

Planeamiento Urbano y Transformaciones Espaciales, Madrid 1979-2000. La Reconstrucción de un Territorio Urbano “Normalizado”

Universidad Politécnica de Madrid, España

Ramón López de Lucio

1. El municipio de Madrid con sus 606 km² es uno de los más extensos del Estado (abarca el 7,5% del espacio provincial). Esta superficie tan dilatada se produce tras la absorción entre 1947 y 1954 de trece municipios rurales de su entorno inmediato que, en buena medida, se corresponden con actuales distritos o barriadas de la ciudad. Este proceso de ampliación es común a numerosas capitales y grandes ciudades, que experimentan desde la segunda mitad del XIX la necesidad de acomodar sus fronteras administrativas a los crecimientos físicos que sufren (procesos de industrialización, inmigración acelerada de población agraria, centralización administrativa, etc.)

En el caso de Madrid el Ensanche de José M^a de Castro (1859) se acerca a los confines del territorio municipal originario. Su aprobación y los comienzos de su ejecución supusieron una inmediata revalorización de los suelos incluidos en su perímetro (expectativas de urbanización ortodoxa a cargo del municipio) así como un mayor control de las parcelaciones y edificaciones espontáneas. Su consecuencia casi inmediata fue un “salto” de las edificaciones de vivienda más modesta y de los usos más precarios hacia la estrecha franja de suelo municipal exterior a las Rondas y, enseguida, hacia las zonas más cercanas de los municipios colindantes, siguiendo los ejes de las principales vías radiales de comunicación con los pueblos periféricos. Así se generan los “extrarradios” históricos -los barrios de Tetuán de las Victorias, Prosperidad, Puente de Vallecas o Usera- que tan bien describe hacia 1900 el plano de Facundo Cañada. Estas “parcelaciones periféricas” – elementales procesos de subdivisión de propiedades rústicas ajenas a cualquier forma de planeamiento y a todo tipo de inversión en infraestructuras de urbanización van a generar entre 1860 y 1940 una auténtica corona urbana periférica que se sitúa entre dos vacíos; hacia el interior el que corresponde a sectores del Ensanche aún no urbanizados ni edificados y hacia el exterior los terrenos de labor que aún subsisten hasta y en torno a los pueblos inmediatos.

Los planos 1:50.000 de 1875 y 1944 del Instituto Geográfico y Catastral atestiguan perfectamente esta situación. Como lo hacen los censos de población de estos pueblos entre

1900 y 1940: se aprecia que mientras el municipio de Madrid multiplica por dos su población, el conjunto de la corona municipal la sextuplica con creces, e incluso sectores como el Noreste la multiplica por más de nueve. Por supuesto estos crecimientos se deben, no a un inesperado incremento de las poblaciones agrícolas de los núcleos rurales, sino a los desbordamientos del municipio de Madrid. En 1940 el conjunto de la corona suma ya cerca de 1/4 de millón de habitantes y representa cerca del 18% de la población total del aglomerado madrileño.

Si nos hemos extendido en esta descripción de la génesis de la periferia capitalina, es para subrayar el hecho de que la discontinuidad y la desestructuración de esa corona exterior a las Rondas del Ensanche Castro se van a mantener hasta 1979. La adición de actuaciones públicas (poblados, polígonos, colonias) en las décadas de posguerra y de algunas promociones privadas (planes parciales) no van a conseguir establecer una sutura definitiva entre el núcleo central y los pueblos absorbidos o entre los diferentes corredores radiales. La definición de unos teóricos cinturones verdes en los Planes de 1946 y 1963 postergan más que solucionan el problema.

Serán las actuaciones de viario, parques, remodelaciones integrales, crecimientos intersticiales y remates emprendidos en las dos décadas de gobierno democrático las que sienten las bases definitivas (con algunas excepciones, por supuesto) para conseguir una estructura urbana unitaria; para restañar, en buena medida, esa dualidad existente entre un centro histórico compacto rodeado por un ensanche ordenado y una periferia municipal hecha de fragmentos, preñada de descampados, escasamente equipada y mal comunicada.

2. El plano del Instituto Geográfico y Catastral de 1944 revela con toda claridad la estructura de Madrid al iniciarse la posguerra: un casco histórico compacto, un ensanche bastante consolidado y bien delimitado por las Rondas y una periferia deshilvanada constituida por desarrollos lineales más o menos extensos en torno a los principales ejes radiales de comunicación. Los núcleos rurales más cercanos (Chamartín de la Rosa o Carabanchel Bajo) van quedando englobados por el crecimiento del extrarradio, pero la mayoría son aún perfectamente perceptibles formando una corona de pequeñas entidades todavía rurales, distanciadas del continuo urbano y rodeadas de tierras de labor.

