

ARTÍCULO DE FONDO

MEGAPROYECTOS URBANOS Y MODELO DE CIUDAD. EL EJEMPLO DE MADRID RÍO

Fernando Díaz Orueta

Profesor Titular de Sociología, Universidad de La Rioja, España. Acreditado como Catedrático de Universidad. Su principal área de investigación es la Sociología Urbana, destacando sus aportaciones al estudio de las políticas urbanas y el impacto de los megaproyectos urbanos, los movimientos sociales urbanos, la participación ciudadana y los gobiernos locales, así como sus trabajos sobre pobreza, vivienda y segregación urbana. Entre el año 2010 y 2014 fue Vicepresidente del Comité de Investigación 21 (Sociología del Desarrollo Urbano y Regional) de la Asociación Internacional de Sociología (ISA). Anteriormente fue Secretario de dicho Comité. Del año 1994 a 1996 fue Vicedecano de Sociología en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Alicante.

Resumen

Desde finales de los años 70, y coincidiendo con el inicio de una nueva etapa en las políticas urbanas, se produjo un giro paulatino en las prioridades establecidas en las agendas urbanas. En dicho contexto debe situarse el surgimiento de una nueva generación de megaproyectos que se convertirían en una de las herramientas utilizadas para favorecer el reposicionamiento de las ciudades en la economía global. Partiendo de estas coordenadas, el artículo analiza Madrid Río, un megaproyecto que, a su vez, formó parte de un programa global de remodelación y ampliación de la autopista urbana M-30 en Madrid. Concretamente, se planteó el soterramiento de la autopista en seis kilómetros de su recorrido y la remodelación del espacio surgido sobre las nuevas estructuras de hormigón, junto al río Manzanares. El Ayuntamiento de Madrid justificó el megaproyecto en la supuesta mejora medioambiental y de calidad de vida que supondría para los habitantes de los barrios limítrofes. El análisis de la operación permite concluir que Madrid Río fue una pieza estratégica del proyecto urbano impulsado durante la pasada etapa de crecimiento económico, en la que el gobierno local asumió un papel subsidiario respecto del capital privado inmobiliario-financiero. Hoy en día, con la perspectiva que dan los más de seis años transcurridos desde el inicio de la crisis, el megaproyecto puede considerarse como uno de los principales íconos de un modelo económico-territorial fallido.

URBAN MEGAPROJECTS AND A MODEL FOR THE CITY. THE EXAMPLE OF MADRID RIO

Abstract

Since the late nineteen seventies, coinciding with the start of a new era in urban policies, there took place a gradual shift in priorities in urban agendas. It is in this context that we must place the emergence of a new generation of megaprojects that were to be used as tools to promote the repositioning of cities in the global economy. Based on these considerations, this article analyses Madrid Río, a megaproject that, in turn, was part of an overall programme of remodelling and expansion of the M-30 motorway in Madrid. Specifically, it was planned to cover the motorway for six kilometres of its route and to remodel the resulting surface space on top of new concrete structures beside the Manzanares River. The Madrid City Council justified the megaproject on the basis that it would mean environmental improvements and a better quality of life for the residents of the neighbouring districts. An analysis of the operation leads to the conclusion that Madrid Río was a strategic part

Megaproyectos urbanos y modelo de ciudad. El ejemplo de Madrid Río

of an urban project launched during the last period of Spanish economic growth, in which the local government assumed a subsidiary role with respect to private financial property capital. Today, with the perspective gained over more than six years since the start of the crisis, the megaproject can be considered one of the main symbols of a failed economic and territorial model.

Keywords

Urban megaprojects, Madrid, local government, growth, environment.

INTRODUCCIÓN

En la última década la investigación sobre los megaproyectos ha pasado a ocupar un lugar destacable dentro de los estudios urbanos. Este hecho no puede resultar extraño, ya que la utilización de esta tipología de intervención se ha generalizado hasta alcanzar a ciudades localizadas en casi cualquier punto del planeta. La expansión de la gobernanza urbana empresarial ha favorecido el desarrollo de los megaproyectos urbanos convirtiéndolos en una de sus herramientas estratégicas.

Madrid no se ha mantenido al margen de estas tendencias. A lo largo de las dos últimas décadas se han ejecutado distintos megaproyectos cuyo impacto sobre la economía y la morfología socio-espacial de la ciudad ha sido notable. Dentro de sus límites municipales, entre otros ejemplos pueden citarse las Cuatro Torres, el IFEMA y las actuaciones adyacentes, la ampliación del aeropuerto de Barajas o los grandes desarrollos inmobiliarios de la periferia. Pero de entre todos ellos, el proyecto de remodelación y ampliación de la autopista urbana M-30 y, específicamente Madrid Río, es el mayor exponente.

El artículo toma como referencia de partida el concepto de megaproyecto urbano y su significado específico en las ciudades contemporáneas. Posteriormente, la atención se centra en el análisis del megaproyecto Madrid Río. Con ese objetivo, en primer lugar, se realiza una aproximación a los orígenes y principales características de este megaproyecto. A continuación, se plantea una serie de claves fundamentales que permiten interpretarlo en el marco del devenir reciente de la ciudad de Madrid, inmersa en un fuerte proceso de transformación en muy distintos niveles. Madrid Río cuenta con las características propias de los megaproyectos urbanos de nueva generación, aunque con una serie de especificidades que lo convierten en un ejemplo muy singular.

MEGAPROYECTOS URBANOS EN LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA

Los megaproyectos urbanos no son un fenómeno nuevo en la historia de las ciudades. Si se echa la vista atrás se constata cómo, a lo largo del tiempo, los grandes proyectos urbanos han estado presentes en todas las ciudades, de una u otra forma. Sin embargo, en los estudios urbanos contemporáneos se utiliza el término megaproyecto urbano para hacer referencia a ciertas tipologías específicas de intervención urbana que han proliferado en las tres últimas décadas (DÍAZ ORUETA Y FAINSTEIN, 2008).

Es preciso retroceder hasta la segunda mitad de los años 70 para situar la referencia histórica que permita avanzar en la interpretación del proceso que llevó al desarrollo de los nuevos megaproyectos urbanos. En aquellos momentos, y particularmente en los Estados Unidos, comenzó a plantearse un giro profundo de las políticas urbanas. Ante lo que se percibía como una situación de profunda crisis y de declive económico, tomó forma una nueva perspectiva que consideraba la promoción del crecimiento económico y de lo que pasó a denominarse la competitividad de las ciudades como las tareas más urgentes a las que las nuevas políticas urbanas debían dar respuesta. En ese contexto, las formas de gobierno local también debían modificarse adaptándose a las “exigencias de la globalización”.

