



# MADRID M-30

UN PROYECTO DE TRANSFORMACIÓN URBANA



TURNER

Publicado en:  
MADRID M-30.  
Un Proyecto de  
Transformación  
Urbana, Turner,  
2007.

## 1 → ASPECTOS SOCIOLÓGICOS DE LA TRANSFORMACIÓN DE LA M-30

Juan Díez Nicolás

Catedrático de Sociología de la Universidad Complutense de Madrid

Desde la construcción de la M-30 hasta hoy, la población de Madrid ha crecido en un 200%. Este cambio demográfico no es más espectacular que el tecnológico: si la proporción de hogares con automóvil en 1960 no superaba el 10%, actualmente es más del 70%

†

Decía Ernest Burgess, uno de los fundadores junto con Robert E. Park de la escuela de Chicago (que proponía la perspectiva de la ecología humana para el estudio de la sociedad), que la ciudad está siempre organizándose y desorganizándose<sup>1</sup>, en el sentido de que el equilibrio que pueda observarse en un momento determinado es siempre un equilibrio inestable, que dará paso inevitablemente a procesos de desorganización y de nueva reorganización conducente a un nuevo equilibrio igualmente inestable. Coincidió Burgess con su colega Park en considerar que la realidad social es siempre cambiante, de manera que estructura y cambio social no son sino dos caras de una misma moneda. Ese proceso dialéctico de organización-desorganización-reorganización se reflejaba en el concepto de movilidad, que no era otra cosa, decían ellos, que el pulso de la vida social. El caso de Madrid es sin duda un magnífico ejemplo de una ciudad en continuo proceso de cambio.

La ciudad es la comunidad humana por excelencia, el microcosmos en el que se reproducen todos los parámetros de la sociedad global, el ecosistema social en el que mejor pueden observarse los procesos de interacción entre la población y su medio ambiente a través de la cultura material (tecnología) y la cultura no-material (organización social)<sup>2</sup>. El propio diseño urbano, como forma de organización social, es consecuencia de los otros tres elementos del ecosistema, y muy especialmente de la población y la tecnología. Madrid tenía en 1960, cuando se diseñó la M-30, dos millones y cuarto de habitantes (contando municipios colindantes, lo que ahora se denomina corona metropolitana), y cuarenta años después tiene casi seis millones de habitantes. Es decir, ha crecido aproximadamente un 200% en este periodo. Pero si el cambio demográfico ha sido espectacular, el cambio tecnológico ha sido aún más importante, pues si la proporción de hogares con automóvil en 1960 no superaba el 10%, actualmente es más del 70%, y el número de kilómetros de sistemas de transporte público es considerablemente superior al que había hace cuatro décadas. La mayor población y el automóvil, es decir, el desarrollo de los transportes, han provocado una expansión espacial (territorial) de Madrid, y eso implica un cambio significativo, un cambio que supone pa-

2.1.1 Tren de cercanías entrando en el Campo de las Naciones. Los medios de transporte han posibilitado la continuada expansión horizontal de la ciudad

1 E. W. BURGESS, "The growth of the city: an introduction to a research Project", en R. E. Park, E. W. Burgess y R. D. McKenzie (eds.), *The City*, Chicago, The University of Chicago Press, 1925, pp. 47-62.

2 A. H. HAWLEY, *Human ecology: A theoretical essay*, Chicago, The University of Chicago Press, 1986. J. Díez Nicolás, "Ecología humana y ecosistema social", en CEOTMA, *Sociología y Medio Ambiente*, Madrid, MOPU, 1982.



