los jóvenes supera los 60 minutos diarios en desplazamientos. Lejos de generar desconexión por comodidad, el transporte público se convierte en una carga cotidiana para quienes deben recorrer largas distancias para acceder a lo que su municipio no les ofrece. Sin embargo, para muchos de los encuestados y entrevistados, la cercanía física a Madrid es uno de sus puntos fuertes, por lo que reclaman mejoras del servicio existente, particularmente en frecuencias.

El análisis cualitativo aporta aún más profundidad a este diagnóstico. A través del focus group, se ha podido observar cómo diferentes generaciones interpretan de forma distinta el papel del abono. Para los más jóvenes, representa libertad y autonomía, pero también dependencia. Para los adultos, su pérdida de atractivo revela la preferencia por el vehículo privado como solución más cómoda ante las, ya nombradas, escasas frecuencias. Además, tanto jóvenes como adultos coinciden en una visión crítica de la oferta de ocio y comercio local, demandando más variedad. La imagen del Aranjuez turístico, monumental pero también estático frente a las oportunidades que ofrece dicho turismo emerge como un obstáculo para construir una ciudad con más oportunidades. El turismo excursionista asociado al Paisaje Cultural no permea en el tejido comercial local, generando una economía desconectada de las necesidades de la población estable.

Por su parte, los repetidos fracasos y posteriores promesas de las corporaciones locales, como el centro comercial sin inaugurar, el canal de remo no construido, la ausencia de cine desde 2011, o el paupérrimo gasto social per cápita han erosionado la confianza ciudadana y dificultado la construcción de una identidad urbana fuerte. Todo ello lleva a una conclusión fundamental: el abono no es el problema, pero visibiliza los límites del modelo urbano actual de Aranjuez. Si bien es una herramienta clave para la movilidad y la equidad territorial, su existencia solo tiene sentido en el marco de una ciudad que sea capaz de competir, complementar y retener. Sin una estrategia integral que fortalezca la oferta de servicios, cultura, empleo y ocio, el abono seguirá funcionando como puerta de salida más que como red de conexión.

Como futuras líneas de investigación, se recomienda comparar este caso con otros municipios del entorno madrileño que presenten dinámicas similares. En primer lugar, municipios del eje formado por la autovía del Sur (A-4) como son Pinto y Valdemoro, que presentan números de satisfacción con la movilidad similar. Otros como Collado Villalba y Arganda del Rey, por ser municipios con un tamaño y distancia a la metrópoli similar a Aranjuez. Por último, localidades peor conectadas a Madrid, pero con centro histórico o cultural como Chinchón o Manzanares el Real. Por otro lado, sería pertinente

aplicar indicadores como el *excess commuting* y sus derivados ideados por Kanaroglou et al. (2015) en Aranjuez para medir de forma más precisa el desajuste entre forma urbana y patrones de movilidad. Estas herramientas aportarían valor tanto a la investigación académica como a las políticas públicas orientadas a reforzar la autonomía funcional de las ciudades intermedias en la región madrileña. También sería interesante probar experimentalmente diferentes modelos de abono como el ejemplo neerlandés, en el que se subvenciona según la intención del viaje, no simplemente por edad y observar cómo cambian los patrones de movilidad y los flujos de ocio en consecuencia.

En conclusión, este TFM ha acabado planteando una pregunta sencilla: ¿puede una ciudad ser realmente habitable si no ofrece motivos para quedarse? La respuesta, en el caso de Aranjuez, sigue siendo ambigua. El reto no está solo en vigilar las conexiones con el exterior, sino en reconstruir desde dentro un proyecto urbano que ilusione, retenga y represente a quienes lo habitan.

