

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 |

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

El Paisaje de la Luz. ¿El pasado de nuestro futuro?
MÓNICA LUENGO AÑÓN 155

Medidas para preservar el medio ambiente urbano en la ciudad de Madrid
JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ PÁRAMO 167

MOVILIDAD

La movilidad en Madrid. Pasado y presente
PEDRO MONTOLIÚ 177

Hacia la movilidad sostenible
FRANCISCO DE BORJA CARABANTE 207

Evolución y revolución de la movilidad urbana
ROCÍO CASCAJO JIMÉNEZ 213

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

CULTURA

Los últimos cincuenta años de la cultura madrileña
JUAN MIGUEL HERNÁNDEZ DE LEÓN 243

La cultura: aportación al PIB de Madrid
ANTONIO CASTRO JIMÉNEZ 251

Tejer ciudad a través de la cultura
ARACELI PEREDA ALONSO 261

Hacia un nuevo concepto de institución cultural en el siglo XXI
LUCÍA CASANI 269

**MADRID: VERDE, ABIERTO Y DIVERSO.
CÓMO AFRONTAR LOS NUEVOS DESAFÍOS URBANÍSTICOS**

*Por José María EZQUIAGA
Doctor arquitecto y profesor de Urbanismo en la ETSAM*

*Ponente de la mesa redonda *Cómo abordar el futuro urbanístico de Madrid*, celebrada el 10 de octubre de 2023 en el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, dentro del ciclo *Madrid, medio siglo de desarrollo urbano (1973-2023)**

Madrid es una ciudad innovadora y cosmopolita que ha asimilado con naturalidad profundas transformaciones en las esferas social, económica y espacial. En pocos años la ciudad ha reinventado su perfil a una escala sin precedentes históricos: la renovación de sus infraestructuras de transporte, metro y calle 30 han sido el fundamento de proyectos urbanos de largo aliento como la rehabilitación del centro, la creación de una nueva centralidad metropolitana sobre la regeneración de terrenos ferroviarios en el Norte de la ciudad o transformaciones del espacio público tan incisivas como Madrid Río o el *hub* cultural de Matadero.

Madrid comparte con las longevas capitales europeas una condición excepcional: el papel determinante del paso y el peso de la historia en la configuración de su identidad actual. Madrid es una ciudad con memoria, cuya imagen se ha formado en el crisol de acontecimientos históricos tan singulares como la capitalidad de un reino de vocación ultramarina. Hoy Madrid es percibida como ciudad abierta e integradora, a la vanguardia de la innovación y la atracción del talento creativo gracias a un tejido social y económico rico y complejo. Ahora bien, no es tiempo para la autocomplacencia.

Madrid afronta enormes retos que nos demandan un profundo cambio en nuestra manera de pensar el urbanismo. Necesitamos visiones y proyectos de ciudad capaces de afrontar los grandes desafíos ambientales: el cambio climático, la renaturalización, la sostenibilidad energética, la movilidad sostenible, la valorización del espacio público. Y sociales: la equidad, la salud, el acceso a la vivienda, la regeneración urbana, la calidad de la arquitectura y la protección de la herencia cultural.

En primer lugar, se hace necesario un nuevo contrato cívico sensible a las necesidades de una ciudadanía cada vez más diversa y un urbanismo concebido desde la realidad de las personas y sus necesidades de calidad de vida y salud. Y todo ello sin renunciar a la sensibilidad hacia lo cercano y lo diverso: la biografía humana y la geografía irreplicable de cada lugar.

LA DIMENSIÓN METROPOLITANA

Aunque ha quedado superado el viejo modelo, permanecen las bases de los desequilibrios territoriales del período de formación del área metropolitana de Madrid. El reto consiste en encontrar las estrategias más eficientes para incrementar la complejidad, eficiencia y equidad del sistema territorial sin sobrepasar sus límites biofísicos. Sin embargo, en las últimas décadas la región de Madrid ha seguido la senda del modelo metropolitano anglosajón: preeminencia del automóvil y creciente tendencia a la suburbanización de baja densidad primero de las familias y en un segundo momento de las instituciones y actividades económicas.

Además de la banalización y pérdida de identidad del paisaje metropolitano, este modelo de crecimiento ha tenido una consecuencia más grave: la expansión incontrolada de la huella urbana. Durante el periodo de formación del Área Metropolitana entre 1950 y 1970 la población de Madrid y la ocupación de suelo urbanizado se duplicaron, pero lo hicieron a un ritmo acompasado. Desde 1970 la comunidad de Madrid ha triplicado la superficie urbanizada. La ocupación de suelo no ha seguido la pauta de incremento de la población sino más bien la del PIB regional.

LA NATURALIZACIÓN DE LA CIUDAD

Como consecuencia de la presión sostenida de la urbanización, tiende a desaparecer la esfera de lo rural. Afortunadamente, Madrid ha dado un salto de gigante en las tres últimas décadas en la preservación de los espacios naturales. En 1990 estos suponían un 5 % del territorio regional, en la actualidad alcanzan el 40 %. El nuevo desafío apunta a la creación de una infraestructura verde regional multiescalar y conectada en la que también se integren los suelos agrícolas y forestales.

