

Autor: Carmen Moyano Rojas

LO QUE MADRID SOÑÓ Y NO CONSIGUIÓ

El Estadio de Madrid nació de la mano de los arquitectos sevillanos Antonio Cruz y Antonio Ortiz y se inauguró el 6 de Septiembre de 1994. Desde entonces el edificio ha recibido numerosos galardones de arquitectura y múltiples menciones, reflejo del merecido homenaje y explícito reconocimiento de la singularidad y funcionalidad del Estadio de Madrid. Su conjunto, formado por una poderosa diagonal nítidamente identificable en el paisaje, lo ha convertido en un símbolo y una referencia arquitectónica. El actual estadio de La Peineta sufrirá una total remodelación. Pasará a llamarse Estadio de Madrid y su capacidad se ampliará hasta 75.000 espectadores, 55.000 en caso de que Madrid no organice los JJ.OO. Sobre los graderíos -sin necesidad de columnas para facilitar la visibilidad- habrá una cubierta ligera de kevlar (material flexible y translúcido) que recuerda a la carpa del Estadio Olímpico de Munich, sede de los JJ.OO de 1972. El conjunto del estadio se completará con dos hoteles de 600 plazas, un helipuerto, pistas de tenis, pádel, campos de fútbol de césped artificial, fútbol sala y baloncesto.

Situación del Estadio de Madrid

El Estadio de Madrid se encuentra situado al este de Madrid, a pocos minutos del aeropuerto de Barajas y del recinto ferial de IFEMA. Las carreteras de circunvalación M-40 y N-II permiten un rápido acceso en coche. Cerca del Estadio de Madrid, el Metro y varias paradas de autobuses mantienen una comunicación constante, fácil y fluida entre las nuevas instalaciones y el conjunto de la ciudad.

Dirección

Avda. de Arcentales, s/n
28022 Madrid
Telf.: 91 720 24 00
Fax: 91 720 24 47

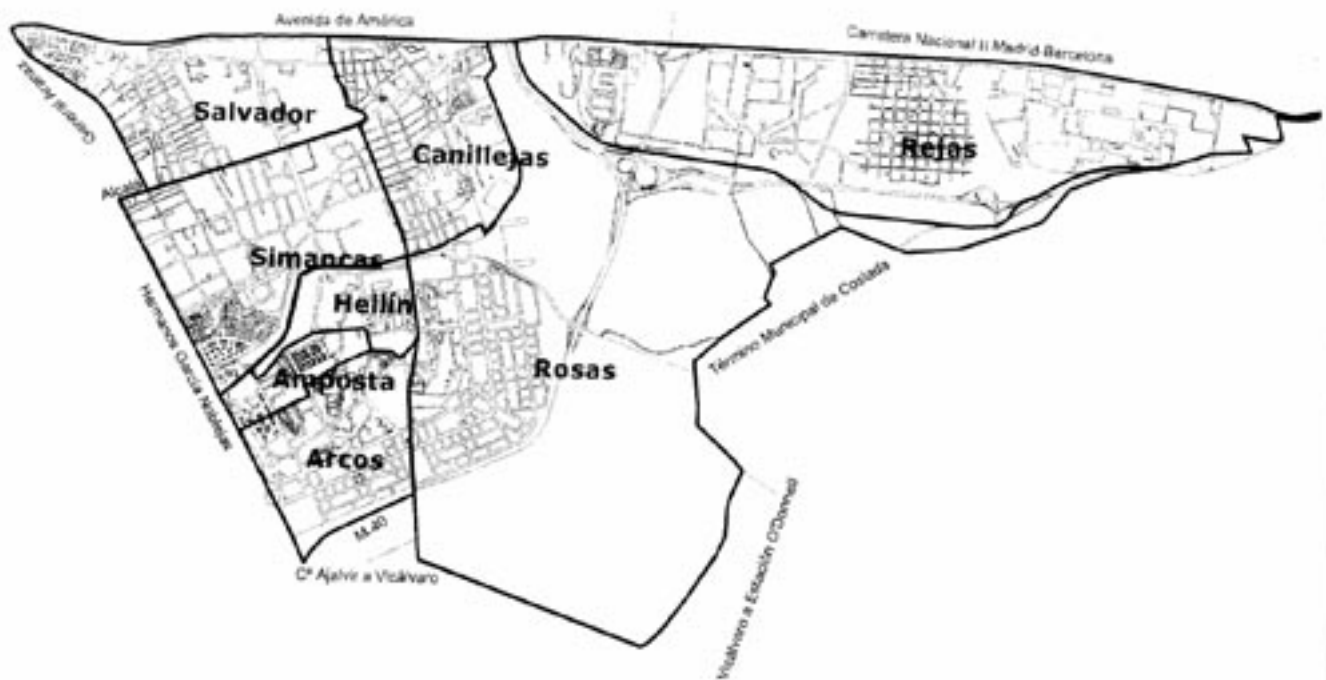
Transportes

Metro: Las Musas (Línea 7)
Autobuses: 28, 48, 109, 286 y 288.

