

BIBLIOTECA DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

LXI

CICLO DE CONFERENCIAS

MADRID, MEDIO SIGLO  
DE DESARROLLO URBANO  
(1973-2023)



*JUAN DÍEZ NICOLÁS / RAFAEL FRAGUAS DE PABLO / MARÍA VICTORIA GÓMEZ  
AGUSTÍN BLANCO MARTÍN / CARLOS GONZÁLEZ ESTEBAN  
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE / JOSÉ MARÍA EZQUIAGA  
ENRIQUE MANZANO MARTÍNEZ / ANA LUENGO AÑÓN  
SALVADOR RUEDA PALENZUELA / MÓNICA LUENGO AÑÓN  
JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ PÁRAMO / PEDRO MONTOLIÚ  
ROCÍO CASCAJO JIMÉNEZ / PATXI J. LAMÍQUIZ DAUDÉN  
JUAN MIGUEL HERNÁNDEZ DE LEÓN / ANTONIO CASTRO JIMÉNEZ  
ARACELI PEREDA ALONSO / LUCÍA CASANI*

INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS  
C. S. I. C.

# MADRID, MEDIO SIGLO DE DESARROLLO URBANO (1973-2023)

*Coordinación*  
Pedro Montoliú



INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS  
MADRID, 2023

## SUMARIO

	<u>Págs.</u>
Introducción .....	9
SOCIOLOGÍA	
<i>Cambios en la sociedad madrileña en los últimos cincuenta años</i> JUAN DíEZ NICOLÁS .....	15
<i>Cambios y retrocambios sociales entre 1973 y 2023</i> RAFAEL FRAGUAS DE PABLO .....	39
<i>Los lazos sociales en los barrios madrileños</i> MARÍA VICTORIA GÓMEZ .....	49
<i>Madrid, ¿hacia una ciudad fragmentada?</i> AGUSTÍN BLANCO MARTÍN .....	61
URBANISMO	
<i>La evolución del urbanismo madrileño en medio siglo de crecimiento</i> CARLOS GONZÁLEZ ESTEBAN .....	75
<i>Los retos futuros de Madrid</i> FRANCISCO DE BORJA CARABANTE .....	93
<i>Madrid: verde, abierto y diverso. Cómo afrontar los nuevos desafíos urbanísticos</i> JOSÉ MARÍA EZQUIAGA .....	99
<i>Claves para un ordenamiento responsable</i> ENRIQUE MANZANO MARTÍNEZ.....	107
MEDIO AMBIENTE	
<i>Cincuenta años haciendo ciudad: del “verde” al paisaje en las políticas municipales desde la democracia a la actualidad</i> ANA LUENGO AÑÓN .....	115

<i>Las supermanzanas, un modelo para mitigar los impactos sobre la salud y el medio ambiente urbano</i>	
SALVADOR RUEDA PALENZUELA .....	141

<i>El Paisaje de la Luz. ¿El pasado de nuestro futuro?</i>	
MÓNICA LUENGO AÑÓN .....	155

<i>Medidas para preservar el medio ambiente urbano en la ciudad de Madrid</i>	
JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ PÁRAMO .....	167

## MOVILIDAD

<i>La movilidad en Madrid. Pasado y presente</i>	
PEDRO MONTOLIÚ .....	177

<i>Hacia la movilidad sostenible</i>	
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE .....	207

<i>Evolución y revolución de la movilidad urbana</i>	
ROCÍO CASCAJO JIMÉNEZ .....	213

<i>Los retos de la movilidad urbana y la necesaria transformación de las calles de Madrid</i>	
PATXI J. LAMÍQUIZ DAUDÉN .....	229

## CULTURA

<i>Los últimos cincuenta años de la cultura madrileña</i>	
JUAN MIGUEL HERNÁNDEZ DE LEÓN .....	243

<i>La cultura: aportación al PIB de Madrid</i>	
ANTONIO CASTRO JIMÉNEZ .....	251

<i>Tejer ciudad a través de la cultura</i>	
ARACELI PEREDA ALONSO .....	261

<i>Hacia un nuevo concepto de institución cultural en el siglo XXI</i>	
LUCÍA CASANI .....	269

## HACIA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

*Por Francisco de Borja CARABANTE  
Delegado del Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad  
del Ayuntamiento de Madrid*

*Ponente de la mesa redonda *Cómo debe ser la movilidad urbana en el siglo XXI* celebrada el 14 de noviembre de 2023 en el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, dentro del ciclo *Madrid, medio siglo de desarrollo urbano (1973-2023)**

Gracias por invitarme a participar en esta mesa para hablar de la movilidad del futuro y, sobre todo, para hablar de la movilidad sostenible que es precisamente hacia lo que caminan todas y cada una de las grandes capitales europeas y Madrid por supuesto no es ajena a ello, teniendo en cuenta que es la segunda ciudad más poblada de Europa.

