

**ESTUDIOS DE PROGRESO**  
Fundación Alternativss

**“Ampliar para ganar”:  
las consecuencias electorales del crecimiento  
del Metro en Madrid, 1995-2007**

Luis de la Calle Robles y Lluís Orriols i Galve

  
FUNDACIÓN  
**alternativss**

---

### **Luis de la Calle Robles**

Candidato doctoral en el Instituto Juan March (Madrid) y en el Departamento de Ciencia Política del Instituto Universitario Europeo (Florencia). Licenciado en sociología por la Universidad de Salamanca, también posee la maestría en ciencias sociales avanzadas del Instituto Juan March. Aunque su tesis doctoral analiza por qué algunos movimientos nacionalistas en Europa occidental son pacíficos mientras que otros han recurrido a métodos violentos, también ha realizado diversas investigaciones sobre comportamiento electoral.

### **Lluís Orriols i Galve**

Candidato doctoral en el departamento de ciencia política de la Universidad de Oxford y miembro del Nuffield College y del Instituto Juan March (Madrid). Se licenció en Ciencias Políticas y de la Administración en la Universidad Pompeu Fabra y obtuvo la maestría de Artes en Ciencias Sociales en el Instituto Juan March. Su investigación se centra en el área del comportamiento electoral y la opinión pública.

Ninguna parte ni la totalidad de este documento puede ser reproducida, grabada o transmitida en forma alguna ni por cualquier procedimiento, ya sea electrónico, mecánico, reprográfico, magnético o cualquier otro, sin autorización previa y por escrito de la Fundación Alternativas

© Fundación Alternativas

© Luis de la Calle Robles y Lluís Orriols i Galve

ISBN: 978-84-92424-04-7

Depósito Legal: M-9502-2008

# Índice

<b>Resumen</b>	<b>5</b>
<b>1 Introducción</b>	<b>7</b>
<b>2 Oferta y demanda de bienes públicos: políticos y ciudadanos</b>	<b>13</b>
2.1 Desde la oferta: ¿dónde y en qué tipo de votantes gastan los gobiernos?	14
2.2 Desde la demanda: reacciones electorales al gasto en bienes públicos	20
<b>3 La política de ampliación del Metro de Madrid</b>	<b>26</b>
3.1 Metro de Madrid: de propiedad privada a joya del Consorcio de Transportes	26
3.2 Los gabinetes socialistas de Joaquín Leguina	27
3.3 Los años de Ruiz Gallardón: el nuevo Metro madrileño y Metrosur	31
3.4 El primer gobierno Aguirre: Metro para todos	37
<b>4 Conclusión</b>	<b>45</b>
<b>5 Bibliografía</b>	<b>47</b>
<b>6 Índice de Tablas, Gráficos y Mapas</b>	<b>50</b>
<b>7 Apéndice 1. Variables y fuentes de la base de datos</b>	<b>52</b>
<b>8 Apéndice 2. Barrios y distritos del municipio de Madrid, con sus correspondientes paradas de Metro</b>	<b>54</b>

**Lista de siglas**

CIS	Centro de Investigaciones Sociológicas
IU	Izquierda Unida
PP	Partido Popular
PSM	Partido Socialista de Madrid
PSOE	Partido Socialista Obrero Español

## Resumen

En este artículo estudiamos las implicaciones políticas de la ampliación del Metro de Madrid que ha tenido lugar a lo largo de las últimas tres legislaturas (1995-2007). Durante estos años, el Metro de Madrid prácticamente ha triplicado su recorrido y número de estaciones y ha alterado sustancialmente los patrones de movilidad de la región. Nuestro objetivo es doble: por un lado, analizamos si los gobiernos regionales del Partido Popular (PP) siguieron alguna estrategia de tipo electoralista al decidir dónde ubicar las nuevas estaciones de Metro; y, por otro lado, nos preguntamos si la ampliación de la Red de Metro ha tenido algún impacto electoral tanto a nivel autonómico como local. Para ello, hemos elaborado una base de datos con los 128 barrios de la capital como unidades de observación que nos ha permitido el uso de herramientas estadísticas para estudiar la importancia política de las inversiones del Metro en el período mencionado.

Los resultados de nuestros modelos estadísticos no parecen señalar que los gobiernos de Gallardón y Aguirre se valieran de cálculos electorales a la hora de planificar los procesos de ampliación del Metro en el municipio de Madrid. La decisión de construir una nueva estación no dependió del número de votantes del PP en el barrio o del volumen en el mismo de votantes independientes (los más propensos a cambiar el sentido de su voto según la gestión del gobierno). Así, es posible decir que las inversiones en el Metro en la capital no constituyeron un premio a los barrios más fieles al PP ni un estímulo para “comprar” el voto de los barrios con mayor volumen de independientes.

Por el contrario, nuestros datos indican que la asignación territorial de las inversiones siguió un criterio de equidad, esto es, se construyeron nuevas estaciones en los barrios con mayor número de habitantes y con mayor déficit en infraestructuras de Metro. A pesar de que los datos no apoyan la idea de que los gobiernos regionales del PP invirtieron allí donde el partido podía conseguir más votos, es curioso señalar que los planes de ampliación siempre se han ajustado al ciclo electoral de cuatro años. Por lo tanto, parece que más que cálculo en la asignación de recursos, el gobierno autonómico se preocupó por asegurar la visibilidad de las inversiones al planificar su finalización para los meses previos a la siguiente convocatoria electoral. Así, las nuevas estaciones de la legislatura 2003-2007 fueron inauguradas, co-

mo media, a escaso mes y medio (46 días) antes del domingo electoral, mientras que las cifras para los gobiernos de Gallardón son de dos meses (60 días) en 2003 y cuatro meses (163 días) en 1999.

Con respecto a nuestra segunda pregunta de investigación, sí podemos concluir que el Metro aseguró importantes réditos electorales a los gobiernos de la región y, en menor medida, al Ayuntamiento. Nuestros análisis estadísticos confirman que el voto al PP creció más en los barrios donde se construyeron nuevas estaciones de Metro. En general, el voto al PP aumentó respecto a las anteriores elecciones en la reelección de Alberto Ruiz Gallardón en 1999 como presidente regional. Pero nuestras estimaciones apuntan que el ascenso de apoyos al presidente Gallardón en la capital se concentró en los barrios que se beneficiaron de la ampliación del Metro.

El impacto electoral del Metro fue especialmente notorio en la reelección de Esperanza Aguirre en 2007. Según nuestras estimaciones, el PP creció el doble (unos seis puntos porcentuales) en esos barrios que se beneficiaron de dos o más nuevas estaciones de Metro en comparación con los barrios que no recibieron ninguna. Nuestro estudio señala que Esperanza Aguirre rentabilizó mejor electoralmente las inversiones en Metro que su antecesor.

Los resultados de nuestro artículo señalan que los ciudadanos son capaces de tener en cuenta la gestión de sus gobernantes cuando acuden a las urnas. Desde un punto de vista normativo, este hecho puede tener implicaciones positivas para el buen funcionamiento democrático, pues demuestra que los votantes hacen a los políticos responsables de sus actos. En principio, esta actitud de premio/castigo puede constituir un estímulo para el buen gobierno. Pero el estímulo puede convertirse en perverso si los premios y castigos se basan en criterios autointeresados (como podría desprenderse también de este artículo). Si los votantes, en lugar de considerar la gestión global del gobierno sólo tienen en cuenta sus bolsillos o su entorno más cercano, los gobernantes pueden acabar usando el presupuesto público como un mero método para la compra de votos al margen del interés común de la sociedad. En todo caso, de los resultados de nuestro estudio se desprende que la política del Metro en Madrid se ha caracterizado por una asignación no electoralista de los recursos premiada exitosamente en las urnas por los ciudadanos de Madrid.

## Introducción

“Como [a Alberto Ruiz Gallardón] le fue bien con el Metrosur, cree que haciendo grandes infraestructuras ganará las elecciones.” (Rafael Arias, portavoz de Urbanismo del Grupo Socialista en el Ayuntamiento de Madrid. *El País*, 20 de diciembre de 2005).

En mayo de 1995, el entonces candidato por el PP a la presidencia regional de la Comunidad de Madrid, Alberto Ruiz Gallardón, hacía la siguiente reflexión sobre la importancia de los votos del llamado “cinturón rojo” del sur de Madrid:

“Es el sur de Madrid el que va a decidir el nombre del próximo presidente (...) Donde más hemos crecido ha sido en el sur debido a nuestro trabajo y porque el voto del sur era un voto ideológicamente secuestrado por la izquierda. *Creo que voy a ganar las elecciones en el sur, pero sé que ese voto no viene por razón de afinidad ideológica. Viene con un carácter crítico y exigente al cumplimiento del programa electoral.*” (Entrevista con Alberto Ruiz Gallardón, *El País*, 27 de mayo de 1995)<sup>1</sup>.

El 11 de abril de 2003, ya como presidente del gobierno regional, Alberto Ruiz Gallardón inauguraba la gran ampliación del Metro de Madrid hacia el sur. En menos de cuatro años, Ruiz Gallardón había conseguido conectar la capital con los principales municipios del sur que la rodean. Sin embargo, no todas las grandes ciudades del sur fueron premiadas. Mientras que Getafe, Alcorcón, Fuenlabrada, Móstoles y Leganés recibieron al menos cinco estaciones de Metrosur, otras ciudades no tuvieron la misma suerte. Por ejemplo, Parla, una ciudad con más de 80.000 habitantes, vio cómo el Metro sólo llegaba hasta la vecina Fuenlabrada.

El 25 de mayo de 2003, poco más de un mes después de la inauguración de Metrosur, los madrileños acudieron a las urnas para elegir al presidente de la Comunidad. La nueva

---

<sup>1</sup> La cursiva es nuestra.

candidata del PP a la presidencia regional, Esperanza Aguirre, sufrió una caída de cinco puntos electorales con respecto a los resultados de 1999, pero dicha caída no se distribuyó de manera homogénea entre todos los municipios de la Comunidad. Mientras que en aquellos municipios premiados con estaciones de Metrosur el PP sufría pérdidas por debajo de la media, en Parla el partido del gobierno se desplomaba. En este municipio, la ausencia de Metro se acumuló a su importante déficit de infraestructuras. Si dejamos el caso de Parla aparte, parece que, efectivamente, Ruiz Gallardón fue capaz de atraer en el sur de Madrid votos que por afinidad ideológica no le correspondían.

En esta investigación analizamos con las herramientas de las ciencias sociales una visión muy extendida entre los madrileños: la capacidad de los gobiernos de la Comunidad de Madrid de atraer votos con sus inversiones en la Red de Metro de la capital. Dejando al margen casos anecdóticos<sup>2</sup>, la interpretación más común entre políticos y periodistas es que esta política ha constituido uno de los factores clave del éxito de las reelecciones de los presidentes Gallardón y Aguirre. Por ejemplo, en *El Mundo* se aseguraba: “desde Aguirre hasta el último concejal, casi todos creen que la infraestructura [de Metro] arrancará miles de votos en los distritos en los que históricamente ha ganado el PSOE”<sup>3</sup>. En las siguientes páginas pretendemos analizar si dicha interpretación goza de evidencia empírica. En concreto, estudiamos las implicaciones electorales de los tres grandes procesos de ampliación de la Red de Metro en Madrid: la ampliación de 1995-1999 dentro del municipio de Madrid; la ampliación de 1999-2003 consistente en la construcción de Metrosur; y finalmente, la reciente ampliación (2003-2007) del Metro dentro del municipio de Madrid y su extensión hacia el norte, este y oeste de la Comunidad.

La utilización estratégica del gasto público para construir coaliciones electorales de apoyo es un arma política que dista mucho de ser nueva. Merece la pena recordar, por ejemplo, cómo Marx describió con singular maestría en su 18 de Brumario de Luis Bonaparte la manera en la que el sobrino de Napoleón fue capaz de crear una red de apoyos que finalmente le auparon al trono imperial.

Mientras el ministerio de Bonaparte tomaba en parte la iniciativa de leyes en el espíritu del partido del orden, y en parte exageraba todavía más su severidad en la ejecución y manejo de las mismas, el propio Bonaparte intentaba, mediante propuestas puerilmente necias, ganar popularidad, poner de manifiesto su antagonismo con la Asamblea Nacional y apuntar al designio secreto de abrir al pueblo francés sus tesoros ocultos, designio cuya ejecución sólo impedían provisionalmente las circunstancias. Así, la proposición de decretar un aumento de cuatro *sous*<sup>4</sup> diarios para los sueldos de los suboficiales. Así, la proposición de crear un banco para conceder créditos de honor a los obreros. Obtener dinero regalado y prestado: he aquí la perspectiva con que esperaba que las masas pi-

2 Por ejemplo, un periodista de *El Mundo* sugería el 11 de noviembre de 2002 la falta de relación entre Metro y votos en el siguiente análisis: “Los regidores de algunas localidades cercanas a Madrid creen que el Metro es una máquina de votos. Es una teoría falsa. El caso más claro es el de Arganda del Rey. Luis Eduardo Cortés, consejero de Obras Públicas, llevó este sistema de transporte a Arganda del Rey las pasadas elecciones y, sin embargo, el PP perdió la alcaldía que tenía hasta entonces”.

3 Véase El Metro llega al último distrito, *El Mundo*, 22 de abril de 2007.

4 El *sou* era una moneda de curso legal en Francia durante la Segunda República.

casen el anzuelo. Regalar y recibir prestado: a eso se limita la ciencia financiera del lumpemproletariado, lo mismo del distinguido que del vulgar. A esto se limitaban los resortes que Bonaparte sabía poner en movimiento. Jamás un pretendiente ha especulado más simplemente sobre la simpleza de las masas.

Sin llegar tan lejos, la expansión del gasto público en Europa occidental a partir de la extensión de las recetas keynesianas dio amplias oportunidades a los políticos para usar partidas presupuestarias con el objetivo de atraer apoyo electoral. Aunque siempre justificado bajo argumentos ideológicos referidos a la mejora del bienestar común, el uso de políticas de redistribución de rentas hacia determinados grupos sociales ha permitido durante décadas que los gobiernos cuenten con una cantidad importante de votantes agradecidos con la transferencia.

A partir de los años ochenta, por el contrario, la creciente globalización de la economía ha disuadido cada vez más el uso de este tipo de políticas de demanda en beneficio de políticas de oferta, éstas que apuntan a mejorar el capital físico y humano de una economía para hacerla más competitiva (Boix, 1996). La creciente importancia de estas políticas ha pasado desapercibida en gran medida para la ciencia política, sin duda por la dificultad de operacionalizar empíricamente la utilización instrumental de este tipo de partidas. Así, cuestiones como quién se beneficia con una política concreta de, digamos, más gasto en hospitales o cuestiones relativas a cómo medir la distribución del gasto en comparación con los resultados electorales subsiguientes, dificultan sobremanera el análisis de este tipo de políticas.

Por fortuna, la ampliación del Metro de Madrid que ha tenido lugar en los doce últimos años ofrece al investigador unas condiciones perfectas para contrastar empíricamente el uso de políticas públicas para conquistar votos. En primer lugar, porque el resultado de políticas orientadas a la construcción de nuevas estaciones de Metro es fácilmente observable por los ciudadanos y, por tanto, es fácil que pase a formar parte de las evaluaciones que los votantes se forman sobre la ejecución del gobierno de turno<sup>5</sup>. Segundo, porque el considerable tamaño de la ciudad de Madrid (con sus 128 barrios)<sup>6</sup> habilita el uso de herramientas estadísticas y, por tanto, permite análisis que controlen por otras posibles explicaciones causales de la relación entre votos y gasto público. Tercero, porque en la Comunidad de Madrid hubo un cambio de gobierno en 1995, cuando la candidatura encabezada por Ruiz Gallardón obtuvo mayoría absoluta. Esto nos permite observar las variaciones en las políticas seguidas desde el gobierno regional de Madrid con respecto al problema del transporte en la capital, y cómo administraciones con diferente color político colaboraron para solucionarlo.

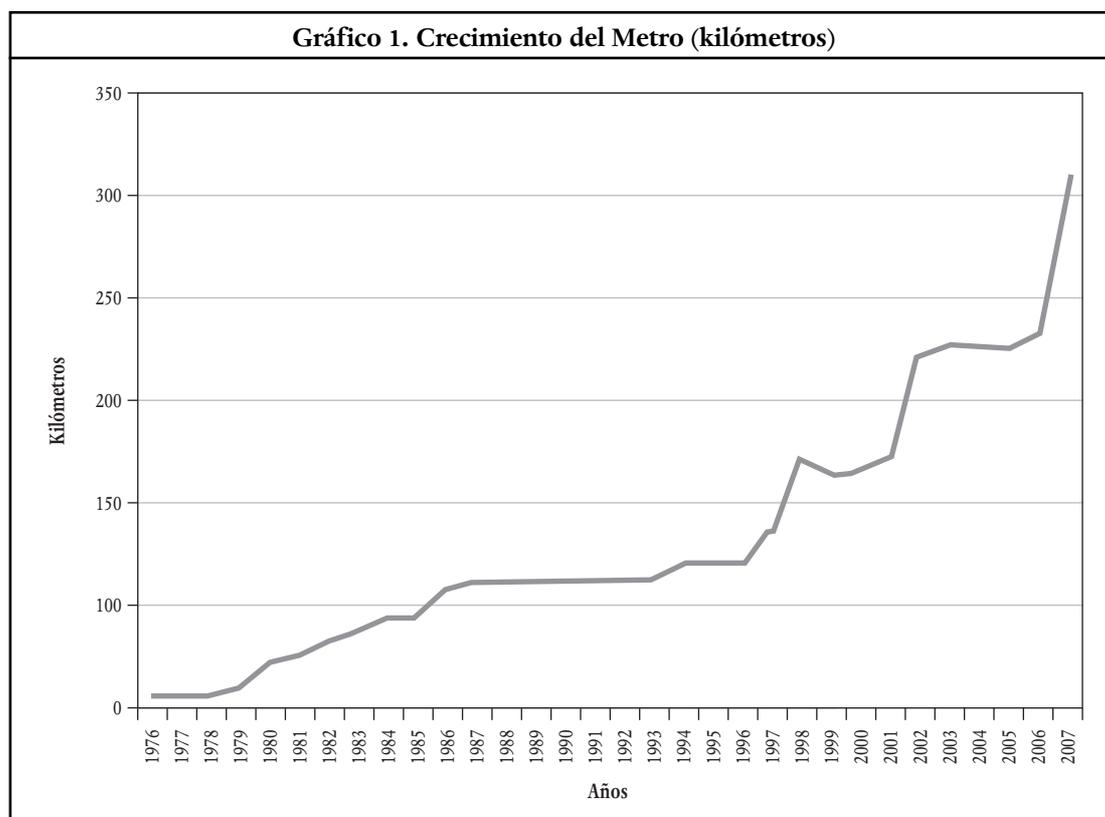
Finalmente, una de las razones de más peso que posibilitan el análisis de la ampliación del Metro de Madrid es su fabuloso crecimiento, y esto tanto desde un punto de vista cuantitativo como cualitativo: desde el primero, porque la construcción de un número considerable de nuevas estaciones permite que el análisis estadístico no esté guiado por casos marginales; desde el segundo, porque realmente estamos hablando de un fenómeno

<sup>5</sup> En la siguiente sección fundamentamos esta afirmación con evidencia empírica.

<sup>6</sup> El municipio de Madrid consta de 21 distritos y 128 barrios. En el Apéndice 2 incluimos el listado completo de barrios y distritos, junto con el nombre de las paradas de Metro que tiene cada barrio.

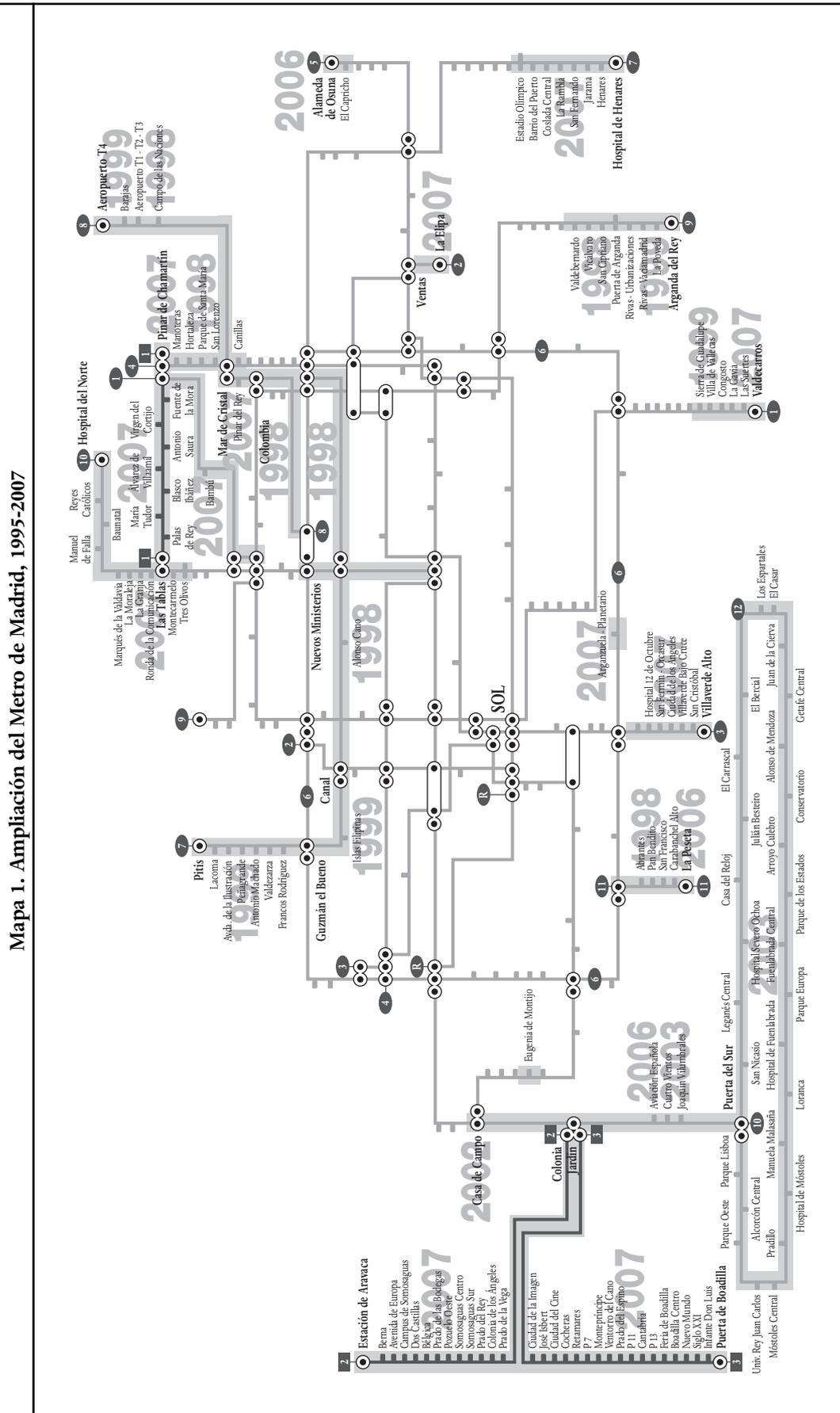
que ha transformado por completo la estructura territorial de la ciudad y, por extensión, los hábitos de movilidad de sus habitantes. Así, por ejemplo, la Línea 7, estrella del plan de ampliación 1995-1999, duplicó su flujo de viajeros en tan sólo medio año (de 6,3 millones en la primera mitad de 1998 a 13,4 millones en la primera mitad de 1999)<sup>7</sup>. Otro dato: mientras que en 1995 sólo el 32% de los viajes realizados en Madrid se hacían en Metro, diez años después esa cifra había crecido diez puntos. Y no sólo eso: la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid se convirtió en 1995 en el departamento con mayor capacidad de gasto de todo el gobierno<sup>8</sup>. Como premio al trabajo realizado, el consejero de Transportes en el primer gobierno de Ruiz Gallardón fue recompensado con una vicepresidencia tras su reelección.

