

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

LA MOVILIDAD EN MADRID. PASADO Y PRESENTE

Por Pedro MONTOLIÚ

*Periodista, cronista de la Villa de Madrid y vicepresidente del
Instituto de Estudios Madrileños*

Conferencia pronunciada el 7 de noviembre de 2023
en el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, dentro del
ciclo *Madrid, medio siglo de desarrollo urbano (1973-2023)*

RESUMEN

El fuerte aumento del vehículo privado experimentado en Madrid en los últimos 120 años – propiciado por medidas gubernativas como la anexión a Madrid de trece municipios vecinos cuya población se sumó al intenso crecimiento vegetativo, de forma que entre 1946 y 1960 el número de habitantes creció un 97 %– ha tenido en la capital unos efectos muy acusados en la conformación de su urbanismo, en su medio ambiente y en la relación social de los madrileños. El desarrollo de los transportes públicos no ha logrado frenar este crecimiento del vehículo privado, de manera que las multimillonarias inversiones realizadas en metro, autobús, cercanías y autobuses periféricos desde finales de los años setenta, salvo en Cercanías, no han conseguido que los niveles de usuarios de estos transportes superaran los alcanzados a comienzos de siglo.

PALABRAS CLAVE: vehículo privado, crecimiento urbano, impacto del automóvil, inversiones en transporte público.

SUMMARY

The sharp increase in the number of private vehicles experienced in Madrid in the last 120 years – brought about by government measures such as the annexation to Madrid of thirteen neighbouring municipalities whose population was added to the intense vegetative growth, so that between 1946 and 1960 the number of residents grew by 97% – has had very marked effects on the shaping of the capital's urban planning. in their environment and in the social relationship of the people of Madrid. The development of public transport has not managed

to stop this growth of the private vehicle, so that the multimillion-dollar investments made in the metro, bus, commuter and peripheral buses since the end of the seventies, except for Cercanías, have not managed to make the levels of users of these transports exceed those reached at the beginning of the century.

Keywords: private vehicle, urban growth, impact of the automobile, investments in public transport.

INTRODUCCIÓN

La movilidad es, según el diccionario de la Real Academia Española, la cualidad de moverse por sí mismo o ser capaz de recibir movimiento por ajeno impulso. Es decir que la movilidad incluye desde a quienes caminan hasta a los que se trasladan en patinete, bicicleta, automóvil, autobús, metro, tren, avión o barco. En una ciudad como Madrid, salvo en barco (no cuento las barcas del Retiro o el Lago de la Casa de Campo), se dan todos los aspectos de la movilidad, si bien cuando se pregunta a los ciudadanos sobre esta, su primer pensamiento suele dirigirse hacia el automóvil.

La razón de esta elección está en el enorme incremento que el vehículo privado ha tenido en la capital desde que en 1902 el marqués de Bolaños circuló por el centro de la ciudad en el primer coche impulsado por un motor ante el asombro de los madrileños. Es preciso, por tanto, hacer un rápido repaso a la historia de la movilidad desde principios del siglo XX si se quiere entender la situación actual.

Habría que hablar del primer reglamento municipal de 1903, que limitaba la velocidad a los diez kilómetros por hora en vías que tuvieran poca circulación y a los cinco kilómetros por hora en calles del interior de la ciudad; de la primera sección de carruajes de la Policía Municipal que se creó cinco años después, compuesta por treinta y cuatro guardias y cuatro inspectores, o de la gran novedad que supuso para la circulación en la ciudad la decisión del Gobierno aplicada el 10 de abril de 1924 que obligó a los conductores madrileños a circular por la derecha al igual que ya se hacía en las carreteras nacionales. Se pretendía acabar así con los accidentes de cuantos llegaban a Madrid circulando por la derecha y, en cumplimiento de los carteles situados a la entrada de la capital, tenían que cambiar a la izquierda. Porque entonces, la principal preocupación de los ciudadanos, incluidos los conductores, eran los accidentes.

Madrid ostentó desde el principio la primacía en el número de vehículos. En 1927 el parque de automóviles particulares que circulaban por Madrid ya superaba los 11.000, algunos de los cuales podían alcanzar los cien kilómetros por hora. Ello hizo que las autoridades municipales aumentaran la velocidad permitida a treinta kilómetros por hora dentro del perímetro formado por las

rondas, en tanto el Gobierno dejaba que se alcanzaran los cincuenta kilómetros por hora en las carreteras. Ese año, el resultado de esta medida en la ciudad fue de 25 fallecidos y 496 heridos en accidentes de automóvil.

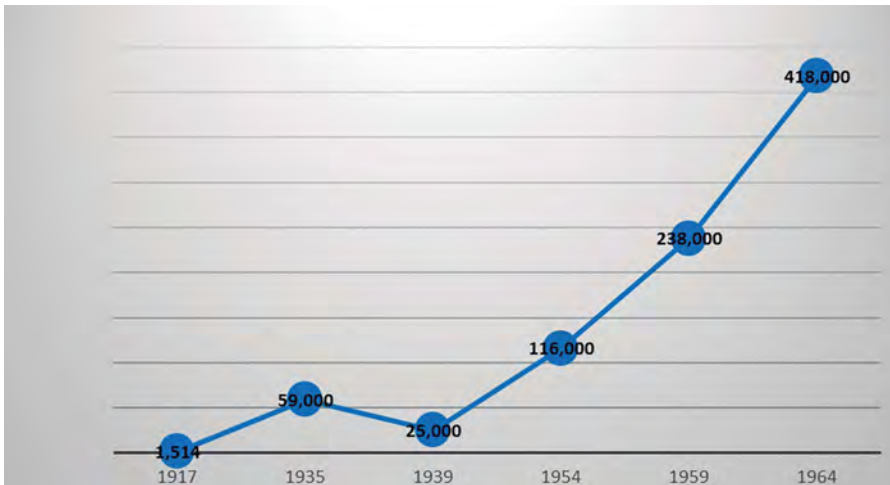


Fig. 1. Evolución del número de vehículos en el período 1917-1964.

Ello no frenó el avance de los coches. Si en 1929, el número de vehículos que circulaba por Madrid superaba los 20.000, en 1935 el censo de vehículos matriculados se había casi triplicado hasta llegar a los 59.000 que la guerra civil redujo hasta los 25.000 a causa del mal uso que se les dio y la falta de mantenimiento.

Acabada la confrontación, la falta de dinero y de combustible limitó inicialmente las matriculaciones en toda España a menos de diez mil al año, pero fue solo un receso y todos lo sabían. Como se temían las autoridades, la industria terminó por remontar el bache. En 1944 ya circulaban por Madrid 47.000 vehículos y la Corporación empezó a hablar de crear aparcamientos de coches en distintos solares municipales. Diez años después, cuando ya estaban matriculados 116.000 vehículos, el Ayuntamiento se planteó tomar medidas, algunas de las cuales, como convertir la Gran Vía en una calle de sentido único, hubo que olvidar ante la fuerte oposición que se produjo.

El inicio de la fabricación del Seat en 1950 y del Biscúter en 1953 puso en marcha la industria nacional del automóvil que se vio impulsada con la producción del Seat 600 a partir de 1957. Fueron esos años en los que se produjo el salto. En tan solo cinco años, entre 1959 y 1964, se pasó de 238.000 vehículos matriculados a 418.000, un 77 % más.

El Ayuntamiento se vio desbordado. Por algunas plazas como Cibeles circulaban 83.000 vehículos al día a una velocidad media de 22,4 kilómetros por hora. Para intentar controlar la situación se aumentó el número de semáforos,

se reforzó la plantilla de la Policía Municipal y a partir de 1964 se comenzó a aplicar la zona azul que permitía aparcar una hora con un disco horario, se contrataron grúas para retirar los vehículos mal aparcados, se cambiaron las ordenanzas y se adjudicaron los primeros aparcamientos subterráneos.



Fig. 2. Plano de la extensión de Madrid entre 1948 y 1954.

Si bien se controló la circulación en el centro, paralelamente surgió un grave problema que iba a incidir mucho en la movilidad de la ciudad. Franco quería que Madrid se distanciara del resto de ciudades como capital de España. Y para ello, entre 1948 y 1954, el Gobierno ordenó la anejeión a la ciudad de los municipios de Barajas, Canillas, Canillejas, Carabanchel Alto, Carabanchel Bajo, Chamartín de la Rosa, Hortaleza, Vallecas, Aravaca, Fuencarral, El Pardo, Vicálvaro y Villaverde, con lo que pasó de 68 a 607 kilómetros cuadrados.

No solo creció el territorio, sino que las anejeiones incrementaron la población en 340.000 vecinos; a ellos se sumaron, entre 1946 y 1960, otros 274.000 habitantes fruto del crecimiento vegetativo, es decir nacimientos menos muertes, y 523.500 inmigrantes llegados desde distintas provincias que, ante la falta de vivienda, se repartieron por los bordes de carreteras como las de Extremadura o Toledo en núcleos chabolistas.

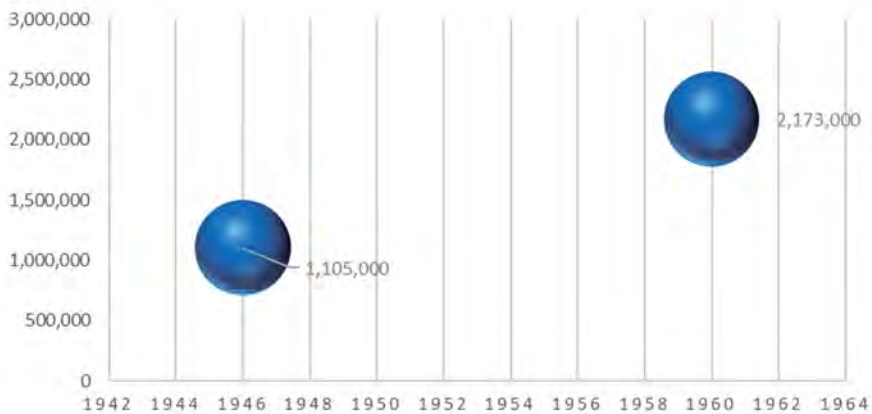


Fig. 3. Incremento de la población de Madrid entre 1946 y 1960.