Se abría así paso una etapa de cambio en las ciudades, un tiempo que podría calificarse como de reestructuración neoliberal y que terminaría alcanzando no solo a las ciudades norteamericanas sino también a las europeas. En esa nueva fase, los megaproyectos urbanos pasaron a ser utilizados como un procedimiento para buscar el reposicionamiento de las ciudades en la economía global y mejorar la competitividad urbana (LEHRER Y LAIDLEY, 2008). Por tanto, los megaproyectos se convirtieron en una pieza importante del *empresarialismo* urbano (HARVEY, 1989), favorecieron la atracción de inversiones y transmitieron una imagen de estatus y poder (DYBLE, 2013). Por ello no es extraño que paulatinamente surgieran diversas expresiones de oposición social a ellos, centradas sobre todo en sus negativos efectos sociales y medioambientales. De hecho, la actividad de estos movimientos ayuda a explicar la aparición paulatina de ciertos cambios en los megaproyectos. Unas modificaciones cuyo principal objetivo no sería otro que tratar de reforzar una legitimidad social crecientemente cuestionada. Así, en no pocos casos, se han incorporado distintos compromisos en materia de vivienda y empleo o también ciertas mejoras medioambientales. Dichas novedades no suponen una renuncia a los objetivos originales, pero sí han contribuido a dulcificar su imagen y, por tanto, convertirlos en más fácilmente vendibles.

La gestión de los megaproyectos: complejidad y despolitización

Dadas sus características, tanto la definición y aprobación de los megaproyectos urbanos como su ejecución presentan una gran complejidad. Por ello, en el análisis de los megaproyectos es preciso detenerse en una serie de aspectos clave: cómo y quiénes deciden su aprobación, de qué forma se financian, su ajuste a las figuras de planeamiento existentes y la implicación y participación de los distintos niveles de gobierno. De hecho, esta complejidad produce que los tiempos de ejecución se dilaten y queden sometidos, en numerosas ocasiones, a los vaivenes de los ciclos económicos. En este sentido, es también primordial identificar la composición de las coaliciones de poder que respaldan los megaproyectos, tanto en su proceso de gestación como en su desarrollo posterior. En ocasiones, el fracaso total o parcial de un megaproyecto puede resultar muy ilustrativo como manifestación de una pérdida de hegemonía por parte de la elite de poder (VERES, 2013).

De una u otra forma —y con intensidades diferentes según los casos—, en el proceso de gestación y desarrollo de los megaproyectos intervienen tanto el sector público como el privado. Sin embargo, suelen ser los grupos empresariales más poderosos los que determinan las prioridades y señalan los caminos que seguir. Así sucedió, por ejemplo, en la mayoría de las ciudades españolas durante el *boom* económico anterior al estallido de la crisis en 2007/2008, etapa en la que el poder empresarial y el político quedaron prácticamente mimetizados y favorecieron el crecimiento de la burbuja especulativa. Y, en realidad, aunque en una coyuntura económica diferente, así ha seguido sucediendo durante los años de la crisis.

Con el despliegue del *empresarialismo* urbano, las formas de colaboración público-privada se fueron ampliando y diversificando. Esta colaboración se considera una pieza estratégica del gobierno de las ciudades, puesto que desde el paradigma hegemónico de gobierno urbano se entiende que sin ella resultaría imposible alcanzar el crecimiento económico y la competitividad, asegurando con ello el empleo y la cohesión social. En todo caso, lo cierto es que las formas de colaboración se han ampliado y diversificado tanto que en numerosas ocasiones es difícil diferenciar dónde quedan los límites entre lo público y lo privado.

No resulta por ello sorprendente que una de las prioridades de las coaliciones que respaldan los megaproyectos sea tratar de evitar la controversia pública. Para ello cuentan con una estructura institucional y político-económica a su servicio, que trabaja coordinadamente en la despolitización de los megaproyectos, es decir, en conseguir que queden fuera de

cualquier esfera de discusión pública asumiéndose como intrínsecamente positivos (DÍAZ ORUETA, 2009). Con ello se pretende sortear una de sus principales debilidades que no es otra que la generalizada ausencia de cualquier tipo de proceso participativo, no solo en la fase previa a su aprobación, sino también en su desarrollo posterior. La participación ciudadana es entendida como una limitación que evitar, puesto que se entiende que dificulta el desarrollo de los proyectos. En realidad, en la mayoría de las ocasiones, cualquier ejercicio de transparencia democrática mínimamente riguroso conllevaría un fuerte cuestionamiento social respecto del procedimiento y la oportunidad de su aprobación.

En ese sentido, un aspecto especialmente controvertido se refiere a la relación entre los megaproyectos y los procesos de planificación urbana. Ni qué decir tiene que son muchas las ciudades donde el encaje y desarrollo de los megaproyectos implica la necesidad de modificar el planeamiento existente o, al menos, realizar una lectura muy forzada de este. Una gran parte de ellos se ha desarrollado en áreas industriales obsoletas, puertos en declive u otros espacios urbanos residuales que, en numerosas ocasiones —aunque no siempre—, se localizan en zonas no centrales. Afectan a superficies muy amplias en las que se produce un cambio en los usos del suelo y la nueva construcción o la rehabilitación a fondo de viejos edificios. Asimismo, los megaproyectos urbanos contemporáneos se caracterizan por reunir contenidos muy diferentes. En ellos caben tanto los usos residenciales mixtos, como los espacios terciarios, los equipamientos de distintas tipologías, las nuevas infraestructuras de transporte, etc. Esta pluralidad de usos se acompaña, además, con una marcada preocupación por su componente simbólico-espacial: este nuevo paisaje urbano pretende representar simbólicamente el éxito de unas ciudades que habrían dejado atrás la crisis. De ahí la importancia otorgada a sus diseñadores, convertidos en arquitectos estrella que imprimen su sello de autor en las nuevas referencias icónicas de la ciudad contemporánea.

Por todo lo anterior, las figuras clásicas de la planificación urbana han sido consideradas como inadecuadas para dar respuesta a las necesidades planteadas por los grandes proyectos. De hecho, una de las razones por las que nuevas figuras como la planificación estratégica han contado con una acogida tan entusiasta no es otra que la posibilidad de disponer de un instrumento flexible que permite una ágil aprobación de los megaproyectos. Un instrumento que, por otro lado, favorece de forma especial las estrategias de colaboración público-privada.

Megaproyectos urbanos y modelo de ciudad. El ejemplo de Madrid Río

La crítica a los megaproyectos urbanos y su simultánea expansión: una aparente paradoja

Tal y como se recordaba con anterioridad, los promotores de los megaproyectos, preocupados por la posible ruptura del consenso social en torno a ellos, vienen realizando un esfuerzo más que notable por presentarlos como herramientas para avanzar en la consecución de un modelo de ciudad social y ambientalmente equilibrada. Así, la nueva imagen de los megaproyectos proyectada por el *marketing* urbano remite a una ciudad igualitaria y sostenible que atrae inversiones y turistas, pero que, a la vez, resulta inclusiva para sus habitantes. Es decir, una ciudad en la que el crecimiento económico, la participación democrática, la igualdad social y el respeto por el medio ambiente resultarían compatibles.