Para cerrar el argumento, el Gráfico 1 recoge la evolución del tamaño de la Red de Metro (medido en kilómetros) desde 1976 hasta 2007. Como puede apreciarse, la primera ampliación (1995-1999) supuso 56 nuevos kilómetros y 38 nuevas estaciones. La segunda (1999-2003) incrementó la Red en 58 kilómetros y 35 nuevas estaciones. La tercera y última ampliación hasta la fecha ha incorporado 80 nuevos kilómetros y 79 estaciones. Con estas reformas, la Red de Metro prácticamente triplicó su recorrido y número de estaciones (Melis Maynar, 2003). Esto puede apreciarse fácilmente en el Mapa 1, que recoge la extensión física del Metro en estos doce años.



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es).

- <sup>7</sup> Véase La ampliación del Metro incrementa un 9% la demanda de viajeros en seis meses, en *El País*, 8 de agosto de 1999.
- <sup>8</sup> Véase Los presupuestos de Ruiz Gallardón dejan a medias la ampliación del Metro, en *El País*, 23 de octubre de 1995.



Fuente: Elaboración propia.

Este trabajo se organiza en cuatro partes. En primer lugar, revisamos las principales hipótesis sobre el uso electoral del gasto público, tanto desde el punto de vista de la oferta (¿por qué los políticos deciden invertir en unos sitios pero no en otros?) como desde el punto de vista de la demanda (¿recompensan los votantes ese tipo de inversiones públicas?). En dicha sección ofrecemos las condiciones ideales para que inversiones en bienes públicos físicos puedan rendir premios electorales, y las ilustramos con ejemplos extraídos de nuestro estudio de caso.

En la tercera parte, la principal de este trabajo, describimos las políticas de transporte público promovidas por las distintas administraciones regionales que han existido en Madrid desde la fundación de la Comunidad Autónoma en 1983. Aquí, utilizamos un conjunto de técnicas cuantitativas y cualitativas para analizar si los diversos procesos de ampliación de la Red de Metro en Madrid generaron premios electorales para el partido en el gobierno. Por adelantar el argumento, es posible afirmar que las inversiones generaron resultados electorales positivos para el PP en la Comunidad de Madrid.

Finalmente, la última sección recoge las conclusiones del estudio, y plantea potenciales implicaciones sobre el uso del presupuesto público para ganar votos. Este trabajo se completa con dos apéndices. El primero incluye la descripción de las variables usadas en el análisis cuantitativo, así como las fuentes utilizadas para la construcción de la base de datos. El segundo apéndice recoge el listado de todos los barrios madrileños y las estaciones de Metro localizadas en cada uno de ellos.

## Oferta y demanda de bienes públicos: políticos y ciudadanos

El interés en las ciencias sociales por la utilización política del gasto público data de los años ochenta. La práctica totalidad de la investigación tanto teórica como empírica se ha centrado en la política norteamericana, donde ha recibido el nombre de *pork barrel politics*. Este fenómeno también se ha conocido, especialmente entre los estudiosos de América Latina, como clientelismo o “compra de votos”. Todos ellos estudian en qué medida los gobiernos destinan los recursos públicos –sean más de carácter monetario en el caso del clientelismo, o de servicios e infraestructuras en el caso del *pork barrel*– a ciertos grupos del electorado para ganarse su voto. La investigación en este campo se ha centrado en dos grandes preguntas. La primera, que apunta al comportamiento de los gobiernos, atiende a cuáles son los criterios usados por los gobernantes para repartir su presupuesto entre las diferentes regiones o grupos de electorado. Por su parte, la segunda línea de investigación cambia su enfoque del gobierno al comportamiento electoral de los votantes, y se pregunta en qué medida éstos responden a estrategias de compra de votos desarrolladas por los gobiernos. En este trabajo intentaremos analizar ambas cuestiones, si bien damos prioridad a la segunda, como se verá a continuación.

En lo que sigue, realizamos una breve revisión de la literatura existente sobre el uso del gasto como medio de obtención de réditos electorales y presentamos algunas hipótesis de trabajo. Primero analizamos el fenómeno desde la perspectiva de la oferta –cómo se comportan los gobernantes– y después nos centramos en la demanda –cómo reaccionan los votantes. Dado que aquí estamos más interesados en la segunda cuestión, utilizamos evidencia empírica para mostrar que las condiciones necesarias para que los votantes puedan recompensar electoralmente determinadas políticas públicas existieron durante las tres legislaturas populares en la presidencia de la Comunidad.

---

9 Fuera del continente americano, la investigación ha sido mucho menos prolífica. En lo que sigue revisamos muy especialmente la literatura americana por tratarse de la más desarrollada en términos teóricos y por su mejor adecuación al tipo de estudio que nosotros realizamos sobre bienes de inversión. Algunos ejemplos de investigación en países de América Latina son Brusco, Nazareno y Stokes (2004) y Auyero (2000) en Argentina o Díaz-Cayeros y Magaloni (2003) en México. Para el resto de países, encontramos ejemplos como Stratmann y Baur (2002) en Alemania, Denmark (2000) en Australia o De la Calle (2005) en España.

## 2.1 Desde la oferta: ¿dónde y en qué tipo de votantes gastan los gobiernos?

Al margen de los criterios normativos como la equidad o los puramente técnicos o de eficiencia, la distribución de los recursos públicos puede estar influida por motivaciones estrictamente electoralistas. Los políticos podrían estar tentados a usar las políticas de inversiones de forma estratégica para maximizar sus retornos en votos. Los estudios de economía política y muy especialmente la literatura americana sobre *pork barrel* destacan que los políticos disponen de tres estrategias de tipo electoralista para aumentar su cosecha de votos. La primera es invertir en las circunscripciones donde la obtención del escaño depende de un número menor de votos y, por lo tanto, donde es más importante convencer a nuevos votantes<sup>10</sup>. Todos los barrios de Madrid forman parte de la misma circunscripción electoral y, por lo tanto, esta primera estrategia no puede explicar por qué el gobierno regional priorizó las inversiones en unos barrios sobre otros.

La segunda estrategia que podría perseguir un gobierno es destinar las inversiones públicas a las circunscripciones con un mayor volumen de votantes indecisos o independientes (no identificados con ningún partido), puesto que éstos podrían ser más sensibles a decidir su voto según los beneficios materiales que reciben del gobierno. Esta idea fue desarrollada por Lindbeck and Weibull (1987) y posteriormente por Dixit y Londregan (1996). Ambos trabajos coinciden en considerar que los partidos políticos cuyo objetivo es maximizar el número de votos destinarán los recursos públicos a aquellos distritos donde dicha inversión garantizará un mayor premio electoral en términos de nuevos votantes. Como los votantes más sensibles a cambiar el sentido de su voto son los independientes –los menos leales a una opción política–, las regiones más atractivas para invertir son esas con mayor porcentaje de electores independientes.

Y en tercer lugar, los gobiernos podrían usar los recursos públicos como recompensa a los territorios que se mantienen más fieles en su apoyo electoral. Esta estrategia fue desarrollada en el trabajo de Cox y McCubbins (1986), quienes introdujeron el supuesto de que los partidos políticos son adversos al riesgo y los votantes independientes representan una inversión arriesgada. De ellos se tiene menos información sobre quiénes son y sobre su reacción ante gratificaciones con fines electorales, lo que incrementa el riesgo de invertir en este tipo de votantes. En consecuencia, los políticos adversos al riesgo preferirán inversiones menos arriesgadas y destinar sus recursos para premiar y afianzar su electorado fiel.

El importante impacto sobre la vida de los ciudadanos que tienen las inversiones en la ampliación y mejora del transporte metropolitano podría incentivar que los gobiernos regionales usen esta política con fines electorales. Sin embargo, la manipulación política de las inversiones en la Red de Metro está sujeta a ciertas restricciones de carácter técnico. Por ejemplo, la posibilidad de ubicar una nueva estación en un barrio determinado depende del nivel de integración o cercanía de este barrio a la red existente de Metro. Cuanto más lejos se encuentre éste, más costosa será la construcción de una nueva estación. Otro factor tradicionalmente influyente en el caso de Madrid fue su geografía. El río Manzanares constituyó du-

<sup>10</sup> Un ejemplo de esta estrategia en el contexto español: sabemos que es más “barato” conseguir un escaño en Soria que en Madrid. De acuerdo con la hipótesis, los políticos podrían preferir orientar sus inversiones hacia esa provincia en detrimento de gastar la misma cantidad de dinero en la capital.

rante mucho tiempo una barrera a la extensión del Metro y, aunque en la actualidad ha demostrado ser un factor menos relevante, aún constituyó uno de los argumentos esgrimidos por los gabinetes de Ruiz Gallardón para no llevar el Metro al distrito de Villaverde. En este sentido, la asignación territorial de las inversiones en el metropolitano no es tan moldeable como la realizada en otros tipos de infraestructuras, como, por ejemplo, la creación de nuevos equipamientos sociales (como hospitales o colegios) o las mejoras de la vía pública.

Al no disponer de datos de encuesta apropiados, no podemos saber en qué barrios se concentra un mayor volumen de independientes y, en consecuencia, no nos es posible estudiar con total confianza la segunda hipótesis. A pesar de ello, podemos pensar en dos tipos de formas indirectas de medir el nivel de independientes en un barrio: es plausible pensar que los independientes (más propensos a cambiar el sentido de su voto) abundan más ahí donde los resultados electorales son más inestables (donde el apoyo al PP es más variable), pues eso puede indicar una menor fidelidad del electorado; segundo, también es razonable pensar que en los barrios donde la competición electoral entre los dos principales partidos (PP y PSOE) es mayor, existe un número más importante de votantes independientes, ya que es más fácil que éstos decidan el resultado final de las elecciones en el barrio. Estas dos formas de medir a los independientes están sujetas a los problemas clásicos de inferencia ecológica y, por lo tanto, debemos tomarlas con reservas y como una aproximación. Es más fácil comprobar la validez de la tercera hipótesis sobre el uso del gasto en infraestructuras como premio a los barrios más fieles, pues aquí sí es posible medirlo de forma efectiva por medio de los datos agregados que disponemos.

El Gráfico 2 mide la media de estaciones nuevas de Metro para los barrios con un porcentaje de voto similar<sup>11</sup> en las elecciones regionales estrictamente anteriores al período de ampliación del Metro, esto es: las elecciones de 1995 para el período de ampliación 1995-1999 y las elecciones de 2003 para el período 2003-2007. La idea básica es comprobar si el PP tuvo en cuenta sus resultados electorales en las elecciones previas a la hora de diseñar el mapa de la ampliación del Metro con el objetivo de distribuir las nuevas estaciones con algún criterio político.

El Gráfico 2 no es consistente con esta idea de que los gobiernos de Gallardón y Aguirre retribuyeron con nuevas estaciones a los barrios leales. De hecho, la tendencia, aunque algo errática, es la opuesta a esta hipótesis. En ambos períodos, aunque muy especialmente en la primera legislatura de Esperanza Aguirre, los barrios más beneficiados por la política de ampliación de Metro fueron aquellos en los que el PP obtuvo peores resultados en las elecciones previas. Por ejemplo, los barrios donde Aguirre obtuvo resultados inferiores al 40% recibieron 0,45 y 0,75 estaciones nuevas en promedio. Sin embargo, el número medio de estaciones descendía a menos de 0,11 en los barrios donde el voto al PP fue superior al 60%.

Hay dos explicaciones para este hallazgo contraintuitivo. Primero, podría ocurrir que aquellos barrios donde el PP tiene menos apoyos electorales son precisamente los barrios que

11 Hemos dividido la variable "voto al PP" en diez tramos, como se aprecia en el eje de las X. Un ejemplo ayudará a comprender el cuadro: aquellos barrios de Madrid con una media de voto al PP en las elecciones regionales de 1995 menor al 30% recibieron como media 0,4 estaciones nuevas de Metro.

tienen mayores niveles de votantes independientes. Segundo, una explicación alternativa podría enfatizar que esos barrios que recibieron Metro en las sucesivas ampliaciones del PP se caracterizaban por ser barrios periféricos con un déficit de infraestructuras considerable, además de ser barrios del PSOE. En consecuencia, criterios técnicos de reestructuración del territorio urbano tendrían más importancia que esos puramente políticos. Veamos las dos hipótesis más detenidamente.

En primer lugar, se ha destacado que aquellos barrios madrileños donde el PP tiene escasos apoyos electorales podrían caracterizarse por ser barrios con un alto porcentaje de votantes indecisos/independientes. Ya hemos mencionado que no contamos con datos individuales de encuesta para contrastar esta hipótesis, pero sí podemos recurrir a datos agregados para intentar medir el grado de competitividad de cada barrio. Así, utilizamos dos variables: la dispersión del voto al PP en las últimas elecciones antes de la convocatoria a analizar<sup>12</sup>, y el grado de polarización electoral existente en el barrio entre los dos principales partidos (PSOE y PP)<sup>13</sup>.

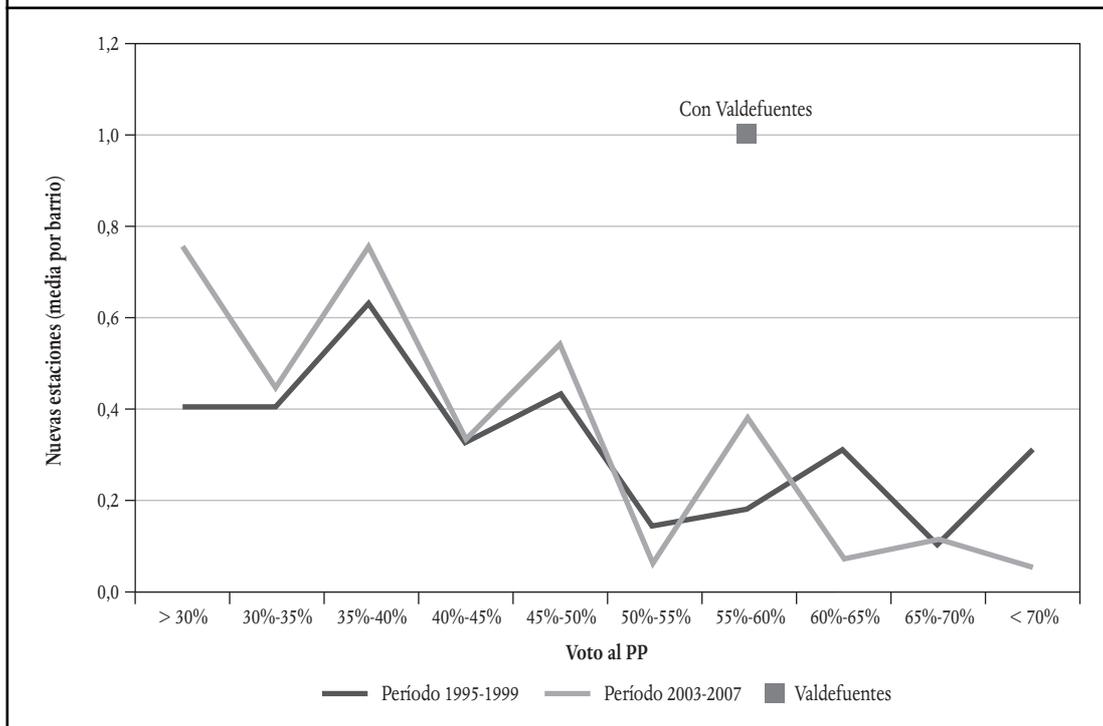
El Gráfico 3, si bien complejo, recoge información interesante sobre la relación entre existencia de votantes independientes en el barrio y construcción de nuevas estaciones de Metro en el mismo para el período electoral 2003-2007. El Gráfico incluye una variable en el eje de las X (el voto al PP en las elecciones regionales de 2003, medido en los diez tramos incluidos en el gráfico anterior) y tres variables en el eje de las Y, cada una con su propio eje de valores: la media de nuevas estaciones de Metro en el período 2003-2007 para cada tramo de voto al PP (rango de 0 a 0,8); la polarización electoral entre los dos principales partidos para cada tramo de voto al PP (rango de 0,15 a 0,25); y, finalmente, la dispersión del voto al PP para cada tramo de voto al PP (rango de 2,5 a 5).

La idea básica de este Gráfico es que si, en línea con lo encontrado en el Gráfico anterior, el gobierno regional construyera nuevas estaciones de Metro en barrios con mucho apoyo al PSOE y poco al PP, entonces deberíamos esperar poca polarización y dispersión en ellos. Curiosamente, lo que encontramos es justo lo contrario: aquellos barrios con nuevas estaciones se caracterizan por tener una altísima polarización electoral y una elevada dispersión en el voto al PP en las elecciones anteriores a 2007. Este hallazgo parecería apoyar la idea de que el gobierno de Esperanza Aguirre decidió invertir en aquellos lugares donde tenía más posibilidades de incrementar sus apoyos electorales debido a la existencia de una mayor cantidad de votantes independientes.

12 En este trabajo, medimos esta variable a partir de la desviación típica del voto al PP en cada barrio computada a partir de los resultados electorales de las dos últimas elecciones regionales habidas antes de las elecciones a analizar. En otras palabras, esta variable mide lo que se desvía en promedio el resultado conseguido por el PP en cada barrio a lo largo de los últimos dos períodos electorales anteriores. Supongamos que el PP obtuvo el 50% de los votos en un barrio tanto en 1991 como en 1995. Entonces, el valor de esta variable para las elecciones de 1999 será 0. Por el contrario, supongamos un barrio donde el PP obtuvo el 20% en 1991 y un 80% en 1995. El valor correspondiente de la variable para 1999 será 30.

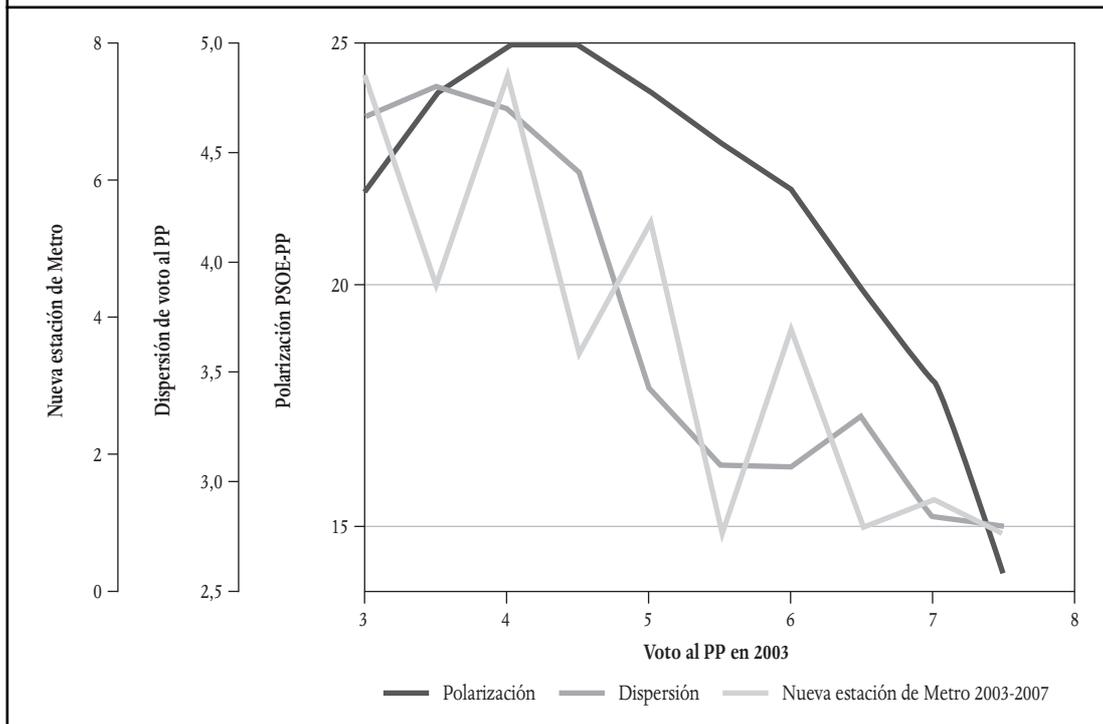
13 Para medir esta variable, construimos un índice de polarización electoral en cada barrio para las elecciones estrictamente anteriores. Primero, igualamos a cero el voto a IU, y recalculamos el voto para los dos principales partidos sobre 100. Después, multiplicamos el voto del PSOE y del PP en cada barrio y lo dividimos por 10.000 para tener un rango entre 0 y 1. Intuitivamente, cuanto más cercanos están los dos partidos en el barrio en términos de votos, mayor será la polarización. Con un ejemplo, si PP y PSOE están empatados a 40% en un barrio, el índice recogerá un valor máximo de polarización, 0,25 (si anulamos los votos de otros partidos, entonces PSOE y PP tendrán un 50% de los votos cada uno. Entonces,  $0,5 \times 0,5 = 0,25$ ). Si, por el contrario, el PSOE (o el PP) arrasa en el barrio (digamos que consigue más del 80% de los votos), entonces el valor del índice será menor de 0,16 ( $0,8 \times 0,2$ ).

