

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 EVOLUCIÓN DEL URBANISMO MADRILEÑO EN MEDIO SIGLO DE CRECIMIENTO

Por Carlos GONZÁLEZ ESTEBAN

Técnico urbanista, jefe del Departamento de Gestión de Actuaciones en Medio urbano de la Dirección General de Regeneración Urbana del Área de Gobierno de Políticas de Vivienda del Ayuntamiento de Madrid y secretario general del Instituto de Estudios Madrileños

Conferencia pronunciada el 3 de octubre de 2023 en el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, dentro del ciclo *Madrid, medio siglo de desarrollo urbano (1973-2023)*

RESUMEN: La ciudad de Madrid ha experimentado una profunda transformación a lo largo de las últimas cinco décadas, en un esfuerzo exitoso para dar respuesta a las nuevas necesidades urbanas surgidas a raíz de las intensas transformaciones sociales producidas en estos cincuenta años.

Tras dos décadas de crecimiento desbocado de la población, que originó grandes desequilibrios urbanos, la crisis del petróleo del año 1973 y el inicio de la transición hacia la democracia, trajo consigo una nueva política urbana que propugna la preservación del patrimonio inmobiliario, la recuperación del espacio público, la mejora del paisaje urbano y la recualificación de la ciudad, que ha sabido buscar el reequilibrio territorial y social mediante la implantación de una densa red de equipamientos colectivos de proximidad y mejoras medioambientales.

Madrid se ha convertido en una cómoda y acogedora ciudad de servicios y un potente foco económico y empresarial.

PALABRAS CLAVE: Plan General de Ordenación Urbana de Madrid 1983 y 1997; Plan Especial de Protección y Conservación de Edificios y Conjuntos de Interés Histórico-Artístico de la Villa de Madrid; Plan de Barrios en Remodelación; Plan de Urgencia Social para Madrid; PAI Planes de Actuaciones Inmediatas; Plan de Calidad del Paisaje Urbano de la Ciudad de Madrid; Pasillo Verde Ferroviario; Planes Especiales de Inversión; Planes de Barrio; Madrid Nuevo Norte; transformación y competitividad urbana.

SUMMARY: The city of Madrid has undergone a profound transformation over the last five decades, in a successful effort to respond to the new urban

needs that have arisen as a result of the intense social transformations that have taken place over the past fifty years.

After two decades of unbridled population growth, which led to major urban imbalances, the oil crisis of 1973 and the beginning of the transition to democracy, brought with it a new urban policy that advocates the preservation of real estate heritage, the recovery of public space and the requalification of the city, which has been able to seek territorial and social rebalancing through the implementation of a dense network of collective local facilities and environmental improvements.

Madrid has become a comfortable and welcoming city of services and a powerful economic and business hub.

KEY WORDS:

Madrid Urban Plan 1983 and 1997; Special Plan for the Protection and Conservation of Buildings and Ensembles of Historic-Artistic Interest in the City of Madrid; Plan for Neighbourhoods in Remodelling; Social Emergency Plan for Madrid; PAI Immediate Action Plans; Railway Green Corridor; Special Investment Plans; Neighbourhood Plans; Madrid Nuevo Norte; Urban transformation and competitiveness.

INTRODUCCIÓN

La ciudad es un objeto dinámico. Dinámico en sus formas y en sus funciones. Este dinamismo es consecuencia del hecho de ser el soporte físico en el que se desenvuelve la vida de los ciudadanos, en cuanto colectivo social en constante evolución.

Al haberse acelerado en las últimas décadas las dinámicas sociales, como consecuencia no solo de los avances tecnológicos sino también de los cambios culturales, las ciudades se han visto sometidas a profundos cambios, en un esfuerzo por dar respuesta a esas nuevas realidades sociales.

Cuando me refiero a los cambios culturales, me refiero a los modos en los que los colectivos sociales se comportan, a las relaciones internas que se producen dentro de esos colectivos y, en este sentido, podemos afirmar que las políticas urbanísticas, en modo alguno, han sido ajenas a ese proceso cultural.

El estado del bienestar ha traído consigo una creciente demanda ciudadana en cuanto a la satisfacción de las necesidades básicas en materia de educación, sanidad, empleo, vivienda o suficiencia económica. Una creciente exigencia a los poderes públicos para que provean de los recursos necesarios que hagan posible la satisfacción efectiva de esas necesidades básicas.

Naturalmente, los cambios operados en la sociedad madrileña no han sido diferentes de los que han venido produciéndose a lo largo de todo el mundo desarrollado.

Por ello, los procesos urbanos de adaptación a esos cambios sociales van a guardar similitudes en todos los casos, si bien cada ciudad presentará sus propias

particularidades, atendiendo a su historia y a sus características territoriales, así como, de modo muy relevante, al contexto político.

