



AVANCE

REVISION DEL P.G.O.U. DE MADRID. 1993

La región urbana de París I

DIRECCION

Abel Enguita
Fernando Nasarre
Luis Rodríguez-Avial

EDITOR

Junta de Gobierno del COAM

PRODUCCION Y DISEÑO

Carlos Aldeanueva
Mario García Martínez

ASESORAMIENTO PERIODISTICO

Alfonso Tulla

TRADUCCIONES Y ADMINISTRACION

Gloria Hernando

DISTRIBUCION Y SUSCRIPCIONES

Carmen Sansierra

DOCUMENTACION

Carmen Garrigues

COORDINACION SECCION MADRID

Francisco José Mayor Lobo

PUBLICIDAD

Isvala, S. L.

COLABORADORES

Pedro Sanz-Boixareu
Luis Morell
Luis M. Enríquez de Salamanca
Francisco Perales
Joaquín Clusa
Alfonso Esteban
Javier Russinés
Miguel Durbán
José Clavero
César Cañedo-Argüelles
Manuel Valenzuela
Luciano Sánchez

FOTOGRAFIA

Salvador Rivera
Mario García Martínez

DISTRIBUCION

Barquillo, 12, 5.ª planta. 28004 Madrid
Teléf. 521 82 00. Ext. 220/221

IMPRESION

Técnicas Gráficas FORMA, S. A.
Rufino González, 14. 28037 Madrid

ISSN: 0213 - 9391

Depósito Legal: M-18.152-1987

Precio del ejemplar (IVA incluido) 2.000 ptas.

Suscripción anual 1993

España, 5.500 ptas. (IVA incluido)

Extranjero, 7.000 ptas.

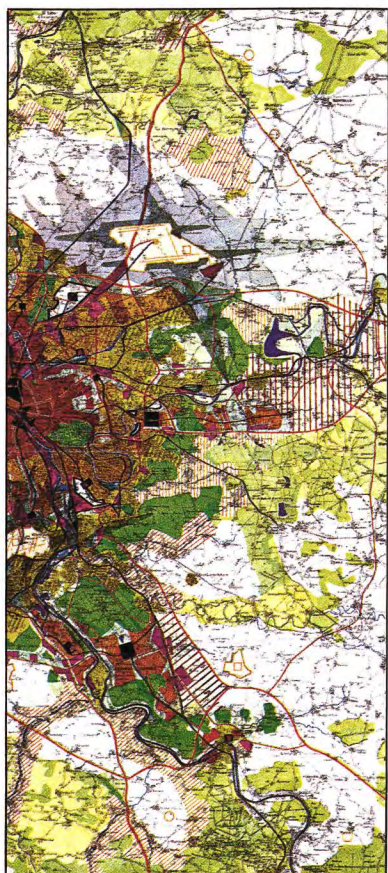
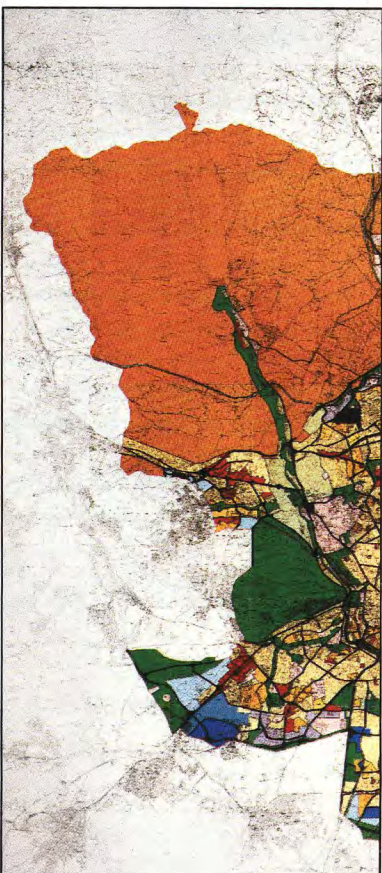
COLEGIADOS Y SUSCRIPTORES

La revista se envía por correo.
Las reclamaciones caducan a los seis meses.

El Colegio Oficial de Arquitectos de La Rioja y la demarcación en Segovia del COACYLÉ son copatrocinadores de la edición de la revista, en cuanto mantiene suscripciones para todos los colegiados residentes.

URBANISMO-COAM no se hace responsable de los criterios expuestos en las colaboraciones firmadas. Prohibida la reproducción total o parcial de los artículos contenidos en este número sin autorización previa.

	3	Presentación Junta de Gobierno del COAM Avance de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (PGOUM)
Monografía	4	Revisión del PGOUM. Avance 1993 Luis Rodríguez-Avial y Fernando Nasarre
	22	El nuevo Plan General y la Vivienda Pedro Areitio
	32	Gestión de la movilidad y del espacio en el Avance Pedro García Alarcó
	40	Las infraestructuras de transporte en el Avance Enrique Ubillos
	54	La revitalización del casco antiguo de Madrid Angel Sanz
	62	El Avance de la Revisión, un punto de partida Juan Barrado
	66	El ocaso de la racionalidad urbanística Grupo Municipal Socialista
	72	El Plan, una declaración ambivalente Julio Alguacil (Grupo Municipal IU)
	78	Transparencia y participación para mejorar la calidad de vida José Ignacio Echeverría. Concejal de Urbanismo. (Grupo Municipal PP)
	82	El Avance de la Revisión visto por la E.T.S.A. de Madrid Juan Jesús Trapero y otros profesores del Departamento de Urbanística
Regiones Urbanas de Europa	98	La Región Urbana de París I Un nuevo Esquema Director para la región de Ile de France. Jean Olivier y Claude Vignaud
	107	Una nueva etapa de la historia del urbanismo de París Jean Paul Lacaze
Madrid	113	COAM/CAM/AYUNTAMIENTOS Francisco José Mayor Lobo/Alfonso Tulla
Historia del Urbanismo Contemporáneo Español	116	Modesto López Otero Pilar Chías
Normativa y Jurisprudencia	122	
Crítica de libros	123	
Libros recibidos	124	



Presentation

The most significant town-planning issue now concerning the city of Madrid is the submission of the Advance Revision of its General Urban Development Plan to public scrutiny. This scrutiny period commenced on 1 July and is due to end on 15 December.

The COAM feels that it is very important to participate and be involved in this process. Its Governing Committee therefore asked Town Council if it would be possible for the Advance Plan to be exhibited at its head offices in Barquillo, so that the members of the Institute could examine it and find about what it entails. This having been duly agreed with the Municipal Office for the Plan (OMP), and exhibition was opened on 5 July in the presence of Mr. José Ignacio Echevarría Echániz, the Second Vice Mayor of Madrid and Councillor for Town Planning.

In a similar vein, the Governing Committee has also felt that it would be appropriate for the monographic section of issue No. 20 of the Review "Revista de Urbanismo/COAM" to take a look at the Advance Revision of the General Development Plan of Madrid. Given the special circumstances that are involved -the Manager and Technical Director of the OMP are both members of the Review's management team- the Governing Committee has felt that it would be advisable to take the opinion of the Review's Board of Directors into account and has therefore exceptionally to be the Publishers of this issue of the Review.

It has been felt advisable to present the study of the Advance Plan in the form of a series of articles that explain its contents, written by well-known people from the OMP, together with other articles giving opinions on the plan which have been prepared by the opposition groups on the Town Council of Madrid -The PSOE and IU- by professors from the Department of Town Planning and Development of the ETSA in Madrid and by the Architect Juan Antonio Barrado González, who until last May was Chairman of the Town Planning Committee of the COAM. In this way the Governing Council understands that the analysis that the members of the Institute and readers of the Review make should be based on a wide range of points of view.

This issue also contains the sections that usually appear in the Review. The Section on European Urban Regions is the first of a two-part series on the Paris region, the second part of which will appear in the next issue of the Review. The Section on General Information on the activities of the COAM and of the Autonomous Region and Town Councils concentrates mostly on the latest edition of the Larrodera prizes. Finally, worthy of mention is that the Section on the History of Contemporary Spanish Town Planning includes a biographical article on the Architect Modesto López Otero, signed by the Architect Pilar Chías Navarro.

El hecho urbanístico más relevante del momento actual de la ciudad de Madrid es el sometimiento al trámite de participación ciudadana del Avance de la Revisión de su Plan General de Ordenación Urbana. Este período de información pública se ha iniciado el pasado día 1 de julio y finalizará el próximo día 15 de diciembre.

El COAM (Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid) ha considerado de especial importancia su intervención y presencia en el mismo, lo que llevó a su Junta de Gobierno a solicitar al Ayuntamiento la posibilidad de tener en su sede de Barquillo una exposición del citado Avance, a fin de permitir su examen y conocimiento por parte de los colegiados. Tras el oportuno acuerdo con la Oficina Municipal del Plan (OMP) la exposición fue inaugurada el día 5 de julio con la presencia del Segundo Teniente de Alcalde del Ayuntamiento de Madrid y Concejales del Área de Urbanismo, José Ignacio Echeverría Echániz.

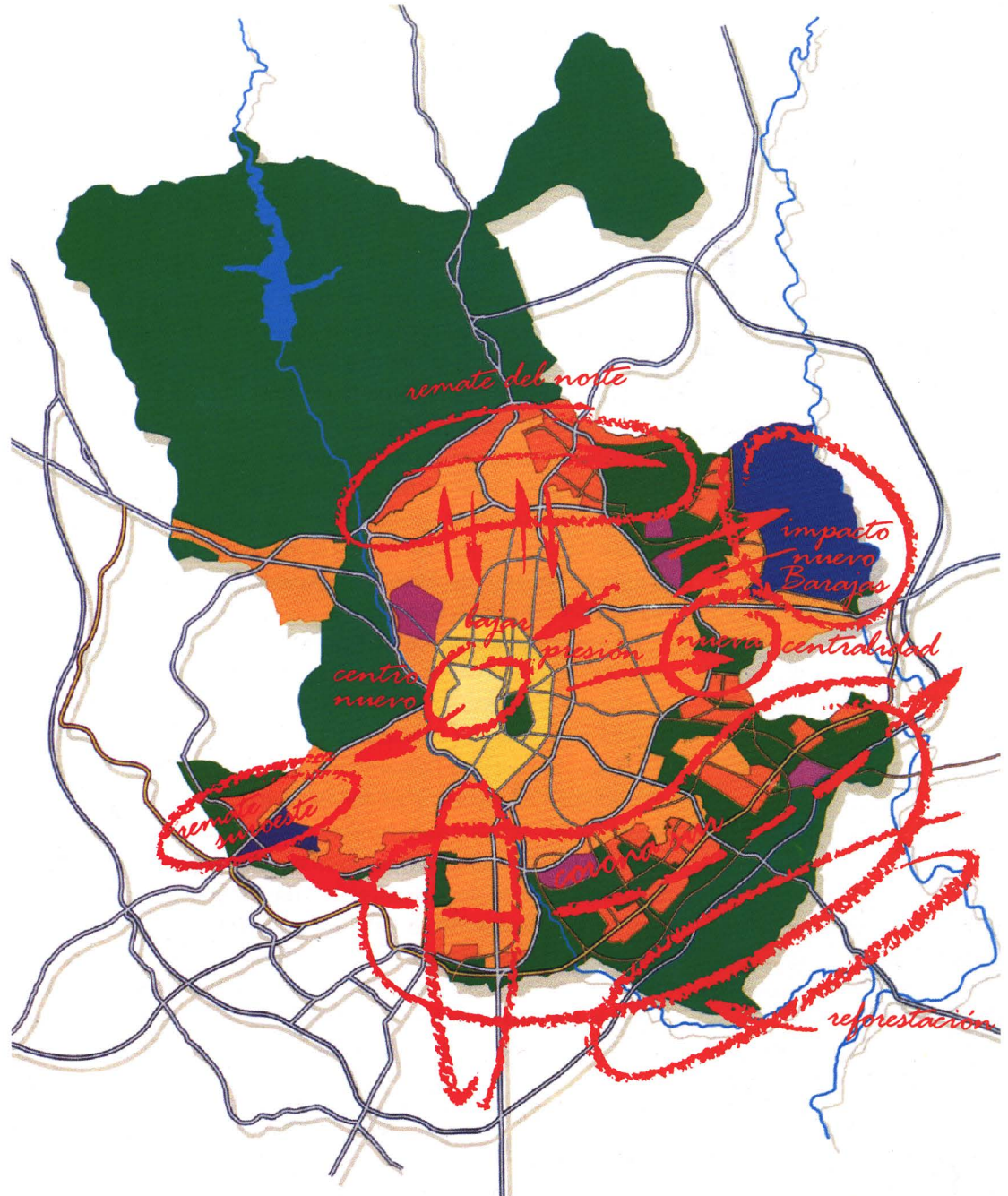
En esta misma línea de participación la Junta de Gobierno ha considerado oportuno que la sección monográfica del nº 20 de la Revista de Urbanismo/COAM se dedicara al Avance de la Revisión del Plan General de Madrid. En atención a la especial circunstancia que concurre —el Gerente y el Director Técnico de la OMP son dos de los miembros del actual equipo director de la Revista— la Junta de Gobierno ha considerado conveniente atender la opinión del Consejo de Administración de aquélla y en consecuencia, con carácter excepcional, actuar como Entidad Editora del presente número de la Revista.

Se ha considerado oportuno que el estudio del Avance se realizara a través de una serie de artículos expositivos de su contenido, redactados por personas significadas de la OMP, además de por otros artículos de opinión sobre aquél elaborados por los grupos políticos municipales del Ayuntamiento de Madrid, por los profesores del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la ETSA (Escuela Técnica Superior de Arquitectura) de Madrid y por el arquitecto Juan Antonio Barrado González, presidente hasta el pasado mes de mayo de la Comisión de Urbanismo del COAM. De esta forma la Junta de Gobierno entiende que el análisis que los colegiados y lectores de la Revista puedan hacer del Avance de la Revisión esté basado en el más amplio abanico de posturas.

El presente número se completa con las habituales secciones. La de las Regiones Urbanas de Europa contempla la de París en una primera entrega que se completará en el número siguiente. La sección de información general sobre actividades del COAM, Comunidad Autónoma y Ayuntamientos recoge básicamente los premios Larrodera en su última edición. Por último señalar que la Historia del Urbanismo Contemporáneo Español se dedica a la figura del arquitecto Modesto López Otero en un artículo biográfico que firma la arquitecta Pilar Chías Navarro.

**Revisión del Plan General
de Ordenación Urbana de Madrid.
Avance 1993**

Luis Rodríguez-Avial
Fernando Nasarre



Fundamentos de la Revisión del Plan General

La ordenación urbanística de Madrid está regida por el vigente Plan General aprobado por el Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de Madrid de 7 de marzo de 1985 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 23 de abril de 1985, día en que comenzó efectivamente su vigencia.

Las circunstancias actuales de Madrid en relación con las existentes en 1985, las previsiones realizadas por el Plan General, la legislación urbanística aplicable y las propias normas urbanísticas actuales, propugnan la imperiosa necesidad de revisar el planeamiento general vigente, circunstancias ya detectadas hace más de dos años, debiendo adaptarse, además, el planeamiento a las recientes disposiciones legislativas.

En este sentido el equipo de gobierno del Ayuntamiento de Madrid decide la Revisión del Plan General vigente y, para ello, crea la Oficina Técnica Municipal del Plan, en adelante OMP, aprobando el 30 de marzo de 1992 las normas de su organización y su régimen jurídico.

Fundamentos legales

A pesar de que el artículo 125 del Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 26 de junio de 1992 dice que "los Planes de Ordenación tendrán vigencia indefinida", el contenido de los instrumentos de planeamiento puede ser alterado mediante la revisión o modificación de algunos de los elementos que los constituyen. Ello quiere decir que su vigencia es indefinida sin perjuicio de su revisión o modificación cuando proceda, de acuerdo con el artículo 126 de la citada Ley.

A continuación, el artículo 126.4, en concordancia con el artículo 154 del Reglamento de Planeamiento, define el concepto de revisión del planeamiento general como "la adopción de nuevos criterios respecto de la estructura general y orgánica del territorio o de la clasificación del suelo, motivada por la elección de un modelo territorial distinto o por la aparición de circunstancias sobrevenidas, de carácter demográfico o económico, que incidan sustancialmente sobre la ordenación, o por el agotamiento de su capacidad".

Además, la Disposición Transitoria Séptima del citado Texto Refundido obliga a los municipios a los que, en función de la Disposición Adicional Primera, se les aplique las normas sobre áreas de reparto y cálculo del aprovechamiento tipo en suelo urbano, es decir, a los mayores de 50.000 habitantes y a las

capitales de provincia, a adaptar su Plan General a lo dispuesto en dicho Texto Refundido en el plazo máximo de tres años a contar desde la entrada en vigor de la Ley 8/1990, de 25 de julio.

Por otra parte, el Título Primero de las Normas Urbanísticas del Plan General de Madrid de 1985, que hace referencia a la vigencia, contenido y efectos del Plan General, establece en su artículo 1.0.4 que, "a los ocho años de la vigencia del Plan General, el Ayuntamiento verificará la oportunidad de proceder a su revisión".

Fundamentos reales

El Plan General de 1985 nace ya casi desfasado con la realidad del momento de su aprobación. Parte de la base de la existencia de una crisis estructural del modelo capitalista que, a los pocos meses de su entrada en vigor, se demostraría tenía carácter coyuntural, tanto en la economía mundial como en la española y, aún más en concreto, en la madrileña.

El Plan, con esa base, adoptó una hipótesis de carácter estacionario en cuanto a la dinámica demográfica y económica, que sirvió de fundamento a toda una serie de decisiones importantes. "No se prevé un ulterior crecimiento demográfico y se redacta un Plan para el acabado de la ciudad en términos físicos" se decía en la Memoria, y aun cuando el peso poblacional se ha mantenido, no es menos cierto que la ciudad ha crecido en vivienda, empleo, infraestructuras, etc. y, lo que es más importante, ha sufrido una gran transformación convirtiéndose de nuevo en motor de la propia economía regional y nacional.

El boom de la promoción y construcción producido a partir del otoño de 1985, en respuesta a un cambio radical en la situación de la demanda, se tradujo en una espectacular subida de los precios del suelo, a la que, además de factores externos, no fueron ajenos ciertos rígidos planteamientos del propio Plan General.

El encarecimiento del suelo, junto con la incertidumbre legal que supuso la calificación impuesta de Viviendas de Protección Oficial en el suelo urbanizable, hizo que se paralizara prácticamente la construcción de VPO. Todo ello produjo la aparición de un gran segmento de población —aquel que no podía conseguir vivienda de promoción pública y que tampoco podía acceder a la vivienda libre— que se vio avocada a fijar su residencia en los municipios colindantes.

Urban development in Madrid is governed by the General Plan currently in force and which was passed on 7 March 1985.

The present Madrid Council has

decided to revise the General Plan for two types of reasons. On the one hand, the current situation in the capital is quite different from what was forecast eight years ago. On the ot-

her hand, the new development legislation requires that it be adapted to the current provisions.