**Gráfico 2. Media de estaciones nuevas para cada tramo de voto al PP en la ciudad de Madrid. Elecciones regionales de 1999 y 2007**

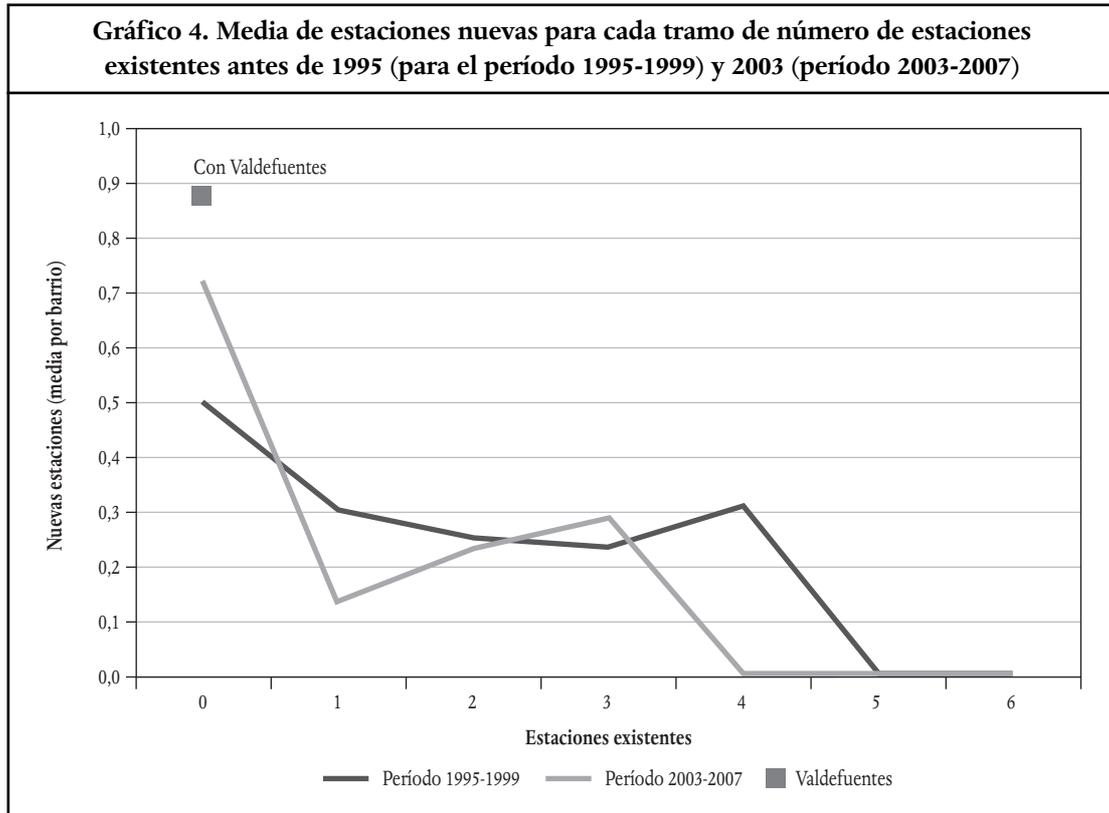


Fuente: Elaboración propia a partir de www.munimadrid.es.

**Gráfico 3. Volumen de independientes y número medio de estaciones nuevas construidas en cada barrio para cada tramo de voto al PP en 2003**



Fuente: Elaboración propia a partir de www.munimadrid.es.



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es).

Sin embargo, es necesario presentar resultados más robustos para poder mantener dicha afirmación. Como se dijo más arriba, hay una segunda hipótesis para explicar la relación encontrada: que los barrios menos conservadores fueron los que finalmente acabaron beneficiándose de las ampliaciones del Metro porque eran las zonas con un mayor déficit en infraestructuras de transporte metropolitano. En efecto, existe una correlación negativa alta y significativa en términos estadísticos entre el número de estaciones existentes de Metro en cada barrio antes de las ampliaciones ejecutadas desde 1995 y el voto al PP (de entre -0,25 y -0,31 según el año electoral que se escoja). Como muestra el Gráfico 4, el promedio de estaciones recibidas en los barrios sin estaciones previas a la ampliación es de 0,5 en la primera legislatura de Gallardón y de 0,7 (0,9 incluyendo a Valdefuentes) en el período de Aguirre<sup>14</sup>. En cambio, no se construyeron nuevas estaciones en los barrios mejor conectados a la Red de Metro (esos con 5 ó 6 paradas).

Para poder distinguir entre ambas hipótesis, los modelos econométricos de la Tabla 1 nos ayudan a contrastar con mayor solvencia los gráficos anteriores. Según nuestros modelos, lo único que correlaciona de forma relevante con la instauración de una nueva parada de Metro son las cuestiones de carácter más técnico: el número de estaciones existentes previamente y el número de habitantes del barrio (ambas medidas en forma logarítmica). Ciertamente, un criterio de equidad en la asignación de nuevas estaciones es construirlas en los barrios peor comunicados y con mayor población, ya que el Metro es básicamente un medio de transporte de masas. Así lo entendió Aguirre, quien apoyó las reivindicaciones históricas de los barrios

14 Consideramos al barrio de Valdefuentes como un “caso influyente”, ya que él solo recibió seis estaciones de la Línea ML1.

Tabla 1. Regresiones logísticas de la construcción de estaciones nuevas de Metro en cada barrio de Madrid durante dos legislaturas: 1995-1999 y 2003-2007						
	Elecciones 1999			Elecciones 2007		
	Modelo 1	Modelo 2	Modelo 3	Modelo 4	Modelo 5	Modelo 6
<b>Variables políticas</b>						
Porcentaje del voto al PP (elecciones anteriores)	-	-	0,003 (0,01)	-	-	-0,02 (0,02)
Dispersión del voto al PP (desviación estándar)	-	0,14 (0,17)	-	-	0,08 (0,22)	-
Polarización PP-PSOE	3,31 (5,73)	-	-	24,44 (17,87)	-	-
<b>Variables técnicas</b>						
Hectáreas (transformación log)	0,12 (0,24)	0,09 (0,23)	0,12 (0,24)	0,9 <sup>(3)</sup> (0,25)	0,86 <sup>(2)</sup> (0,34)	0,86 <sup>(3)</sup> (0,31)
Población (transformación log)	0,71 <sup>(2)</sup> (0,36)	0,71 <sup>(2)</sup> (0,35)	0,8 <sup>(2)</sup> (0,39)	1,07 <sup>(2)</sup> (0,46)	1,2 <sup>(2)</sup> (0,48)	1,09 <sup>(2)</sup> (0,5)
Número de estaciones previas	-0,29 <sup>(2)</sup> (0,15)	-0,27 <sup>(1)</sup> (0,15)	-0,32 <sup>(2)</sup> (0,15)	-1,15 <sup>(3)</sup> (0,27)	-1,08 <sup>(3)</sup> (0,26)	-1,06 <sup>(3)</sup> (0,26)
Constante	-9,14 <sup>(3)</sup> (3,17)	-8,76 <sup>(3)</sup> (3,27)	-9,36 (4,14)	-20,85 <sup>(3)</sup> (6,63)	-16,76 <sup>(3)</sup> (4,98)	-14,5 <sup>(3)</sup> (5,77)
<i>Number of obs</i>	128	126	128	126	126	126
<i>Wald <math>\chi^2(4)</math></i>	9,44	9,54	9,00	26,57	25,24	23,11
<i>Prob &gt; <math>\chi^2</math></i>	0,05	0,05	0,06	0,00	0,00	0,00
<i>Pseudo R<sup>2</sup></i>	0,07	0,07	0,07	0,38	0,34	0,35
<i>Log pseudolikelihood</i>	-63,41	-63,06	-63,59	-38,83	-41,17	-40,90
Nota: <sup>(1)</sup> <0,1; <sup>(2)</sup> <0,05; <sup>(3)</sup> <0,001.						

Fuente: Elaboración propia a partir de [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es).

periféricos madrileños aún sin Metro (como Villaverde o Carabanchel Alto), frente a la opción de llevar el Metro a barrios aún por construir<sup>15</sup>. Las variables que miden las motivaciones de carácter político no tienen ninguna fuerza explicativa una vez que controlamos el resto de las variables. Es interesante ver que ninguna de nuestras tres variables “políticas” (polarización, dispersión y voto al PP en las elecciones anteriores) muestra un efecto estadístico robusto una vez incluimos la población y el número de paradas existentes antes de la ampliación.

En suma, los resultados aquí presentados no nos permiten afirmar que el PP se valiera de cálculos electorales a la hora de planificar los procesos de ampliación de la Red de Metro dentro del municipio de Madrid. Aunque algunos datos de la primera legislatura de Aguirre parecen apuntar que se intentó construir nuevas estaciones donde había un mayor número de votantes independientes (definidos de manera laxa), nuestro análisis no permite corroborar esa hipótesis. Por el contrario, los resultados parecen ser consistentes en que se invirtió en aquellos barrios peor conectados con el centro de la ciudad y, en consecuencia, más necesitados de nuevas infraestructuras de transporte. A falta de mejores datos de tipo individual, no parece que hubiese un cálculo estratégico por parte de las administraciones regionales para maximizar votos o premiar a los barrios leales.

15 Véase Aguirre revoluciona el Metro, en *El Mundo*, 17 de diciembre de 2003.

## 2.2 Desde la demanda: reacciones electorales al gasto en bienes públicos

Según la teoría democrática, los ciudadanos, al ejercer su voto, premian o castigan a sus gobernantes por los resultados de sus políticas. Hay numerosas investigaciones que, siguiendo esta visión, estudian hasta qué punto la suerte electoral de un gobierno depende de los resultados económicos que consigue durante sus años de mandato<sup>16</sup>. Una de las justificaciones de por qué los ciudadanos tienden a conectar su voto a la situación económica nacional y no a la personal, es que muchos ciudadanos no atribuyen al gobierno la responsabilidad de la evolución de sus propias finanzas<sup>17</sup>.

La atribución de responsabilidades constituye un elemento fundamental para que los ciudadanos castiguen al gobierno de turno por las situaciones adversas o le premien por las épocas de bonanza. En nuestro país, Sánchez-Cuenca y Barreiro (2000) comprobaron que durante la primera etapa de gobiernos socialistas (1982-1996) no todas las políticas del gobierno correlacionaban de igual manera con los patrones de voto. Más bien, sólo había una estrecha relación para aquellas políticas cuya responsabilidad los votantes podían más claramente adjudicar al gobierno de turno. Así, por ejemplo, mientras que situaciones exógenas a la responsabilidad del gobierno como el terrorismo no tuvieron ninguna influencia en las urnas, los casos de corrupción política, donde la responsabilidad era más atribuible al ejecutivo, fueron relevantes para los votantes españoles durante la primera mitad de la década de los noventa.

En resumen, las dos condiciones básicas para que una política gubernamental obtenga réditos electorales son que los votantes tengan claro qué gobierno fue responsable de esa política, y, en segundo lugar, que dicha política sea relevante para los votantes. En otras palabras, es necesario que el gobierno tenga una jurisdicción sin contestación sobre la política desarrollada y que sus políticas sean visibles y relevantes para los votantes.

Con respecto a la primera condición, las inversiones en la red metropolitana constituyen un buen ejemplo de política cuya responsabilidad es fácilmente atribuible a los poderes públicos. La dificultad en esta ocasión consiste más bien en la capacidad del ciudadano de discriminar qué nivel sustenta la responsabilidad de esta política. Es necesario así mostrar quién tiene la responsabilidad sobre el Metro de Madrid y, a la vez, que los ciudadanos sean conscientes de dicha jurisdicción.

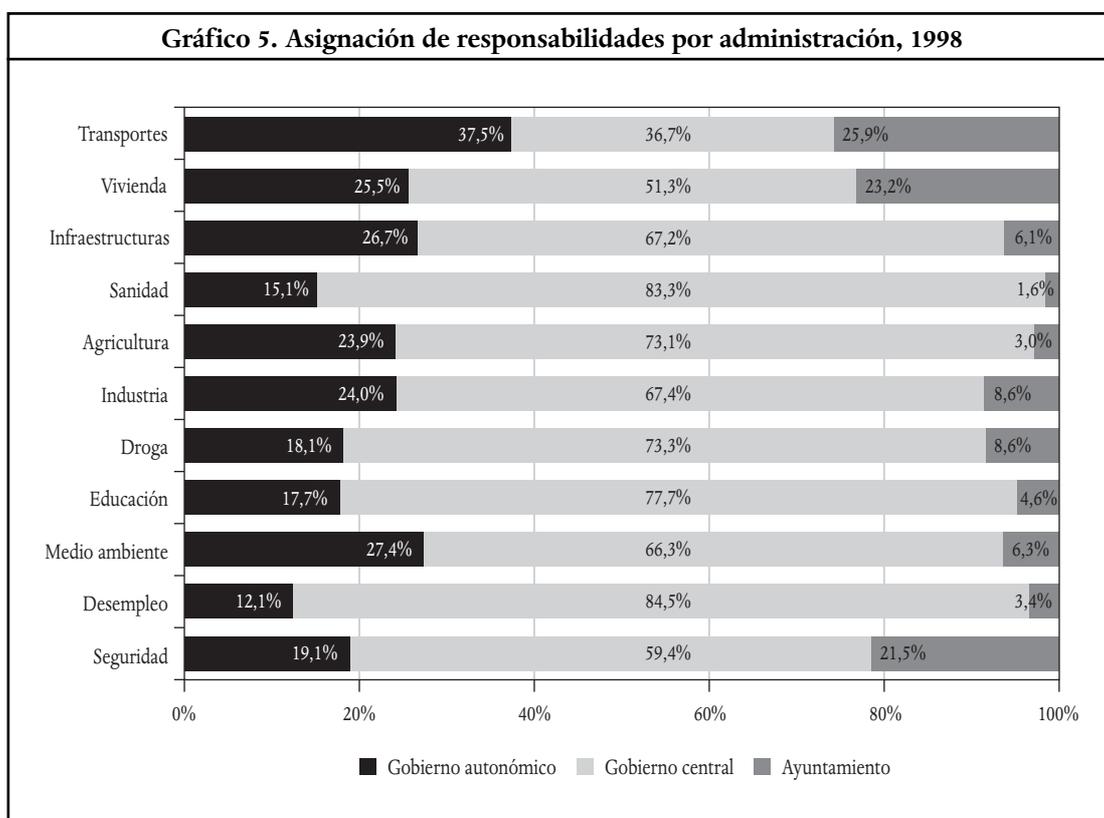
En lo que se refiere al aspecto legal, el Metro de Madrid es propiedad de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid desde 1986. A partir de ese año, ambas instituciones integran sus acciones de la compañía en el Consorcio Regional de Transportes. Desde entonces, el gobierno regional tiene la competencia para acometer obras de ampliación, mientras que el Ayuntamiento se reserva competencias relacionadas con la conservación de la red ya existente, tal y como veremos en un epígrafe posterior.

16 Por ejemplo, el trabajo de Erikson (1989) para los Estados Unidos y el de Lewis-Beck (1988) para diferentes países europeos.

17 Los gobiernos no siempre son castigados por los resultados de sus acciones; otras veces, los ciudadanos castigan a sus políticos por situaciones adversas en las que no parecen tener ninguna responsabilidad. Por ejemplo, Achen y Bartels (2004) pusieron en evidencia tal extremo al demostrar que en las elecciones presidenciales americanas de 1916, el voto al presidente Wilson fue menor en aquellos territorios del Estado de Nueva Jersey que fueron afectados por ataques de tiburones.

Cuestión distinta es si los ciudadanos de Madrid son conscientes de que cuando se construye una estación nueva de Metro la responsabilidad es claramente de la administración regional. Dado que en este trabajo estamos interesados en el período 1995-2007, es posible utilizar la encuesta del Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS) de 1998 que incluye la siguiente pregunta: “¿quién es el principal responsable: el Gobierno central, su gobierno autonómico o su Ayuntamiento, de que las cosas vayan bien o mal en cada una de las siguientes cuestiones?”<sup>18</sup>. El objetivo de este ejercicio es comprobar si los ciudadanos madrileños eran capaces de asignar responsabilidades de acuerdo con el reparto de competencias existente entre las diversas administraciones.

El Gráfico 5 recoge los resultados para las diferentes políticas. La mayoría de los ciudadanos consideran que la máxima responsabilidad de la práctica totalidad de las políticas listadas en la encuesta del CIS recae sobre el Gobierno central. La única excepción es, precisamente, la política de transporte público. En efecto, si, de media, el 62% de los ciudadanos considera que el Gobierno es responsable de las principales políticas públicas, en el caso del transporte este porcentaje cae hasta el 37%. En este caso, la mayoría de los ciudadanos de Madrid atribuye la responsabilidad al gobierno autonómico, aunque la diferencia no es muy grande. Conviene destacar que, según los encuestados, la principal competencia política a nivel autonómico de entre las doce políticas listadas en la encuesta es la del transporte público. Este hecho también ocurre en el nivel local, ya que esta política y, en menor medida, las políticas de



Fuente: CIS.

18 El CIS llevó a cabo un par de encuestas sobre Instituciones y Autonomías en los años 1998 (CIS nº 2.286) y 2002 (CIS nº 2.455) que nos permiten analizar cómo los ciudadanos de Madrid evalúan las políticas de infraestructuras públicas y transporte. En esta sección, utilizamos ambas encuestas.

vivienda y seguridad son las tres únicas políticas cuya principal responsabilidad es adjudicada al gobierno local por un porcentaje razonablemente alto de madrileños (superior al 10%).

Los porcentajes mostrados en el Gráfico 5 se refieren al conjunto de la Comunidad de Madrid, en concreto a sus principales municipios (Madrid, Alcalá, Alcorcón, Fuenlabrada, Getafe, Leganés y Móstoles). Si excluimos aquellos municipios que en 1998 aún no disponían de Red de Metro (todos menos la capital) y nos centramos en los encuestados de la ciudad de Madrid (reduciendo la muestra a 509 encuestados), los resultados son aún más evidentes, gracias, sin duda, a la importancia del Metro como medio de transporte. En este caso el Gobierno central (31%) se percibe como el nivel político menos responsable de la política de transporte público y es superado tanto por el gobierno regional (35%) como por el Ayuntamiento (33%).

Estos datos nos ayudan a apoyar la idea de que los ciudadanos satisfechos con la mejora de los transportes públicos que quisieran recompensar dicha política con su voto estarían más tentados de hacerlo a nivel regional y local que a nivel estatal, sobre todo en comparación con el resto de políticas públicas. Desgraciadamente, la etiqueta “transporte público” es muy genérica y se refiere a diferentes medios de transporte: es posible que los ciudadanos consideren responsable a una administración u otra en función de qué transporte en concreto tienen en su mente. Por ejemplo, podrían responsabilizar al Gobierno central por la conexión entre ciudades por tren y al gobierno local por los servicios de transporte terrestre dentro de la ciudad. Como se verá más adelante, el mayor volumen de inversión en Metro en Madrid proviene actualmente del gobierno regional y, por lo tanto, es posible que los resultados fueran aún más favorables para este nivel de gobierno si se preguntara específicamente “quién es responsable del Metro”. En todo caso, el Gráfico 5 nos permite confirmar que los ciudadanos hacen especialmente responsables de los estándares de calidad de los transportes públicos a las administraciones regional y local.

Pero dijimos anteriormente que hay una segunda condición necesaria para que las políticas de construcción de bienes públicos puedan rendir electoralmente: su visibilidad. Los ciudadanos tienen que ser conscientes de las políticas desarrolladas por los gobiernos para poder asignar premios y castigos. Entonces, cabe preguntarse si las políticas de ampliación del Metro en Madrid llegaron a los ciudadanos, si éstos fueron conscientes del esfuerzo inversor ejecutado desde los sucesivos gobiernos regionales.

En lo que sigue, y ya para terminar esta sección, presentamos dos pruebas sobre la visibilidad del Metro. En primer lugar, el calendario de inauguraciones de las nuevas estaciones de Metro se ajustó con precisión al ciclo electoral. En segundo lugar, los ciudadanos madrileños mostraron una propensión bastante elevada a valorar las políticas de transporte, en comparación con la valoración de otras políticas y en comparación con la valoración de la política de transporte por los encuestados en otras comunidades autónomas.

Una condición para que las políticas de los gobiernos influyan en los votantes a la hora de votar es que sus resultados sean claramente percibidos por los ciudadanos. Sin embargo, en la investigación sobre opinión pública es conocido que los ciudadanos están, por lo general, poco informados sobre la acción del gobierno (Campbell *et al.*, 1960, y Converse, 2000). Por ese motivo, los gobiernos que quieren extraer réditos políticos de sus políticas públicas de-

ben hacer el esfuerzo de promoción necesario para asegurar su visibilidad ante el electorado. Algunos politólogos han estudiado precisamente cómo los esfuerzos de los gobiernos para expandir el gasto público y la economía se adaptan al ciclo electoral, siendo los esfuerzos mayores justo antes de los comicios electorales para asegurarse mayor visibilidad (Tufte, 1978, y Alesina, Cohen y Rubini, 1993 y 1997).