En esta conferencia trataré de referirme a las particularidades específicas de Madrid.

Para ello, voy a intentar exponer el modo en que las políticas urbanísticas han tratado de reconfigurar la ciudad, en orden a satisfacer esas demandas ciudadanas y cómo ha evolucionado Madrid a lo largo de las últimas cinco décadas, como consecuencia de esas políticas urbanísticas.

PUNTO DE PARTIDA

Al inicio de la década de los años setenta, Madrid era una ciudad estructurada fundamentalmente para atender de forma muy primordial las funciones de producción, residencia y transporte.

En las dos décadas inmediatamente anteriores se había desbocado el crecimiento de la población, como consecuencia de los intensísimos flujos migratorios procedentes de las áreas rurales de las dos Castillas, de Extremadura, de Andalucía y de Galicia.

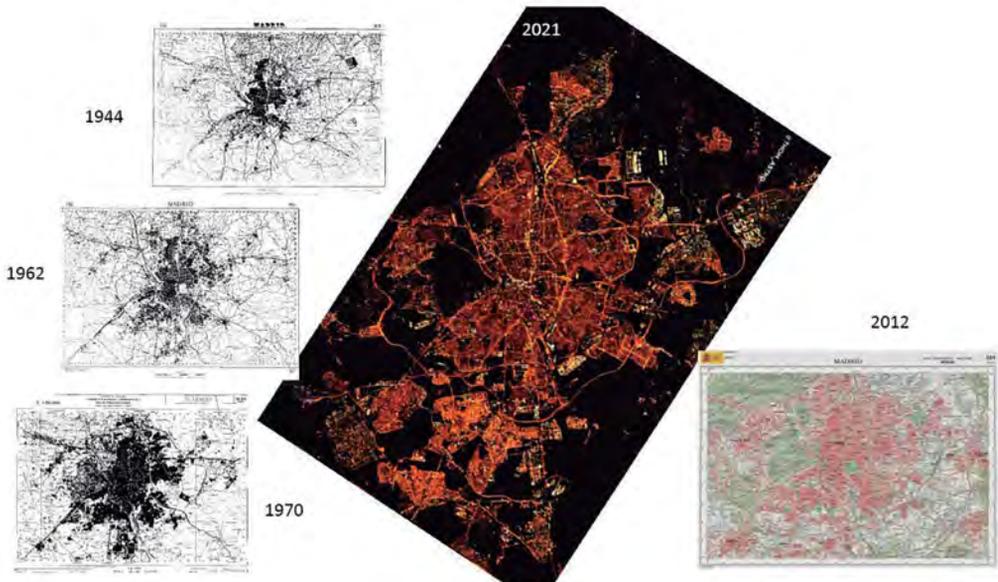


Fig.1: Crecimiento de Madrid 1944-2021

En estos años cincuenta y sesenta la mayor preocupación de las autoridades públicas fue encontrar el modo de facilitar viviendas a las decenas de miles de personas que cada año llegaban a Madrid, buscando las oportunidades laborales que ofrecían las políticas estatales, orientadas a hacer de Madrid un potente polo de producción industrial.

La respuesta que desde el gobierno de la nación se da a esa enorme demanda de viviendas, es la creación de poblados residenciales localizados a lo largo de todo el extrarradio, en terrenos de los municipios anexionados a la capital en los años cuarenta y cincuenta.

Para ello, se crea el Ministerio de la Vivienda y se encomienda al Instituto Nacional de la Vivienda, a la Obra Sindical del Hogar o al organismo Poblados Dirigidos la producción de vivienda de promoción pública, destinada a las clases obreras, al tiempo que, a través del Plan de Urgencia Social para Madrid, se pondrá en manos de la iniciativa privada la promoción de vivienda de protección oficial, destinada a las clases medias.

En torno a Madrid, en los municipios colindantes del Sur y del Oeste, la iniciativa privada también promoverá las conocidas como ciudades dormitorio.

Se trata de núcleos carentes de dotaciones urbanas, que atenderán de forma casi en exclusiva la función residencial.

Esta enorme colonización inmobiliaria traería consigo el surgimiento de un Madrid metropolitano.



Fig. 2. Madrid metropolitano

Como digo, estos enclaves residenciales, destinados a las clases obreras, se localizan en el extrarradio, reservándose grandes espacios centrales aún sin edificar (de modo singular el eje de la Castellana) para futuros desarrollos destinados a acoger edificios residenciales para las clases altas, así como edificios representativos, acordes con el carácter emblemático que se quiere dar a ese eje de la Castellana, escaparate de la imagen de modernidad que se quiere transmitir al resto del mundo.

En los primeros años setenta la presión migratoria se atenuaría y es el momento en que se hace preciso atender otras necesidades urbanas, distintas de la provisión de viviendas, que han venido quedando desatendidas.

