

Las grandes operaciones urbanísticas

Luis Moya

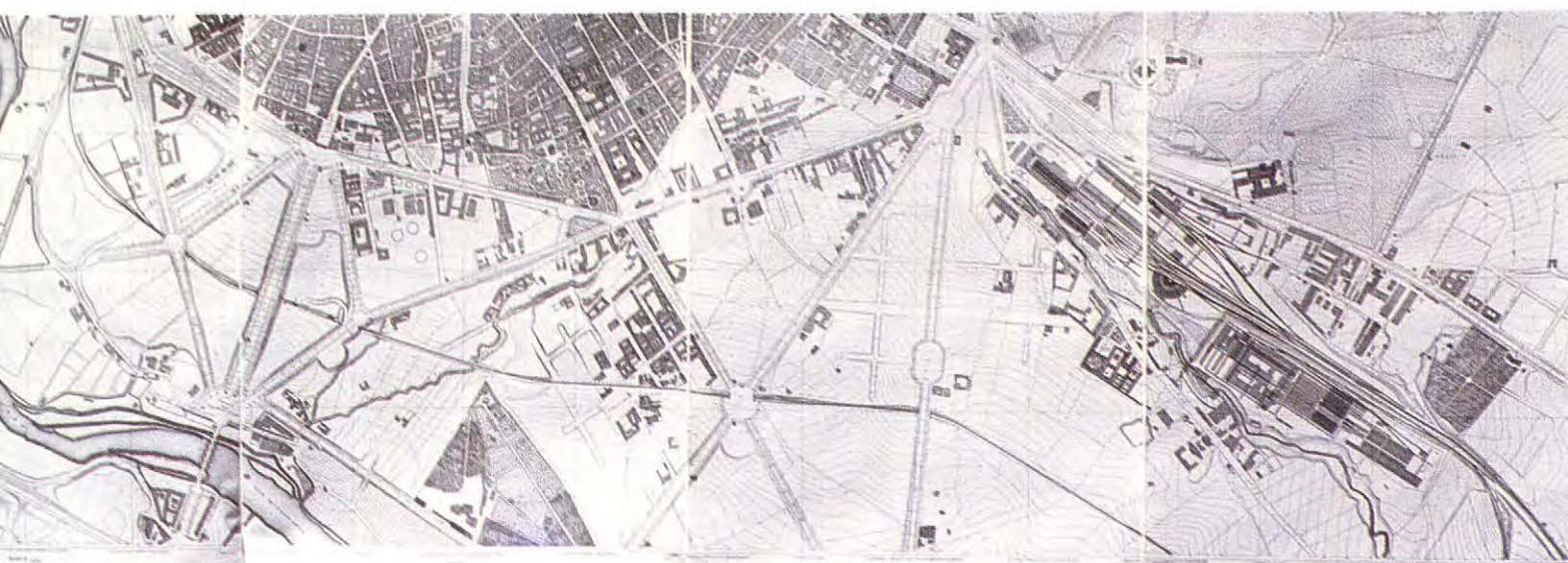
Construcción en Madrid de equipamientos metropolitanos para el ocio y la cultura

Las ciudades alcanzan su personalidad a través de las grandes operaciones urbanísticas concebidas y realizadas unitariamente. El calificativo de gran operación es relativo y está en proporción a su tamaño, pero es indudable que tiene que superar el umbral de las realizaciones habituales para obtener la fuerza necesaria para hacer la operación imperecedera.

Así pues, la dimensión de la operación urbanística es capaz de transformar la estructura de la ciudad en alguno de sus aspectos, marcando las direcciones de crecimiento, acentuando o creando nuevos polos de actividad, o imprimiendo una nueva forma a la trama urbana.

Las murallas de la ciudad medieval, las avenidas barrocas con la construcción del espacio público y la edificación que las acompañaban, la retícula urbanizada de los ensanches del siglo XIX, las exposiciones universales y la construcción de grandes equipamientos, entre otras operaciones urbanísticas, han ido creando y transformando la estructura de las ciudades.

Pero no es sólo una cuestión cuantitativa la razón por la que estas operaciones marcan la personalidad de una ciudad, aunque sea ésta una condición necesaria. También se trata de una cuestión cualitativa. Las grandes operaciones urbanísticas son un modelo admirado y copiado por las pequeñas actuaciones posteriores. A los grandes ensanches del siglo XIX, les corresponden los pequeños ensanches de viviendas autoconstruidas de principios del siglo XX, o, también, podríamos decir que la arquitectura llamada popular es una arquitectura palaciega o eclesial funcionalista limitada en el desarrollo de sus espacios o motivos arquitectónicos no estrictamente necesarios. Es sobradamente conocido que la Exposición Universal de Chicago de 1893 creó un nuevo estilo de trazar ciudades a través del proyecto de Burnham, "Beautiful City", como también lo es la de la Exposición Universal de Sevilla de 1929, y posiblemente la que ejercerá la de 1992.

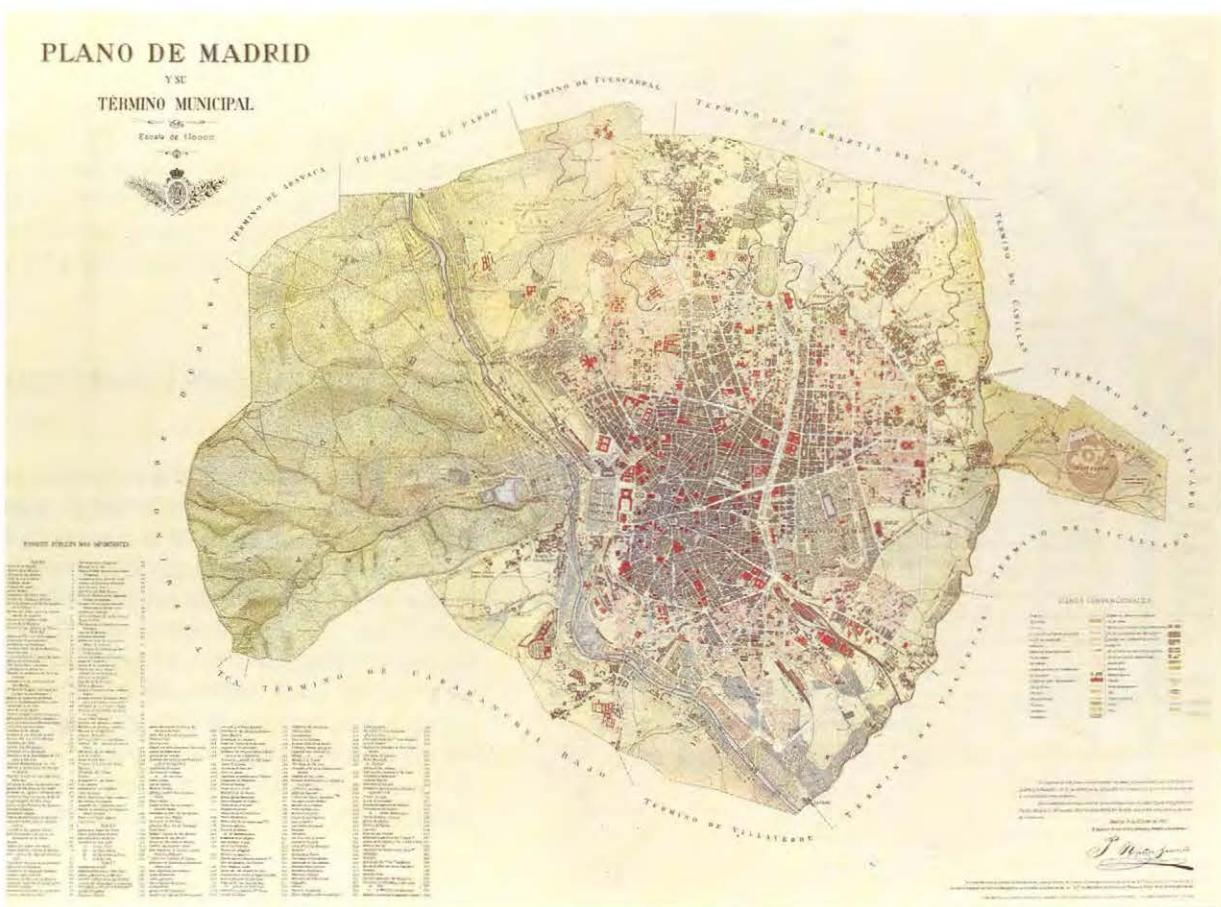


Plano de Ibáñez Ibero de 1873, con la zona sur sin edificar.