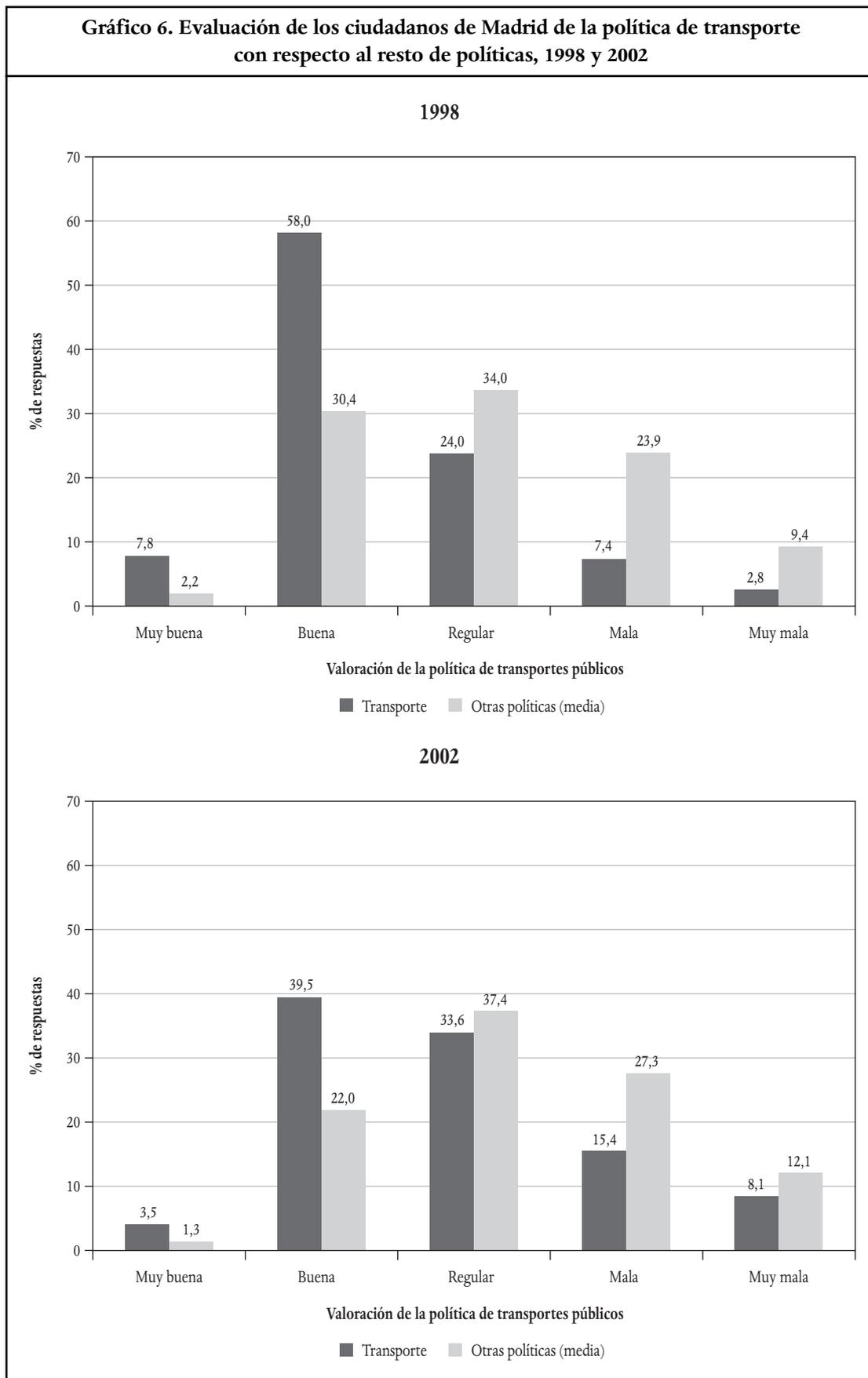
En el caso de las ampliaciones del Metro en Madrid, es destacable que sus planes de inversión hayan respetado siempre el ciclo electoral de cuatro años, lo que ha permitido a sus promotores celebrar los festejos de inauguración antes de las elecciones. Por ejemplo, en la primera legislatura de Esperanza Aguirre (2003-2007), las ampliaciones empezaron a entrar en funcionamiento a partir de finales de noviembre del 2006, poco más de medio año antes de las elecciones regionales. Las dos nuevas paradas resultantes de la ampliación de la Línea 5 hasta Alameda de Osuna fueron las primeras en abrir sus puertas en noviembre, pero las inauguraciones continuaron hasta muy escasas semanas antes –e incluso días– de las elecciones. Por ejemplo, las siete nuevas estaciones de la Línea 3 para cubrir el distrito de Villa-verde se inauguraron a finales de abril y las ocho nuevas estaciones de la Línea 7 entraron en funcionamiento a principios de mayo. Las inauguraciones en esta legislatura tuvieron lugar, en promedio, unos 46 días antes de los comicios<sup>19</sup>. Esta cantidad asciende a 60 días para la segunda legislatura de Alberto Ruiz Gallardón (1999-2003), aunque la mayoría de estaciones del plan de ampliación de esa legislatura se inauguraron sólo un mes y medio antes de las elecciones. Esta tendencia es menos acentuada en la legislatura 1995-1999, ya que parte de las obras culminaron en fechas posteriores a las elecciones. Si se excluyen estas obras (parte de la nueva Línea 8 y la estación Eugenia de Montijo), las estaciones se abrieron, de media, a 163 días de las elecciones. Por lo tanto, las inauguraciones se produjeron en los últimos meses de legislatura, hecho que muy seguramente facilitó que éstas estuvieran presentes en la mente del votante a la hora de acudir a las urnas.

No obstante, la proximidad de la inauguración a las elecciones ayuda pero no asegura que los ciudadanos se percaten de ellas. Debido a la falta de datos de encuesta apropiados, es difícil medir con seguridad lo visibles que fueron las ampliaciones de Metro ante los ojos de los ciudadanos de Madrid. Pero a partir de las encuestas que disponemos del CIS podemos constatar que el número de ciudadanos que no muestran una opinión cuando se les pregunta por su satisfacción con la política de transportes es especialmente bajo, lo cual denota una alta visibilidad. El porcentaje de encuestados sin una opinión declarada sobre la política de transporte (en torno al 5%-7%) es menor que la media de las otras políticas (en torno al 10%-12%). Más aún, según la encuesta de 1998, este porcentaje de “no respuesta” sobre la política de transportes asciende a más del doble para el resto de comunidades autónomas (con un 16%). Si tenemos en cuenta el porcentaje de respuestas como un indicativo de conocimiento de éstas, podemos concluir que la política de transportes fue especialmente visible para los madrileños en comparación con otras políticas y, sobre todo, con otras regiones del país<sup>20</sup>.

19 Este cálculo excluye el Metro ligero. La Línea 1 (con 9 estaciones) fue inaugurada tan sólo tres días antes de las elecciones y las Líneas 2 y 3 (30 estaciones), aunque se promocionaron sus pruebas antes de los comicios electorales, se abrieron al público pocas semanas después. Si incluimos estas Líneas, el promedio descendería a tan sólo 27 días.

20 Debemos destacar que normalmente el porcentaje de No sabe/No contesta en las encuestas está subestimado. Ya los estudios clásicos en opinión pública (Converse, 1964, 1970) indicaron que muchos encuestados responden los cuestionarios sin tener realmente una opinión formada sobre el tema. En consecuencia, estos datos no deben interpretarse en términos absolutos, sino en comparación con las otras políticas o regiones.

**Gráfico 6. Evaluación de los ciudadanos de Madrid de la política de transporte con respecto al resto de políticas, 1998 y 2002**



Fuente: CIS.

Además de haber indicios de ser una política particularmente visible en la Comunidad de Madrid, la política de transportes fue también bien valorada por los ciudadanos de la región, como se aprecia en el Gráfico 6. El 65% en 1998 y el 43% en 2002 calificaban como buena o muy buena la situación del transporte público en su territorio. Este porcentaje era muy superior al de las evaluaciones negativas (10 y 22% respectivamente). La satisfacción de los madrileños con estos servicios públicos está muy por encima de las otras políticas incluidas en las encuestas. De hecho, la política de transportes, junto con las infraestructuras públicas (básicamente carreteras), fueron las mejor valoradas tanto en 1998 como en 2002.

En resumen, es posible afirmar que las políticas de ampliación del Metro en Madrid contaban con las dos condiciones necesarias para rendir resultados electorales positivos: por un lado, el gobierno regional es claramente responsable de la planificación, financiación y construcción de las obras de ampliación del Metro, y así parecen interpretarlo también los votantes. Por el otro, el transporte metropolitano se ha convertido en una dimensión tan visible de la política que no deja indiferente a muchos ciudadanos. Ambas condiciones abren la posibilidad de que los votantes puedan recompensar políticas como la ampliación del Metro. A comprobar si lo hicieron dedicamos la sección central de este trabajo.

## La política de ampliación del Metro de Madrid

En las próximas páginas describimos brevemente la historia “moderna” del Metro de Madrid. Presentamos la renacionalización del metropolitano madrileño que tuvo lugar a finales de los setenta, e ilustramos las prioridades que en materia de infraestructuras tuvieron los gobiernos regionales de Joaquín Leguina. A continuación, esbozamos los ocho años de Ruiz Gallardón en la Presidencia de la comunidad, así como la primera legislatura de Aguirre. Como estas tres legislaturas del PP en la presidencia regional constituyen el cuerpo fundamental de nuestra investigación, seguimos una doble aproximación consistente en ofrecer tanto evidencia cualitativa como cuantitativa sobre la importancia de la ampliación del Metro en las posibilidades de reelección de Gallardón en 1999 y de Aguirre en 2007.

### 3.1 Metro de Madrid: de propiedad privada a joya del Consorcio de Transportes

La entonces conocida como Compañía Metropolitano de Madrid tuvo una complicada transición de régimen (Moya, 1990). El Franquismo había decidido privatizar la compañía, pero a la vez, mantener la regulación de las tarifas de uso del Metro. Esto generó tensiones cuando la crisis económica de 1973 golpeó España: por un lado, el servicio necesitaba inversiones urgentes para poner fin a las crecientes deficiencias en seguridad y acometer la construcción de nuevas líneas; por el otro, en cambio, el gobierno franquista no estaba dispuesto a permitir el incremento sustancial en el precio de los billetes que los mandatarios de la compañía reivindicaban para cubrir las inversiones necesarias. Esta situación de *impasse* tuvo como resultado que 1976 fuera el primer año de pérdidas económicas en la historia de la compañía. La caída en el número de viajeros y las huelgas de los empleados del Metro contribuyeron a empeorar la situación.

La escasa viabilidad económica de la empresa empujó a los primeros gabinetes democráticos a plantearse la renacionalización de la empresa. Pero en un momento en el que la gestión de un servicio público podía garantizar más críticas que alabanzas, ni el Ministerio de Obras Públicas

ni el Ayuntamiento manifestaron ningún interés por hacerse con el control de la compañía. Así, la solución que se abrió paso consistió en crear un órgano mancomunado en el que estuvieran representados Ayuntamiento, Diputación y la Administración central. El Real Decreto de 7 de junio de 1978, finalmente, intervenía la empresa, si bien su propiedad nominal se mantuvo en manos de los accionistas hasta 1980 (la ley de desprivatización es de 15 de noviembre de 1979). El gobierno regional (entonces Diputación) y el Ayuntamiento pasaban a ser titulares de todas las acciones del Metro<sup>21</sup>. El Estado, por su parte, asumía los principales compromisos de inversión en infraestructuras. Para inicios de la década de los ochenta, el Plan de Ampliación del Metro de 1967 se había demostrado irreal en sus previsiones. Las nuevas líneas abiertas hasta 1983 soportaban una demanda menor que las ya existentes. Además, la primacía del transporte urbano de viajeros había pasado a los autobuses municipales desde 1978. Así, los últimos gobiernos de la Unión de Centro Democrático (UCD) apostaron fuertemente por invertir en la remodelación y modernización de líneas antiguas, aquellas que soportaban el grueso de los desplazamientos de los madrileños<sup>22</sup>. Los gobiernos socialistas siguieron esta línea.

### 3.2 Los gabinetes socialistas de Joaquín Leguina

A partir de 1983, el Partido Socialista disfrutó de un dominio absoluto en las principales instituciones políticas de la Comunidad (control de Ayuntamiento, del gobierno regional y del Gobierno nacional), lo que le permitía planificar *a priori* sin tensiones intergubernamentales la red pública de transportes en la capital madrileña. Dada la escasa demanda de las nuevas líneas de Metro<sup>23</sup>, el PSOE se concentró en el fomento de las cercanías de RENFE a través del Plan Ferroviario del Área Metropolitana de Madrid.

Esto no quiere decir que los dirigentes socialistas se hubieran olvidado del Metro. A finales de 1987, la Consejería de Política Territorial de la Comunidad presentó un documento llamado Estrategia de Transportes en la Región Metropolitana de Madrid en el que el Metro ocupaba un papel fundamental. Entre las obras previstas, se incluían el cierre de la línea circular, la prolongación de la 1 por el sur, la unión de las tres radiales de las Líneas 10, 7 y 8, y nuevos intercambiadores en Plaza de Castilla y en Príncipe Pío. Estas líneas maestras fueron recogidas en el Plan de Mejora del Transporte para las Grandes Ciudades, más popularmente conocido como Plan Felipe<sup>24</sup>. El Plan suponía un extraordinario esfuerzo

21 Dicha cesión se hizo efectiva el 24 de marzo de 1986, cuando el Ministerio de Transportes firmó la transferencia de la propiedad del Metro al Ayuntamiento (propietario del 75% de títulos) y a la Comunidad (25%). Al año siguiente, ambas instituciones transfirieron sus acciones al Consorcio Regional de Transportes creado por la Ley 5/1985, de 16 de mayo; y con las acciones, el Metro pasó a ser propiedad del Consorcio. Desde septiembre del año anterior, la gestión del Metro de Madrid ya estaba en manos de la Comunidad de Madrid.

22 Tal es así, que se consideró conveniente no empezar la construcción de tramos planificados de la Línea 6 (Laguna-Puerta del Ángel), o aplazar la puesta en funcionamiento de algunos que ya estaban muy avanzados (Cuatro Caminos-Ciudad Universitaria).

23 No faltaron, no obstante, reivindicaciones de nuevos barrios que demandaban una conexión con el centro de la ciudad a través del Metro. Así, los vecinos de Vallecas reclamaron en 1984 la ampliación de la Línea 1 hasta Santa Eugenia para dar servicio a los vecinos de Palomeras Sureste. En 1986, los vecinos de Vallecas eran acompañados por los de Vicálvaro, que reclamaban Metro para su barrio también.

24 En sus números iniciales, el coste del Plan estaba cifrado en medio billón de pesetas, repartido como sigue: 189.000 millones para el plan de accesos por carretera, 168.000 millones para cercanías y 206.000 millones para el transporte público urbano.

inversor del Estado en la Comunidad de Madrid, además de marcar el precio de la subvención fija por viajero que el Estado paga por los transportes públicos.

Por desgracia, la crisis económica que empezó a aflorar en los primeros años noventa obligó al Ministerio de Economía a recortar algunas de las inversiones previstas. Ante la presión del consejero de Hacienda de la Comunidad para que ninguna inversión en el Metro fuera retrasada, el ajuste se cebó con algunas de las inversiones en Cercanías y la paralización de la anunciada nueva carretera de circunvalación de Madrid (M-50)<sup>25</sup>. Este énfasis del gobierno socialista de la Comunidad en la ampliación del Metro chocó con las reivindicaciones de varios alcaldes socialistas de municipios cercanos a la capital, que veían peligrar su conexión a través de los trenes de Cercanías. El PP, entonces todavía por detrás del PSOE en número de escaños en la Asamblea Regional, empezó a calificar al gobierno de Leguina como “complaciente” ante los recortes y como “sucursalista” ante el gobierno de la nación<sup>26</sup>. Frente a los mismos, el PP apostaba por que las instituciones regionales adelantasen el dinero, “porque las inversiones no se pueden demorar ni un día más”<sup>27</sup>.

Ante la presión de la oposición, Leguina, incapaz de inaugurar una estación nueva de Metro durante toda su segunda legislatura, tuvo que recurrir a la presentación del comienzo de las obras de nuevas estaciones como baza electoral de cara a las elecciones regionales de 1991. Además, en la campaña electoral enfatizó la importancia del servicio de Cercanías para mejorar los accesos a la capital. Estos esfuerzos no fueron suficientes, pues el PSOE perdió las elecciones por primera vez frente al PP, si bien Leguina siguió gobernando gracias al apoyo de Izquierda Unida. En el acuerdo programático de gobierno, Leguina prometió 28 nuevos kilómetros de Metro, la conexión por Cercanías a Alcobendas y San Sebastián de los Reyes y el intercambiador de Príncipe Pío<sup>28</sup>. En vísperas de las elecciones regionales de 1995, tan sólo la última de las propuestas había sido cumplida. La crisis económica de 1993 irrumpió de pleno en el programa previsto de inversiones y supuso la paralización de varios proyectos.

La primera víctima de la crisis fue el tren de Cercanías a Alcobendas y San Sebastián de los Reyes. Frente a las quejas de los alcaldes socialistas de ambas localidades, el ministro defendió la necesidad de cerrar la segunda circunvalación de Madrid (M-40) y la ampliación de la N-VI<sup>29</sup>.

Por su parte, el presidente de la Comunidad y su consejero de Transportes preferían apostar por el Metro. Así, su objetivo era, en 1992, ampliar la red en 25 nuevos kilómetros, “para estar al nivel de París y otras grandes ciudades”<sup>30</sup>. Sus ilusiones se quedaron en nada, como consecuencia del impacto de la crisis de 1993. El llamado Segundo Plan Felipe (1994-2000), pre-

25 Véase, por ejemplo, El retraso del Plan Felipe perjudicará sobre todo a las inversiones en trenes de cercanías, en *El País*, 26 de septiembre de 1990.

26 Véase la tribuna publicada por Ruiz Gallardón en el diario *El País* el 9 de marzo de 1991 bajo el título de Madrid, continuismo o renovación.

27 Declaraciones de Ruiz Gallardón recogidas en El PP quiere que la Comunidad adelante el dinero del Plan Felipe, *El País*, 4 de octubre de 1990.

28 Véase Leguina: La Comunidad ha apostado por la izquierda, en *El País*, 11 de julio de 1991.

29 Véase El ajuste limita las actuaciones de Obras Públicas en 1993 a “difusas” inversiones ferroviarias, en *El País*, 29 de septiembre de 1992.

30 Declaraciones de Joaquín Leguina recogidas en Borrell deja sin gastar 18.000 millones del Plan Felipe en ferrocarriles para Madrid, en *El País*, 5 de diciembre de 1992.

sentado por el ministro Borrell a principios de 1993, dejaba en blanco el apartado dedicado a la ampliación del Metro de Madrid: ni propuestas de ampliación, ni propuestas de financiación. Dado que entonces la gran mayoría de las obras de ampliación del Metro eran sufragadas con cargo al Ministerio, el gobierno regional trató por todos los medios de alterar dicho capítulo. Numerosas reuniones entre los representantes regionales con la Administración central finalmente centraron las prioridades del plan en la construcción de 26 kilómetros de Metro, terminar la M-40 y la M-50 y las variantes a las N-III, N-IV y N-V<sup>31</sup>. Las previsiones de crecimiento del Metro dan una medida interesante de la empresa que Ruiz Gallardón abordó desde la presidencia regional tras ganar en 1995: de acuerdo con las previsiones del Segundo Plan Felipe, el Metro de 2001 tendría alrededor de 150 kilómetros y un poco menos de 190 estaciones; la extensión real del Metro en 1999, tras cuatro años de gobierno regional de Ruiz Gallardón, superaba ya los 160 kilómetros.

Al final, el presidente Leguina tuvo que conformarse con la inauguración de alrededor de 10 nuevos kilómetros de Metro en su última legislatura. Aunque él pensaba que las inversiones en transportes “son las que mejor se rentabilizan socialmente”<sup>32</sup>, la ausencia de suficiente liquidez imposibilitó que durante su tercera presidencia el Metro de Madrid creciera al ritmo esperado. Para las elecciones regionales de 1995, el Partido Socialista de Madrid (PSM) mantuvo su previsión de 26 nuevos kilómetros hasta el año 2002, mientras que el PP prometió 48 nuevos kilómetros de red. Durante la campaña electoral, el PSM acusó al PP de populismo<sup>33</sup>, mientras que el PP aseguraba contar con los recursos financieros suficientes para sufragar la ampliación<sup>34</sup>. Los ciudadanos madrileños se decantaron por el PP y su candidato, Alberto Ruiz Gallardón, que ganó con mayoría absoluta. La combinación de restricciones presupuestarias generadas por la crisis económica de 1993 y la caída general en apoyos electorales del PSOE impidieron que fuera el PSOE el partido que explotara la ampliación del Metro de cara a la siguiente contienda electoral. Si el Metro jugó algún papel, parece que los madrileños apostaron por los 48 kilómetros del PP frente a los 25 del PSM.

En la siguiente sección describimos más en detalle la ampliación del Metro bajo los gobiernos de Ruiz Gallardón (1995-2003) y Aguirre (2003-2007) e introducimos el análisis empírico. Pero antes de ello, y para terminar este epígrafe, cabe preguntarse si la apuesta que el equipo del presidente saliente Joaquín Leguina hizo para fomentar el Metro tuvo algún rendimiento electoral, por pequeño que fuera. El último gobierno Leguina finalizó la construcción de la Línea 6 (la conocida como circular), con ocho nuevas paradas, y también amplió la Línea 1 (azul) hasta la parte alta del Puente de Vallecas, lo que supuso cuatro nuevas estaciones. Además, se enfrentó repetidas veces al Ayuntamiento gobernado por los populares para conseguir agilizar las obras del nuevo intercambiador de Príncipe Pío<sup>35</sup>.

Por desgracia para el PSM, ninguno de estos esfuerzos resultó en mayores apoyos electorales que compensaran la caída generalizada de la lista encabezada por Leguina en el municipio de

31 Véase La Comunidad corrige el Segundo Plan Felipe y elimina la línea de cercanías Barajas-Campamento, en *El País*, 26 de junio de 1993.

32 Citado en Fábula del transporte, el casco histórico y el bosque, en *El País*, 30 de noviembre de 1993.

33 El saliente consejero de Transportes, Julián Revenga, llegó a declarar: Cada kilómetro de Metro me cuesta millones, y al PP, una frase, en *El País*, 31 de marzo de 1995.

34 Véase, por ejemplo, El PP propone desviar dinero de las carreteras para ampliar el Metro, en *El País*, 11 de marzo de 1995.

35 Véase Leguina construirá la ampliación de la Línea 10 del Metro sin licencia municipal, en *El País*, 16 de julio de 1994.

Madrid. El voto al PSM dentro del municipio de Madrid en las elecciones regionales de 1995 cayó 5,35 puntos porcentuales con respecto a 1991. La caída en los barrios que no experimentaron la inauguración de alguna estación de Metro se ajustó a la media del municipio (5,36 puntos). Por su lado, los barrios que se beneficiaron de al menos una nueva estación de Metro<sup>36</sup> castigaron al PSM con una caída de 5,67 puntos porcentuales. En breve, parece que el Metro no contribuyó a la reelección de Leguina.

Hemos visto que la ampliación de las Líneas 1 y 6 no generó rendimientos electorales destacables. Pero ¿es posible decir también que aquellas obras planificadas que finalmente no fueron ejecutadas no tuvieron ningún efecto en el voto? La ampliación de la red de Cercanías de Renfe nos permite un análisis aproximativo de esta pregunta. Así, como ya se ha dicho, San Sebastián de los Reyes y Alcobendas se quedaron sin conexión por cercanías con la capital, a pesar de que se trataba de una obra largamente anunciada. La indignación fue tal, que los alcaldes de ambos municipios, de adscripción socialista, expresaron públicamente su malestar por los incumplimientos del Ministerio<sup>37</sup>. ¿Tuvo algún efecto esta medida en los resultados electorales de 1995?

Como se aprecia en la Tabla 2, el PSOE perdió en ambos municipios más de once puntos porcentuales, significativamente por encima de la caída media de siete puntos en toda la Comunidad. Obviamente, es difícil adjudicar responsabilidades electorales por el incumplimiento de la promesa de llevar el tren de cercanías a dichas localidades, ya que en principio la inversión correspondía al Ministerio de Obras Públicas. Sin embargo, no es menos cierto que a la cabeza del mismo estaba un ministro socialista, por lo que los votantes podrían haber esperado más del presidente regional<sup>38</sup>.

