

Madrid DF

La encrucujada de una urbe

Texto de **Bernardo Gutiérrez**
Fotos de **Xavi Cervera**

El estallido de la burbuja inmobiliaria ha dejado el modelo del Madrid metropolitano al desnudo: barrios despoblados, urbanizaciones abandonadas e incluso ciudades dormitorio deshabitadas en otras provincias, como Valdeluz (Guadalajara) o Seseña (Toledo). El gran Madrid, con casi 6 millones de personas, se ha consolidado como un mercado financiero internacional. Pero la crisis la ha empujado a un gran dilema: ¿Crecer o no crecer? ¿Calidad o cantidad?

“Sólo por este paisaje vale la pena vivir aquí”. Alfonso Llerena –40 años, charlatán– señala el horizonte-tras-el-balcón: una planicie amarillenta. El desierto del kilómetro 32 de la A4, en la provincia de Toledo. Pero la alegría reina en el quinto piso del número 4 de la calle El Greco, en la urbanización El Quiñón de Seseña, el corazón del sueño enladrillado de Francisco Hernando, *el Pocero*. Luz Marina, la mujer de Alfonso, muestra alegre “su pisazo”. Esta hostelera en paro elogia la piscina del edificio. “Además, vivimos a 300 metros de la Comunidad de Madrid”, matiza. Cuando habla de servicios frunce el ceño. Alfonso trabaja en Villaverde, en el sur de Madrid, como vigilante jurado. Va en coche porque “es imposible en transporte público”. La lista de peros es larga. No hay farmacia ni estanco. No hay hospital. “Van llegando comercios –afirma Alfonso– pero faltan cosas”.

Cinco de la tarde. El calor mordisquea el asfalto de El Greco. La calle, casi desierta. Un hombre sin camiseta susurra un “no spanish, chequish”. En el locutorio New People, el colombiano Carlos Enrique López, comenta algunos robos en garajes. A unos metros, una estatua de los padres del Pocero de aire estalinista preside una rotonda y las “campiñas rasas, yermas, polvorientas” que describió Azorín hace un siglo en Castilla. María Ángeles Vicente, encargada del Autoservicio Montero, repite/martillea un “esto es precioso, niño”. El Pocero, dice, es buena gente. “Se pasea por aquí con limusina y guardaespaldas, yo haría lo mismo”, matiza. María encarna el perfil de los 2.800 vecinos censados en la urbanización. La culpa de que el Pocero haya paralizado la construcción de El Quiñón, según ellos, es del alcalde de Seseña, Manuel Fuentes (Izquierda Unida). Los vecinos no hablan de burbuja inmobiliaria. El Pocero es un Dios-concede-sueños, papá ladrillo. Ahora

ha huido con sus grúas a Guinea Ecuatorial. De las 13.508 viviendas previstas, sólo se han levantado 5.600. Muchas siguen sin vender. Encerradas en calles valladas. Pero sus vecinos –clase baja e inmigrantes– apoyan al constructor que jamás leyó un libro. Los informes de la Junta de Castilla la Mancha desaconsejaron la urbanización. Pero ya es tarde. Alfonso, Luz Marina, María, todos aguardan un futuro incierto en el minilujo de piscinas y pádel de sus edificios.

LADRILLO SIN FRONTERAS

El Quiñón es apenas un grano de arena de la expansión metropolitana de Madrid. La ciudad que según el per iodista Luis Carandell “surgió de la nada”, en las últimas décadas se ha estirado como un chicle. La superfi-

(208.808 en ejecución), suficientes para 1.056.900 nuevos habitantes, según sus propias fuentes. La ciudad crece. Construye. Se estira.

Las infraestructuras de este descomunal Madrid Distrito Federal, además, avanzan a un ritmo vertiginoso. La Comunidad de Madrid ya cuenta con 2.600 kilómetros de carreteras, de ellos, 1.000 de autopistas, el doble que hace diez años. En 2004, tenía ya 174 kilómetros por millón de habitantes, frente a los 43 de Londres, según el Instituto para la Planificación Urbana y Desarrollo del Área de París (IAURIF). Pero el Gobierno de Esperanza Aguirre está construyendo 334 kilómetros de carreteras. Y hay más: el metro posee una red de 317 kilómetros (sólo superado por Nueva York y Londres). Llega hasta municipios como