Afrontar la movilidad sostenible es ser capaz de hacer compatibles las necesidades de movilidad de todos y cada uno de los ciudadanos con la distribución de mercancías y con la mejora de la calidad del aire. Así lo hemos entendido desde el Ayuntamiento de Madrid y por eso hemos puesto en marcha una estrategia integral y global en este ámbito. En una ciudad como Madrid en la que se producen 12,5 millones de desplazamientos todos los días necesariamente la movilidad tiene que pivotar sobre el transporte público y creo que nadie duda de la importancia y la potencia que tiene el transporte público en la ciudad de Madrid. Los datos de la última encuesta de movilidad a mi juicio están desfasados porque es un sistema para monitorizar la movilidad en el que las encuestas que se hacen a los ciudadanos se examinan, se elaboran y cuando se publican los resultados muchos datos se encuentran ya desfasados. La comparación de esta con las realizadas hace años no se puede hacer porque se comparan ámbitos absolutamente distintos. En el momento actual en que todos estamos monitorizados es mucho más fácil obtener los datos que nos permitan establecer unas conclusiones mucho más adaptadas a la realidad.

Como decía, en una ciudad como Madrid la movilidad debe pivotar sobre el transporte público y en este ámbito tenemos las Cercanías gestionadas por Administración General del Estado; el Metro, gestionado por la Comunidad de

Madrid, y la Empresa Municipal de Transportes, gestionada por el Ayuntamiento de Madrid. En lo que a nosotros nos corresponde creo que el objetivo que perseguíamos, que era fomentar el uso del transporte público, se ha alcanzado. Tenemos datos récord en la serie histórica en cuanto a demanda: el 11 de octubre tuvimos el mejor dato desde el año 2003 pues 1.832.000 personas utilizaron el autobús; septiembre cerró también con el mejor dato de toda la serie histórica desde 2003 y lo que estamos viendo es un incremento sustancial de viajeros. De hecho, en octubre se ha producido un incremento del 6,22 % en el uso de la EMT frente a una reducción del 0,37 % respecto al vehículo privado, en comparación con el año pasado. Por tanto, creo que los objetivos se están cumpliendo gracias también al extraordinario esfuerzo presupuestario y económico, de recursos humanos y de recursos materiales que ha hecho Ayuntamiento de Madrid. En los últimos cuatro años hemos ejecutado 66 kilómetros de carril bus y ello permite mejorar la velocidad comercial y por tanto la calidad del servicio; se han puesto en marcha doce nuevas líneas, la más emblemática, a mi juicio, de todas es el primer *Bus Rapid*, el primer BRT en la ciudad de Madrid, un autobús con una explotación tranviaria con prioridad semafórica, de tal manera que la velocidad comercial del autobús está rondando algo más de los 20 kilómetros por hora, muy por encima de la media del resto de las líneas que está en torno a 12-13 kilómetros por hora y por tanto está constituyéndose como un verdadero elemento vertebrador del transporte público en superficie, mucho más flexible de lo que es el transporte ferroviario, y en tercer lugar hemos puesto en marcha una política de gratuidad del transporte público en algunos días determinados, en los que se espera un incremento sustancial del tráfico, para dotar de una alternativa a esas restricciones que también se producen del vehículo, de tal manera que durante esas ocasiones se han acercado a los autobuses de la EMT 49 millones de usuarios y de ellos 14 millones no eran usuarios del transporte público; eran ciudadanos que no disponían del abono transporte, que no disponían de ningún otro título y que se han acercado al autobús como consecuencia de esa gratuidad. Estoy seguro de que muchos de esos 14 millones, que durante esos días han conocido las bondades de los beneficios y las ventajas de utilizar el transporte público, se han convertido en usuarios habituales y por eso podemos decir hoy que estamos en esos datos de récord en cuanto a la demanda.