En resumen, hemos visto que los gobiernos de Leguina no pudieron sacar mucho rendimiento electoral de las inversiones en infraestructuras. Por un lado, la responsabilidad de las inversiones cayó durante el Primer Plan Felipe principalmente en el Gobierno estatal, lo que diluía el papel jugado por la administración regional. Por el otro, aunque no tengamos datos regionales de encuesta, es posible suponer que los ciudadanos madrileños estuvieron du-

Tabla 2. Variación del voto al PSOE en dos municipios del norte				
Municipios		Autonómicas 91	Autonómicas 95	Diferencia 91-95
Alcobendas	PP	34,7	47,8	13,1
	PSOE	47,4	35,9	-11,5
	IU	8,8	12,5	3,7
San Sebastián de los Reyes	PP	30,9	43,1	12,2
	PSOE	41,1	30	-11,1
	IU	16,4	22,7	6,3
<b>Media del PSOE en la Comunidad de Madrid</b>		<b>37,07</b>	<b>30,12</b>	<b>-6,95</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es).

36 Los principales barrios beneficiados corresponden a los distritos de Puente de Vallecas, La Latina y Moncloa-Aravaca.

37 Véase la tribuna escrita por José Luis Blanco (alcalde de San Sebastián de los Reyes) 'Tren, ¡ya!', en *El País*, 20 de diciembre de 1993.

38 Conviene destacar que la caída del PSOE en los principales municipios del sur de Madrid (Alcorcón, Leganés, Móstoles, Getafe y Fuenlabrada) rondó también los diez puntos.

rante la segunda legislatura de Leguina más preocupados por los elevados niveles de paro, o por la delincuencia asociada al consumo de drogas, que por la ampliación del Metro. En su conjunto, ambos factores entorpecieron las políticas de transporte que Leguina parecía interesado en desarrollar.

### 3.3 Los años de Ruiz Gallardón: el nuevo Metro madrileño y Metrosur

Las elecciones regionales de 1995 dieron la mayoría absoluta al PP en la Comunidad de Madrid. Gracias a ella, Alberto Ruiz Gallardón se convirtió en el segundo presidente en la historia de la Comunidad. Como ya se ha comentado, el candidato popular dio gran relevancia durante su campaña al crecimiento del metropolitano madrileño, hasta el punto de casi doblar el número de kilómetros ofertado por el candidato socialista a la reelección.

Una vez conseguida la investidura, sin embargo, el equipo encabezado por Luis Eduardo Cortés (consejero de Transportes) y Antonio Beteta (Hacienda) chocó con la realidad del elevadísimo coste de la propuesta electoral de ampliación del Metro. De hecho, los primeros presupuestos de Gallardón destinaron sólo unos 12.000 millones de pesetas a la ampliación, dinero con el cual podían construirse tres kilómetros de nuevas líneas. Si tenemos en cuenta que las previsiones de crecimiento de la red se estimaban en seis kilómetros al año, es fácil ver que el PP parecía abocado al incumplimiento del programa electoral en materia de transporte metropolitano<sup>39</sup>.

Ante la imposibilidad de recurrir a un endeudamiento excesivo de la Hacienda regional, por los criterios de convergencia monetaria europea, el equipo económico de Ruiz Gallardón encontró la solución en el endeudamiento de las empresas públicas regionales. Como sus balances económicos no eran incluidos dentro de los presupuestos regionales, su endeudamiento no computaba a efectos del cálculo del déficit de la administración, lo que permitía camuflar el tamaño real de la deuda pública regional. Esta fórmula financiera, complementada con las ayudas provenientes de los fondos europeos para el desarrollo, contribuyó a costear el programa de ampliaciones de los gobiernos regionales del PP.

Resueltos los problemas financieros, Ruiz Gallardón convirtió su apuesta por el Metro madrileño en “santo y seña” de su gestión: promovió nuevas líneas no inicialmente planeadas (como la Línea 11 a Pan Bendito), prometió Cercanías a municipios lindantes con la capital (como Pozuelo de Alarcón), y empezó a preparar el terreno para la reelección al “inventarse” lo que sería su gran apuesta electoral, la construcción de un Metro que uniera las principales ciudades del sur de Madrid.

Como si el propio presidente ya fuera capaz de prever los rendimientos electorales de este tipo de obras, en su mensaje de fin de año de 1996 Ruiz Gallardón, de manera enigmática, anunciaba el fomento de “vías nuevas, imaginativas y eficaces” para superar las desigualdades territoriales en la región. Decía, más concretamente: “Pienso en el sur y en aquellas

<sup>39</sup> Véase Los presupuestos de Ruiz Gallardón dejan a medias la ampliación del Metro, en *El País*, 23 de octubre de 1995.

zonas de la región que no han encontrado las mismas posibilidades que las más desarrolladas<sup>40</sup>. Este mensaje podía considerarse respuesta a la declaración de los alcaldes del sur de Madrid (territorio que engloba a municipios que suman alrededor de un millón de habitantes) en la que reclamaban inversiones en infraestructuras, transporte público, empleo y medio ambiente<sup>41</sup>.

Menos de un año después, Gallardón concretaba un poco más el proyecto. Para él, el sur representa una gran ciudad de un millón de habitantes, pero muy mal articulada territorialmente. La solución pasaba por una red circular de Metro que uniera a todos los municipios principales del cinturón metropolitano madrileño, pues “es indudable que no se entiende una ciudad moderna en el siglo XXI que no tenga un transporte suburbano colectivo”<sup>42</sup>.

La respuesta de los alcaldes del sur (en su mayoría, socialistas) fue de incredulidad. Para ellos, el empleo y las conexiones por carretera con la capital eran las prioridades. Sin embargo, el gabinete de Gallardón fue acumulando credibilidad con la cascada de inauguraciones de las nuevas estaciones de la ampliación del Metro. De los 48 kilómetros prometidos en 1995 para ocho años, 37 ya se habían ejecutado para 1999. Y la alta visibilidad de las infraestructuras ayudó a que los ciudadanos tomaran buena cuenta de ellas. Por ejemplo, un sondeo realizado por el PP de Madrid, para analizar los puntos débiles y fuertes del primer gabinete Gallardón, mostraba que casi el 50% de los madrileños apuntaba la ampliación del Metro y otras mejoras en el transporte como “lo más positivo” de su gestión. Otro 60% se mostraba “muy a favor” de la construcción del Metrosur<sup>43</sup>.

Estos números hicieron muy popular la gestión del presidente, y obligó a los alcaldes socialistas a recular: el alcalde socialista de Getafe, Pedro Castro, reconocía que era una equivocación oponerse al Metrosur sólo porque hubiera sido propuesto por el PP. El máximo regidor de Getafe declaraba que, “En este caso, el PP ha estado más listo que nosotros, y encima es el partido que gobierna en la Comunidad. No podemos oponernos al Metrosur sólo porque lo hayan propuesto ellos”<sup>44</sup>. Una vez que el balance cambió, Pinto y Parla exigieron su integración en el proyecto de Metrosur. Frente a estas demandas, Gallardón prefería la conexión de dichas localidades con la Red de Metrosur a través de las Cercanías.

Las elecciones de 1999 revalidaron la clara mayoría absoluta de Ruiz Gallardón al frente de la candidatura del PP. Bien por las obras ya construidas, bien por aquellas por construir, la gestión de las infraestructuras parece haber sido un componente importante de su primer gobierno, no sólo desde un punto de vista simbólico, sino también desde un punto de vista de rendimiento electoral. Una primera aproximación para comprobar esto es posible a través de los Mapas 2 y 3. Ambos Mapas presentan datos sobre la variación electoral del PP entre las elecciones de 1995 y 1999 y la construcción de nuevas estaciones de Metro para todos los barrios del municipio de Madrid. El Mapa 2 incluye la variación en las elecciones regionales, mientras que el Mapa 3 considera variaciones en las elecciones locales. Aunque la relación no es extremadamente fuerte, sí se observa un cierto patrón de incrementos en

40 Véase Ruiz Gallardón admite que queda mucho por hacer en transporte, en *El País*, 2 de enero de 1997.

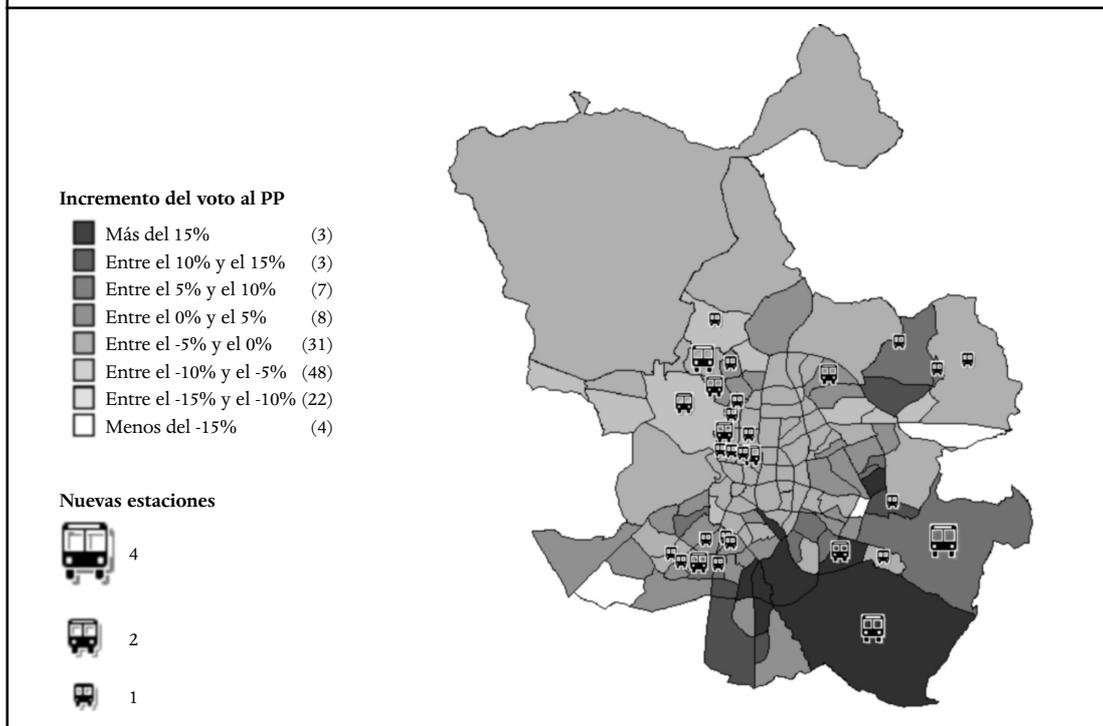
41 Véase Los alcaldes del sur exigen a Ruiz Gallardón un plan para sus municipios, en *El País*, 19 de junio de 1996.

42 Entrevista con Ruiz Gallardón, *El País*, 14 de septiembre de 1997.

43 Véase El paro es lo que más preocupa a los madrileños, según un sondeo del PP, en *El País*, 19 de mayo de 1999.

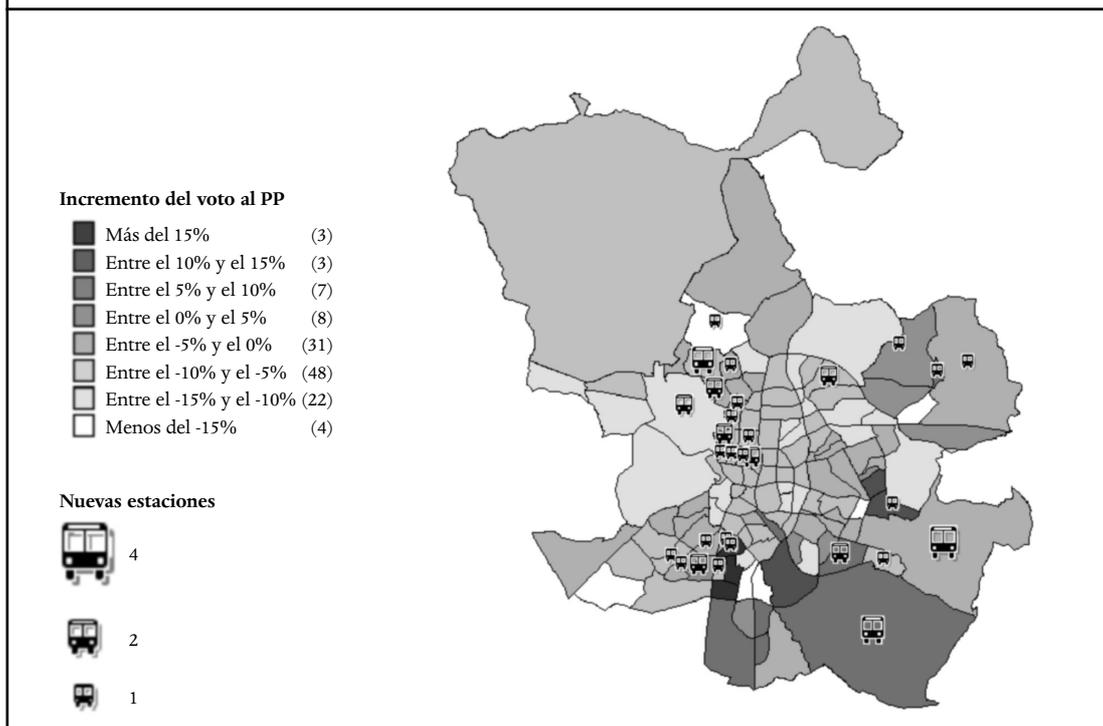
44 Véase Getafe apoya el Metrosur, en contra de sus colegas del PSOE, en *El País*, 22 de octubre de 1998.

**Mapa 2. Crecimiento del voto al PP en las elecciones regionales de 1999 y construcción de nuevas estaciones de Metro**



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es).

**Mapa 3. Crecimiento del voto al PP en las elecciones locales de 1999 y construcción de nuevas estaciones de Metro**



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es).

el apoyo al PP en aquellos barrios más beneficiados por la llegada del Metro. El efecto es más fuerte para las elecciones regionales, dado que la competencia de ampliación del Metro pertenece a ese nivel de gobierno, si bien también parece existir un cierto efecto de arrastre en el nivel local.

El análisis estadístico confirma el efecto encontrado en los mapas anteriores. Sin embargo, el gobierno de Gallardón sólo obtuvo réditos políticos de la ampliación de Metro en esos barrios donde se construyeron dos o más estaciones<sup>45</sup>. En términos estadísticos, la variación del voto al PP en aquellos barrios que sólo se beneficiaron de una estación no es diferente a la encontrada en los barrios que no obtuvieron ninguna. Las estimaciones de nuestros modelos econométricos muestran que el voto al PP cayó marginalmente tanto en los barrios que recibieron una nueva estación como en los que no recibieron ninguna (-0,27 y -0,11 puntos porcentuales, respectivamente). Esta tendencia se invierte, por el contrario, en los barrios con dos o más nuevas estaciones de Metro, en los que el voto al candidato del PP aumentó en 1,36 puntos porcentuales. En su conjunto, nuestros datos indican que el crecimiento electoral de Gallardón en el municipio de Madrid se concentró muy particularmente en esos barrios que más se beneficiaron de la ampliación del Metro<sup>46</sup>. Curiosamente, los réditos electorales del Metro no se limitaron a las elecciones autonómicas, sino que también tuvieron su impacto en las locales. Así, según nuestras estimaciones, el alcalde Álvarez del Manzano (PP) también se benefició de la ampliación del Metro, a pesar de que la misma no es competencia del Ayuntamiento. En este sentido, parece que los ciudadanos de Madrid no supieron discriminar entre niveles de gobierno a la hora de atribuir responsabilidades por la política de infraestructuras. Como se ha dicho más arriba, la segunda legislatura de Ruiz Gallardón se caracterizó por la construcción de Metrosur, una ingente obra de Metro encargada de conectar los municipios principales del sur de la Comunidad entre ellos y con la capital (a través de la Línea 10 de Metro). Además, el gobierno regional realizó obras menores en la Red de Metro municipal, como la construcción de una nueva estación entre Aluche y Carabanchel en la Línea 5 para responder a la sempiterna reivindicación del barrio de Eugenia de Montijo.

A estas alturas, el Metro se había convertido en la principal e indiscutida apuesta del gabinete de Ruiz Gallardón. Si en 1995 quizás el político del PP no las tenía aún todas consigo sobre la eficacia electoral de fuertes inversiones en transporte, en 1999 la conclusión es clara: la construcción del Metro era una política visible, que beneficiaba a barrios concretos, pero seguramente también a muchos otros ciudadanos que usan este medio de transporte en sus desplazamientos diarios y, finalmente, capaz de atraer banderas tradicionales de la izquierda, como la promoción del transporte público frente al vehículo privado, o el

45 Los resultados encontrados para 1999 confirman que el voto al gobierno regional aumentó más en los barrios que se beneficiaron de las ampliaciones de Metro. Pero este resultado es compatible con dos explicaciones alternativas: primero, es posible que la construcción del Metro influyera sobre el comportamiento electoral de los vecinos directamente beneficiados por esas inversiones, pero que no tuviera ningún impacto relevante sobre el resto de los madrileños. Segundo, es posible que esta política condicionara el voto en todos los barrios de la ciudad, aunque su efecto fuera mayor entre los habitantes de los vecindarios beneficiados por las ampliaciones de Metro. Es importante tener en cuenta esta doble interpretación, porque si la segunda de ellas es la correcta, nuestros modelos estarían subestimando el impacto electoral de la ampliación de Metro. En ese caso, nuestro modelo no destacaría el efecto total de esta política, sino sólo el efecto diferencial entre barrios beneficiados y no beneficiados.

46 Los análisis estadísticos de la Tabla 3 son regresiones lineales en las que incluimos nuestras variables de interés junto con las principales variables de control (variación del desempleo y renta en cada barrio, en el primer apéndice describimos cómo hemos creado esas variables).

<b>Tabla 3. Modelos de regresión del incremento del voto al PP, 1995-1999</b>				
	Variación del voto al PP (1995-1999)			
	Región		Municipio	
	Modelo 1	Modelo 2	Modelo 3	Modelo 4
Una estación	0,58 (0,67)	0,16 (0,51)	1,62 (1,09)	1,19 (0,97)
Dos o más estaciones	1,58 <sup>(1)</sup> (0,97)	1,63 <sup>(3)</sup> (0,62)	1,45 (1,09)	1,52 <sup>(2)</sup> (0,69)
<b>Controles</b>				
Variación del desempleo (en %)	-	-0,79 <sup>(3)</sup> (0,09)	-	-0,87 <sup>(3)</sup> (0,13)
Variación de la renta (en %)	-	-0,07 (0,07)	-	-0,05 (0,09)
Constante	-0,33 (0,28)	-6,82 (1,38)	-3,73 <sup>(3)</sup> (0,36)	-11,14 <sup>(3)</sup> (1,95)
<i>Number of obs</i>	126	126	126	126
<i>F</i> (9, 115)	1,55	20,52	1,78	14,75
<i>Prob &gt; F</i>	0,22	0,00	0,17	0,00
<i>R-squared</i>	0,03	0,51	0,03	0,35
<i>Root MSE</i>	2,76	1,98	3,71	3,04
Nota: <sup>(1)</sup> <0,1; <sup>(2)</sup> <0,05; <sup>(3)</sup> <0,001.				

Fuente: Elaboración propia a partir de [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es).

desarrollo de servicios que tienen mayor impacto en las clases medias-bajas (aquellas que recurren más al Metro).

Así, no extraña que el gobierno de Gallardón aprovechara el 80 aniversario de la creación del Metro (17 de octubre de 1919) para festejar por todo lo alto los logros de su administración. Los 1,4 kilómetros por año que el Metro creció entre 1919 y 1995 fueron constantemente comparados con los 14 kilómetros por año de su primer gabinete. Otra prueba de la hegemonía del discurso “gallardoniano” es que los políticos de la oposición empezaron a quejarse de que las repetidas ampliaciones del Metro estaban dejando fuera algunos barrios de Madrid y que, en consecuencia, el gobierno regional no estaba haciendo todo lo posible por vertebrar realmente el municipio madrileño<sup>47</sup>. Si bien Gallardón, ya en retirada de la presidencia regional tras renunciar a un tercer mandato, hizo oídos sordos a estas demandas, su sucesora Esperanza Aguirre tomaría buena cuenta de ellas, como veremos enseguida.

¿Funcionó Metrosur como estrategia para atraer votantes ajenos a la ideología del PP?<sup>48</sup> La Tabla 4 recoge una evidencia anecdótica comparativa de la variación en el voto al PP en las

47 Véase Críticas de PSOE e IU a Cortés por negarse a llevar el Metro a Villaverde, en *El País*, 5 de octubre de 2001. En otros barrios como La Elipa se escucharon reivindicaciones semejantes.

48 Para el caso de las elecciones de 2003, no incluimos los mismos modelos econométricos que para 1999 y 2007 por varias razones. Primera, porque el candidato era distinto, lo que evidentemente diluye la asunción de responsabilidades. Es difícil saber si los ciudadanos que optaron por Aguirre en 2003 estaban recompensando la labor de Gallardón o simplemente votando de manera prospectiva por una nueva candidata. Pero, además, desde un punto de vista puramente estadístico, es imposible realizar los mismos modelos econométricos, pues el número de nuevas estaciones dentro del municipio de Madrid fue muy reducido.

	Metrosur	Voto PP99	Voto PP03a	Voto PP03b	Dif. 99-03a	Dif. 99-03b
Parla	No	35,8	25,8	26,0	-10,0	-9,8
Alcorcón	Sí	50,1	42,7	42,7	-7,4	-7,4
<b>Comunidad Autónoma de Madrid</b>	-	<b>52,2</b>	<b>47,6</b>	<b>49,3</b>	<b>-4,6</b>	<b>-2,9</b>
Getafe	Sí	40,0	36,0	36,5	-4,0	-3,5
Móstoles	Sí	46,7	43,2	43,1	-3,5	-3,6
Pinto	No	40,6	36,8	39,0	-3,8	-1,6
Fuenlabrada	Sí	35,8	33,0	33,0	-2,8	-2,8
Leganés	Sí	38,6	37,0	35,7	-1,6	-2,9

Fuente: Elaboración propia a partir de www.munimadrid.es.

Barrios	Municipales 1999	Municipales 2003
Villaverde (distrito)	33,65	36,69
La Elipa (barrio de Ventas)	48,72	50,56
Carabanchel Alto (barrio de Buenavista)	37,78	40,73
Pinar del Rey	44,95	47,80
<b>Media del voto al PP en Madrid</b>	<b>49,48</b>	<b>51,30</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de www.munimadrid.es.

elecciones regionales de 2003 (tanto las de mayo como las de octubre) con respecto a las elecciones de 1999.

Como se aprecia, la candidata del PP Esperanza Aguirre fue fuertemente penalizada en Parla, el mayor municipio del sur sin Metro, pero también sufrió pérdidas de importancia en Alcorcón (que sí obtuvo varias paradas del nuevo Metro). Por el contrario, Leganés y Fuenlabrada demostraron una mayor fidelidad electoral al PP, mientras que Getafe, Móstoles y Pinto (este último municipio, sin Metro) permanecen en valores cercanos a la caída media del PP en dichas elecciones.