Tras la ley autonómica de 2001, polémica por su “todo suelo es urbanizable”, la situación de Madrid se desbocó. **Entre 2001 y 2008 se construyeron 407.344 viviendas** y casi se llega al millón si se cuentan las que están en ejecución

cie urbanizada de la Comunidad de Madrid desde 1987 hasta el 2000 creció un 50%, según el proyecto Corine Land Cover. Tras la ley de autonómica de 2001, polémica por su “todo suelo es urbanizable”, la situación se desbocó. De Madrid al cielo de la edificación: 407.344 viviendas construidas entre 2001 y 2008, según el Ministerio de Vivienda. La cifra sube a casi un millón, según el colectivo Observatorio Metropolitano, si se cuentan las viviendas en ejecución. Y a 1.150.000 incluyendo a poblaciones limítrofes de Toledo, Segovia, Guadalajara y Ávila. El Ayuntamiento de Madrid ha sembrado 390.000 viviendas

Arganda, a más de 20 kilómetros de Madrid. Aquella ciudad-rompeolas de todas las Españas del poeta Antonio Machado, la villa y corte de 700.000 habitantes de principio de siglo, suma y sigue. Y prolonga su influencia en una espiral de barrios-ciudades-provincias dormitorios. El eslogan oficial de la Comunidad de Madrid, *la Suma de todos*, ya excede su frontera/cuerpo.

¿Pero necesita Madrid más habitantes que los 6.251.876 de su censo de 2008? ¿Había demanda de vivienda para construir tanto? ¿Existe un tejido económico para tanta población? ¿La crisis frenará el crecimiento del Madrid DF? “No →



An volortie tie consetet ing et, quisci tat wismolo rperostio duisis nulpul lum vero odolore dipit vent lorer ip



An volortie tie consetet ing et, quisci tat wismolo rperostio duisis nulpul lum vero odolore dipit vent lorer ip



An volortie tie consetet ing et, quisci tat wismolo rperostio duisis nulpul lum vero odolore dipit vent lorer ip

había necesidad de tantas viviendas. Los políticos se cegaron por intereses personales”. Habla Pedro Ortiz, cerebro del crecimiento metropolitano de Madrid. Dirigió el Plan Regional de Estrategia Territorial de 1996. El modelo, a falta de un Plan Metropolitano como el que Barcelona tiene desde 1976, se convirtió en la Biblia urbana del gran Madrid. “La ciudad – afirma este arquitecto y urbanista– no creció como una mancha de aceite, como las urbes europeas en el siglo XIX, sino como salpicadura de aceite”. Habla de un huevo friéndose. Y de pequeñas gotitas que saltan. Madrid creció en el siglo XX cuando ya existía el transporte privado. Y las gotitas/ciudades se desarrollaron aisladas, sin tejido económico propio.

El plan sugería un modelo reticular (no centralizado) que comunicaba las urbes/gotas periféricas. Proponía la creación de las Unidades de Desarrollo Equilibrado (UDE), centros urbanos con residencias y zonas productivas. “Colgábamos el crecimiento de poblaciones con estaciones de Cercanías infrautilizadas. Las primeras 200.000 viviendas fueron eficaces”, matiza Pedro Ortiz. Su plan impulsó, entre otras cosas, la M45 (conexión este-sur), el aclamado Metro Sur, desarrollos urbanos como los de Meco o Humanes y polígonos productivos como el de Parla (en el sur). El Madrid DF de cuadrículas descentralizadas tomaba forma. El plan se aplicó durante cuatro años. Después, la Comunidad de Madrid prescindió de los servicios de Pedro Ortiz, su director de Urbanismo, porque se oponía a “recalificar terrenos sin ningún criterio”.