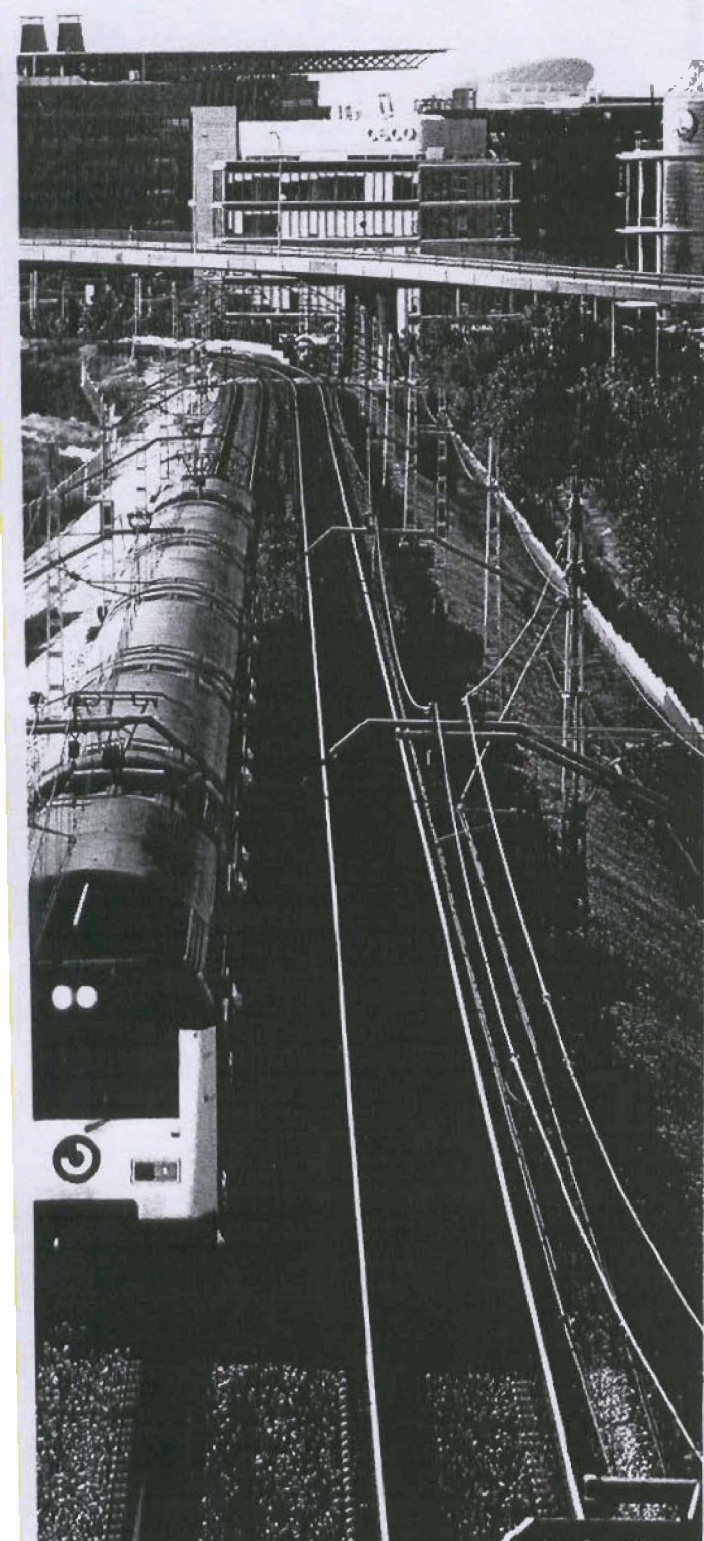
sar del equilibrio territorial<sup>3</sup> anterior a un nuevo equilibrio territorial. La desorganización social implícita en ese cambio de un equilibrio a otro han sido las largas e incómodas, pero sin embargo necesarias, obras de la M-30.

#### ALGUNAS CUESTIONES TEÓRICAS

Antes de analizar las consecuencias sociales de la transformación de la M-30, y más específicamente del proyecto Madrid Río, parece necesario insistir en algunas cuestiones teóricas que tienen una dimensión eminentemente práctica para comprender la justificación técnica de dicha transformación. Así, no sería necesario justificar que todos los hechos humanos se producen en un espacio concreto, y el concepto de espacio conduce inmediatamente al concepto de distancia, y éste conduce al de accesibilidad. Espacio y tiempo son las coordenadas que definen cualquier hecho social, de tal manera que la distancia puede definirse como una función del coste y el tiempo necesario para desplazarse de un lugar a otro del espacio (territorio). No parece necesario insistir en que la historia de la humanidad ha sido la historia de la reducción de la fricción del espacio, pues cada nuevo desarrollo en la tecnología de los transportes ha permitido recorrer distancias cada vez más largas en tiempos y con costes cada vez más pequeños. Parece igualmente evidente que la reducción de la fricción del espacio (del tiempo y el coste) implica una mayor accesibilidad de unas unidades a otras. El coche de caballos, el tranvía, el trolebús, el autobús, el metro, la bicicleta, la motocicleta y el automóvil han facilitado la accesibilidad de unas personas a otras, y de las personas a toda clase de actividades. Han facilitado, en definitiva, la movilidad dentro de la ciudad, y en ese sentido han posibilitado su continuada expansión horizontal, de la misma manera que el ascensor facilitó su expansión vertical, y de igual modo que la carreta, la diligencia, el tren, el barco a vapor, el avión y otros medios de transporte han facilitado la movilidad entre núcleos de población.