A la vista de estos datos, no puede asumirse mecánicamente que Metrosur se convirtiera en votos para Aguirre. Al contrario, el capital político acumulado por la construcción del Metro podría estar más en manos de Ruiz Gallardón que de su partido. Podemos analizar esto, de nuevo de manera anecdótica, si revisamos los resultados electorales de Gallardón para la alcaldía de Madrid. Dado que el candidato a la alcaldía no inauguró prácticamente estaciones de Metro dentro de los límites del municipio durante su segundo mandato como presidente de la región, necesitamos recurrir a argumentos contrafácticos. La idea es analizar si los barrios que se quedaron sin Metro bajo los gobiernos regionales de Gallardón dieron peor trato al nuevo candidato a la alcaldía que al alcalde saliente Álvarez del Manzano. Los barrios escogidos para este experimento son Villaverde, La Elipa, Carabanchel Alto y Pinar del Rey<sup>49</sup>.

<sup>49</sup> Curiosamente, un año antes de las elecciones regionales de 2003, IU defendió la necesidad de que el Metro llegase a estos barrios, frente al énfasis de Gallardón por conectar municipios limítrofes con Madrid (véase el epígrafe en la siguiente sección sobre Villaverde). Lo interesante es que Aguirre hizo suya esta propuesta y prometió que, bajo su gobierno, dichos barrios tendrían estaciones de Metro en menos de cuatro años.

Lejos de penalizar a Ruiz Gallardón, los barrios que se habían quedado sin Metro durante sus dos mandatos regionales decidieron incrementar su apoyo por dicho candidato con igual intensidad que en el resto del municipio<sup>50</sup>, como se aprecia en la Tabla 5. Por consiguiente, parece que hay motivo para pensar que Gallardón y el PP consiguieron buenos resultados allí donde se habían construido nuevas infraestructuras de transporte, y evitaron grandes caídas allí donde decidieron no responder a las reivindicaciones sobre el transporte público (con la excepción de Parla). Consciente de ello, el nuevo alcalde de Madrid pronto desarrolló nuevas políticas de transporte “visibles”, como la reconstrucción de la primera autopista de circunvalación de Madrid, M-30, o la renovación de varias líneas de Metro. Pero esta es otra historia. En lo que queda de sección, analizamos en profundidad el primer gobierno de Esperanza Aguirre.

### 3.4 El primer gobierno Aguirre: Metro para todos

En 2003, el PP llevaba 8 años al frente del gobierno regional de Madrid, 12 al frente del ayuntamiento de la capital y 7 años al frente del gobierno nacional. La candidatura de Esperanza Aguirre para ocupar el puesto dejado por Ruiz Gallardón ganó las elecciones, pero la conjunción de escaños socialistas y comunistas alcanzaba la mayoría absoluta. Sin embargo, la espantada de dos diputados socialistas, que finalmente decidieron no apoyar al candidato del PSOE, fue solucionada con una nueva convocatoria de elecciones. La ajustada mayoría absoluta que Aguirre consiguió en esta ocasión hizo que el gobierno se propusiera cuanto antes recuperar los votos perdidos con respecto a convocatorias electorales anteriores. Y quizás la mejor solución fue, de nuevo, promover el programa más ambicioso de ampliación del Metro jamás conocido en Madrid: la construcción de 60,2 nuevos kilómetros en tan sólo cuatro años. Dentro del municipio de Madrid, la Consejería de Transportes preveía llevar el Metro hasta Villaverde, Carabanchel Alto, la ampliación del Paseo de la Castellana, Ensanche de Vallecas, Avenida de la Ilustración, Alameda de Osuna, La Elipa y Arganzuela. Fuera de la capital, existían tres proyectos: el Metroeste (hacia Coslada y San Fernando), el Metrooeste (Boadilla, Pozuelo y Aravaca), y finalmente el Metronorte (Alcobendas y San Sebastián de los Reyes).

A pesar de enfrentamientos puntuales con el ayuntamiento sobre la conveniencia de algunas nuevas líneas, de cambios en la Consejería de Transportes<sup>51</sup> y de los habituales problemas de financiación<sup>52</sup>, Aguirre transformó los 60 kilómetros previstos en el programa electoral en

50 No conviene descartar la hipótesis de que Gallardón fuera un candidato más “apetecible” para los votantes de la izquierda que el anterior alcalde Álvarez del Manzano. Eso podría haber diluido su penalización electoral por no haber llevado el Metro a los barrios mencionados.

51 Francisco Granados fue el encargado de poner en marcha la nueva ampliación. Su creciente estrella en el PP hizo que fuese promovido a la secretaría general del PP madrileño, lo que supuso su salida de la cartera de transportes. Su sustituto fue María Dolores de Cospedal, quien renunció en junio de 2006 para encabezar la lista popular al parlamento de Castilla-La Mancha. La cartera fue ocupada por Elvira Rodríguez hasta las recientes elecciones de 2007.

52 En 2005, Eurostat decidió calificar a Mintra, la empresa encargada de financiar las obras de ampliación del Metro, como empresa dependiente en su totalidad del gobierno regional. La consecuencia de esta recalificación fue que el gobierno regional tuvo que hacerse cargo de la ingente deuda de dicha empresa, lo que hizo que, dada la actual Ley de Estabilidad Presupuestaria, el gobierno regional no pudiera acudir a generar más deuda para autofinanciar infraestructuras. La reacción del gobierno regional fue recurrir a nuevos subterfugios para evitar el endeudamiento directo. Véase Aguirre planea crear una nueva empresa para financiar el Metro, en *El País*, 21 de marzo de 2005.

80 kilómetros ejecutados en menos de tres años y medio. El crecimiento del Metro, de nuevo, muy probablemente favoreció que la ingente campaña de publicidad promovida desde el gobierno regional y basada en el mensaje de “compromiso cumplido” calara y fuera creíble. La propia presidenta de la región hizo bandera de esa capacidad de ejecución, al afirmar en el debate sobre el estado de la región de 2006 lo siguiente:

“Señorías, si hay alguna materia con la que todos los ciudadanos identifican, sin duda, a los gobiernos de la Comunidad de Madrid desde que son del PP, esta materia es la mejora de nuestros transportes públicos, y por eso tengo la satisfacción de informar a la cámara de que los trabajos de la mayor ampliación de Metro de la historia de Madrid están ejecutados al 89,33%”<sup>53</sup>.

Pero no todo fueron aciertos propios. La complicada elección de los candidatos socialistas para la alcaldía y la presidencia regional, y una coyuntura nacional demasiado centrada en la negociación con ETA y el debate territorial, transformaron una exigua mayoría de tres puntos en 2003 (con respecto a la suma de PSOE e IU) en más de diez puntos cuatro años después.

Al final de esta sección, analizamos con herramientas econométricas las variaciones en el voto a Aguirre en 2007 dentro del municipio de Madrid. Antes de eso, recurrimos a evidencia más anecdótica para mostrar si la ampliación de Aguirre fue exitosa. Primero comprobamos si aquellos municipios que se vieron beneficiados por la construcción de estaciones de Metro tuvieron mejores resultados que en elecciones anteriores. Segundo, analizamos brevemente el crecimiento espectacular del PP en el distrito de Villaverde.

Al igual que Gallardón hiciera con Metrosur, Aguirre llevó el Metro a municipios limítrofes con la capital. Para ver si esta política tuvo algún rendimiento, lo que hacemos de nuevo es comparar si el crecimiento en dichos municipios del voto al PP fue mayor, igual o menor que el obtenido en el conjunto de la Comunidad.

Como puede apreciarse en la Tabla 6, el crecimiento del voto a Aguirre en las elecciones regionales de 2007 fue espectacular, tanto si comparamos los datos de 2007 con los obtenidos en mayo de 2003 como con esos de octubre del mismo año, si bien en el último caso las ganancias son menores. En todos los municipios limítrofes con Madrid que recibieron conexión metropolitana con la capital, las ganancias de Aguirre sobrepasaron el incremento

Municipios	Auton. V/03	Auton. X/03	Auton. 2007	Dif. X03-07	Dif. V03-07
Alcobendas	48,41	51,09	55,89	+4,8	+7,48
San Sebastián de los Reyes	42,77	43,94	52,74	+8,8	+9,97
Coslada	36,35	37,68	45,36	+7,68	+9,01
San Fernando de Henares	34,19	35,69	43,61	+7,92	+9,42
Boadilla del Monte	64,54	69,61	72,03	+2,42	+7,49
Pozuelo de Alarcón	63,51	67,44	72,18	+4,74	+8,67
<b>Media de la Comunidad de Madrid</b>	<b>47,61</b>	<b>49,34</b>	<b>54,15</b>	<b>+4,81</b>	<b>+6,54</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es).

53 Discurso de Esperanza Aguirre en el debate sobre el estado de la región, 19 de septiembre de 2006.

medio del PP en toda la Comunidad, con la única salvedad de Boadilla del Monte en la comparación entre 2007 y octubre de 2003. Si dejamos a un lado Boadilla, Pozuelo y, en menor medida, Alcobendas, municipios donde el PP había arrasado ya en 2003, es significativo que Aguirre casi doblara su crecimiento electoral medio en municipios con tradición de voto a la izquierda como Coslada, San Fernando de Henares y San Sebastián de los Reyes. El hecho de incrementar sus apoyos electorales en más de siete puntos en tan sólo cuatro años difícilmente puede pasar desapercibido.

El distrito de Villaverde constituye otro caso interesante de la primera legislatura de la presidente Esperanza Aguirre. Este distrito, a pesar de las históricas demandas vecinales para lograr la llegada del Metro a los barrios que lo componen, vio cómo después de las sucesivas ampliaciones de Gallardón, se convertía en el único de la ciudad sin tener ninguna boca de Metro en su territorio. En efecto, Villaverde fue testigo durante ese período de cómo el Metro llegaba a barrios hasta entonces incomunicados (como Vicálvaro o Villa de Vallecas), a municipios colindantes a la capital (a través de Metrosur y de la Línea 9) e incluso cómo llegaba a barrios aún por construir (como Pitis). Pero durante todo este proceso de ampliación los vecinos de Villaverde nunca consiguieron obtener el compromiso de Gallardón de incluir este distrito en sus planes de ampliación.

La conexión con Villaverde nunca pareció ser una prioridad para el ex presidente de la Comunidad de Madrid y así lo dejaba claro su consejero de Transportes, Luis Eduardo Cortés, en enero de 2000, cuando daba cuenta de las inversiones en curso en el distrito de Villaverde: “Me encantaría hacer Metro en Villaverde y en todas partes, pero no tenemos dinero ni capacidad para ello. Antes nadie pedía que se ampliara la red y ahora lo pide todo el mundo. No podemos hacer más de lo que actualmente tenemos en marcha”<sup>54</sup>. De hecho, el Ayuntamiento de Madrid en ocasiones instó al gobierno regional para que considerara como prioridad la ampliación del Metro hasta Villaverde. El alcalde de entonces, Álvarez del Manzano, incluso llegó a prometer en la campaña electoral de 1999 que si la Comunidad de Madrid no extendía la Red de Metro a ese distrito, el Ayuntamiento estudiaría construir un tren ligero que conectara el centro con los barrios de Villaverde<sup>55</sup>.

Las protestas de las asociaciones de vecinos para poder llegar al centro de la ciudad en Metro son históricas y se intensificaron durante la segunda legislatura de Gallardón. Las diversas asociaciones vecinales han perseguido varias estrategias: recogida de firmas, manifestaciones vecinales en el centro de la ciudad e, incluso, inauguraciones de estaciones simbólicas en el distrito. Por ejemplo, la asociación de vecinos de Ciudad de los Ángeles inauguró el 18 de octubre de 2003 una estación a la que asistieron políticos de las tres fuerzas políticas representadas en el consistorio, incluyendo el PP, entonces en el gobierno local y regional<sup>56</sup>.

La presión vecinal fue finalmente asumida por el PP de la región cuando el presidente Gallardón decidió no optar a la reelección como presidente de la Comunidad y fue reemplazado por la hasta entonces senadora Esperanza Aguirre. La nueva candidata popular acogió las reivindicaciones de los vecinos y en la campaña electoral de 2003 prometió hacer llegar el

54 Véase Vecinos y políticos critican a Cortés por no ampliar la Red de Metro a Villaverde. *El Mundo*, 19 de enero de 2000.

55 Véase El alcalde promete instalar un tranvía en Villaverde si no llega la red del Metro. *El País*, 9 de junio de 1999.

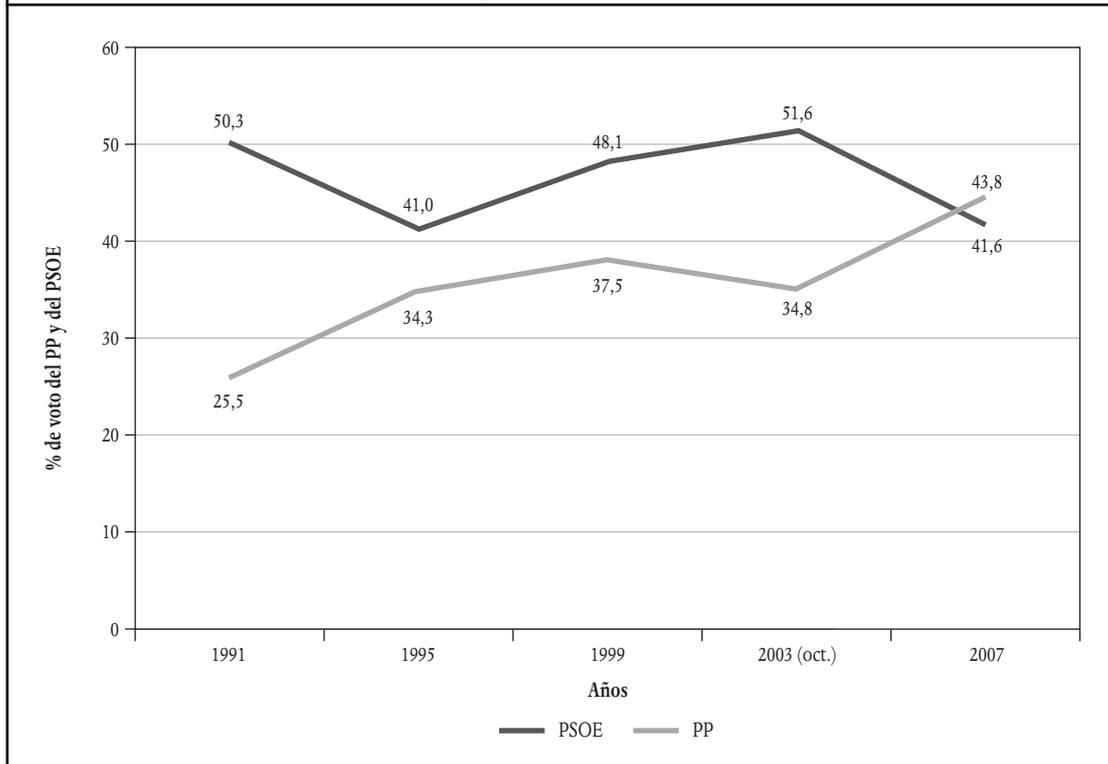
56 Véase Los vecinos “inauguran” una parada ficticia de Metro. *El Mundo*, 20 de octubre de 2003.

Metro a Villaverde, entre otros barrios. Así lo recogía el punto 4.1.10 de su programa electoral: “Desde Legazpi se realizará una ampliación de 5,4 kilómetros con seis estaciones en dirección norte-sur, siguiendo sensiblemente la traza de la avenida de Córdoba. Con esta ampliación se pretende dar servicio a los barrios de Almendrales, San Fermín, Orcasur, El Espinillo, Los Ángeles, Villaverde y San Cristóbal de los Ángeles, así como el Hospital 12 de Octubre. La población que se beneficiará de esta actuación será de unos 55.000 habitantes aproximadamente”. De hecho, esta propuesta de ampliación del Metro también fue asumida como compromiso electoral por el resto de los partidos políticos.

En diciembre del 2003, a las pocas semanas de que Esperanza Aguirre fuera investida presidente de la Comunidad de Madrid, anunció sus planes de ampliación de Metro para esa legislatura. La ampliación anunciada, de 72,7 kilómetros y 81 estaciones, superaba sus compromisos adquiridos en la campaña electoral. El distrito de Villaverde se encontraba entre los beneficiados con la ampliación de la Línea 3 en casi nueve kilómetros y seis nuevas estaciones.

El 23 de octubre del año siguiente Aguirre colocó la primera piedra de la ampliación de la Línea 3 y las obras culminaron en abril del 2007. Su inauguración tuvo lugar, pues, a pocas semanas del inicio de la campaña electoral y, por lo tanto, constituyó un logro del gobierno regional que pudo fácilmente permanecer en la mente de los ciudadanos al acudir a las urnas. Además, la llegada del Metro a Villaverde fue ampliamente celebrada con numerosos actos populares promocionados por las asociaciones de vecinos que culminaron con la actuación de la célebre coplista Isabel Pantoja. Estos actos constituyeron un perfecto altavoz para promocionar la inversión del gobierno regional en el distrito en plena precampaña electoral.

**Gráfico 7. El voto del PP y el PSOE en Villaverde, 1991-2007 (%)**



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es).

En consecuencia, Esperanza Aguirre se presentaba ante el electorado de Villaverde con un importante activo en su haber. Y así lo confirmaron los resultados electorales del 27 de mayo de ese año, cuando el PP conseguía por primera vez en su historia ser la principal fuerza en el distrito, tanto en las elecciones locales como en las regionales (Gráfico 7). El PP aumentó casi diez puntos porcentuales respecto a las anteriores elecciones regionales de 2003, prácticamente los mismos perdidos por el PSOE. Este hecho permitió al PP acabar con las tradicionales mayorías amplias del PSOE en ese distrito, nada menos que 17 puntos porcentuales en 2003. En efecto, la victoria del PP fue especialmente relevante en Villaverde ya que la mejora del PP estuvo muy por encima de la media de la ciudad. Esperanza Aguirre consiguió en su reelección casi 5.000 votos más en este distrito, lo que representaba una mejoría del 17% respecto a sus anteriores resultados.

Los resultados en las elecciones locales siguieron una tendencia similar. El descenso del PSOE fue parecido al de las elecciones regionales, pero los aumentos del PP, de algo más de seis puntos porcentuales, no fueron tan acusados. Esto es consistente con la idea de que la principal responsabilidad de la ampliación de la Línea 3 fue del gobierno de la Comunidad de Madrid y no local y, por lo tanto, los réditos deberían ser mayores para el PP regional. En suma, la coincidencia temporal entre el fuerte ascenso del PP en el distrito de Villaverde y la llegada de la Línea 3 del Metro sugiere que las inversiones del gobierno regional en esos barrios generaron importantes réditos electorales para la reelección de la presidenta del gobierno regional.

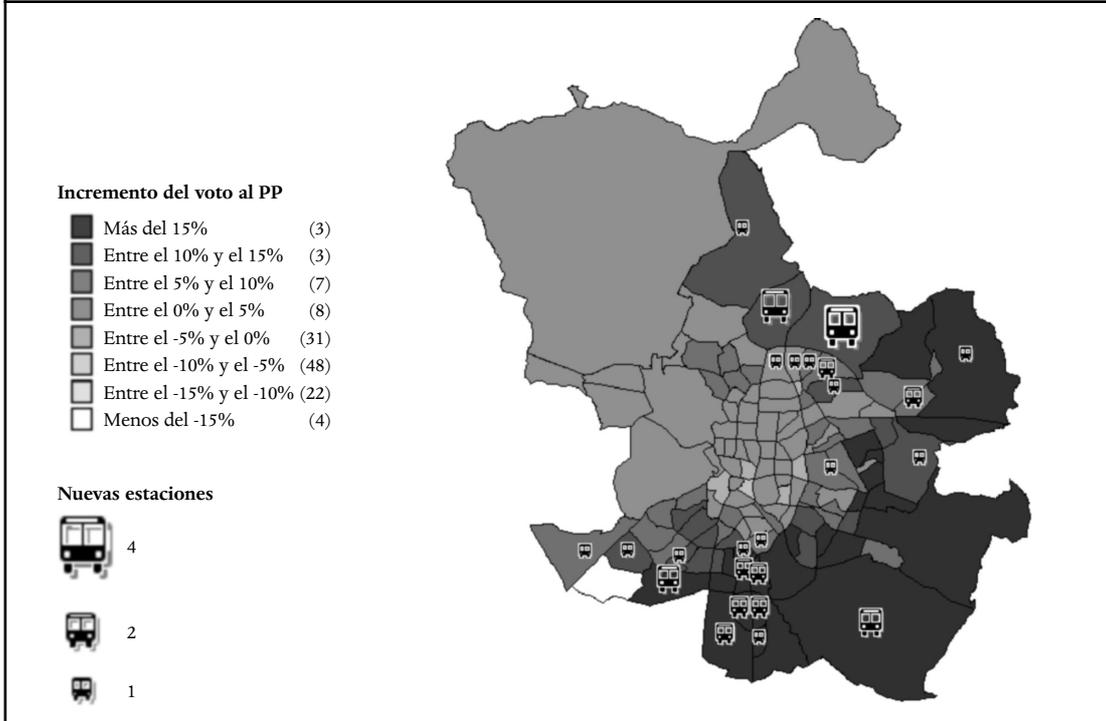
Pero aún tenemos que presentar resultados estadísticos más robustos para poder afirmar con rotundidad que el Metro favoreció directamente la reelección de Esperanza Aguirre. Al igual que hicimos para las elecciones de 1999, cartografiamos las variaciones electorales del PP durante el periodo 2003-2007 y cruzamos esa información con el número de nuevas estaciones construidas en cada barrio. Los Mapas 4 y 5 recogen el resultado. Una vez más, es fácil apreciar que aquellos barrios que más se beneficiaron del proceso de ampliación del Metro durante la primera legislatura de Aguirre experimentaron crecimientos importantes en el apoyo al PP, tanto en las elecciones locales como regionales, pero mayores en este último caso. Las zonas más oscuras del mapa están claramente marcadas por la existencia de nuevas estaciones.