Pero el análisis de los megaproyectos realmente existentes conduce, en la mayoría de los casos, a conclusiones muy diferentes (DÍAZ ORUETA, 2015). En realidad, los megaproyectos reflejan el poder creciente de unas elites económicas y políticas que orillan por completo los mecanismos democráticos de toma de decisiones. A la vez trabajan por alcanzar unos beneficios económicos que se concentran en pocas manos, convirtiéndose en un elemento más entre lo que están favoreciendo el aumento de las desigualdades sociales.

Asimismo, los ya de por sí elevados presupuestos previstos se ven rebasados de forma casi sistemática y dan lugar a elevados sobrecostos. Resulta muy común que se establezcan previsiones de demanda muy por encima de las expectativas reales, a la vez que se subestiman los impactos ambientales y se exageran los beneficios económicos previsibles. Como plantean FLYVBJERG ET AL. (2003), la estimación a la baja de los costes no parece deberse tanto a un error involuntario como a un engaño premeditado. Esta forma de actuar ha generado problemas de especial gravedad en las finanzas municipales de muchas ciudades. Buenos ejemplos de ello son ciudades como Valencia, con el impulso de distintos megaproyectos y singularmente la Ciudad de las Artes y las Ciencias, o Zaragoza, con las grandes intervenciones promovidas a raíz de la Exposición Internacional del Agua de 2008.

Sin embargo, y a pesar de un balance en el que predominan las evaluaciones críticas, los megaproyectos han continuado utilizándose con una enorme frecuencia. Ello ha dado lugar a lo que diferentes autores han calificado como la paradoja del desarrollo de los megaproyectos (FLYVBJERG ET AL., 2003; DEL CERRO, 2013).

Durante un tiempo, el éxito de los promotores de los megaproyectos en el intento por mantenerlos fuera de la esfera del debate público y presentarlos como intervenciones

intrínsecamente positivas ha sostenido dicha paradoja. En muchas ciudades del mundo la fortaleza del discurso legitimador y las inteligentes estrategias de *marketing* adoptadas han permitido mantener el consenso o, como mínimo, el desinterés social. Todo ello reforzado por el diseño mixto en cuanto a los usos, la adopción de medidas cosméticas que supuestamente incorporarían una mayor sensibilidad social y ambiental y por la propia localización espacial de los megaproyectos, ubicados generalmente en suelos sobre los que no se plantea una disputa social abierta en cuanto a sus usos.

EL MEGAPROYECTO URBANO MADRID RÍO: LA TRANSFORMACIÓN DE LAS RIBERAS DEL MANZANARES

La autopista de circunvalación M-30

La autopista de circunvalación M-30 de Madrid comenzó a construirse en la década de los años 70 del siglo XX, en un tiempo de fuerte expansión del uso del automóvil. Su creación se justificó en la necesidad de crear un anillo de distribución del tráfico que evitara el centro de la ciudad. En sus primeros desarrollos la autopista rodeó los distritos centrales de Madrid por el este y el sur. Posteriormente, ya en los años 90 se produciría el cierre norte. Como afirma ROCH (2006), la M-30 fue, fundamentalmente, una infraestructura destinada a facilitar la creación de espacio para el crecimiento. La expansión territorial de Madrid en esa etapa histórica y la configuración de su estructura socio-espacial no pueden explicarse sin tomar en consideración lo que supuso la construcción de esta gran infraestructura viaria.

La herida creada en la ciudad fue brutal. La M-30 separó física y socialmente los barrios preexistentes situados en la almendra central de la ciudad (distritos de Arganzuela, Centro, Retiro, etc.) y en la primera corona periférica (distritos de Ciudad Lineal, Vallecas, Usera, Carabanchel, etc.). Asimismo, su pésimo diseño generó desde un primer momento gran cantidad de accidentes de tráfico, continuos atascos y un incremento notable de la contaminación. Por otro lado, con el paso de los años, la construcción de nuevos desarrollos residenciales, junto a la densificación de los ya existentes, consolidó todavía más el carácter de la M-30 como autopista netamente urbana.

En el recorrido sur-suroeste, la autopista se ciñó a los márgenes del río Manzanares. El río quedó completamente aislado de su entorno, rodeado de un cinturón de asfalto y un tráfico continuo y muy intenso. Si a esto se suma la degradación de las propias aguas del

Megaproyectos urbanos y modelo de ciudad. El ejemplo de Madrid Río

río, abandonado durante décadas por las sucesivas administraciones municipales de la dictadura franquista, el panorama no podía ser más negativo.¹ En diversas zonas de esta orilla sur del río las casas construidas se asomaban a la autopista y a un río contaminado y maloliente, en verano atestado de mosquitos, como cruda manifestación de un urbanismo depredador y especulativo, alejado por completo de las necesidades y el bienestar de los habitantes de la ciudad.

El proyecto de remodelación de la M-30

En 2003, con la llegada al gobierno de la ciudad del nuevo alcalde Alberto Ruiz Gallardón, se planteó— aunque de forma no consensuada— la remodelación de la M-30. El proyecto se concretó en varias intervenciones diferentes que conjuntamente darían forma a una vasta operación llamada por el Ayuntamiento *Madrid Calle 30*. La transformación de la autopista quedó estructurada en torno de tres grandes ejes:

- a) Las mejoras de trazado y de las conexiones de la M-30 con las principales vías de la ciudad.
- b) La creación de nuevos itinerarios que resolviesen la situación de las zonas congestionadas de la autopista, que incluían dos grandes *bypass*, uno al norte y otro al sur.
- c) La desaparición de las calzadas laterales junto al Manzanares con el objetivo de recuperar el río y sus márgenes, lo que dio lugar al nacimiento del espacio sobre el que se desarrollaría más tarde el proyecto Madrid Río.

Desde el Ayuntamiento se planteó que con estas actuaciones la M-30 vería sustancialmente aumentada su capacidad de absorción de tráfico, a la vez que mejoraría su conexión con otras grandes vías y con las entradas principales al centro de la ciudad. Desde un principio la obra fue calificada como megalómana debido a sus grandes costes y enormes dimensiones. De hecho, desde el propio Ayuntamiento constantemente se utilizó un lenguaje que enfatizaba su carácter grandioso y excepcional.