Todo ello hizo que Madrid pasara de 1.105.000 habitantes en 1946 a 2.173.000 en 1960, es decir que en quince años aumentó su población un 97 %. El Plan General que finalmente se aprobó en 1963 no logró descongestionar la ciudad, pues los asentamientos que se pretendía levantar en poblaciones como Talavera, Toledo, Aranjuez, Guadalajara o Alcalá, se produjeron en poblaciones más cercanas a Madrid, lo que aumentó la necesidad de comunicación y transporte con las nuevas ciudades dormitorio que comenzaron a construirse.

Los vecinos de estas poblaciones cercanas necesitaban desplazarse para trabajar en las fábricas, comercios y empresas ubicadas en el área urbana y ello obligaba a las autoridades a crear mejores comunicaciones con el centro y a aumentar la oferta de transporte público, ya que, según los estudios para elaborar el Plan General, dos terceras partes de los desplazamientos por la ciudad se hacían a pie o en transporte público y este estaba totalmente congestionado, pues, sumando tranvías, autobuses y metro, Madrid disponía de 1.100 vehículos de transporte público, es decir un vehículo por cada 1.600 habitantes, el doble de la ratio que había en las capitales europeas.

Era, por tanto, imprescindible mejorar la movilidad del vehículo privado y aumentar la red de transporte. Para atender a la primera, el Ayuntamiento comenzó a estudiar en 1963 la construcción de pasos a distinto nivel y un año después el conde de Mayalde ya habló de crear con ellos un anillo que uniera Cuatro Caminos con Doctor Esquerdo. Como aperitivo de lo que estaba por venir procedió a eliminar los bulevares de Alberto Aguilera, Carranza, Sagasta, ronda de Toledo y ronda de Valencia.

No obstante, estaba a punto de producirse la subordinación total de la ciudad al coche privado. Ello ocurrió en 1965 cuando accedió a la alcaldía Carlos Arias Navarro.

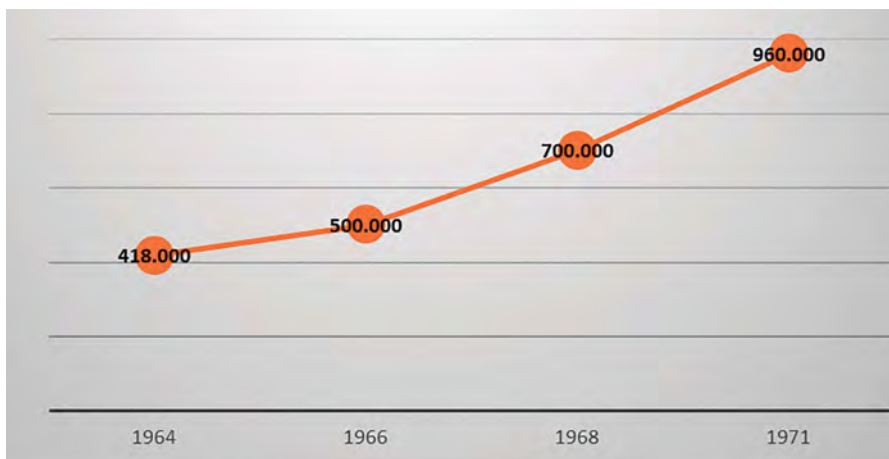


Fig. 4. Evolución del número de vehículos entre 1964 y 1971.

Ante el imparable aumento de vehículos –en 1966 se alcanzaron los 500.000; en 1967, los 600.000 y en 1968, los 700.000– la Corporación municipal tomó la decisión de que había que dejar libre todo el espacio urbano posible para los coches. Ya lo dijo Arias a su vuelta de Nueva Orleans donde había acudido a un congreso: “allí lo que estorba se quita”.

Por ello retomó la idea del conde de Mayalde de construir un anillo interior y acometió la desaparición de los bulevares de Velázquez, Príncipe de Vergara, Menéndez Pelayo, Reina Victoria, Joaquín Costa, Francisco Silvela y Doctor Esquerdo. Afortunadamente quedaron los de Ibiza, Sainz de Baranda y Recoletos, si bien se estudió la desaparición de este último. Todo valía para ganar espacio: las aceras se estrecharon, la verja del Retiro se retranqueó, se eliminó arbolado y se retiraron las farolas de Cibeles. La única medida en contra de los automovilistas fue incrementar el número de grúas.

A partir de ese momento el automóvil se hizo dueño absoluto de la ciudad, lo que condicionó su urbanismo e imagen. En 1970 se alcanzaron los 800.000 vehículos y en 1971, los 960.000, si bien ese mismo año, ante la proximidad de la matrícula un millón, se cambió la matriculación y se puso la inicial de la provincia, cuatro cifras y una letra. Los estudios sobre aforos indicaban que ya por el interior de la ciudad circulaban 250.000 turismos y que 60 de los 160 kilómetros de calles estaban colapsados o a punto de quedar saturados.

A la desaparición de los bulevares Carlos Arias sumó los pasos a distinta altura y así, a partir de 1968, al de Mariano de Cavia, se unieron los de la glorieta de Atocha, Manuel Becerra, López de Hoyos, María de Molina, Cuatro Caminos, Puerta de Toledo, Alcalá, Santa María de la Cabeza, República Argentina, Pedro Bosch, Juan Bravo, Alberto Aguilera y Princesa. Incluso se planteó hacer uno subterráneo bajo el Retiro. La única concesión que se hizo al peatón fue cerrar durante la Navidad de 1969 las calles Carmen y Preciados. El efecto positivo

que tuvo la medida hizo que las autoridades se plantearan mantener el cierre de forma permanente, lo que originó la protesta de los comerciantes que lograron frenar la obra de pavimentación e iluminación nada menos que tres años.

El otro aspecto de la movilidad, el del transporte público, también fue atendido. En 1967, tras 34 años de obras, se inauguró el túnel ferroviario entre Atocha y Chamartín, lo que supuso un fuerte impulso a la red de cercanías; se hicieron pruebas para crear algunos tramos de carril bus y la red de autobús fue prolongada para dar acceso a las zonas periféricas, pero estas mejoras, al contrario de lo que hacían otras ciudades europeas, fueron unidas a la reducción del uso del tranvía y a la desaparición de los trolebuses, con el argumento de que estos vehículos limitaban el movimiento de los automóviles. También la red de metro fue ampliada, al igual que las estaciones, para que cupieran más viajeros, pues las autoridades estaban muy esperanzadas en este medio de transporte por el simple hecho de que no interfería con el tráfico en superficie.

Tras esta introducción llegamos por fin a 1973. En ese momento ya había más de un millón de vehículos matriculados, estaban desapareciendo los bulevares, se estaban construyendo numerosos pasos a distinto nivel, la velocidad en las calles de Madrid era de 20,6 kilómetros, que se reducía a 13 en las vías de mucho tráfico como la plaza de Castilla, y había graves problemas para estacionar, ya que solo se disponía de 10.000 plazas en aparcamientos subterráneos públicos, lo que conllevaba la ocupación de aceras o zonas de carga y descarga. Claro que por entonces solo se pagaba el 30 % de las multas que se imponían.

Todos estos problemas no hicieron desistir a los conductores de abandonar su vehículo a favor del metro o los autobuses. Ese año de 1973 Metro y EMT transportaron 902 millones de viajeros, 55 millones menos que los contabilizados cinco años antes. Entre las razones de que no aumentara la cifra de viajeros de la EMT estaba precisamente la congestión de las calles, pues los viajeros de autobús, al igual que los conductores, sufrían los atascos, ya que la ciudad solo disponía de 17 kilómetros de carril bus. Hay que recordar que en 1972 desapareció la última línea de tranvía en servicio, único medio de transporte en superficie que tenía asegurado su trayecto a causa del trazado viario.

La congestión en las calles hizo que los responsables municipales centraran su interés en el Metro y los Cercanías. Los responsables de la Compañía Metropolitana presentaron un plan para construir 55 kilómetros de red en doce años con una inversión de 17.250 millones de pesetas. Por su parte, el Gobierno mejoró la red de Cercanías y con una inversión de casi 2.000 millones de pesetas inició la construcción de la actual estación de Chamartín en sustitución de la provisional que estaba en servicio.

La congestión circulatoria tenía además una derivada: la contaminación atmosférica. El Ayuntamiento se vio obligado a aumentar hasta 45 el número de estaciones para medir el anhídrido sulfuroso y las partículas en suspensión, si bien sirvió de poco. En 1974 la Asociación Española para la Ordenación del Medio Ambiente aseguró que la mortandad se había duplicado a causa de la

contaminación, pero la señal de alerta no encontró respuesta en la Administración. El subdirector general de Estudios de la Contaminación Industrial del Ministerio de Industria se limitó a explicar que, si aplicaban las medidas contempladas en la Ley de Protección del Ambiente Atmosférico, la inversión industrial se reduciría en un 5 % y el poder adquisitivo de los consumidores bajaría un 20 %, razones por las que apenas se tomaron medidas.

Mientras se ponían en marcha las obras para ampliar el Metro y las líneas de Cercanías, el número de vehículos siguió aumentando. En 1975, cuatro años después de que se aplicara el nuevo sistema de matriculación, se habían incorporado al parque automovilístico madrileño 425.000 vehículos. Ello suponía que un tercio de los hogares ya contaba con coche.

En noviembre de 1974, tras varias demoras a causa de la tramitación de las expropiaciones que dejaron a 22.000 madrileños sin vivienda, se pudieron inaugurar los primeros 13 kilómetros de la M-30 entre el puente de Segovia y el arranque de la autopista de Barajas.

El Ayuntamiento intentaba buscar soluciones para mejorar la velocidad de los autobuses. Y las había, como comprobaron cuando se colocó un carril bus en la Gran Vía. El efecto fue sorprendente: la velocidad de los autobuses en ese eje aumentó entre un 30 y un 69 % según las horas. También mejoró el servicio cuando se aumentó la flota de autobuses urbanos, se crearon once líneas de autobuses nocturnos a los que llamó “búhos” y la EMT se hizo cargo de las 28 líneas periféricas que terminaban su concesión.

Y en plena transición, el Gobierno tuvo que tomar importantes decisiones sobre el Metro en un momento en el que la red estaba formada por siete líneas y 63 kilómetros de longitud. A pesar de que en esos años las inversiones en infraestructura las costeaba el Estado, la Compañía Metropolitano perdía dinero a causa de la congelación de tarifas que, a cambio, se le había impuesto.