Se inicia un proceso de conversión de Madrid en una ciudad de servicios, siendo en el sector terciario donde se produzca la mejor arquitectura.

Así, vemos como a lo largo de la Castellana empiezan a surgir modernas edificaciones destinadas a oficinas.

Por otra parte, a lo largo de estos años, Madrid se verá sometido, al igual que venía ocurriendo en todas las grandes ciudades del mundo, a la presión del automóvil.

La “socialización” del automóvil provocará la más radical transformación de la ciudad.

Se construirá la M-30 como vía rápida de circunvalación, al tiempo que se modifican e incrementan los accesos a Madrid, sustituyendo las anteriores carreteras por grandes autopistas, mediante las que se facilita el acceso desde las ciudades dormitorio que, en estos años, surgen en torno a la capital.

Son años de desarrollismo económico, produciéndose un crecimiento acelerado que, inevitablemente, provocó grandes desequilibrios, no solo en la ciudad sino también, y de modo muy especial, en el conjunto del área metropolitana.

1973-1982

Pero este largo ciclo de crecimiento se verá truncado por dos hechos trascendentales: de una parte, la crisis del petróleo, con una primera manifestación en otoño de 1973 y una segunda en 1979.

De otra parte, en noviembre de 1975 se produce la muerte de Franco, originándose un proceso de profunda transformación política, que se encauzará mediante lo que comúnmente denominamos “la transición”.

La guerra del Yom Kipur (guerra relámpago de octubre de 1973 entre Israel y una coalición de países liderada por Egipto y Siria) provocó el embargo del suministro de petróleo a Occidente por parte de los países árabes productores, de modo que, en pocas semanas, el precio del barril de petróleo se multiplicará por cuatro, pasando de cinco a veinte dólares.

La crisis del petróleo, que tiene dimensión mundial, hace tomar conciencia al mundo de las limitaciones de los recursos naturales y de las materias primas, provocando la reconsideración de un modelo económico basado en el crecimiento continuo a partir de unos recursos inagotables, y su progresiva sustitución por un nuevo modelo orientado al desarrollo económico, basado en la eficiencia en el empleo de los recursos y la búsqueda de la calidad.

En lo que a nosotros nos interesa, esta crisis en los postulados económicos traerá consigo la toma de conciencia de la necesidad de acometer en profundidad una nueva política de redimensionamiento de las propuestas urbanas.

Así, desde los círculos académicos surgen nuevos planteamientos que, poniendo el énfasis en el valor del espacio público, propugnan:

- la preservación del patrimonio arquitectónico, evitando el despilfarro, al propiciar operaciones de rehabilitación de los edificios;
- la adopción de un modelo de ciudad compacta, que ofrece mucha mayor funcionalidad que la ciudad extendida;
- la recualificación de la ciudad, dotándola de servicios y equipamientos colectivos e implantando mejoras ambientales, al tiempo que transformando el espacio público de uso colectivo.

Estos postulados, que se originan a lo largo de toda Europa, serán plenamente adoptados en Madrid. Así, en 1978 se aprueba el Plan Especial de Protección y conservación de edificios y conjuntos histórico-artísticos de la villa de Madrid.

En paralelo COPLACO impulsó al final de la década de los setenta los Planes de Actuación Inmediata en cada uno de los ámbitos en que se dividió el territorio metropolitano, como trabajo previo a la revisión del Plan General de 1963. Su propósito fue el de hacer un diagnóstico en profundidad de cada uno de los ámbitos y un elenco de medidas a adoptar en cada caso, mediante la incorporación de procesos de participación ciudadana.

Por otra parte, fruto de la transición política, se ponen de manifiesto movimientos sociales que reclaman cambios en las políticas urbanísticas. Entre los mismos, cobran especial relevancia las asociaciones de vecinos, nacidas en los barrios periféricos construidos en los años 50 y 60. Estas asociaciones vecinales demandarán la implantación de dotaciones y servicios de los que carecían o eran muy deficitarios sus barrios, así como la realización de obras de mejora del parque de viviendas.

Consecuencia de estas reivindicaciones será el programa de Remodelación de Barrios, acometido por el Ministerio de Obras Públicas, específicamente para Madrid, entre los años 1976 y 1988. Desde el punto de vista social es el programa urbanístico más importante acometido durante estos años.

También habría que citar las posteriores operaciones de erradicación de núcleos de infravivienda, mediante los sucesivos convenios de realojo de población marginada suscritos por la Delegación del Gobierno, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento,

Gracias a este plan de Barrios en remodelación, que por su magnitud requirió de diez años, se implantaron soluciones urbanísticas y de vivienda para treinta barrios y cerca de cuarenta mil familias.