Uno de los aspectos del proyecto de remodelación que causó más controversia fue el relativo a la no realización de la preceptiva declaración de impacto ambiental. Para numerosos autores (LÓPEZ DE LUCIO, 2004) la decisión del Consejo de Estado que confirmó la no obligatoriedad de realizar dicha evaluación resultó sorprendente. La justificación se basó en que al cambiar la titularidad de la autopista desde el Ministerio de Fomento al Ayuntamiento de Madrid, la vía pasaba a tener carácter urbano y, por tanto, la evaluación

1. A partir de 1979, la nueva corporación municipal democrática, en la que fue alcalde Enrique Tierno Galván, desarrolló el Plan de Saneamiento Integral de Madrid que, entre otros efectos, produjo una notable mejora en la calidad de las aguas del Manzanares.

2. De acuerdo con los datos oficiales del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, el 31 de diciembre de 2014 la deuda viva del Ayuntamiento de Madrid ascendía a 5.938 millones de euros. En el año 2015 Madrid dedica 1 de cada 3 euros del presupuesto a pagar la deuda o, lo que es lo mismo, 1.498 millones de euros (Plataforma Auditoría Ciudadana de la Deuda, <http://madrid.auditoriaciudadana.net/>). Las tres candidaturas fallidas de Madrid a los Juegos Olímpicos de 2012, 2016 y 2020 también han contribuido de forma decisiva al crecimiento de la deuda.

de impacto ambiental dejaba de ser necesaria. Esta decisión fue recurrida y, después de un largo y penoso tránsito judicial, en marzo de 2011 el Tribunal Superior de Justicia de Madrid estimó que la resolución que había servido para aprobar el proyecto era nula de pleno derecho. La razón fundamental fue, precisamente, el haber omitido la declaración de impacto ambiental. Sin embargo, la nulidad no tuvo grandes consecuencias, puesto que en 2011 una parte muy importante del proyecto estaba finalizada.

La decisión de obviar la declaración de impacto ambiental fue acompañada por otra referida a lo que BASURAMA (2013) calificó como el “troceamiento” de la obra. Efectivamente, la subdivisión de la contratación en distintos tramos permitió su reparto entre las grandes constructoras españolas del momento, reforzadas como piezas estratégicas de un bloque inmobiliario-financiero cada vez más poderoso e influyente en Madrid: Ferrovial, Agroman, Acciona, OHL, Sacyr, FCC, ACS, Entrecanales, Necso, Dragados, etc. Según las cifras recogidas por López de Lucio, la suma total presupuestada ascendía en 2004 a 4.250 millones de euros, cantidad muy superior a los 1.700 anunciados en 2003 por el alcalde Alberto Ruiz Gallardón durante la campaña electoral y que, por cierto, más tarde sería ampliamente superada. Aunque la opacidad ha sido la norma en todo lo referido a las cuentas de la remodelación de la M-30, existe un consenso ampliamente compartido que estima el presupuesto definitivo en 6.300 millones de euros. Además, a ello habría que sumar el pago de los intereses de la deuda y los gastos de mantenimiento y explotación de la *Calle 30*. Efectivamente, la deuda ligada a esta operación asumida por la ciudad de Madrid es de una enorme magnitud. De hecho, el endeudamiento ha pasado a condicionar la política de los siguientes gobiernos locales durante varias legislaturas.² Desde el punto de vista económico, la decisión resultó muy controvertida no solo por el citado endeudamiento, sino por la inversión menguante del Ayuntamiento de Madrid en otras partidas, especialmente en las sociales, cada vez más urgentes dada la situación de emergencia que afronta la ciudad como consecuencia de la crisis y las políticas de ajuste.

Este enorme gasto se trató de justificar por el beneficioso efecto que la operación tendría sobre el colapsado tráfico madrileño. Sin embargo, ya en 2003 no solo el movimiento vecinal y el ecologista, sino también numerosos profesionales especializados en tráfico y movilidad cuestionaban la falta de una visión unitaria de la remodelación planteada para la autopista. En realidad, la obra era una apuesta firme por la expansión del uso del vehículo privado, que fomentaba no solo la circulación para rodear la almendra central de la ciudad, sino también para penetrar en ella. En una gran parte de su recorrido la autopista pasaría de contar con tres carriles por sentido a tener seis, multiplicando su capacidad. Por otro lado,

Megaproyectos urbanos y modelo de ciudad. El ejemplo de Madrid Río

la ampliación de la M-30 no podía desligarse del *boom* inmobiliario previo al estallido de la crisis, que estaba dando forma a nueva realidad socio-espacial en Madrid. La nueva M-30 (ROCH, 2006: 56): “(afianza) la conexión con los nuevos territorios, con las nuevas estructuras de acumulación social en desarrollo o por desarrollar: aumentando la capacidad de transporte, esto es, de contacto, pero sobre todo rediseñando y desdoblado, con complicados nuevos tramos, todos los enlaces entre los diversos componentes de la almendra central, a través de su armazón viario, y las piezas que se incorporan a ese orden, como un catalizador que dirige la cristalización diferenciada del espacio metropolitano, como un amplificador a larga distancia del orden interno del tablero inmobiliario y social”.

3. <http://www.rebelion.org/noticia.php?id=15486>.

Si bien el proyecto provocó un notable descontento social, desde el Ayuntamiento no se impulsó ningún proceso de participación ciudadana. En mayo de 2004 se desarrolló tan solo un trámite de información pública en el que ni siquiera se incluyó la parte dedicada al soterramiento del río. La información fue presentada en cajas con centenares de documentos y en un lenguaje técnico indescifrable para la mayoría de la población. La oposición social se articuló en torno a la Plataforma contra el Insostenible Proyecto de la M-30 que en mayo de 2005 afirmaba: “La ampliación se trata de maquillar con la demagógica promesa de recuperar algunas hectáreas de teórica zona verde (construida sobre placa de hormigón) en la ribera del Manzanares. Pero la realidad es que la obra se ha gestado en la sombra, con el acuerdo entusiasta de sus grandes beneficiarios empresariales, sin apenas debate ni información pública, a pesar de la oposición de numerosos colectivos ciudadanos, asociaciones de vecinos, sindicatos y partidos —a excepción del PP—, saltándose la normativa comunitaria (y el sentido común) en cuanto a la obligatoriedad de realizar cuidadosos estudios previos de Impacto Ambiental”.³

La plataforma recordaba también lo que supondría la destrucción de miles de árboles maduros en las riberas del Manzanares y en otras calles de la ciudad, y su sustitución por praderas artificiales y raquíuticos árboles que no llegarían a alcanzar grandes desarrollos al estar plantados sobre estructuras de hormigón. Asimismo, mostraba su preocupación por la salud de numerosas familias residentes en las cercanías de las chimeneas y pozos de ventilación de los contaminantes emitidos desde los túneles.



