

Chamartín merece una oportunidad

Tras el último cambio en el gobierno de la ciudad de Madrid en mayo de 2015, el proyecto de ampliación del Paseo la Castellana, tal y como había ocurrido ya en anteriores ocasiones, volvió a ponerse en cuestión. En los meses posteriores, a partir de la presentación de una serie de propuestas y contrapropuestas desarrolladas por parte de los actores implicados (Ayuntamiento y Distrito Castellana Norte fundamentalmente) se generó un intenso debate urbano en el que, frente a los que reclamaban la absoluta inmutabilidad del proyecto o su definitiva cancelación, el COAM apeló al diálogo y a la búsqueda de nuevos consensos, ofreciéndose incluso a mediar.

Los motivos que justifican la postura colegial, es decir, la conveniencia, necesidad y urgencia de acometer un proyecto para este ámbito son conocidos. De un lado, dar respuesta a los graves problemas causados por la enorme herida infraestructural de las instalaciones ferroviarias: eliminar barreras para conectar barrios desconectados, aumentar equipamientos y zonas verdes solventando déficits históricos, mejorar la dotación de transporte público al tiempo que se pone al día la infraestructura soporte de la movilidad privada, incrementar la deteriorada calidad de vida de algunas zonas o potenciar la imagen urbana de esa parte de la ciudad. De otro lado, aprovechar las posibles oportunidades urbanas que podrían derivarse de recalificar un área de posición y accesibilidad privilegiadas en el contexto metropolitano, incluso a escala nacional: potenciar el perfil y la atraktividad de Madrid como ciudad global mediante la creación de un distrito de negocios de referencia internacional, favorecer la implantación de nuevos usos innovadores capaces de dinamizar la economía local, generar nuevo espacio para viviendas, en especial, para impulsar los programas públicos y de corte social y como no, de mejorar también las vitales instalaciones ferroviarias existentes, particularmente la estación de Chamartín, materializando al fin, el anhelado objetivo de convertir a Madrid en una ciudad de una única parada con dos terminales en ambos extremos de la ciudad.

Tras más de dos años de intensas discusiones, negociaciones, concesiones, compromisos y pactos entre el Ayuntamiento, la Comunidad Autónoma, dos Gobiernos de la Nación de distinto signo político, así como empresas públicas y privadas (Adif y DCN), en julio de 2018 se presentó la última propuesta sobre este gran ámbito que ha recibido muchos nombres: "Prolongación de la Castellana", "Operación Chamartín", "Puerta Norte" y ahora "Madrid Nuevo Norte". Esta nueva propuesta ha vuelto a desencadenar la polémica, llegando incluso a ser objeto de críticas contradictorias.

Seguramente muchas de las objeciones esgrimidas sean razonables y que siempre cabrá la posibilidad de que exista un proyecto mejor, sin embargo, en esta ocasión, más que nunca, no deberían dejarse de lado dos de las enseñanzas que ofrece la práctica real del urbanismo en base a las experiencias de similar escala. Primera: tras más de dos décadas se ha alcanzado un consenso muy amplio, mayor que cualquiera de los antes logrados, requisito imprescindible para poder comenzar a construir un futuro mejor para la zona Norte de la ciudad. Y segunda: más que planes, todos estos grandes proyectos son procesos abiertos, de larga duración y desarrollo cambiante, que se enfrentan y adaptan a coyunturas y materializaciones diversas a lo largo del tiempo, pero para ello, hay que dárseles la oportunidad de poder nacer.

Carlos F. Lahoz Palacio
(Vicedecano COAM)

Chamartín deserves an opportunity

After the latter change in the city of Madrid's government in May 2015, the project for the extension of Paseo de la Castellana, as it had previously happened, was once again called into question. During the subsequent months, based on a series of proposals and counterproposals developed by the involved parties —mainly the city council and the association Distrito Castellana Norte— an intense urban debate was aroused, in which, opposing the ones who claimed the project's total immutability or its final cancellation, the COAM called for dialogue and consensus-building, even presenting itself as a mediator.

The reasons justifying the COAM's stance, that is, the convenience, need and urge to undertake a project in the area, are well known. On the one hand, responding to the serious problems caused by the huge infrastructural wound of the railway facilities: removing barriers in order to connect detached neighbourhoods, increasing facilities and green areas resolving historical deficiencies, improving public transport services and updating the supporting infrastructure for the private transport, boosting the damaged life quality in some areas and promoting the urban image of this city area. On the other, taking advantage of the potential urban opportunities which might result from the rezoning of an area exceptionally located and accessible within the urban context, even at a national level: promoting Madrid's profile and attractiveness as a global city by the creation of an internationally renowned business district, supporting the implementation of new uses capable of revitalising the local economy, generating new space for housing, especially in order to boost public and social programmes, and, of course, improving the vital railway facilities, particularly Chamartín train station, finally bringing to life the much longed-for objective of turning Madrid into a one-stop city with two stations on both ends of the city.

After more than two years of intense discussion, negotiations, licenses, commitments and deals between the city council, the autonomous community, two governments of different political hues, private and public companies (Adif and DCN), in July 2018 the last proposal about this field was presented, referred to by many names: Prolongación de la Castellana (Extension of la Castellana), Operación Chamartín (Chamartín Operation), Puerta Norte (Northern Gate) and now, Madrid Nuevo Norte (Madrid New North). This new proposal has once again triggered controversy, even being subject to contradictory criticism.

Very likely, many of the objections put forward are reasonable and a better project is always possible. However, this time more than ever, two of the lessons learned with the real practice of urban planning regarding similar experiences cannot be dismissed. First, after more than two decades, a real wide consensus has been reached, wider than any other previously reached, an essential requirement for starting to build a better future for the city's northern area. Second, more than plans, all these large projects are open, long-term and changeable processes, facing and adapting to different circumstances and implementations over time, but, for that purpose, they should be given the opportunity to be born.

Carlos F. Lahoz Palacio
(Vice-dean COAM)