PLANO DE MADRID

Y SE
TERMINO MUNICIPAL.

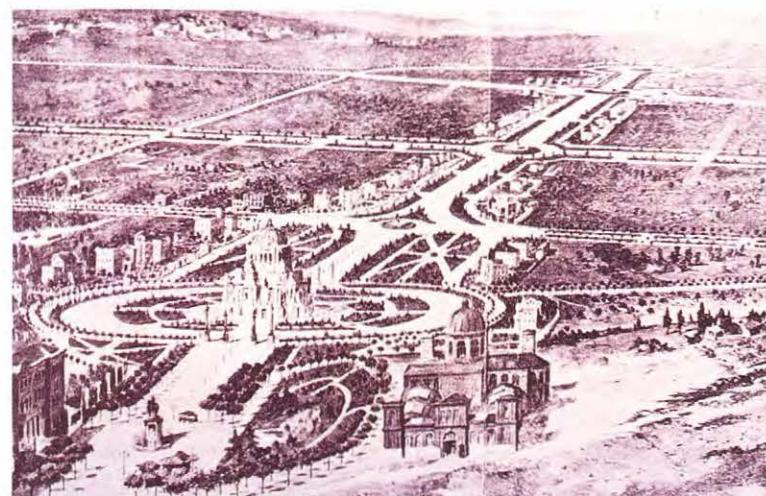
Plano de Núñez
Granés de 1910
apuntando el
crecimiento norte.



GRANDES OPERACIONES URBANISTICAS Y EL PODER

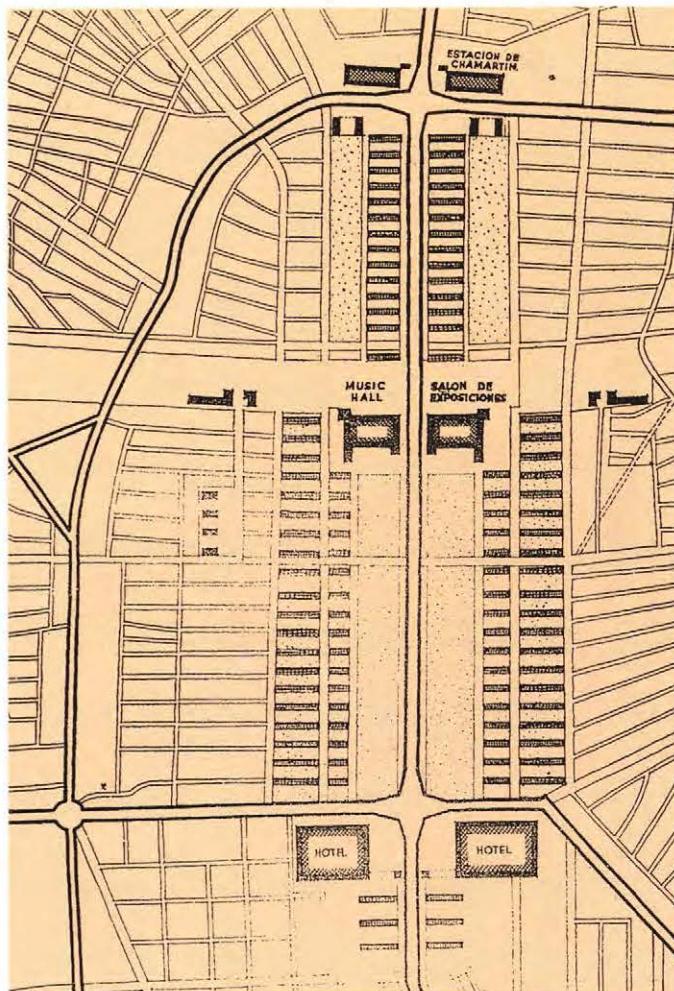
Es evidente que las grandes operaciones urbanísticas son sólo abordables por los poderes públicos (aunque se salgan de esta regla países como, por ejemplo, EE.UU. en los que un poder privado como la Fundación Rockefeller, es capaz de transformar una de las zonas más importantes de la Isla de Manhattan en Nueva York) que tienen medios de fuerza económica, legal, moral, y en algunos casos, incluso física. Estos poderes públicos, hasta el siglo XIX, eran la monarquía, la aristocracia, la Iglesia y, también, las autoridades comunales a partir de la Edad Media en algunas ciudades. Pero, fundamentalmente, es la Administración Pública a partir del mencionado siglo.

En el caso de Madrid se ha dicho con frecuencia y por voces tan autorizadas como la de Fernando Chueca, que la monarquía española, desde que Felipe II decidió tomar la ciudad como sede de la Administración, tuvo poca preocupación por su desarrollo. Únicamente dieron prestancia necesaria a sus posesiones y a las obras públicas, caminos, puentes, etc., que las ponían en relación. Así, parece que a excepción del recorrido madrileño del Palacio de Oriente al del Buen Retiro, por la calle Mayor (entonces Platerías), y la Carrera de San Jerónimo donde se ubicaban las casas más nobles, el resto del caserío era fruto de la especulación, o, en el mejor de los casos, de la improvisación. Ante la llegada de regios visitantes atravesando otras calles de Madrid, como la de Alcalá, la solución era la construcción de falsas fachadas de cartón



Dibujo de Núñez Granés de la prolongación de la Castellana.

piedra, según nos cuenta Luis Moya Blanco. Este autor sostiene que es necesario ver en todo esto la influencia de un pueblo trashumante como el árabe, padres de nuestra cultura en sus aspectos positivo y negativo, los cuales eran capaces de convertir una jaima en el recinto palaciego más hermoso, recubriendola de alfombras, tapices y objetos de plata.