Walter Christaller, otro pionero en el estudio de la distribución de las comunidades humanas en el territorio<sup>4</sup>, ya

3 Todo ecosistema social tiende hacia tres formas de equilibrio, un equilibrio demográfico (cuando el número de unidades individuales o de horas/persona dedicadas a cada función sea el necesario y suficiente para mantener las relaciones de cada función con las demás), un equilibrio espacial o territorial (cuando las unidades están dispuestas de tal manera en el espacio y en el tiempo que garanticen la accesibilidad de unas funciones a otras en relación directa con las necesidades de frecuencia de relación entre ellas), y un equilibrio funcional (cuando las diversas funciones que interaccionan entre sí sean complementarias y cuando colectivamente proporcionen las condiciones esenciales para la continuidad de cada una de ellas).



demostró que el círculo era la forma geométrica que maximizaba la accesibilidad de cada unidad localizada en un espacio (territorio) a todas las demás unidades, pero el hexágono era preferible porque no dejaba pequeñas zonas intersticiales con menor accesibilidad, como sucede con los círculos, sino que al encajar unos hexágonos con otros (como en los panales de las abejas) se hacía posible una mayor accesibilidad media. Eso explica que, salvo excepciones que suelen tener una explicación coherente, la inmensa mayoría de las ciudades, desde la polis griega a los modernos núcleos urbanos pasando por las ciudades feudales, hayan adoptado generalmente una pauta de expansión por sucesivos círculos con un radio cada vez mayor. El modelo para maximizar la accesibilidad, y por tanto para facilitar la movilidad, en un proceso de continuada expansión, se ha basado tradicionalmente en un conjunto de vías radiales desde el centro a la periferia, complementado por un conjunto de vías de circunvalación que se van construyendo a distancias cada vez mayores del centro. Este modelo es visible en la mayor parte de las ciudades de todo el mundo, lo que sugiere que el concepto de accesibilidad ha sido el gran condicionante de esa forma de organización social que es el diseño urbano. Ciudades como París, Moscú, Chicago o Madrid, coinciden en mostrar una pauta de distribución territorial similar, y su proceso de expansión ha ido acompañado de nuevas vías de circunvalación cada vez más alejadas del centro.

En el caso concreto de Madrid es evidente que, con todas las reformas que se han producido para incrementar la anchura, para desdoblarse en dos direcciones, y para aumentar el número de carriles, las vías radiales siguen siendo las mismas que hace décadas, las seis grandes vías hacia el País Vasco, Cataluña, Valencia, Andalucía, Extremadura y Galicia. Pero las vías de circunvalación han ido creándose a medida que Madrid se ha expandido. Eso llevó a la primera circunvalación de las rondas, a la construcción de la M-30 en los años sesenta, de la M-40 en los años noventa y de la construcción (todavía no finalizada) de la M-50. Madrid, como todas las ciudades españolas, creció sobre todo en vertical por el uso del ascensor y la falta de suelo calificado, lo que llevó a una concentración continuada de la población. Solo a partir de

Las encuestas sugieren que una mayoría relativa de madrileños considera necesaria y positiva la remodelación de la M-30, aún admitiendo que les ha causado muchas molestias, pero opinan que a la larga sus consecuencias serán positivas

↑

1960, y sobre todo de los años setenta, la popularización del automóvil y el constante incremento del precio del suelo condicionaron un crecimiento en horizontal, lo que provocó a su vez un incremento de la centralización (aumento del área de influencia desde el centro) y, poco a poco, cierta reducción de la densidad de la población en las áreas más próximas al centro<sup>5</sup>.