El economista catalán Ricardo Vergués – ex catedrático de Economía Inmobiliaria de la Universidad de Montreal– trabajó junto con Pedro. Vergués recomen-

→ dó entonces la construcción de 508.165 viviendas en el Madrid metropolitano, 172.892 en la capital. Ni una más ni una menos. La Comunidad de Madrid decidió entonar entonces *el cielo está enladrillado*. Y también prescindió de sus servicios. Ricardo Vergués habla con rabia: “la política especulativa ha provocado un desastre urbano de individuos aislados en barrios fantasmas y una economía no

rio donde lo público no existe. Somos 27.000 vecinos, pero no hay servicios. Ni ambulatorio ni colegios suficientes”, matiza Lorenzo. Lorenzo denuncia que en el *laboratorio Madrid* lo privado manda. “¿Para qué construir un colegio público si le han cedido un terreno al Opus Dei?”, afirma. Javier Arenas –camisa azulada, semblante pulcro– se acerca. Pide un güisqui. “Soy el director de Ruina S.A. Pasé de

En Montecarmelo, el 60% de las viviendas están vacías y en Arroyo del Fresno se ven **calles sin edificios sembradas de farolas y pasos de cebra**. Tiene parada de metro, pero no hay vecinos.

productiva”. Construir más de 25.000 casas por año, en palabras de Pedro Ortiz, es “derrochar recursos en un sector superfluo”. Pero el cielo/suelo de Madrid siguió enladrillándose. En 2006, se construyeron 75.263 viviendas, según el ministerio de Vivienda.

Para Josep María Llop, director del Programa sobre Ciudades Intermedias de la Unión Internacional de Arquitectos, Madrid “ha jugado al modelo de economía de aglomeración”. A más población, más mercado. Y más sedes de compañías multinacionales. La capital, matiza, no ha tenido en cuenta que “ciudades dormitorio desvinculadas del trabajo sólo producen especulación y contaminación”.

MADRID NORTE

Cinco y media de la tarde. Bar Muus, Las Tablas, uno de los nuevos Planes de Actuación Urbanística (PAU) del norte del municipio de Madrid. Lorenzo Álvarez, presidente de la Asociación de Vecinos, hace una radiografía tétrica. “Es un laborato-

vender casas a construir las. Pero un día la bolsa baja y el ladrillo sube...”, dice. Para Javier Arenas el barrio “va para arriba”. Hay hasta una iglesia entre los andamios. Ambos alaban a Florentino Pérez, presidente del Real Madrid. Confían en él, así en la tierra/césped como en las grúas/cielo. Cogesa (del grupo ACS de Florentino) “tiene parte del pastel de Las Tablas”, matiza Lorenzo.

Los nuevos barrios del norte (Las Tablas, Montecarmelo y San Chinarro) representan “la ciudad de las persianas bajadas” de la que habla el sociólogo Carlos Lles, profesor en la Universidad Carlos III de Madrid. Edificios cerrados, bajos comerciales vacíos. Para Carlos, el plan urbanístico del PP donde “las infraestructuras van por delante, ha producido una especulación terrible”.

De Las Tablas arranca un flamante Metro Ligero (por superficie) hacia San Chinarro. Ocho paradas, 310 millones de euros de inversión, 18.768 usuarios diarios, según el Ayuntamiento. Si en el modelo de 1996 se aprovechaba el transporte público existente, en la era del