De nuevo nuestros modelos estadísticos confirman estos hallazgos<sup>57</sup> (Tabla 7). Además, en esta ocasión, el aumento del PP también fue mayor en aquellos barrios beneficiados con sólo una nueva estación de Metro. El efecto propio de tener una nueva parada de Metro es muy notable, como se desprende del Gráfico 8, donde comparamos la predicción de crecimiento en el voto al PP en las elecciones regionales de 1999 con la predicción para 2007, en función del número de nuevas estaciones de Metro construidas en el barrio<sup>58</sup>. El Gráfico 8

57 La Tabla 7 recoge los coeficientes de modelos de regresión lineal. La variable dependiente es, de nuevo, el diferencial de voto al PP en elecciones regionales y locales entre 2007 y 2003 en puntos porcentuales. Incluimos como variables de control la variación en desempleo en cada barrio para el periodo legislativo, la variación en el precio de la vivienda y la variación en porcentaje de inmigrantes en cada barrio, junto con las inversiones en infraestructuras viarias ejecutadas por el Ayuntamiento en cada distrito durante la legislatura (esta última variable sólo para el análisis de la variación en el voto municipal). Véase el Apéndice 1 para una explicación de las variables. Consideramos relevante incluir la inversión del Ayuntamiento en infraestructuras para capturar el efecto de la remodelación de la M-30, principal iniciativa del gobierno local de Gallardón durante la pasada legislatura.

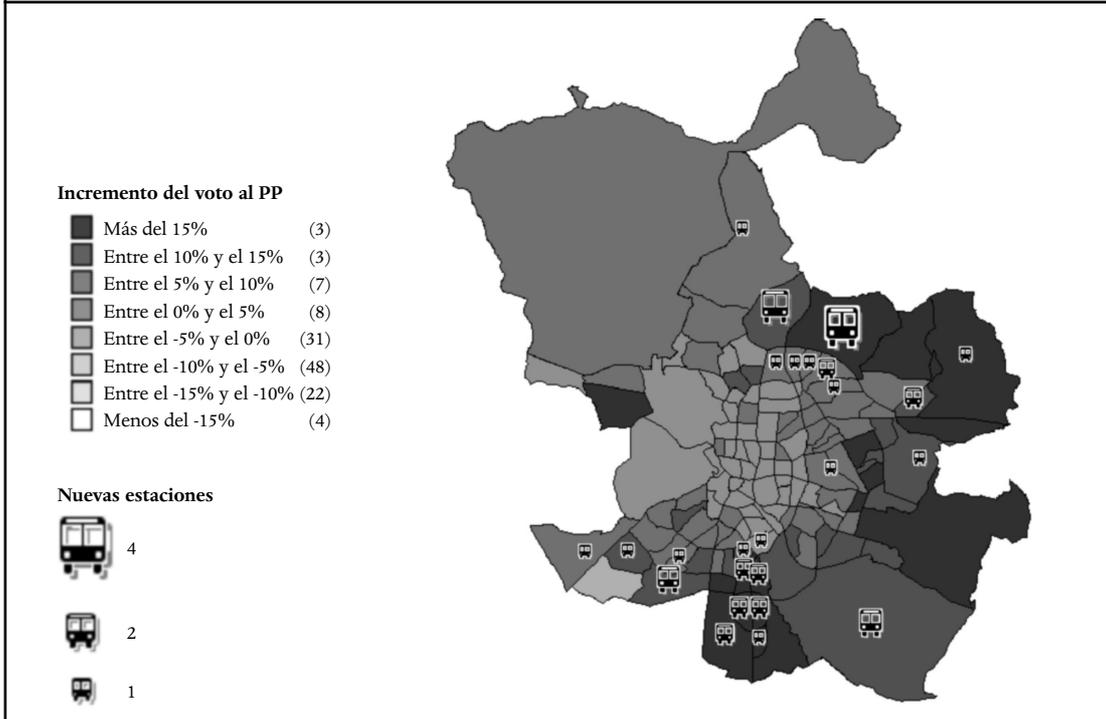
58 Para construir este gráfico hemos utilizado el modelo 2 de las Tablas 3 y 7.

**Mapa 4. Crecimiento del voto al PP en las elecciones regionales de 2007 y construcción de nuevas estaciones de Metro**



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es).

**Mapa 5. Crecimiento del voto al PP en las elecciones al Ayuntamiento de Madrid de 2007 y construcción de nuevas estaciones de Metro**



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es).

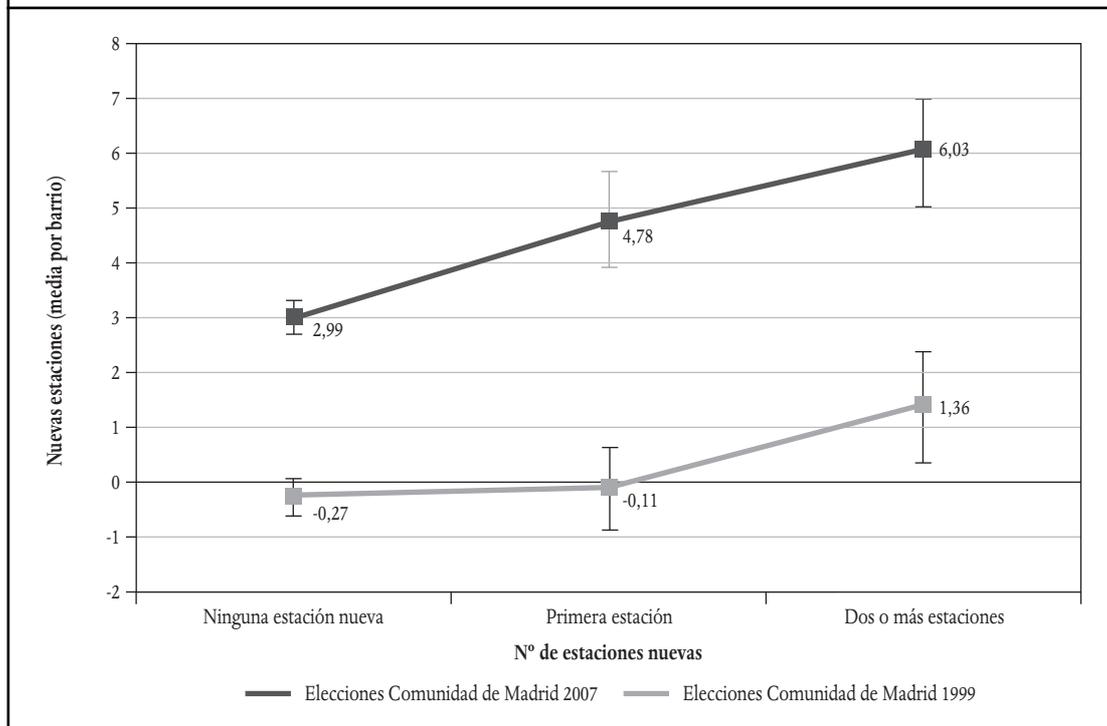
<b>Tabla 7. Modelos de regresión del incremento del voto al PP, 2003-2007</b>				
	Variación del voto al PP (2003-2007)			
	Región		Municipio	
	Modelo 1	Modelo 2	Modelo 3	Modelo 4
Una estación	2,76 <sup>(3)</sup> (0,72)	1,79 <sup>(2)</sup> (0,53)	1,08 <sup>(2)</sup> (0,52)	0,69 (0,45)
Dos o más estaciones	4,24 <sup>(3)</sup> (0,58)	3,04 <sup>(3)</sup> (0,4)	2,72 <sup>(3)</sup> (0,59)	2,29 <sup>(3)</sup> (0,57)
<b>Controles</b>				
Variación del desempleo (en %)	–	0,42 <sup>(3)</sup> (0,02)	–	0,1 <sup>(3)</sup> (0,03)
Aumento del precio de la vivienda usada (%)	–	1,50 (1,38)	–	-0,96 (1,45)
Variación de la población inmigrante (%)	–	0,36 <sup>(3)</sup> (0,06)	–	0,17 <sup>(3)</sup> (0,04)
Inversión del aynto. en infraestructura viaria	–	–	–	-0,04 (0,03)
Constante	2,9 <sup>(3)</sup> (0,23)	0,97 <sup>(2)</sup> (0,43)	3,63 <sup>(3)</sup> (0,22)	3,37 <sup>(3)</sup> (0,46)
<i>Number of obs</i>	128	128	128,00	128,00
<i>F</i> (9, 115)	29,19	127,75	11,35	9,68
<i>Prob &gt; F</i>	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>R-squared</i>	0,19	0,62	0,13	0,23
<i>Root MSE</i>	2,86	1,99	2,14	2,03
Nota: <sup>(1)</sup> <0,1; <sup>(2)</sup> <0,05; <sup>(3)</sup> <0,001.				

Fuente: Elaboración propia a partir de [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es).

no sólo nos permite comprobar el efecto de arrastre electoral del Metro para ambas elecciones, sino que también nos permite comprobar que dicho efecto fue muy superior (y más relevante) para la reelección de Aguirre en 2007 que para la de Ruiz Gallardón en 1999. Dicho con números, el crecimiento del voto a la candidata Aguirre fue de seis puntos en aquellos barrios con dos o más nuevas paradas de Metro, el doble que en los barrios sin nuevas paradas. El crecimiento de Gallardón, como ya hemos comentado, fue bastante más modesto (de alrededor de punto y medio).

En fin, es bastante evidente que Aguirre consiguió rentabilizar las inversiones en infraestructuras metropolitanas. Además, en esta ocasión el impacto de la ampliación de Metro fue mayor en el nivel autonómico que en el local: frente al fuerte incremento del voto a Aguirre en los barrios beneficiados, el apoyo al alcalde Alberto Ruiz Gallardón se limitó a aquellos barrios que obtuvieron dos o más estaciones. Al contrario que en las elecciones de 1999, en éstas los votantes de Madrid fueron capaces de premiar con mayor intensidad al nivel de gobierno responsable de la ampliación del Metro. Las políticas de ampliación del Metro supusieron, sin duda, un activo político importante en la fortuna electoral de los dos últimos presidentes regionales. Ahora bien, a pesar de ser el creador de la estrategia ganadora de la “ampliación” del Metro, Gallardón parece haber sido superado por su sucesora en la mayor capacidad para traducir nuevas estaciones de Metro en votos.

**Gráfico 8. Predicción de la variación en el voto al PP en elecciones regionales en función del número de nuevas estaciones de Metro, 1999, 2007**



Fuente: Elaboración propia a partir de [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es).

## Conclusión

En este trabajo hemos analizado dos preguntas de investigación relacionadas con la utilización del gasto público para construir coaliciones electorales de apoyo: si los gobiernos regionales del PP en Madrid construyeron más estaciones de Metro allí donde tenían más intereses electorales; y segundo, si los ciudadanos recompensaron la política de ampliación del Metro en las urnas. Si bien nuestros resultados no han mostrado de manera convincente que los políticos regionales del PP invirtieran más en aquellos barrios donde tenían más posibilidades de conseguir réditos electorales, sí han mostrado que los electores madrileños premiaron a aquellos presidentes regionales que promovieron la ampliación del Metro. Las dos condiciones básicas para que los electores premien una buena política (claridad en la asunción de responsabilidades y visibilidad de la política para el ciudadano) parecen haber existido en la Comunidad de Madrid de los últimos doce años.

Estos resultados tienen interesantes implicaciones para la teoría democrática. Por un lado, prueban que los votantes tienen en cuenta en su cálculo electoral los beneficios materiales que sus gobernantes ofrecen en sus territorios. En principio, desde un punto de vista normativo, este hecho tiene importantes consecuencias para el buen funcionamiento de la democracia, ya que demuestra que los votantes hacen a los políticos responsables de sus acciones. En otras palabras, nuestros resultados parecen indicar que los votantes tienen en cuenta la gestión (en este caso en infraestructuras) del gobierno cuando acuden a las urnas.

Pero, por otro lado, estos resultados también pueden señalar, primero, que los votantes siguen criterios autointeresados; segundo, que a veces los votantes son cortoplacistas, esto es, orientados a premiar la construcción de bienes públicos de consumo rápido sin preocuparse por la asunción de sus costes; y tercero, que a veces son incapaces de delimitar claramente la responsabilidad de cada agencia gubernamental ante políticas exitosas. Respecto del autointerés, si los votantes en lugar de evaluar al gobierno por el buen funcionamiento de su territorio en general, sólo miran sus bolsillos a la hora de votar, los gobernantes tienen vía libre para usar estratégicamente los recursos públicos con el objetivo de maximizar sus probabilidades de reelección. Este hecho puede llevar consigo un uso ineficiente de los re-

cursos públicos desde un punto de la utilidad agregada de la sociedad. Respecto del problema de la asunción de costes, la existencia de votantes orientados al corto plazo puede permitir que los gobiernos se endeuden más allá de todo límite razonable siempre y cuando utilicen el endeudamiento para ofrecer bienes públicos “exitosos”, incluso si su rentabilidad marginal pudiera ser negativa. Finalmente, respecto de la atribución de responsabilidades, el hecho de que los votantes beneficien a determinados gobiernos por políticas que no han ejecutado puede fomentar el “gorroneo” en la promoción de bienes públicos y la intoxicación informativa con el objetivo de diluir la responsabilidad real de cada administración.

En fin, las cuestiones que hemos investigado en este trabajo tienen implicaciones eminentemente prácticas, tanto para los políticos como para los ciudadanos: a los primeros, les proporcionan información estratégica sobre el rendimiento electoral de sus acciones; a los segundos, les permiten mejorar el control sobre las actividades de nuestros representantes. Para los políticos, es bueno saber que determinadas inversiones en bienes públicos que favorecen la movilidad de los ciudadanos rinden resultados positivos siempre y cuando esté claro quién ejecutó la obra y la misma se realice dentro de un plazo razonable de tiempo (y si coincide con el período legislativo, mejor aún para ellos). Para los ciudadanos, es bueno saber que el manejo correcto de premios y castigos electorales puede empujar a los gobernantes a perseguir estrategias de fomento de los bienes públicos que generen resultados positivos para el conjunto de los ciudadanos. La discusión sobre el declive de la ideología y de la identificación partidista como principales factores explicativos del voto aún no ha alcanzado un consenso satisfactorio (Bartels, 2000). Pero a la vista del triunfo de las políticas del PP en Madrid, cabría no dejar pasar la receta que Ruiz Gallardón dejó a sus sucesores regionales: “si no ganas con la ideología, inténtalo con el transporte público”.

## Bibliografía

- Alesina, A., Cohen, G. D. C., y Roubini, N. R. (1993), Electoral Business Cycle in industrial democracies. *European Journal of Political Economy*, 9 (1), 1-23.
- Alesina, A., Cohen G. D., y Roubini, N. R. (1997), *Political Cycles and the Macroeconomy*, Cambridge: MIT University Press.
- Achen, Ch., y Bartles, L. (2004), Shark Attack. Blind Retrospection. Electoral Responses to Drought, Flu and Shark Attack. Estudio/Working Paper 2004/199. Madrid: Instituto Juan March.
- Auyero, J. (2000), *Poor People's Politics: Peronist Survival Networks and the Legacy of Evita*. Durham: Duke University Press.
- Bartels, L. (2000), Partisanship and Voting Behavior 1952-1996. *American Journal of Political Science*, 44 (1), 35-55.
- Boix, C. (1996), *Partidos políticos, crecimiento e igualdad. Estrategias económicas conservadoras y socialdemócratas en democracias avanzadas*. Madrid: Alianza Editorial.
- Brusco, V., Nazareno, M. N., y Stokes, S. C. (2004), Vote buying in Argentine. *Latin American Research Review*, 39 (2), 66-88.
- Campbell, A., Converse, Ph. E., Miller, W. E., Stokes, D. E. (1960), *The American Voter*. New York: Wiley.
- Case, A. (2001), Election goals and income redistribution: recent evidence from Albania. *European Economic Review*, 45, 405-23.
- CIS – Centro de Investigaciones Sociológicas, encuestas Instituciones y Autonomías, 1998 (CIS nº 2.286) y 2002 (CIS nº 2.455).
- Converse, Ph. E. (2000), Assessing the capacity of mass electorates. *Annual Review of Political Science*, 3, 331-353.
- Cox, G. W., y McCubbins, M. D. (1986), Electoral Politics as a redistribution game. *The Journal of Politics*, 48 (2), 370-89.
- De la Calle, L. (2005), Carreteras y votos: el PSOE y las políticas territoriales de construcción de coaliciones de apoyo, 1982-1996. *Revista de Investigaciones Políticas y Sociológicas*, 4 (1), 65-95.

- Denemark, D. (2000) Partisan pork barrel in parliamentary systems: Australian constituency-level grants. *Journal of Politics*, 62(3), 896-915.
- Díaz-Cayeros, A., y Magaloni, B. (2003) The Politics of Public Spending. Part I - The logic of vote buying. Background Paper for World Development Report 2004 NC: Duke University Press.
- Dixit, A., y Londregan, J. (1996) The determinants of success of special interests in redistributive politics. *The Journal of Politics*, 58(4), 1132-55.
- Dixit, A., y Londregan, J. (1998) Ideology, Tactics, and Efficiency in Redistributive Politics. *The Quarterly Journal of Economics*, 113 (2), 497-529.
- Drazen, A. (2000) Political Economy in Macroeconomics. Princeton: Princeton University Press.
- El Mundo*, 19 de enero 2000, Vecinos y políticos critican a Cortés por no ampliar la Red de Metro a Villaverde.
- El Mundo*, 20 de octubre de 2003, Los vecinos "inauguran" una parada ficticia de Metro.
- El Mundo*, 17 de diciembre de 2003, Aguirre revoluciona el Metro.
- El Mundo*, 22 abril de 2007, El Metro llega al último distrito.
- El País*, 26 de septiembre de 1990, El retraso del Plan Felipe perjudicará sobre todo a las inversiones en trenes de cercanías.
- El País*, 4 de octubre de 1990, El PP quiere que la Comunidad adelante el dinero del Plan Felipe, declaraciones de A. Ruiz Gallardón.
- El País*, 9 de marzo de 1991, A. Ruiz Gallardón Madrid, continuismo o renovación.
- El País*, 11 de julio de 1991, Leguina: La Comunidad ha apostado por la izquierda.
- El País*, 29 de septiembre de 1992, El ajuste limita las actuaciones de Obras Públicas en 1993 a "difusas" inversiones ferroviarias.
- El País*, 5 de diciembre de 1992, Borrell deja sin gastar 18.000 millones del Plan Felipe en ferrocarriles para Madrid, declaraciones de Joaquín Leguina.
- El País*, 26 de junio de 1993, La Comunidad corrige el Segundo Plan Felipe y elimina la línea de cercanías Barajas-Campamento.
- El País*, 30 de noviembre de 1993, Fábula del transporte, el casco histórico y el bosque.
- El País*, 20 de diciembre de 1993, José Luis Blanco, alcalde de San Sebastián de los Reyes, Tren, ¡ya!.
- El País*, 16 de julio de 1994, Leguina construirá la ampliación de la Línea 10 del Metro sin licencia municipal.
- El País*, 11 de marzo de 1995, El PP propone desviar dinero de las carreteras para ampliar el Metro.
- El País*, 31 de marzo de 1995, Cada kilómetro de Metro me cuesta millones, y al PP, una frase, declaraciones del consejero saliente de Transportes, Julián Revenga.
- El País*, 27 de mayo de 1995, entrevista con A. Ruiz Gallardón.
- El País*, 23 de octubre de 1995, Los presupuestos de Ruiz Gallardón dejan a medias la ampliación del Metro.

- El País*, 19 de junio de 1996, Los alcaldes del sur exigen a Ruiz Gallardón un plan para sus municipios.
- El País*, 2 de enero de 1997, Ruiz Gallardón admite que queda mucho por hacer en transporte.
- El País*, 14 de septiembre de 1997, entrevista con A. Ruiz Gallardón.
- El País*, 22 de octubre de 1998, Getafe apoya el Metrosur, en contra de sus colegas del PSOE.
- El País*, 19 de mayo de 1999, El paro es lo que más preocupa a los madrileños, según un sondeo del PP.
- El País*, 9 de junio de 1999, El alcalde promete instalar un tranvía en Villaverde si no llega la red del Metro.
- El País*, 8 de agosto de 1999, La ampliación del Metro incrementa un 9% la demanda de viajeros en seis meses.
- El País*, 5 de octubre de 2001, Críticas de PSOE e IU a Cortés por negarse a llevar el Metro a Villaverde.
- El País*, 21 de marzo de 2005, Aguirre planea crear una nueva empresa para financiar el Metro.
- Erikson, R. S. (1989), Economic Conditions and the Presidential Vote. *American Political Science Review*, 83 (2), 567-73.
- Levitt, S. D., y Snyder, J. M. (1997), The impact of Federal Spending on House Election Outcomes. *Journal of Political Economy*, 102 (4), 777-98
- Lewis-Beck, M. (1988), Economics and Elections: The Major Western Democracies. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Lindbeck, A., y Weibull, J. W. (1987), Balanced budget redistribution as the outcome of political competition. *Public Choice*, 52 (3), 273-97.
- Melis Maynar, M. (2003), Ampliación de la Red de Metro de Madrid. *Revista de Obras Públicas*, nº 3.410, 19-49.
- Moya, A. (1990), Setenta años de historia (1919-1989). Madrid: Metro de Madrid.
- Sánchez-Cuenca, I., y Barreiro, B. (2000), Los efectos de la acción de gobierno en el voto durante la etapa socialista, 1982-1996. Madrid: CIS.
- Stratmann, Th., y Baur, M. (2002), Plurality rule, proportional representation and the German Bundestag: how incentives to "pork barrel" differ across electoral systems. *American Journal of Political Science*, 46 (3), 506-14.
- Tufte, E. (1978), Political control of the economy. Princeton: Princeton University Press.