Referencias

Bécares, R. (3 de diciembre de 2022). ¿Qué ocurre en Aranjuez, la ciudad con el menor gasto social de toda España? *El Periódico de España*. <https://www.epe.es/es/madrid/20221203/aranjuez-ciudad-menor-gasto-social-espana-79458323>

Boyd, B., Chow, M., Johnson, R., Smith, A. (2003). Analysis of effects of fare-free transit program on student commuting mode shares BruinGo at University of California at Los Angeles. *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board*, 1835(1), :101-110. <https://doi.org/10.3141/1835-13>

Branscombe, N. R. y Wann, D. L. (1991). The Positive Social and Self Concept Consequences of Sports Team Identification. *Journal of Sport and Social Issues*, 15(2), 115-127. <https://doi.org/10.1177/019372359101500202>

Cadena, P. C. B., Vassallo, J. M., Herraiz, I., & Loro, M. (2016). Social and Distributional Effects of Public Transport Fares and Subsidy Policies: Case of Madrid, Spain. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2544(1), 47-54. <https://doi.org/10.3141/2544-06>

Cohen, S. A. y Gössling, S. (2015). A darker side of hypermobility. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 47(8), 166-1679. <https://doi.org/10.1177/0308518X15597124>

Comisión Europea. (2025). *Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe*. https://transport.ec.europa.eu/document/download/7cd9a05e-1789-4383-9ea9-6ebb08128797_en?filename=EGUM_WG6-DEL6-2_Inclusive_and_sustainable_future_of_urban_mobility_in_Europe.pdf

Consorcio Regional de Transportes de Madrid. (2021). *Cronología del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, 1985-2021*. https://crtm.es/media/4yknjbOz/historia_crtm.pdf

Domínguez, M. (2004). *Identidad local y política municipal en la periferia metropolitana de Madrid*. (Tesis doctoral). Universidad Complutense de Madrid.

García-Palomares, J.C. (2010). Urban sprawl and travel to work: the case of the metropolitan area of Madrid. *Journal of Transport Geography*, N° 18, 197-213. <https://doi.org/10.1016/j.itrangeo.2009.05.012>

Gutiérrez-Puebla, J. y García-Palomares, J.C. (2007). New spatial patterns of mobility within the metropolitan area of Madrid: towards more complex and dispersed flow networks. *Journal of Transport Geography*, N° 15, Vol. 1, 18-30. <https://doi.org/10.1016/j.itrangeo.2006.01.002>

Hamilton, B.W. (1982). Wasteful Commuting. *Journal of Political Economy*, 90(5), 1035-1051. <https://doi.org/10.1086/261107>

Hiroto K. (2020). Residents' Support for Local Professional Sports Teams and Community Consciousness: A Focus on Place Attachment and Expanded Ego, *The Annual Review of Sociology*, 2020(33), 109-120, <https://doi.org/10.5690/kantoh.2020.109>

Holden, E., Banister, D., Gössling, S., Gilpin, G. y Linnerud, K. (2020). Grand Narratives for sustainable mobility: A conceptual review. *Energy Research & Social Science*, 65, 101454. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101454>

Kanaroglou, P. S., Higgins, C. D. y Chowdhury, T. A. (2015). Excess commuting: a critical review and comparative analysis of concepts, indices, and policy implications. *Journal of Transport Geography*, Elsevier, vol. 44(C), pages 13-23. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.02.009>

Marchetti, C. (1994). Anthropological invariants in travel behavior. *Technological Forecasting and Social Change*. 47 (1): 75-88. [https://doi.org/10.1016/0040-1625\(94\)90041-8](https://doi.org/10.1016/0040-1625(94)90041-8)

Mohino Sanz, M. I., Ureña Francés, J. M. de y Solís Trapero, E. (2015). Patrones de movilidad en áreas distantes de regiones metropolitanas multicéntricas: radialidad vs. tangencialidad. El caso de Castilla-La Mancha respecto a la región metropolitana madrileña. *Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles*, (69). <https://doi.org/10.21138/bage.1898>

Morcillo López, M. (2023). Evocación de la memoria y la cotidianeidad en Parla (Madrid): una aproximación al sentido de lugar en la ciudad dormitorio. *TERRA: Revista De Desarrollo Local*, (13), 46-67. [10.7203/terra.13.27339](https://doi.org/10.7203/terra.13.27339)

Ortúzar, J. y Willumsen, L.G. (2011). *Modelling Transport*. Hoboken: John Wiley & Sons.