Foto 1. Imagen de las obras de soterramiento de la M-30 con el Palacio de Oriente y la Catedral de la Almudena al fondo. Enero de 2007 (autor: FERNANDO DÍAZ ORUETA)



Foto 2. Imagen de las obras de soterramiento de la M-30 a la altura del Puente de Toledo. Enero de 2007 (autor: FERNANDO DÍAZ ORUETA)

El Ayuntamiento argumentó la “excepcionalidad” de la obra para seguir adelante, sin atender las demandas de participación y aceptando únicamente algunas mejoras superficiales. La urgencia por finalizar el grueso de la obra a principios de 2007 se debía, por un lado, al interés porque estuviera avanzada antes de la celebración de las elecciones municipales de mayo de ese año y, por otro, al intento de evitar una posible paralización judicial que —como ya se ha dicho— finalmente se produjo, aunque demasiado tarde. Esta velocidad e intensidad en la construcción, incluso con turnos nocturnos, no puede desligarse de la alta siniestralidad de la obra: casi mil accidentes, de los cuales nueve fueron mortales (MOYA, 2013).

La segunda fase de la operación no llegó a ejecutarse. Varias de las actuaciones pendientes, entre ellos el *by-pass* norte, resultaron paralizadas. Como destaca GAGO (2013), en parte porque, al no haber sido iniciadas les afectó el expediente por infracción ambiental, pero fundamentalmente porque el Ayuntamiento había agotado su capacidad de endeudamiento.

Megaproyectos urbanos y modelo de ciudad. El ejemplo de Madrid Río

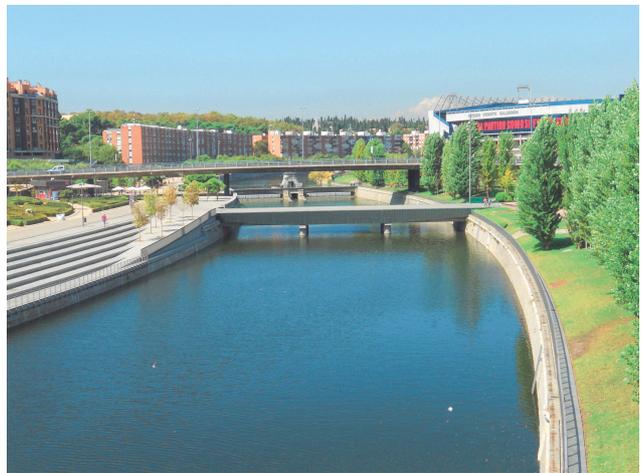
Madrid Río: el intento de legitimar un megaproyecto urbano utilizando argumentos medioambientales

Por tanto, Madrid Río forma parte de un megaproyecto más amplio: la remodelación y ampliación de la M-30. Con Madrid Río se planteó una intervención específica que incluía la reforma y el soterramiento de la autopista en uno de sus tramos y el tratamiento del espacio surgido junto al río sobre las nuevas estructuras de hormigón que pasarían a cubrirla. Además, Madrid Río planteaba la intervención en una serie de áreas urbanas contiguas en las que se proyectaron varias grandes operaciones urbanísticas. En 2007 se finalizó el soterramiento en casi toda zona contigua al río, y quedó sin cubrir el área que atraviesa la autopista en el espacio próximo al estadio de fútbol Vicente Calderón, del Atlético de Madrid, cuyo diseño definitivo se retrasó, pendiente de una de las operaciones urbanísticas citadas. De ese modo, se liberaron unos seis kilómetros del total de 32,5 kilómetros en los que se actuó en la M-30.

Sobre esos seis kilómetros se produjo una lenta intervención que se extendió hasta 2012, en unas obras muy afectadas por la crisis económica y que, finalmente, pudieron rematarse gracias a las aportaciones procedentes del Plan E.⁴ El Ayuntamiento presentaba Madrid Río como una sucesión de jardines conectados por un amplio paseo arbolado y con una fuerte presencia del agua, no solo en el propio río, sino por las fuentes y estanques fluviales, los puentes antiguos y nuevos y siete presas. Asimismo, se construyeron treinta kilómetros de sendas ciclables (para uso compartido de ciclistas, peatones etc.), áreas de juegos infantiles y pistas deportivas. Oficialmente se consideró que el proyecto permitía reincorporar el río a la ciudad y mejorar notablemente la calidad ambiental de los barrios limítrofes que, además, pasaban a estar mucho mejor comunicados. Por otro lado, se destacaba la creación de un nuevo espacio público que podía ser disfrutado por todos los vecinos de la ciudad e incluso de otras zonas del Área Metropolitana de Madrid.

4. El Plan E o Plan Español para el Estímulo de la Economía y el Empleo fue aprobado en 2008 por el gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero. Con este plan de inversiones públicas se intentaron paliar los primeros efectos de la crisis económica que estalló aquel año. Una parte importante de los fondos se destinó a proyectos gestionados por los ayuntamientos españoles.

Foto 3. Madrid Río. Septiembre de 2014 (autor: FERNANDO DÍAZ ORUETA)



La legitimación de la faraónica obra se buscó precisamente en esta serie de aparentes virtudes sociales y ambientales. De hecho, desde la perspectiva municipal Madrid Río se convirtió en uno de los mayores éxitos de la gestión local del Partido Popular, fuerza política gobernante en la ciudad de Madrid hasta mayo de 2015. Madrid Río es considerado como un espacio simbólico para la derecha madrileña, una ciudad que, en su discurso político, fue resiliente a la crisis.

Pero desde otras perspectivas, la lectura realizada sobre la intervención resulta muy diferente, cuestionándose de raíz la idea de la recuperación del río (ROCH, 2006: 56): *“Es irrelevante, aunque políticamente conveniente, si se presenta como una calle que jamás podrá ser o como la recuperación, aún más imposible del río Manzanares al que, por cierto, destruye definitivamente para sustituirlo por un cajón sellado de hormigón separado para siempre de su álveo, que se taladra con túneles de seis kilómetros, con jardines eso sí, para que pueda hablarse de un nuevo paisaje urbano”*.

MADRID RÍO Y EL DESARROLLO DE UNA NUEVA ETAPA EN EL GOBIERNO DE LA CIUDAD

Desde la segunda mitad de los años 80 en Madrid se percibieron los primeros síntomas de un cambio paulatino que habría de modificar no solo la agenda urbana en cuanto a las prioridades sociales, económicas y territoriales, sino también el gobierno de la ciudad que, progresivamente, iría quedando en manos de una poderosa coalición pro-crecimiento. Dicha transformación se confirmó en los años 90 y alcanzó su máximo despliegue a partir de 2003 (ALGUACIL ET AL., 2011: 133). En esta etapa se consolidó un bloque de poder político-financiero-empresarial pro-crecimiento que habría de jugar un papel determinante en la evolución posterior no solo de la ciudad, sino del conjunto de la región madrileña. El Ayuntamiento de Madrid reforzaba su papel subsidiario respecto del capital inmobiliario-financiero.