El Plan General de 1946 -concretado por las Ordenanzas de 1952- supone una propuesta que confirma los tejidos y tipos edificatorios existentes y propone una extensión discontinua, inserta en una extensa red de zonas verdes (cuñas y anillos). Especialmente el Plan extiende sus determinaciones a lo que se denominó el “alfoz” de la ciudad, englobando los municipios periféricos que serán absorbidos al poco tiempo. Desde el punto de vista instrumental supone por vez primera un documento de “estructura y zonificación”, que no desciende al detalle de los trazados, alineaciones o a la zonificación pormenorizada, objeto de posteriores “proyectos parciales”. Se prefigura así la técnica jerarquizada que generalizará en 1956 la Ley del Suelo.

Las periferias más densas (Tetuán, Prosperidad, etc) y los cascos de pueblos exteriores, se calificarán como “manzana cerrada”, con múltiples variantes ordenancísticas. Las más exteriores o las que “vocacionalmente” (preexistencias, expectativas) se dirijan

hacia tipos edificatorios más cualificados se zonificarán como “edificación unifamiliar”. De hecho tanto las zonas de vivienda unifamiliar como las de manzana cerrada son espacios “tocados” por los desarrollos anteriores- prácticamente en su totalidad ajenos a decisiones de planeamiento-, espacios cuya inclusión en el Plan pretende incorporar a los procesos urbanísticos regulares. Se trataría, pues, de un primer intento de “regularización” de la situación urbanística del extrarradio: los trazados arteriales y la calificación global propuestos en 1946/1952 se verán complementados por ordenaciones de detalle en posteriores Proyectos Parciales de Ordenación, a los que deberán seguir Proyectos de Urbanización y Proyectos edificatorios de iniciativa pública o privada.

En vísperas de la aprobación del Plan General de 1963, el plano del Instituto Geográfico y Catastral de 1962 revela un intenso crecimiento físico y poblacional (entre 1940 y 1960 la ciudad pasa de 1,09 millones a 2,26 millones de habitantes) pero un análogo grado de fragmentación y desarticulación. A las parcelaciones periféricas del período 1860-1940 –que se van consolidando y reconstruyendo paulatinamente- se le añaden extensas parcelaciones marginales procedentes en su mayor parte de los amplios procesos de inmigración y autoconstrucción que ocurren en las décadas de posguerra (años 40' y 50'). Extensas zonas del Puente de Vallecas , Usera-Villaverde , Fuencarral , Ventas, etc., se convierten en un rosario de espacios infraurbanos que recuerdan los que en la actualidad rodean las grandes ciudades de los países en vías de desarrollo.

Pese a la escasa previsión de zonas de bloque abierto en el Plan de 1946, el plano de 1962 revela una verdadera proliferación de pequeños y medianos polígonos desarrollados de acuerdo con la ortodoxia del movimiento racionalista, en una interpretación paupérrima de sus principios en la mayor parte de los casos.

Durante todo este período se asiste a un intento de solucionar cuantitativamente el agudo problema de vivienda y chabolismo/autoconstrucción que sufre la ciudad. Los aspectos de estructuración urbana, de continuidad y coherencia de los tejidos, incluso de respeto a la legalidad urbanística, ocuparán un lugar secundario. La integración, culminada en 1954, de los 13 municipios del Alfoz en una entidad administrativa única tampoco resulta eficaz por el momento.

Sin embargo el Plan de 1963 si va a suponer un punto de partida firme para la reconstrucción y el desarrollo de la ciudad que conocemos hoy. Sus efectos estarán presentes todavía en 1979 y así lo recogerá el Plan de 1985.

3. Con la perspectiva que supone contemplar la ciudad realmente construida a comienzos del sXX, podemos calificar de trascendental la propuesta de planeamiento de 1963. En la por fortuna ya no tan frecuente contraposición entre “Plan “, o propuesta urbanística de ámbito general, y “Proyecto”, o definición detallada de un determinado espacio urbano o complejo edificatorio, habría que subrayar la relevancia de ambos términos. En el caso concreto de Madrid las grandes decisiones de trazado arterial, de definición de paisajes urbanos (usos básicos, tipos edificatorios) y de configuración de grandes espacios verdes, fueron tomadas en 1963 y se han venido desarrollando en las dos décadas siguientes. Su

impronta se advierte con facilidad en múltiples iniciativas que fueron recogidas en 1985.