The Preview of the Revisal of the General Urban Development Plan for

Madrid, which was passed on 25 June 1993, is the expression of the general planning solutions and criteria drawn up to such a degree by the Council as to permit the latter to pu-



	Suelo Urbano
	Regulado con norma zonal
	Regulado con norma específica
	Regulado con ordenación y normativa incorporada
	Remitido a área de intervención

	Suelo Urbanizable
	Con ordenación y normativa incorporada
	En régimen transitorio

	Procedente P. G. 1985
	Nuevos desarrollos (Delimitación indicativa)
	Suelo No Urbanizable
	Con protección específica
	Común

	Sistemas Estructurantes
	Red Viena
	Ferroviano
	Aeroportuario
	Espacios libres

	Deportivos
	Dotaciones

Avance de Clasificación y Ordenación General

Según el actual Plan General, Madrid tenía en 1985 una suficiente capacidad infraestructural y, en base a ello, no sólo se recortó la entonces vigente red arterial, sino que, además, aquél no hace reservas específicas para viario exterior del continuo edificado. La realidad demostró la equivocada visión del Plan General en relación con el sistema viario. Únicamente la firma, en diciembre de 1988, de un Convenio por parte del Ayuntamiento con el MOPU y la Comunidad de Madrid sirvió para reconducir en parte el problema. Ahora bien, los casi cuatro años de retraso produjeron consecuencias importantes y difíciles de evaluar. La modificación sustancial del sistema viario contenido en el citado Convenio, que necesariamente se verá aún más reforzada al considerarse todavía insuficiente, conlleva una nueva visión de partes importantes de la estructura de la ciudad, dado el carácter formalizador y estructurante del mismo.

Además, el objetivo del Plan de 1985 fue la consecución de un reparto modal del transporte público-privado del 80-20 por 100, a todas luces utópico en función de la realidad existente en otras ciudades. Dicho objetivo no se ha cumplido ya que la situación actual refleja un reparto comprendido entre el 50-50 por 100 y el 60-40 por 100 según distintas fuentes, que ha agravado hasta límites preocupantes el tráfico en la ciudad. El retraso en la ejecución de las inversiones previstas para potenciar el transporte colectivo –principalmente ferrocarril y Metro–, así como las deficiencias del sistema viario existente han sido los factores desencadenantes del grave problema actual. La potenciación del transporte colectivo, con las necesarias mejoras infraestructurales, es uno de los grandes retos pendientes que actualmente tiene Madrid.

Con respecto a los usos productivos, el Plan General de 1985 no supo predecir los procesos de cambio que tuvieron lugar nada más aprobarse el Plan. En relación con el sector de oficinas, las previsiones sobre demanda –60.000 m²/año– se vieron superadas, en más del triple, por una realidad en la que influyeron tanto factores internos, debidos a la reactivación económica, como externos, con motivo de la integración en los mercados europeos e internacionales. El sector industrial en la última década ha sufrido cambios espectaculares en cuanto a los propios procesos de producción. La nueva estructura empresarial, la terciarización de la propia industria, las nuevas tecnologías, etc., han modificado la calidad de la demanda para la que el vigente Plan General no supo prever la respuesta adecuada.

Este conjunto de circunstancias ponen en evidencia la necesidad real de acometer la Revisión del Plan General.

Planteamiento conceptual

Características básicas

Desde la humildad, pero también desde la convicción, la OMP piensa que el nuevo Plan General de Madrid intenta dirigirse hacia un nuevo tipo de planeamiento, alejado de rigideces y dogmatismos, que permita su gestión y ejecución en un proceso de evolución continua. Ello requiere que se conciba como un documento abierto y flexible que garantice aquellas y la consecución del máximo respaldo social a través del fomento de la participación de la sociedad en toda su gestión.

Desde un punto de vista conceptual, el nuevo Plan General persigue, fundamentalmente, conseguir un incremento notable de la calidad de vida en la ciudad, basado en obtener para ésta un mayor equilibrio en todos los órdenes, a partir del perfeccionamiento de su estructura urbana, en el marco del cuidado del medio ambiente urbano que la sociedad actual exige.

Igualmente se considera fundamental recuperar la visión supramunicipal de carácter metropolitano, aunque se planifique sólo para el ámbito territorial de Madrid, lo que requiere la concertación entre las distintas Administraciones implicadas.

Asimismo se estima imprescindible recuperar el equilibrio entre las propuestas a corto, medio y largo plazo, manteniendo la apuesta por el protagonismo del tratamiento morfológico de la ciudad, reforzando, en consecuencia, el papel del diseño urbano, pero en armonía con la necesaria recuperación de la componente estructural.

El Plan General actualmente vigente en Madrid se redactó bajo el supuesto de la quiebra del modelo de crecimiento y de la existencia de una crisis estructural que tendría una larga duración sin preverse entonces ninguna salida ni siquiera a medio plazo. La realidad ha demostrado lo equivocado de este planteamiento. Y el nuevo Plan General no quiere cometer el mismo error, estando como estamos planificando en una nueva situación de crisis.

La OMP ha considerado fundamental, a la vista de la realidad física actual de ocupación del espacio en el término municipal, analizar, sin plazo temporal acotado, cómo puede y

debe ser el futuro de Madrid y cuál podría ser el límite razonable, urbanísticamente hablando, de la capacidad de acogida de nuevos asentamientos dentro del término municipal, y desde una visión metropolitana.

Se propugna, asimismo, el mantenimiento de la importancia de las propuestas a desarrollar sobre la ciudad existente, criterio básico para alcanzar una mejora de la calidad de vida. En esta línea de pensamiento se entiende, en relación con el tratamiento del patrimonio edificado, que el problema principal ya no es el de evitar su destrucción sino que la sociedad reclama hoy sentar las bases para conseguir una auténtica recuperación, tanto de aquél, como de la vida en el casco histórico con calidad suficiente.

El Avance constituye un documento amplio y prolijo, como corresponde a una ciudad de la complejidad de Madrid, planteado con carácter abierto y flexible, de acuerdo con la realidad de la sociedad madrileña, que intenta reflejar las características del nuevo planteamiento que se pretende. Ofrece una amplia serie de posibles soluciones para el futuro, que se someten a la consideración de la ciudadanía y que ha de aceptarse que, como tales, pueden ser polémicas. Un Avance, en definitiva, debe provocar el estudio y análisis de sus propuestas, para su posible refrendo o para la presentación de sugerencias e incluso alternativas por parte de los ciudadanos.

Líneas de actuación metodológica

Conseguir la máxima participación de las fuerzas sociales, entidades, agentes y operadores urbanos, y ciudadanía en general

Antes del proceso de participación ciudadana, que a partir del Avance se inició el pasado 29 de junio con la apertura de la exposición central en el Museo de la Ciudad, y de las exposiciones resumidas en las 21 Juntas Municipales de Distrito, han existido dos amplios procesos de participación, de carácter institucional, en los que la OMP ha sometido a discusión y debate los trabajos y las propuestas clave de su formulación. Tanto los Criterios y Objetivos como las Estrategias Básicas del nuevo Plan General han sido objeto de distintas mesas redondas -más de 250 asistentes- a las que fueron invitadas todas aquellas instituciones públicas y privadas que tuvieran relación con el urbanismo. Asimismo, y con el mismo objetivo, se realizó una encuesta ciudadana a través de todos los periódicos diarios madrileños.

Lograr la máxima concertación con las distintas Administraciones competentes en materias territoriales y sectoriales

Para ello, se han mantenido, de manera permanente, reuniones de trabajo con las distintas Administraciones. Por una parte, se ha tenido en cuenta la situación actual y previsible en los distintos planeamientos urbanos de todos los municipios colindantes con el municipio de Madrid para intentar compatibilizar las propuestas sobre las zonas colindantes. Y, por otra, se han tenido contactos permanentes con la Comunidad de Madrid, especialmente con la Dirección General de Planificación Urbanística y Concertación en función de las competencias territoriales y urbanísticas que residen en ella.

Asimismo, y en función de las competencias que sobre distintos sectores mantiene la Administración del Estado, se han establecido reuniones de trabajo con los organismos correspondientes.

Incorporar el planeamiento de desarrollo tanto en suelo urbano como en suelo urbanizable programado para adelantar la gestión posterior

El nuevo Plan General introduce una novedad metodológica que incrementa su credibilidad de cara a la gestión futura. En efecto, el suelo que razonablemente se hubiera clasificado como suelo urbanizable programado ha iniciado ya su andadura con la tramitación de los seis Programas de Actuación Urbanística, PAUs, correspondientes al Programa de Vivienda, y que razonablemente responde a las necesidades en esta materia para los próximos cuatro años.

Igualmente, sobre el suelo urbano -Casco Antiguo, Centro Histórico, Colonias y Cascos Anexionados- se está desarrollando paralelamente el planeamiento a nivel de Plan Especial de Reforma Interior, Rehabilitación y Protección para su incorporación al Plan General.

Objetivos generales

En este sentido podemos enunciar a continuación los objetivos generales que el Avance plantea:

- *Resolver el problema de la vivienda*, potenciando el acceso a los más necesitados, frenando la expulsión de los madrileños hacia la periferia metropolitana, reduciendo el coste del suelo y mejorando la gestión y programación.

city, based on obtaining a better balance in all respects, by perfecting the urban structure while paying attention to urban environmental concerns in accordance with the

demands of present-day society.

It is likewise considered essential to recover the supramunicipal view of a metropolitan nature, although it is only planned for the territorial sp-

- *Favorecer la movilidad*, estableciendo un modelo plurinuclear, fomentando el transporte colectivo especialmente el metro y el ferrocarril de cercanías, y diseñando una estrategia multimodal, mejorando la estructura de la trama urbana y favoreciendo el tránsito peatonal.

- *Revitalizar el centro de la ciudad*, recuperando la calidad medioambiental, potenciando el carácter residencial, compaginando los procesos de conservación y cambio, protegiendo el espacio urbano y el patrimonio edificado y favoreciendo la actividad de capitalidad.

- *Establecer un proyecto de ciudad para el año 2000*, planificando nuevos desarrollos con usos diversos, estableciendo nuevas áreas de centralidad, favoreciendo la atracción de actividades de alta especialización y facilitando la implantación de nuevos usos en función de las nuevas demandas culturales y sociales.

- *Flexibilidad frente a sobredeterminismo* propugna considerar como determinaciones vinculantes aquellas decisiones claves en el trazado y ordenación y estimar como indicativos los esquemas y propuestas que en algún momento puedan ayudar a comprender la imagen perseguida, pero que, en ningún caso, han de concebirse como imposiciones imposibles de modificar, de interpretar o de adaptar a la realidad del cambio de escalas.

- *Clarificación de determinaciones fundamentales*. Proponiendo llevar a cabo una diferenciación o diversificación normativa que permita distinguir lo que es fundamental, es decir, forma parte de la estructura general y orgánica del territorio, de aquellas otras determinaciones que, en el conjunto urbano, constituyen determinaciones de detalle, accesorias o accidentales. Todo ello respetando las competencias de la Comunidad de Madrid, en cuanto a la aprobación definitiva de las determinaciones urbanísticas propias y características del planeamiento general, en la línea de los últimos trabajos preparatorios de la nueva legislación urbanística de la Comunidad Autónoma que permitiría para las determinaciones de detalle un tramitación.

Marco metropolitano

El Avance del Plan General recupera la visión metropolitana con dos propuestas que contemplan el conjunto del territorio en el que Madrid se integra: la Corona Norte y la Corona Suroeste-Sur-Sureste.

La Corona Norte

La propuesta estructural denominada Corona Norte se plantea como respuesta a una serie de circunstancias urbanísticas concretas que concurren en una zona determinada de Madrid y que se pueden resumir en una doble caracterización:

- La existencia de diversas operaciones de crecimiento urbano, planteadas de manera individualizada y dispersa, en unos casos en tramitación y en otros meramente enunciadas, pero ya con un fuerte arraigo en la opinión pública. Se incluyen en este apartado los cuatro PAUs promovidos por el Ayuntamiento, como base para su programa de suelo para vivienda, la operación Barajas y la denominada Casa de Campo del Este, a lo que habría que añadir las expectativas de RENFE en la zona de la Estación de Fuencarral y las diversas propuestas de ampliación de infraestructuras (cierre de la M-40, autopista del Ebro, red ferroviaria, etc.) que afectan a la zona Norte de la ciudad.

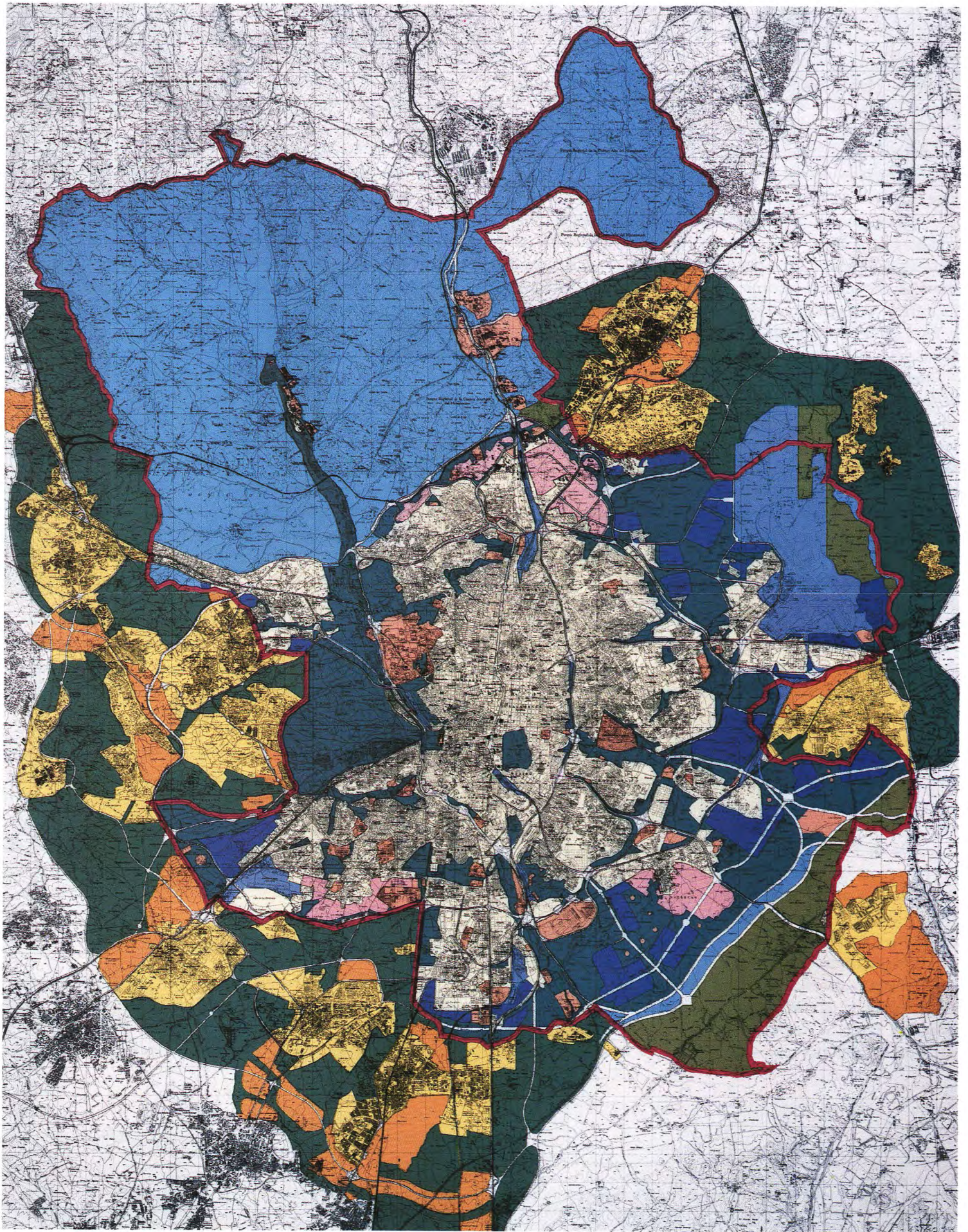
- La imposibilidad física de continuar el crecimiento urbano hacia el Norte por la existencia de tres barreras infranqueables: el Monte de El Pardo, el aeropuerto con su ampliación y, entre ambos, la zona de crecimiento sur de Alcobendas.

El contenido de la propuesta del Avance es el siguiente:

- Creación de dos mallas yuxtapuestas, constituidas la una por la red viaria y la otra por el sistema de espacios libres y dotaciones, que garanticen la conectividad y permeabilidad del conjunto, especialmente en dirección Este-Oeste, entre sí y en relación con el perímetro de la ciudad existente, y las áreas recientemente proyectadas –Arroyo del Fresno, Los Tres Olivos–, diseñando cada uno de los PAUs según su distinta función en el conjunto de la ciudad y su sistema metropolitano.

- Remate del arco Noroeste, desde las riberas del Manzanares hasta la Autovía de Colmenar (PAUs de Arroyo del Fresno y Monte Carmelo) cuya función es de borde o perímetro de la ciudad, por medio de un continuo urbano lineal de baja densidad sobre unos espacios libres apoyados en la M-40, que marca el límite al desarrollo urbano, y establece la transición con los espacios protegidos del Monte de El Pardo y el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares.

- Reordenación del Vértice Norte entre la Autovía de Colmenar y la Nacional N-I Madrid-Burgos, a partir de una intervención decidida en la cuña ferroviaria de Fuencarral y sus



márgenes para conseguir su unión e integración con el PAU de Las Tablas.

- Terminación de la estructura urbana del Polígono 18 de Alcobendas con su prolongación en el término de Madrid y correspondiente enlace con la solución urbanística definida para el conjunto de los PAUs.

- Ordenación del triángulo limitado por la Nacional N-I Madrid-Burgos, la M-40 y el ferrocarril del contorno a través del PAU de Sanchinarro estructurándolo a partir de un esquema viario en malla curva, conformado por las vías direccionales Este-Oeste y las prolongaciones de Arturo Soria y Avenida de la Estación a través de las cuales se conecta con la zona de Hortaleza.

- Remate adecuado por el Sur de la ordenación urbanística de la urbanización La Moraleja, que hoy termina en una tapia coincidente con los límites municipales, que englobaría además a las áreas urbanas del Encinar de los Reyes, mediante una solución residencial de baja densidad, de carácter lineal, en la ladera descendente hacia el Arroyo de Valdedebas, apoyada en una vía de pie de parque de carácter paisajístico.

- Definición de la ciudad de servicios de Barajas en una posición no paralela a las instalaciones aeroportuarias, con dirección Nordeste-Suroeste, inclinada por tanto hacia el Campo de las Naciones con el que se articularía a través de una amplia pieza concebida como reserva de suelo para un equipamiento de carácter metropolitano, posiblemente para ampliación de los actuales Recintos Feriales.

- Composición del enlace entre el PAU de Sanchinarro y la pieza articuladora para posible ampliación de los Recintos Feriales, reordenando el área urbana existente conocida como Las Cárcavas, a partir de la previsión de un campus universitario en el borde Oeste del parque de Valdedebas, apoyado en unas áreas de Parte Tecnológico para usos basados en investigación y desarrollo (I+D).

- Ordenación del Parque urbano de Valdedebas como un gran conjunto de espacios libres a partir de un área central desarrollada a ambos márgenes del arroyo, y unas importantes prolongaciones de la misma hacia el Sur para su conexión con el Parque de Juan Carlos I, definiendo, al mismo tiempo, una cuña de separación entre la ciudad de servicios de Barajas y las instalaciones aeroportuarias.

