

<https://info.nodo50.org/El-caso-Madrid-Chamartin-La-ciudad-usurpada.html>



El caso Madrid-Chamartín. La ciudad usurpada

- Noticias - Noticias Destacadas -



Fecha de publicación en línea: Miércoles 30 de enero de 2019

Copyright © Nodo50 - Todos derechos reservados

Por su dimensión e importancia territorial, así como por la azarosa, prolongada e infructuosa gestión precedente, la Operación Chamartín constituía el banco de pruebas de las políticas urbanas en Madrid al inicio de la legislatura del ayuntamiento del cambio en 2015.

En síntesis, se trata de una operación iniciada en 1993 por la empresa pública ferroviaria Adif (sociedad instrumental de Renfe), propietaria de los terrenos, con 3 objetivos básicos: Remodelar el nodo ferroviario y sus instalaciones; recalificar terrenos innecesarios para ese fin, generando ingresos con los que contribuir a la financiación de esa remodelación; articular ese espacio urbano en su entorno, contribuyendo a mejorar este.

El entonces ministro de Fomento, Borrell, del gobierno de Felipe González, en lugar de iniciar un proceso de negociación con las administraciones locales y con la sociedad civil madrileña, decide actuar a través de la persona interpuesta de un agente especulador privado, mediante acuerdos de concesión de derechos en su mayoría opacos.

Tras múltiples avatares, dicho agente interpuesto acaba siendo mayoritariamente el BBVA 1/, y las condiciones de concesión de derechos por parte de Adif irán amoldándose a lo largo del tiempo para mejorar la rentabilidad de la operación, consiguiendo aprobar con el anterior consistorio presidido por el PP una ordenación especulativa extrema, sin que, a pesar de ello, la operación llegue a arrancar nunca.

El actual ayuntamiento de Ahora Madrid, tras una primera etapa participativa, o al menos consultiva, con todas las partes interesadas para consensuar una solución menos intensiva e insostenible, opta a finales de 2016 por iniciar una negociación sin testigos con Adif-DCN, cuyo desenlace es la vuelta a una ordenación prácticamente igual de extractiva y antisocial que la pretendida bajo el mandato municipal del PP, presentada como acuerdo definitivo a mediados de 2017.

No entraré a valorar los detalles de la propuesta aprobada el 20 de septiembre de 2018 por el ayuntamiento de Madrid, bajo la denominación Madrid Nuevo Norte (MNN), sino que resaltaré algunas cuestiones de carácter general que trascienden el debate táctico del urbanismo madrileño, e interesan para el más amplio y estratégico de las políticas urbanas frente a los grandes retos de la sostenibilidad, la desigualdad y la inclusión.

Derecho a la ciudad y modelos de transformación urbana

La primera contra-lección del caso Chamartín se refiere a la lógica con que se gestiona la transformación de la ciudad y el territorio, las prioridades y la resolución de los conflictos inherentes a la dialéctica derechos sociales vs. mercado, en una ocasión que, de entrada, podía considerarse especialmente favorable a aquellos en la medida en que el suelo es mayoritariamente de titularidad pública 2/.

La invariante en este caso a lo largo del tiempo, desde la misma génesis de la operación, ha sido situar la máxima rentabilidad como objetivo central, al que se subordinarán todos los demás. Recordemos estos: remodelar el sistema ferroviario; articular y mejorar el entorno territorial... y otros que este ayuntamiento debería aprovechar para acometer en una rara oportunidad como la que representa la Operación Chamartín: vivienda social; renaturalización y transición energética.

La propuesta adoptada, bajo esa lógica, olvida o decepciona todos y cada uno de esos otros objetivos: la mejora de la estación e instalaciones ferroviarias no está ni siquiera esbozada 3/; las dotaciones y equipamientos no pasan del

mínimo legal, con lo que difícilmente absorberán los déficits heredados en el entorno; no hay previsión alguna de vivienda social asequible para las 30.000 familias que se calcula existen en Madrid sin capacidad para acceder a una vivienda digna a precios de mercado; los espacios verdes no tienen ni la calidad ni la dimensión para contribuir a la necesaria renaturalización de la ciudad 4/...

Un Centro de Negocios, o los negocios en el centro

De hecho, en su actual versión (MNN), no solamente se sitúan las plusvalías inmobiliarias en el puesto de mando de la operación, sino que estas se pretenden tan desahoradas, en especial mediante edificabilidad terciaria para oficinas de alto standing (conformando un Centro de Negocios, o mini-Manhattan), que resulta imposible cumplir con unos mínimos de calidad paisajística, ambiental y social con la propuesta.