Como contrapunto, es necesario promover una renaturalización de la ciudad: desde la más diminuta esquina de barrio hasta la conexión con los grandes parques y los espacios naturales y rurales de escala regional. En esta estrategia, van a jugar un papel clave los espacios de transición. Madrid capital perdió los Anillos Verdes que desde 1946 diseñaron sensatamente sus planes urbanísticos. Iniciativas como el Arco Verde y el Bosque Metropolitano pueden constituir la última oportunidad para crear corredores ambientales entre las ciudades metropolitanas y los ejes fluviales: Guadarrama, Manzanares, Jarama o Meaques.



Fig. 1: Plano del Proyecto Madrid Centro. Corredores Verdes Urbanos, jerarquizados y conectando las zonas verdes. Fuente: José María Ezquiaga, Juan Herreros, Salvador Pérez Arroyo. Proyecto Madrid Centro 2011.

Una conexión de la infraestructura verde local, vertebrada en torno a la recuperación del río Manzanares, que una los grandes espacios naturales de la región de Madrid con las grandes piezas verdes del interior de la Alameda Central de Madrid a través de una trama capilar de calles verdes y pequeñas plazas hasta configurar verdaderos corredores ambientales en el interior de la ciudad, que se verían reforzados con la incorporación de la naturaleza al propio tejido construido: jardines verticales y cubiertas verdes.

Este objetivo debe conseguirse recuperando al mismo tiempo la memoria geográfica de la ciudad: la topografía, los cursos de agua, las cornisas... que han quedado con frecuencia ocultos por el predominio de la homogenización constructiva y las infraestructuras de movilidad.

DEFENDER EL EQUILIBRIO ENTRE DENSIDAD Y HABITABILIDAD: LA CIUDAD “MEDITERRÁNEA”

Una de las más urgentes cuestiones que las regiones metropolitanas como Madrid deben afrontar es resolver la contradicción entre la densificación saludable (opuesta al hacinamiento), entendida como limitación racional del consumo de territorio, y la dispersión territorial.

La densidad está asociada a la vitalidad urbana. Este es uno de los rasgos más esenciales de la ciudad moderna y la base sobre la que se sustenta la acumulación de conocimiento, el intercambio de ideas y la creación. Por este motivo, hay razones de largo aliento que aconsejan seguir defendiendo el modelo de ciudad mediterránea: densidad saludable continuidad espacial y complejidad de funciones. La intensidad de la interacción social estimula la innovación y la creación en las esferas económica, científica y cultural.

Desde el punto de vista ambiental, la densidad saludable es clave para reducir el impacto de la huella urbana, el consumo energético y las emisiones de carbono. Hace posible una movilidad limpia, prioritariamente peatonal en las cortas distancias y un transporte público eficiente para la movilidad obligada a escala metropolitana.

LA VIVIENDA EN EL CENTRO

La vivienda es la pieza clave de mediación entre el desarrollo económico y la equidad social. La vivienda inasequible no solo es un lastre para la competitividad de la economía de Madrid, sino que unida a la precariedad y desempleo juvenil es una de las causas determinantes del retraso en la edad de emancipación y el hundimiento de la natalidad. Como resultado Madrid, como el conjunto de España, tiene una estructura demográfica muy desequilibrada, solo compensada en las últimas décadas por los saldos migratorios positivos.

No es suficiente estimular o regular la actual oferta en alquiler. Se necesita una política de choque basada en la cooperación público/privada para incrementar significativamente la oferta de vivienda de alquiler para hogares jóvenes. Geográficamente las acciones prioritarias deberían orientarse tanto a los nuevos desarrollos, sobre los que es posible una acción inmediata, como a la regeneración del centro histórico y de los barrios periféricos maduros, donde la incorporación de nuevos hogares jóvenes puede ser una palanca decisiva de revitalización.

Pero aún más ingente es la tarea –aplazada en Madrid durante décadas– de adecuar el parque residencial obsoleto. En el centro histórico la reciente experiencia del confinamiento domiciliario evidenció la existencia de numerosas viviendas antiguas que no alcanzaban los mínimos estándares contemporáneos de calidad y salubridad. En las periferias urbanas de los años 50-70, es necesario adecuar las edificaciones a las necesidades de la población de mayor edad y los requerimientos de eficiencia energética de los inmuebles.

UNA NUEVA MOVILIDAD

La nueva movilidad debe estar basada en una oferta amplia y variada de modos de transporte motorizados y no motorizados que racionalice el acceso indiscriminado de los vehículos al centro sin poner en crisis la accesibilidad esencial.