- Tratamiento del tramo inicial de la futura autopista a Guadalajara y Zaragoza, comprendido entre la M-40 y el trazado a partir de Barajas -bien por el Norte, bien en túnel bajo la am-

pliación del aeropuerto- con un carácter de vía-parque urbana para conseguir su máxima adecuación al parque de Valdedebas, así como permitir accesos al mismo.

- Establecimiento de una red de espacios libres interconectados que permitan un recorrido de los mismos a través de las áreas ordenadas, consiguiendo una continuidad entre los espacios protegidos del Monte de Pardo y el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares con el parque urbano de Valdedebas a través de espacios libres lineales de carácter urbano que discurren preferentemente por la vaguada en el interior de los sectores urbanizables.

- Remate del Casco de Barajas conectándolo con los nuevos desarrollos mediante una zona de ensanche que deberá incluir la mejora y reequipamiento del barrio Cerro de Buenos Aires-Las Barquillas.

- Potenciación de la red ferroviaria, fomentando la puesta en servicio o mejora de las estaciones existentes infrutilizadas de Pitis, Fuencarral y Hortaleza, además de proponer un bucle del ferrocarril de contorno Coslada-Chamartín, que llegue al aeropuerto de Barajas y pueda servir a éste con paradas en las actuales y nuevas terminales.

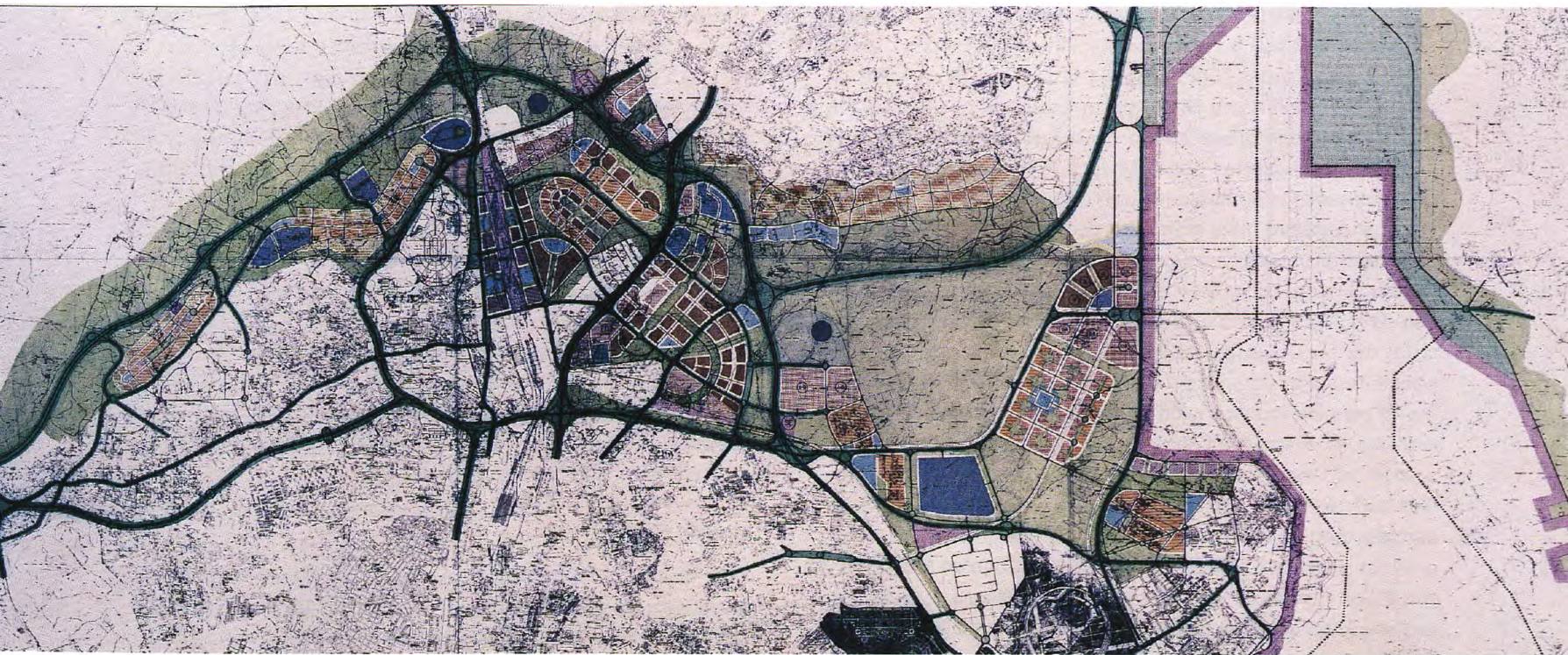
- Ampliación de la red de Metro prolongando las líneas existentes hasta los nuevos crecimientos que ofrecen un grado de concentración suficiente para rentabilizar el servicio.

- Establecimiento de un sistema de transporte ligero que, a través de la Gran Vía central del PAU de Las Tablas (en donde circulará en superficie), conecte la Corona Norte con Alcobendas y San Sebastián de los Reyes por el Norte, como con el intercambiador de plaza de Castilla por el Sur.

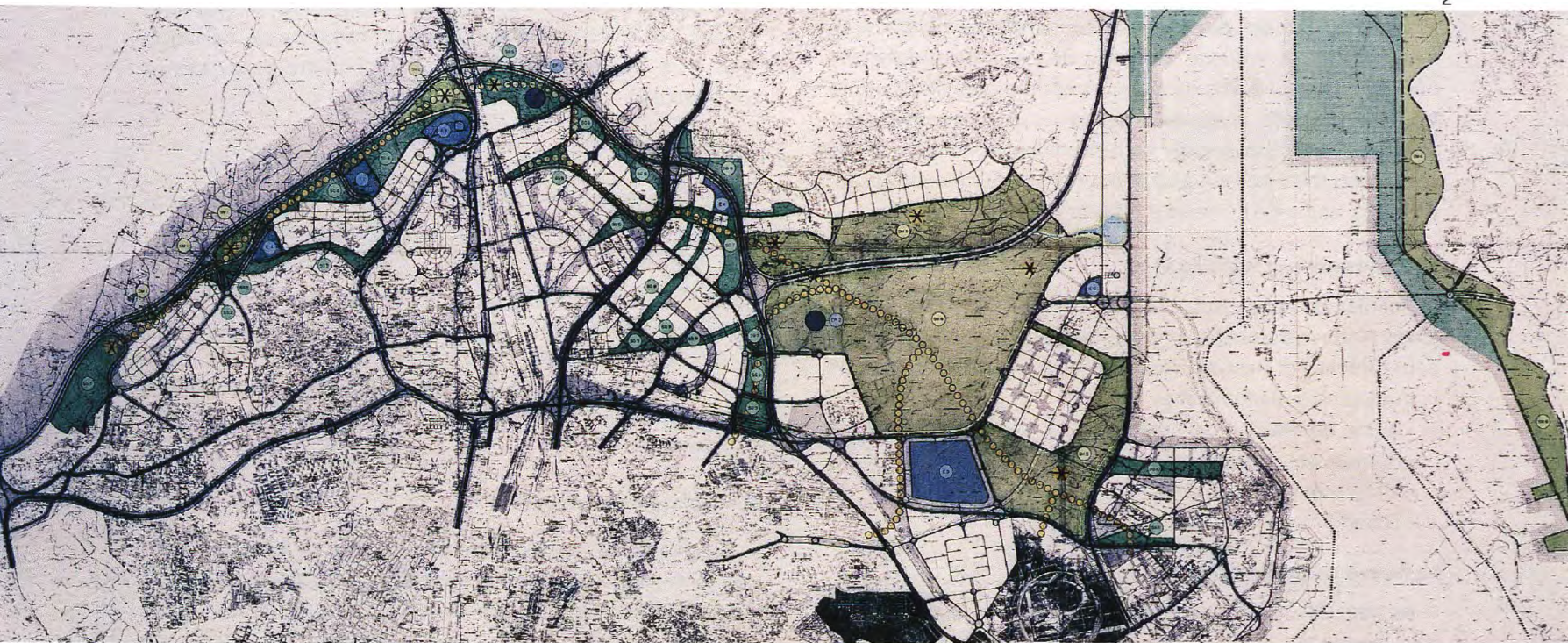
- Previsión de un segundo sistema de transporte ligero desde el intercambiador propuesto en Villa Rosa, que enlace los actuales Recintos Feriales, su propuesta de ampliación y la Ciudad Aeroportuaria, con las terminales del aeropuerto, tanto existentes como previstas en la ampliación aprobada, dando servicio al casco de Barajas, al barrio de Alameda de Osuna, y regresando finalmente a la cabecera de línea de Villa Rosa.

La Corona Suroeste-Sur-Sureste

El elemento fundamental de esta gran estrategia territorial, sobre el que se articula y vertebra toda la operación, es la creación de una gran vía de carácter urbano en posición intermedia entre la M-40 y M-50, que partiendo de la carretera de



1



2

LEYENDA

VIVIENDA

- UNIFAMILIAR
- BAJA DENSIDAD
- MEDIA DENSIDAD

- TERCARIO BAJA DENSIDAD
- TERCARIO MEDIA DENSIDAD
- TERCARIO ALTA DENSIDAD

- TOLERANCIA INDUSTRIAL
- TERCARIO I + D
- HOTELERA

- OFICINAS AEROPUERTO
- EXPOSICIONES Y CONGRESOS

INDUSTRIAL

- EN POLIGONOS
- PRIVADO DISPERSO

- S.G. PARCELA EXCLUSIVA
- S.G. INTEGRADA PARQUE
- LOCALES

- ZONAS VERDES
- TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURAS
- CENTROS ASOCIADOS A ACTIVIDADES ECONOMICAS
- SUBESTACION ELECTRICA

ESPACIOS LIBRES

- SISTEMAS METROPOLITANOS
- SM1 ARROYO DEL FRESNO
- SM2 MONTE CARMELO
- SM3 VALDEBEBAS
- SM4 VALDEBEBAS
- SM5 OLIVAR HINOJOSA
- SM6 JARAMA
- SISTEMAS GENERALES
- SG1 ARROYO FRESNO SUR
- SG2 ARROYO FRESNO NORTE

- SG3 MONTE CARMELO SUR
- SG4 MONTE CARMELO NORTE
- SG5 VALDELATAS
- SG6 VALDEBEBAS
- SG7 VALDEBEBAS
- SG8 ENCINAR DE LOS REYES
- SG9 VALDEVIVAR
- SG10 BARAJAS NORTE
- SG11 BARAJAS SUR
- EQUIPAMENTOS RANGO SUPERIOR
- PARCELA EXCLUSIVA

- E1 EL NIÑO DEL REMEDIO
- E2 CEMENTERIO MONTE CARMELO
- E3 MONTE CARMELO NORTE
- E4 SANCHINARRO
- E5 VALDEFUENTES
- E6 CIUDAD DE SERVICIOS
- DISPERSO PARQUE
- EP1 AULA VALDELATAS
- EP2 CAPUS PEATONALES
- ITINERARIOS PEATONALES
- DEPORTIVO PREFERENTE

Barcelona, cruzaría las de Valencia y Andalucía y, ya fuera del término municipal, las de Toledo y Extremadura hasta alcanzar la de La Coruña. Esta gran vía urbana no se concibe en ningún caso como una M-45, por entenderse que las funciones de movilidad orbital mediante autovía urbana están suficientemente cubiertas por la M-40 y M-50, vías que marcan precisamente los límites de la operación.

Por el contrario, esta gran vía articuladora de amplia y generosa sección, conocida ya como la Gran Vía del Sur, concebida funcionalmente en la línea de lo que puede representar el Paseo de la Castellana o el eje de Arturo Soria adaptado a la escala de la Corona, habrá de presentar un carácter eminentemente urbano, sin que ello suponga una sección uniforme para los muchos kilómetros que compondrán la misma, debiéndose aceptar la conveniencia de su especialización por tramos en función de las características propias de cada porción del territorio que atravesase. Debe significarse en este sentido que no es lo mismo que esta vía genere los crecimientos de remate urbano de ciudades o barrios existentes como San Fernando, Coslada, Vicálvaro, Vallecas, Getafe, Leganés o Majadahonda, o articule la aparición de áreas de oportunidad para creación de nuevos desarrollos en la periferia.

Apoyadas fundamentalmente en ella, pero diseñadas de manera que puedan desarrollarse de manera secuencial e independiente, se propone una serie de áreas de oportunidad para nuevos desarrollos de distinta importancia y de diferente función. Todo ello compone una estructura urbana de carácter lineal en la que la gran vía articuladora constituye el eje conductor, tanto como soporte del transporte colectivo de tipo ligero, como de los usos de mayor actividad urbana.

Propuestas estructurantes

Además de las propuestas de carácter metropolitano –Coronas Norte y Suroeste-Sur-Sureste– que también presentan este carácter, el Avance propone cuatro grandes operaciones estructurantes, denominadas:

- Nueva centralidad del Este.
- Remate del Suroeste.
- Integración de Chamartín.
- Transformación del Sur.

La nueva centralidad del Este

Se trata de una zona de 600 Ha de extensión (de las cuales algo menos de 100 Ha pertenecen al término municipal de

Coslada) situada entre grandes ejes estructurantes del transporte. En efecto, sus límites son al Norte la variante de la N-II, al Oeste la M-40, al sur el futuro eje prolongación de O'Donnell, previsto en las Directrices de Planeamiento de la red de carreteras de la Región Metropolitana de Madrid, y al Este el haz de vías de la estación clasificadora y el Centro Integral de Transporte Internacional de Coslada.

La privilegiada accesibilidad del área en situación de gran proximidad al aeropuerto internacional de Barajas, y conectada con grandes vías estructurantes de tráfico rodado y ferrocarril, hacen de ella un lugar idóneo para promover la implantación de diversos usos específicos que la metrópoli demanda.

Para el desarrollo y gestión de este área se ha previsto su división en dos unidades, la Norte que albergará un complejo de parque deportivo de nivel internacional y la Sur que englobará el resto de los usos a implantar.

Unidad Norte

Se destina a Parque Deportivo como ampliación de las instalaciones, pertenecientes a la Comunidad Autónoma de Madrid y a la Real Federación Española de Fútbol, situadas al Oeste de la M-40.

El programa de necesidades del Parque Deportivo tiene por objeto posibilitar la realización de un conjunto de instalaciones, con nivel olímpico, como complemento del programa previsto en el parque deportivo de la CAM.

Unidad Sur

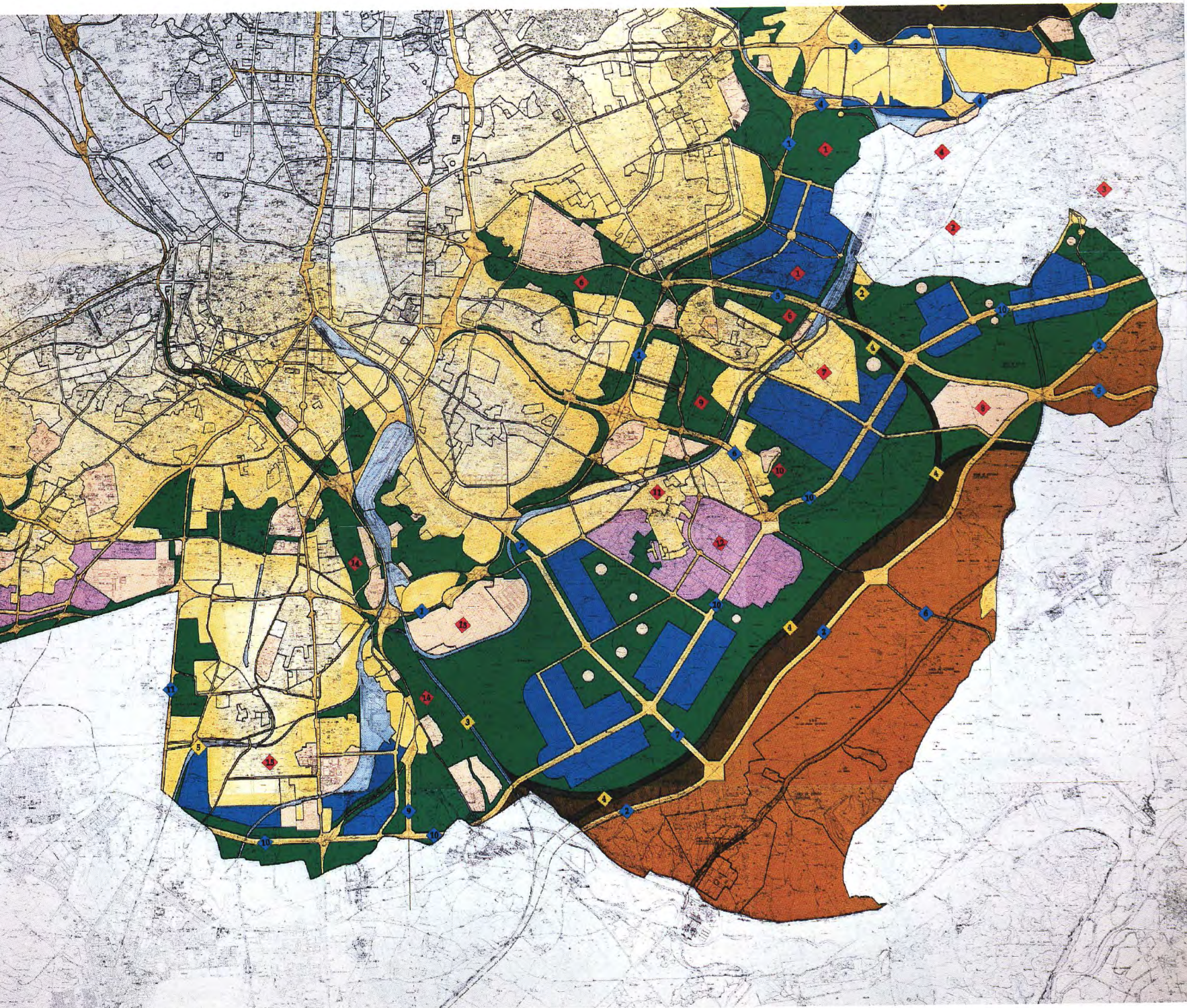
La Unidad Sur se subdivide a su vez en cuatro polígonos destinados a los siguientes usos predominantes:

- Residencial.
- Campus universitario.
- Parque tecnológico.
- Polígono industrial.