Al igual que el distrito 22@ de Barcelona, los distritos que rodean al estadio de la Peineta, eje principal de la candidatura de Madrid Ciudad Olímpica 2.012 se ha visto afectados.

Veamos un pequeño mapa y localicemos el estadio en el actual barrio de “Las Rosas”.

SAN BLAS



Hagamos un poquito de historia con algunos antecedentes: en 1945, la Comisaría General para la Ordenación Urbana de Madrid y sus alrededores, que ejerció un control absoluto sobre el urbanismo madrileño, al margen de la esfera municipal, que le quedaba supeditada. La Comisaría actuó de un modo decidido, expropiando entre 1948 y 1962 no menos de 2.000 hectáreas de suelo urbano. Esta ambiciosa política de suelo, superior a cualquier otra en la historia de la ciudad, perseguía una multiplicidad de finalidades. La más novedosa era dotar a Madrid de industria, para lo que se crearon áreas y polígonos industriales al sur, en Villaverde, y al este de la ciudad, en Canillejas; ambas fueron el germen de la actual localización industrial de la región urbana madrileña. La mayor cantidad de suelo expropiado lo fue para la residencia. En

la periferia, la pretensión inicial de "redimir" el suburbio en operaciones constructivas casi de índole militar, como en La Ventilla, dejó paso en los años cincuenta a una política urgente de construcción de grandes barriadas, en las que la Comisaría cedía la iniciativa a otros organismos estatales, como la Obra Sindical del Hogar o el Instituto Nacional de la Vivienda. Orcasitas, Entrevías y San Blas son ejemplos de barriadas de vivienda pública, que para todo Madrid alcanzó un total de 60.000 residencias entre 1954 y 1961.

La zona donde se desarrolla la Villa Olímpica, el corazón de los Juegos, la constituyen varios cientos de hectáreas entre el barrio de San Blas y la localidad de Coslada, cuya principal ventaja, según la valoración del COI, es que está a cinco minutos del aeropuerto de Barajas. La transformación de Madrid es la más importante de Europa. Los nuevos desarrollos urbanos, la recuperación del centro, y las nuevas infraestructuras van a hacer un Madrid totalmente diferente en los próximos 10 años.

El paralelismo que podemos observar entre estos barrios y el distrito 22@ en el desarrollo de su construcción, muerte y reconversión, no es ajeno a las políticas imperantes en cada momento socioeconómico y político. Y como tal, también en Madrid y a partir de los años 60 comienza el proceso de desindustrialización que se reconvierten en empresas de servicios principalmente- Recuerdo con especial añoranza mi sorpresa al ver la fábrica de cervezas "El Aguila" en el barrio de Méndez Alvaro (Madrid) convertida en un gran bar de copas; Hoy no existe hay viviendas -. de idéntica manera que el Poblenou los barrios que aparecen en el pequeño mapa (incluso la población de Coslada que se ve afectada por su gran centro de Transporte Terrestre y la proximidad al Aeropuerto) están sufriendo una transformación que si bien no tiene las características arquitectónicas que el barrio barcelonés, si están siendo afectadas las infraestructuras, no solo de viviendas sino esencialmente a la de la red de comunicaciones. En cuanto a vivienda, la Comunidad de Madrid destina 2.700 millones para urbanizar colonias de vivienda protegida de San Blas. Esto sería un buen titular si se explicara la realidad de este barrio paupérrimo que necesitaría una reconversión mucho más profunda que el lavado de cara que están haciendo llevándose a los inmigrantes de centros institucionales que se están convirtiendo en Parkings, centros de la tercera edad y algún que otro pastelito para adornar, pues este barrio ha sufrido los estragos más duros de la drogadicción de la ciudad. En fin opiniones al margen la verdadera intervención urbanística se está llevando a cabo sobre todo en el aumento de plazas hosteleras, en guapear (como dirían los chulapos) el cogollo de Madrid y en hacer accesibles los lugares de los juegos. Veamos como puedo refutar esta opinión con un titular del momento.