En ese escenario, la operación de remodelación y ampliación de la M-30 y, en concreto, el proyecto Madrid Río, resultó crucial. Como ya se ha dicho, el encargo de la obra se concentró en las principales empresas del sector de la construcción. Dada la magnitud de las actuaciones y su elevado coste, el megaproyecto contribuyó notablemente al reforzamiento del bloque hegemónico pro-crecimiento. Pero la realización de un gasto público tan fuerte y la generación de un endeudamiento público tan elevado resultaba difícil de justificar. De ahí que el gobierno local convirtiese a Madrid Río, con sus aparentes virtudes sociales y medioambientales, en la estrella de la remodelación y ampliación de la autopista.

Megaproyectos urbanos y modelo de ciudad. El ejemplo de Madrid Río

La articulación de la “colaboración” público-privada en la gestión del proyecto se estructuró, fundamentalmente, en torno a la creación de la empresa *Madrid Calle 30* (GAGO, 2013: 258): “(...) decidió acometer su gestión mediante una sociedad de economía mixta: *MADRID CALLE 30*, en la que el Ayuntamiento delegó las obras de soterramiento, su financiación (con el endeudamiento correspondiente) y la gestión de la explotación y mantenimiento de la autovía después del término de las obras. El capital de la empresa era en un 80 % del propio Ayuntamiento y en un 20 % de EMESA, participada mayoritariamente por Ferrovial y Dragados, que tenían una intervención destacada en las obras. A su vez, EMESA fue encargada de la conservación de la carretera por 35 años bajo el ‘control’ municipal”.

Se ha estimado en unos 8.775 millones de euros los gastos que entre 2005 y 2040 deberá dedicar el Ayuntamiento de Madrid al mantenimiento y la explotación de la autopista (BONILLA, 2013: 39), cantidad a la que hay que añadir los 6.300 millones mencionados con anterioridad. La creación de esta entidad mixta respondió al intento del gobierno municipal de disfrazar los grandes desembolsos realizados, tratando de evitar que contabilizaran como gasto público:

“A cambio de adelantar esta entidad buena parte del dinero necesario para cometer las obras de reforma de la carretera, una vez concluidos los trabajos se encargaría durante 35 años (hasta 2040) de su explotación y mantenimiento. Por ese servicio cobraría un canon anual del Ayuntamiento. Este pago se compone de una parte fija y otra variable, que depende de la calidad con que se preste el servicio. Por ello y a la vista del escaso riesgo que asume la iniciativa privada según el contrato, Bruselas dijo no y el endeudamiento de Madrid Calle 30 no pudo sacarse de las arcas municipales”.⁵

5. *Cinco Días*, 12 de abril de 2013. http://cincodias.com/cincodias/2013/04/12/empresas/1365783539_115933.html.

Foto 4. Madrid Río. Septiembre de 2014 (autor: FERNANDO DÍAZ ORUETA)



6. Siendo ya alcaldesa de Madrid Ana Botella, que en diciembre de 2011 sustituyó a Alberto Ruiz Gallardón, nombrado ministro de Justicia en el gobierno presidido por Mariano Rajoy.

En definitiva, el gobierno municipal facilitó un negocio muy lucrativo al sector privado a costa de las arcas públicas. Difícilmente el capital privado podía imaginar una actividad que le generase una rentabilidad mayor y más segura. Además, Madrid Río es mucho más que un parque, incluye también la intervención en las áreas adyacentes al parque propiamente dicho, en las que se previó una serie de desarrollos que son también parte del proyecto. Entre ellos, sin duda los dos más importantes son la operación Mahou-Calderón y la del Centro Comercial Plaza Río 2.

La operación Mahou-Calderón

Desde el Ayuntamiento de Madrid se consideró esta actuación como una pieza clave para cerrar Madrid Río, puesto que permitiría completar el soterramiento de la M-30 y concluir el parque. El área afectada, de más de 200.000 metros cuadrados, se ubica al norte del río, en el distrito de Arganzuela entre el Paseo de los Pontones, el Paseo Virgen del Puerto, la calle Alejandro Dumas y el Manzanares. En 2008, el Ayuntamiento firmó un convenio que permitía al Atlético de Madrid mudarse al estadio de La Peineta, cubriendo los gastos de remodelación con los beneficios obtenidos por la construcción de 2000 viviendas en los terrenos en los que se ubica el actual campo de fútbol y la antigua fábrica de cerveza Mahou. La obra de La Peineta fue encargada a FCC. Para facilitar la operación en 2009 se produjo una modificación del Plan General que cambió los usos en la zona. De llevarse adelante implica la demolición tanto de la antigua fábrica de cervezas Mahou como del estadio de fútbol Vicente Calderón.

El proceso de aprobación fue largo y no exento de polémica. En 2012, a instancias de la asociación Señales de Humo, formada por socios del Atlético de Madrid, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) paralizó la operación. Sin embargo, posteriormente el Tribunal Supremo modificó la resolución, lo que permitió que el 26 de noviembre de 2014 el Plan Parcial de Reforma Interior fuera aprobado por el pleno del Ayuntamiento de Madrid⁶. La propuesta contó únicamente con el voto —por otra parte mayoritario— del PP, mientras que la oposición en bloque (PSOE, IU y UPD) se opuso. Las 2000 viviendas se construirían en cuatro nuevas manzanas residenciales con ocho edificios de hasta 22 alturas y dos rascacielos de 36 plantas, estos últimos ubicados en unos terrenos destinados inicialmente a parque. Sin embargo, cuando ya parecía que la operación seguía adelante, en abril de 2015 se produjo una nueva anulación por parte del TSJM debido a una serie de irregularidades. Al respecto, Emilio Abejón, portavoz de la asociación Señales de

Megaproyectos urbanos y modelo de ciudad. El ejemplo de Madrid Río

Humo señalaba: “Entendemos que el Atlético como institución se debe a su comunidad de aficionados y a la sociedad de la que forma parte, y que bajo ningún concepto debe participar junto a políticos que defienden intereses privados en operaciones oscuras que nos perjudican a todos y que únicamente buscan lograr beneficios para los grandes accionistas del Atlético”.⁷

A pesar de todo, el Ayuntamiento recurrió de nuevo el fallo ante el Supremo y, de hecho, siguió adelante con el proyecto contra viento y marea. Ya en junio de 2015, unos días antes de la toma de posesión de la nueva alcaldesa de la ciudad⁸, el TSJM admitió a trámite un nuevo recurso, esta vez presentado por Ecologistas en Acción y la asociación de vecinos Pasillo Verde-Imperial. En la zona afectada los vecinos reclaman desde hace tiempo dotaciones como un centro cultural, una escuela de idiomas o un centro de día. Por tanto, se mantiene la incertidumbre sobre el futuro de esta operación.