En particular es llamativa la masiva introducción de la “edificatoria abierta” como forma arquetípica de regular el desarrollo de la periferia en el Plan de 1963, mientras que el Plan del 46' había sido particularmente remiso a la hora de implantar tal paisaje, que quizás se reservaba a las inéditas zonas de “reserva urbana”.

La edificación unifamiliar desaparece en 1963 en numerosas áreas de la periferia próxima, a la vez que se califican extensas zonas en la periferia municipal (las futuras urbanizaciones de Conde de Orgaz, Mirasierra y Somosaguas, así como ampliaciones en las zonas de Puerta de Hierro y carretera de la Coruña). La calificación industrial sufre asimismo un fuerte retroceso en los distritos más interiores (Arganzuela, Méndez Álvaro, Puente de Vallecas), a la vez que se producen numerosas nuevas calificaciones en las periferias Este/Sureste (carretera de Barcelona, Vicálvaro, Vallecas) y Sur (carretera de los Poblados, Orcasitas, carretera de Andalucía).

La superposición del plano de Ordenanzas de 1972 y de la cartografía de 1980, que sirve de base a la elaboración del Plan de 1985, presenta una notable coincidencia. En este esquema aparecen ya bien delimitados, y en proceso de ejecución adelantado, muchos de los sectores más característicos de la periferia madrileña: desde Hortaleza a Entrevías o la Avda. de Oporto, pasando por las principales iniciativas de promoción privada de los 60' y 70': Moratalaz, Ciudad Santa Eugenia, Ciudad de los Ángeles, Aluche, barrio del Pilar o Mirasierra.

El Plan de 1985 - el primer plan de la democracia- supone una pormenorizada revisión/corrección de las decisiones tomadas en 1963 y de su no siempre fiel proceso de ejecución. Basándose en un detallado proceso de información y propuestas de “abajo hacia arriba” 18 y para un ámbito que abarca estrictamente el municipio de Madrid, se produce un muy afinado ejercicio de ordenación/reordenación de detalle para todo el suelo urbano y de prefiguración (directrices más o menos vinculantes) de todo el Suelo Urbanizable. El resultado es un Plan que a nivel de Avance ofrece una imagen cuasi finalista de la ciudad futura. Se limitan voluntariamente las grandes propuestas de trazado y de calificación de suelo, en función, no solo de una opción metodológica, sino de una determinada percepción crítica ligada a la crisis económica e inmobiliaria que se vive durante los años de redacción del Plan. Así se recorta notablemente la amplitud y características de la red arterial prevista en 1972, se seleccionan cinco grandes propuestas estructurales que suponen otros tantos argumentos conceptuales y simbólicos para la ciudad y se hace una propuesta relativamente modesta de nuevo suelo residencial, pactada en casi todos los casos con los operadores privados que deberán realizarla.

Pero a esa política modesta de extensión le corresponde un interés muy específico por las operaciones de relleno, estructuración interna de distritos e, incluso, operaciones tardías que podíamos calificar como de reforma interior. Se trata de actuar sobre el universo fragmentario que habían generado las ambiciosas políticas de zonas verdes anteriores, la escasez de inversión pública y el ensimismamiento de las actuaciones residenciales (“polígonos”), tanto públicas como privadas. El Plan intenta diseñar mecanismos de

acabado (“remates”, “suturas”, pequeñas y medias actuaciones residenciales, reequipamiento, etc) que terminen por configurar la forma de una ciudad de 3 millones de habitantes: cuyas dos terceras partes (en extensión) habían sido generadas por procesos más o menos irregulares de planeamiento, contando frecuentemente con niveles de urbanización y de equipamiento muy deficientes.

Se puede afirmar que la ciudad finisecular es en gran medida producto de las decisiones de planeamiento de 1963, de 1985 y, por supuesto, de un notabilísimo incremento en los niveles de inversión pública en infraestructura y equipamientos de todo tipo, en los niveles de calidad constructiva de la vivienda pública o privada y de los equipamientos, en los niveles de urbanización y de mantenimiento de los espacios públicos.

4. Madrid es una ciudad relativamente moderna. Solo comienza a ser importante a finales del S. XVI, después de que Felipe II estableciera en ella la capitalidad en 1561. En ese momento se estima que la ciudad solo tenía unos 15 mil habitantes; llegará a 70 mil en 1625, momento en el que Felipe IV ordena la construcción de la cerca fiscal que delimitará su territorio- 532 Has- hasta 1868 22. De hecho el perímetro de la cerca -que coincide aproximadamente con la extensión del casco antiguo- será capaz de contener el crecimiento físico y demográfico durante más de dos siglos. Solo durante el siglo XIX se convertirá en una gran ciudad, alcanzando el medio millón de habitantes poco antes de 1900.