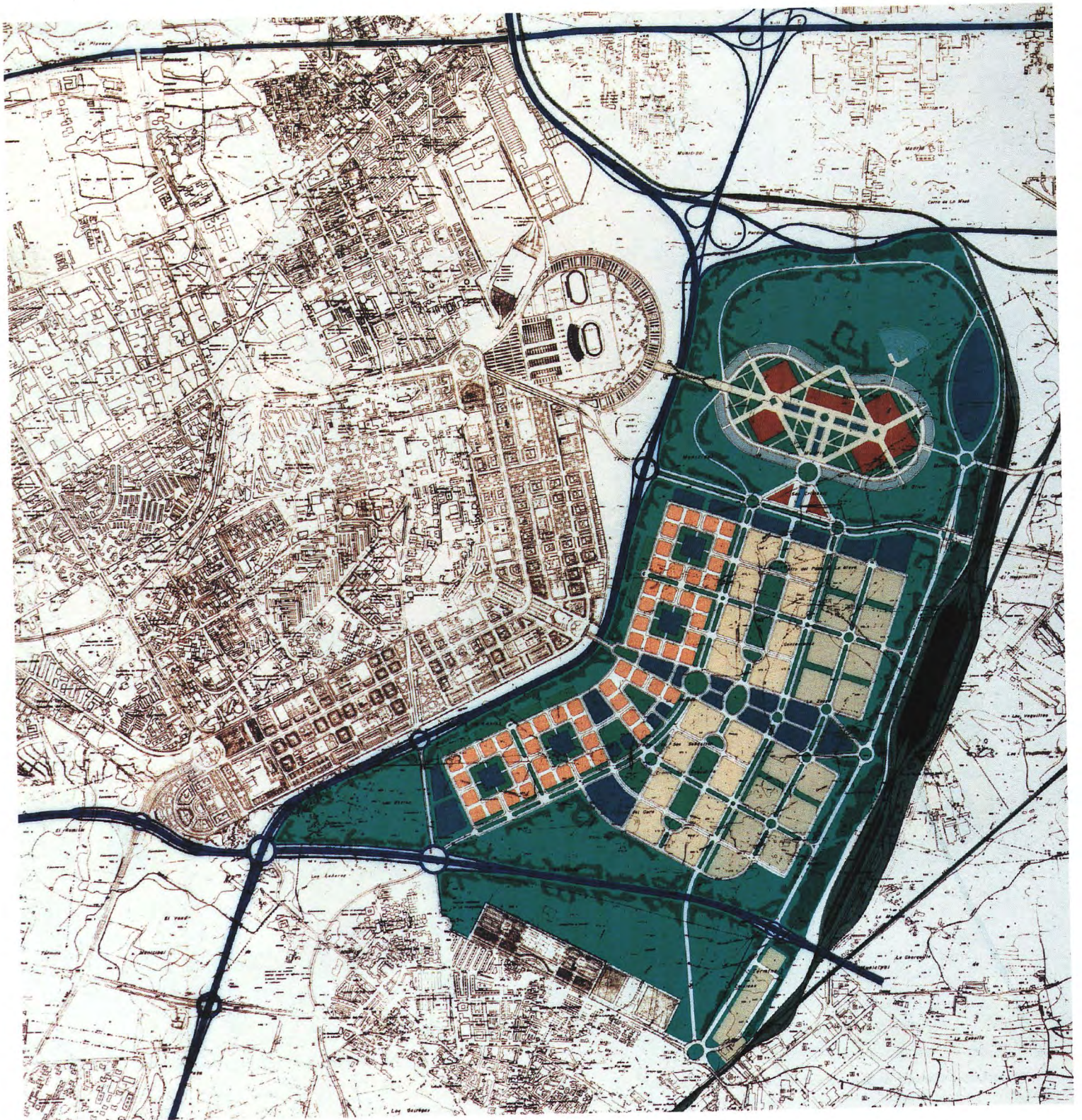
Los usos previstos se complementan con una serie de parcelas destinadas a equipamiento y servicios urbanos de ámbito supralocal.

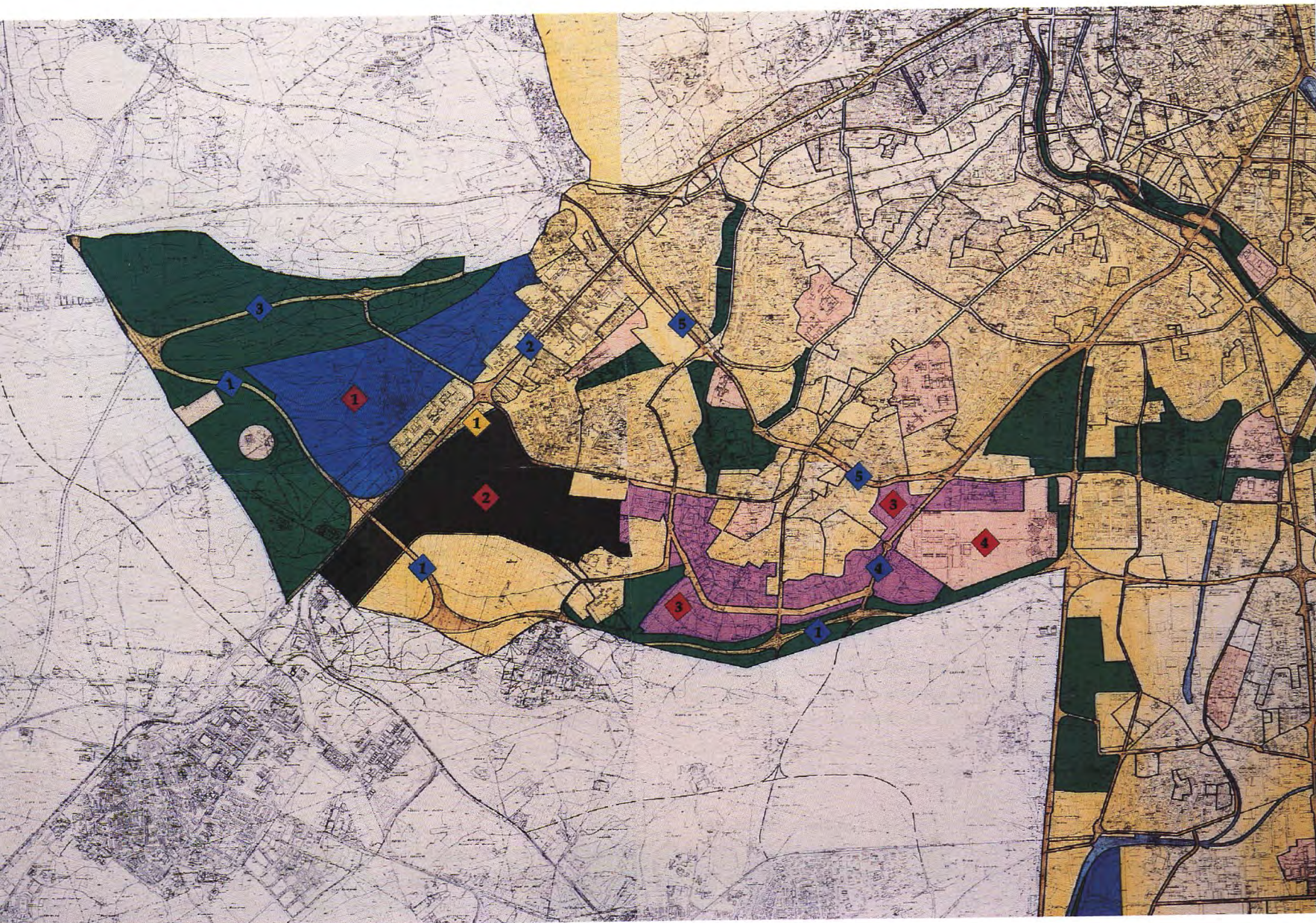
El remate del Suroeste

La propuesta estructurante que en el Avance se denomina como Remate Suroeste tiene por objeto regular el crecimiento natural de los barrios de Aluche y Carabanchel Alto, y, en general, de toda la zona Suroeste de Madrid.



Corona Suroeste-Sur-Sureste: Avance de ordenación del tramo Sureste.
Ver leyenda en el plano de avance de clasificación y ordenación (página 19).





Remate del Suroeste: Avance de Ordenación.

Sus límites son la Avenida de los Poblados, la carretera de Toledo, el límite con los términos municipales de Leganés y Alcorcón, la carretera de Boadilla del Monte y la carretera de Carabanchel a Aravaca (prolongación de la avenida de los Poblados al norte de la carretera de Extremadura).

Forman parte de esta propuesta el PAU II-6 Ensanche de

Carabanchel, el Área de Intervención Cuartel de Arteaga-Cocheras EMT, la ordenación de la zona de Cuatro Vientos y la Operación Campamento.

Esta serie de ámbitos compone una corona urbana de menor envergadura y homogeneidad que las Norte y Sureste, pero de indudable importancia estratégica en el desarrollo de la ciudad.

A destacar la Operación Campamento, actuación de gran tamaño (alrededor de las 650 Ha) promovida por la Comunidad Autónoma y el Ministerio de Defensa propietario de los terrenos, que el Avance asume en sus líneas generales, a reserva de una mayor concreción en sus determinaciones por parte de los organismos públicos que la promueven.

El objetivo final del proyecto es crear un área de nueva centralidad que se constituya en polo de atracción de actividades para toda la zona sur y este de Madrid, contribuyendo a aliviar las tensiones sobre las zonas centrales de la ciudad.

La actuación podría recibir un impulso decisivo si a nivel metropolitano se asume la idea de la Gran Vía Urbana articuladora de crecimientos, en continuidad con la prevista en la Corona Sureste. De esta forma, la Operación Campamento se enlazaría con el resto de las áreas de oportunidad, reforzando el papel asignado de nueva centralidad periférica, pues le añadiría el carácter de pieza fundamental en el conjunto de la Gran Vía. La viabilidad de la operación se vería así reforzada al mejorar su conectividad no sólo con el resto del término municipal sino con el conjunto del área metropolitana.

Integración de Chamartín

La estación ferroviaria de Chamartín y su entorno urbano constituyen, actualmente, un área plenamente englobada en la ciudad, que, sin embargo, no se encuentra urbanísticamente integrada en la misma, ya que aparece hoy claramente desordenada, tanto en sí misma como en cuanto a la falta de estructuración que manifiesta en relación con las áreas colindantes. Estas son las razones fundamentales por las que este ámbito se ha incluido en el Avance como un Área de Intervención en el Suelo Urbano.

El ámbito de la operación comprende el suelo ocupado por el sistema ferroviario -vías, instalaciones ferroviarias y estación- el ED-5.3 Estación de Chamartín-Plaza, las cocheras de la EMT y el PR-5.1 Campamento en orden este último a la integración de su ordenación aprobada.

De acuerdo con las características que presenta el área en su conjunto, la operación de Integración de Chamartín debe permitir crear un área de centralidad al Norte de la actual ciudad basada en el desarrollo de un conjunto de usos mixtos: residenciales, terciarios, de oficinas y comercio, y equipamientos.

En relación a los usos residenciales y terciarios se considera que deben predominar los primeros y que los segundos se

han de cuantificar de forma que no produzcan un desequilibrio radical sobre otras operaciones ya previstas como la Ciudad de Servicios de Barajas y más directamente el PR-5.1 Campamento.

A partir de las líneas generales de actuación, que se definen en el Avance por ser competencia del Ayuntamiento de Madrid, se considera necesario el desarrollo de un debate previo entre éste y las otras Administraciones implicadas –Comunidad Autónoma de Madrid y Administración Central a través de RENFE– que conduzcan a una definición concertada de los aspectos funcionales y estructurales de la pieza a ordenar.

En este sentido, se considera fundamental concretar las necesidades de espacio derivadas del correcto funcionamiento de la estación de ferrocarril, estación de autobuses, intercambiador modal y usos complementarios, así como su adecuada integración en la ciudad circundante, favoreciendo especialmente el enlace de las estructuras urbanas al este y oeste del sistema ferroviario.

La transformación del Sur

Los procesos urbanos en el área Sur de Madrid se han caracterizado, históricamente, por una permanente consideración aislada de las diversas actuaciones, así como por una fragmentación en su concepción, que ha impedido una consideración estructural global que permitiese la adecuada regeneración del territorio.

La propuesta urbana a realizar pretende la transformación de una tipología hoy confusa en un sistema formal y jerarquizado. Será, por tanto, una aproximación que señalará los lugares y los modos en los que debe incidirse con más decisión: en Arganzuela como cabeza y conexión entre los distritos de la Almendra y los distritos de la corona Sur; y en Villaverde, como puente de contacto entre el municipio y el área de actividad metropolitana estructurada por el eje del arroyo Culebro: nueva Ciudad Lineal del Sur. Todo ello para obtener resultados positivos en el conjunto de la ciudad, restaurando la continuidad del territorio entre nuevos polos de actividad.

Las propuestas de ordenación son las siguientes:

- Estudio global de acciones de ordenación, con diferenciación y detección de áreas de usos obsoletos para, una vez regeneradas, posibilitar la acogida de usos terciarios, residenciales, dotacionales, y la recuperación de la industria,

been built, it is understood in this line of thought that the major problem is no longer to avoid destroying it, but the fact that society is nowadays demanding a basis from which to achieve

a real recovery with sufficient quality, both of this and of life in the old city centre.

The article sets forth the big proposals of a metropolitan character –the



Transformación del Sur: Avance de Ordenación.
Ver leyenda en el plano de avance de clasificación y ordenación (página 19).

en el entorno de las calles Téllez, Adelfas, avenida de Méndez Álvaro, Embajadores-Legazpi, barrio de Las Chinas, y Carolinas.

- Tratamiento de los usos y tejidos de borde en la avenida de Córdoba, de modo que presenten una imagen unitaria y fuertemente urbana, en su nueva función dentro del encuadre territorial previsto.

- Estudio global, en colaboración con RENFE, de la reconversión de la estación de Abroñigal y Contenedores recuperándolas para la ciudad, destinando el suelo vacante a la implantación de usos residenciales, servicios urbanos y de la Administración, terciario y zonas verdes de penetración.

- Estudio del tramo norte del actualmente denominado Parque Lineal del Manzanares Sur, para su conversión en un parque urbano equipado con actividades complementarias, que permitan su definitiva incorporación a la ciudad.

- Creación de un gran centro de actividad en el espacio urbano entre el límite del término municipal y la confluencia con la variante de la carretera de Andalucía; área de almacenamiento y distribución, y ámbito especializado en las funciones de transporte en la cabecera de la avenida de Córdoba, que formaría parte de la Estrategia Metropolitana en el Suroeste-Sur-Sureste, y enlazaría con las propuestas para las áreas de actividad en torno al Arroyo Culebro.

Avance de Clasificación y Ordenación General

En el plano Avance de Clasificación y Ordenación General se adelanta el futuro régimen jurídico del suelo, que regula el contenido del derecho de propiedad, sus deberes, sus obligaciones y, también, sus facultades urbanísticas. Al mismo tiempo, se incorpora la ordenación general a partir de la definición de los elementos fundamentales de la estructura urbanística: la red viaria, el sistema global del transporte, la estructura de los espacios libres y los equipamientos generales que conforman el esqueleto de la ciudad, acotando los ámbitos donde se localiza la residencia, la industria, las oficinas, el comercio, etc.

En el Avance de Clasificación del suelo, y dentro de cada una de sus clases, se han definido distintos tipos o subclases atendiendo a la existencia de causas diferenciadoras. Así, en el suelo urbano, se han diferenciado, dentro de los ámbitos en los que se mantiene la ordenación general existente, aquellos

totalmente consolidados, regulados bien con norma zonal o bien con norma específica, de aquellos provenientes de ordenaciones aprobadas anteriormente, cuyas determinaciones y normativas se incorporan al propio Plan General y sirven para culminar el proceso de consolidación. Por último, se distinguen también aquellos ámbitos de suelo urbano donde el Avance propone modificar su ordenación detallada bien porque no existe, bien porque es inadecuada. Son las denominadas Áreas de Intervención.

El suelo urbanizable, asimismo, se ha tipificado en cuatro subclases. Se ha huido de las categorías de programado y no programado ya que esa diferenciación se hará en el documento de aprobación inicial en función del proceso de participación pública y de la definición del Programa de Actuación en el que se ajuste el programa temporal de desarrollo y los recursos disponibles. Por una parte, se ha distinguido el suelo urbanizable incorporado, es decir, aquel cuyo planeamiento de desarrollo ha sido aprobado definitivamente y en el que el nuevo Plan General mantendrá sus determinaciones, del de urbanizable transitorio que es aquel cuyo planeamiento parcial está todavía en tramitación. En esta subclase se han incluido los seis Programas de Actuación Urbanística pendientes de aprobación provisional que se han redactado en función del Programa de Vivienda del Ayuntamiento y que, previsiblemente, constituirá una gran parte del suelo urbanizable programado del nuevo Plan General. Por otra, se han diferenciado los suelos hoy urbanizables según el planeamiento vigente, pero que en estos ocho años de vigencias no han iniciado su planeamiento de detalle, de los denominados nuevos desarrollos, que son los suelos que se incorporan al proceso de construcción del modelo de ciudad que se propone. Tanto las subclases del suelo urbano como la del suelo urbanizable no quedan cerradas desde el Avance.

Finalmente, en el suelo no urbanizable, se ha diferenciado aquel que por sus características y su valor intrínseco necesita una protección específica, de aquel que no necesita una protección especial.

Además de la clasificación del suelo, se adelanta la ordenación general a través, como antes se ha explicado, de la definición de los elementos fundamentales de la estructura urbana, sin incluirlos o adscribirlos a las distintas clases de suelo, ya que ello dependerá, tanto de la diferenciación definitiva de las categorías del suelo urbanizable, como del establecimiento del Programa de Actuación en función de las



Suelo Urbano

- Regulado con norma zonal
- Regulado con norma específica
- Regulado con ordenación y normativa incorporada
- Remitido a área de intervención
- Límite estudio casco antiguo

Límite estudio casco histórico

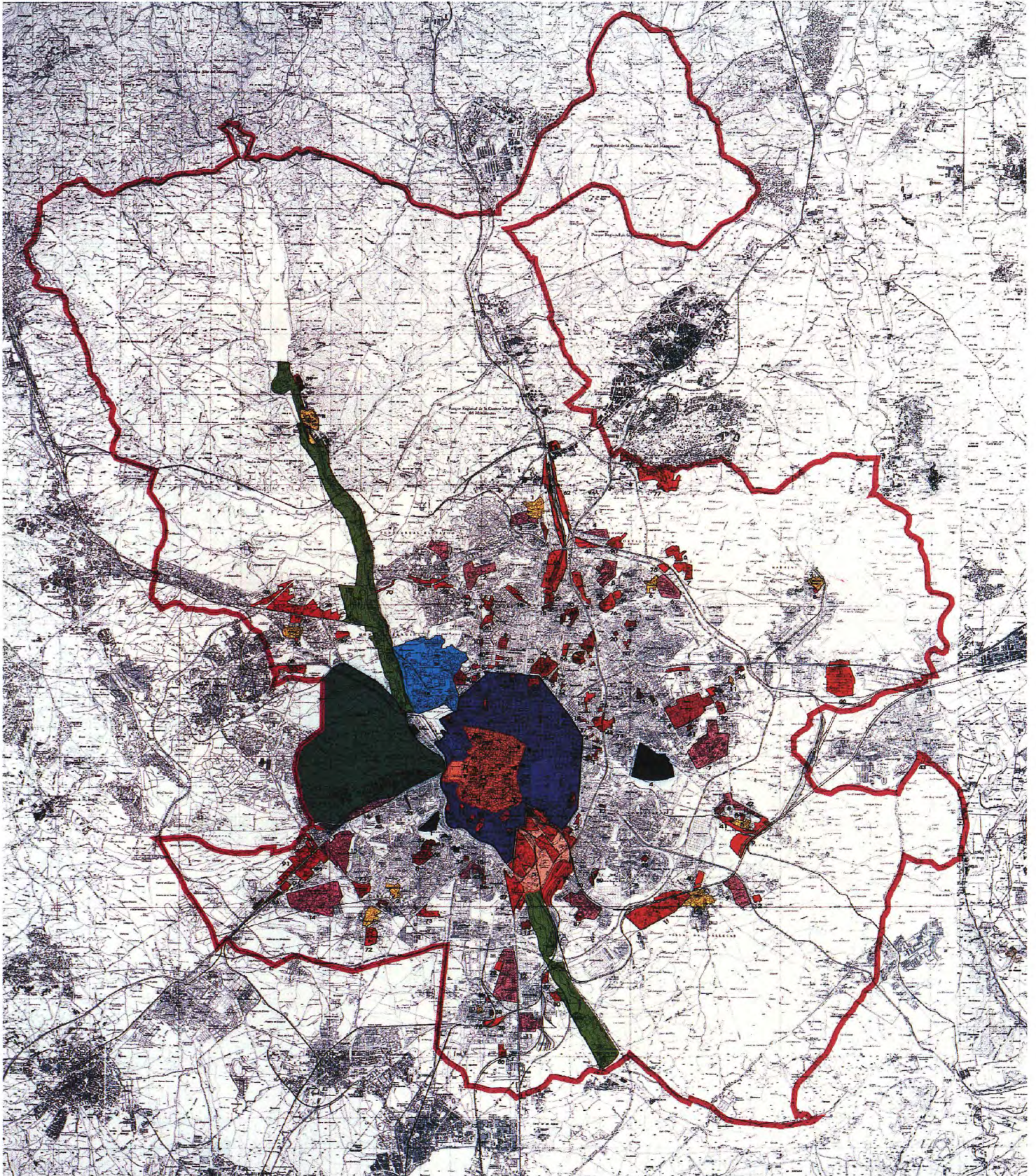
- Con ordenación y normativa incorporada
- En régimen transitorio
- Procedente P.G. 1985

Nuevos desarrollos (Delimitación indicativa)

- Suelo No Urbanizable
- Con protección específica
- Común
- Sistemas Estructurantes
- Red viaria

Ferrovio

- Aeroportuario
- Espacios libres
- Deportivos
- Dotaciones
- Dotaciones



Propuesta de intervenciones en suelo urbano.

- | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
|  Plan Especial del centro histórico |  Planes Especiales de colonias |  Planes Especiales de mejora de la calidad ambiental |  Plan Especial de la Casa de Can |  Transformación del Sur |  Áreas de Estudio pormenorizado |
|  Plan Especial del casco antiguo |  Planes Especiales de cascos anexionados |  Plan Especial de la Ciudad Universitaria |  Plan Especial del Manzanares |  Áreas de Intervención en planes |  Planes Especiales de Protección |

prioridades detectadas, de los recursos disponibles y de los plazos previstos.

Intervenciones en suelo urbano

Existen en esta clase de suelo determinadas áreas que, por sus especiales características, requieren una intervención específica e individualizada, bien de protección, o bien de remodelación. Este tipo de actuaciones, responden a la siguiente clasificación.

Planes Especiales de Tratamiento Integral de Áreas Específicas

El Avance ha estimado oportuno individualizar, para su tratamiento independiente, una serie de importantes áreas de la ciudad, que requieren un especial cuidado en la forma de afrontarlas, y cuya recuperación, regeneración o mantenimiento se considera vital para el cumplimiento del objetivo central del Plan General de mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos. Estas áreas son:

- Casco Antiguo.
- Centro Histórico.
- Ciudad Universitaria.
- Casa de Campo.
- Parque Lineal del Manzanares.

Planes Especiales de Protección

Determinadas áreas de la ciudad, por sus características específicas, no pueden ser tratadas de la misma forma que el resto de la trama urbana. Son, fundamentalmente, aquellos espacios que nacieron con voluntad de ser periféricos, pero que el desarrollo posterior transformó en zonas céntricas englobadas dentro del tejido general. Tal es el caso de:

- Las colonias históricas de hotelitos.
- Los casos anexionados.
- Los cementerios históricos.

Así pues, a la hora de abordar esta revisión, no podemos limitarnos a tratarlos con una simple diferenciación normativa, sino que es preciso redactar un planeamiento específico para cada caso, que nos permita conocer con profundidad sus características originales, grado de transformación y soluciones para mantener su carácter, contemplando al tiempo su integración dentro de la ciudad.

Otras actuaciones

Se incluyen aquí las propuestas del Avance que no constituyen específicamente planes especiales de protección, desde

el punto de vista jurídico-urbanístico tradicional, puesto que del propio estudio de las áreas afectadas se derivará su remisión o no a una figura de planeamiento intermedia, que puede ser Plan Especial de Reforma Interior, Estudio de Detalle o Plan Especial, pudiendo resolverse, en ciertos casos mediante un simple proyecto de obras de urbanización.

Los Planes Especiales de Mejora de la Calidad Ambiental

Este planeamiento, mediante un tratamiento adecuado de los espacios no edificados y de los polígonos en bloques aislados, intenta resolver los problemas actuales de estacionamiento, acceso a los portales, mantenimiento de los espacios abiertos, acondicionamiento de parques, todo ello para la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

Áreas de Intervención en Planeamiento

Se trata de áreas que requieren en unos casos pequeñas alteraciones de su ordenación actual para adaptarse a determinaciones de rango superior que el Avance modifica, ó bien zonas que requieren un mayor grado de modificación, llegando en ciertos casos a plantearse la necesidad de una remodelación completa del tejido urbano.

No se descarta la aparición de nuevas áreas de intervención en suelo urbano, como consecuencia del período de participación ciudadana del Avance, así como de la propia profundización en el estudio de la ciudad.

Áreas de Estudio Pormenorizado de Usos

Se trata en este caso de áreas calificadas para uso industrial por el Plan General vigente, que por diversos motivos requieren un estudio cuidadoso del tejido que las compone y que deberán valorar la posibilidad de establecer ordenanzas de transición y de tolerancia o adscribir zonas a usos mixtos, permitiendo en todo caso las opciones basadas en el mantenimiento de las instalaciones existentes.

En todo caso, la Revisión del Plan General pretende minimizar la incidencia del planeamiento remitido a desarrollar posteriormente. La mayoría de estos ámbitos que a continuación se señalan serán objeto de estudio detallado en el proceso de la Revisión, con el objeto de poder incorporar las determinaciones de planeamiento en el propio documento de Plan General y remitir únicamente el proceso de gestión y ejecución.

Luis Rodríguez-Avial Llardent

Arquitecto.

Gerente de la Oficina Municipal del Plan

Fernando Nasarre y de Goicoechea

Arquitecto.

Director Técnico de la Oficina Municipal del Plan

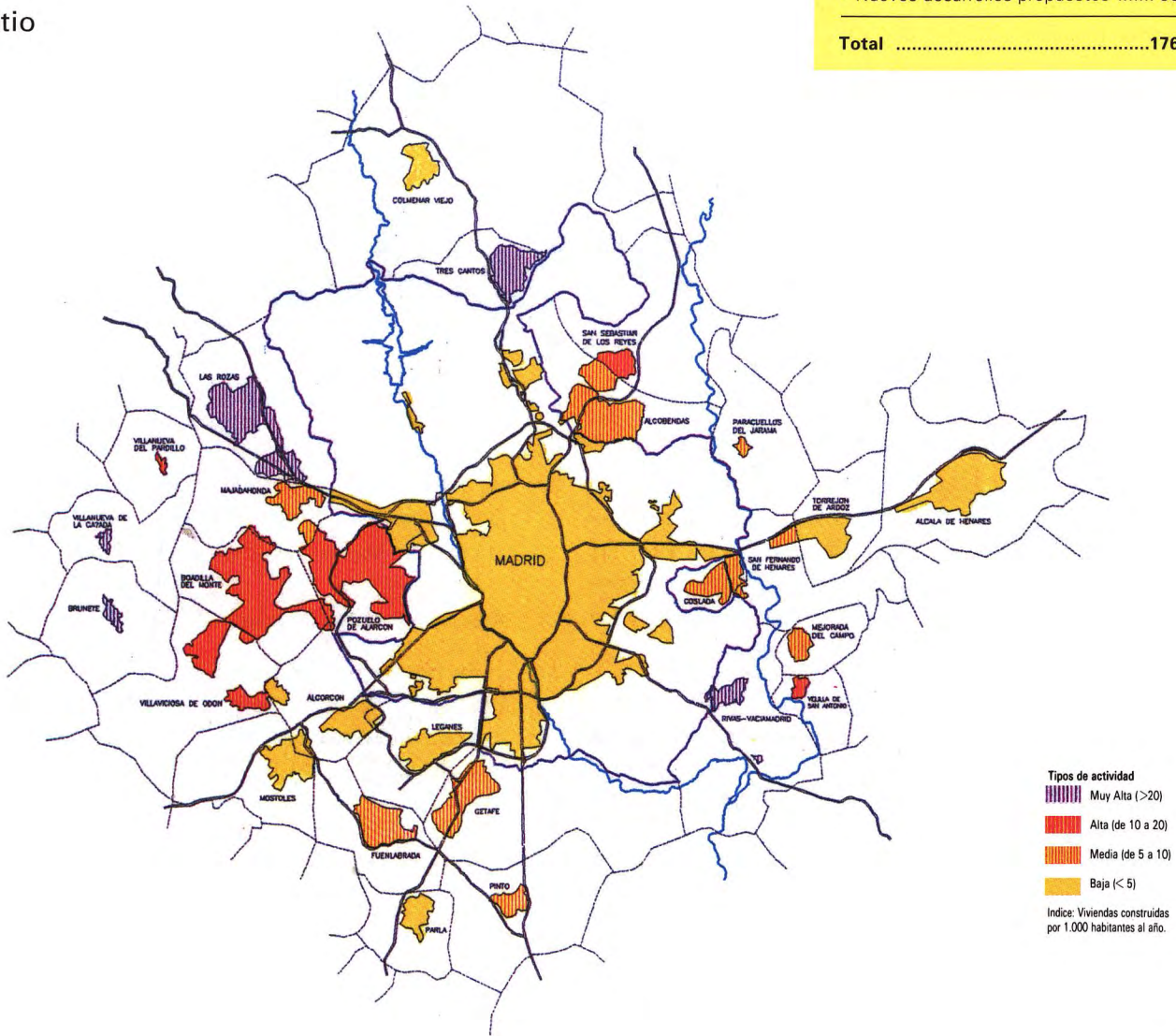
ments of the urban structure. Lastly, it explicitly includes the Urban Land Operations which are those areas of the consolidated city where, on account of their special characteristics,

specific, individualized operations are required both as regards protection and refurbishing.

El nuevo Plan General y la vivienda Diagnóstico con evolución favorable

Pedro Areitio

Capacidad potencial de nuevas viviendas en el Avance de la Revisión	
Viviendas	
Suelo Urbano	58.200
Suelo Urbanizable	
• Incorporado	19.770
• Transitorio	58.467
• Procedente del P.G. 85	3.600
• Nuevos desarrollos propuestos	36.800
Total	176.837



Sector Residencial en el Area Metropolitana.
Actividad edificatoria en el período intercensal

El Avance del nuevo Plan General para el término municipal de Madrid, actualmente en fase de información pública, expone en el capítulo dedicado al diagnóstico de la situación de la vivienda que deben considerarse tres componentes básicos: la vivienda como objeto de actividad inmobiliaria, la vivienda como derecho social y la vivienda como bien urbano.

Aunque voy a referirme fundamentalmente al componente "derecho social", es imprescindible, en estos momentos de recesión económica general, no pasar por alto la importancia que el sector inmobiliario tiene en la creación de empleo y su incidencia en la reactivación económica que ha de producirse. La región de Madrid, volcada en el sector servicios, va a necesitar, sin lugar a dudas, del motor inmobiliario para pasar, lo menos mal posible, la crisis económica en que actualmente estamos inmersos.

La vivienda en Madrid: un problema metropolitano y un problema de Estado

De la lectura y análisis del Avance del Plan General se desprende una conclusión inmediata: la voluntad de incorporar un carácter metropolitano en la solución de los problemas abordados por este nuevo Plan. Este carácter metropolitano conforma soluciones propuestas desde la perspectiva e interacción de la movilidad, de los equipamientos, de la industria, del empleo, de la calidad ambiental e, incluso, de la capitalidad de nuestra ciudad.

Pero en ningún aspecto es tan necesario considerar el carácter metropolitano como en la vivienda y en la movilidad.

Las Administraciones Territoriales tienen la obligación insoslayable de coordinar los diseños de políticas de viviendas con el fin de evitar deseconomías en el conjunto de las soluciones. El Estado mantiene las competencias relativas a las bases y coordinación de la planificación de la actividad económica, y por tanto, debe fijar las condiciones de financiación de ayudas a la vivienda y a la distribución territorial de recursos.

La definición concreta de medidas financieras debe ser realizada en términos de igualdad territorial y social en cuanto a accesibilidad a la vivienda se refiere para evitar desequilibrios y agravios comparativos entre regiones.

El concepto de accesibilidad familiar a la vivienda tiene que ver fundamentalmente con tres factores: con la renta familiar disponible, el precio de adquisición de la vivienda y las condi-

ciones financieras y/o físicas establecidas por el Estado para cada territorio.

Si las últimas condiciones no se establecen analizando previamente los dos primeros factores citados, se producen o se pueden producir desajustes territoriales y sociales contrarios a la política de vivienda diseñada.

En el marco de la legislación estatal, aun cuando se han producido recientes esfuerzos para corregir situaciones históricas no deseadas (Real Decreto 1932/1991 y Real Decreto 1668/1991), es urgente completar el conjunto de medidas que regulen la actividad inmobiliaria mediante la revisión de la Ley de Arrendamientos Urbanos y la Ley de Fondos Inmobiliarios, fundamentalmente.

Podría ser significativo en este aspecto -y sirva como reflexión- el análisis comparativo de la legislación creada en materia de vivienda entre la Comunidades Autónomas, donde esta competencia ha sido transferida, y entre éstas y la propia legislación estatal que regula el resto de Comunidades.

Numero de viviendas existentes en el Municipio de Madrid

DISTRITO	Nº VIVIENDAS	PRINCIPALES	SECUNDARIAS	DESOCUPADAS
CENTRO	77.221	55.358	3.636	15.093
ARGANZUELA	50.397	41.988	2.015	5.316
RETIRO	48.013	42.870	1.187	3.440
SALAMANCA	70.140	69.795	2.894	9.206
CHAMARTIN	61.226	61.243	4.864	7.423
TETUAN	65.936	65.845	3.118	11.035
CHAMBERI	73.070	73.023	3.460	6.941
FUENCARRAL	69.743	69.836	1.242	4.618
MONCLOA	41.804	41.839	1.183	3.641
LATINA	94.770	85.811	1.650	6.769
CARABANCHEL	86.186	76.447	2.181	6.756
USERA	42.472	36.807	1.982	3.292
PUENTE VALLECAS	81.819	72.235	1.175	6.936
MORATALAZ	36.283	32.715	293	3.251
CIUDAD LINEAL	86.199	76.770	1.599	6.720
HORTALEZA	47.293	42.643	1.057	3.096
VILLAVEVERDE	43.377	37.409	1.375	4.131
VALLECAS VILLA	20.176	17.875	146	1.932
VICALVARO	13.837	12.300	70	1.390
SAN BLAS	43.384	40.314	351	2.481
BARAJAS	11.675	10.338	200	1.013
TOTAL MUNICIPIO	1.165.021	989.112	35.678	114.480

Fuente: Resultados Provisionales del Censo de Población y Vivienda de la Comunidad de Madrid, 1991.

La vivienda: un problema de suelo

Insistiendo, nuevamente, en los tres aspectos fundamentales que conforman la accesibilidad a la vivienda, es necesario aclarar un extremo incuestionable:

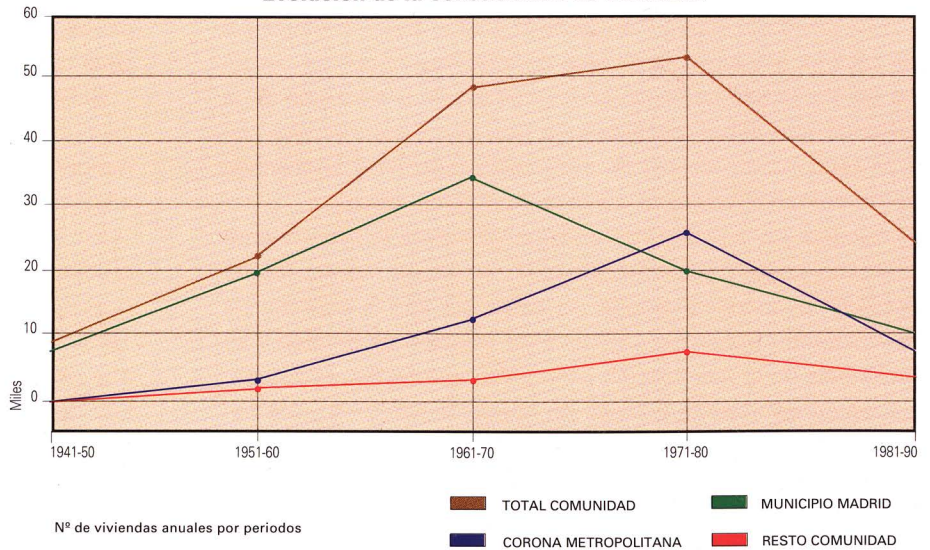
- Housing as the object of real estate activity.
- Housing as a social right
- Housing as an urban item.