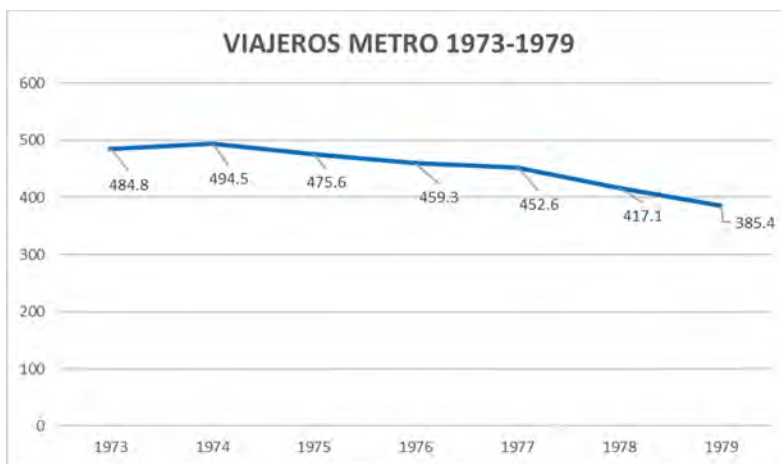


Fig. 5. Evolución del número de viajeros de Metro (en millones) entre 1973 y 1979.

Una serie de accidentes y fallos mecánicos, ocurridos entre octubre de 1976 y marzo de 1977, en los que resultaron heridos 315 viajeros y obligaron a suspender el servicio en sesenta ocasiones hicieron que el Gobierno decidiera la desprivatización del metro, que se produjo en noviembre de 1979 tras un periodo de intervención temporal de la compañía. Para entonces el metro había perdido casi cien millones de viajeros anuales en comparación con los que tenía siete años antes.

También la EMT vivía problemas económicos. En 1976 cerró con un déficit de 1.800 millones de pesetas, pérdidas que aumentaron hasta los 2.824 millones un año después. En el Pleno municipal se llegó a proponer el fraccionamiento de la empresa y su venta por partes. Si el descenso en el número de viajeros de Metro se achacaba al mal estado de la infraestructura y el material móvil, el de la EMT se atribuía a los continuos atascos que sufría la ciudad a causa del creciente número de turismos en las calles.

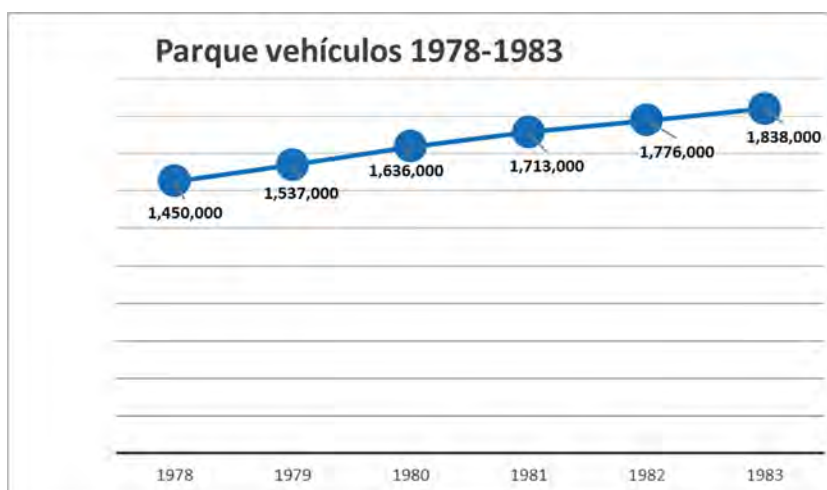


Fig. 6. Crecimiento del parque de vehículos en el período 1978-1983.

Entre 1978 y 1983 el parque de vehículos pasó de 1.450.000 a 1.838.000, es decir creció un 26,7 %. Y ello ocurrió a pesar de que en 1984 Tráfico eliminó los vehículos desaparecidos. Eso significaba que ya no era uno de cada tres hogares sino uno de cada tres madrileños censados el que poseía un vehículo.

A pesar de que la ciudad había perdido sus bulevares, había visto atravesados sus barrios por carreteras como la M-30, había sacrificado las márgenes de su río y había convertido sus plazas y paseos en emplazamientos de antiestéticos pasos elevados, los responsables no sabían cómo atender la demanda de más plazas de aparcamiento. La razón era que dentro de la M-30 no podían aparcar más que 282.000 coches, la mitad de ellos en la calle, y los estacionamientos públicos solo contaban con 11.200 plazas.

Sin embargo, nada de ello impedía que uno de cada cuatro viajes se hiciera en vehículo privado. El Ayuntamiento inició un tímido proceso para cerrar al tráfico algunas calles como Libreros, Salud, Flor Alta y otras del barrio de los Austrias, como Cruzada, Santiago, San Nicolás, Biombo, Cava Baja, Humilladero o Morería. Asimismo, decidió hacer peatonales algunas calles durante la campaña navideña y cerrar los domingos y festivos las calles del Rastro y comenzaron a celebrarse fiestas como la de la Bicicleta que obligaban a cerrar las calles del recorrido. Paralelamente comenzó a utilizarse el cepo como medida contra los infractores; se aumentó la cuantía de las sanciones; se incrementó la retirada de vehículos con grúas; se crearon entre 1976 y 1979 hasta 58 kilómetros de carril bus, que se unieron a los 27 existentes, y, sobre todo, se planteó cobrar por aparcar en las calles de zonas congestionadas, si bien, de momento la medida no se puso en marcha. Todas estas iniciativas fueron muy criticadas por los conductores que comenzaron a ver amenazada su libertad de usar el coche donde y cuando quisieran.

Eso no significaba que se hubiera dado un giro en la política municipal seguida hasta ese momento. De hecho, el Ayuntamiento estudió invertir 4.400 millones de pesetas en la construcción de nueve pasos a distinto nivel y en la mejora de la conexión con los barrios periféricos, si bien la Corporación no tuvo tiempo para abordar estas obras. Por su parte, el Gobierno también destinó 4.000 millones de pesetas a terminar la M-30, lo que permitió concluir las obras del tramo Manoteras-María de Molina, levantar un paso elevado sobre la avenida de la Albufera y hundir el tercer cinturón en el puente del Rey para devolver la vista del palacio Real desde el Manzanares.

Se produjo entonces un cambio de ciclo. El 1 de marzo de 1983 entró en vigor el Estatuto de la Comunidad de Madrid, que durante doce años iba a ser presidida por el socialista Joaquín Leguina. La puesta en marcha autonómica coincidió con el mandato, en coalición con el PCE, del socialista Enrique Tierno como alcalde de Madrid—desde abril de 1979 hasta su muerte en enero de 1986—y con la alcaldía del también socialista Juan Barranco hasta junio de 1989.

En la etapa en la que ambas administraciones estuvieron en manos del PSOE, los nuevos responsables autonómicos centraron su esfuerzo en incrementar el número de viajeros de transporte público, en un momento en que los datos eran malos.

La EMT, que había llegado a tener 531 millones de viajeros en 1980, estaba perdiendo usuarios, de modo que en 1985 ya contabilizaba 440 millones, 91 millones menos. Lo grave es que no se podía atribuir la caída de viajeros de la EMT al crecimiento de la red de Metro. Cierto es que las obras realizadas por el Estado entre la intervención de la compañía en 1976 y la creación de la Comunidad en 1983 habían permitido extender la red de Metro 37 kilómetros gracias a la prolongación de las líneas 4, 5 y 10 y a la apertura parcial de las nuevas líneas 6, 8 y 9, pero Metro también había descendido en esos cinco años 60 millones de viajeros hasta bajar a los 321 millones.

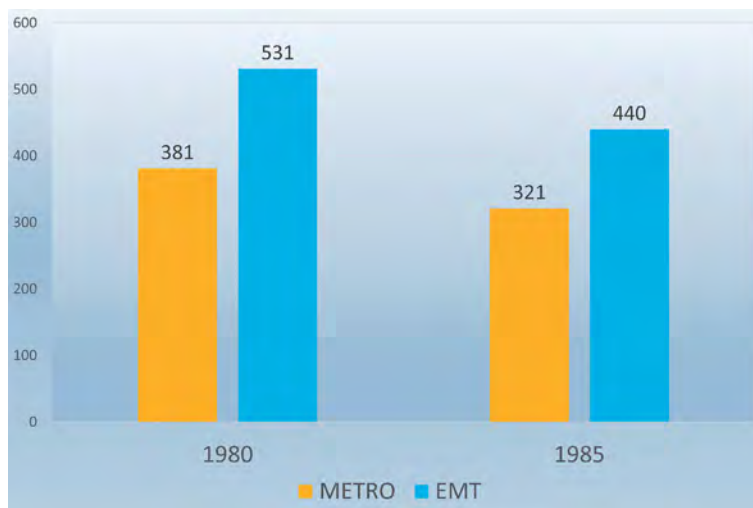


Fig. 7. Número de viajeros de Metro y EMT (en millones) entre 1980 y 1985.

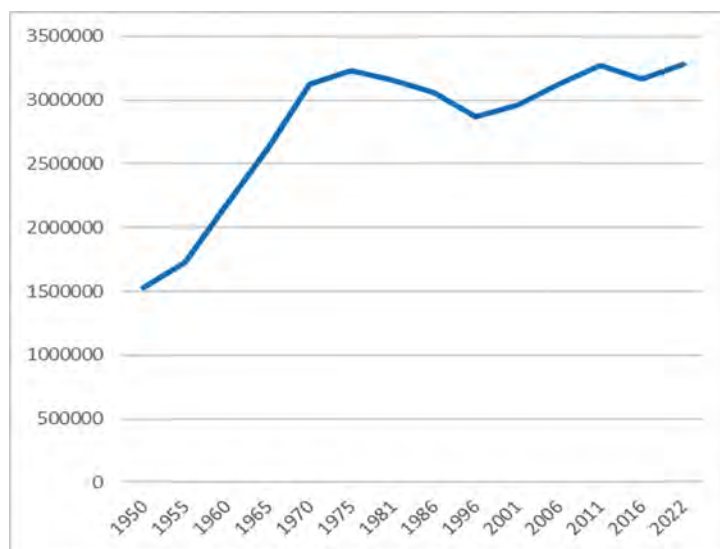


Fig. 8. Evolución de la población de Madrid capital entre 1950 y 2022.