La mayor parte de su trama urbana procede de los siglos XVIII y XIX y la edificación actual se ejecuta mayoritariamente a partir de la segunda mitad del XIX. El casco histórico de la ciudad tal como hoy subsiste procede, pues, de un proceso continuo y masivo de sustitución del viejo caserío semirural por edificios de renta de 4 ó 5 plantas.

En este sentido se puede afirmar la relativa modernidad de la ciudad heredada. Por supuesto que su patrimonio edificado contiene numerosas deficiencias en términos de los estándares espaciales e higiénicos actuales, sobre todo en algunos barrios de la capital. Pero no se dan las situaciones de hacinamiento, irregularidad y estrechez de la trama urbana, precariedad de las estructuras edificadas, etc, al mismo nivel que en otras ciudades de formación anterior.

Esto explica, al menos parcialmente, la escasez de grandes intervenciones de reforma interior o remodelación global, excepción hecha del trazado de la Gran Vía en el primer tercio del siglo XX. Y en este caso los objetivos fueron más bien de orden viario (la gran arteria interior Este-Oeste), funcionales (el emplazamiento del nuevo terciario representativo) y simbólicos (la representación de la modernidad al inicio del nuevo siglo), que estrictamente de tipo higiénico o guiados hacia la mejora global del parque residencial.

Si esto es cierto en el casco antiguo, lo es de forma mucho más clara en el ensanche decimonónico construido en su mayor parte entre 1860 y 1960 (a excepción de su zona Sur-distrito de Arganzuela- que concentra las estaciones ferroviarias y el primer complejo industrial urbano. Por esta razón la transformación de este distrito ha tenido durante los últimos 10/15 años mucha mayor importancia que en el resto de la ciudad histórica).

En todo caso lo cierto es que la transformación de la ciudad durante los dos decenios democráticos se ha centrado en la periferia de aquella. En sentido estricto fuera de sus antiguos límites administrativos, en territorios que pertenecían a los antiguos municipios rurales anexionados a la ciudad.

Ha sido el extrarradio, el espacio exterior a las Rondas del Ensanche de Castro, el que ofrecía mayores oportunidades de transformación y el que tenía mayores problemas de desarticulación, de falta de calidad urbana. Un extrarradio que cubría las tres cuartas partes del sector circular que rodea la ciudad histórica, es decir, todo su perímetro a excepción de la parte ocupada por la Casa de Campo al Oeste. Es en este espacio amplísimo, abigarrado e inconexo, donde se han repartido de forma generalizada los centenares de actuaciones de edificación, reurbanización y equipamiento.

Lo específico de la transformación de Madrid durante el período democrático ha sido, precisamente, que *no se trata de unas pocas operaciones de prestigio concentradas espacialmente*, sino de una auténtica *acumulación de actuaciones de diversos tipos y tamaños muy repartidas a lo largo de toda la periferia*.

Por supuesto que hay algunas más espectaculares -más visibles- que otras; en particular las grandes redes de infraestructura arterial viaria o algunos enclaves particularmente innovadores: los nuevos recintos feriales o el inmediato Parque Juan Carlos I, el parque de Tierno Galván o los nuevos distritos residenciales de Valdebernardo y Madrid Sur. Pero, permítasenos la reiteración, la transformación más radical es la que afecta a prácticamente la totalidad de las barriadas de la periferia en términos de mejora de la accesibilidad viaria, extensión de las redes de transporte colectivo, nuevas zonas verdes, equipamientos de todas clases, reurbanizaciones y rehabilitación del patrimonio edificado, nuevos espacios residenciales de mayor calidad, etc.

Estimamos que ese tipo de transformación generalizada, difusa y repartida y no es ajena al impulso democrático que generan las primeras elecciones municipales de Junio de 1979 y las que han seguido teniendo lugar cada cuatro años. Se puede postular una relación entre el urbanismo democrático -cuyo objetivo esencial sería la mejora de las condiciones de vida para la mayoría de la población- y la realización de múltiples actuaciones dispersas en el continuo urbano; en particular en las periferias densas procedentes de los crecimientos del último siglo, a pesar de que su “visibilidad”, en términos de la carga simbólica y del valor representativo de los lugares que albergan, no sea especialmente destacada.