El Centro Comercial Plaza Río 2

En junio de 2013 el Ayuntamiento de Madrid dio luz verde a la construcción de un centro comercial cuya ubicación sería una parcela privada de 21.000 metros cuadrados en la calle Antonio López del distrito de Usera, al sur del río Manzanares y frente al edificio del antiguo Matadero, hoy en día un importante centro socio-cultural. Sin embargo, ese primer proyecto se vería modificado posteriormente cuando en 2014 la Sociedad General Inmobiliaria de España (LSGIE), empresa especializada en la promoción de centros comerciales y de ocio, adquiriera el terreno. A partir de ese momento se abrió paso un nuevo proyecto, tramitado con total opacidad y que fue intensamente cuestionado. El edificio, de una más que dudosa estética neoclásica, formaría un muro continuo de 180 metros de fachada que bloquearía la libre comunicación entre Usera y el parque Madrid Río. Además, esta opción rompería con las previsiones del Ayuntamiento, recogidas en el Plan Especial Río Manzanares, el Plan de Renovación Urbana del Entorno del Río y el propio plan especial de la parcela de 2014, que garantizaban la conexión del barrio con el Manzanares prolongando la calle Matilde Gayo a través de este terreno.

El nuevo edificio comercial constaría de tres plantas, con 40.000 metros cuadrados de superficie comercial, 1500 plazas de aparcamiento y 180 negocios. Desde un primer momento, la oposición fue rotunda, tanto la del movimiento vecinal de los distritos de Usera, Arganzuela y Carabanchel, como la de distintos partidos políticos y organizaciones

7. El País, 24 de abril de 2015.
http://ccaa.elpais.com/ccaa/2015/04/23/madrid/429819379_910120.html.

8. Manuela Carmena, que en las elecciones municipales del 24 de mayo de 2015 encabezó una candidatura de unidad popular de nombre Ahora Madrid.

9. *El País*, 17 de mayo de 2015.
http://ccaa.elpais.com/ccaa/2015/05/17/madrid/1431889879_129608.html.

ecologistas. Existe una honda preocupación por la pérdida de espacios públicos y también por el impacto negativo que podría causar al pequeño comercio, las consecuencias sobre el tráfico y el aparcamiento y una mayor densificación constructiva.

En la aprobación de esta operación ha cumplido un papel determinante la nueva Ley de Dinamización de la Actividad Comercial.⁹ Dicha ley, aprobada en 2012 por el gobierno autonómico presidido por Esperanza Aguirre, responde a una exaltación de lo que la ex presidenta regional de Madrid considera la ideología liberal. Tras la aprobación de esta ley los constructores cuentan con libertad para comenzar una obra sin siquiera disponer de licencia, tampoco es obligatoria la realización de estudios previos sobre seguridad o tráfico. Es suficiente una declaración en la que conste su disposición a cumplir la legalidad en el futuro. Incluso podrían llegar a desarrollar su actividad comercial sin haber superado una inspección.

El Plan Especial, necesario para comenzar las obras, fue aprobado en el último pleno antes de las elecciones del 24 de mayo de 2015. De hecho, el 1 de junio, una semana después de las elecciones, pero cuando todavía no había tomado posesión del cargo la nueva alcaldesa, comenzaron los primeros movimientos de tierra de un centro comercial cuya apertura se prevé para el año 2017. Lo cierto es que en la campaña electoral Manuela Carmena se comprometió a paralizar esta operación urbanística. Por tanto, también en este caso, las espadas se mantienen en alto.

CONCLUSIONES: MADRID RÍO, SÍMBOLO DE UN MODELO DE CIUDAD FALLIDO

Madrid Río no es solo un parque levantado sobre el armazón de unos túneles que ha modificado parcialmente el paisaje urbano. Madrid Río es mucho más. Es un megaproyecto urbano que reúne a lo largo de seis kilómetros una megalómana obra de ingeniería y un peculiar parque, pero que asimismo incluye —y esto frecuentemente se olvida— una serie de actuaciones urbanísticas con nuevos usos residenciales, terciarios y comerciales que modifican el espacio contiguo al parque en varias localizaciones estratégicas. Su diseño responde, fundamentalmente, a los intereses de un bloque de poder sólidamente enraizado en Madrid que encontró en el megaproyecto una fuente inmejorable de enriquecimiento y una pieza clave para consolidar su proyecto estratégico. En definitiva, tanto la naturaleza multidimensional de Madrid Río como su fuerte imbricación dentro de una estrategia de marcado carácter empresarialista resultan evidentes.

Megaproyectos urbanos y modelo de ciudad. El ejemplo de Madrid Río

A lo largo del artículo se ha identificado una serie de características propias de los megaproyectos urbanos de nueva generación. Por un lado, la sintonía de intereses entre el gobierno local y el capital inmobiliario-financiero, en manos de los cuales han quedado decisiones fundamentales que han afectado y afectarán por mucho tiempo el desarrollo de Madrid. En relación estrecha con lo anterior, se han constatado importantes anomalías ligadas a su diseño y ejecución. A lo largo de todo el proceso, se ha producido un fuerte déficit participativo y democrático que anula cualquier vía posible de debate ciudadano. Por último, el capítulo de los sobrecostos y, con él, el endeudamiento público resulta especialmente oneroso.

10. *eldiario.es*, 18 de junio de 2015.

La intervención en los seis kilómetros de Madrid Río y la supuesta recuperación del Manzanares han sido utilizadas por las autoridades locales como un argumento que intenta justificar la operación de remodelación y ampliación de 32 kilómetros de la M-30. Sus pretendidas bondades medioambientales —incluida la reducción del tráfico— y sociales debían contribuir a hacer olvidar la ampliación de una autopista urbana, una obra a contracorriente de lo sucedido en las dos últimas décadas en la mayoría de las ciudades europeas. De hecho, contrariamente a las previsiones municipales relativas a la movilidad sostenible, la congestión viaria en Madrid no se ha reducido y la contaminación del aire ha continuado creciendo. En junio de 2015 la Comisión Europea llamó de nuevo la atención a Madrid (lo viene haciendo desde 2010) por el incumplimiento de los niveles máximos de contaminación. Una vez más el principal problema detectado fue el dióxido de nitrógeno (NO₂), un gas procedente, fundamentalmente, de la combustión de los vehículos a motor.¹⁰

Asimismo Madrid Río, junto con otros megaproyectos urbanos en Madrid, ha producido un impacto no desdeñable sobre la estructura social de la ciudad. Conjuntamente han contribuido a concentrar la riqueza en pocas manos y a consolidar las élites económicas y políticas que dan vida a la coalición pro-crecimiento y reivindican la validez de este modelo de ciudad (CAMACHO *ET AL.*, 2015). De forma simultánea, ha profundizado el empobrecimiento y la precariedad, no solo por el constante empeoramiento de las condiciones laborales, sino también por la generación de una gran deuda, utilizada como coartada de los recortes en el gasto social y de la privatización deservicios públicos esenciales. De este modo, acentúan el crecimiento de la desigualdad social observado en Madrid en los últimos años (LEAL, 2007; OBSERVATORIO METROPOLITANO, 2013).