Este descenso de viajeros en Metro y EMT contrastaba con la estabilización del número de habitantes. Frente a los fuertes crecimientos habidos en las décadas anteriores, que habían hecho pronosticar que la ciudad alcanzaría los seis millones de habitantes a finales del siglo XX, la población había frenado su crecimiento en 1975, año a partir del que se ha mantenido entre los 2,9 y los 3,3 millones de vecinos censados.

La razón de este frenazo habría que buscarla en los altos precios del suelo y la especulación que obligó a miles de familias a buscar vivienda en la Corona Metropolitana. Ello significaba que necesitaban un medio para desplazarse. Políticos y técnicos eran conscientes de que si no se les daba una solución de transporte público estas personas optarían por desplazarse en vehículo privado y ello provocaría el colapso de las carreteras de la Comunidad y de las calles de la capital.

POBLACIÓN	1971	1981	1991	▲ 1971-91
MÓSTOLES	18.000	150.000	192.000	966%
ALCALÁ DE HENARES	60.000	137.000	159.000	165%
FUENLABRADA	7.000	78.000	145.000	1.971%
ALCORCÓN	46.000	141.000	140.000	204%
GETAFE	69.000	127.000	139.000	101%
TORREJÓN DE ARDOZ	21.000	76.000	82.000	290%
ALCOBENDAS	25.000	64.000	79.000	216%
COSLADA	13.000	54.000	74.000	469%
PARLA	10.000	56.000	70.000	600%
S.SEBASTIÁN DE LOS REYES	15.000	40.000	54.000	260%
COLMENAR Y TRES CANTOS	13.000	20.000	40.000	207%
LAS ROZAS	5.000	13.000	35.000	600%
MAJADAHONDA	5.000	23.000	33.000	560%
CORONA METROPOLITANA	411.000	1.241.000	1.582.000	285%

Fig. 9. Evolución del número de habitantes en las principales localidades de la Corona Metropolitana.

La situación de movilidad en la capital se veía así condicionada por la de las poblaciones de la Corona Metropolitana. Entre 1971 y 1981 los veintiséis municipios de la Corona Metropolitana pasaron de 411.000 habitantes a 1.241.000, es decir que triplicaron el número de sus vecinos. Este crecimiento se mantendría en los diez años siguientes, cuando llegaron a sumar 1.582.000 habitantes, es decir casi cuatro veces más que la que había veinte años antes.

Era preciso por tanto dar una solución de transporte público a estas poblaciones y ello obligaba a impulsar la red de Cercanías que en 1982 tan solo utilizaban a diario 155.000 personas, cifra que fue ascendiendo ligeramente en los años siguientes hasta llegar a las 189.000 en 1985, sobre todo gracias a los viajeros de las líneas con destino a Fuenlabrada y Guadalajara, zonas en las que se había producido el mayor crecimiento en la década anterior. El hecho de que, frente al fuerte crecimiento poblacional, las cercanías solo hubieran pasado de 49 a 58 millones de viajeros en cuatro años no era para sentirse tranquilos.

La otra posibilidad de transporte público que tenían estos vecinos era utilizar las líneas de autobuses interurbanos, pero estos también estaban sufriendo una caída de viajeros. De los 447 millones que utilizaron estos autobuses en 1978 se pasó a 321 millones en 1985, es decir que en siete años se perdieron 126 millones de viajeros, un 29 %. Las razones eran la antigüedad de la flota, que en su mayor parte tenía más de quince años, y la duración de los trayectos, ya que estos autobuses accedían a la ciudad a paso lento, como el resto de los vehículos, al no contar con carriles bus especiales.

Si Metro, autobuses urbanos e interurbanos perdían viajeros y las cercanías crecían muy poco ¿cómo se desplazaban los madrileños?

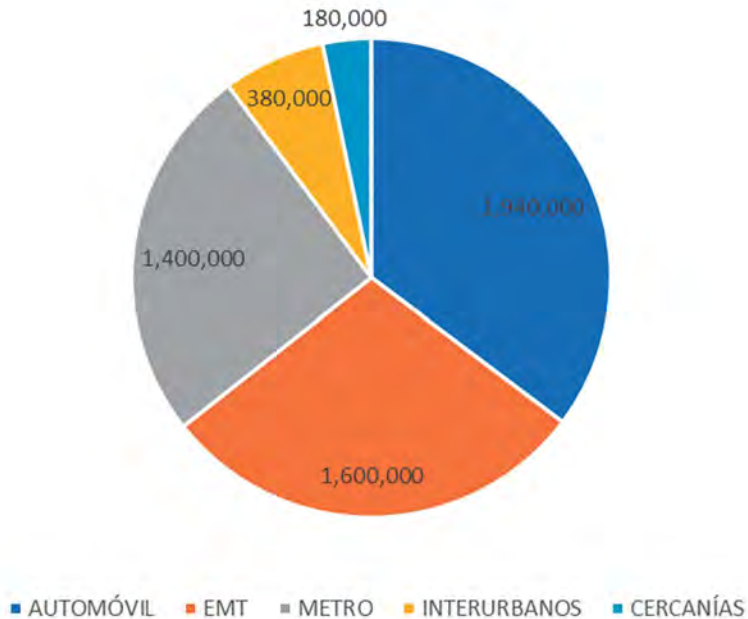


Fig. 10. Distribución de viajes en medios mecanizados en 1984 en la Comunidad de Madrid.

Deseosos de establecer con exactitud lo que estaba ocurriendo, la entonces Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Comunidad hizo en 1984 una macroencuesta para conocer la situación de la movilidad: de los 5.500.000 desplazamientos diarios efectuados en la Comunidad en medios mecanizados, 1.940.000 se hacían en coche; 1.600.000 utilizaban la EMT; 1.400.000 el Metro; 380.000 los interurbanos, y 180.000 los trenes de cercanías. Eso significaba que uno de cada tres viajes se hacía en vehículo privado.

Había que acabar con esta situación. El vuelco se produjo de la mano de la Comunidad de Madrid, que consciente del problema del transporte en la ciudad, dedicó a este capítulo nada menos que un tercio de todas las inversiones que

este organismo autonómico hizo en Madrid entre 1983 y 1995, pues dedicó al transporte 140.000 de los 416.000 millones invertidos.

Entre las medidas que se adoptaron destacó la creación del Consorcio Regional de Transportes, en mayo de 1985, que se fijó como objetivo lograr la intermodalidad, de forma que se facilitara a los ciudadanos la posibilidad de combinar varios medios de transporte. Fruto de la creación del Consorcio aparecería el Abono Transporte y la clasificación de los títulos por edad y zona tarifaria. El primer abono entró en vigor el 1 de enero de 1987, si bien solo para la zona A, al precio de 3.000 pesetas. Tres meses después se sumó la zona B y en 1988 la C y los abonos de jóvenes y tercera edad.

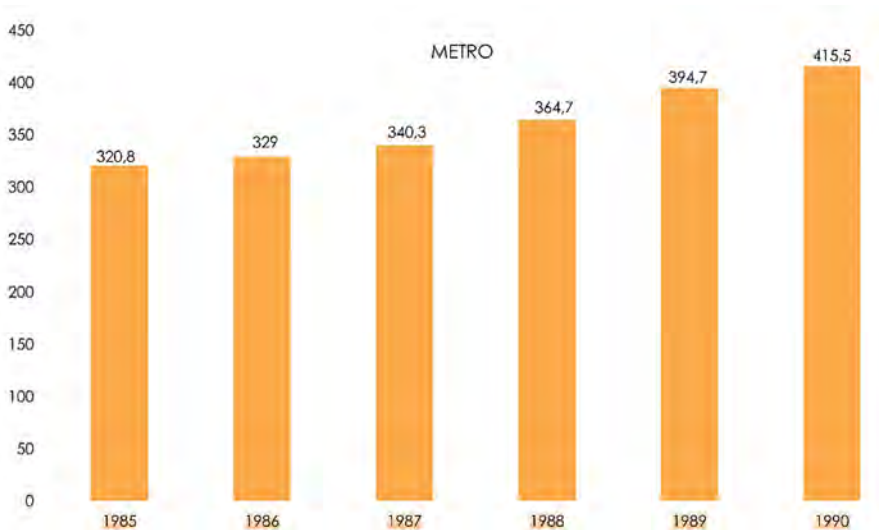


Fig. 11. Evolución del número de viajeros de Metro (en millones) entre 1985 y 1990.

La medida tuvo efectos muy positivos, pues la utilización del Metro creció un 21 % al pasar de 320 millones de viajeros en 1985 a 415 millones cinco años después.

Ello fue posible porque, además de establecer un sistema tarifario multimodal, en esos diez años la red de Metro creció 30 kilómetros, lo que permitió prolongar las líneas 1, 8, 9, cerrar la línea 6 y conectar Príncipe Pío con Nuevos Ministerios. Asimismo, se procedió a renovar el material móvil, pues la red estaba servida por 400 coches construidos entre 1919 y 1965, de ellos más de la mitad anterior a 1942. En total se invirtieron más de 35.000 millones de pesetas en la sustitución de esos coches, a lo que se sumó una fuerte inversión en renovar los sistemas de seguridad y mejorar las instalaciones.

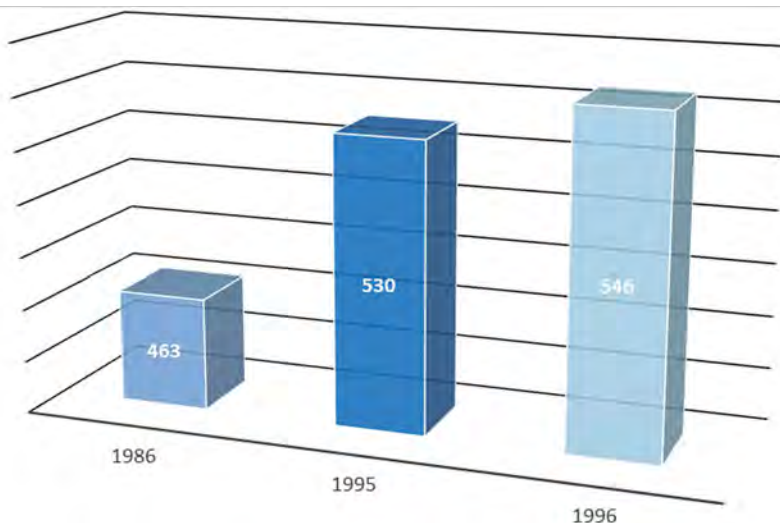


Fig. 12. Evolución del número de viajeros de la EMT (en millones) entre 1986 y 1996.