Se cumple eso de que es imposible sorber y soplar al mismo tiempo: no se puede explotar el territorio hasta exprimirlo con los usos más lucrativos, y a la vez garantizar la sostenibilidad, la calidad de vida y la inclusión social.

Teniendo en cuenta, por otra parte, que no hay ninguna constancia de que el mercado demande esas edificabilidades terciarias, de hecho, la asignación de estas se justifica en sí misma como jugada especulativa: una vez revalorizado así el suelo, el beneficiario (el BBVA) puede, sin haber hecho aún obra alguna, vender y quitarse de en medio, obteniendo una fuerte rentabilidad a riesgo prácticamente nulo.

Sostenibilidad y transición energética

La propuesta MNN conlleva efectos medioambientalmente muy negativos, en especial por la generación de viajes y la demanda de movilidad que supone sobre el territorio metropolitano en su conjunto la alta concentración de actividad terciaria, que irá a confluír sobre un espacio ya saturado de tráfico actualmente, con su impacto directo en contaminación atmosférica y acústica, generación de gases de efecto invernadero y consumo energético.

En este sentido, el proyecto también niega principios básicos de la agenda urbana 5/ como son la proximidad y la mezcla de usos, cuya finalidad es justamente reducir en lo posible las necesidades de movilidad, lo que es fundamental no sólo por razones medioambientales sino para mejorar la calidad de vida en grandes ciudades, y que es incompatible con grandes espacios mono-uso como el previsto Centro de Negocios.

Además, el proyecto supone la eliminación de actividades, infraestructuras, instalaciones y edificios, tanto públicos como privados, ya existentes y en estado útil, cuya destrucción y en algunos casos necesario traslado, perfectamente evitables, es un ejemplo de despilfarro propio del urbanismo depredador que ya debería también haberse superado.

La administración pública, campeona en especulación

El caso Chamartín es un ejemplo más de privatización de bienes públicos, en línea con otras muchas operaciones de mercantilización de suelos de titularidad pública a las que estamos acostumbrados en el país, y en particular en la región madrileña. Sólo en estos últimos años en nuestra ciudad hemos vivido casos tan sonados y contestados como el de la Cárcel de Carabanchel, los Talleres de Artillería (TPA) o las cocheras de Cuatro Caminos, y tenemos otros latentes como la operación Campamento.

La fórmula suele coincidir: un suelo, instalaciones y/o edificaciones en desuso perteneciente a algún organismo o empresa pública; su recalificación urbanística con un uso de alto valor inmobiliario; y, finalmente, su enajenación y

privatización. El resultado es un ingreso para la entidad pública en cuestión con el que tapar agujeros 6/, en el mejor de los casos, y un negocio para el operador privado beneficiario; sin descartar otros posibles lucros particulares por debajo de la mesa.

Por el camino se queda la pérdida colectiva de un patrimonio urbano que en algunos casos incluye además la destrucción de la historia y de bienes culturales; y la pérdida de otra oportunidad para solucionar déficits y necesidades sociales aprovechando un recurso que, como el suelo, es limitado e irreproducible.

Esta forma de proceder de las administraciones públicas, normalizada hasta convertirse casi en un hábito, convierte objetivamente a ciertos organismos tenedores de importante patrimonio urbano en campeones de la especulación urbanística y de la dilapidación del patrimonio colectivo.

En la operación Chamartín se da la circunstancia adicional de que, tal como se ha denunciado recientemente por las organizaciones sociales, tras filtrarse un documento contractual secreto Adif-DCN, el precio que el operador ferroviario percibe a cambio es muy inferior al del mercado 7/; en concreto, y aplicando valores inmobiliarios estimados por el propio proyecto MNN, el precio se situaría entre la mitad y un tercio del valor real. Un chollo para el BBVA, una ruina para la sociedad.

En definitiva, estamos hablando de la entrega de un patrimonio público en condiciones opacas, con favoritismo y probablemente provocando un serio quebranto a la hacienda pública, para recibir a cambio una ciudad insostenible, especulativa y excluyente.

Territorio y justicia espacial

Una de las primeras, y también polémica, decisiones de la actual corporación en materia de urbanismo fue su renuncia a abordar el planeamiento general de la ciudad, so pretexto de su complejidad técnica y prolongada tramitación 8/. A lo que se añade la renuncia, a su vez, por parte del gobierno de la Comunidad Autónoma a hacer lo propio con el ordenamiento del territorio regional. Renuncias ambas al ejercicio de sus respectivas competencias y responsabilidades legales que, si en el caso de la región puede considerarse coherente con la ideología vocacionalmente neoliberal, y por lo tanto desreguladora y des-planificadora de ese gobierno, en el del ayuntamiento supone una grave incoherencia con una visión progresista de la función pública.