Cualquier modificación, tanto de las vías radiales como de las de circunvalación han causado siempre molestias a la población, pues no es posible una evacuación mientras se realizan las reformas y cualquier obra, sea cual sea su envergadura, causa siempre molestias a los ciudadanos. Lo importante es que éstos, a posteriori, puedan estimar si la reforma ha tenido un efecto positivo o no. No pueden ahora olvidarse las protestas ciudadanas por la construcción de la M-30, con la desaparición de aquellos pinares entre Arturo Soria y la denominada "Ciudad Jardín", o las quejas vecinales por las obras en la actual avenida de la Ilustración, o las protestas por las sucesivas ampliaciones de las carreteras radiales durante las últimas décadas. No es por tanto nueva la protesta de ciertos grupos sociales por las obras de remodelación de la M-30, e incluso es comprensible por las molestias que durante varios meses han causado a los vecinos. Esas quejas y descontentos eran previsible, pero lo importante es saber cuál será la opinión de los vecinos, y en general de los ciudadanos de Madrid, una vez finalizadas las obras y conocidas las ventajas e inconvenientes de esta remodelación. De momento, las encuestas parecen sugerir que una mayoría relativa de madrileños considera necesaria y positiva la remodelación de la M-30, aún admitiendo que les ha causado muchas molestias, pero opinan que a la larga sus consecuencias serán positivas.

Las vías de circunvalación, cuando se conciben e incluso cuando se construyen, tienden a "encerrar" el conglomerado urbano dentro de sus límites, facilitando, como se ha indicado, la accesibilidad de unas unidades a otras y de unas funciones a otras, pero es evidente que como consecuencia también se constituyen en barreras entre "lo de dentro" y "lo de fuera". En principio se trata de un efecto casi siempre inevitable aunque no fuese deseado. Así sucedió con la

5 J. Díez Nicolás, "Concentración y centralización como procesos ecológicos", en *Revista de Estudios Sociales*, n.º 4, Madrid, 1972, pp. 33-121.

muralla china, con los muros de los castillos y fortalezas medievales, con las rondas madrileñas y con sus equivalentes en otras ciudades. La circunferencia (más o menos imperfecta) que representaban Reina Victoria, Raimundo Fernández Villaverde, Joaquín Costa, Francisco Silvela y Doctor Esquerdo, truncada por varias posibles prolongaciones a partir de la glorieta de Atocha para enlazar finalmente por la calle de Bailén y el paseo de Pintor Rosales, o por debajo del parque del Oeste y el puente de los Franceses, con la glorieta del Metropolitano, definía el aglomerado madrileño, de manera que más allá de las rondas lo que había era, casi en su totalidad, campo, con una edificación mínima, ausencia de transportes públicos, y una red viaria muy limitada. Todavía en los años cuarenta Madrid se acababa en los Nuevos Ministerios, en la Ciudad Universitaria y Puerta de Hierro, en la plaza de toros de las Ventas, en Embajadores y Legazpi, y en el Manzanares. La ampliación de la Castellana desde los Nuevos Ministerios a la plaza de Castilla se llevó a cabo durante los años cincuenta, y la ampliación desde la plaza de Castilla hacia La Paz se hizo principalmente en los años sesenta. Las rondas, por tanto, representaron una vía de comunicación rápida por el perímetro de la ciudad, debido a la menor densidad de edificación y población, así como a la anchura de las vías, que permitían un mayor volumen de tráfico, y desde el perímetro se podía acceder al centro por los ejes radiales igualmente anchos como la calle de Alcalá, el paseo de la Castellana, Bravo Murillo y Santa Engracia, los bulevares de Alberto Aguilera hasta Goya, y más tarde Cea Bermúdez, José Abascal y María de Molina, por citar solo algunos.

La expansión de Madrid acabó superando la barrera de las rondas, y la edificación y el planeamiento traspasaron más allá, en un proceso irreversible de centralización (incremento del área de influencia). Sin embargo, la anchura de esas vías no constituyó una barrera infranqueable, pues todavía se podía hablar de calles y no de autopistas intraurbanas, de manera que el peatón podía atravesar cualquiera de las vías periféricas mencionadas sin dificultad. El tráfico de vehículos era tan escaso que permitía los giros en U en la casi totalidad de esas vías, incluida la Gran Vía. El proceso de

expansión de Madrid entre 1950 y 1960 fue tan acelerado a causa de su rápida industrialización<sup>6</sup> (debido sobre todo a su poder de atracción sobre la población de las "dos Castillas" y en general sobre la España interior, cumpliendo los pronósticos de Román Perpiñá sobre las aerocoras y las dasicoras)<sup>7</sup>, que pronto se sintió la necesidad de construir otra vía de circunvalación que facilitase la accesibilidad mediante una reducción de los tiempos de transporte.