También la EMT vio incrementado el número de viajeros, pues de los 463 millones contabilizados en 1986 se pasó a 546 millones en 1996 y ello a pesar de que, entre 1989 y 1992, la compañía sufrió las huelgas más largas y salvajes de su historia, lo que hizo que el Ayuntamiento se volviera a plantear su privatización. En el aumento de la demanda tuvieron mucho que ver las renovaciones de la flota aprobadas entre 1990 y 1996 que fueron acompañadas de la compra de los primeros autobuses propulsados por gas natural y gas licuado del petróleo.

También hubo mejoras en las líneas de autobuses interurbanos cuyas paradas finales se planteó ubicar en intercambiadores conectados con la red de Metro que debían levantarse en distintos puntos de la ciudad como la plaza de Castilla, Moncloa, Príncipe Pío, avenida de América, Aluche o Méndez Álvaro. En cuanto a los autobuses de largo recorrido, en 1986 fue convocado el concurso de ideas para sustituir la estación de autobuses de Delicias por otra en Méndez Álvaro que no entraría en servicio hasta 1997.

Pero fue en la red de cercanías ferroviarias donde más se centró la intervención de las administraciones. En 1983, con el nombre de Plan Felipe y un presupuesto de 20.000 millones de pesetas, se pudo poner en marcha el Plan Ferroviario para el Área Metropolitana de Madrid, que llevaba diez años anunciándose pero que no se había acometido. En los cinco años siguientes fueron duplicados varios trazados ferroviarios para independizarlos de los de largo recorrido; se conectó Aluche con Móstoles y Fuenlabrada con Atocha; se mejoró el acceso ferroviario de los vecinos de Tres Cantos, Fuenlabrada o Alcobendas; y se abrieron nuevas estaciones como Doce de Octubre, Pozo y Orcasitas. Entre 1985 y 1988, con un

presupuesto exclusivo de 6.350 millones, se realizaron las obras de ampliación de la nueva estación de Cercanías de Atocha. Pronto se vio que se iba en el buen camino: en 1987 ya utilizaban los trenes de cercanías 250.000 personas los días laborables, 95.000 más que las registradas cinco años antes.

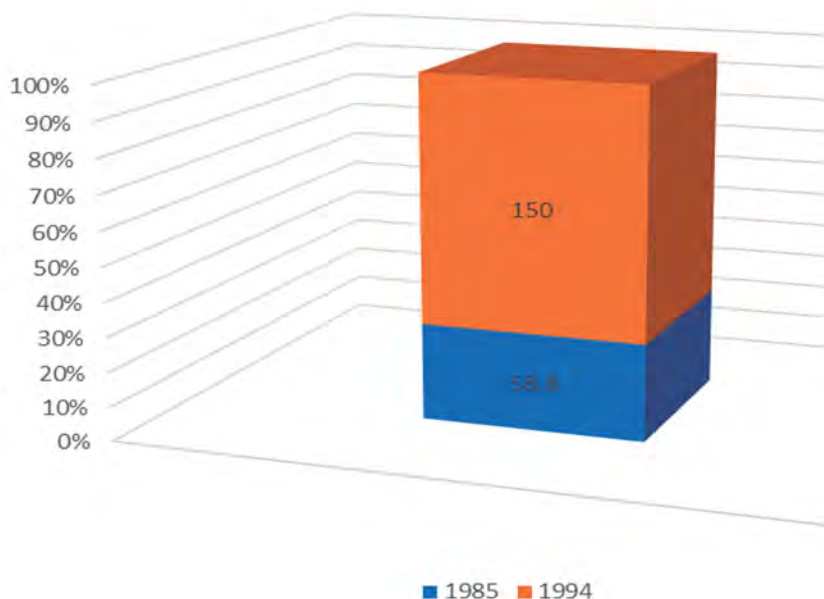


Fig. 13. Evolución del número de viajeros de Cercanías (en millones) entre 1985 y 1994.

No obstante, en 1989 Leguina y Barranco, conscientes de que la descongestión de Madrid pasaba por aumentar la oferta de Cercanías, solicitaron al Gobierno presidido por Felipe González incrementar las inversiones, pues, a su juicio, había que aumentar un 50 % el número de trenes en servicio. La petición fue atendida por el Gobierno que aprobó una inversión complementaria de 75.000 millones de pesetas.

Ello permitió entre otras mejoras, sustituir el 73 % de los trenes por otros más cómodos y climatizados, entre ellos los de dos pisos que comenzaron a utilizarse en 1990; conectar las Cercanías con algunas estaciones de Metro; dotar a algunas estaciones de aparcamientos disuasorios, y acometer la construcción del túnel de Embajadores que fue abierto en 1991. Como resultado de ello los 58,8 millones de viajeros que Cercanías tenía en 1985 se transformaron en 150 millones en 1994.

Todo ello no impidió que se continuara apostando por mejorar la movilidad del vehículo privado. En 1986 se firmó un convenio entre la Comunidad de Madrid y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, al que se sumó dos años

después el Ayuntamiento de Madrid, que en 1992 permitió terminar la M-30, tras solucionar el problema del cierre por la avenida de la Ilustración; se construyó la variante de la carretera de Andalucía; se ampliaron las carreteras radiales; se mejoraron los accesos al aeropuerto de Barajas y a Mercamadrid; se acometió la construcción de la vía borde de Hortaleza y se creó el Bus-Vao en la carretera de La Coruña. Además, gracias a los fondos europeos del Plan para el Transporte en las Grandes Ciudades, se iniciaron las obras de la M-40 y comenzó a prepararse el proyecto de la M-50.

Los responsables municipales y autonómicos sabían que con estas mejoras facilitaban la llegada de más vehículos a la ciudad y que ello complicaría aún más el tráfico en el interior del casco urbano donde los vehículos ya circulaban a 17 kilómetros por hora, velocidad que bajaba a los 14 kilómetros en las calles del centro. Por ello, el Ayuntamiento de Tierno decidió acometer un cambio de modelo de la ciudad gracias a la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de 1985, que fue muy criticado por el Partido Popular por considerar que, entre otros aspectos, impedía el crecimiento de la capital y apostaba por el transporte público mediante la limitación del uso del vehículo privado.

El equipo socialista recuperó la glorieta de Atocha mediante el desmontaje del “scalextric”; remodeló la Puerta del Sol lo que supuso una reducción del paso de vehículos y aprobó una inversión de 20.000 millones de pesetas para sustituir los autobuses de la EMT en servicio. Asimismo recuperó la idea, ya probada en 1980 en calles como la avenida Ciudad de Barcelona o Príncipe de Vergara, de implantar carriles separadores fijos para los autobuses en una decena de calles, además de anunciar el embargo de las cuentas corrientes de quienes no pagaran las infracciones, medidas que le costaron al entonces concejal de Circulación Valentín Medel una durísima campaña de algunos periódicos, ante la que anunció que si en seis meses no resolvía el problema del tráfico, dimitiría, como así hizo en 1988.

La sustitución de Juan Barranco en 1989 por el cabeza de lista del CDS Agustín Rodríguez Sahagún, como consecuencia de la moción de censura que presentaron conjuntamente el PP y CDS, y el posterior triunfo en 1991 de la lista popular encabezada por José María Álvarez del Manzano supusieron un giro importante en la política seguida hasta ese momento. Ya lo dijo el concejal popular Enrique Villoria, que ocupó desde 1989 el cargo de responsable de Obras e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid. Tras criticar a los concejales socialistas por lo que tachó de “apuesta irracional por el transporte público” aseguró que “ni ellos, ni su partido han acabado de entender que el vehículo privado no es solo una legítima aspiración social, sino también un instrumento de trabajo, cuyo rendimiento económico nunca valoraron los redactores del Plan General. Ni ellos ni su partido han acabado de entender tampoco que los fabricantes seguirán suministrando automóviles a los ciudadanos, con total independencia de los criterios adoptados por los urbanistas para el dimensionamiento de las redes viarias”.

Este criterio se iba a poner en práctica durante los ocho años siguientes: el Ayuntamiento de coalición CDS-PP y luego el equipo de gobierno del PP en solitario se volcaron en la creación de pasos a distinto nivel. Afortunadamente, salvo el puente que se levantó en la carretera de Toledo sobre la avenida de los Poblados, el resto de los realizados, a diferencia de la etapa de Arias Navarro, fueron subterráneos. Así, se construyeron los de Cristo Rey, Avenida de América, cuesta de San Vicente, Conde de Casal, Costa Rica, República Dominicana y López de Hoyos.

Además, en 1997 se aprobó un nuevo Plan General que ampliaba la superficie urbanizable con los ensanches de Vallecas y Carabanchel, prolongaba el paseo de la Castellana y daba luz verde a la operación Campamento y a los PAUs de Montecarmelo, Sanchinarro y Las Tablas. Ello exigía planear las conexiones y el transporte público que iban a necesitar los futuros vecinos.

Sobre el transporte público las mejoras promovidas por el Ayuntamiento en esos ocho años fueron consecuencia, sobre todo, de operaciones urbanísticas. El Banco Central Hispano tuvo que hacerse cargo de la construcción del intercambiador de la plaza de Castilla como avalista de la empresa Urbanor que se había comprometido a realizar esta obra a cambio de la licencia de las torres Kio. El ferrocarril se vio beneficiado por la construcción del Pasillo Verde Ferroviario cuyo proyecto fue realizado bajo el mandato municipal de Juan Barranco, si bien fue desarrollado por los gobiernos de CDS-PP y PP. Entre 1990 y 1996, con una inversión de 40.000 millones de pesetas que se recuperaron en su mayor parte con la venta del suelo, se acometió la construcción de este eje que no solo suturó una parte de la ciudad, sino que, gracias al acuerdo alcanzado con Renfe, permitió el desmantelamiento de las estaciones de mercancías de Imperial y Peñuelas y la conversión del trazado entre Príncipe Pío, Delicias y Atocha en una línea de cercanías subterránea.

Un nuevo cambio se produjo en 1995 cuando Alberto Ruiz Gallardón, al frente del PP regional, ganó por mayoría absoluta las elecciones a la Comunidad de Madrid. A lo largo de ocho años, la administración regional, ya de acuerdo con el Ayuntamiento de su mismo partido, acometió la construcción de un nuevo paso elevado en el puente de los Franceses, consiguió que se cerrara la M-40 y planteó la construcción de la M-45.