La crisis económica y la profunda crisis política que se vive en España alimentan un proceso de cambio socio-político que afecta a las ciudades en general y a Madrid en particular (GARCÍA, 2010). En un contexto como el descrito, de fuertes recortes sociales, empobrecimiento generalizado, creciente precariedad y en el que muchas personas se han quedado sin hogar, resulta poco factible mantener el mismo consenso o apatía alrededor de lo que suponen los megaproyectos urbanos. En la actualidad, y en una práctica de recuperación de la normalidad democrática perdida, la exigencia de responsabilidades por la gestión municipal es cada vez mayor en Madrid. El cambio político producido tras las elecciones municipales de mayo de 2015 es plenamente coherente con esa exigencia de responsabilidades y con el deseo compartido por amplias capas de la población de que se produzca un giro de 180 grados respecto de lo que ha sido el pasado gobierno de la ciudad.

En realidad, Madrid Río y el conjunto de la remodelación y ampliación de la M-30, más que como ejemplo del éxito de una etapa de gobierno, deberían contemplarse como unos de los principales iconos de un modelo económico-territorial fallido. Con la llegada en 2015 de un nuevo equipo de gobierno al Ayuntamiento de Madrid, se abre un periodo de posible redefinición de ese modelo y de ruptura del bloque hegemónico que ha dirigido la ciudad. Pero esta es una historia por escribir y, por tanto, todavía está por verse el papel que jugarán en ella los megaproyectos urbanos.

BIBLIOGRAFÍA

ALGUACIL, Julio; DE LA FUENTE, Rosa; MARTÍNEZ, Miguel; UBRICH, Thomas y VELASCO, María (2011). "Madrid". En: *Políticas urbanas en España. Grandes ciudades, actores y gobiernos locales*. Icaria, Barcelona.

BASURAMA (2013). "Amamos la M-30. Sobre el sueño de construir una autopista debajo un parque". En: *Madrid. Materia de Debate. 2003-2013. II: Burbuja*. Madrid (disponible en: <https://drive.google.com/file/d/0B5rqm7D5eK44cHc2MnRGbE4xRTg/edit?pli=1>).

BONILLA, Teresa (2013). "El mayor espectáculo del mundo. Una década de grandes proyectos urbanos en Madrid". En: *Madrid. Materia de Debate. 2003-2013. II: Burbuja*. Madrid (disponible en: <https://drive.google.com/file/d/0B5rqm7D5eK44eXVNaXQ0cjRVQXM/edit?pli=1>).

CAMACHO, Javier; DÍAZ ORUETA, Fernando, GADEA, M.ª Elena; GINÉS, Xavier y LOURÉS, M.ª Luisa (2015). “Madrid: los discursos sobre la crisis de un modelo urbano agotado”. En: *Ciudades y cambio de época: discursos sobre las políticas urbanas y crisis en España*. Universidad del País Vasco, Bilbao.

COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID – COAM (2005) “Entorno” a la M-30. Fundación COAM, Madrid.

DEL CERRO, Gerardo (ed.) (2013) *Urban Megaprojects. A Worldwide View*. Emerald Group Publishing, Bingley.

DÍAZ ORUETA, Fernando (2015). “Urban Megaprojects”. En: Wright, James D. (ed.) *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*, 2.ª edición, vol.24. Elsevier: Oxford.

DÍAZ ORUETA, Fernando(2009). “El impacto de los megaproyectos en las ciudades españolas. Hacia una agenda de investigación”. *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 24, n.º 1, pp. 193-218.

DÍAZ ORUETA, Fernando y FAINSTEIN, Susan (2008). “The new megaprojects: genesis and impacts”. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 32, n.º 4, pp. 759-767.

DYBLE Louise N. (2013). “Chicago and its skyway: lessons from an urban megaproject”. En: *Infrastructure and Land Policies*. Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge MA.

FLYVBERG, Bent, BRUZELIUS, Nils y ROTHENGATTER, Werner (2003) *Mega-projects and Risk: An Anatomy of Ambition*. Cambridge University Press, Cambridge.

GAGO, Vicente (2013). “Los túneles de la M30: Más allá de los records”. En: *Madrid. Materia de Debate. 2003-2013. II: Burbuja*. Madrid (disponible en: <https://drive.google.com/file/d/0B5rqm7D5eK44cDdid0ZKWTVjemM/edit?pli=1>)

GARCÍA, Marisol (2010). “The Breakdown of the Spanish Urban Growth Model: Social and Territorial Effects of the Global Crisis”. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 34, n.º 4, pp. 967-980

HARVEY, David (1989). “From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism”. *Geografiska Annaler Series B*, vol. 71, n.º 1, pp. 3-17.

LEAL, Jesús (2007). “Desigualdad social, segregación y mercado de la vivienda en Madrid”. En: *Vivienda y segregación en las grandes ciudades europeas*. Ayuntamiento de Madrid, Madrid.

LEHRER, Ute y LAIDLEY, Jennefer (2008). “Old mega-projects newly repackaged? Waterfront redevelopment in Toronto”. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 32, n.º 4, pp. 786-803.

LÓPEZ DE LUCIO, Ramón (2004). “La reforma de la M-30: ¿qué oculta la retórica del verde?”. *Boletín CF + S*, n.º 28 (disponible en: <http://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2858>)

MOYA, Luis (2013). “La transformación ‘gratuita’ de una autovía en calle: de los flujos a las ínfulas”. En: *Madrid. Materia de Debate. 2003-2013. II: Burbuja*. Madrid (disponible en: <https://drive.google.com/file/d/0B5rqm7D5eK44eXVNaXQ0cjRVQXM/edit?pli=1>).

OBSERVATORIO METROPOLITANO (2013). “Del Madrid global a la crisis urbana. Hacia la implosión social”. En: *Paisajes devastados. Después del ciclo inmobiliario: impactos regionales y urbanos de la crisis*. Traficantes de Sueños, Madrid.

ROCH, Fernando (2006). “Madrid se desborda. A propósito de las relaciones entre lo local y lo global bajo la hegemonía inmobiliaria”. *Ingeniería y Territorio* n.º 75, pp. 50-57.

VERES, Judit (2013). “La construcción de CET (“la ballena”). La producción de un proyecto emblemático en Budapest”. *Revista Quid 16*, vol. 3, pp.104-118.