Con todos los problemas y protestas ya mencionados, la M-30 se diseñó y construyó de acuerdo con la tecnología de aquel momento, es decir, con varios carriles en cada dirección, vías de servicio, accesos de entrada y salida para conectarse con la red de calles urbanas, sin semáforos que provocaran detenciones del tráfico (excepto en la avenida de la Ilustración, que pronto demostró la enorme equivocación que supuso su instalación, en una zona ampliamente edificada y por tanto poblada, debido a la influencia del Barrio del Pilar y a la rápida edificación entre dicha vía y la avenida del Cardenal Herrera Oria). Por tanto, la M-30 sí cumplió la función deseada de facilitar el tráfico rápido por el entonces perímetro de Madrid, pero el perímetro fue pronto desbordado una vez más, y entonces se produjo el efecto no deseado (y posiblemente no previsto, o no analizado suficientemente en sus consecuencias para los ciudadanos) de esa vía de circunvalación: la ruptura entre la población que quedaba dentro del perímetro de la M-30 y la que quedaba fuera. En otras muchas ciudades esa barrera de separación procede de algún accidente geográfico natural, pero en el caso de Madrid esa barrera de separación fue la M-30, especialmente en aquella zona en la que esta vía discurría casi en paralelo al poco caudaloso río Manzanares.

Después de cuarenta años de servicio, las múltiples disfunciones de la M-30 fueron cada vez más evidentes: barrera de separación entre barrios urbanos, entradas y salidas que provocan atascos, deficiente señalización, insuficiencia de carriles para un tráfico creciente, y algunos otros problemas técnicos que no son relevantes aquí. Por ello, continuar demorando la remodelación de esta vía ya totalmente urbana y en gran medida obsoleta, no habría servido sino para acumular problemas de solución cada vez más difícil. Y abordar

6 J. DIEZ NICOLÁS, *Especialización funcional y dominación en la España urbana*, Madrid, Guadarrama, 1972.

7 R. PERPIÑÁ GRAU, *Corología: teoría estructural y estructurante de la población de España (1900-1950)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1954.

su remodelación implicaba enfrentarse con la protesta ciudadana por razones de coste, de molestias durante un tiempo prolongado, de dificultades para la movilidad urbana, etc. Sería difícil encontrar otro ejemplo de una obra de esa magnitud dentro de un área urbana, pues prácticamente afectaba a toda la ciudad, al tratarse de una vía de circunvalación, y además una vía interior, puesto que "al otro lado" había crecido otra ciudad tan grande o incluso mayor que la incluida dentro del perímetro (especialmente si se cuentan los municipios de la corona metropolitana que interaccionan diariamente con Madrid y que son fuente creciente de tráfico de vehículos y personas).

## EL PROYECTO MADRID RÍO

El proyecto Madrid Río ha planteado dos actuaciones principales: el soterramiento de la M-30 en este tramo de 6 km, y la recuperación de la superficie para crear una gran zona verde de cincuenta nuevas hectáreas. Ambas actuaciones tratarían de responder a un objetivo: la eliminación de la barrera urbana entre las dos orillas del Manzanares para "acercar" esos barrios periféricos a los barrios centrales e integrarlos en el conjunto de la ciudad.

Parece necesario, por tanto, hacer una evaluación sobre los resultados previstos o las consecuencias deseadas de esas dos actuaciones para lograr el objetivo prefijado, pero también conviene anticipar cuáles podrían ser algunas de las consecuencias no deseadas, para anticipar las medidas que se deberían adoptar para evitarlas o reducirlas en lo posible.

Es evidente que los objetivos que han establecido los responsables del proyecto —vertebrar la ciudad, reducir la accidentalidad, disminuir la contaminación, ampliar las zonas verdes, recuperar el río Manzanares y mejorar la movilidad— son deseables, pero se examinará brevemente a continuación en qué medida puede preverse su cumplimiento y anticiparse consecuencias no deseadas.