Pero fue en el Metro donde se centró la actuación del Gobierno regional de Ruiz Gallardón. Junto a medidas como la adoptada el 1 de enero de 1998 cuando el Consorcio de Transportes sustituyó el bonobús por el metabús, lo que permitió unificar la tarifa del metro y del autobús, se invirtieron miles de millones de euros en la red subterránea. Se reforzó la seguridad; se adquirieron nuevos vagones, ya con aire acondicionado; se mejoraron las conexiones entre líneas de metro y de estas con las ferroviarias; se completó la línea 6, lo que permitió acabar con los trasbordos obligados en las estaciones centrales, especialmente en la de Sol; se llevó el Metro a Rivas-Vaciamadrid, Arganda o Pitis; y con fondos de cohesión de la Unión Europea se planteó llevar el metro a Barajas desde Nuevos Ministerios

pasando por el Campo de las Naciones, de forma que se diera servicio también a los recintos feriales.

A estas obras Gallardón sumó en abril de 2003 los 40 kilómetros de la línea 12, conocida popularmente como Metrosur, con la que se daba servicio a cinco grandes municipios como Alcorcón, Móstoles, Fuenlabrada, Getafe y Leganés. Realizadas en tres años, las obras, en las que intervinieron cinco tuneladoras, supusieron una inversión de 1.640 millones de euros, cantidad con la que se abrió el trazado y se construyeron 28 estaciones, seis de ellas conectadas con líneas de Renfe. Cuando Gallardón abandonó la presidencia de la Comunidad para presentarse como candidato a la alcaldía de Madrid, la longitud de la red en esos ocho años y medio se había duplicado, pues había pasado de 122 a 235 kilómetros.

En 2003 le sustituyó al frente de la Comunidad Esperanza Aguirre quien, consciente del rédito electoral que tenían las ampliaciones de Metro, anunció inmediatamente un nuevo plan de ampliación para el cuatrienio 2003-2007 con el fin de aumentar la red con otros 53 kilómetros de Metro y 28 de Metro ligero. En total se invirtieron 4.600 millones de euros. La idea era dar servicio a los nuevos asentamientos contemplados en el Plan General de 1997 como Las Tablas, Sanchinarro o el ensanche de Vallecas y a zonas populosas como Villaverde que aún carecían de metro.

Con un presupuesto de mil millones se renovaron e incrementaron los vagones de Metro en servicio para que no hubiera más de 3,5 usuarios por metro cuadrado en hora punta; se alargaron los andenes de las líneas que aún no habían crecido, se comenzó un plan de construcción de ascensores, se cambió la señalización y se mejoraron los sistemas de seguridad.

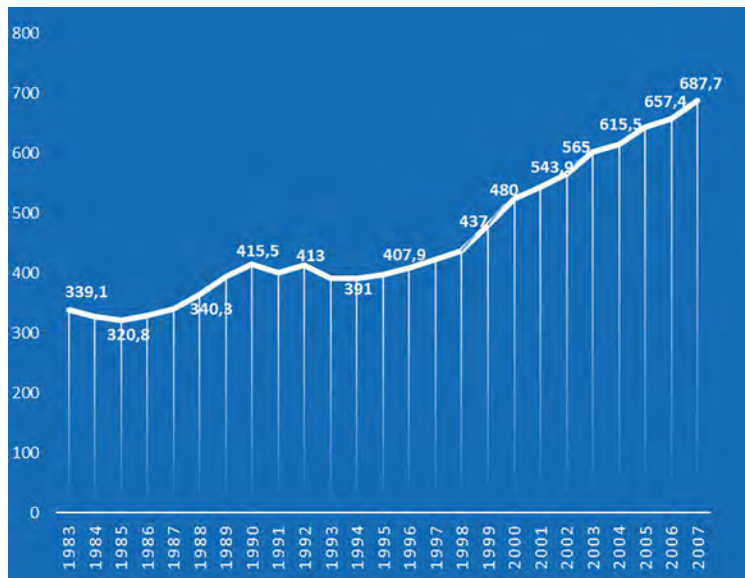


Fig. 14. Crecimiento del número de viajeros de Metro (en millones) entre 1983 y 2007.

En 2007, tras renovar su mandato, Aguirre ordenó proseguir en la misma línea y se adjudicaron proyectos por valor de 1.596 millones de euros para llevar el Metro a Chamartín, Hortaleza, Carabanchel Alto, La Elipa, Alameda de Osuna o San Cristóbal de los Ángeles. La red crecía, había más trenes y, en consecuencia, más frecuencia de paso; había aumentado la seguridad y mejorado la limpieza.

El resultado fue un aumento sustancial del número de viajeros como nunca se había logrado. Si entre 1983 y 1993 la cifra máxima había llegado a 415 millones, en 2007 se alcanzaron los 688 millones de viajeros.

La fuerte inversión en Metro y autobuses también se acometió en la red de Cercanías. Entre 2004 y 2008 el Gobierno invirtió 550 millones en la construcción del segundo túnel de la risa que pasaba por Sol. Llevar las Cercanías al centro de Madrid fue una de las bazas que completó la buena marcha de la red que, gracias a la interconexión entre líneas de Cercanías y Metro, alcanzó su máximo histórico en 2006 con 256 millones de viajeros.

En paralelo a las inversiones realizadas por el Estado y el Consorcio Regional de Transportes, el Ayuntamiento, presidido por Alberto Ruiz Gallardón, invirtió cientos de millones en mejorar la movilidad del vehículo privado en el exterior de la almendra central, pues enlazó la M-30 con la A-2, la A-3, la M-23 y O'Donnell dentro de un paquete de 21 proyectos para remodelar el tercer cinturón; conectó Sanchinarro con la M-40, y para facilitar la salida de vehículos hacia el eje de O'Donnell inauguró un nuevo túnel junto a las antiguas Escuelas Aguirre.

No obstante, los responsables municipales empezaron a cambiar sus planteamientos cuando el estudio realizado por el Ayuntamiento de la capital puso de manifiesto que cada día entraban en la almendra central nada menos que 1.350.000 vehículos, una cantidad imposible de asimilar por la ciudad. Por ello, en 2004 surgió la figura del Área de Prioridad Residencial en la que solo pueden circular los coches de los vecinos. La primera zona en la que se aplicó fue una parte del barrio de las Cortes; un año después se amplió a todo el barrio y después se implantó en el barrio de Embajadores.

Asimismo, el Ayuntamiento aprobó en 2005 una nueva Ordenanza de Movilidad que propugnaba la ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado a toda la ciudad, de forma que este sistema comenzó a extenderse sucesivamente a nuevos barrios. Asimismo, se adoptaron algunas medidas para favorecer el transporte público como la colocación de los primeros separadores de poliuretano de color azul para preservar el carril bus, el uso de los primeros autobuses de la EMT alimentados con biodiesel o la conclusión del Anillo Verde Ciclista de sesenta kilómetros de longitud.

Igualmente, para favorecer el tránsito peatonal, el Ayuntamiento decidió prohibir el tráfico de vehículos privados por Sol; peatonalizó calles como Arenal, Montera o Fuencarral y sustituyó el paso elevado de Cuatro Caminos por un túnel entre la avenida de Reina Victoria y Raimundo Fernández Villaverde.

Pero, sobre todo, el proyecto estrella fue el soterramiento de 19 kilómetros de la M-30 para sustituirlos por una zona verde peatonal –Madrid Río– que devolviera el río Manzanares a los madrileños.

El problema fue que la obra se hizo con unos sobrecostes excesivos. Empeñado en completarla en sus cuatro años de mandato, y tras convencer al Ministerio de Fomento, entonces presidido por el popular Francisco Álvarez Cascos, para que se calificara como vía urbana una carretera por la que pasaban decenas de miles de vehículos, las obras, valoradas inicialmente en 1.700 millones de euros, se acometieron deprisa y corriendo. Se trataba de actuar en cuatro tramos con un total de 43 kilómetros de túneles, a los que se quiso dotar de tres carriles en vez de los dos previstos inicialmente. En abril de 2004 comenzaron las obras y en mayo de 2007 se concluyeron. El coste, hoy en día, sigue en discusión, si bien se calcula que los 1.700 millones se han elevado a 6.000 si no se incluyen mantenimiento e intereses de financiación o a 9.400 si se incluyen estos.



Fig. 15. Evolución del número de viajeros en Metro (en millones) entre 2007 y 2019.

El problema es que, a partir de la crisis económica de 2008, las fuertes inversiones realizadas en el transporte público dejaron de aportar nuevos viajeros. A partir de ese año, el suburbano empezó a perder viajeros y la situación se hizo especialmente preocupante en 2013, año en el que se registraron 558 millones, es decir 130 millones de viajeros menos que siete años antes.

Metro optó por reducir las frecuencias de paso y con ello aumentó la cifra de

usuarios que dejaron de utilizar este medio de transporte. Para paliar las pérdidas que el descenso de viajeros causaba, el Consorcio de Transportes permitió subir el precio del bonobús casi un 5 % y ello nuevamente incidió negativamente en la demanda. Para parar la caída de viajeros, los responsables decidieron a partir de 2013 incrementar las frecuencias en hora punta, reformaron líneas y, sobre todo, decidieron congelar las tarifas a las que no se aplicó la subida del IPC. Gracias a estas medidas se pudo llegar a 2019 con 677 millones, tan solo diez millones menos que en 2007.

Esta recuperación se consiguió a pesar de que los viajeros de más edad prácticamente han dejado de utilizar el metro, al ser más sensibles a cuestiones como la seguridad o la necesidad de recorrer pasillos o utilizar escaleras mecánicas. No hay que olvidar que frente a las primeras líneas que estaban prácticamente bajo el asfaltado de las calles y que como media obligaban a bajar cuatro metros, ahora hay estaciones que se encuentran a 45 metros de profundidad.

La EMT, entre tanto, mantuvo entre 2007 y 2019 una línea casi plana con una cifra de viajeros de entre 402 y 455 millones, si bien muy por debajo de los 546 millones de viajeros alcanzados en 1996 o los 531 registrados en el año 2000.