Este plan se gestará mediante concertación con los vecinos residentes en cada uno de los respectivos ámbitos, los cuales participarán, asimismo en la supervisión de todo el proceso de ejecución de los mismos, a través de las denominadas Comisiones Ciudadanas de Seguimiento.

Es la vía madrileña de los conocidos presupuestos participativos. que tendría continuidad en los Planes 18.000 de la Comunidad y en los Planes Especiales de Inversión y los Planes de Barrio, a los que nos referiremos más adelante.



Fig. 3. Pozo del Tío Raimundo

1982-1992

Con la aprobación de la Constitución de 1978 se produce un cambio sustantivo en la atribución de competencias en materia de urbanismo. Ya no será la Administración del Estado, que en Madrid actuaba a través de la Comisaría de Planeamiento y Coordinación del Área metropolitana de Madrid (COPLACO), la responsable del planeamiento Urbanístico, sino que, a partir de ese momento, la competencia pasa a la esfera municipal.

Así será el propio Ayuntamiento de Madrid el que asuma el proceso de reformulación del, hasta entonces vigente, Plan General del año 1963, sustituyéndolo por el ya mencionado Plan General de 1985, aprobado, en fase de Avance, en 1982.

El Plan General de 1985, surgido desde la óptica de una crisis económica, se formula en orden a la “recuperación de la ciudad”, asumiendo el Ayuntamiento la responsabilidad de recuperar el equilibrio perdido durante la etapa de desarrollismo.

Efectivamente, superada la etapa de crecimiento acelerado, la ciudad necesita reordenarse, asentarse, recuperar la habitabilidad y la capacidad de atender las necesidades de la sociedad.

En estos años 80, Madrid, al igual que el resto de las ciudades españolas, será objeto de una profunda transformación.

Este objetivo de preservación de la calidad de vida urbana llevará a la planificación y ejecución de un amplísimo programa de equipamientos sociales.



Fig. 4. Plan General de Ordenación Urbana 1985

Se acometerá la edificación de centros asistenciales y de la tercera edad, centros culturales, miniáreas deportivas, bibliotecas públicas y un sinnúmero de equipamientos dotacionales mediante los que resolver las grandes carencias existentes tanto en la periferia como en el interior de la ciudad.

Dentro de este propósito de recuperación de espacios, los grandes vacíos, que habían sido ajenos al proceso de edificación (antiguas tejeras, escombreras, etc.), serán calificados como zonas verdes, dando origen a grandes parques urbanos como la Cuña Verde de Latina, el parque Rodríguez Sahagún, el parque Tierno Galván, Pradolongo, Parque de Las Cruces, Parque Cerro del Tío Pío, Parque de Entrevías, Parque Lineal de Palomeras o el Parque Juan Carlos I, de modo que, en la actualidad, todos los distritos de Madrid disponen de, al menos, un parque urbano.

Entre las intervenciones acometidas, la remodelación de la glorieta de Atocha (propiamente glorieta de Carlos V) dio ocasión a la realización de la operación más emblemática de recuperación del espacio público, con la eliminación del conocido como el scalextric.

Al mismo tiempo y para evitar el paso por Madrid de los trayectos metropolitanos, se construye la M-40, alejando su trazado del casco urbano.

Asimismo, se procede al cierre de la M-30 por el Norte, pero atenuando su carácter de autopista, convirtiéndola, a su paso por La Vaguada, en una vía urbana.



Fig. 5. Confluencia de la calle Alcalá con Gran Vía

En el interior del casco consolidado, el Plan del 85 actualiza el régimen de protecciones establecido en el Plan Especial Villa de Madrid del año 1978. En este aspecto, el Plan del 85 contiene un amplísimo Catálogo de Edificios Protegidos, al tiempo que establece unas normas zonales que impiden la realización de obras de sustitución de las antiguas edificaciones que, aun carentes de elementos arquitectónicos significativos, contribuyen, sin embargo, a la preservación ambiental de la ciudad. Estas normas irían acompañadas de sucesivos programas de ayuda a la rehabilitación.

El patrimonio público en desuso, una vez rehabilitado, se destina a nuevos usos de carácter dotacional.

Así, surgirá el Museo del Ferrocarril, en la antigua Estación de Delicias, el Centro Cultural Conde-Duque, en el antiguo Cuartel de la Guardia de Corps, el Centro Cultural Galileo en la antigua funeraria, el Mercado Puerta de Toledo, en sustitución del mercado de pescado, el Centro de Exposiciones del Canal de Isabel II, en el depósito elevado de Santa Engracia, el Palacio de Cristal de la Arganzuela, en la antigua nave de patatas del matadero, el Centro Nacional de Arte Reina Sofia, en el antiguo Hospital General de San Carlos y, más adelante en el tiempo, la rehabilitación del Palacio de Cibeles como sede del Ayuntamiento

Será en los PAUs donde la Empresa Municipal de la Vivienda, creada en la primera mitad de la década de los ochenta, ensaye nuevas fórmulas y técnicas constructivas en las promociones de vivienda pública, convocando, para ello, concursos internacionales de arquitectura.