La mayor parte de las actuaciones de transformación que se producen entre 1979 y 1999 en la ciudad de Madrid tienen esas características y, en consecuencia, esa relativa falta de visibilidad. Son actuaciones, a veces de grano muy fino (a nivel de la parcela o de la manzana), que se esconden al interior de los barrios, en el corazón de los distritos, al borde del nuevo viario arterial que se recorre apresuradamente.

Porqué el mayor “problema” del tipo de transformación que ha sufrido Madrid es, paradójicamente, *la falta de relevancia mediática que supone su carácter democrático*. Operaciones no diseñadas bajo la égida de un gesto espectacular, ni firmadas por la media docena de arquitectos internacionales pertenecientes al “star system” profesional, lo que

asegura de paso una generosa acogida en las revistas especializadas, no fácilmente identificables por su misma proliferación numérica y por su localización periférica. En consecuencia: escasamente visibles -excepto, por supuesto, para sus usuarios cotidianos-, pobremente publicitadas por unos medios de comunicación que no acostumbran a considerar noticia lo cotidiano, lo múltiple, lo beneficioso sin estridencias, lo bello sin la relevancia añadida de unos pocos nombres propios. Es este universo plural y con frecuencia anónimo el que se ha pretendido describir y rescatar en este trabajo.

5. Se puede afirmar que entre 1979 y 1999 se completa el carácter clásico de urbe mediterránea, compacta y continua de Madrid. A la vez que se construye un sistema de movilidad que secciona en fragmentos el antiguo organismo uniformemente extendido de sus periferias. Y que se establece un sistema de parques, jardines, zonas deportivas y equipamientos públicos que esponja a la vez que recualifica a los distritos de la ciudad. Se trataría pues de un *triple proceso* que combina:

- el restablecimiento de las continuidades, el completamiento y prolongación de los tejidos, en la tradición de la ciudad compacta. Supone una minuciosa tarea de restauración y engarce, utilizando las técnicas ortodoxas del planeamiento y la urbanización, de las primitivas periferias originadas entre 1860-1970 (parcelaciones periféricas o marginales, polígonos residenciales más o menos autónomos).
- la reorganización estructural de la malla arterial viaria en base al esquema radioconcéntrico (ejes radiales y anillos) previsto ya desde 1963/1972. Este gran mallado secciona la ciudad en amplios fragmentos que, en su interior, recobran las características de los tejidos urbanos clásicos, aunque con mayor variedad de diseños y soluciones espaciales de detalle.
- el alejamiento respecto de la imagen, anclada en la tradición noreuropea, de la “ciudad verde”, inmersa en una naturaleza que la penetra y rodea. Como alternativa se recurre de nuevo al modelo mediterráneo: calles arboladas en alineaciones regulares, patios ajardinados (que pueden ser colectivos en las nuevas manzanas cerradas), jardines y parques acotados como reservas de naturaleza ajardinada al interior de los distritos urbanos.

En conjunto se privilegia de forma evidente las *diferentes dimensiones del espacio público*: desde la autovía y la avenida urbana a la calle residencial, el bulevar arbolado o el jardín. Se sigue construyendo -y también se reconstruye- una ciudad pública, en la que sus espacios forman una red y son siempre *accesibles sin exclusiones*. Al interior de la M-40 se completa un amplísimo territorio -ciertamente seccionado por la red arterial- pero cuya característica común es el de ser un continuo de tejidos urbanos diversos y accesibles.

Esta característica -que pudiera considerarse una obviedad - no lo es en absoluto si se compara con las contemporáneas tendencias del suburbio a la fragmentación en piezas radicalmente autónomas: enclaves cerrados, vigilados e inaccesibles salvo para los residentes o socios (ya sean urbanizaciones residenciales, clubs privados, parques

empresariales o equipamientos culturales de élite). El eclipse del espacio público, como dice SORKIN, y la proliferación de las fortalezas urbanas, en palabras de BLAKELY-SNYDER, son el preocupante horizonte de las extensas y fragmentadas regiones urbanas contemporáneas. Las consecuencias en términos de ruptura de la cohesión social, de intolerancia, de pérdida de sociabilidad, de cosmopolitismo, han sido brillantemente analizadas por SENNETT o CASTELLS.

En este sentido no es banal el esfuerzo de la ciudad de Madrid por recrear formas de espacio público, insistir en la continuidad de los tejidos, en la compacidad de los barrios, en el carácter comunitario de los equipamientos. Desde una perspectiva complementaria este modelo de ciudad supone una de las formas más seguras de conseguir un desarrollo sostenible: las características de la ciudad densa y compacta son las que mejor aseguran la proximidad de las actividades entre sí, la menor necesidad de recurrir a la movilidad mecanizada privada las mayores posibilidades de caminar o de utilizar el transporte público.