En lo que respecta a la vertebración de la ciudad, parece innegable que el soterramiento de 6 km junto al río reduce la separación entre las dos orillas, y desde esa perspectiva

es previsible que se cumpla parcialmente el objetivo. Y se dice "parcialmente" porque la M-30, por sí misma, seguirá siendo una barrera entre los barrios de dentro y los de fuera a lo largo de todo su recorrido, y ello es inevitable si se desea disponer de una vía rápida con más capacidad para el tráfico rodado, sin semáforos y por tanto con una anchura que hace imposible su cruce peatonal en superficie. Eso no es un error de planificación, es una consecuencia inevitable porque, como dicen los angloparlantes, no se puede "comer el pastel y tenerlo también". Parece necesario que Madrid disponga de una vía de las características de la M-30, y ello rompe y separa las dos orillas de la vía. El soterramiento a lo largo de 6 km junto al río elimina la barrera de la M-30, pero no la del río, y por tanto reduce la separación, pero no la elimina por completo. Para lograr la integración total de los barrios del otro lado de la M-30 con los del interior, a lo largo de todo su recorrido de circunvalación, sería necesario soterrar toda la M-30 y utilizar la superficie que se crease, pero si los madrileños se han quejado del coste y molestias de las obras realizadas, puede suponerse cuál sería su reacción si se acometiese el soterramiento de toda la autopista urbana. En resumen, es encomiable y positivo reducir la distancia entre las dos orillas, pero sin perder de vista que inevitablemente la M-30 seguirá constituyendo una barrera de separación a lo largo de todo su recorrido perimetral. En los términos de accesibilidad antes expuestos, no cabe duda de que aunque la distancia geográfica entre dos lugares dentro de los distritos interiores de la ciudad sea igual que la distancia geográfica entre un barrio al otro lado de la M-30 y otro barrio en el interior, la distancia ecológica (medida en términos de tiempo y coste no necesariamente económico, sino de esfuerzo, energía, etc.) será siempre mayor en el segundo caso que en el primero. Aún así, en el supuesto de que pudiera disponerse de datos respecto a la frecuencia con la que los vecinos de un lado del Manzanares pasaban al otro antes del soterramiento, se podrían comparar sus resultados con los que se obtuvieran pasados algunos meses después de la inauguración de las obras para comprobar si se ha logrado el objetivo de integración y vertebración, y en qué grado.



En cuanto al objetivo de reducción de la accidentalidad, los propios planificadores se plantean un objetivo cuantitativo muy fácil de evaluar, ya que se proponen reducir ésta en un 50%. Puesto que al plantear este objetivo parece seguro que se dispone de los datos de accidentalidad anteriores a las obras, resultará muy fácil compararlos con los que se obtengan después (controlando el mismo periodo de tiempo —un año, el mismo mes, o periodos equiparables— para evitar que otras condiciones puedan sesgar la comparación). No obstante, es lógico esperar que se reduzca la accidentalidad. Y debe tomarse la precaución, al analizar los resultados, de tener en cuenta que las obras habrán aumentado la capacidad de tráfico que soportará la vía, por lo que, a igualdad de otros factores, debería esperarse un aumento de los accidentes como consecuencia del mayor tráfico, de ahí que deberán estandarizarse los resultados para que la comparación sea posible y legítima.

La disminución de la contaminación también parece un objetivo realista y posible. Y los planificadores proponen asimismo un objetivo claro y fácil de medir de manera objetiva y cuantificable, ya que establecen en 35.000 t anuales la disminución de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). El objetivo para 2037 está sujeto a muchos otros avatares, pues resulta difícil señalar ahora cómo cambiarán Madrid y las fuentes de energía en un plazo de tiempo tan largo, pero en cualquier caso los planificadores fijan un objetivo de reducción del CO<sub>2</sub> para esa fecha de 64.800 t, de manera que podrá compararse con la reducción realmente alcanzada. Sin embargo no se fija un propósito cuantitativo preciso sobre la reducción de la contaminación acústica, pero parece lógico esperar una reducción debido a que el tráfico será subterráneo. Además, no sería difícil conocer el grado de ruido que existía, en decibelios, antes de las obras y compararlo con el que se mida cuando la vía se abra totalmente al tráfico.