Fig. 7. Promoción de viviendas sociales de la EMVS

1992-2003

La década de los noventa traerá consigo la renovación del propósito de convertir Madrid en una moderna ciudad de servicios, capaz de acoger actividades económicas intensivas en conocimiento especializado, así como grandes eventos de carácter internacional que tendrían lugar al comienzo de estos años noventa:

- Conferencia para la paz y el desarme en Oriente Medio,
- Asamblea del Fondo Monetario Internacional y del Banco Mundial,
- Cumbre de la OTAN y Cumbre de la Unión Europea,
- Capitalidad Europea de la Cultura 1992.

Para ello, se procede a la ejecución de un programa de infraestructuras urbanas (Recintos Feriales del IFEMA, Palacio Municipal de Congresos, áreas de oficinas de Pío XII, Campo de las Naciones, Julián Camarillo y Méndez Álvaro) que encuentran complemento con la mejora de la movilidad urbana mediante la construcción de grandes túneles (Islas Filipinas, Cristo Rey, avenida de América...) para dar mayor fluidez a la salida de los vehículos desde el interior de la ciudad hacia las carreteras radiales y las grandes vías de tráfico construidas a lo largo de esta década de los noventa (M-11, M-45, M-50 y las futuras autopistas de peaje R-2, R-3 y R-5) junto con la construcción de una

red de intercambiadores de transporte, así como la construcción de la nueva Estación Sur de Autobuses, en Méndez Álvaro.

Entre todas estas infraestructuras, destaca la ampliación de las instalaciones aeroportuarias de Barajas, dotándolas de capacidad para acoger setenta millones de pasajeros al año, junto con la introducción de la alta velocidad ferroviaria, con la transformación de la estación de Atocha, que pasará a verse convertida en el gran distribuidor del que parten todas las líneas del AVE.

Asimismo, la ampliación de la red de metro, casi duplicando su extensión, hasta alcanzar los 218 km, ha tenido un enorme efecto reequilibrador, en la medida en que ha hecho posible la integración real de un sinnúmero de barrios anteriormente periféricos a la ciudad y que, hoy en día, ya forman parte efectiva de la misma.

A lo largo de la última década del siglo XX y primera del XXI, de nuevo, Madrid experimentará una profunda transformación, no ya solo de su fisonomía y de sus equipamientos y dotaciones urbanas, sino también, y de modo muy destacado, de las condiciones sociales de sus habitantes.

Todo ello fruto de las políticas públicas de reequilibrio territorial, junto con una apuesta por el transporte público.

El Plan General del 97 surgió en el nuevo contexto económico dado por la incorporación de España a la Unión Europea.

El Producto Interior Bruto de Madrid, y tras él el del conjunto de España, entra en una fase expansiva que, con mayores o menores altibajos, se extenderá, por más de una década, hasta la crisis financiera de 2007 (con la quiebra de Lehman Brothers) y el estallido de la burbuja inmobiliaria.

El planteamiento subyacente, inmediatamente asumido por el conjunto de los municipios españoles, es el de que a mayor actividad inmobiliaria, mayor riqueza y mayores ingresos para las arcas municipales.

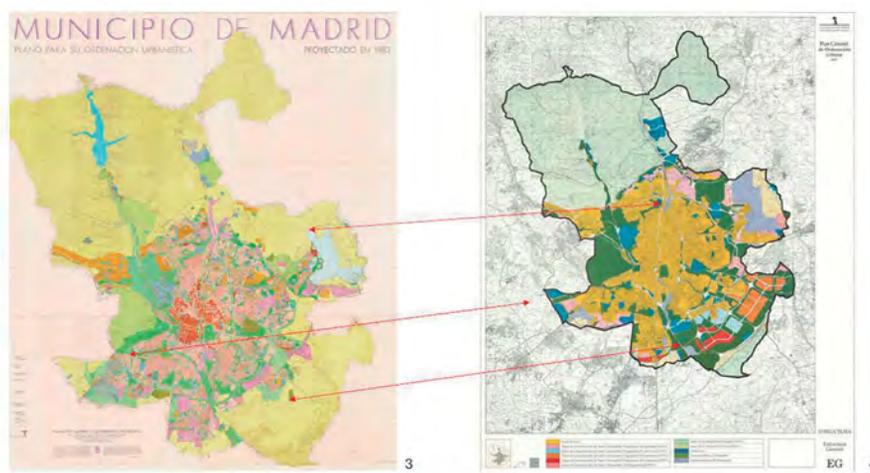


Fig. 8. Comparativa PGOM 1985-PGOM 1997

Así, se califica como suelo urbanizable la práctica totalidad del espacio vacante del término municipal, como puede apreciarse en la imagen de la derecha en la página anterior (correspondiente al plan de 1997), por contraste con la de la izquierda (correspondiente al plan del 85).