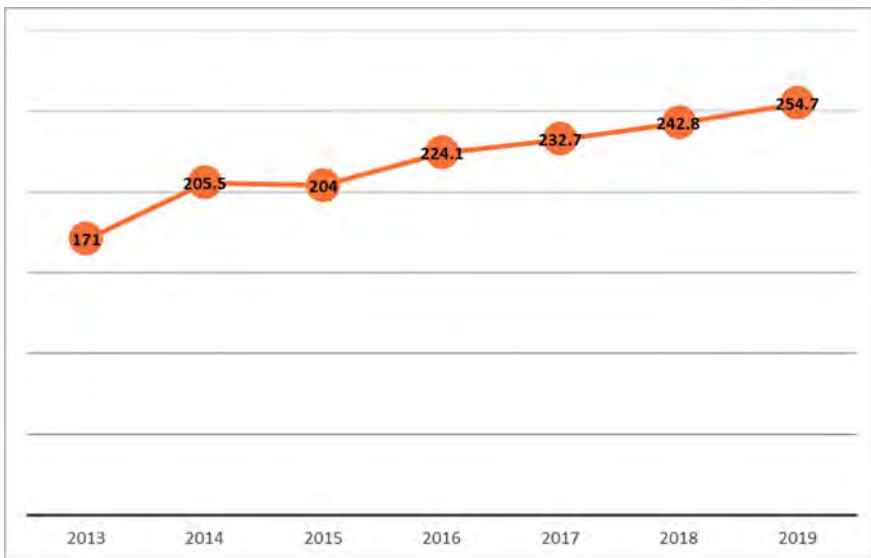


Fig. 16. Evolución del número de viajeros (en millones) de las líneas de autobuses interurbanos.

Por su parte, las compañías de autobuses interurbanos tuvieron que realizar importantes inversiones en la renovación de sus flotas, lo que unido a la modernización de los intercambiadores les permitió remontar en 2019 hasta los 255 millones de viajeros, aunque todavía sin alcanzar los 276 millones registrados en 2004.

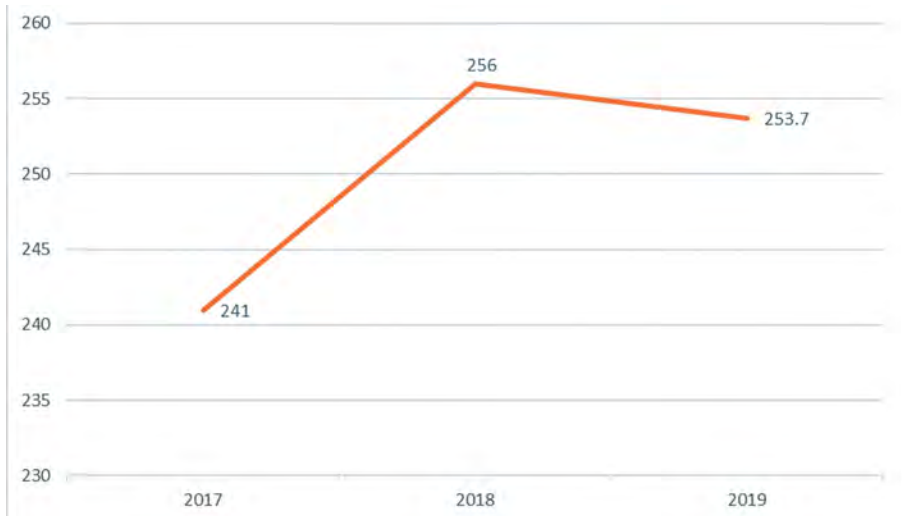


Fig. 17. Número de viajeros de Cercanías (en millones) entre 2017 y 2019.

El único transporte público que consiguió mejores datos en el periodo 2007-2019 fue el de Cercanías que alcanzó en 2018 su máximo histórico con 256 millones de viajeros.

Mientras tanto, las únicas novedades en el interior de la ciudad fueron la consideración como Área de Prioridad Residencial de una parte del barrio de Ópera, adoptada en 2014 por el Consistorio presidido por la alcaldesa Ana Botella, y la decisión de su sucesora, Manuela Carmena, de ampliar esta protección a todo el barrio y anunciar la construcción de doce aparcamientos disuasorios, junto a estaciones de Cercanías o Metro y con capacidad para 14.000 conductores. Aunque debían ejecutarse en tres años, hoy solo seis están abiertos con 5.575 plazas y un índice de utilización que oscila mucho según el día de la semana.

Sin embargo, estas medidas no eran suficientes para hacer frente a uno de los graves problemas que tiene esta ciudad a causa del tráfico: la contaminación. Desde 2010 Madrid venía superando los límites del dióxido de nitrógeno, razón por la que, en 2018, la Unión Europea, ante el incumplimiento de la norma comunitaria sobre calidad del aire, amenazó con aplicar fuertes sanciones. El gobierno municipal, en ese momento regido por Manuela Carmena, decidió, bajo el nombre de Madrid Central, declarar Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección todo el espacio interior a las rondas, de forma que solo podían circular residentes y transporte público, dejando acceder a los no residentes siempre que tuvieran una etiqueta medioambiental o se dirigieran a un aparcamiento de uso público. El triunfo en 2019 en las elecciones municipales del popular José

Luis Martínez Almeida hizo que esta medida, que había provocado una gran polémica, se retocara, pues se mantuvieron los límites si bien se autorizó a entrar en la zona a comerciantes y empleados.

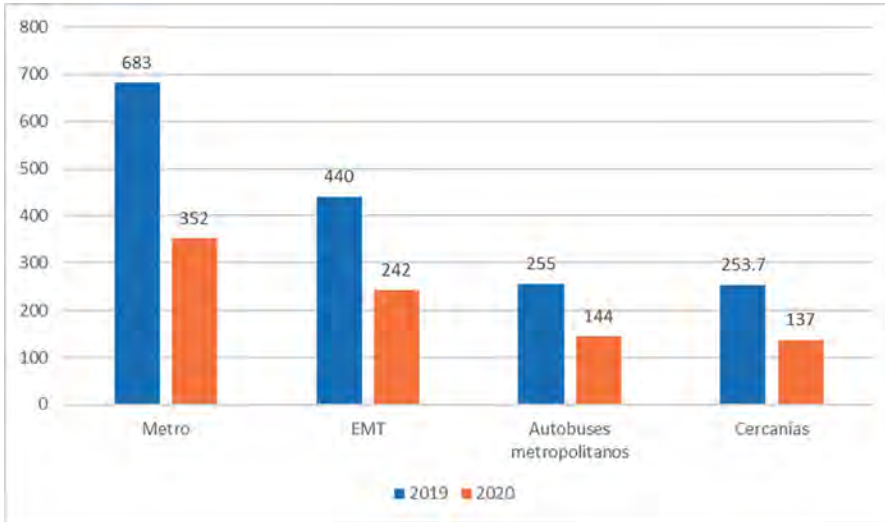


Fig. 18. Efecto de la pandemia en los distintos medios de transporte público.

Y en esto llegó la pandemia por COVID que en 2020 dio un vuelco total a la situación a raíz del confinamiento y el auge del teletrabajo. La demanda de Metro cayó hasta niveles de 1987, los viajeros de Cercanías descendieron hasta los 137 millones, cifra similar a la que se tenía en los años noventa. También en los autobuses la caída fue muy acusada: los metropolitanos bajaron hasta los 144 millones y la EMT cayó por debajo de los 242 millones, cifras que no se recordaban en los últimos cincuenta años.

Si bien en los dos últimos años se han ido recuperando los niveles prepandemia, todavía no se han alcanzado. En 2022, la EMT registró 373 millones de viajeros, cifra muy alejada de sus datos históricos; Metro contabilizó 572 millones, un dato similar al que este transporte tuvo en 2015; Cercanías alcanzó los 205 millones de usuarios, es decir 51 millones menos que en 2018, y lo mismo pasó con los autobuses interurbanos. Y ello gracias en parte a las ayudas dadas por el Gobierno y la Comunidad para rebajar el precio de los abonos con el fin de paliar los efectos de la guerra de Ucrania.

El vaivén sufrido por el transporte público ha coincidido con varias actuaciones municipales bajo el mandato de Martínez Almeida que han incidido en el tráfico: se declaró la plaza Elíptica como Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección lo que redujo los datos de una de las estaciones de control atmosférico en la que más se superaban los límites de contaminación; se completó la reforma de la plaza de España tras dos años de obras; se acometió

una nueva reforma de la Puerta del Sol en la que se ha suprimido definitivamente el tráfico y se eliminaron los pasos elevados de López de Hoyos y Pedro Bosch.

A comienzos de 2023, un año después de que el tribunal de Justicia de la Unión Europea condenara a España por la contaminación en Madrid y Barcelona, el Consistorio madrileño presumió de que por primera vez en la historia se habían cumplido los requisitos de la Unión Europea, afirmación que Ecologistas en Acción atribuyó a la buena climatología.

Pero de nuevo hay que hacerse la pregunta. Si después de las multimillonarias inversiones realizadas en Metro, Cercanías y EMT a lo largo de todos estos años el número de viajeros sigue por debajo del alcanzado en el pasado ¿cómo se están moviendo los madrileños? La respuesta sigue siendo la misma que se repite desde hace mucho tiempo: el coche.

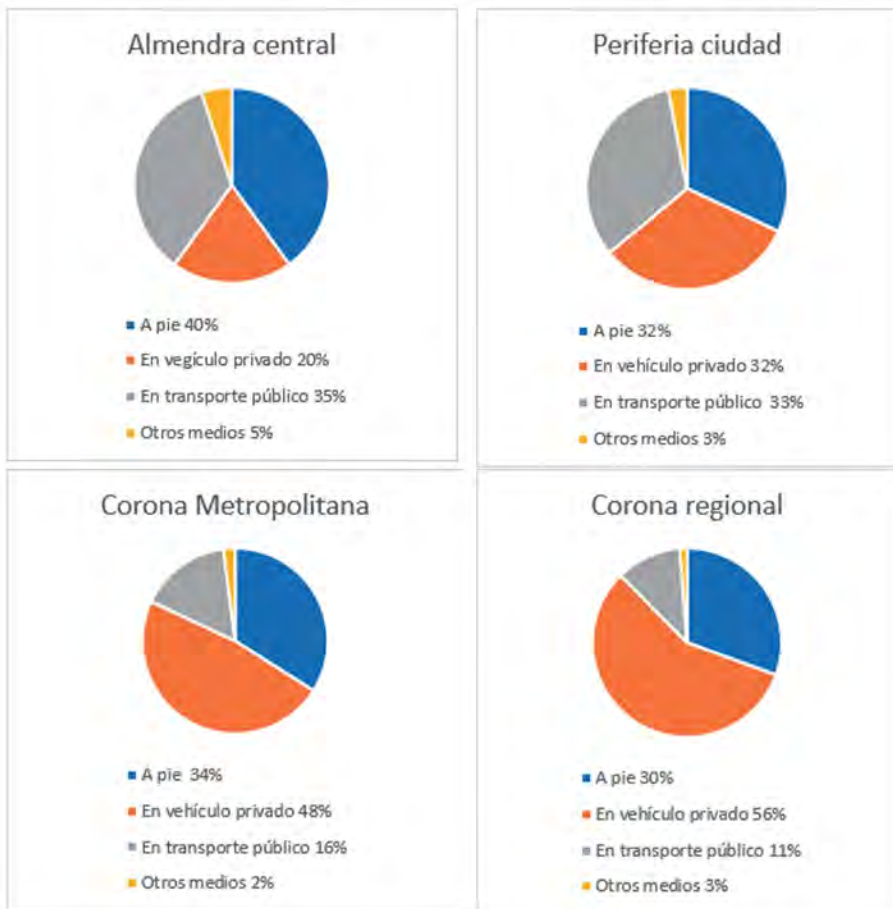


Fig. 19. Resultados de la Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid 2018.