Esto es lo que pretende ser una intervención institucional con la reconversión de varios barrios.

Plan Especial de Infraestructuras del Sureste (PEISEM)

El Plan Especial de Infraestructuras del Sureste de Madrid (PEISEM) fue aprobado el 21.03.02, y se hallan entre sus objetivos: a) acomodar las determinaciones del PGOUM 97 que afectan al área a las condiciones impuestas en su aprobación definitiva por la Comunidad de Madrid; b) permitir la definición de las grandes infraestructuras que afectan a los diferentes ámbitos del área: línea 9 de Metro, trazado del AVE Madrid-Barcelona, M-45, M-50, Eje del Sureste y Radial-3; c) preservar las condiciones medioambientales de la zona mediante la creación de cuñas verdes, la protección de las vías pecuarias o la creación de una red de drenaje artificial; d) armonizar las actuaciones concretas a desarrollar en el Segundo Plan de Saneamiento Integral de Madrid; e) garantizar la interconexión de los nuevos barrios entre sí y con los núcleos existentes: **distritos de Vallecas, Vicálvaro y San Blas**; municipios de Coslada, San Fernando de Henares y Rivas Vaciamadrid; f) permeabilizar las grandes infraestructuras de transporte que atraviesan o atravesarán en el futuro el área de actuación: N-III, M-45, M-50, Eje del Sureste, R-3, línea 9 del Metro, AVE Madrid-Barcelona; g) profundizar en las necesidades comunes de infraestructuras de los distintos sectores de suelo urbanizable programado y no programado del sureste de Madrid. A diferencia de esta otra intervención también institucional.

“El proyecto de remodelación del eje Prado-Recoletos que ganó el concurso de ideas organizado por el Ayuntamiento de Madrid, supone la demolición de 314 viviendas situadas en el Cerrillo, la calle de Infanta Isabel y las casas colindantes al Gobierno Militar, en el paseo de Reina Cristina. En su lugar se construirán otras 352. Lo más conflictivo es que gran parte de las viviendas situadas en el Cerrillo de San Blas son unifamiliares y el proyecto supone construir en su lugar, "bloques de baja densidad y alta calidad de 3 o 4 plantas y todas con garaje". En San Blas, Canillejas, Rejas, Simancas... se está interviniendo de la siguiente manera: La Junta de Gobierno acordó la modificación de las lindes entre Vicálvaro y San Blas, como consecuencia de la alteración de la línea divisoria entre Madrid y Coslada. El nuevo límite entre ambos distritos del sureste queda fijado por el parque de la Cuña Verde, la M-40 y la carretera de Ajalvir. El Ayuntamiento aprobó un proyecto de urbanización de la calle Julián Camarillo (San Blas) Sur, una zona de 10.834 metros cuadrados, situada en el distrito de San Blas, que anteriormente estaba ocupada por industrias. Tanto esta zona como la de las Rosas han sido transformadas en viviendas, no de alquiler, pues éstas han sido ubicadas en la

zona del Ifema de Madrid. Se van a prolongar las líneas 5 y 7 de metro para que se acerque la estación de Las Musas (San Blas). Además, el anillo olímpico tiene acceso por tren de cercanías. No, hay expropiaciones y se producirán algunas molestias como consecuencia de las obras. Pero eso sí el nombre de San Blas aparecerá en todas las televisiones del mundo. En materia de hoteles tenemos 47.000 plazas hoteleras. Y el aeropuerto de Barajas podrá recibir el año 2012, 70 millones de pasajeros.

Además el estadio está cercano al IFEMA, el nuevo recinto ferial de **Madrid**, inaugurado en 1991, y que agrupa una extensión de 100.000 m² distribuidos en 10 pabellones. Ubicado en la zona este de la capital -anexo al **Aeropuerto Madrid-Barajas** y muy próximo al futuro **Parque Olímpico**- es una de las instalaciones más adecuadas para acoger el desarrollo de competiciones deportivas de interior (lucha, tenis de mesa, judo, taekwondo, esgrima, halterofilia).

Así pues la renovación industrial y el posterior cambio de las zonas que comportarán la Villa olímpica han hecho posible la nueva cualificación del suelo, manteniendo un uso polivalente donde conviven lo industrial y la vivienda atravesados por uno de los parques más extensos de Madrid el Parque del Paraíso en la Av. De los Arcentales al cual desde hace tiempo, se le viene restringiendo el paso de los vehículos en fin de semana para mejor disfrute de los ciudadanos y salubridad de sus plantas. Para diferenciarse en este sentido de Barcelona, el tipo de actividades que se desarrolla en estos barrios no tendrá un cambio destacable pues esta capital ya no disponía de industrias de fabricación, pero si que la arquitectura de las empresas es más moderna y vanguardista. Si bien esto no ha sido una transformación profunda si ha revitalizado algunas zonas del barrio, las ha readaptado y les posibilita el acceso sin necesidad de vehículos.