Adicionalmente hemos renovado en estos últimos cuatro años 1.262 autobuses, el 62 % de la flota, dentro de esa concepción que tenemos en la EMT del transporte público no solo como un instrumento de movilidad sino también como un instrumento de sostenibilidad.

En segundo lugar, tenemos que trascender a esa dicotomía que había sobre el concepto de intermodalidad entre el transporte público y el vehículo privado para hablar ya de integración de los modos de transporte. En este ecosistema de la movilidad en la ciudad de Madrid no solo colaboran el vehículo privado y el transporte público, sino que han aparecido otros operadores como la bicicleta, la movilidad peatonal que se están constituyendo en el centro de las ciudades como

una alternativa muy positiva en todos los sentidos, esos nuevos operadores como las VTC que no existían cuando se hicieron las encuestas. Por ello tenemos que pasar de hablar de intermodalidad a hablar de integración de todos y cada uno de los modos de transporte.

En tercer lugar, en esa movilidad urbana, tenemos que hablar de electrificación y de electromovilidad. La movilidad eléctrica es una solución muy adaptada ya a la realidad de las ciudades, es una movilidad netamente urbana y por tanto tenemos que electrificar nuestras ciudades. En ese sentido hemos hecho y pretendemos tomar medidas en el futuro que avancen hacia esa electromovilidad: las ayudas para la renovación de los vehículos y las concesiones públicas para la instalación de puntos de recarga de acceso público o los *hubs* de electromovilidad, como el de Canalejas, donde están integrados todos los modos de movilidad eléctrica.

Por lo tanto, transporte público, integración de los modos de movilidad, electromovilidad y, en cuarto lugar, las zonas de bajas emisiones, no como un instrumento limitativo restrictivo de la circulación, sino como un instrumento que permite la renovación de las flotas de vehículos en la ciudad de Madrid. Desde la entrada en vigor de las zonas de bajas emisiones lo que hemos visto es una reducción de los vehículos contaminantes. El porcentaje de vehículos que circulan dentro de la M-30 es del 1,3 % mientras que la media nacional es del 35 %. Eso ha permitido una reducción importante de la edad media del vehículo –la media nacional es de trece años, mientras en Madrid es de diez años–, si bien esos diez años de media significan que hay unos cuantos cientos de miles de vehículos de quince, de veinte, de veinticinco años y como reflexión –no sé si en términos no solo medioambientales y de sostenibilidad sino especialmente de seguridad– una sociedad como la madrileña o como la española se pueden permitir esa edad media de la flota.

Y en último lugar como un pilar esencial en la movilidad urbana y que además va a tener un papel cada vez más creciente, más protagonista, en ese ecosistema, está la distribución urbana de mercancías o la logística, que muchas veces ha estado apartada del debate sobre movilidad sostenible y sobre las alternativas de movilidad, pero que tiene cada vez un papel mucho más importante como consecuencia de la aparición exponencial del comercio electrónico, de la necesidad no solo de mover personas sino de mover mercancías.

En la ciudad de Madrid tiene cada vez un mayor protagonismo porque la distribución de mercancías, si bien ocupa al 10 % de la flota, supone el 20 % de la congestión y el 30 % de la contaminación. A ese 10 % de la flota las ciudades no le hemos prestado mucha atención cuando es absolutamente relevante debido a su creciente papel como consecuencia del incremento del comercio electrónico. En ese sentido hemos puesto en marcha y pretendemos desarrollar en los próximos años una estrategia de estudio de mercancías que tiene que ver con la digitalización de las zonas de carga y descarga, con la carga y descarga inteligente y que, por tanto, nos permita no solo avanzar en términos de sosteni-

bilidad a través de la mejora de los recursos materiales, sino sobre todo a través de la eficiencia de este tipo de reparto y de la eficiencia en el reparto del propio espacio público.

Ese es el camino que pretende seguir el Ayuntamiento de Madrid que por supuesto tiene que ir acondicionado también a una remodelación importante del espacio público. El espacio público tiene que cambiar. Su regeneración y renovación no solo es un mandato de la sostenibilidad en la movilidad, sino que es un mandato ciudadano en términos de elección de la ciudad para vivir, para visitar, para trabajar y para invertir.