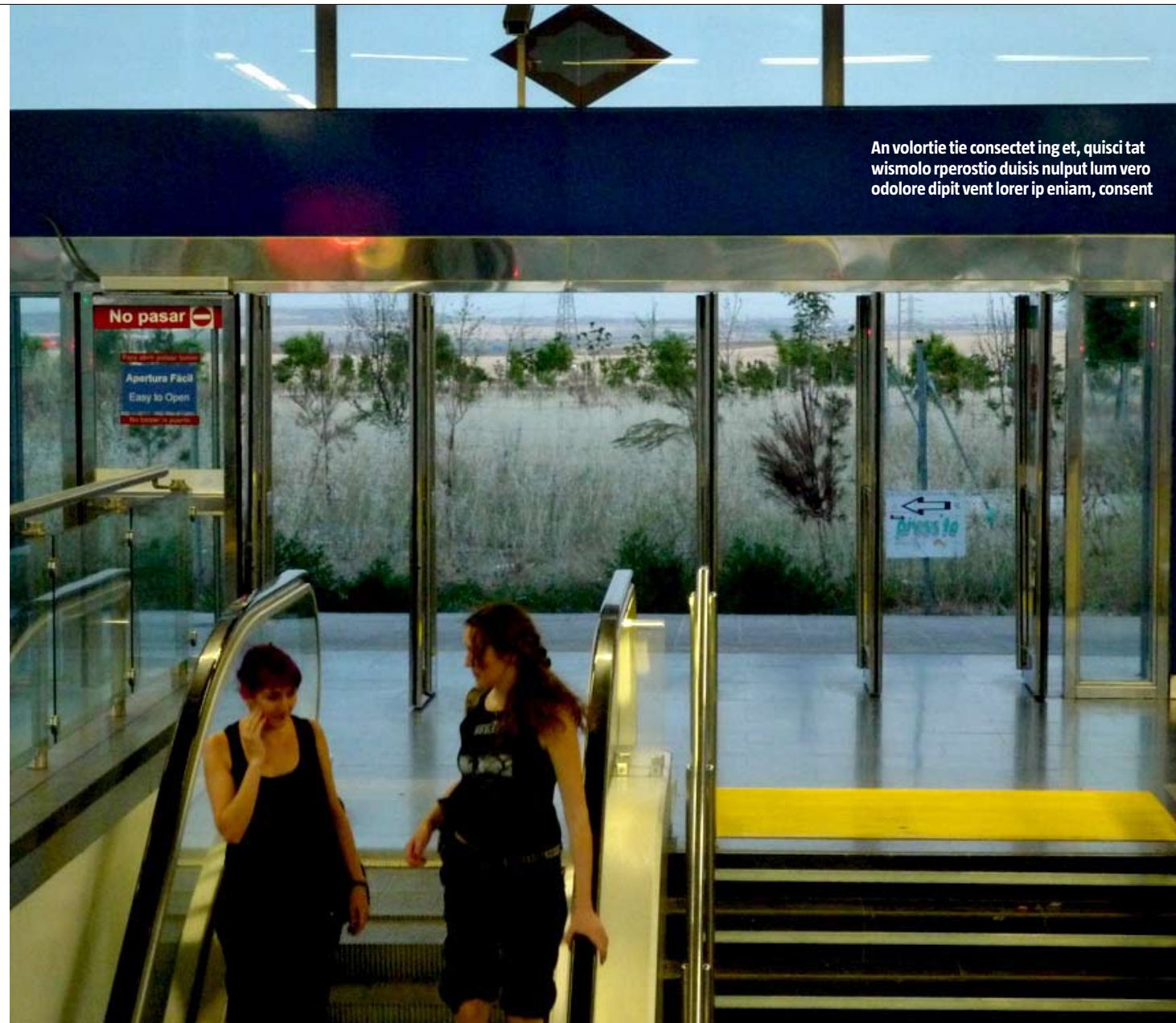
Pelotazo merengue

El primer *pelotazo merengue*, la recalificación de la antigua Ciudad Deportiva del Real Madrid, donde se edificaron las Cuatro Torres Business Area, ha tenido continuidad en el Parque de Valdebebas, “una nueva forma de hacer ciudad”, que ya se levanta junto a Barajas. Donde iba a situarse la Casa del Campo del Este, el Real Madrid va a construir su nueva Ciudad Deportiva y una especie de Disneylandia del madridismo. Con los dividendos de aquella recalificación, el Real Madrid compró en Valdebebas suelo rústico que se ha revalorizado por ocho. La mayor operación urbanística de la Comunidad de Madrid incluye la Ciudad de la Justicia, la Ciudad Aeroportuaria, oficinas, un centro comercial, 12.600 viviendas y parada de Cercanías.

Madrid DF el metro llega antes que el vecino.

Entre Las Tablas y Álvarez de Villamil los vagones están casi vacíos. El metro aéreo atraviesa siete kilómetros de edificios. La parada María Tudor, en la puerta de El Corte Inglés. “El metro ligero es lento, y hay pocos”, afirma Carlos Sanz, presidente de la Asociación de Vecinos de San Chinarro. El barrio está a medio gas, “20.000 habitantes”, matiza. El edificio Mirador (apodado como el Bin Laden por su agujero en medio) da un toque *fashion* a San Chinarro. Carlos Sanz critica el concepto urbanístico: “Somos una isla rodeada de carreteras, la M40, la A1, la M11”. José María Ezquiaga, premio Nacional de Urbanismo en 2005, ataca sin piedad los PAUS nuevos de Madrid. “Nacieron obsoletos. Están aislados. Se fomenta una vida no urbana”. Ezquiaga critica el “desastroso diseño de manzana cerradas, verjas y patios con piscinas”. El Centro Comercial, se lamenta Ezquiaga, “como en los suburbios americanos, es el único espacio de encuentro”. Belinda Tato, arquitecta y urbanista de Ecosistemas Urbanos, cuestiona, por su parte las avenidas “inmensas pensadas para los coches”.