En cuanto a la ampliación de zonas verdes, se debería tener en cuenta la realidad de los parques y zonas verdes ya existentes. Es bien sabido que algunos parques y zonas verdes no son del todo seguros para los ciudadanos, y que más bien invitan a ser ocupados por delincuentes o sectores sociales que los utilizan para fines no previstos ni deseados. El

Serfa conveniente prever sistemas de vigilancia y control que faciliten el uso diurno y nocturno sin peligro del parque lineal del Manzanares como sucede con parques similares en otros países desarrollados

↑

cierre al tráfico del parque del Oeste los fines de semana el cierre del parque del Retiro, los "botellones" en algunos parques y zonas verdes, la delincuencia individual o en grupo, con frecuencia modifican los buenos usos de esos espacios previstos por sus planificadores. Por ello podría ser conveniente prever sistemas de vigilancia y control que faciliten a los ciudadanos el uso diurno y nocturno sin peligro de esos espacios, como sucede con parques similares en otros países desarrollados.

La recuperación del río Manzanares se plantea mediante dos objetivos: la accesibilidad de los ciudadanos al río y su mejora desde el punto de vista ecológico. El segundo parece más fácil de alcanzar, puesto que se basa en la mejora de los colectores y el establecimiento de medidas que afectan a los vertidos contaminantes. Y además sus resultados son igualmente fáciles de medir. El primer objetivo, la accesibilidad de los ciudadanos al río es encomiable pero requiere igualmente que las autoridades prevean sistemas para garantizar que esa accesibilidad no tenga consecuencias no deseadas para la higiene y salubridad del río. Si las nuevas zonas y espacios verdes en las dos orillas se utilizan para fines no deseables, la mayor contaminación del Manzanares estará garantizada. Pero si las autoridades establecen y garantizan las buenas prácticas, como en otros ríos de ciudades europeas, los ciudadanos saldrán beneficiados al poder disfrutar de un río no contaminado y mejor canalizado.

Finalmente, se plantea la mejora de la movilidad. Considerando los crecientes problemas de tráfico en Madrid, como consecuencia del incremento de la población y del parque automovilístico, y teniendo en cuenta que las múltiples obras de estos últimos años han agravado aún más una situación ya de por sí grave, este objetivo debería ser el que más beneficios reportara a los madrileños. El incremento de carriles, la mejor señalización, la modernización en la entrada y salida de la vía urbana, las mejoras en los enlaces con los ejes radiales, deberían incrementar el volumen y la rapidez de la circulación, y por tanto generar una mejora del tráfico en el interior de la ciudad, tanto a un lado como al otro de la vía de circunvalación. Aunque no se establece un objetivo concreto a alcanzar en un plazo fijado, puesto que se dispone de



2.1.3

2.1.3 Gente paseando por el Retiro. Por la noche, el parque permanece cerrado por motivos de seguridad

datos sobre el número de vehículos que utilizan diariamente esta vía y sobre la velocidad media en diferentes horas del día, días de la semana o días especiales (vacaciones, puentes, etc.), no debería resultar difícil comparar los datos una vez que la M-30 esté funcionando a pleno rendimiento con los que se tenían con anterioridad a las obras.

En resumen, los objetivos que se plantean como específicos de la remodelación de la M-30 en general y del proyecto Madrid Río en particular, parecen claros y en gran medida están establecidos cuantitativamente, lo que permite evaluar con facilidad el grado de cumplimiento de los mismos con posterioridad a la inauguración de la nueva vía urbana. Además, en la medida en que existen datos cuantitativos sobre los aspectos que se pretenden mejorar, y puesto que esos mismos aspectos pueden ser medidos con posterioridad a la finalización de las obras, cualquiera podrá comparar el grado en que se han cumplido la mayor parte de los objetivos que los planificadores han previsto, para evaluar los efectos y consecuencias de unas obras que han supuesto una inversión importante y unas molestias a los ciudadanos igualmente importantes. Si, como cabe esperar, la evaluación resulta positiva incluso a corto plazo, los ciudadanos olvidarán con gran rapidez tanto el gasto como las molestias. Si la evaluación es negativa, también se sabrá muy pronto.