Es de destacar la inmensa superficie calificada para la implantación de los conocidos como desarrollos del Sureste, en los que construir más de 130.000 viviendas, equivalentes a una población de cerca de 400.000 habitantes.

Junto a ello, el Plan General de 1997 plantea la necesidad de preparar la ciudad para poder acoger la celebración de unos juegos olímpicos, formalizándose las candidaturas de 2005 y 2013, ambas fracasadas, para acoger las olimpiadas de 2012 y 2020, respectivamente.

2003-2012

Esta política urbana viene a coincidir con la adopción, a nivel internacional, de unas políticas monetarias expansivas, que darán lugar a la generación de corrientes de crédito prácticamente inagotables y a bajos tipos de interés, lo que lleva a las autoridades, a las empresas y al conjunto de los ciudadanos, a asumir unos niveles de endeudamiento muy por encima de lo razonable, lo que les permite acometer inversiones hasta entonces impensables.

Ejemplo de ello serán los treinta y seis tanques de tormentas construidos en estos años, tres de los cuales se encuentran entre los mayores del mundo, siendo el de Arroyofresno, construido bajo el campo de golf del Club de Campo, el mayor del mundo, con una capacidad de 400.000 metros cúbicos.

Entre todas estas obras de infraestructura, destaca el enterramiento parcial de la M-30, abordada por la nueva Corporación constituida tras las elecciones municipales de mayo de 2003.

La obra de enterramiento parcial de la M-30 hizo posible la recuperación de las márgenes del Manzanares y la creación de un gran parque urbano (Madrid Río), contribuyendo a la mejora de la calidad urbana no ya solo de los distritos afectados, sino del conjunto de la ciudad.

Esta enorme operación de ingeniería permitió la eliminación de una auténtica barrera de segregación urbana, a la que se habían visto abocados los distritos de Usera, Villaverde, Carabanchel y Latina.

Del mismo modo, debemos referirnos a los conocidos como Planes Especiales de Inversión, concertados con las asociaciones vecinales para el reequilibrio territorial y social de los nueve distritos situados en el arco que discurre entre la carretera de Barcelona y la de Extremadura, así como en el de Tetuán.

Estos planes especiales de inversión, desarrollados entre 2004 y 2011, comportaron inversiones por importe cercano a los 950 millones de euros, destinados a la construcción de equipamientos sociales de proximidad, el impulso a la construcción de nuevas viviendas de promoción pública por la Empresa Municipal de la Vivienda y Suelo y la eliminación de los últimos núcleos de

infravivienda existentes en la ciudad (El Cañaveral, Las Mimbreras, Salobral, Plata y Castañar y Santa Catalina) con la salvedad del de La Cañada.

Tras las operaciones de construcción de infraestructuras y equipamientos, con el estallido de la burbuja inmobiliaria, las arcas municipales se enfrentan a una situación crítica, en la que se impone la necesidad de destinar todos los ingresos a la atención del gasto corriente y devolución de la deuda, renunciando a la posibilidad de acometer nuevas inversiones.



Fig. 7. Puente de Segovia

A ello se suma el decidido reforzamiento de los programas sociales asistenciales, que adquieren carácter prioritario como consecuencia de las crecientes situaciones de necesidad en las que se encuentran las familias.

Conforme los sucesivos Planes Especiales de Inversión, que venían desarrollándose con carácter cuatrienal desde 2004, van agotando su vigencia, dejan de renovarse, a su finalización. En sustitución de los mismos, desde el año 2009, se inicia la ejecución de los Planes de Barrio, también concertados con las entidades vecinales de cada uno de los ámbitos. Estos Planes de Barrio incorporan acciones de carácter social específicas para cada uno de los barrios más vulnerables de los once distritos más desfavorecidos de la ciudad. Estos Planes de Barrio se orientan no tanto al reequilibrio territorial, cuanto al fortalecimiento de la cohesión social de cada uno de los barrios.

2012-2023

Una vez superada la crisis financiera, gracias a una disciplinada gestión presupuestaria, el Ayuntamiento recobró capacidad económica, lo que le permitirá afrontar un programa, ahora ya mucho más mesurado, de obras de acondicionamiento de la ciudad, de tal forma que, hoy, Madrid cuenta con

dotaciones urbanas de todo tipo, precisas para hacer posible el bienestar de los ciudadanos.