En consecuencia, la región carece de modelo y estrategia territorial alguna, su ordenación y transformación física, tanto a escala regional como de la ciudad de Madrid, se produce por un sistemático parcheo e improvisación, sin marco alguno de referencia, a pesar de la abundante evidencia objetiva sobre sus fuertes desequilibrios, tanto en términos sociales y económicos como funcionales.

En concreto, una línea ideal desde el suroeste al nordeste dividiría el espacio metropolitano en dos mundos opuestos: a un lado (noroeste) la riqueza; al otro (sureste) la pobreza. En el noroeste la población residente de mayores ingresos; las empresas y empleos más competitivos y de valor añadido; los mejores equipamientos y dotaciones. Al suroeste extensos barrios dormitorio infradotados; polígonos industriales y logísticos o bien semiabandonados, o bien de empleos de baja cualificación; grandes instalaciones contaminantes o molestas (depuradoras, incineradoras, tratamiento de residuos...) 9/

Pues bien, en ese contexto el proyecto MNN vendría a reforzar la tendencia a la desigualdad y la injusticia espacial, con la sobreoferta de espacio para una actividad económica de gran valor añadido en un entorno donde esta ya es dominante, que no sólo desequilibra el territorio, sino que puede provocar un efecto de vaciamiento de otros espacios terciarios de la ciudad.

Si bien este fenómeno de concentración en grandes clusters (acumulaciones) de actividad económica puntera puede resultar de la dinámica natural del mercado (dinero llama a dinero, también en términos de proximidad física), hay que recordar que la responsabilidad de la administración pública, reconocida también en nuestra legislación (nada socialista), es precisamente la de corregir al mercado para mitigar sus fallos, es decir, su tendencia a exacerbar la desigualdad, la ineficiencia y la injusticia, también en materia de asignación de recursos en el territorio.

Aquí, por el contrario, las administraciones públicas (central y local) parecen haber optado por un rol pasivo de simples facilitadores para el mercado; con el agravante de que, como he mencionado, el suelo ni siquiera es privado, es decir, que la capacidad de intervención de las administraciones era prácticamente ilimitada.

Oscurantismo, publicidad engañosa y fake-urbanismo

La falta de transparencia, o por decirlo más claramente, ocultación sistemática, que Renfe-Adif ha aplicado a sus tratos de favor hacia el concesionario de esta operación ha llevado recientemente a una reclamación de las organizaciones sociales ante el Portal de Transparencia, que hasta la fecha se ha traducido en pocos hechos por trabas burocráticas, a pesar de haberse reconocido el derecho a la información.

Se sabe que incluso ha habido informes internos a la propia operadora ferroviaria aconsejando la rescisión o no renovación de los acuerdos con DUCH-DCN, que fueron ignorados por su dirección.

Lo llamativo de este caso es que, aparentemente, el propio ayuntamiento de Madrid ha sido víctima de ese oscurantismo pues Adif se ha negado también a suministrarle esa documentación; y a pesar de ello, respalda y da su aprobación a la operación. Es decir, lo hace en buena medida a ciegas.

Tampoco está de más llamar la atención sobre la descomunal campaña de publicidad engañosa desplegada por DCN en los últimos meses en apoyo de la propuesta MNN: desde espacios en prensa pagados directa (anuncios) o indirectamente (publi-reportajes), show-rooms, informes de entidades expertas... Campaña que nos ha mostrado cómo el lenguaje progresista en materia urbana y ecológica (movilidad sostenible, urbanismo de género...) puede ser apropiado sin rubor por los perpetradores de los peores atentados.

Compromisos electorales olvidados

Ahora Madrid, así como la candidatura socialista del ayuntamiento de Madrid (que también ha votado a favor de la propuesta MNN), firmaron un Pacto contra la Especulación elaborado por colectivos ciudadanos y ecologistas para la campaña electoral de 2015. Entre otras muchas cosas, este pacto incluía compromisos como estos:

* Abandonaremos el modelo de macroproyectos como Eurovegas, Castellana Norte, infraestructuras olímpicas, etc., que suponen un excesivo gasto público sin beneficiar el desarrollo de la ciudad.

* Paralizaremos la tramitación de convenios urbanísticos y modificaciones de planeamiento, de las operaciones especulativas de crecimiento y las que impliquen pérdidas o modificaciones del patrimonio histórico o ambiental (...).