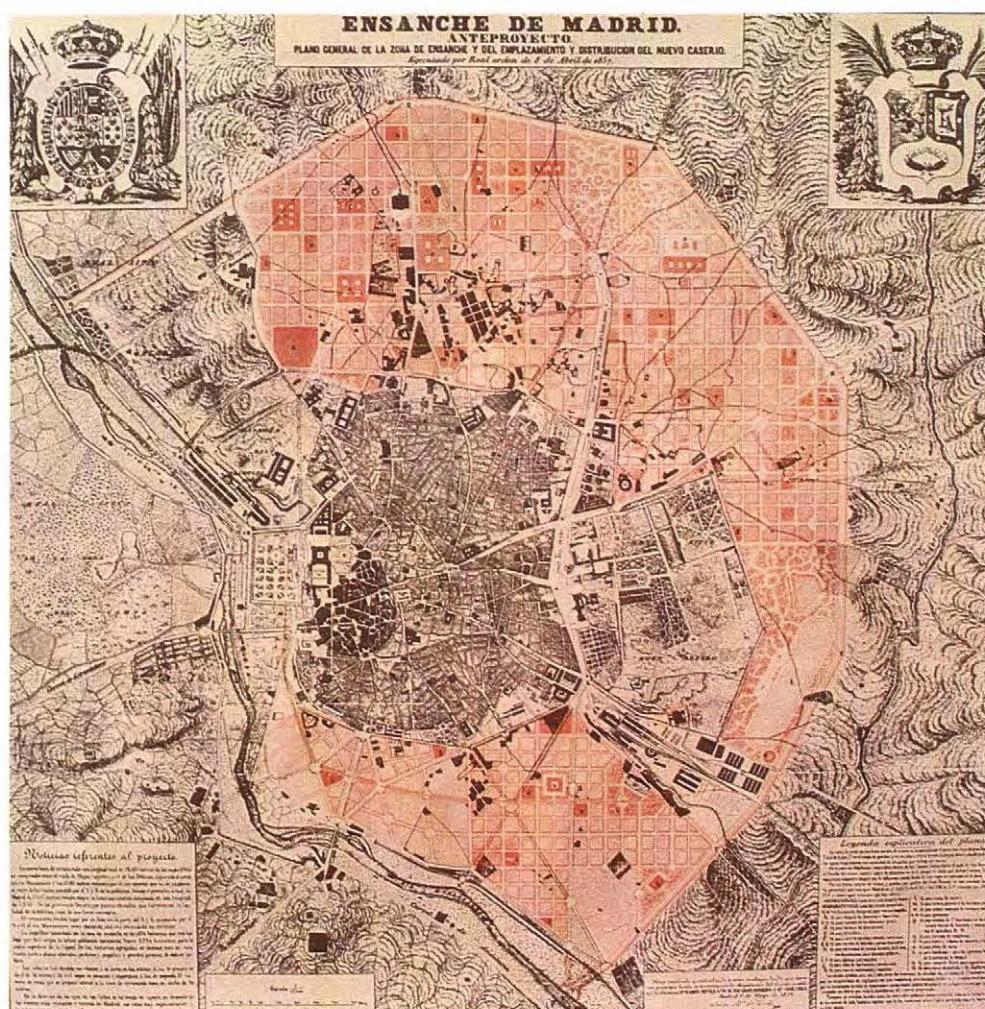


Ordenación de la Castellana de Zuazo y Vansen, de 1928.

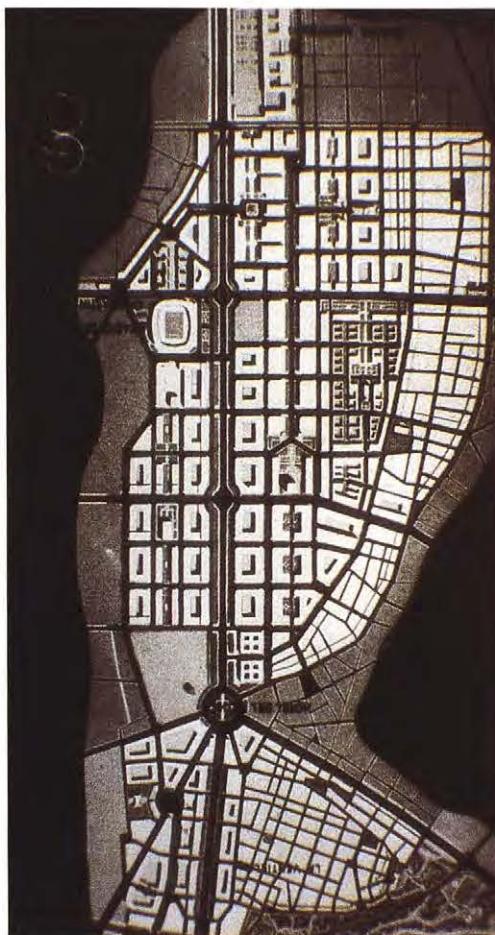
Pero quizá haya que agradecer a la monarquía su amor por la caza, la naturaleza y también la jardinería, que se ha plasmado en los magníficos parques madrileños, los cuales, peor conservados hoy que en tiempos regios, permiten su disfrute actual de los vecinos de Madrid: el Pardo, Casa de Campo, el Retiro, la Florida y la Zarzuela.

GRANDES OPERACIONES URBANISTICAS ANTES DE 1940

No es necesario decir que la excepción a este olvido de crear una ciudad fue Carlos III. Sin embargo, este rey no pudo llevar a cabo reformas interiores a la manera barroca de sus primos franceses, ya que esto suponía enfrentarse a la Iglesia que poseía un gran número de inmuebles y terrenos en el Madrid consolidado. Por tanto, intervino en lo que era la periferia sur de Madrid, y lo hizo con tal rotundidad que ni la trama de Castro en su ensanche pudo transformarlo. Precisamente esta periferia sur es la que contiene la operación del Pasillo Verde a la que me voy a referir al final de este artículo. A Carlos III se debe una de las realizaciones que más han marcado la estructura de Madrid, como es el Salón del Prado, realizado según los planos



Proyecto del
Ensanche de
Castro de 1850.



Ensanche de la Castellana
de Bidagor de 1941.

régimen, creo que son sólo destacables dos operaciones: la canalización del Manzanares y la construcción de los barrios de promoción oficial.

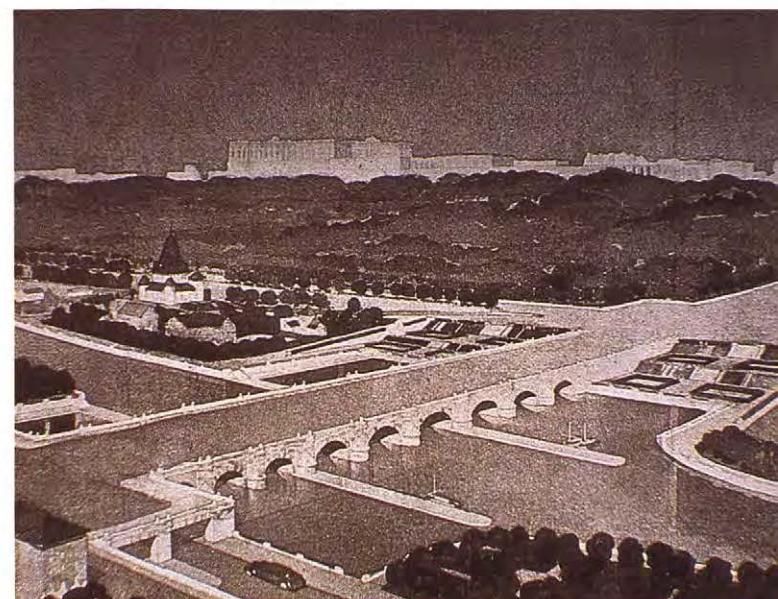
En Madrid se presentaban dos opciones respecto al río Manzanares; o bien se optaba por el "olvido" de su existencia, esto es, se cubría realizando al mismo tiempo un bello paseo arbolado con fuentes, aprovechando la humedad, o bien se canalizaba, extendiendo la lámina de agua a costa de su profundidad, para dar la sensación de que casi era un río equiparable a los que atraviesan las grandes capitales europeas. Se eligió esta segunda opción con el proyecto de Mendoza que había sido rechazado en un concurso de 1908. Este proyecto tenía la ventaja que obtenía un considerable aprovechamiento edificatorio de sus márgenes. Además, y de acuerdo con el gusto imperial de la época, se construyeron chapiteles herrerianos, pretils de piedra, represas y hasta un puerto para embarcaciones junto al Puente de Segovia. Los madrileños no se enteraron prácticamente de la "magnificencia" de la operación, pero, sin embargo, los barrios limítrofes sí que advirtieron que la densidad de mosquitos había descendido considerablemente. Dentro de la misma línea de recuperación del río, en versión más ecologista y también más eficaz, hay que señalar el Plan Integral de Saneamiento ejecutado bajo el

de José Hermosilla y Ventura Rodríguez. La influencia de este paseo ha dado lugar al giro de 90º que hace la ciudad en su crecimiento. En los planes sucesivos, especialmente en el siglo XX, el eje de crecimiento ya no es la calle Alcalá hacia el Este, sino la Castellana hacia el Norte, como se puede ver en el plan de Núñez Granes de 1910, Zuazo y Jansen de 1928 y Bidagor de 1941. Sirva esta operación urbanística como ejemplo de uno de los primeros casos que tiene trascendencia en el Madrid actual y que, por tanto, sustenta la idea expuesta al principio del artículo.

La segunda operación destacable es el ensanche de Castro ejecutado a partir de 1860, cuya retícula ortogonal, parcelación y viario ejerce una influencia sobre versiones más modestas realizadas extrarrondas como son los barrios de Prosperidad, Guindalera y Vallecas, entre otros. Su influencia más culta tiene lugar en el proyecto de Bidagor para la prolongación de la Castellana de después de la guerra, con escasas realizaciones como las manzanas "Corea" de la Castellana y la barriada hispanoamericana de la plaza del Perú. También, quizás en los últimos años se aprecia su influencia en el desarrollo de las ciudades, cuando la fuerza de los postulados del Movimiento Moderno y los bloques abiertos se van diluyendo y estimándose más en sus justos términos.