En lo que dista mucho de Barcelona, es en que esta zona se halla convertido en una ciudad de la información y el conocimiento. Pues otras zonas más céntricas de la Ciudad (P^o Castellana ya habían tomado la primacía). Aunque está mejorando a pasos agigantados y no veremos los resultados hasta el final del 2007. Contamos con errores urbanísticos tan chirriantes – y fuera del contexto Madrid Olímpica - como la demolición, hace ya tres años del edificio llamado “Pagoda” que estaba situado en la Carretera de Barcelona diseñado por el famoso arquitecto Miguel Fisac, cuya interesante construcción de Formas Paraboloides hipervólicas fue demolido aún estando catalogado por el Colegio de Arquitectos. Tampoco gozamos de una ciudad de la Investigación y el Conocimiento, se supone que el conjunto de ciudades Universitarias serán suficientes...?

Tampoco la intervención no estatal ha funcionado en interrelación con la intervención urbanística de la Comunidad al igual que en Barcelona, pues las propuestas no se han oído. Paso a exponer algunas de ellas de la coordinadora de entidades vecinales y ciudadanas del distrito de San Blas.

MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Autobuses

Reordenación de las líneas de autobús del distrito, con particular atención a:

- Creación de una línea interna nº 153 que comunique los distintos barrios del distrito: desde Simancas hasta Mar de Cristal.
- Aumento de la flota de las actuales líneas 38, 48 y 77.
- Ampliación del recorrido de la línea 109 hasta el Centro de Salud de los Alpes (calle Suecia), pasando por avenida de Canillejas-Vicálvaro (polígono H).
- Ampliación de la línea 15 hasta “la Peineta”.
- Nocturno nº 6 con parada en el metro de las Musas.
- Comunicación directa del distrito con el hospital Ramón y Cajal.
- Ampliación del recorrido de la línea 4 pasando por las Musas y las Rosas.
- Nueva línea que una el nuevo barrio de las Mercedes con Puerta de Arganda, pasando por la estación de Renfe y avenida de Canillejas a Vicálvaro.
- Ampliación del recorrido de la línea verde parando por el Centro de Salud Gandhi.
- Prolongación de la línea 146 hasta Ciudad Pegaso.
- Línea directa de autobús que comunique la colonia Fin de Semana con el Centro de Especialidades de Hermanos García Noblejas y con el resto del distrito. Establecimiento, igualmente, de una línea nocturna (“buhu”) desde Canillejas hasta Ciudad Pegaso-Las Mercedes- Fin de Semana.

Metro

- Prolongación del servicio de metro a: Estadio de la Comunidad de Madrid, antigua UVA de Canillejas, Rejas, Ciudad Pegaso, Las Rosas.
- Circular periférica que una Mar de Cristal-Canillejas-San Blas-Puerta de Arganda y Congosto.

Tren

- Estudiar el posible uso de la estación de O'Donnell como estación de cercanías, comunicando con la zona norte (Campo de las Naciones-Chamartín).
- Retirada urgente de la empresa dedicada a la distribución de contenedores metálicos situada en las inmediaciones de la estación de O'Donnell, dado el evidente peligro que supone el almacenamiento de tales contenedores en ese lugar: se ha producido la caída de un contenedor sobre el margen de la calle Deyanira, de unos 10 m. el almacenamiento produce contactos violentos de camiones y contenedores sobre las pilastras de la M-40.
- Aparcamiento disuasorio
- Construcción de un aparcamiento disuasorio en la estación de metro que demandamos en "la Peineta", que dará cobertura al futuro intercambiador de transporte.
- Aparcamientos subterráneos
- Construcción de un aparcamiento en la calle Hinojal s/n, junto a la plaza de Nuestra Sra. de la Candelaria, con instalaciones deportivas sobre rasante.
- Construcción de un aparcamiento en la calle Julia García Boutan, intersección con Longares.
- Viario
- Enlace de la colonia Fin de Semana y el polígono de las Mercedes con Coslada vía Arcaute.
- Nuevo acceso al barrio de las Rosas por la prolongación de Arcentales con entrada a calle Sofía (sólo entrada).
- Revisión general de todos los hidrantes del distrito de San Blas.
- Sustitución de los bolardos fijos de hierro por otro sistema abatible que permita el acceso a los servicios públicos (urgencias, limpieza, etcétera).
- Retirada del proyecto de ampliación de la M-40 (Estudio Informativo E-14-M-47, Fase 2, del Ministerio de Fomento) por sus graves afecciones al distrito y, en concreto, a las Rosas.
- Restitución de la conexión del distrito de Vicálva ro con el centro de la ciudad a través de la avenida de Daroca de acuerdo con los planteamientos de la plataforma Salvemos la avenida de Daroca, las manifestaciones de los vecinos afectados expresadas a través de las 20.000 firmas que, hasta el presente, se llevan recogidas al respecto y las posiciones del movimiento vecinal de los distritos limítrofes de San Blas y Moratalaz, igualmente afectados por el corte definitivo de esta avenida.
- Semáforos, badenes y eliminación de barreras arquitectónicas