En la Encuesta de Movilidad de la Comunidad de Madrid correspondiente a 2018 se indicaba que cada madrileño realizaba 2,4 viajes al día, recorría de media diaria 17,1 kilómetros y dedicaba 69 minutos a desplazarse. Cuando se les preguntaba cómo hacían estos viajes, la respuesta era muy diferente según donde se viviera. Dentro de la almendra central el 40 % de los ciudadanos hacía sus desplazamientos a pie, el 35 % lo hacía en transporte público y solo el 20 % utilizaba el vehículo privado. Sin embargo, a medida que uno se iba alejando del centro, el uso del vehículo privado aumentaba, pues usaban su coche un 32 % en la periferia; un 48 % en la Corona Metropolitana y un 56 % en la corona regional, y ello a costa de una disminución del transporte público.

Una comparativa con otros estudios de movilidad realizados anteriormente pone de manifiesto que el uso del vehículo privado en la Comunidad va en constante ascenso, pues si en 1996 era del 28 %, en 2004 subió al 34 % y ahora es del 39 %. Por el contrario, el porcentaje del transporte público que en 1996 y 2004 era del 32 % ahora ha bajado al 24 %.

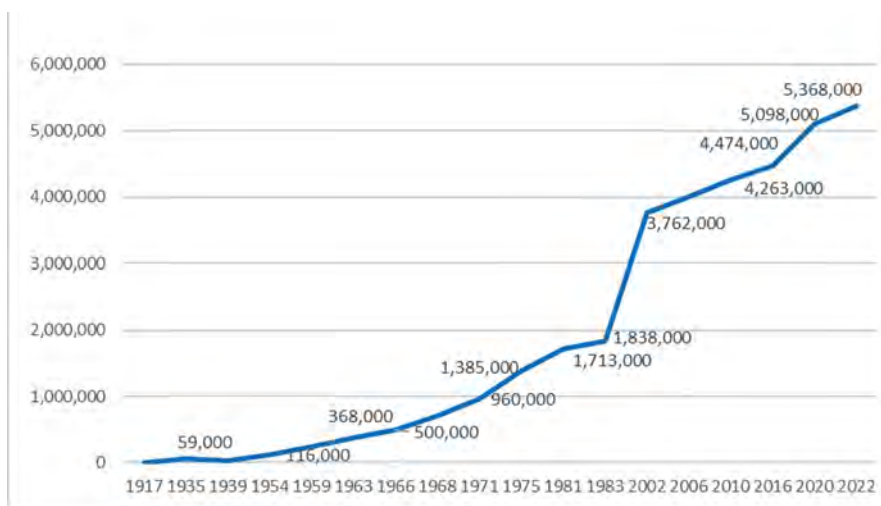


Fig. 20. Evolución del parque de vehículos en la Comunidad en el período 1917-2022.

Es preciso por tanto analizar cuál es la situación actual del vehículo privado. Los datos son preocupantes. En 2008, había en la Comunidad de Madrid 4,4 millones de vehículos, de los que 2,4 millones circulaban a diario por la capital, el 77 % ocupados tan solo por el conductor. Hoy la situación es peor, pues la DGT tiene ya computados 5,3 millones de vehículos, casi un millón más que hace catorce años.

Además, hay que señalar que de los 2,5 millones matriculados fuera del municipio de Madrid el 53 % se concentra en tan solo dieciocho poblaciones madrileñas que rodean la capital y que de los 5,3 millones de vehículos de toda

la Comunidad, más de cuatro millones son turismos, de ellos millón y medio registrados en la ciudad.

En estas circunstancias no es extraño que, en la Encuesta de Calidad de Vida y Satisfacción con los servicios públicos de la ciudad de Madrid realizada en 2022, cuando se les preguntó a los encuestados por los principales problemas de la ciudad indicaron en primer lugar el tráfico seguido de la limpieza y la contaminación, aspectos todos ellos situados por encima de la inseguridad ciudadana, la sanidad o la vivienda.

Desde distintos colectivos se argumenta que es insostenible que los vehículos privados copen el 80 % del espacio público, que en el conjunto de la ciudad no se llegue a 26 kilómetros por hora; en el interior de la M-30 la velocidad sea inferior a la mitad de la media; y que ya sean 234.000 los ciudadanos que han pedido autorizaciones del SER como residentes, lo que convierte el 75 % de las calles en un gran aparcamiento sin casi movimiento, pues los vehículos permanecen aparcados el 95 % del tiempo.

La política de los últimos años de ensanchar las aceras, en principio una medida favorable para el peatón, se ha visto devaluada a raíz de la pandemia por la aparición de numerosas terrazas que, unidas al permiso para que puedan aparcar las motos en las aceras y al abandono sistemático de bicicletas y patines y la caótica distribución de las señales, quioscos y farolas, se han comido no solo las ampliaciones sino también el espacio peatonal existente antes de las obras.

¿Cuál es entonces la solución? Pues un cambio de mentalidad total tanto en los gobernantes como por parte de los ciudadanos. Ahí están ejemplos como el de Pontevedra o Vitoria que se han convertido en referentes de recuperación de la ciudad restringiendo el uso del vehículo privado. Para mejorar la movilidad peatonal sería necesario ampliar las aceras a costa de plazas de aparcamiento; limitar la colocación de terrazas; reordenar el mobiliario urbano agrupando señales, farolas y papeleras; y prohibir el estacionamiento de motos, bicicletas y patines en las aceras. Para mejorar el transporte público sería preciso revisar el plan de ampliación de Metro; incrementar las frecuencias de las líneas de metro; completar el programa de instalación de ascensores; crear un servicio específico de autobuses eléctricos que recorrieran gratuitamente, como ahora hacen el 001 o el 003, el espacio interior a las rondas; incrementar las frecuencias de las líneas de Cercanías; dotar de Bus-Vao a todas las carreteras nacionales, lo que supondría una mejora sustancial para las líneas de autobuses interurbanos; y establecer una red ciclista continua y bien resguardada de los vehículos, como se ha hecho en paseo de la Chopera o Doctor Esquerdo.

Por último, para reducir el tráfico de vehículos se podrían crear nuevas zonas de bajas emisiones; acometer en serio un programa de construcción de aparcamientos disuasorios en las estaciones de Cercanías y a la entrada de la ciudad que fueran gratuitos para cuantos tuvieran el abono transporte; ampliar el número de calles peatonales, especialmente en el interior de las

rondas; y aplicar una medida ya incluida en 2010 en el Proyecto Madrid Centro, plan, que ya se está aplicando en algunos barrios de Barcelona bajo el nombre de ‘superillas’, y que permaneció olvidado hasta 2020, año en el que los partidos políticos en el Ayuntamiento madrileño decidieron rescatarlo, si bien sigue pendiente de aplicar. Su puesta en marcha permitiría recuperar los barrios tanto desde el punto de vista vecinal, como comercial o ambiental, aumentar las zonas verdes y reducir drásticamente la contaminación acústica y atmosférica. Lo que no tiene sentido es que no hayamos aprendido que, invirtiendo miles de millones, en muchos casos con objetivos electorales, no podamos hacer de Madrid una ciudad más habitable.

BIBLIOGRAFÍA

Madrid avanza. Un año de gestión 1985-1986. Ayuntamiento de Madrid, 1986.

Madrid Anuario estadístico 1987. Ayuntamiento de Madrid, 1987.

Trabajando por Madrid. Un año de gestión 1992-1993. Área de Vivienda, Obras e Infraestructuras. Ayuntamiento de Madrid, 1993.

La población de Madrid. Análisis de la dinámica geográfica de la región 1981-1991. Consejería de Política Territorial. Comunidad de Madrid, 1994.

Doce años que cambiaron Madrid. 1983-1995. Comunidad de Madrid, 1995.

Madrid, cada día mejor. Cuatro años de gestión 1991-1995. Área de Vivienda, Obras e Infraestructuras. Ayuntamiento de Madrid, 1995.

Resultados provisionales detallados del Padrón Municipal de Habitantes y Estadística de Población de la Comunidad de Madrid, 1996. Comunidad de Madrid y Ayuntamiento de Madrid, 1997.

Madrid 1979/1999. La transformación de la ciudad en veinte años de ayuntamientos democráticos. Gerencia Municipal de Urbanismo. Ayuntamiento de Madrid, 1999.

1460 días informando, julio 1995-mayo 1999. Dirección General de Medios de Comunicación. Comunidad de Madrid, 1999.

Encuesta Domiciliaria de Movilidad. Comunidad de Madrid, 2018.

Estudio del parque circulante de la ciudad de Madrid. Fundación para el Fomento de la Innovación Industrial. Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales. Universidad Politécnica de Madrid, 2018.

Transporte urbano de viajeros. Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, 2018.

Anuario Estadístico General de la Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior, 2022.

Encuesta de Calidad de Vida y Satisfacción con los servicios públicos de la ciudad de Madrid. Ayuntamiento de Madrid, 2022.

Observatorio del Transporte y la Logística en España. Informe anual. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2022.

Catalina Muñoz, V., “El Pasillo Verde Ferroviario”, *Urbanismo*, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1991, pp. 76-79.

Villoria, E., *Así cambiamos Madrid*. Fundación Ciudad, 1997.

Barqueros, I., “La historia de Cercanías Madrid 2004-2009: presente y futuro”, *Ecomovilidad.net.*, 2009.