DESPUES DE 1940

Después de la guerra civil, y a pesar de los grandes manifiestos de transformación de Madrid a la imagen del nuevo



Dibujos del Proyecto para el Río Manzanares de 1946.

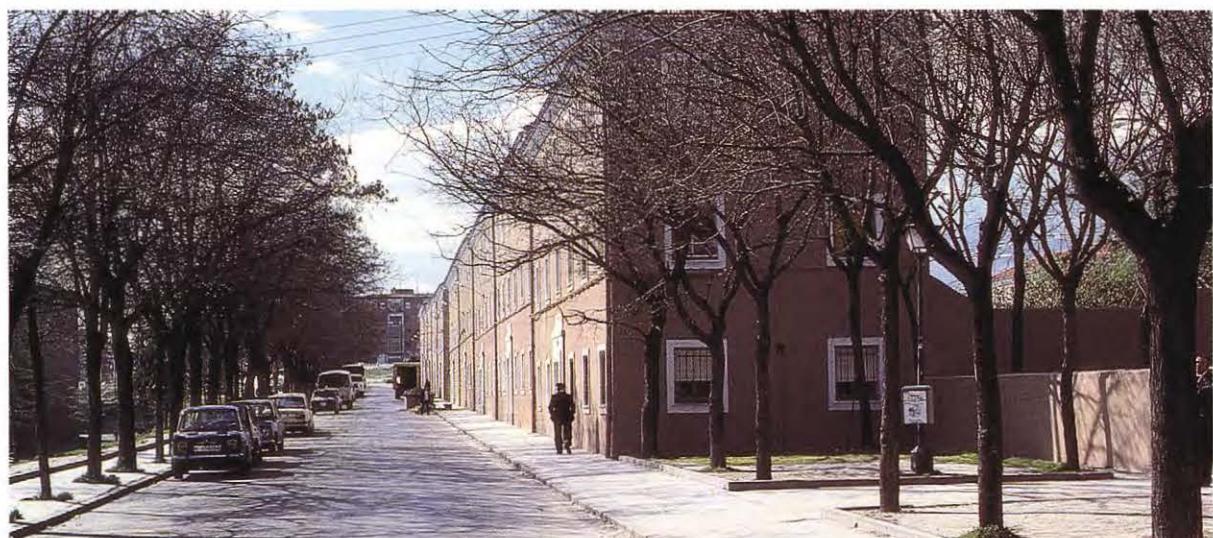
mandato de Tierno Galván, incluida la representación simbólica de incorporar patos y peces los cuales afrontan mayores peligros en la voracidad madrileña que en la contaminación de las aguas.

La otra operación destacable es la construcción, entre 1940 y 1976, de más de cien barrios con más de 100.000 viviendas económicas en la periferia madrileña, entonces situada entre tres y seis kilómetros de la plaza de Cibeles, operación llevada a cabo por la Administración Pública. Estas viviendas fueron realizadas mayoritariamente en la década de los años cincuenta, cuando la promoción privada no había iniciado prácticamente este tipo de vivienda. A partir de entonces supusieron su modelo en cuanto a la localización (pues fueron la punta de lanza de la colonización de los espacios intersticiales entre las carreteras de salida de Madrid), la morfología de polígonos, la tipología de bloques abiertos de cinco plantas sin ascensor, el equipamiento mínimo, etc. Pero, quizás, lo más importante sea que estos barrios se sitúan en más del 90 por 100 allí donde el Planeamiento General aprobado había decidido, siguiendo las teorías vigentes, que esos terrenos fueran el anillo verde que cerrara el crecimiento de la ciudad existente, para potenciar el mismo en los núcleos satélites. Era, evidentemente, el terreno más barato, puesto que los particulares no obtenían permiso para construir sobre él. Estos barrios rompieron la estructura prevista para Madrid y fueron la pauta de crecimiento que la ciudad siguió en el desarrollo económico de los años sesenta.

La operación de remodelación cuyo objetivo ha sido la Renovación de Barrios anteriormente mencionados, junto con los barrios de chabolas existentes, se fragua en el inicio de la democracia y se ejecuta entre los años 1978-1988. Se construyen casi 40.000 viviendas a partir de proyectos de gran calidad en general. Desde un punto de vista territorial tratan de ser el nexo de unión entre la ciudad consolidada y la nueva periferia. Pero, fundamentalmente, representan una amplia panoplia de nuevos tipos edificatorios con algunas aportaciones en el campo constructivo. También han producido una influencia positiva en la construcción de la promoción privada desde un punto de vista arquitectónico.

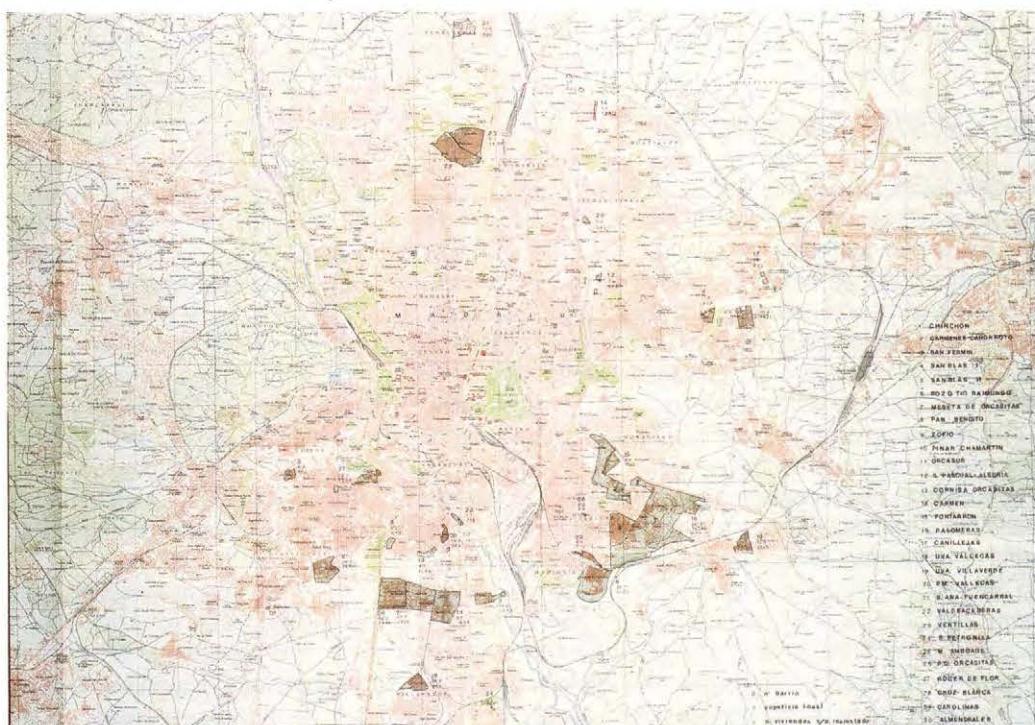


Localización de los barrios de promoción Oficial.



Barrios Tercio
y Terol.

Localización de los
barrios de la Operación
de Remodelación.



Orcasur.



San Blas.



Meseta de Orcasitas.

EL PASILLO VERDE FERROVIARIO

Actualmente está en marcha el Campo de la Naciones, gran operación que es trascendente para el crecimiento del Este de Madrid y que mencionaremos más tarde, y una última, cuya ejecución está a punto de iniciarse, particularmente interesante por su capacidad de reestructurar un tejido consolidado en decadencia. Esta operación se ha llamado el "Pasillo Verde" y tiene por objeto transformar el actual trazado sur del ferrocarril en un desarrollo lineal de espacios libres verdes y equipamiento, con el doble efecto de suprimir la barrera actual y renovar el tejido urbano de esta zona de Madrid.