La regeneración del espacio público va a tener un papel protagonista y en ese sentido es importante la recuperación para los ciudadanos del centro de la ciudad de Madrid o del soterramiento de la A-5 donde se van a recuperar 80.000 metros cuadrados para los vecinos, que permitirá aumentar el espacio verde que tiene Madrid, que ya es una referencia en cuanto a patrimonio verde. Estas demandas de regeneración y renovación del espacio público por parte de los ciudadanos cada vez son más crecientes y ello incide en la movilidad porque habla de restricción de vehículo y movilidad peatonal.

Es verdad que tenemos que ser más ambiciosos en esa política de movilidad, pero hay que conciliar muchos intereses, pues en el complejo ecosistema de la movilidad la iniciativa pública no es el único actor, sino también hay multitud de operadores que antes no estaban y que ahora hay que conciliar sus intereses hacia un objetivo común que es fomentar la movilidad sostenible.

El primer reto es la tecnificación, la digitalización o la tecnología que a mí me parece absolutamente esencial, pero no solo porque es la única manera de integrar esos operadores de una manera fácil y transparente y sobre todo adaptada a los ciudadanos, sino porque la tecnología de la digitalización nos permite tener multitud de datos para poder planificar, no se trata de acumular datos por tener datos sino de conseguir que esos datos nos permitan transformarlos en información y la información en conocimiento y ello nos facilite planificar de manera adecuada no solo la movilidad sino todo el urbanismo.

Muchos me preguntan cómo es posible que urbanismo, medio ambiente y movilidad estén bajo la misma área. Precisamente porque creo que hay que dar una visión de 360° a todo lo que es la planificación de la ciudad y qué duda cabe que no solo el presente sino el futuro de la ciudad se basa en la movilidad, en la sostenibilidad y por supuesto en la planificación urbanística y en ese sentido tenemos que ver la cuestión como un concepto global. Para transformar nuestra ciudad tenemos que recuperar un espacio público para los ciudadanos, tenemos que regenerar y renovar ese espacio y también tenemos que transformar la administración porque hay herramientas nuevas para planificar y debe ejercer una labor ejemplarizante con los ciudadanos.

Al hablar de la movilidad del futuro, hay que recordar que la realidad de los ciudadanos ha cambiado. Cuando nosotros teníamos dieciocho años lo primero que hacíamos era sacarnos el carné de conducir. Con nuestro primer sueldo nos

comprábamos un coche de quinta mano. Ahora, los jóvenes ya no lo hacen, porque entienden que la movilidad no se basa en el concepto de la propiedad sino en el concepto del servicio y en ese sentido yo creo que sí tenemos un reto por delante muy ambicioso al menos en la ciudad de Madrid.

Se ha hablado en estas jornadas del proyecto Madrid Centro encaminado a regenerar el espacio público en el centro de la ciudad mediante la recuperación de metros cuadrados para los ciudadanos. No sé si ese proyecto se ha aplicado en su totalidad, pero desde luego creo que en la ciudad de Madrid se ha hecho un extraordinario esfuerzo por peatonalizar, por recuperar espacios, especialmente en el centro de la ciudad, y eso también tiene unas consecuencias respecto al ámbito residencial. Creo que lo que tenemos que hacer con ese plan Madrid Centro es expandirlo a toda la ciudad y no sé si el resultado será esa ciudad de los 15 minutos, esa ciudad próxima, llamémoslo como queramos, pero debe ser una ciudad en la que tiene que haber multitud de centros. En Sanchinarro, Montecarmelo o Las Tablas abundan las zonas verdes entre bloques, pero falta un punto de encuentro y es una de las demandas que tienen que ver con este tipo de proyecto.

Sobre estos desarrollos urbanos, tengo que decir que la potencia del transporte público en la ciudad de Madrid con la capilaridad que tiene es absolutamente extraordinaria. Es verdad que ofrece una concentración muy radial y que en ese sentido tenemos que hacer un esfuerzo por conectar esos nuevos barrios, pero no todo el transporte público tiene que pivotar sobre la red ferroviaria. En este sentido hablaba antes del BRP que hemos puesto en marcha para conectar Valdebebas, Sanchinarro y el hospital Ramón y Cajal como una extraordinaria medida más flexible, más barata y con capacidad suficiente para mover a los cientos de miles de personas que van a vivir en esos nuevos barrios.