En el experimento de “convertir el territorio en mercado”, en palabras de Ana Méndez de Anaés, urbanista del Observatorio Metropolitano, han pasado cosas raras. Las calles de Montecarmelo, otra joya del norte de Madrid, por ejemplo, son desoladoras. “El 60% de las viviendas están vacías”, según Alberto Navazo, presidente de la Asociación de Vecinos. Y en el verdadero PAU maldito-fantasma del norte, Arroyo del Fresno, la situación es peor: calles sin edificios sembradas de farolas, señales y pasos de cebra. Tiene parada de Metro. Pero no hay vecinos. Curiosamente de las 2.754 viviendas programadas, 1.500 son de protección oficial.



An volortie tie consetet ing et, quisci tat wismolo rperostio duiis nulput lum vero odolore dipit vent lorer ip eniam, consent

MADRID GLOBAL

Restaurante Volvoretta. Piso 29 del edificio Torre SyV de las Cuatro Torres Business Area, en la prolongación del paseo de la Castellana, futuro corazón financiero de la urbe/país. Desde los 120 metros de su lujoso restaurante, Madrid, ese “mar de alquitrán, feudo estatal” contra el que despoticaba el grupo de heavy

Barón Rojo en los ochenta, muestra su nuevo *sky line*: las torres Kio (hijas del desarrollo de los noventa), la letanía de grúas paradas de Arroyo del Fresno. A ras de suelo, un hueco con excavadoras, el futuro Centro Internacional de Convenciones de Madrid, de talla/aspiraciones XL. El Madrid-tras-la-ventana sintetiza, en palabras del sociólogo Emilio

Ontiveras, “toda la península”. Un país que pasó de la agricultura a los servicios “casi sin pasar por la industria”. Madrid comandó la revolución del seiscientos de los setenta, la explosión de Centros Comerciales de los ochenta (ya hay 92 en la Comunidad de Madrid) y la era multinacional (23 de las 30 principales empresas españolas

El crecimiento de Madrid se justificaba para atraer inversiones, competir con Londres y Nueva York y servir de plataforma hacia Latino América. Ahora que las grúas están paradas se denuncia cómo la capital **tiró del carro del disparate constructor**

tienen sede en la ciudad). La suma de todos. Y es que el tamaño, para algunos, sí importa. “Madrid tiene que competir con Londres, París. Puede seguir creciendo físicamente”, matiza Emilio.

El estudio Madrid, centro financiero, elaborado por el Instituto Madrileño de Desarrollo, dibuja un próspero y dinámico Madrid global. 30.444 euros de PIB per cápita (2006), por encima de la Europa de los 15. Madrid, además, atrae el 43,52% de la inversión extranjera (Cataluña el 26,12%). El ranking financiero del estudio coloca a Madrid apenas por detrás de París, Londres y Nueva York. El informe Worldwide Centers of Commerce Index de Mastercard, aunque menos optimista, confirma el ascenso de Madrid como plaza de negocios: subió desde el puesto 16 al 11 en 2008.

El tamaño del Madrid-Suma-de-Todos “está justificado por el boom económico de la región”, según José Antonio Herce, sociólogo de Asesores Financieros Internacionales. “Madrid se ha especializado en servicios avanzados, financieros, ingeniería. Ya no sólo ofrece ministerios. Es la plataforma hacia Latino América”, afirma. Primero la economía, después el ladrillo. O al revés. El desarrollo inmobiliario de Las Tablas, por ejemplo, estuvo empujado por la Ciudad de las Telecomunicaciones de Telefónica de 172.000 m², con 14 edificios y

zonas comerciales. Telefónica fue la primera compañía que financió con 9 millones de euros una parada de metro, Ronda de la Comunicación.