Para explicarlo es necesario referirse a su encuadre histórico. Las estaciones originales de Madrid son las de Atocha para los trenes de largo recorrido procedentes del Sur y el Este, y la de Príncipe Pío, para aquellos procedentes del Norte y el Oeste. Esta última estación, de mitad del siglo pasado, servía también para importar harina y, en general, productos de alimentación de esa parte de España. La entrada del ferrocarril se produce por el río y la estación se queda junto al mismo por la dificultad que supone remontar la cornisa escarpada que existe al Oeste. Pronto se quedó pequeña para mercancías, además de la dificultad, funcionamiento que suponía su ubicación hasta la ciudad, y así, se construyó una segunda estación en 1870, llamada de las Delicias, en pleno barrio de la Arganzuela. La zona se fue industrializando, por lo que poco después, en 1885, se construyó una tercera estación, la de Imperial, y algo después, en 1914, la de Peñuelas. A partir de los años sesenta de este siglo se producen dos fenómenos que conducen a la situación actual. El primero es la obsolescencia de las industrias de esta zona de Madrid, como consecuencia del desarrollo de polígonos en la periferia que se inician con el promovido por el INI en Villaverde. Así surgen en Arganzuela las expectativas de recalificación para residencia. La segunda cuestión es lo

innecesario actualmente de los enormes recintos de las estaciones con los nuevos medios técnicos ferroviarios, que, además, producen un auténtico vacío en una trama que las ha envuelto sobradamente.

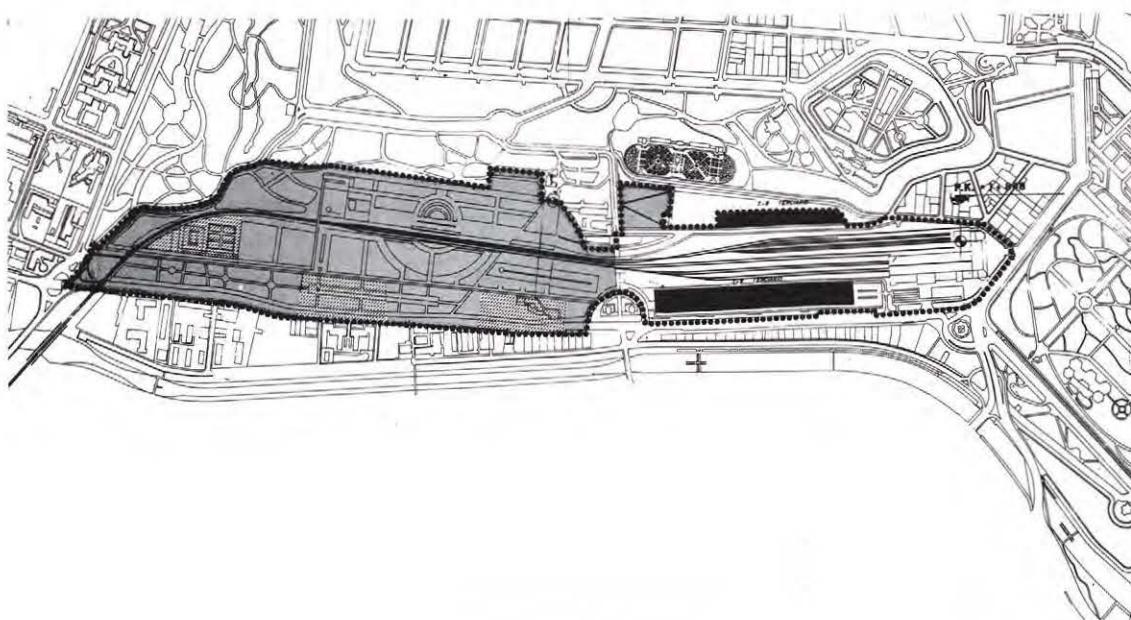
El Programa de Acción Inmediata (PAI) de Arganzuela detuvo los intentos de recalificación residencial y fomentó la recuperación de un tipo de industria compatible con el resto de los usos de la ciudad en un barrio que ya se ha convertido en céntrico. Poco después, el Plan General de Madrid, dirigido por el mismo autor que el del mencionado PAI, Eduardo Leira, consolida legalmente esta postura, y, además, prevé la dotación de equipamientos que equilibren la situación con el norte de la ciudad.

La RENFE asume la necesidad que tiene Madrid de trenes de cercanías en un recorrido que, desde la estación del Príncipe Pío, con pasajeros de las numerosas urbanizaciones del noroeste, les reconduzca al centro sur de Madrid, es decir a Atocha, y de aquí al centro norte, es decir a Chamartín, a través del túnel de la Castellana.

La nueva estrategia de RENFE consiste en llevar a cabo estas operaciones de renovación mediante la puesta en valor de los terrenos sobrantes debido a las nuevas tecnologías ferroviarias que, como hemos explicado anteriormente, hacen innecesarios los grandes espacios antes adscritos a las estaciones. Se trata, pues, de costear la operación enajenando una parte de los terrenos previamente recalificados para usos rentables además de los terrenos de equipamientos. Para ello se hace necesaria una modificación del planeamiento urbanístico. El Ayuntamiento estará de acuerdo si, tras esta modificación, obtiene una mejora urbana del tejido, y, además, terrenos para equipamiento. Surge así el Consorcio del Pasillo Verde en el que ambos organismos intervienen como socios.

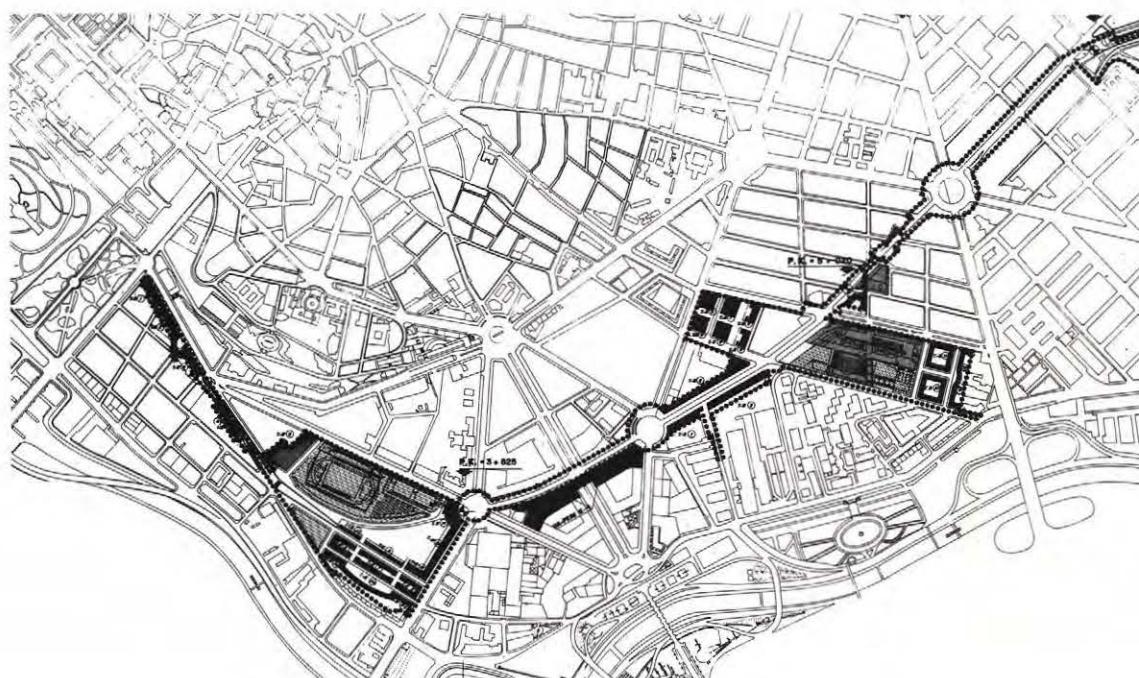


Dibujo del Pasillo Verde.