A precise diagnosis of the situation shows the existence of a large-scale movement towards the edge of the metropolitan area, and a relative aging

of the population of Madrid with respect to that. Co-ordinated intervention is required from the three competent administrati-

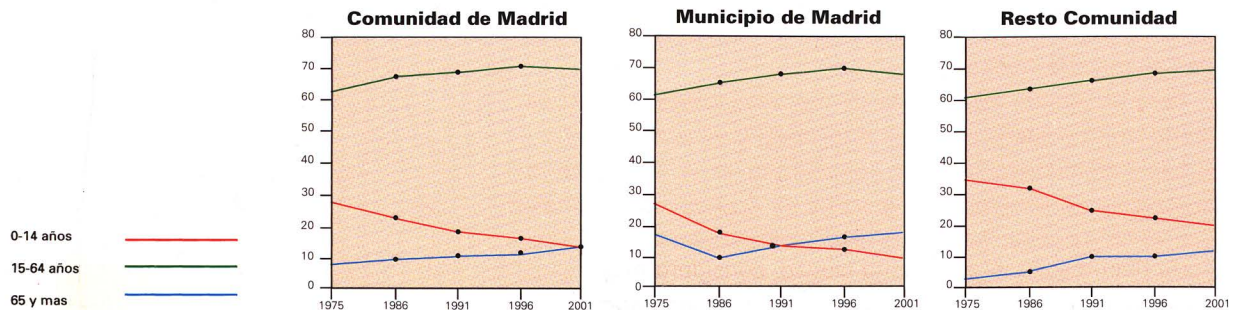
ve bodies in housing matters in order to provide a solution to the problem. The first of these is the State completing the legal framework as regards

Evolución de la construcción de viviendas



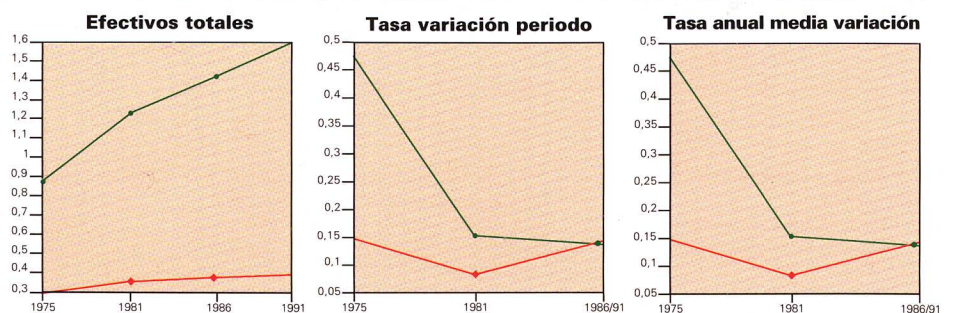
Estructura por edad e índice de envejecimiento de la población 1975-1986; 1991-1996 y 2001

EDAD	COMUNIDAD DE MADRID					MUNICIPIO DE MADRID					RESTO COMUNIDAD DE MADRID				
	Años	1975	1986	1991	1996	2001	1975	1986	1991	1996	2001	1975	1986	1991	1996
0-14	28,19	22,90	19,25	15,90	14,74	26,20	18,60	14,15	11,29	10,64	34,10	30,70	24,01	20,91	18,07
15-64	63,49	66,50	68,93	70,57	70,18	64,50	68,30	70,48	70,43	68,24	60,60	63,50	64,60	67,29	70,09
65 y más	8,32	10,70	11,82	13,53	15,08	9,30	13,10	15,37	18,28	21,12	5,30	5,80	11,39	11,80	11,84
TOTAL	100,00	100,10	100,00	100,00	100,10	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Indice de envejecimiento	29,50	45,80	61,44	85,09	102,26	35,70	70,50	108,58	161,97	198,38	15,50	19,10	47,41	56,46	65,54



Evolución de la población de derecho por zonas geográficas 1975-1991

	EFECTIVOS TOTALES				TASA DE VARIACION PERIODOS			TASA ANUAL MEDIA Y VARIACION		
	1975	1981	1986	1991	1975	1981	1986/1991	1975	1981	1986/1991
Municipio de Madrid	3.228.057	3.158.818	3.058.182	2.909.792	-2,14%	-3,18%	-4,85%	-0,35%	-0,64%	-0,97%
A. M. Norte	93.297	123.520	149.749	172.180	32,39%	21,23%	14,97%	6,58%	4,24%	2,99%
A.M. Este	196.983	300.728	335.245	374.807	52,66%	11,47%	11,80%	50,53%	2,29%	2,36%
A.M. Sur	506.154	734.859	816.568	878.644	45,18%	11,11%	7,60%	90,30%	2,22%	2,52%
A.M. Oeste	50.656	82.077	108.039	153.975	62,02%	31,63%	42,51%	12,41%	0,32%	2,41%
Corona Metropolitana	878.090	1.241.184	1.409.601	1.579.606	46,52%	13,56%	12,06%	9,30%	2,71%	2,41%
Corona Provincial	300.751	346.909	375.127	422.614	15,34%	8,13%	12,65%	3,06%	1,62%	2,53%



A nivel metropolitano, y en el marco de las competencias de la Comunidad Autónoma y del Municipio, únicamente puede incidirse en el factor "precio" de adquisición de la vivienda. Y esta incidencia se concreta en la actuación sobre el suelo edificable. Dicho en otras palabras, en la puesta en el mercado de una cantidad suficiente de suelo capaz de incidir positivamente en los precios finales de la vivienda.

No se trata, pues, de planificar actuaciones intervencionistas basadas en estudios de perspectivas dogmáticos y restrictivos. Se trata de una actuación municipal y metropolitana con vocación y obligación de:

1. Activar los mecanismos para que la oferta de suelo edificable sea suficientemente elástica ante la demanda.
2. Garantizar un patrimonio de suelo público edificable para programas de viviendas sociales.

Ejemplos de la necesidad de lo primero lo tenemos en el encarecimiento del suelo edificable debido a su escasez. Y es necesario insistir, una vez más, en que la simple clasificación o calificación del suelo no produce suelo edificable. Es obligado garantizar una oferta ágil desde el punto de vista legal y administrativo en la tramitación de las figuras de planeamiento necesarias.

En este sentido, el nuevo Plan General ha reconocido la demanda de los sectores profesionales de la sociedad flexibilizando y adecuando su regulación a los condicionantes exigidos para una mejor gestión.

Por ello, la Oficina Municipal del Plan ha solicitado de la Comunidad Autónoma de Madrid la inclusión de un articulado en la anunciada Ley del Suelo, que permita una estructuración más eficaz del rango normativo que se establezca en el nuevo Plan General.

Quiero insistir en una reflexión, que como gestor de una parte del urbanismo de nuestra ciudad, considero muy importante: el reiterado objetivo de simplificar trámites administrativos será difícilmente una realidad si en la producción legislativa este aspecto no es tenido en consideración.

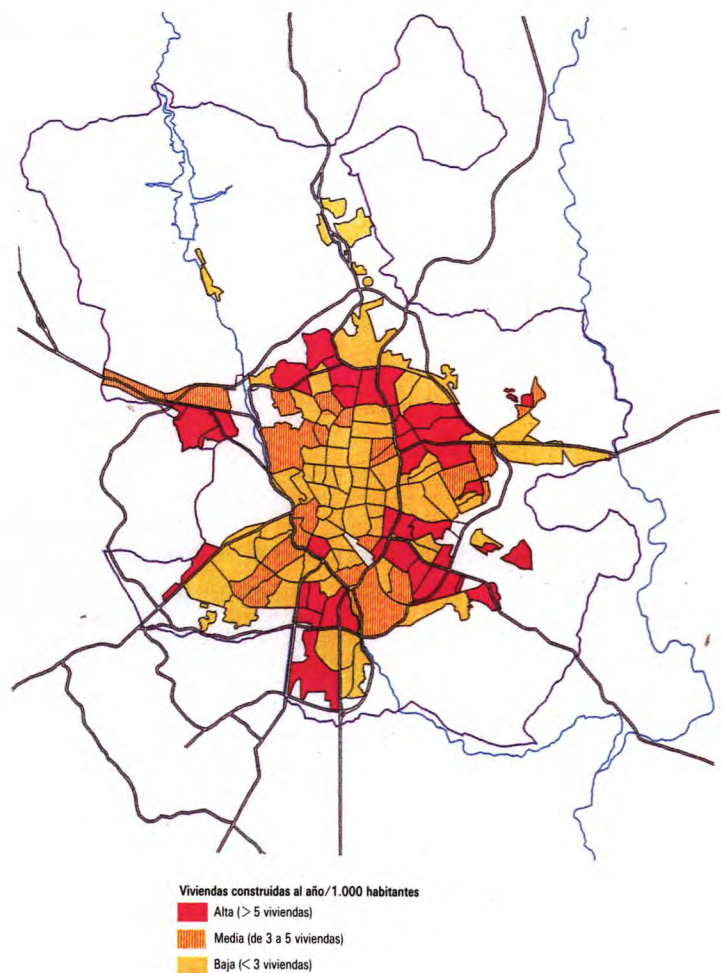
Patrimonio público y vivienda social

Acerca del punto 2 -garantizar un patrimonio público edificable para programas sociales de vivienda-, es el municipio quien legalmente asume hoy y debe asumir esta obligación y

urban leasings and real estate funds.
The second is the Regional Government, planning compensated development schemes between the edge of

the metropolitan area and the municipal area, and encouraging municipal undertaking to give fresh life to the old part of Madrid's city centre.

Sector Residencial. Actividad Edificatoria.
Municipio de Madrid (1981-90)

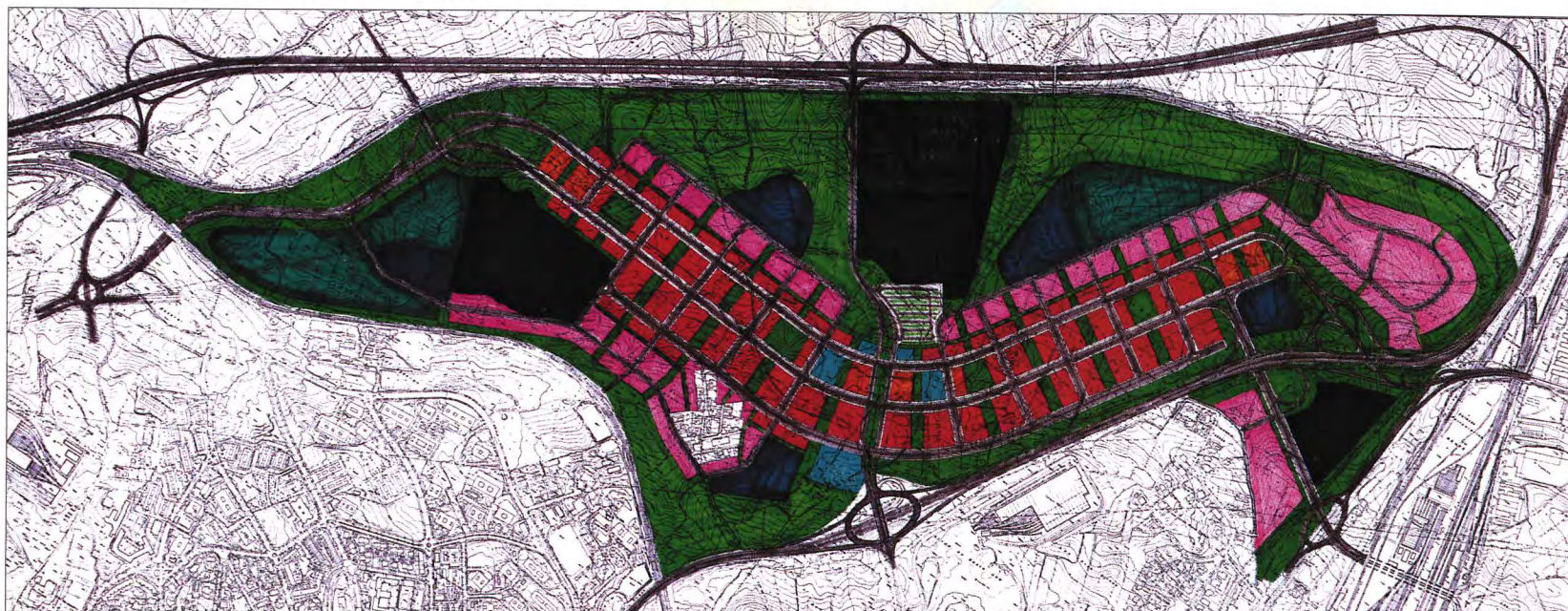




Plan Parcial Arroyo del Fresno. Ordenación
 Arquitecto jefe del equipo redactor: Javier Mesones Cabello

RESIDENCIAL	EQUIPAMIENTO	RED VIARIA
 PLURIFAMILIAR (PROTEGIDAS)	 TERCARIO EXCLUSIVO	 VIAS RODADAS
 PLURIFAMILIAR (LIBRES)	 ESCOLAR	 VIAS MIXTAS
 UNIFAMILIAR	 SOCIAL	 ESTACIONAMIENTO
 MIXTO	 DEPORTIVO	
	 ZONAS VERDES	

Plan Parcial Monte Carmelo. Ordenación
 Arquitecto jefe del equipo redactor: Javier Mesones Cabello



esta competencia. Así, la obtención de suelo está prevista en la vigente legislación.

La creación de patrimonio municipal de suelo es una obligación municipal que se ha venido recogiendo históricamente en la legislación. El vigente Texto Refundido completa el marco jurídico autorizando a los Ayuntamientos a integrar su patrimonio con suelo no urbanizable, obtenido por expropiación, con destino, prioritariamente, a viviendas con algún tipo de protección. En todo caso, es obligado reconocer las condiciones impuestas por la situación económica-financiera de los Ayuntamientos.

Es también conocida la polémica respecto de la participación de los Ayuntamientos en los recursos públicos sobre el total del conjunto de las Administraciones Públicas.

A la relativa inferioridad, frente a otros países europeos donde los Ayuntamientos llegan a gestionar el 24 % de la totalidad de los recursos, se une en nuestra ciudad, la tradicional prestación de servicios que no son, actualmente, de estricta competencia municipal, pero que realmente han naci-

do como una actividad de carácter subsidiario cuando estos servicios no eran prestados con una cobertura total en el municipio por otras Administraciones (Sanidad, Servicios Sociales, Bibliotecas, etc.).

Todo esto, que lógicamente condiciona los presupuestos municipales, conduce a una realidad: el procedimiento expropiatorio para la obtención de patrimonio de suelo no es abordable, en términos económicos, por los Ayuntamientos.

A esta carencia se une en nuestra ciudad la existencia de suelo de más cara obtención, en terminos absolutos y relativos, de acuerdo con las sentencias que se vienen produciendo en los procedimientos expropiatorios actualmente en ejecución.

Es necesario constatar por tanto que, salvo el suelo que el Ayuntamiento obtiene por las cesiones obligatorias establecidas en la legislación vigente, el conjunto de suelo edificable resulta subvencionado por el propio Ayuntamiento, para destinarlo a viviendas protegidas con subvención o subsidios hipotecarios del Estado.

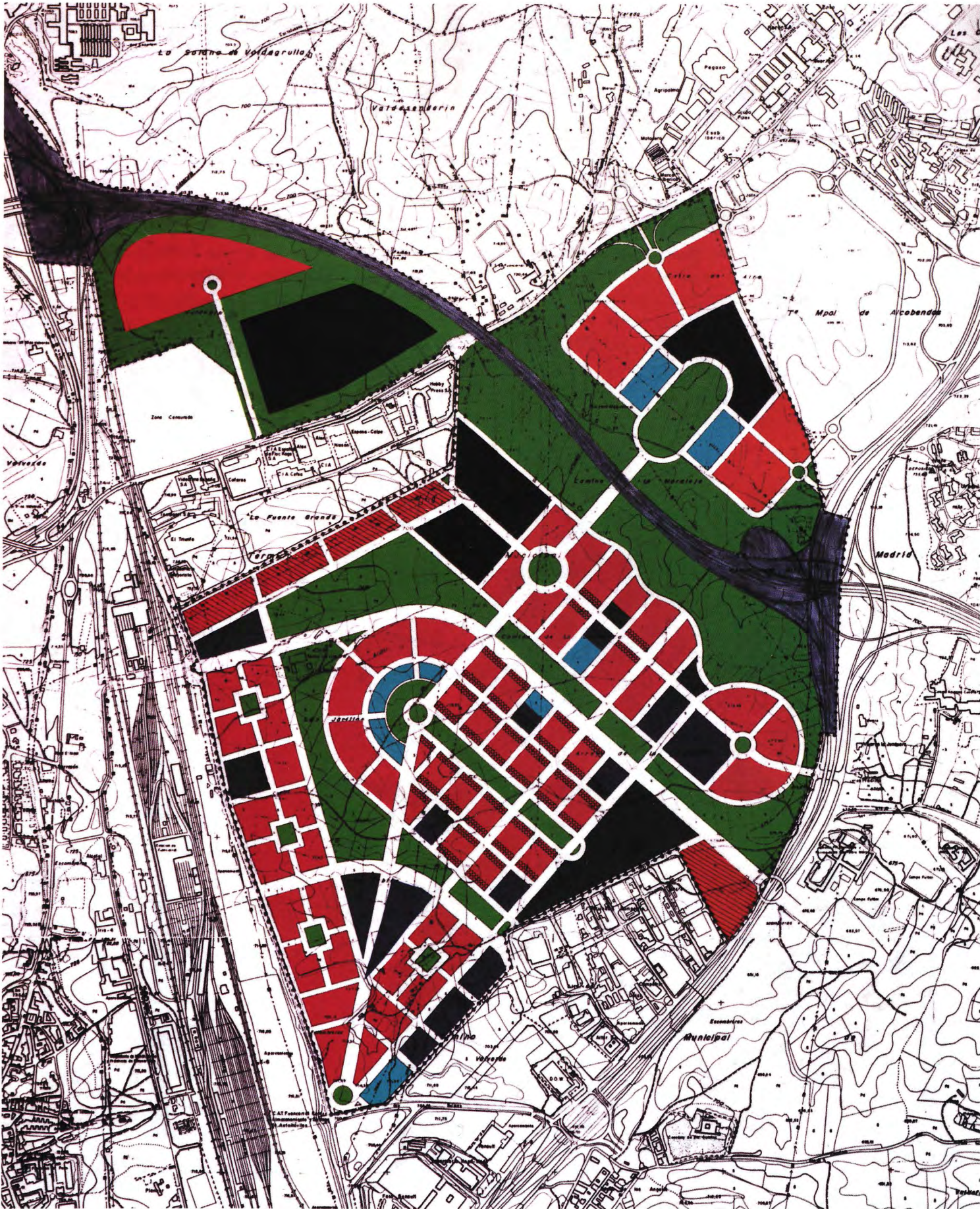


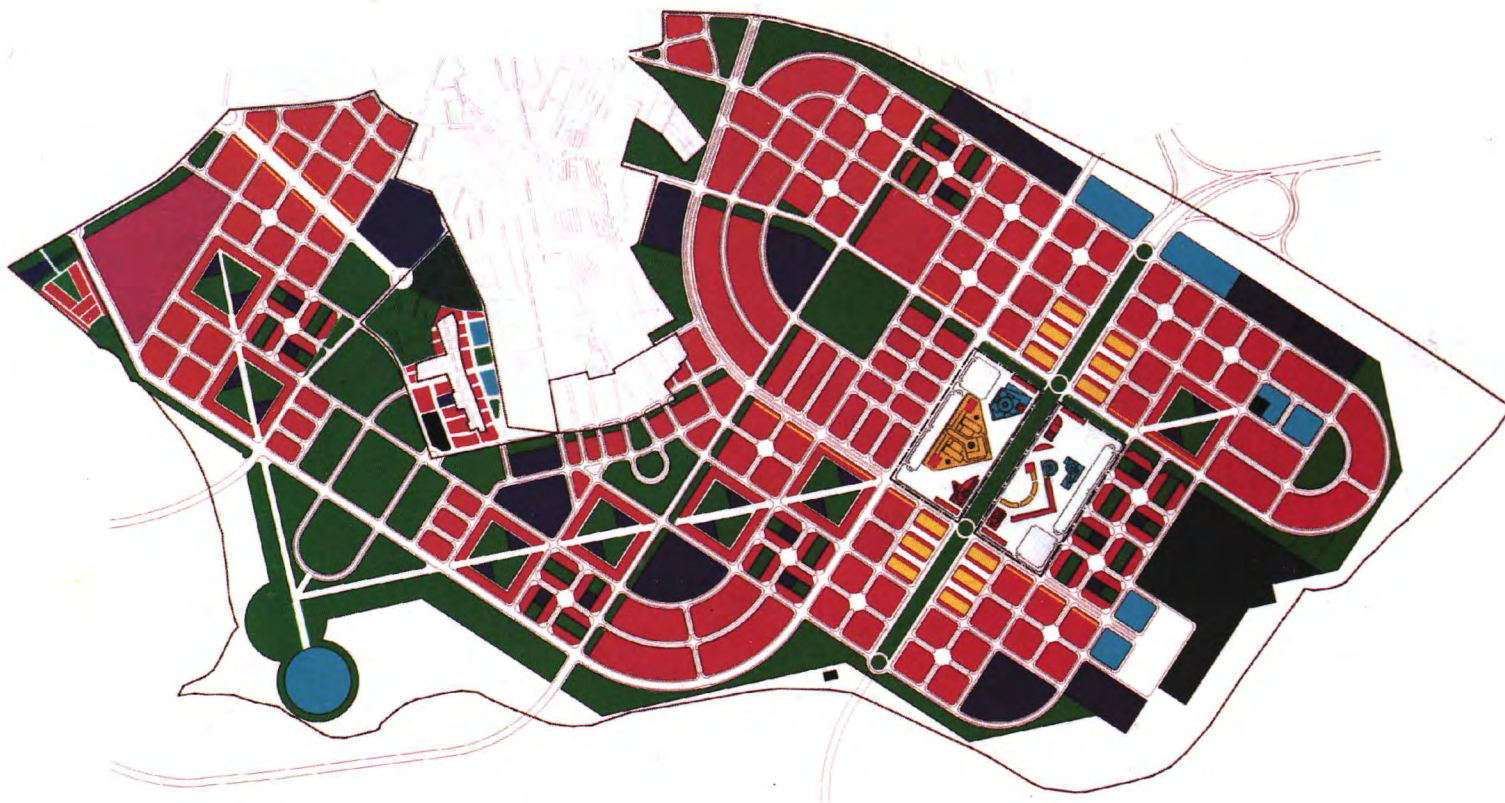
Plan Parcial Sanchinarro. Ordenación
Arquitecto jefe del equipo redactor: Miguel Oliver Perez