La nueva imagen de la ciudad comienzos del sXXI hay que experimentarla revisitando su periferia o bien contemplándola desde el aire; en su defecto, en elaboraciones cartográficas de conjunto, como las elaboradas en este trabajo. Sin embargo los signos se pueden percibir desde su mismo corazón: la remodelación de su centro simbólico, la Puerta del Sol, fue una de las operaciones emblemáticas de mediados de los años 80'; en los últimos 90' se ha prestado atención a el entorno de la calle y la plaza Mayor, se culmina la rehabilitación de la zona de Malasaña y se comienza la de Lavapiés.

Los tres grandes accesos ferroviarios al centro urbano y su entorno también han cambiado o están a punto de hacerlo: Atocha con su nueva estación/intercambiador -la gran operación urbana firmada por Rafael Moneo - y el celebrado desmontaje del "scalextric" al final de los 80'; Príncipe Pío convertida en intercambiador urbano y próximamente en enclave comercial; Chamartín pendiente de la concreción definitiva de la cubrición de su playa de vías. BOFILL acaba de plantear un centro de negocios de rascacielos, la reedición de principios del S. XXI del polígono AZCA, y la prolongación hacia el Norte del eje direccional terciario de la Castellana.

El primer gran conjunto de transformaciones es, precisamente, el límite de la almendra central: la M-30 y sus bordes. Este primer anillo de circunvalación, construido en su totalidad -a excepción del cierre Noroeste- en los 70', ha culminado en estos 20 años su ciclo de integración en la ciudad, con resultados diversos, por cierto. Lo jalonan parques de borde y zonas verdes de protección, altas edificaciones residenciales 33 y conjuntos terciarios. Si el eje de la Castellana, desde Atocha hasta el nudo Norte, representa la organización del gran espacio representativo urbano de la ciudad a lo largo de cuatro siglos (desde el XVII hasta los años 70'), la M-30 revela el paisaje del último cuarto del siglo XX, en particular en sus tramos Norte, Noroeste y Sureste.

En su borde interior el distrito de Arganzuela -el sector meridional del ensanche, de carácter ferroviario e industrial-, es sin duda el más transformado. Completa con más de un siglo de retraso el carácter residencial -ciertamente no previsto por José M^a de Castro- que desde el comienzo tuvieron los sectores de Retiro, Salamanca o Chamberí. Las operaciones

tan cercanas de Puerta de Toledo -Gran Vía de S. Francisco (siguiendo el proyecto de Navarro Baldeweg de 1982) y del Pasillo Verde Ferroviario- aún pendiente de culminarse-, representan para Madrid lo que la recuperación del distrito industrial de Poble Nou para Barcelona.

Pero es entre la M-30 y la M-40 y en su borde exterior- donde se concentran las operaciones de mayor envergadura (especialmente en sus sectores sur/sureste, este y norte): los nuevos grandes parques (Juan Carlos I, Pradolongo, Cerro Almodóvar, las Cruces, Lineal de Palomeras, Plata y Castañar, Quinta de los Molinos), las grandes operaciones de remodelación del período 1978-85, los "nuevos ensanches" y las operaciones de reforma interior del Plan General de 1985, el propio trazado completo de la M-40 y la reconversión en avenidas con calzadas separadas de buen número de vías interdistritales, los recintos FERIALES, los subcentros urbanos configurados por enclaves comerciales, las primeras operaciones de reforestación en gran escala después de las actuaciones de postguerra, etc.

Un conjunto de transformaciones que bien se puede calificar de espectacular (también lo fue el crecimiento generado por el Plan de 1963, incluso las operaciones de vivienda pública de los 50', pero siempre con un carácter mucho más cuantitativo y sectorializado, el problema de la vivienda). Distante de la complejidad, calidad y diversidad de los últimos dos decenios del sXX. El acercamiento de la ciudad de Madrid a los estándares urbanísticos y arquitectónicos de las ciudades europeas es indudablemente obra de este momento. Su instrumentación se ha basado en la redacción y gestión de un amplio número de planes urbanísticos—encabezados por el Plan General de 1982/85—que han demostrado su capacidad de reconstruir y generar una ciudad de una calidad promedio muy aceptable.