- Semaforización en todos los centros educativos, deportivos y sanitarios.
- Eliminación de las barreras arquitectónicas que impiden la movilidad y accesibilidad a minusválidos y a personas mayores.

ZONAS VERDES Y MEDIO AMBIENTE

- Mejora del parque de Las Musas.
- Ejecución del parque de la colonia Fin de Semana, del cual sólo se han desarrollado hasta junio de 2003 unos 400 m² con arbolado pero que no cuentan siquiera con área alguna de juegos infantiles.
- Ejecución de las zonas verdes previstas en el planeamiento del polígono de Las Rosas.
- Recuperación integral de el parque Paraíso, tanto de su vegetación como –y de manera muy particular– de su utilización social (en la actualidad sufre acusados problemas de venta y consumo de drogas, inseguridad ciudadana, etc.).
- Ampliación de el parque Paraíso en la zona comprendida entre el colegio público República de Chile y la calle Hermanos García Noblejas.
- Ejecución del resto de las zonas verdes previstas en el planeamiento de la colonia Fin de Semana (139.930 m² de superficie, incluyendo el parque antes citado, del APE 20.10).
- Protección y mantenimiento del parque Quinta de los Molinos.

Como ya he explicado este barrio fue uno de los más sumergidos, muy por debajo de los estándares de calidad de vida, no sólo en sus viviendas y renta sino con el paro y la problemática especial de ser territorio de la droga con gran destrucción social. La reconversión industrial y la actual intervención multidisciplinar para la creación de la villa Olímpica está maquillando el rastro de esta depresión.

A pesar de que no se puede considerar estas transformaciones (la parte como un todo) como si se tratase de una metápolis, este tipo de transformaciones me parece que se ven encaminadas a las definiciones de la Metápolis con espacios tremendamente dispares (zonas de ocio, con redes de comunicación, zonas industriales conviviendo con zonas de viviendas...) con toda clase de actividades forman la heterotopía foucaultiana. En este caso no se forman con diferentes metrópolis preexistentes (pues son pequeñas ciudades –Vicálvaro, Coslada- y distritos de una ciudad) pero siguen dinámicas de crecimiento radiocéntricas, urbanizando espacios, involucrándose las fuerzas económicas con las sociales, políticas y culturales. Y por supuesto están siguiendo los pasos de la Globalización que van a cambiar nuestras formas de vida dándoles

una expresión diferentes no sólo a sus espacios que se extienden a lo largo de las redes y vías de comunicación vial, sino a sus habitantes, ya sean transeúntes, faneur, azotacalles, el viandante o el narrador. Produciéndose esa corriente sín límite del capitalismo mundial de la creciente concentración del poder económico y político por parte de organizaciones privadas con una polarización económica, social y política que lleva a las desigualdades cada vez más distantes. Eso sí, muy a lo típico hispanish, antes de que se otorgue la titularidad de Villa Olímpica, a diferencia de Barcelona que comenzó su transformación después de tener la seguridad de ser lo que quería ser.

He elegido este barrio, porque viví en él desde la Adolescencia hasta mi independencia, me une a él una relación emocional que no podría decirse “entrañable”, pero que se le den las migajas del pastel me duele sobremanera. Por cierto que aquí el panóptico ni en sueños, sólo la policía local dando vueltas.

Cualquier ilustración que pudiese poner del “ahora de este barrio” –que no hay-sería imágenes de vallas, embotellamientos, maquinaria, asfalto y polvo. Lo dejaremos para otra ocasión.