REPARTO DE EDIFICABILIDADES			
USOS LUCRATIVOS		M ²	UA
USOS NO RESIDENCIALES (VIVIENDA PROTEGIDA)	VP VIVIENDAS PROTEGIDAS (1.000 M ² /VIV.)	213.000	213.000
	VL VIVIENDAS LIBRES (1.000 M ² /VIV.)	271.440	271.440
	EPP EDIFICIO PRIVADO	10.388	
	SRP SOCIAL RESERVA	32.817	43.921
	SBB SOCIAL BENEFICIO	4.332	
	T TERCIARIO	11.843	
	TH TERCIARIO HOSPITAL	11.843	
	TI TERCIARIO INDUSTRIAL	11.843	
	LC LOCALS COMERCIALES EN PLAZA	11.843	564.910
	ACC ACCIONES	11.843	
IAH ÁREAS DE INTERÉS	17.734	8.473	
IA INSTALACIONES DEPORTIVAS	8.473	3.724	
TOTAL		1.395.000	1.863.530

ZONIFICACION USOS DEL SUELO			
USOS DEL SUELO	ACCION	TIPO DE USO	SUPERFICIE SUELO
USOS NO RESIDENCIALES (VIVIENDA PROTEGIDA)	VP	RESIDENCIAL PROTEGIDA	213.000
	VL	RESIDENCIAL LIBRE	271.440
	LC	LOCALS COMERCIALES EN PLAZA	11.843
	ACC	ACCIONES	11.843
	T	TERCIARIO	11.843
	TH	TERCIARIO HOSPITAL	11.843
	TI	TERCIARIO INDUSTRIAL	11.843
	EPP	EDIFICIO PRIVADO	10.388
	SRP	SOCIAL RESERVA	32.817
	SBB	SOCIAL BENEFICIO	4.332
IAH	ÁREAS DE INTERÉS	17.734	
IA	INSTALACIONES DEPORTIVAS	8.473	
TOTAL SUPERFICIE SUELO LUCRATIVO			1.087.499 M ²

ZONIFICACION USOS DEL SUELO			
USOS DEL SUELO	ACCION	TIPO DE USO	SUPERFICIE SUELO
USOS NO RESIDENCIALES (VIVIENDA PROTEGIDA)	EN	EDIFICIO PRIVADO	10.388
	ES	EDIFICIO SOCIAL	32.817
	EPI	EDIFICIO PRIVADO	10.388
	ES	EDIFICIO SOCIAL	32.817
	ES	EDIFICIO SOCIAL	32.817
	ES	EDIFICIO SOCIAL	32.817
	ES	EDIFICIO SOCIAL	32.817
	ES	EDIFICIO SOCIAL	32.817
	ES	EDIFICIO SOCIAL	32.817
	ES	EDIFICIO SOCIAL	32.817
TOTAL SUPERFICIE SUELO NO LUCRATIVO			2.734.030 M ²





Plan Parcial Ensanche de la Villa de Vallecas.
Arquitecto jefe del equipo redactor: Fernando de Terán Troyano.

- Residencial vivienda libre
- Residencial vivienda protegida
localización preferente no vinculante
- Terciario
- Comercial
- Industrial
- Equipamiento metropolitano
- Equipamiento escolar
- Equipamiento social
- Dotación privada
- Equipamiento deportivo
- Zonas verdes

Como ejemplo, sirva decir que el coste de obtención del suelo que el Ayuntamiento ha destinado al conocido Plan 18.000 para viviendas, ha sido de 43.800 pesetas el metro cuadrado hasta la fecha (están pendientes sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid). La adjudicación de este suelo se ha realizado a 15.000 pesetas el metro cuadrado, de acuerdo con la legislación vigente.

Por todo ello, el Ayuntamiento de Madrid está acometiendo un programa de obtención de suelo conviniendo con el conjunto de propietarios pagos de justiprecio en edificabilidad neta.

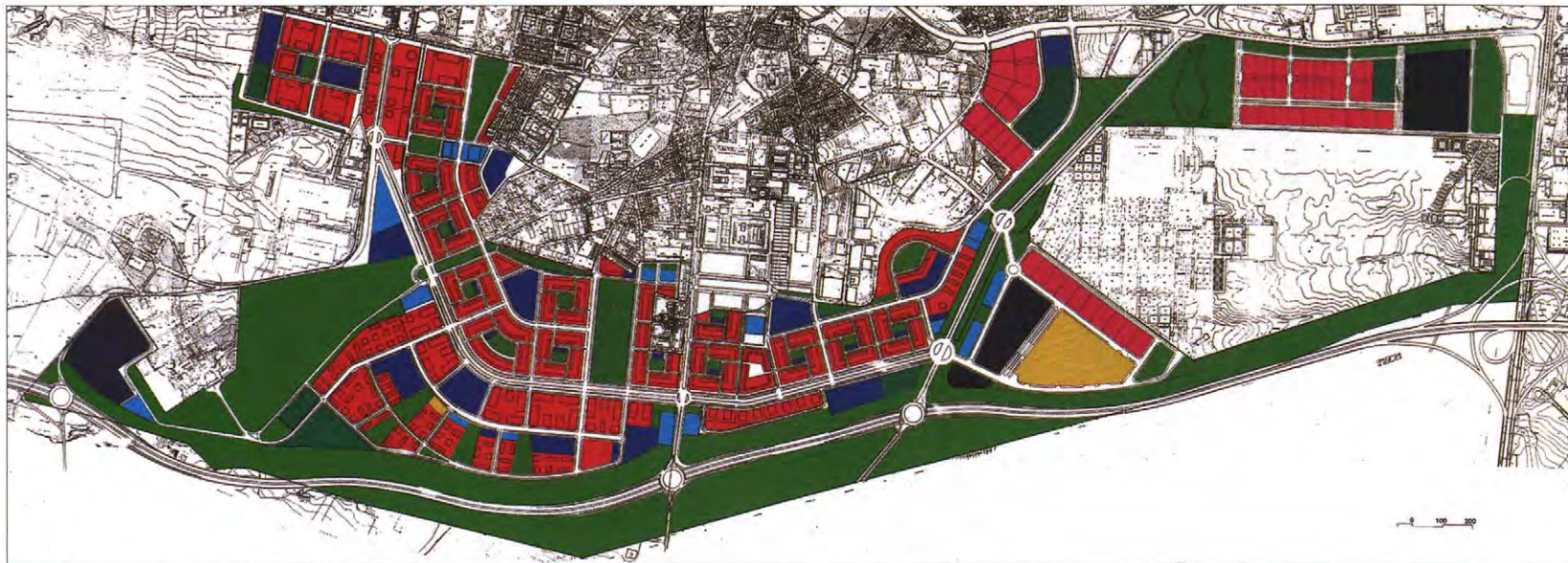
La Oficina Municipal del Plan ha contemplado en su Avance la clasificación del suelo previsto para el Programa de vivienda, adelantando la modificación del Plan General en el ámbito de seis PAUs: Arroyo del Fresno, Montecarmelo, Sancharro, Las Tablas, Vallecas Villa y Carabanchel, que afecta a un total de 2.265 Has.

◀ Plan Parcial Las Tablas.
Arquitecto jefe del equipo redactor: Antonio Arrechea Fuster

The third, ensuring that both a sufficient land offer is maintained in order to satisfy demand, and that land ownership for protected housing sche-

mes is maintained, and even increased.

The point is, therefore, that the new General Plan should be a me-

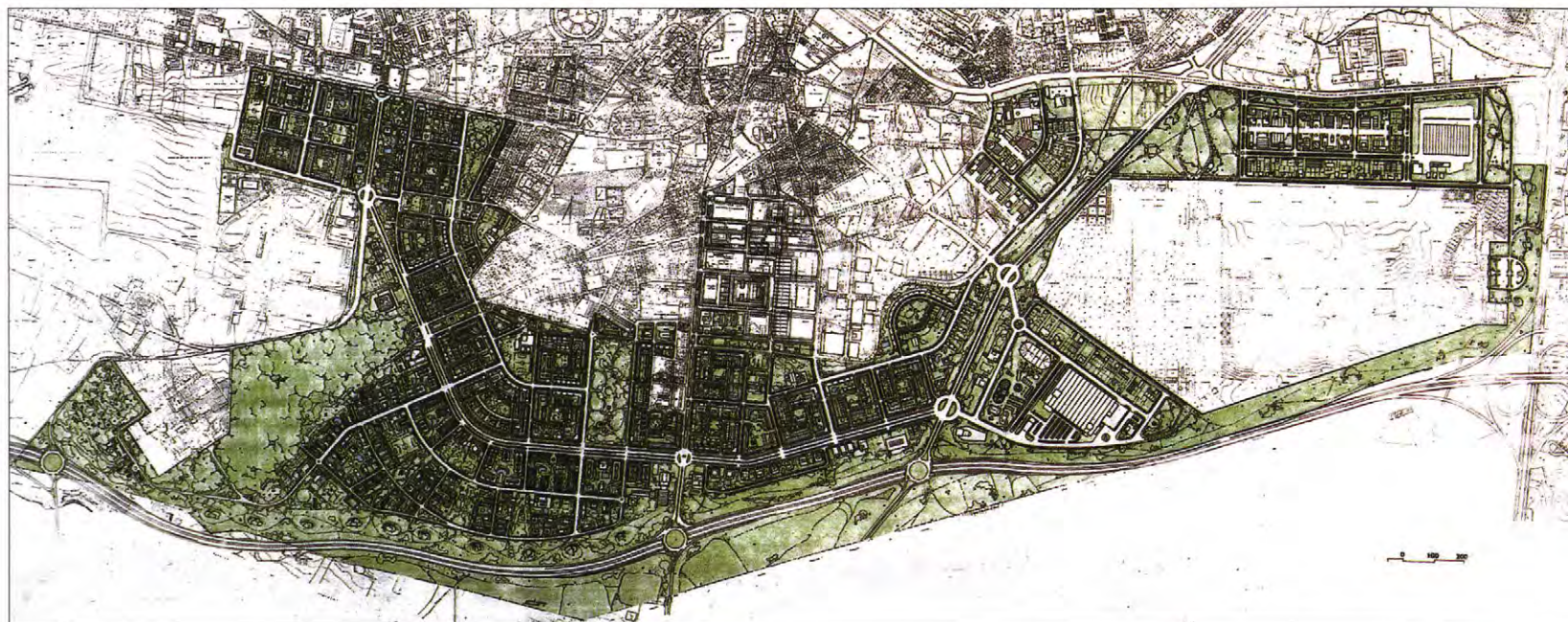


Plan Parcial Carabanchel. Zonificación.

Arquitecto jefe del equipo redactor: Juan Antonio Barrado González

USOS		SUPERFICIE DE SUELO	%	Nº DE VIVIENDAS	EDIFICABILIDAD ASIGNADA
APROVECHAMIENTOS	RESIDENCIAL VP <small>Localización preferente no vinculante</small>	406.874	11,07	6.925	736.996
	RESIDENCIAL VL	209.086	5,70	3.422	373.385
	COMERCIAL	61.860	1,69	—	40.000
	INDUSTRIAL	190.295	5,19	—	380.590
RESUMEN DE USOS E INTENSIDADES		867.115	(23,66)	10.347	1.530.971
VIARIO	TOTAL VIARIO	862.818	23,55	EQUIPO REDACTOR DIRECCION: Juan A. Barrado González, Arquitecto. Información: José A. García Roldán, Arquitecto. Mar Martín Jiménez, I. T. Topógrafo. Carmen Almansa, Delineante. Ordenación: José Milla de Marco, Arquitecto. Miguel Ángel Mira Illana, Arquitecto. Gustavo Navarro Jiménez, Arquitecto. Gloria Ochoa Fernández, Arquitecto. Víctor Olmos Gómez, Arquitecto. Ingeniería: José A. Torroja Oficina Técnica, S. A. Francisco Calderín, Ing. de Caminos. José María de Villa, Ing. de Caminos. Javier Santos, Ing. Tec. Obras Públicas. Carlos Aránguez, Ayudante Proyectista. Pedro Luis García, Delineante. Francisco Pérez, Delineante.	
DOTACIONAL	EQUIPAMIENTO METROPOLITANO	172.491	4,70		
	ESCOLAR	168.219	4,59		
	SOCIAL	62.144	1,70		
	DEPORTIVO	82.920	2,28		
	ZONAS VERDES	1.448.389	39,53		
RESUMEN DE DOTACIONES		1.934.163	(52,79)		
SUPERFICIE TOTAL DEL AMBITO		3.664.097	100,00		

Plan Parcial de Carabanchel. Imagen final.



Esta oferta, ya anunciada y que se concretará en el último trimestre de 1993, permitirá garantizar un importante patrimonio de suelo para programas de viviendas protegidas y, a su vez, poner en el mercado oferta suficiente de suelo para vivienda libre que satisfagan futuras demandas.

Por último, el nuevo Plan garantiza el desarrollo urbanístico metropolitano de forma coordinada con el nivel de calidad exigido por la sociedad en servicios, equipamientos y calidad ambiental.

En cualquier caso, es preciso reiterar una vez más que el problema de la vivienda en el área metropolitana no puede ser resuelto sin una verdadera coordinación entre las dos Administraciones más directamente implicadas en su resolución.

Evolución de la población

En el Avance del Plan General se incluye en el diagnóstico del problema un dato sociológico sumamente interesante: en nuestra ciudad existe una pirámide de población que supone para el año 2001 un 23 % de habitantes de más de 65 años y el 7 % de habitantes entre 0 y 14 años. En la corona metropolitana estos índices son para el horizonte del 2001: 15 % de habitantes de más de 65 años y 12 % habitantes entre 0 y 14 años.

Asimismo, se observa que ha existido en el período 1984-91 una emigración de población hacia la corona metropolitana, que ha producido un descenso neto de la población de Madrid de 100.000 habitantes pese a la inmigración que se ha producido en nuestra capital en el mismo período de tiempo.

Como gráficamente exponía un conocido urbanista, hay que clarificar si Madrid y su Area Metropolitana va a desarrollarse como un "huevo frito" o como un "donuts".

Un desarrollo urbanístico con una corona metropolitana de "ciudades dormitorio" demanda importantísimas inversiones en infraestructura viaria y de transporte. Por tanto, la aprobación de planes urbanísticos con mayores aprovechamientos y menores cargas en la corona metropolitana que en el término municipal de Madrid producirá menores costes de promoción y construcción en la misma y la consecuente emigración de población desde nuestra ciudad.

La coordinación, por tanto, de las decisiones urbanísticas es determinante para el cumplimiento de uno de los grandes

objetivos del nuevo Plan General: revitalizar el casco histórico de Madrid evitando su terciarización.

La necesidad, reconocida por todos, de una inmediata actuación en el centro de nuestra ciudad se ha concretado en la redacción de siete Planes Especiales de Reforma Interior en el casco antiguo. La incidencia que estos planes tienen en una política de vivienda a corto plazo no puede pasar inadvertida.

Pero es necesario, junto con un nuevo texto de la Ley de Arrendamientos Urbanos y de una Ley Reguladora de Fondos Inmobiliarios, establecer unos principios claros de desarrollo metropolitano.

El nuevo Plan General ha considerado todos los aspectos citados. No es un Plan General para arreglar el problema de la vivienda que, como ha quedado expuesto, es un problema de todas las Administraciones. Pero sí es un Plan que va a permitir agilizar la gestión y flexibilizar la normativa para adecuarla a las demandas reales. Es, además, un Plan que ya está permitiendo iniciar gestiones para dotar el patrimonio municipal de suelo.

Y por último, es un Plan que nace con la vocación metropolitana necesaria para garantizar la coordinación que una política eficaz de vivienda exige.

Con el gran trabajo que el equipo de la Oficina Municipal del Plan está realizando, y del que puedo considerarme testigo excepcional, tenemos hoy una lógica esperanza de poder cumplir desde todas las Administraciones, con el mandato constitucional de garantizar una vivienda digna para todos los ciudadanos.

Gestión de la movilidad y gestión del espacio vial en el Avance del Plan

Pedro García Alarcó

Algunas consideraciones terminológicas

Movilidad y transporte

Al tratamiento integrado de los movimientos o desplazamientos que permiten resolver los problemas que plantea la diferente localización espacial de los centros básicos de la actividad urbana (vivienda, trabajo, comercio, gestiones, ocio...) se le ha llamado, durante muchos años, Sistema de Transporte. Desde hace relativamente poco tiempo se viene utilizando el término Sistema de Movilidad, con el que se pretende enfatizar la inclusión de los movimientos a pie como parte del sistema y, también, para subrayar aquellos aspectos no puramente cuantitativos que permitan asegurar una cierta capacidad del sistema para absorber la evolución futura de un área urbana. No se trata, sólo, de determinar cuantas personas hay que transportar entre un punto u otro y cual debe ser, como consecuencia, la capacidad del viario o la capacidad de un modo de transporte. Se trata, además, de incorporar toda una serie de aspectos relativamente nuevos y que intentan asegurar que las consecuencias, a largo plazo, de las propuestas

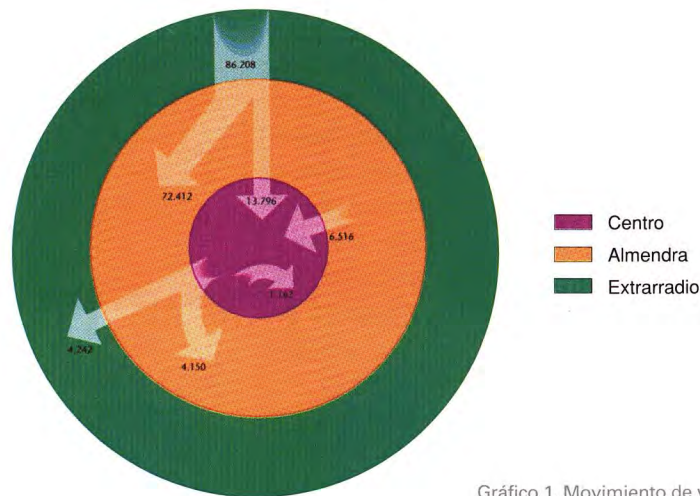


Gráfico 1. Movimiento de vehículos en hora punta (1992).

que se realicen no tengan efectos excesivamente negativos en la calidad de vida de los ciudadanos y en el funcionamiento y eficacia del sistema urbano.