Fig. 2: Plano del Proyecto Madrid Centro. Síntesis de la estrategia de intervención. Nuevos estilos gráficos al servicio en enfoque estratégico, Fuente: José María Ezquiaga, Juan Herreros, Salvador Pérez Arroyo. Proyecto Madrid Centro 2011.

Para el éxito de esta iniciativa es condición necesaria avanzar a medio y largo plazo en modelos de organización urbana basados en una densidad saludable y la mezcla de usos para reducir las necesidades cotidianas de transporte. Así como potenciar una movilidad basada en la más amplia variedad de medios limpios, motorizados y no motorizados, colectivos y compartidos mediante la planificación de su uso combinado.

En Madrid la estructura de calles principales garantiza el acceso mediante transporte público y automóvil a la totalidad de la trama urbana, pero la malla secundaria de calles de menor sección admite la limitación del acceso a residentes y permitiría crear una red complementaria en la que el confort peatonal, la arborización y las actividades económicas y comerciales se convierten en los elementos principales.

LA CIUDAD CERCANA

La idea de la ciudad cercana está asociada a la desilusionante experiencia del carácter monofuncional y carente de calidad que caracteriza a las periferias de las grandes ciudades, entre ellas Madrid. Recientemente la traumática experiencia del distanciamiento social durante la emergencia sanitaria ha fortalecido la conciencia del valor de los vínculos entre personas y grupos diversos.

Esto ha evidenciado las ventajas de los lugares donde la gente vive suficientemente cerca para acceder peatonalmente a los servicios que necesita y los beneficios colaterales de la reducción de la movilidad forzosa: la visible mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido. Ha ganado consenso una visión más amplia del papel de la arquitectura y el urbanismo en la consecución de la salud física y mental integral: la ciudad del bienestar, sustentada en una nueva visión de la relación entre las personas, el medio urbano y la naturaleza.

El urbanismo de proximidad no es nuevo, surgió a principios del siglo pasado como voluntad de orientar el diseño de las nuevas áreas residenciales con algunas de las cualidades de los barrios tradicionales: la primacía del acceso peatonal a los servicios y equipamientos esenciales —empezando por la escuela— y el transporte público. Estas ideas vuelven a ser plenamente vigentes.

REINVENTAR EL ESPACIO PÚBLICO

La reinención del espacio público constituye el gran argumento de la transformación urbana. Se sustenta sobre la racionalización de la preeminencia del automóvil y la recuperación de la calle como espacio ciudadano para la movilidad peatonal, la actividad económica, el descanso y el encuentro.

Para alcanzar este objetivo es necesario resolver el conflicto entre un espacio viario funcionalmente orientado hacia la movilidad motorizada y las necesidades

de la movilidad peatonal y las actividades económicas a pie de calle. Para alcanzar esta meta es necesario redefinir el papel del espacio público desde nuevos criterios: dar prioridad al confort y la seguridad y activar la vitalidad e intensidad de la calle estimulando que acoja la más amplia variedad de actividades.

Trabajar la interrelación entre calle y edificio abre también la posibilidad de repensar las funciones, densidad y configuración volumétrica de los espacios construidos.

LA CIUDAD ABIERTA

La definitiva superación de la zonificación, entendida como una rígida separación espacial de las distintas funciones que integran la ciudad, debe dar paso a la mezcla intencionada de actividades económicas, ocio y residencia en cada una de las piezas del tejido urbano.

Las viviendas productivas en las que conviven el trabajo y los cuidados, la conexión social y la intimidad personal, son la vanguardia de una transformación muy profunda de la arquitectura residencial.

Complementariamente, la consolidación del teletrabajo está impulsando las tendencias a un cambio radical en la concepción de los espacios de trabajo y abrirá nuevas oportunidades para la reinención y transformación de los distritos de negocios.

UNA GESTIÓN INTELIGENTE DEL TIEMPO

Proyectar la ciudad visible es una herramienta insuficiente para gestionar la complejidad urbana contemporánea. Es también necesario considerar los ritmos y patrones temporales que organizan nuestra vida cotidiana.

La mejora de la movilidad no solo dependerá de la ampliación de la capacidad de las infraestructuras, sino en mayor medida de una gestión inteligente del tiempo. Pero el cambio más profundo debe operarse en la renovación de la dialéctica entre las esferas de lo público y lo privado, incorporando la dimensión social y la experiencia temporal al proyecto espacial de la ciudad.

RENOVAR EL MARCO LEGAL

Finalmente, Madrid necesita urgentemente renovar sus planes municipales obsoletos y dotar a la región de una estrategia territorial concertada. Para que estas tareas tengan éxito es condición necesaria contar con un nuevo marco legislativo. La agenda de la nueva Ley del Suelo debe olvidar la casuística

burocrática del pasado y abordar los grandes temas contemporáneos: la crisis climática, la salvaguarda de los recursos ambientales, la puesta en valor del paisaje, la regeneración urbana, la transición energética, la vivienda asequible, la movilidad sostenible, la cohesión y equidad social y la agilidad y simplificación en la gestión administrativa.