Entre estas operaciones de renovación urbana acometidas una vez estabilizada la situación presupuestaria municipal, destaca la reforma de la plaza de España.

Será a finales de la segunda década del siglo, cuando tomará nuevos bríos la Operación Chamartín, gestada a comienzos de los años noventa para el enterramiento de las vías de la estación de Chamartín, la ampliación del edificio de pasajeros y la reordenación de las líneas del AVE.

La superficie ocupada por esta infraestructura ferroviaria, en su mayor parte destinada a playas de vías, se extiende a lo largo de 5,6 km, entre la calle Mateo Inurria y el nudo de conexión de la M-40 con la carretera de Colmenar, distancia que es superior a la que separa las plazas de Castilla y de Colón.

Tras la formulación de sucesivos planes de ordenación, y tras casi tres décadas de sucesivos fracasos, en el año 2020 el Ayuntamiento acordó una ordenación que permitió abordar su aprobación definitiva.

Sin poder entrar a ver las sucesivas propuestas, hay que recordar que fue en el año 1993 cuando ADIF (entonces Renfe) convocó un concurso para buscar socios a los que encomendar el desarrollo de la operación. Fruto de este concurso, se constituyó el consorcio Desarrollos Urbanísticos de Chamartín (Duch) integrado por la Constructora San José (con un 25 % de participación) y Argentaria (con el 75 %). En aquél entonces, Argentaria era un banco público que posteriormente sería absorbido por el Banco Bilbao Vizcaya.

Renfe aportaba los terrenos (400.000 m²), cediendo los derechos sobre la mayor parte de los aprovechamientos urbanísticos, en tanto que Argentaria aportaba la capacidad financiera y Constructora San José, la experiencia de gestión inmobiliaria.

Por su magnitud y por la enorme extensión de la superficie afectada (que en la actualidad alcanza los 3.290.000 metros cuadrados) podemos afirmar que la “Operación Chamartín” no se ha diseñado para atender necesidades desde una mirada “intraurbana”, sino con el propósito estratégico de situar a Madrid en la red europea de “ciudades motor”, con la que afrontar la globalización del mundo.

A partir de las dos últimas décadas del siglo XX, estamos asistiendo a un proceso crecientemente acelerado de globalización. Esta globalización ha traído consigo la intensificación de las dinámicas de competencia entre territorios.

Es un proceso de naturaleza económica, articulado a partir de consideraciones geoestratégicas, al que las autoridades regionales y municipales se han sumado, a fin de evitar quedar marginados.

Fruto de esta implicación de las autoridades de ámbito regional y local han sido las grandes operaciones de renovación urbana, orientadas a la creación de potentes áreas en las que concentrar la actividad económica.

A nivel europeo, podríamos referirnos a las operaciones Canary Warf y a toda la reurbanización de las márgenes del Támesis, desde la Torre de Londres hasta

casi alcanzar Greenwich; el desmantelamiento de las instalaciones industriales obsoletas, situadas sobre los canales de Birmingham, también en Inglaterra; La Défense, en París; la Postdamer Platz en Berlín; Zuidas en Ámsterdam y, en España, la reurbanización de la margen izquierda de la Ría del Nervión.

Fuera de Europa, podemos citar, entre otras muchas, la reurbanización de las antiguas zonas de muelles de Chiba, en la Bahía de Tokio, o el desmantelamiento de las zonas residenciales obreras e instalaciones portuarias de Pudong, en el delta del Yangtzé, para albergar el gran centro financiero y de negocios de Shanghái, así como a Puerto Madero, en Buenos Aires.

En estos momentos, después de casi tres décadas de alumbramiento, la Operación Chamartín parece haber cobrado velocidad de crucero. Así, los estudios West 8, de Holanda, y Porras Guadiana, coautores de Madrid Río y la nueva plaza de España, ya están trabajando en el diseño del gran parque central de 175.000 m². Al mismo tiempo, ya se ha iniciado la construcción de las primeras decenas de las más de 1.100 pilas de hormigón que sustentarán la losa de cubrición de las vías.

Por su parte, el Ayuntamiento de Madrid ha llevado a cabo la construcción de cuatro de los túneles mediante los cuales reordenar el tráfico en el extremo norte de la Castellana, en tanto ADIF ha adjudicado el proyecto de edificación de la nueva terminal de pasajeros.

Siento mucho que no podamos disponer de tiempo para ver en detalle la Operación Chamartín, cuya ejecución determinará una profunda transformación de la ciudad.