6. En el trabajo publicado a fines de 1999 se realizó para el conjunto del término municipal una doble lectura gráfica y analítica. Por una parte se adoptó una perspectiva sectorial/estructural en la que se analizaron 6 grandes temas, eligiendo 3 momentos para cada uno de ellos (estado inicial en 1979, transformaciones 1979/99, estado final en el cuarto trimestre de 1999). Los temas son: red viaria arterial, sistemas de transporte público, zonas verdes, vivienda, actividades económicas, equipamientos urbanos. Además de un 7º tema, las actuaciones de reurbanización del espacio público, para el que se estudiaron sólo las transformaciones durante el período de referencia.

En segundo lugar se realizó una lectura geográfica identificando 5 ámbitos (la almendra central y las 4 periferias/ cuadrantes municipales) para las que se integraba el conjunto de las transformaciones sectoriales en sus territorios correspondientes.

Dada la imposibilidad de describir adecuadamente ese conjunto de análisis sectoriales y geográficos he preferido presentar en esta ocasión uno de los ámbitos—la periferia Sureste municipal—como ejemplo que permite visualizar las formas y las lógicas de las transformaciones en uno de los espacios más representativos.

La periferia Sureste comprende 4 distritos exteriores a la M-30. Su población se

mantiene bastante estable desde 1981 en torno a los 430/ 435 mil habitantes, compensándose el envejecimiento de la población y la reducción en el tamaño de los hogares en las zonas más antiguas, con las oportunidades de nueva vivienda que ofrecen las remodelaciones integrales de barrios y los nuevos desarrollos.

A comienzos de los 1970 se pueden distinguir con claridad 4 piezas bien diferenciadas: el conjunto de las parcelaciones periféricas del distrito de Puente de Vallecas, prolongado hacia el Sur(Entrevías) y el Este (Palomeras) por algunos polígonos residenciales de bloque abierto de los 50' y 60 ; la segunda pieza, mucho más reducida, esta formada por la antigua Villa de Vallecas y sus moderados crecimientos tentaculares; la tercera, Moratalaz, es un nuevo distrito ya insinuado en el Plan de 1946 y explícitamente configurado como gran reserva de bloque abierto en el de 1963; por fin la 4ª zona es otro antiguo casco rural anexionado(Vicálvaro), todavía muy aislada aunque con una relativamente importante corona residencial al N/NO e industrial hacia el S/SE.

El nuevo(de 1960) trazado de la carretera de Valencia, evitando el congestionado casco de Vallecas, divide nítidamente a las dos primeras piezas respecto de las otras dos.

El Plan General de 1963 es el primer documento de planeamiento que configura con alguna precisión el futuro de esta periferia (como hace con las restantes, por otra parte). Elemento importante es la red arterial que dibuja con gran antelación tanto los dos grandes anillos de circunvalación actuales(las M-30 y M-40), como los principales ejes radiales (nuevas N-III y N-IV, prolongación del eje O'Donnell) e incluso la más importante vía interdistrital sin carácter de autopista (el actual eje Avda. Pablo Neruda-Avda. Fuente Carrantona, que prolonga hacia el S/SE el histórico trazado Arturo Soria- Hermanos García Noblejas). Consagrando así la geometría y los límites de las 4 piezas a las que nos hemos referido y confiriéndolas el carácter funcional y tipológico con el que se acabarán configurando: respeto a las irregulares retículas de manzana cerrada residencial en los cascos y antiguas parcelaciones periféricas, predominio del bloque abierto en el resto de las zonas residenciales, especialización industrial al N/NO de Vallecas-Villa y E de Vicálvaro, destino rústico-forestal en los taludes hacia el Manzanares y en todo el espacio al S del limitado perímetro de desarrollo de Vallecas y entorno de Vicálvaro.

En 1980 las calificaciones del Plan de 1963 están parcialmente ocupadas, aunque la característica básica de los nuevos desarrollos sea, como en las otras periferias, la desarticulación y el infraequipamiento. Además de subsistir todavía extensos tejidos de vivienda substandar, sobre todo al Sureste del Puente de Vallecas (Pozo del Tío Raimundo, Palomeras Bajas).

El Plan General de 1985 no modifica en lo esencial las propuestas de 1963/72 , en buena medida ya iniciado su proceso de urbanización. Reduce la incidencia del gran viario arterial(vg., desaparece la autovía prolongación de O'Donnell, aunque subsiste la cuña verde que , junto con el cementerio de La Almudena, separa las periferias SE y NE). Se incorporan al modelo algunas grandes piezas: Mercamadrid (ya iniciado a finales de los 70); el nuevo barrio de Valdebernardo al E de Moratalaz y separado de este distrito por una vía bastante más modesta de lo que luego fue la M-40. Algunos discretos crecimientos en torno a

Vallecas-Villa y poco más (el nuevo barrio de Pavones-Vandel ya estaba calificado desde 1963).