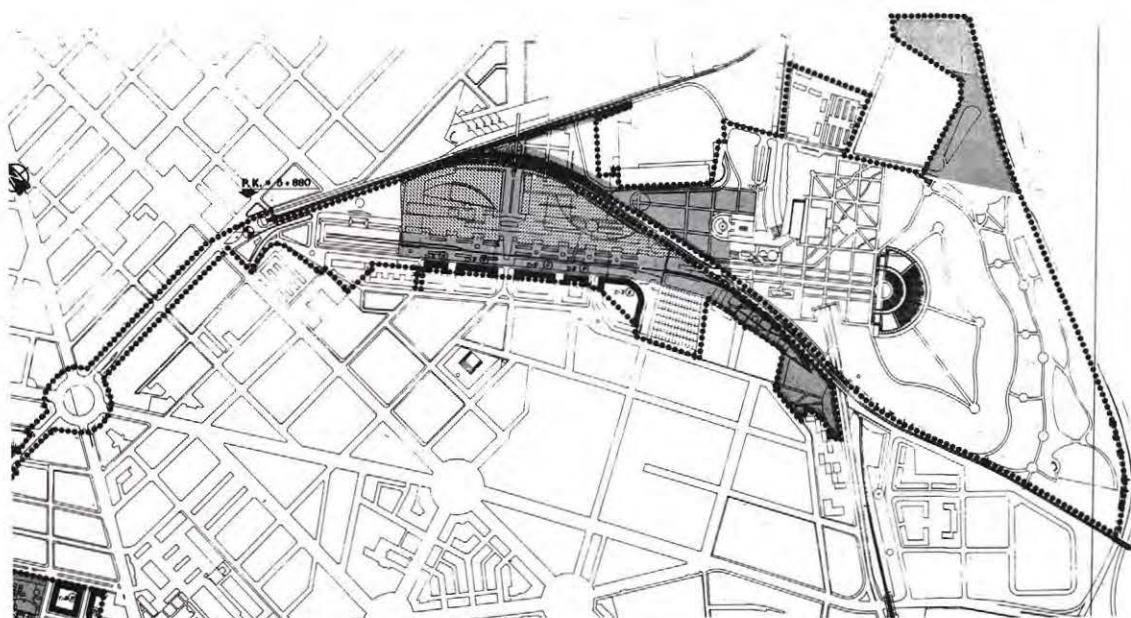


Planeamiento del Pasillo Verde Ferroviario.

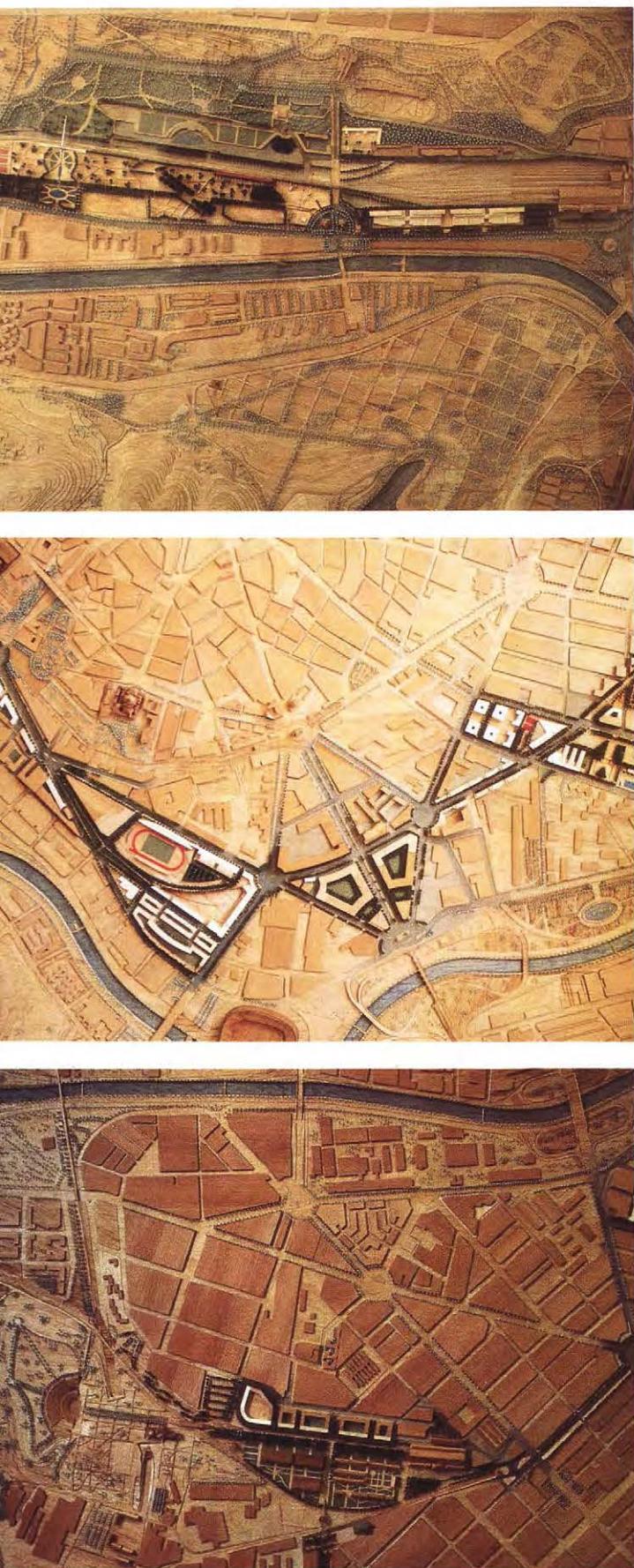
Calificación Príncipe Pío.



Calificación Imperial.



Calificación Delicias.



Vistas de la maqueta en los tramos:

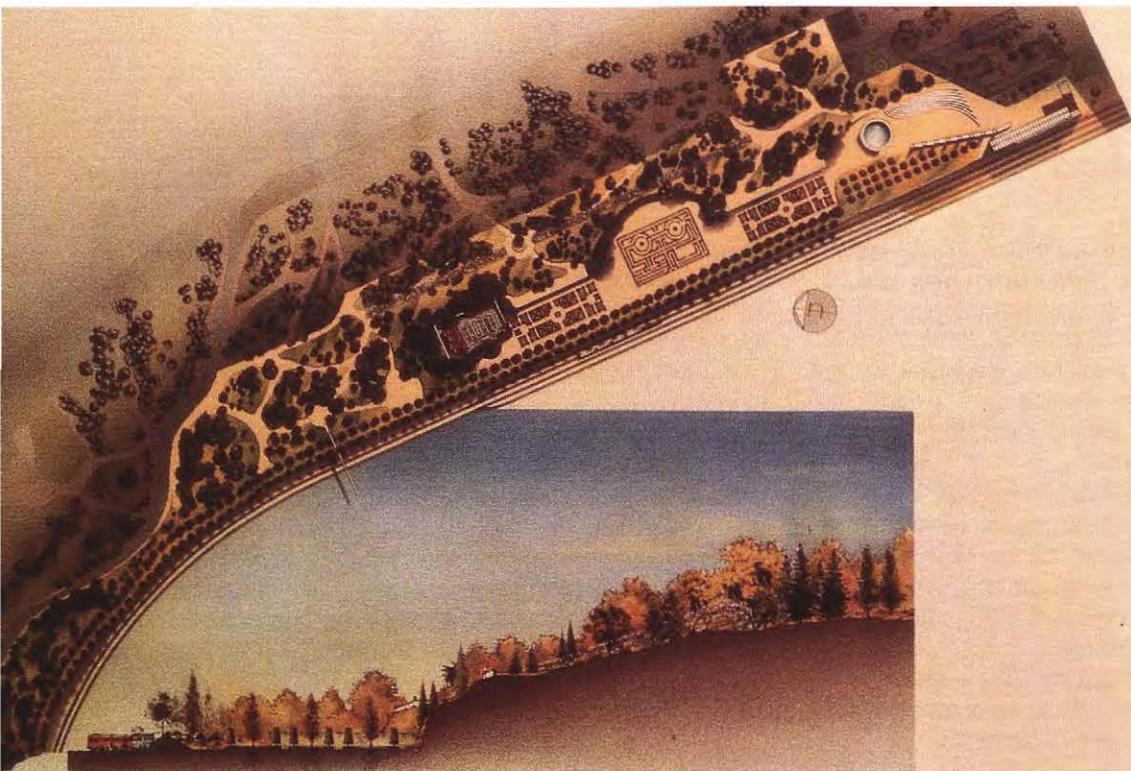
- Príncipe Pío.
- Imperial.
- Delicias.