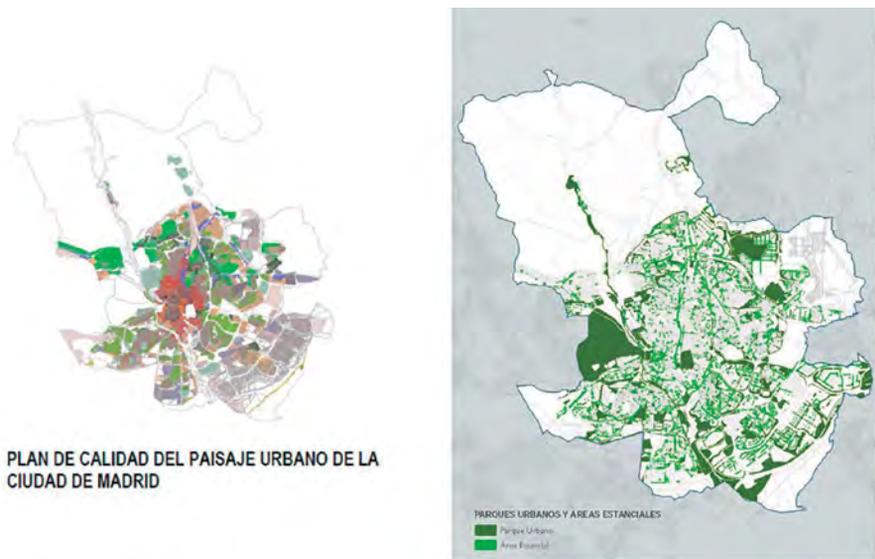
Tampoco disponemos de tiempo para tratar de la revisión del Plan General de Ordenación de 1997, tan solo reseñar que, tras un intento fracasado de llevarlo a cabo a partir del año 2013, este pasado verano el Ayuntamiento ha aprobado la revisión puntual de las Normas Urbanísticas, con el propósito de actualizar sus disposiciones a la nueva realidad y dar mayor flexibilidad a la gestión urbanística.

Podemos afirmar que, junto con el amplísimo parque de dotaciones públicas de todo tipo, Madrid cuenta, también, con una sólida capacidad económica y empresarial, que no podemos arriesgarnos a perder.

Ha sido esa capacidad empresarial la que permitió, en momentos de crisis, tomar el relevo a la iniciativa municipal en el proceso de renovación urbana, acometiendo la construcción de grandes complejos comerciales, de oficinas y de viviendas en régimen de libre mercado.

PROYECTÁNDONOS AL FUTURO

Antes de finalizar esta conferencia, quiero referirme a los grandes desafíos que afronta nuestra ciudad de cara a las próximas décadas; desafíos que no difieren de los que tienen que afrontar otras grandes urbes del mundo.



*Fig. 10. Plan de Calidad del Paisaje Urbano.
Parques urbanos y áreas estanciales.*

En primer término, la necesaria adaptación de la ciudad al cambio climático, adaptación que exige nuevas soluciones constructivas de los edificios y las infraestructuras, la remodelación del espacio urbano en un propósito de renaturalización de la ciudad, la integración espacial de los usos y las funciones urbanas que permitan reducir los desplazamientos a distancias mucho menores de las actuales y empleando modos de transporte más eficientes y respetuosos con el medio ambiente.

En segundo término, debemos afrontar y remediar el proceso de envejecimiento de la población. Para salvar esta situación, Madrid necesita resultar atractiva para los jóvenes profesionales, ofreciéndoles una alta calidad de vida y oportunidades laborales de máximo nivel. De ahí la importancia de saber retener nuestro tejido empresarial.

Lo que nos lleva de la mano al tercer reto que quiero destacar, que es el referido a la necesidad de dotarnos de equipamientos e infraestructura que hagan de Madrid un lugar atractivo para el desarrollo de actividades económicas.

Madrid es el primer centro de actividad económica y financiera del país. Nuestra ciudad acoge el 57 % de la inversión extranjera, al tiempo que genera el 70 % de los flujos financieros que se originan en España hacia el exterior.

Asimismo, el 20 % del total de nuevas empresas que se crean en nuestro país, son madrileñas, pero, para que esto pueda seguir siendo posible, debemos mantener el esfuerzo y la habilidad que nos permita conservar esa atraktividad económica.

En definitiva, si queremos disponer de un futuro de progreso, estamos obligados a que nuestras políticas urbanísticas se centren en la mejora de la calidad de vida de la ciudad.

Lo que como ciudadanos buscamos es poder vivir en una ciudad que ofrezca bienestar actual y posibilidades de futuro.

Una ciudad en la que la vida resulte amable desde el punto de vista de la integración social, la suficiencia económica y la disponibilidad de recursos culturales, sociosanitarios, deportivos y medioambientales.

Por último, quiero mencionar la declaración por la Unesco, en el mes de julio de 2021, del Buen Retiro y el Paseo del Prado como sitio Patrimonio de la Humanidad y el compromiso, que dicha declaración comporta, en cuanto a la preservación del espacio urbano.