Pero la gran diferencia es el nivel de detalle de las determinaciones (trazados, calificaciones pormenorizadas, reservas de equipamiento) que prefiguran tejidos urbanos “normalizados”: continuos, equipados, con transiciones y acuerdos correctamente estudiados. Sin embargo no todas las determinaciones incluidas en los documentos del Plan serán vinculantes: se diferenciará entre la prolijidad formal del plano de imagen del Avance de 1983 y la flexibilidad acotada de las fichas de los diferentes sectores y ámbitos de ordenación remitida que incluye el documento de 1985. Que serán las que, en definitiva, acoten y dirijan las futuras operaciones de remodelación y crecimiento.

El plano de transformaciones del Sureste es bastante espectacular por el tamaño y la imbricación de estas operaciones; bien entendido que, salvo casos señalados, no significarán un incremento substancial del perímetro urbano. Más bien la remodelación integral de tejidos substandar, el completamiento de otros, la conversión en parques de vacíos y escombreras preexistentes, la ejecución de multitud de pequeñas piezas, etc. Cuyo resultado conjunto es la recualificación de los barrios, el establecimiento de las transiciones entre ellos, la generación de un paisaje verde y arbolado casi totalmente desconocido antes en estos distritos.

La red arterial se va a completar en el período con la ejecución de la M-40—segundo cinturón—que delimita los distritos de Puente y Moratalaz a la vez que los separa de Vallecas-Villa y Vicálvaro. Además del citado tramo de autovía de O'Donnell entre M-30 y M-40. Quizás más importancia tienen los nuevos ejes distritales o interdistritales (Avdas. de P. Neruda y de Buenos Aires, trazados revisados de las carreteras de Moratalaz y Vallecas a Vicálvaro).

El capítulo de parques y zonas verdes es asimismo de gran importancia en unos distritos que apenas sumaban 100 Has en 1979. En 20 años casi se cuadruplica esa cifra hasta 402 Has: se crean 5 parques o zonas forestales de más de 10 Has (los dos más importantes en Puente de Vallecas: Lineal de Palomeras, 38'4 Has; Cerro Tío Pío, 17has); además de otros 5 de tamaño comprendido entre 5 y 10 Has y 11 entre 2 y 5 Has.

Las actuaciones residenciales incluyen varias importantes remodelaciones integrales de parcelaciones marginales (Pozo, Palomeras Bajas, La Viña, La Celsa) y de promociones públicas de décadas anteriores (Poblado Mínimo y UVA de Vallecas). Además de actuaciones de completamiento y estructuración de inconexos tejidos preexistentes. La más significativa, la actuación de Palomeras Sureste y Norte, que permite completar hacia el Este el distrito de Puente y realojar a buena parte de la población de Palomeras Bajas, facilitando la posterior remodelación integral de ese barrio.

Entre los nuevos tejidos hay que citar los de Pavones/ Vandel, completando hasta la M-40 el distrito de Moratalaz, y al otro lado de la autovía, Valdebernardo y su extenso parque forestal.

En esta periferia encontramos alguno de los ejemplos más característicos de la

nueva fórmula residencial de vivienda colectiva protegida de finales de los 80' y los 90': La manzana cerrada de los "nuevos ensanches" que hemos analizado en detalle en otro lugar.

En el capítulo industrial y de actividades se completa y reurbaniza la parte occidental del polígono industrial de Vallecas y se culminan las instalaciones de Mercamadrid/ Centro de Transportes de Madrid.

Se crean algunas grandes instalaciones deportivas (en Entrevías, Palomeras Sureste, Pozo, Moratalaz, Vicálvaro Norte) y cerca de un centenar de edificios o complejos docentes, culturales y sanitarios de diferentes tamaños, repartidos por toda la geografía de esta periferia.

Como temas pendientes al comenzar el sXXI podemos recordar: el aún incierto futuro de las amplias instalaciones ferroviarias de Entrevías/ M-30, la definitiva consolidación de los parques forestales de Valdebernardo y cuña O'Donnell y, sobre todo, la configuración final de todo el espacio vacante al Sureste del municipio, realmente la mayor reserva de suelo dentro de sus límites. Por ese espacio discurre ya la M-45, inaugurada en el 2003, y previsible soporte para el conjunto de crecimientos residenciales más extenso del Madrid del primer cuarto del siglo que comienza.