Palacios-García, D., Hidalgo-Giralt, C., Roca-Medina, A. y Herrada-Hidalgo, A. (2024). Gentrificación comercial en Malasaña (Madrid). Nuevas dinámicas comerciales para nuevas realidades socio-demográficas y económicas. En *La ciudad" veinte-treinta": miradas a los espacios urbanos del siglo XXI: Actas del XVII Coloquio de Geografía Urbana*, I Coloquio Internacional de Geografía Urbana (pp 261-272), Valladolid-Burgos, 17-21 de junio.

Pozo Rivera, E. (2022). Aranjuez : crecimiento y transformación urbana reciente en una ciudad histórica en *Ciudades medias en España : urbanización y políticas urbanísticas (1979-2019): 40 años de ayuntamientos democráticos*. Lleida. Edicions de la Universitat de Lleida, Casalini.

Ruiz-Apilánez, B., Arnaiz, M y Ureña, J. M. de (2015). Beyond Lively Streets. En Vaughan, L. (Ed.), *Suburban Urbanities. Suburbs and the Life of the High Street* (130-150). UCL Press.

Solís Trapero E. (2008). El horizonte urbano madrileño: más allá de la región político-administrativa. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 28(1), 133-162. Recuperado de <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/AGUC0808110133A>

Solís Trapero, E. (2011). Del área metropolitana hacia la región urbana policéntrica madrileña : cambio de escala, estructura y articulación territorial (Tesis doctoral). Universidad Complutense de Madrid

Solís Trapero, E., Ruiz-Apilánez Corrochano, B., Mohino Sanz, M. I. y De Ureña Francés, J. M. (2015). La transformación del sistema urbano y el papel de los municipios con conjunto histórico: el caso de la región urbana madrileña. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 47(184), 275-292. Recuperado a partir de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76409>

Solís Trapero, E., Ureña Francés, J. M. de y Mohino Sanz, M. I. (2018). Centralidad territorial y especialización funcional como guía para la intervención en municipios con conjunto histórico. El caso de la Región Urbana Madrileña. *Architecture, City and Environment*, 12(37), 99-132. [10.5821/ace.13.37.4904](https://doi.org/10.5821/ace.13.37.4904)

Te Brömmelstroet, M., Mladenović, M.N., Nikolaeva, A., Gaziulusoy, İ., Ferreira, A., Schmidt-Thom., K., Ritvos, R., Sousa, S. y Bergsma, B. (2022). Identifying, nurturing and empowering alternative mobility narratives. *Journal of Urban Mobility*, 2, 100031. [10.1016/j.urbmob.2022.100031](https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100031)

Troitiño Vinuesa, M. A., García Hernández, M. y de la Calle Vaquero, M. (2011). Las actividades turístico-recreativas en los Planes de Gestión de los Sitios Patrimonio Mundial. El caso de Aranjuez, Paisaje Cultural de la Humanidad. *Cuadernos de Turismo*, (27), 907–929. Recuperado a partir de <https://revistas.um.es/turismo/article/view/140281>

Vickerman, R.W., Spiekermann, K. y Wegener, M. (1999). Accessibility and economic development in Europe. *Regional Studies*, 33 (1), 1–15. <https://doi.org/10.1080/00343409950118878>

Wegener, M. y Böckemann, D. (1998). The SASI Model: Model Structure. Institut für Raumplanung, Universität Dortmund. [10.17877/DE290R-151](https://doi.org/10.17877/DE290R-151)

Wickramaarachchi, N. (2020). Expansion of commuter facilities and a diminishing sense of place among migrants in a rural Australian town, *Rural Society*. [10.1080/10371656.2020.1753329](https://doi.org/10.1080/10371656.2020.1753329)

Zahavi, Y. y Ryan, J.M. (1980). Stability of Travel Components Over Time. *Transportation Research Record*, 750, 13-19. Recuperado de <https://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/trr/1980/750/750-004.pdf>

Zhou, J. (2014). From better understandings to proactive actions: Housing location and commuting mode choices among university students. *Transport Policy*, 33, 166-175. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.03.004>