## Índice de Tablas, Gráficos y Mapas

### Tablas

Tabla 1. Regresiones logísticas de la construcción de estaciones nuevas de Metro en cada barrio de Madrid durante dos legislaturas: 1995-1999 y 2003-2007 .....	19
Tabla 2. Variación del voto al PSOE en dos municipios del norte .....	30
Tabla 3. Modelos de regresión del incremento del voto al PP, 1995-1999 .....	35
Tabla 4. Variación en el voto al PP en las elecciones regionales de 1999 y 2003 .....	36
Tabla 5. Voto al PP en las elecciones municipales de Madrid .....	36
Tabla 6. Voto al PP en elecciones regionales en municipios seleccionados .....	38
Tabla 7. Modelos de regresión del incremento del voto al PP, 2003-2007 .....	43

### Gráficos

Gráfico 1. Crecimiento del Metro (kilómetros) .....	10
Gráfico 2. Media de estaciones nuevas para cada tramo de voto al PP en la ciudad de Madrid. Elecciones regionales de 1999 y 2007 .....	17
Gráfico 3. Volumen de independientes y número medio de estaciones nuevas construidas en cada barrio para cada tramo de voto al PP en 2003 .....	17

Gráfico 4. Media de estaciones nuevas para cada tramo de número de estaciones existentes antes de 1995 (para el período 1995-1999) y 2003 (período 2003-2007) .....	18
Gráfico 5. Asignación de responsabilidades por administración, 1998 .....	21
Gráfico 6. Evaluación de los ciudadanos de Madrid de la política de transporte con respecto al resto de políticas, 1998 y 2002 .....	24
Gráfico 7. El voto del PP y el PSOE en Villaverde, 1991-2007 (%) .....	40
Gráfico 8. Predicción de la variación en el voto al PP en elecciones regionales en función del número de nuevas estaciones de Metro, 1999, 2007 .....	44

## Mapas

Mapa 1. Ampliación del Metro de Madrid, 1995-2007 .....	11
Mapa 2. Crecimiento del voto al PP en las elecciones regionales de 1999 y construcción de nuevas estaciones de Metro .....	33
Mapa 3. Crecimiento del voto al PP en las elecciones locales de 1999 y construcción de nuevas estaciones de Metro .....	33
Mapa 4. Crecimiento del voto al PP en las elecciones regionales de 2007 y construcción de nuevas estaciones de Metro .....	42
Mapa 5. Crecimiento del voto al PP en las elecciones al Ayuntamiento de Madrid de 2007 y construcción de nuevas estaciones de Metro .....	42

## Apéndice 1. Variables y fuentes de la base de datos

En este apéndice presentamos brevemente las principales variables que hemos utilizado y las fuentes utilizadas para construirlas. Cabe recordar que este trabajo ha perseguido un enfoque esencialmente empírico. Para ello, hemos construido una base de datos que incluye a todos los barrios de Madrid (128) como unidades de observación, y que recoge información tanto sobre sus características socioeconómicas y políticas, como sobre las inversiones en Metro que cada barrio experimenta.

- a) Variables electorales. Hemos incluido el porcentaje de voto que cada uno de los tres grandes partidos en la comunidad (PP, PSOE e IU) han obtenido en las elecciones de la Comunidad Autónoma de Madrid (regionales) y del municipio de Madrid (locales) de 1995, 1999, 2003 y 2007 desagregado a nivel de barrio y medido en porcentaje sobre los votos válidos. Además, hemos generado una variable que mide el cambio porcentual en el voto al PP entre 1999 y 1995, y entre 2007 y 2003. A partir de estos datos, construimos los dos indicadores de competencia electoral que utilizamos en la sección “desde la oferta”: dispersión del voto al PP y polarización electoral entre PSOE y PP. Todos los datos electorales brutos son accesibles en la siguiente dirección: [www.munimadrid.es/estadistica](http://www.munimadrid.es/estadistica).
- b) Variables de control. Para el análisis de los resultados electorales desde la oferta hemos utilizado la población de cada barrio, así como su tamaño en hectáreas, ambas en transformación logarítmica. Estos datos son accesibles, de nuevo, en la dirección de estadística del ayuntamiento de Madrid. Para el análisis de los resultados electorales desde la demanda, hemos utilizado el crecimiento porcentual del paro registrado en cada barrio durante la legislatura inmediatamente anterior a las elecciones analizadas, el crecimiento porcentual de la renta per cápita en cada barrio, también durante la legislatura anterior, y finalmente el crecimiento porcentual del número de inmigrantes en el barrio (mismo procedimiento). Desgraciadamente, no todos los datos están disponibles para ambos periodos (1995-1999 y 2003-2007). Así, sustituimos la ausencia de la renta para la primera legislatura de Aguirre por el incremento medio en el precio de la vivienda de

cada barrio<sup>59</sup>. Además, complementamos las variables del período 2003-2007 con la inversión en infraestructuras viarias realizada por el Ayuntamiento de Madrid en cada distrito capitalino (ponderada por la población de cada distrito). Todas estas cifras, así como los datos electorales, son accesibles en la siguiente dirección ([www.munimadrid.es/estadistica](http://www.munimadrid.es/estadistica)).

- C) Variables relacionadas con el Metro. Hemos utilizado dos variables: la variable que mide el número de estaciones de Metro en cada barrio antes del correspondiente proceso de ampliación, y la variable que mide el número de nuevas estaciones construidas en cada barrio durante el período legislativo estudiado. La primera variable es continua. La segunda variable se compone de tres categorías: ausencia de construcción de nuevas estaciones en el barrio durante el período; una nueva estación construida en el barrio; dos o más estaciones nuevas. Para construir estas variables, hemos realizado un barrido sistemático del sistema cartográfico del Ayuntamiento de Madrid (<http://www-1.munimadrid.es/GuiaUrbanav2/default.htm>), que permite al usuario localizar el lugar concreto en el que se encuentra cada estación de Metro. En algunos casos, hemos complementado la búsqueda con el sistema cartográfico de la Comunidad de Madrid ([http://gestiona.madrid.org/nomecalles\\_inter/](http://gestiona.madrid.org/nomecalles_inter/)). Dado que en ocasiones las paradas de Metro se encuentran en la intersección entre distintos barrios, hemos decidido imputar la estación a todos los barrios que cuentan con una boca de Metro que conecte al barrio con la estación. El resultado de este procedimiento puede verse en el Apéndice 2, donde se recogen todos los barrios madrileños y las estaciones asignadas a cada uno de ellos.

<sup>59</sup> Somos muy conscientes de que esta variable también atrapa dinámicas distintas a la de la renta. Sin embargo, la demanda de viviendas aumenta más en los barrios donde el crecimiento de la renta es mayor, lo que hace que esta variable pueda ser un buen sustitutivo, si bien imperfecto.

## Apéndice 2. Barrios y distritos del municipio de Madrid, con sus correspondientes paradas de Metro

<b>Apéndice 2. Barrios y distritos del municipio de Madrid, con sus correspondientes paradas de Metro (continúa...)</b>	
Distrito/Barrio	Estaciones 1/6/2007
<b>01. Centro</b>	
1.1 Palacio	Plaza de España (2, 3, 10); Puerta de Toledo (5); La Latina (5); Santo Domingo (2); Ópera (2, 5); Ramal Norte
1.2 Embajadores	Antón Martín (1); Atocha (1); La Latina (5); Lavapiés (3); Puerta de Toledo (5); Tirso (1)
1.3 Cortes	Antón Martín (1); Banco de España (2); Sevilla (2)
1.4 Justicia	Alonso Martínez (4, 5, 10); Banco de España (2); Bilbao (1, 4); Chueca (4); Colón (4); Tribunal (10).
1.5 Universidad	Argüelles (3, 4, 6); Callao (3, 5); Gran Vía (1, 5); Noviciado (2, 10); Plaza de España (2, 3, 10); Tribunal (1, 10)
1.6 Sol	Callao (3, 5); Gran Vía (1, 5); Sevilla (2); Sol (1, 2, 3)
<b>02. Arganzuela</b>	
2.1 Imperial	No hay
2.2 Las Acacias	Acacias (5); Pirámides (5); Embajadores (3, 5)
2.3 La Chopera	Legazpi (3, 6)
2.4 Legazpi	Arganzuela-Planetario (6)
2.5 Las Delicias	Delicias (3); Legazpi (3, 6); Méndez-Álvaro (6)
2.6 Palos de Moguer	Palos (3); Embajadores (3, 5)
2.7 Atocha	Atocha-Renfe (1); Méndez-Álvaro (6)
<b>03. Retiro</b>	
3.1 Pacífico	Menéndez-Pelayo (1); Pacífico (1, 6)
3.2 Adelfas	Pacífico (1, 6)
3.3 La Estrella	Conde de Casal (6); Estrella (9); Sainz de Baranda (6, 9)
3.4 Ibiza	Ibiza (9)
3.5 Los Jerónimos	Atocha (1); Atocha-Renfe (1)
3.6 Niño Jesús	Conde de Casal (6); Sainz de Baranda (6, 9)
<b>04. Salamanca</b>	
4.1 Recoletos	Retiro (2); Serrano (4); Velázquez (4)
4.2 Goya	Goya (2, 4); Lista (4); Becerra (2, 6); O'Donnell (6); Príncipe de Vergara (2, 9)
4.3 Fuente del Berro	O'Donnell (6)
4.4 Guindalera	Avenida de América (4, 6, 7, 9); Cartagena (7); Diego de León (4, 5, 6); Ventas (2, 5); Parque de las Avenidas (7); Manuel Becerra (2, 6)
4.5 Lista	Diego de León (4, 5, 6); Lista (4); Núñez de Balboa (5, 9)
4.6 Castellana	Núñez de Balboa (5, 9)

Fuente: Elaboración propia.

<b>Apéndice 2. Barrios y distritos del municipio de Madrid, con sus correspondientes paradas de Metro (continúa...)</b>	
<b>Distrito/Barrio</b>	<b>Estaciones 1/6/2007</b>
<b>05. Chamartín</b>	
5.1 El Viso	Avenida de América (4, 6, 7, 9); Cruz del Rayo (9); Nuevos Ministerios (6, 8, 10); República Argentina (6)
5.2 Prosperidad	Santiago Bernábeu (10)
5.3 Ciudad Jardín	Alfonso XIII (4); Avenida de América (4, 6, 7, 9); Avenida de la Paz (4); Cartagena (7)
5.4 Hispanoamérica	Concha Espina (9); Cruz del Rayo (9); Prosperidad (4)
5.5 Nueva España	Colombia (8, 9); Concha Espina (9); Cuzco (10); Santiago Bernábeu (10)
5.6 Castilla	Plaza de Castilla (1, 9, 10); Duque de Pastrana (9); Pío XII (9); Colombia (8, 9) Chamartín (10); Bambú (1)
<b>06. Tetuán</b>	
6.1 Bellas Vistas	Alvarado (1); Cuatro Caminos (1, 2, 6); Estrecho (1); Francos Rodríguez (7)
6.2 Cuatro Caminos	Alvarado (1); Estrecho (1); Nuevos Ministerios (6, 8, 10); Santiago Bernábeu (10)
6.3 Castillejos	Cuzco (10); Tetuán (1); Valdeacederas (1)
6.4 Almenara	Plaza de Castilla (1, 9, 10); Ventilla (9)
6.5 Valdeacederas	No hay (sí en la acera de enfrente)
6.6 Berruguete	Tetuán (1); Francos Rodríguez (7); Estrecho (1)
<b>07. Chamberí</b>	
7.1 Gaztambide	Argüelles (3, 4, 6); Islas Filipinas (7)
7.2 Arapiles	Canal (2, 7); Quevedo (2); San Bernardo (2, 4)
7.3 Trafalgar	Bilbao (1, 4); Canal (2, 7); Iglesia (1); Quevedo (2); San Bernardo (2,4)
7.4 Almagro	Alonso Cano (7); Alonso Martínez (4, 5, 10); Colón (4); Gregorio Marañón (7, 10); Iglesia (1); Rubén Darío (5)
7.5 Ríos Rosas	Cuatro Caminos (1, 2, 6); Gregorio Marañón (7, 10); Nuevos Ministerios (6, 8, 10); Ríos Rosas (1)
7.6 Vallehermoso	Cuatro Caminos (1, 2, 6); Guzmán el Bueno (6, 7); Islas Filipinas (7); Metropolitano (6)
<b>08. Fuencarral-El Pardo</b>	
8.1 El Pardo	No hay
8.2 Fuentelarreina	No hay
8.3 Peñagrande	Avenida de la Ilustración (7); Lacoma (7); Peñagrande (7)
8.4 Del Pilar	El Pilar (9); Herrera Oria (9); Peñagrande (7)
8.5 La Paz	El Pilar (9); Begoña (10); Herrera Oria (9)
8.6 Valverde	Begoña (10); Fuencarral (10); Tres Olivos (10); Las Tablas (10, ML1); Ronda de la Comunicación (10); Palas del Rey (ML1)
8.7 Mirasierra	Pitis (7)
8.8 El Goloso	Montecarmelo (10)
<b>09. Moncloa-Aravaca</b>	
9.1 Casa de Campo	Batán (10); Lago (10); Príncipe Pío (6, 10); Ramal Norte
9.2 Argüelles	Argüelles (3, 4, 6); Moncloa (3, 6); Plaza de España (2, 3, 10); Ventura Rodríguez (3)
9.3 Ciudad Universitaria	Ciudad Universitaria (6); Francos Rodríguez (7); Guzmán el Bueno (6, 7); Metropolitano (6); Moncloa (3,6)
9.4 Valdezarza	Antonio Machado (7); Valdezarza (7)
9.5 Valdemarín	No hay
9.6 El Plantío	No hay
9.7 Aravaca	No hay
<b>10. Latina</b>	
10.1 Los Cármenes	Laguna (6); Lucero (6); Carpetana (6)
10.2 Puerta del Ángel	Alto de Extremadura (6); Puerta del Ángel (6)
10.3 Lucero	Laguna (6); Lucero (6)
10.4 Aluche	Aluche (5, 10); Campamento (10); Carpetana (6); Empalme (10)
10.5 Campamento	Aviación Española (10)
10.6 Cuatro Vientos	No hay
10.7 Las Águilas	Aviación Española (10)

Fuente: Elaboración propia.

<b>Apéndice 2. Barrios y distritos del municipio de Madrid, con sus correspondientes paradas de Metro (continúa...)</b>	
<b>Distrito/Barrio</b>	<b>Estaciones 1/6/2007</b>
<b>11. Carabanchel</b>	
11.1 Comillas	Plaza Elíptica (6, 11); Marqués de Vadillo (5)
11.2 Opañel	Marqués de Vadillo (5); Opañel (6); Oporto (5, 6); Plaza Elíptica (6, 11); Urgel (5)
11.3 San Isidro	Marqués de Vadillo (5); Oporto (5, 6); Urgel (5)
11.4 Vista Alegre	Carabanchel (5); Eugenia de Montijo (5); Vista Alegre (5)
11.5 Puerta Bonita	Pan Bendito (11); San Francisco (11)
11.6 Buenavista	San Francisco (11); Carabanchel Alto (11); La Peseta (11)
11.7 Abrantes	Abrantes (11); Pan Bendito (11)
<b>12. Usera</b>	
12.1 Orcasitas	No hay
12.2 Orcasur	Hospital 12 de Octubre (3); San Fermín (3)
12.3 San Fermín	Hospital 12 de Octubre (3); San Fermín (3)
12.4 Almendrales	Almendrales (3)
12.5 Moscardó	Plaza Elíptica (6, 11); Usera (6)
12.6 Zofío	Plaza Elíptica (6, 11)
12.7 Pradolongo	No hay
<b>13. Puente de Vallecas</b>	
13.1 Entrevías	No hay
13.2 San Diego	Nueva Numancia (1); Puente de Vallecas (1)
13.3 Palomeras Bajas	Nueva Numancia (1); Portazgo (1); Buenos Aires (1)
13.4 Palomeras Sureste	Miguel Hernández (1); Sierra de Guadalupe (1)
13.5 Portazgo	Arenal (1); Buenos Aires (1)
13.6 Numancia	Nueva Numancia (1); Portazgo (1); Puente de Vallecas (1)
<b>14. Moratalaz</b>	
14.1 Pavones	Pavones (9)
14.2 Horcajo	No hay
14.3 Marroquina	Vinateros (9)
14.4 Media Legua	Estrella (9)
14.5 Fontarrón	No hay
14.6 Vinateros	Artilleros (9)
<b>15. Ciudad Lineal</b>	
15.1 Ventas	Carmen (5); Quintana (5); La Elipa (2)
15.2 Pueblo Nuevo	Ascao (7); Ciudad Lineal (5); García Noblejas (7); Pueblo Nuevo (5, 7); Quintana (5)
15.3 Quintana	Ciudad Lineal (5); Carmen (5); Pueblo Nuevo (5, 7); Quintana (5)
15.4 La Concepción	Concepción (7); El Carmen (5)
15.5 San Pascual	Concepción (7)
15.6 San Juan Bautista	Arturo Soria (4); Avenida de la Paz (4)
15.7 Colina	Arturo Soria (4); Avenida de la Paz (4)
15.8 Atalaya	No hay
15.9 Costillares	Pinar de Chamartín (ML1,1,4)
<b>16. Hortaleza</b>	
16.1 Palomas	Canillejas (5)
16.2 Piovera	No hay
16.3 Canillas	Canillas (4); Esperanza (4); Mar de Cristal (4, 8); Pinar del Rey (8)
16.4 Pinar del Rey	Mar de Cristal (4, 8); Parque de Santa María (4); San Lorenzo (4); Pinar del Rey (8); Hortaleza (4)
16.5 Apóstol Santiago	Manoterías (4)
16.6 Valdefuentes	María Tudor (ML1); Blasco Ibáñez (ML1); Álvarez de Villaamil (LM1); A. Saura (ML1); Virgen del Cortijo (ML1); Fuente de la Mora (ML1)

Fuente: Elaboración propia.

<b>Apéndice 2. Barrios y distritos del municipio de Madrid, con sus correspondientes paradas de Metro</b>	
<b>Distrito/Barrio</b>	<b>Estaciones 1/6/2007</b>
<b>17. Villaverde</b>	
17.1 San Andrés	Villaverde Alto (3); San Cristóbal (3)
17.2 San Cristóbal	San Cristóbal (3)
17.3 Butarque	No hay
17.4 Los Rosales	Ciudad de los Ángeles (3); Villaverde Bajo (3)
17.5 Los Ángeles	Ciudad de los Ángeles (3); Villaverde Bajo (3)
<b>18. Villa de Vallecas</b>	
18.1 C.H. de Vallecas	Congosto (1); Sierra de Guadalupe (1); Villa de Vallecas (1); La Gavia (1); Las Suertes (1); Valdecarros (1)
18.2 Santa Eugenia	Sierra de Guadalupe (1)
<b>19. Vicálvaro</b>	
19.1 C.H. de Vicálvaro	Puerta de Arganda (9); San Cipriano (9); Valdebernardo (9); Vicálvaro (9)
19.2 Ambroz	Vicálvaro (9)
<b>20. San Blas</b>	
20.1 Simancas	Ciudad Lineal (5); Simancas (7); Suanzes (5); Torre Arias (5)
20.2 Hellín	Simancas (7); San Blas (7)
20.3 Amposta	San Blas (7); Simancas (7)
20.4 Arcos	San Blas (7)
20.5 Rosas	Las Musas (7); Estadio Olímpico (7)
20.6 Rejas	No hay
20.7 Canillejas	Canillejas (5)
20.8 El Salvador	Suanzes (5); Torre Arias (5)
<b>21. Barajas</b>	
21.1 Alameda de Osuna	Alameda de Osuna (5); El Capricho (5)
21.2 Aeropuerto	Aeropuerto (8); T4 (8)
21.3 C.H. de Barajas	Barajas (8)
21.4 Timón	Barajas (8)
21.5 Corrales	Campo de las Naciones (8)

Fuente: Elaboración propia.

## Trabajos publicados

- EP 1/1999 Cuadernos con alternativas 1. *Varios autores.*
- EP 2/1999 Cuadernos con alternativas 2. *Varios autores.*
- EP 3/1999 Bases para una reforma de la política. *Varios autores.*
- EP 4/2000 La educación a debate. *Victoria Camps.*
- EP 5/2000 Un pacto de Estado para la justicia. *Varios autores.*
- EP 6/2000 Sistema Nacional de Salud. *Javier Rey.*
- EP 7/2001 La Universidad Europea del Trabajo. *Varios autores.*
- EP 8/2001 La judicialización en la Unión Europea. Quién gana y quién pierde. *Antonio Estella.*
- EP 8 bis/2001 La liberalización de los servicios de interés económico general. Un modelo progresista dentro y para Europa. *Leonor Moral.*
- EP 9/2002 La armonización del impuesto sobre la renta de las personas físicas en el marco del debate federalista. Posibilidades y límites. *Violeta Ruiz.*
- EP 10/2002 La participación de los españoles en elecciones y protestas. *Belén Barreiro.*
- EP 11/2002 La Constitución europea y la Carta de Derechos fundamentales. *María Luisa Fernández.*
- EP 11 bis/2003 El proceso constituyente europeo en sentido estricto. Relanzar la integración desde la ciudadanía. *Rosa Velázquez.*
- EP 12/2003 Las nuevas formas de participación en los gobiernos locales. *Eloísa del Pino y César Colino.*
- EP 13/2003 El proceso de globalización. Análisis de las propuestas alternativas al Consenso de Washington. *Carlos Garcimarin y Santiago Díaz de Sarralde.*
- EP 14/2004 El modelo social en la Constitución europea. *José Vida.*
- EP 15/2004 Los procesos migratorios. Alternativas al discurso dominante. *Arantxa Zaguirre.*
- EP 16/2005 La enseñanza de la religión católica en España. *Margarita Lema.*
- EP 17/2005 Ciudadanía y minorías sexuales. La regulación del matrimonio homosexual en España. *Kerman Calvo.*
- EP 18/2005 La financiación de las confesiones religiosas en España. *Alejandro Torres.*
- EP 19/2006 Propuestas para la reforma del sistema electoral español. *Rubén Ruiz.*
- EP 20/2006 Mujer y vivienda. Una aproximación al problema de la vivienda desde una perspectiva de género. *Jordi Bosch.*
- EP 21/2006 La restricción de derechos fundamentales en el marco de la lucha contra el terrorismo. M.<sup>a</sup> *Ángeles Catalina Benavente.*
- EP 22/2006 Una propuesta para la enseñanza de la ciudad democrática en España. *Irene Martín Cortes.*
- EP 23/2006 Los símbolos y la memoria del Franquismo. *Jesús de Andrés Sanz.*
- EP 24/2007 Cambios en las relaciones de trabajo y derecho a la huelga. *Xavier Solà Monells y Daniel Martínez Fons.*
- EP 25/2007 Modelos familiares y empleo de la mujer en el Estado de bienestar español. *Almudena Moreno Mínguez.*
- EP 26/2007 La exclusión social: análisis y propuestas para su prevención. *Anabel Moriña Díez.*
- EP 27/2007 La reforma del Senado. *Alberto Penadés e Ignacio Urquizu-Sancho.*
- EP 28/2007 Un nuevo enfoque de la solidaridad autónoma a través de los Fondos de Compensación Interterritorial. *Roberto Fernández Llera y Francisco J. Delgado Rivero.*
- EP 29/2007 Derecho de asilo y mutilación genital femenina: mucho más que una cuestión de género. *Yolanda García Ruiz.*
- EP 30/2008 El desarrollo de políticas públicas locales como garantes de la satisfacción de los ciudadanos. *Pablo Gutiérrez Rodríguez y Marta Jorge García-Inés.*
- EP 31/2008 El turismo residencial y las políticas públicas europeas. *Fernando J. Garrigós Simón y Daniel Palacios Marqués.*
- EP 32/2008 La economía social y su participación en el desarrollo rural. *Andrés Montero Aparicio.*
- EP 33/2008 Prostitución y políticas públicas: entre la reglamentación, la legalización y la abolición. *Pedro Brufao Curiel.*
- EP 34/2008 La dimensión territorial de la pobreza y la privación en España. *Jesús Pérez Mayo.*