* Reequilibrar las oportunidades de empleo en la ciudad, evitando fuertes concentraciones de actividad económica y fomentando el uso de espacios vacíos y la inversión productiva en las áreas más castigadas por el desempleo.

* Paralizaremos la enajenación de parcelas y edificios de titularidad pública con fines monetarios y promoveremos

su utilización para usos públicos u otros fines de interés social.

¿Por qué el ayuntamiento de Ahora Madrid 10/ apoya el pelotazo del BBVA?

Para acabar: La gran pregunta que flota sobre la ciudad de Madrid como un nubarrón y que posiblemente también se hace quién lea este texto: ¿por qué?

Pueden entenderse, aunque no justificarse, los intereses monetarios que mueven a Adif-Renfe a mercantilizar bienes públicos, aunque sea con pérdidas sustanciales respecto al valor del mercado. Pero el ayuntamiento de Madrid en esta operación no saca nada, al contrario, le va a suponer cargas de incierta cuantificación e inconvenientes como el traslado de las cocheras de la EMT... Entonces, ¿por qué enfrentarse a buena parte del movimiento ciudadano y ecologista? ¿por qué traicionar de manera flagrante sus compromisos electorales?

La política municipal respecto a este asunto resulta tan incomprensible como decepcionante: como decía al principio, en Chamartín el ayuntamiento del cambio se encontraba con la gran oportunidad para mostrar, tras muchos años de gobierno local de la derecha, es decir del capital financiero e inmobiliario, otra forma de hacer ciudad, de poner en práctica los principios hoy universalmente aceptados del derecho social a la ciudad y el territorio, en una pieza estratégica de la ciudad: una página en blanco sobre la que escribir un relato urbanístico distinto.

Sin embargo, ha optado por el continuismo, dando la espalda a la ciudadanía madrileña, y avalando un relato viejo y gastado apenas maquillado con la retórica de un fake-urbanismo de mercadillo mediático.

Yo desde luego carezco de respuesta para la pregunta del encabezamiento, sólo se me ocurre que, estando por medio el BBVA, quizás debería recurrirse a su fuente más caudalosa y seguramente más sincera, es decir, las grabaciones de Villarejo.

19/01/2019

* Luis Suárez-Carreño es urbanista, miembro de Ecologistas en Acción

Notas:

1/ La sociedad adjudicataria, inicialmente denominada DUCH y posteriormente DCN, incluye también a la constructora San José.

2/ La superficie inicial de la operación eran 62,2 Has, 100% propiedad de Renfe-Adif; posteriormente se ha ido ampliando hasta las 318,5 Has, siendo el suelo de titularidad pública (incluyendo también al ayuntamiento y la comunidad de Madrid) actual aproximadamente el 80% del total.

3/ Sólo a finales de 2018, coincidiendo con la aprobación municipal de MNN, ha sacado Renfe a información pública un 'estudio informativo' para la nueva estación, el cual, por cierto, no es reflejado en el proyecto MNN.

4/ Resulta llamativo que el área verde o parque principal de la propuesta MNN se proyecta sobre una gran losa de hormigón que cubriría la playa de vías de la estación, pudiendo fácilmente imaginarse la calidad y potencial 'natural' de ese espacio.

5/ Ver la 'Nueva Agenda Urbana' (ONU-Hábitat, 2016): <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>

6/ Actualmente Adif-Alta Velocidad es ya la empresa pública española más endeudada (casi 18 mil millones €): https://www.eldiario.es/economia/Adif-Alta-Velocidad-Frob-millones_0_756975091.html

7/ https://www.eldiario.es/madrid/Adif-millones-cuadrados-publico-mercado_0_850415572.html

8/ Una justificación poco convincente: si bien un plan general legalmente reglado resulta ciertamente laborioso y obliga a una larga tramitación, nada impide realizar ejercicios de planificación territorial más creativos e informales, pero igualmente rigurosos en términos técnicos y de participación social.

9/ Ver a este respecto la 'Carta del Sur' (Asamblea por los Barrios del Sur, Junio 2018), en:

<https://aavvmadrid.org/asamblea-por-los-barrios-del-sur-y-este/>

10/ Conviene aclarar que dentro del grupo municipal de Ahora Madrid un grupo minoritario pero significativo de concejales y concejalas se ha pronunciado en contra de la operación MNN, en sintonía con las críticas de las organizaciones sociales y ecológicas a esta.

[eldiario.es revela 25 años de contratos secretos de la Operación Chamartín entre Fomento, BBVA y San José](#)