EL SILENCIO DE LAS GRÚAS

Paco Zamora, de Ecologistas en Acción, denuncia “la locura de hormigón” de la Comunidad de Madrid desde el plan de 1996. La M50, cuarta circunvalación, “va a ser cerrada atravesando el Parque Regional del Manzanares. La M60, quinto anillo, se está realizando, según Zamora, de forma encubierta como desdoblamiento de la M600 (tramo M503 a A5). Asfalto, carretera, grúas. Y vehículo privado. En la ciudad que Camilo José Cela ubicaba “en algún lugar entre Navalcarnero y Kansas City” el coche manda. El sistema de transporte público de Madrid se vio superado en 2004 por el privado: 5.070.000 desplazamientos diarios frente a 4.930.000. El Madrid de Luis Carandel donde “puede ser hora punta a todas horas” se ha convertido en una capital del atasco de los anillos concéntricos (M30, M40, M45, M50) donde algunas carreteras como la M506 tienen apodos comerciales, como la avenida de la Warner (por el parque de Warner Bros).

Si David Leavitt reescribiera *El lenguaje perdido de las grúas* podría inspirarse en Madrid. Podría hasta retitularlo como *El silencio de las grúas*. Barrios fantasma, mega ensanches, como el de Vallecas

Endogamia inmobiliaria

Tras la ley del suelo de la Comunidad de Madrid de 2001, los poderes políticos e inmobiliarios realizaron una paulatina fusión. La llegada al poder de Esperanza Aguirre agudizó el proceso. Unió las Consejerías de Medio Ambiente y Urbanismo y cedió el poder urbanístico a barones del ladrillo. El libro, *Madrid, ¿la suma de todos?*, del Observatorio Metropolitano, revela cómo Enrique Porto (tres años director general de Urbanismo) y Leopoldo Arnáiz (técnico de la Secretaría de Urbanismo) actuaron movidos por los intereses inmobiliarios de sus familias. Enrique Porto, forzado a dimitir en 2006, adjudicó a la empresa familiar Plarquín y a Arnáiz Constructores muchísimos planes generales y de sectorización de la Comunidad. “En Europa se construye teniendo en cuenta los factores sociológicos, demográficos y económicos. En España, especialmente en Madrid, sin pensar en nada. Bueno, se piensa en el beneficio personal”, denuncia el ex director de Urbanismo Pedro Ortiz.

(26.046 viviendas) a medio hacer/habitar. Y urbanizaciones de casas dispersas/ineficientes que según el estudio de Pedro Ortiz, generan 36.000 euros de gasto público. Durante años, la tela de araña-asfalto ha hinchado la burbuja. Asfalto, carretera, grúas. Y viviendas. La ecuación no falla. Algunos municipios como Arganda del Rey se revalorizaron un 20% tras el anuncio de ampliación de la M503. Otros, como Arromolinos, aumentaron su superficie urbanizable un 883% en pocos años.

Manuel García Montalvo, catedrático de Economía de la Universidad Pompeu i Fabra y autor del libro *De la quimera inmobiliaria al colapso financiero* es pesimista: “El impacto económico de la sociedad de propietarios es terrible”. Si una pedrada en la Puerta del Sol, como decía Ramón Gómez de la Serna, mueve ondas concéntricas en toda la laguna de España, ¿qué responsabilidad tiene el Madrid Inmobiliario en la crisis pos burbuja? “Madrid ha tirado del carro de este disparate constructor, sí”, afirma García Montalvo.

¿Seguirá creciendo el Madrid D.F? ¿Está preparada la Comunidad de Madrid para un crecimiento de 1.160.540 habitantes como en los últimos diez años? La Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento no saben, no contestan. No han querido hacer declaraciones al *Magazine*. La información, incompleta, la sueltan con cuentagotas. La megaurbe aletargada, espera su sueño Olímpico. El paro regional pasó del 6,7% (2007) al 13,61% (segundo trimestre 2009). La megaciudad de las persianas bajadas no tiene empleo para todos. El cielo de Madrid (¿quién lo desenladrillará?), es sólo para unos pocos.