Según datos facilitados por el Consorcio y que, probablemente, necesitan ser actualizados, la operación cuesta 15.653 millones y se podrán construir 360.000 metros cuadrados lucrativos, lo que significa una repercusión de 43.480 ptas/metro cuadrado, que es aceptable en ese momento. El suelo necesario es de 1,58 millones de metros cuadrados, pero sólo hay que financiar la expropiación de 39.800 metros cuadrados, pues el resto es propiedad de RENFE.

Desde un punto de vista funcional la operación trata de ir reordenando los espacios que quedan libres al limitar el uso del ferrocarril al tránsito de pasajeros en una doble vía hasta la estación de Atocha. Se refuerza el uso de la estación de Príncipe Pío convirtiéndola en un gran intercambiador de lejanías con cercanías de los habitantes del otro lado del río que encontrarán autobuses urbanos y dos nuevas líneas de Metro. Este nuevo centro va acompañado de nuevo terciario en terrenos de la estación sin uso ferroviario. El resto de las estaciones desaparecen como tales y se convierten en simples apeaderos. En su lugar se construirán equipamientos: se amplían los parques de Rosales y de Tierno Galván y se construirá uno nuevo en Peñuelas; se amplía un colegio en Príncipe Pío y se construirá uno nuevo en Peñuelas, así como un centro de salud; en la estación de Imperial se sitúa un gran polideportivo cubierto; y, sobre todo, se construye un Museo de Ciencia y Tecnología junto al actual Museo del Ferrocarril de la estación de Delicias. Finalmente, se enajenarán terrenos para oficinas y viviendas.

Morfológicamente será destacable, además de los jardines y equipamientos, la aparición de una calle continua conformada en sus lados con viviendas y oficinas, la cual irá sobre la doble vía del ferrocarril soterrado. Dichas edificaciones van complementando manzanas y perfilando alineaciones. En un gran tramo surge una calle nueva que recuperará las traseras que actualmente dan al ferrocarril.

Si la operación se lleva a su término y, de momento, no aparecen problemas sustanciales para que así no sea, es probable que se revalorice la zona adecuándose a su posición céntrica con respecto al conjunto de la ciudad. En este caso, aparecerá industria urbana, terciario y residencial de calidad compositiva y constructiva que mejorará el paisaje de esta zona de Madrid actualmente bastante deteriorada.



Proyecto ampliación
Parque del Oeste.
Equipo Herrero.

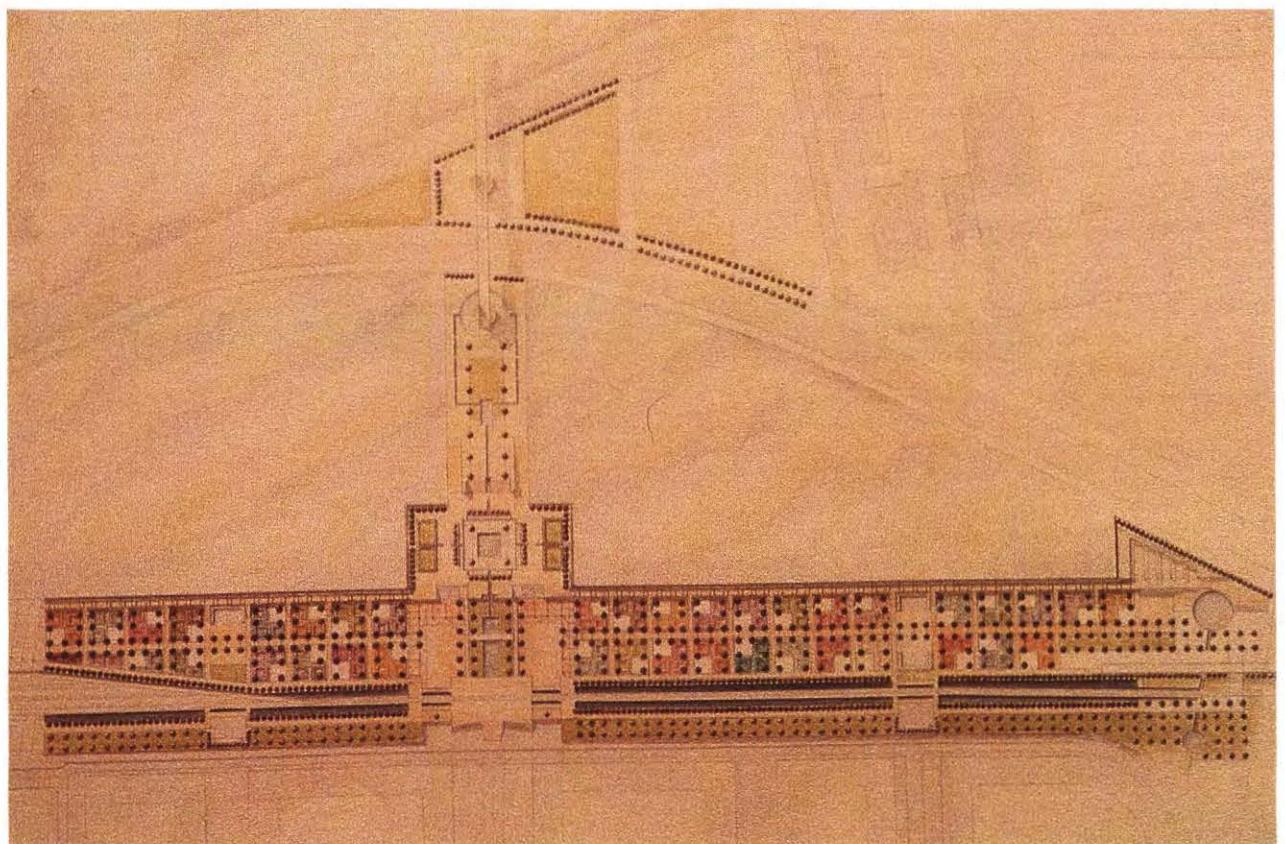
GRANDES INTERVENCIONES Y PROYECTOS EN EL AREA ESTE DE MADRID

Junto con esta operación del Pasillo Verde se vincula la de la estación de Atocha y sus alrededores, la no menos importante de la calle Méndez Alvaro y todas aquellas que tienen lugar dentro del recinto sur encerrado por la M-30. Estas operaciones actúan sobre elementos estructurales: grandes ejes viarios, equipamientos y zonas verdes, como son la prolongación del segundo cinturón, la ampliación de las calles Bolívar y Embajadores, construcción de una vía-parque a lo largo del Parque Tierno Galván y su ampliación, la construcción de la estación

Sur de Autobuses y la Estación del Tren de Alta Velocidad, estas dos últimas a ambos lados de la M-30 y junto a Méndez Alvaro. Algunas de estas operaciones ya están en marcha y otras lo estarán en poco tiempo produciendo una transformación de tejido urbano nuevo.

Las mencionadas operaciones se han planteado con vocación de irradiar crecimiento al otro lado de la M-30. En efecto, Méndez Alvaro pretende continuar por la avenida de Entrevías una vez soterradas las vías mientras la vía-parque de Delicias

Proyecto Parque Estación Delicias. Equipo Rizzo.



y la calle Embajadores confluyen en sus prolongaciones en el proyectado Parque Lineal Sur del Manzanares. Este parque está concebido como charnela de unión entre dos zonas segregadas, Villaverde y Vallecas. Su construcción, por tanto, sería muy importante para la actual periferia madrileña. En su diseño se distingue la parte situada al norte del "by pass" de circulación, con un carácter más urbano y geométrico, de la situada al sur del trazado más natural.

Todas estas actuaciones descritas del Pasillo Verde, Atocha y Méndez Alvaro, se producen en simetría aparente con la otra gran actuación en marcha del Campo de las Naciones, los nuevos recintos feriales y los nuevos parques que, junto con el ferrocarril a Barajas y la expansión del aeropuerto provocarán el inexorable crecimiento de Madrid hacia el Este, tendencia histórica retomada por el Plan General del 1985 y llevada a la realidad de la mano de las grandes operaciones urbanísticas en ejecución y proyectadas.