En cualquier caso, si la población madrileña continúa creciendo como consecuencia de la inmigración al ritmo que lo ha hecho en los últimos años (ya que el crecimiento vegetativo previsible seguirá situándose muy próximo a cero), muy pronto la Administración tendrá que plantearse acciones similares con la M-40, hoy casi totalmente periférica pero que puede también convertirse en vía interior urbana en un plazo más breve de lo que algunos piensan. Porque, recordando nuevamente a Burgess, la ciudad está y estará siempre organizándose y desorganizándose, siempre estará cambiando; nunca permanecerá estable, y si esto sucediera, ello significaría que Madrid habría entrado en crisis, perdiendo influencia y dinamismo, y que estaría en decadencia. Pero ése no parece ser el futuro más previsible para Madrid. →]

La ciudad está y estará siempre organizándose y desorganizándose, nunca permanecerá estable, y si esto sucediera, ello significaría que Madrid habría entrado en crisis, perdiendo influencia y dinamismo, y que estaría en decadencia

↑

EDICIÓN  
Turner

COORDINACIÓN EDITORIAL  
Nuria Martínez Deaño

TEXTOS\*  
Peter G. Rowe  
Antonio Gómez Rufo  
Antonio Figueroa Herreras  
Manuel Arnáiz Ronda  
Manuel Melis Maynar  
Juan Díez Nicolás  
Equipo ganador del concurso de ideas  
"Madrid Río"  
José María Ezquiaga  
Juan Bravo Rivera  
Juan Alfaro Grande  
Ramón Tamames  
José María Ortega  
Sandro Rocci  
Miguel Ángel del Val  
Javier Bustinduy  
Arturo Larena Larena  
Alberto Camarero Orive  
Jesús Díez de Ulzurrun Mosquera  
Enrique Alarcón  
Ignacio del Rey  
Ricardo Domínguez Bautista  
Juan Antonio de las Heras Azcona  
Javier Nájera Juanes  
Antonio Martín García  
Lorenzo Castro Álvarez  
Ignacio García Gutiérrez  
Juan José Barral Rodríguez  
Luis J. Caneda Rubio  
Jorge Preña Matilla  
Juan Carlos Díaz Morán  
Mercedes Jack Páramo  
Francisco Javier Rodríguez Bernardo  
Javier Maestro Aznar  
Ricardo Castro Canseco  
Javier Gonzalo González  
Joaquín Marín Arce  
Moisés Escolá Triola  
Francisco Santiago Mesa  
Sergio Barral García  
Luis Muñoz Campos

\* Los cargos de aquellos autores que sean técnicos y responsables del Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid corresponden al periodo de construcción de la M-30.

DISEÑO  
Estudio Pérez Medina  
EDICIÓN GRÁFICA  
Sara Catalán

PRODUCCIÓN  
Turner

FOTOMECÁNICA  
Espiral

IMPRESIÓN  
Artes Gráficas Palermo, S.L.

ENCUADERNACIÓN  
Ramos

IMÁGENES  
Alberto Mateo, pp. 42-43, 49, 68-69, 72-73, 80, 81, 83, 86-87, 96-97, 98, 99, 269; Comunicación y Diseño, pp. 105, 183, 198, 215; Contacto/Michael Dwyer, p. 8; Cover, pp. 78-79, 106; Cover/Carlos de Andrés, p. 13; Cover/Jordi Socías, p. 14; EFE, pp. 12, 18-19, 20; Joan Tomás, pp. 6-7, 10-11, 16-17, 24-25, 27, 28-29, 31, 34-35, 40-41, 47, 70-71, 90-91, 99, 120, 121, 122, 124-125, 126-127, 132-133, 137, 141, 152-153, 168-169, 173, 177, 182, 183, 186, 197, 216-217, 219, 220-221, 223, 298-307; José Lorente, p. 227; Juan Millás, pp. 32-33, 37, 116-117, 211, 296-297; Mara Catalán, pp. 76-77; MRfo/West 8, pp. 50-57, 193.

© de la edición: Turner, 2007  
© de los textos: sus autores  
© de las imágenes: sus autores  
© de la traducción: David García Montes

Ninguna parte de esta publicación puede reproducirse o transmitirse de ninguna forma, o por ningún medio electrónico o mecánico, incluidas la fotocopia, la grabación o cualquier otro sistema de almacenaje y recuperación de información, sin el permiso previo por escrito del editor.

Depósito Legal: M-31.348-2007

Impreso en España

Este libro ha sido posible gracias a la colaboración de:

madrid calle30 

DRAGADOS

ferrovial  
AGROSAH

FCC

OHL

Sacyr