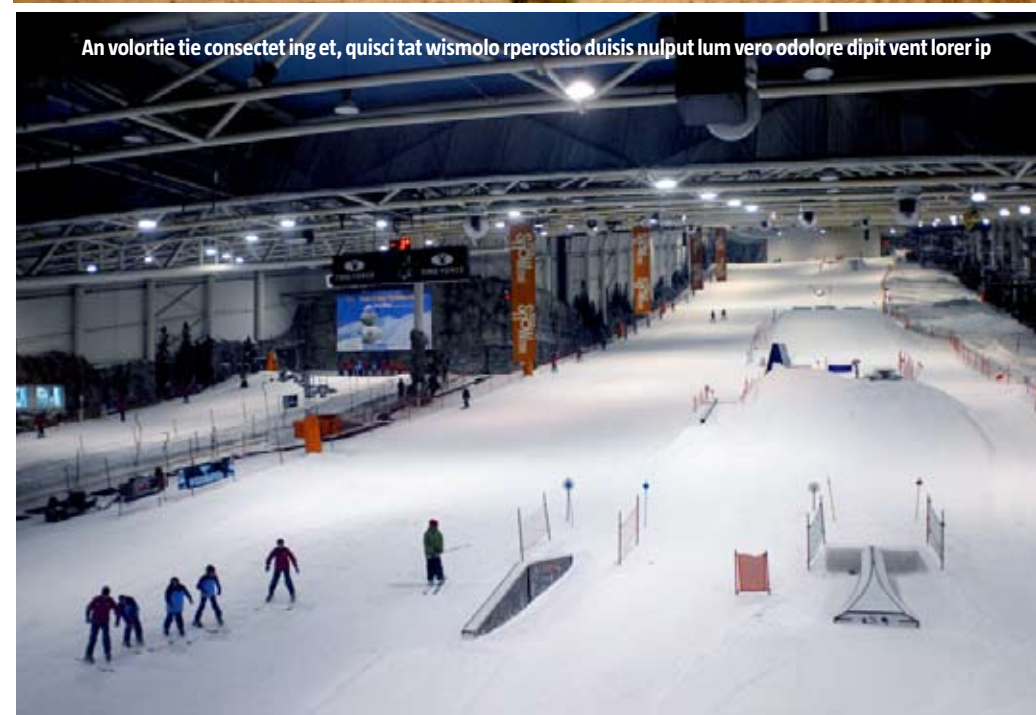
La crisis ha paralizado, momentáneamente, el Metamadrid, el proyecto utópico de ciudad continua



An volortie tie consectet ing et, quisqi tat wismolo rperostio duisis nulpul lum vero odolore dipit vent lorer ip



An volortie tie consectet ing et, quisqi tat wismolo rperostio duisis nulpul lum vero odolore dipit vent lorer ip



An volortie tie consectet ing et, quisqi tat wismolo rperostio duisis nulpul lum vero odolore dipit vent lorer ip

hasta Valencia que la Universidad Europea de Madrid elaboró con dinero público. Hasta Ignacio Niño, coordinador de la oficina Madrid Global que lucha por las olimpiadas, reconoce que el objetivo es crecer “cualitativamente no cuantitativamente”. En esa dirección va el *Manifiesto por Madrid* presentado el dos de julio por el Observatorio Metropolitano. Calidad, no cantidad. El demoledor manifiesto denuncia el crecimiento desigual del Madrid global. La creciente segregación social. La mercantilización del territorio. Y el nacimiento “de un ejército de un millón de sirvientes inmigrantes de sueldos miserables inferiores a 15.000 euros brutos al año”.

Fin de trayecto. Estación del AVE de Guadalajara, municipio de Yebes. 64 kilómetros, 25 minutos. Apenas dos personas salen del tren. La ciudad de Valdeluz –planeada para 34.000 habitantes– bosteza una silueta de grúas y edificios parados. Sus entrañas son casi un desierto. Calles asfaltadas, sin edificios. En algunas manzanas se concentran el centenar de vecinos de Valdeluz. Un carril bici se estampa contra la campiña. Una oficina inmobiliaria de chapa está abandonada entre cardos y piedras. En su cristal nace un raro sueño de casas: líneas blancas dibujadas que suben al cielo del Madrid DF. Otro tren-bala cruza la estepa. Cuesta creer que esta ciudad-urbanización edificada sobre terrenos de la familia de Esperanza Aguirre viva por y para Madrid. Que forme parte de aquella lejana ciudad “donde el sol es una estufa de butano” a la que Joaquín Sabina idolatraba en 1980. Imtiaz Cheenma, un vigilante pakistaní, dormita en un coche. Es el vigilante jurado. Sonríe: “no hay nada que vigilar”. Mira al horizonte –otro AVE tras un mar de ladrillos– sin acabar de entender el silencio de las grúas.