Así, el Planeamiento General va cumpliendo su papel asentando comportamientos sociales consolidados, arbitrando inte-

reses económicos y promoviendo ideas innovadoras de ordenación física que, plasmadas en operaciones estructurantes del tipo de las tratadas en este artículo, re conducen y conforman el tejido urbano.

La construcción efectiva de los grandes equipamientos del ocio y la cultura es, como hemos visto, uno de los elementos más importantes de la estructuración del tejido, al actuar éstos como focos de atracción puntuales (Atocha, Delicias) o lineales (Parque Lineal Sur del Manzanares) rebasando, por tanto, su papel intrínseco. Por ello, su situación y vinculación con el conjunto urbano es más trascendental que su contenido, y, por otra parte, las mencionadas situación y vinculación deben ser más causa que consecuencia, lo que lleva, irremisiblemente, a su previsión dentro del planeamiento.

Luis Moya González

Arquitecto

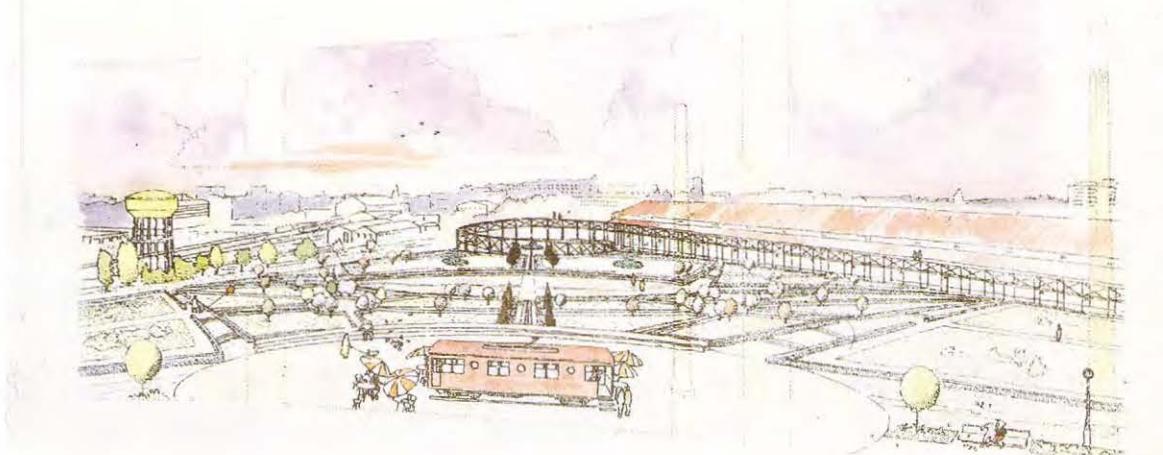
Catedrático de Planeamiento Urbanístico
de la ETSAM

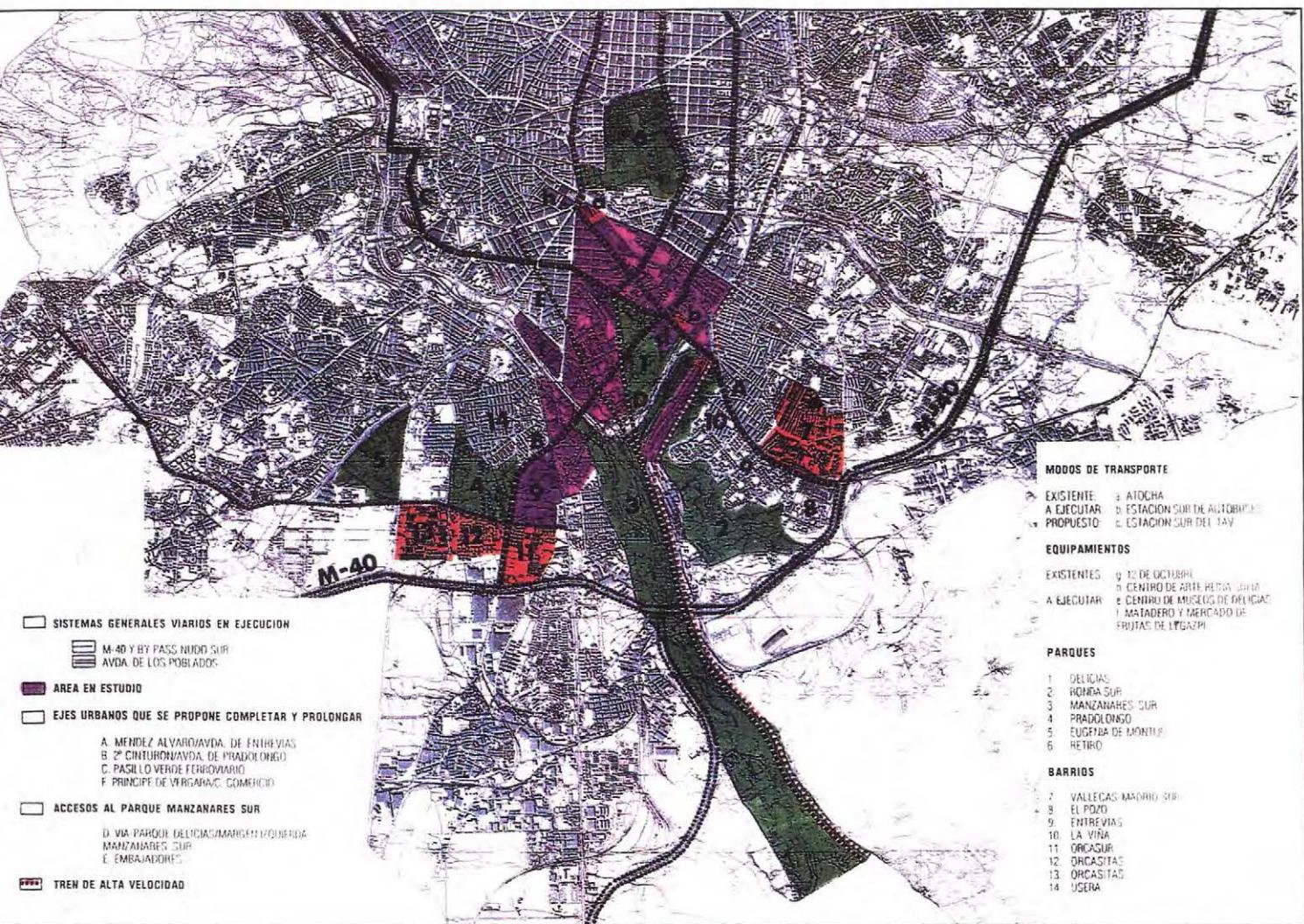
Proyecto Ampliación
Parque Tierno Galván.
Equipo Moya.



Planta General.

Vista general desde
la pérgola del jardín.





Proyectos en el eje Atocha, Méndez Alvaro.

LARGE-SCALE URBAN PLANNING OPERATIONS

The Construction of Large-Scale Leisure and Cultural Facilities in Madrid

Big urban planning operations are able to reinforce and transform the urban structures of cities. Promoting and carrying out such operations have an enormously powerful effect on a city.

The article attempts to show this idea in the most recent urban-planning history with a quick review of one or two past examples from the Enlightenment up to the Spanish Civil War.

The highpoints that have been chosen are the channelling of the River Manzanares for

the purpose of its becoming a leisure area, and the construction of the Official Promotion Districts on the edge of Madrid, together with the restoration work carried out on them in the 1980s.

Yet perhaps the clearest examples of the transformation role played by large-scale operations are those currently in progress, and those planned for the immediate future, due to their relation with the most decisive aspects of the urban structure, namely the big roadway axes, open spaces for the public and the leisure and culture facilities. Therefore, a description is given of the "Green Railway Corri-

dor" project whereby the southern part of Madrid will be recovered in a unique scheme involving transport, roadway axes, parks, installations, housing and office, as well as related operations such as the alteration work on Atocha Railway Station and Méndez Alvaro Street with all that this implies on both sides of the M-30 Motorway. Mention is likewise made of the operations in the eastern part of Madrid around the Campo de las Naciones.

The article ends by pointing out the need for planning as an instrument to programme large-scale operations in such a way that the latter are the cause and not the effect of a spontaneous development of the city.