Muy recientemente el término movilidad viene usándose asociado al término sostenible, aplicando con ello la definición de desarrollo sostenible, que data de 1978, y que fue

adoptada por las Naciones Unidas y por el Banco Mundial, con el significado de "aquél tipo de desarrollo económico que no compromete la capacidad y calidad de vida de las generaciones futuras", con especial referencia a los recursos no renovables y a la calidad ambiental.

Aparcamiento, rotación y usos

El estacionamiento –término indudablemente más castellano que el de aparcamiento– ha venido considerándose de manera sistemática en los estudios de planeamiento como una magnitud estática y de carácter dotacional: tantas plazas por vivienda; tantas plazas por 100 m² de oficina o de superficie comercial. El término aparcamiento de rotación viene aplicándose a aquellas modalidades de estacionamiento/aparcamiento que alquilan el espacio por horas, normalmente bajo concesión o de naturaleza privada. Sin embargo, el aparcamiento como observamos cada día en nuestras ciudades– es un elemento dinámico de enorme relevancia para orientar el comportamiento de los usuarios del sistema de transporte, capaz de condicionar y caracterizar el funcionamiento del tráfico en una ciudad y, particularmente, en sus áreas centrales.

El aparcamiento puede considerarse como una dotación, pero debe estudiarse y concebirse como una dotación flexible capaz de asociarse, en función de criterios urbanísticos, con prioridad a unos usos en detrimento de otros.

El aparcamiento es el gran regulador de la movilidad urbana y de su correcto dimensionamiento y asignación a unos usos u otros, en determinados intervalos horarios, dependerá la presión que el vehículo privado ejerza en una zona urbana en un momento dado.

En las zonas congestionadas entendemos, por definición, que se ha producido una disputa del espacio, el cual construye este a unos límites que reducen la fluidez de los desplazamientos. En estos casos es evidente que deben favorecerse aquellas actividades o aquellos usos del espacio que lo demanden con menor intensidad.

Así, por ejemplo, una plaza de aparcamiento (cuadro 1) ocupada por el mismo vehículo durante 9 horas consume 72 m² por hora (8 m²/vehículo x 9 horas), mientras que la misma plaza al servicio de gestiones o de usos comerciales, es sólo solicitada a razón de 12 m² por hora.

Por otra parte, es evidente que quienes aparcan de "9 a 6" o de "8 a 3", llegan, más o menos, a la misma hora a sus

destinos de trabajo y que la disputa del espacio menos intenso se verifica en horario comercial (de 10 a 13:30 horas, por ejemplo).

De ese concepto de compartir un espacio, en distintos momentos, surge la rotación, que es deseable en la medida en que se asocia a determinados usos y maximice el uso del espacio. Pero, si por ejemplo, un aparcamiento público, de los que se denominan normalmente de "rotación", tiene el 30% de sus plazas, como ocurre normalmente, para abonados –por medio de una cantidad fija mensual que les da derecho a aparcar desde las 8 de la mañana hasta las 7 de la tarde– y del resto de sus plazas, el 30% se ocupan una media de 4 horas –o más– por los mismos vehículos, nos encontramos con un aparcamiento de uso laboral predominante, con muy bajo aprovechamiento del espacio y dedicado, preferentemente, al servicio de la terciarización.

Del mismo modo, cuando una plaza, regulada en bordillo es ocupada durante varias horas por el mismo vehículo, lo que se produce es una disminución efectiva de la oferta de estacionamiento para actividades comerciales y de gestión y un incremento de las expectativas de aparcamiento.

Por ello, desde hace muchos años, los países con una mayor tradición automovilística vienen distinguiendo entre aparca-

Cuadro 1. Consumo de espacio por persona (m²/hora) para un desplazamiento medio de 5 Km. en condiciones óptimas de la red

Modo de desplazamiento	Estacionamiento	Circulación	Consumo total
Peatón	0,0	2,0	2,0
2 Ruedas			
• Trabajo (9 h)	13,5	7,5	21,0
• Diversión (3 h)	4,5	7,5	12,0
• Compras (1,5 h)	2,3	7,5	10,0
Automóvil (1,25 pers./Veh)			
• Trabajo (9 h)	72,0	18,0	90,0
• Diversión (3 h)	24,0	18,0	42,0
• Compras (1,5 h)	12,0	18,0	30,0
Autobús (40 personas/bus)			
• carril libre)	0	4	4
• carril reservado			
60 buses/hora	0	8	6
30 buses/hora	0	15	12
Metro (30.000 pers./hora/sentid.)	0	1	1

Fuente: Les Transports Collectifs Urbains, ENPC, 1988 USM. Datos sobre Madrid.

mientos de larga estancia, de media estancia y corta estancia (o muy baja rotación, rotación media y rotación alta) lo que supone una mejor asociación a los usos y las fórmulas de gestión que permiten introducir una mayor racionalidad en la disputa del espacio (que siempre acaban apropiándose las actividades con mayor presión económica) dentro de las áreas más congestionadas.

Organizando el estudio del aparcamiento desde esa óptica se hace posible, entonces, asociar unos índices de rotación, según intervalos horarios, a distintos usos, lo que deberá implicar, necesariamente, una política tarifaria bastante clara y decidida en favor de unos usos y en detrimento de otros.

Aparcamiento, precio y residentes/comerciantes

La lógica demanda que, en aquellas zonas en las que el precio del suelo sea más alto, el aparcamiento –como reflejo de la utilización de ese suelo– debe tener un precio relativo y correspondiente, y que ese precio debe ser mayor para los usos más intensivos de espacio.

Mientras el aparcamiento del residente esté situado en la calle (por falta de dotación, porque la dotación con la que se construyó la finca se dedicó a taller o garaje, porque se vendió separadamente) este aparcamiento será un precario y acabará siendo desplazado en la disputa del espacio con fuerte valor económico. Así la única solución sostenible, a largo plazo, es la construcción de aparcamientos para residentes que equilibren los déficits de dotación. Pero, nuevamente, la presión económica distorsionará una parte de esas dotaciones (por medio de la picaresca) poniéndolas al servicio de la terciarización. El pequeño comerciante debe, en determinadas áreas, considerarse como una tipología especial de residente.

Templado del tráfico

El término templado del tráfico es una adaptación de la traducción literal del término inglés *traffic calming*, y que muchos han venido aplicando como “calmado” del tráfico y, aún, como “enfriamiento”.

Al comienzo de los años setenta, en los Países Bajos comenzaron a aplicarse una serie de técnicas para el tratamiento de la congestión en los centros urbanos de pequeñas ciudades históricas.

Años después una serie de expertos reunieron en una exposición estas soluciones y le dieron el nombre genérico de *stadserf and winkelerf*. Todas ellas tenían unas pautas comunes: con el motivo de la puesta en marcha de una ronda, que permite evitar el centro histórico, se aborda una recuperación del espacio central mediante el tratamiento de las calles (pavimentos, mobiliario urbano, ensanche de aceras, zonas peatonales), la segmentación del aparcamiento (larga estancia fuera de la ronda, con limitaciones, para acceder al centro, como los ingleses venían aplicando) y una reducción efectiva (con soporte físico) de la velocidad de los vehículos motorizados.

Este conjunto de ideas es adaptado a muchas ciudades alemanas, a medidas de los 80, con el nombre de *verkehrsberuhigung*, donde se pierden las resonancias un tanto idílicas holandesas (ciudades seguras y amables, en traducción libre), y se crea la terminología que luego será adoptada por los ingleses como *traffic calming* que, realmente, tienen pocas experiencias en la materia en comparación con los Países Bajos y con Alemania o Dinamarca.

Gestión de la movilidad en el Avance

Es en las áreas más tensionadas, donde existe una mayor presión y donde la oferta de las distintas opciones de transporte debe combinarse para ofrecer una continuidad de servicio, donde los aspectos de gestión resultan más relevantes y su eficacia más exigible.

El modelo de movilidad que se estructura dentro del Avance integra las propuestas específicas sobre la gestión de la movilidad en el centro, donde la naturaleza de esas medidas es realmente decisiva a la hora de promover determinados resultados con la disposición de las infraestructuras propuestas buscando el equilibrio selectivo de la red viaria, y la potenciación de los sistemas de transporte colectivo y de su multimodalidad.

Estas propuestas sobre el centro deben garantizar unas condiciones mínimas para la gestión que aseguren:

- Un desvío de la presión del tráfico en el centro, a fin de liberar espacios en beneficio de los usos más importantes para el desarrollo y sostenimiento del proceso de revitalización.
- Una ordenación, más equilibrada, de los espacios públicos o de concesión pública, en beneficio, prioritario, de las necesidades de los residentes y del comercio local.

Todo ello partiendo, lógicamente, de la elección de un modelo del centro en el que se ha apostado, con firmeza, dentro del Avance: un centro vivo, capaz de ser testimonio de la memoria histórica y de una ciudad nueva.

Dentro de ese marco general –que nunca puede considerarse aislado del resto de la ciudad y, especialmente, de sus fronteras– se han seleccionado un conjunto de objetivos específicos.

- Reducir, selectiva y progresivamente, los tráficos de paso en el centro, fundamentalmente en las horas punta (unos 9.000 vehículos actualmente, cifra inferior a la de hace tres años, como consecuencia del “cierre” de la M-30 y de la “semiconclusión” de la M-40). (Ver gráfico 1)
- Reducir, análogamente, por medio de una desincentivación voluntaria, pero activa, con la aplicación de las infraestructuras y las medidas de gestión adecuadas, una reducción de los viajes en vehículo privado con destino al centro, fundamentalmente por motivo de trabajo y para estancias superiores a tres horas (larga estancia).
- Mejorar las dotaciones y facilidades de aparcamiento a los residentes, actuales y futuros, fundamentalmente con espacios reservados fuera de la vía pública.
- Mejorar la rotación del espacio para aparcamiento, favoreciendo estancias cortas en horario comercial, y disuadiendo estancias largas, especialmente con llegada en hora punta, mejorando la eficacia del espacio y su uso por un mayor número de ciudadanos, incrementando con ello la disponibilidad de plazas para uso comercial, de gestión o profesional (estancia máxima: 2 horas).

Para ello y dentro del marco del modelo de movilidad se han diseñado un conjunto de instrumentos de actuación que a continuación se describen:

Instrumentos de actuación

La política de estacionamiento

- Integración de la oferta de estacionamientos públicos, fijando unos gradientes de precio (más económicos cuanto más distantes del centro, en correspondencia con el valor del suelo), con límites en cada una de las rondas y favoreciendo, decididamente, las estancias de corta duración cuanto más central sea la posición de aquellos. Estos precios pueden ser distintos en función de los intervalos horarios o los niveles de congestión.
- Desarrollo de una red de Aparcamientos Disuasorios Urbanos (ADU) (Ver gráfico 2) ubicados –salvo excepciones si-

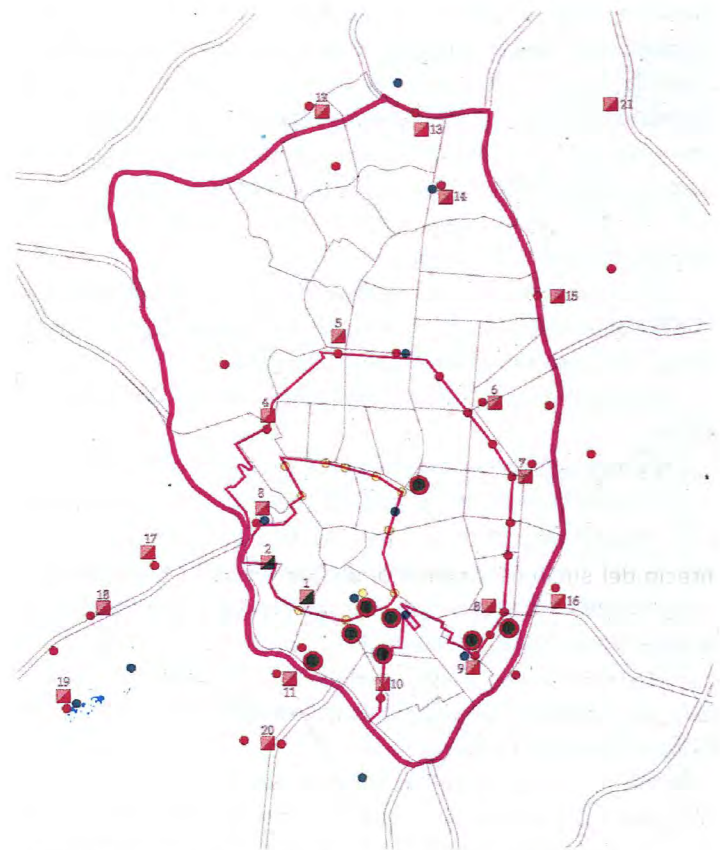


Gráfico 2. Oportunidades de localización para la red de aparcamientos disuasorios urbanos (A.D.U.)

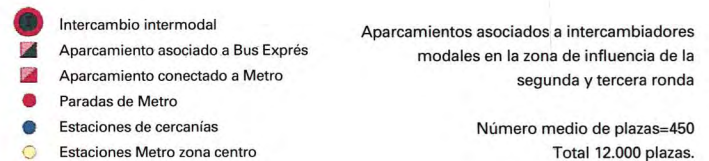
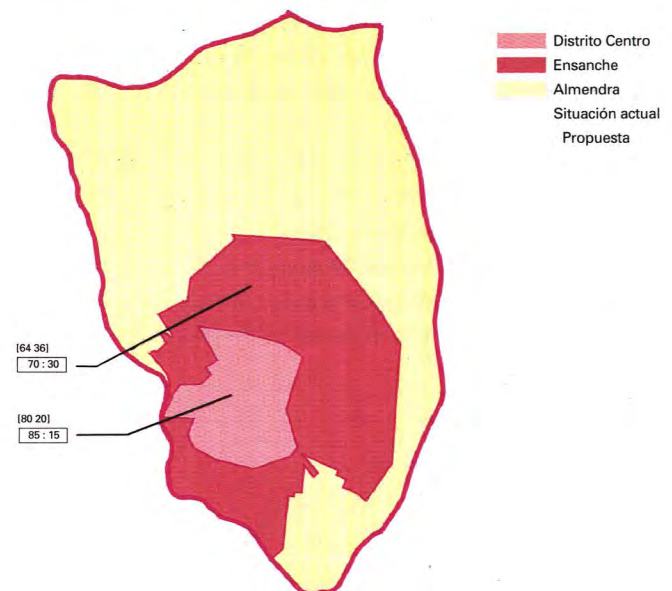


Gráfico 3. Distribución modal de desplazamientos



A whole park & ride policy, including recommendations on fees and the creation of a network of dissuasive urban parkings, developing the

urban park & ride concept. A urban renewal policy based on less traffic flows and by a reallocation of the street space.

tuadas en algunas rutas de acceso, en conexión con Metro– preferentemente en las cercanías de la M-30 y hasta el límite de la segunda Ronda. Estos ADU se destinarán, durante el día (por ejemplo de 8 horas a 18:30 horas) al aparcamiento de larga duración –más de 3,5 horas– penalizándose las estancias inferiores y las que no vayan asociadas a viajes en transporte colectivo.

En la tipología de estos aparcamientos se han considerado los siguientes requerimientos:

- Construcción en subterráneo sobre espacios públicos.
- Construcción en altura, con tecnologías de gestión avanzadas, que mejoran el rendimiento del espacio.
- Conexión por escaleras mecánicas con los andenes del metro.
- No más de doscientos cincuenta vehículos por planta.

En cuanto al régimen de funcionamiento, está comprobado que los aparcamientos disuasorios sólo funcionan efectivamente con un sistema de abonos que incluyen aparcamiento y transporte colectivo y que ello contribuye a fijar pautas de comportamiento de los usuarios.

Cálculos de coste y de rentabilidad efectuados muestran, que, por ejemplo, por 10.000 ptas se podría dar un abono mensual aparcamiento/metro.

También podrán construirse, asociadas, plazas de media duración y corta duración –que sirvieran al comercio y a las gestiones profesionales en la zona– y plazas de residentes, dentro de la misma unidad pero con sistemas de explotación físicamente segregados.

Se han estudiado 22 posibles localizaciones de estos aparcamientos.

- Incremento de las plazas para residentes y pequeños comerciantes mediante reserva en bordillo (al suprimir plazas de “larga estancia” y de “rotación media”) o mediante la reasignación parcial de plazas en aparcamientos de concesión o mediante la construcción de nuevos PAR en terreno público o en terreno privado como efecto de esponjamientos.

- Congelación selectiva de plazas de rotación media/baja en los aparcamientos de concesión en el centro, al ser suficiente la oferta actual –excepto en puntos con claros desequilibrios locales actuales o futuros– y darse la circunstancia de que el número de plazas libres coincide con el número de vehículos aparcados ilegalmente en la calle.

- Construcción selectiva de aparcamientos de rotación alta o baja, entre la primera y segunda rondas, condicionada a la supresión de un número importante de plazas de bordillo.

- Los aparcamientos disuasorios exteriores a la M-30 amortiguarán, cerca del origen del viaje una parte de la presión que se transmite a la trama central.

La política de recuperación de espacios

- Se define como objetivo en el interior del ensanche, pasar del actual 64% de desplazamientos en transporte colectivo y 36% en transporte individual al 70% y 30% respectivamente. (Ver Gráfico 3)

- En el interior de la primera ronda el objetivo se fija en pasar del actual 80%-20% al 85% y 15% para los viajes en transporte colectivo y vehículo privado, respectivamente. (Ver Gráfico 3)

Aunque de apariencia modesta, esto implica, en el ensanche una reducción del 20% del volumen de vehículos y en el centro del 30% (pasar del 36% al 30% y del 20% al 15% de vehículos privados, considerando 1,25 personas por viaje representa eso, aproximadamente).

Para ello se precisa:

- Un efecto sensible en la atenuación de la presión actual, del vehículo privado en el modelo de movilidad.

- La búsqueda de soluciones al cierre de la segunda ronda por el sur.

- Un marco de convivencia vial capaz de liberar el 6% de la superficie viaria del centro ocupada por vehículos indebidamente estacionados (100.000 m²)

- Sustitución del 30% de los aparcamientos en bordillo por aparcamientos (subterráneos o en altura) para residentes, lo que supondría, aproximadamente, más de 40.000 m² netos del suelo para ponerlos al servicio del peatón.

Política de ordenación vial: templado del tráfico

Los espacios liberados de modo progresivo por efecto de las medidas anteriores y del desarrollo del modelo de movilidad propuesta permitirán una ordenación más efectiva con los usos que se desea favorecer en cada ámbito concreto del centro. Dentro de esta ordenación se han establecido una primera serie de tipologías básicas cuya posible imagen final (en el Casco Antiguo) se manifiesta en el plano CV del Avance.

Estas tipologías –que requerirán el desarrollo de una norma azul– se centra en el predominio de los usos residenciales y locales en las zonas más densas, introduciendo un escalona-

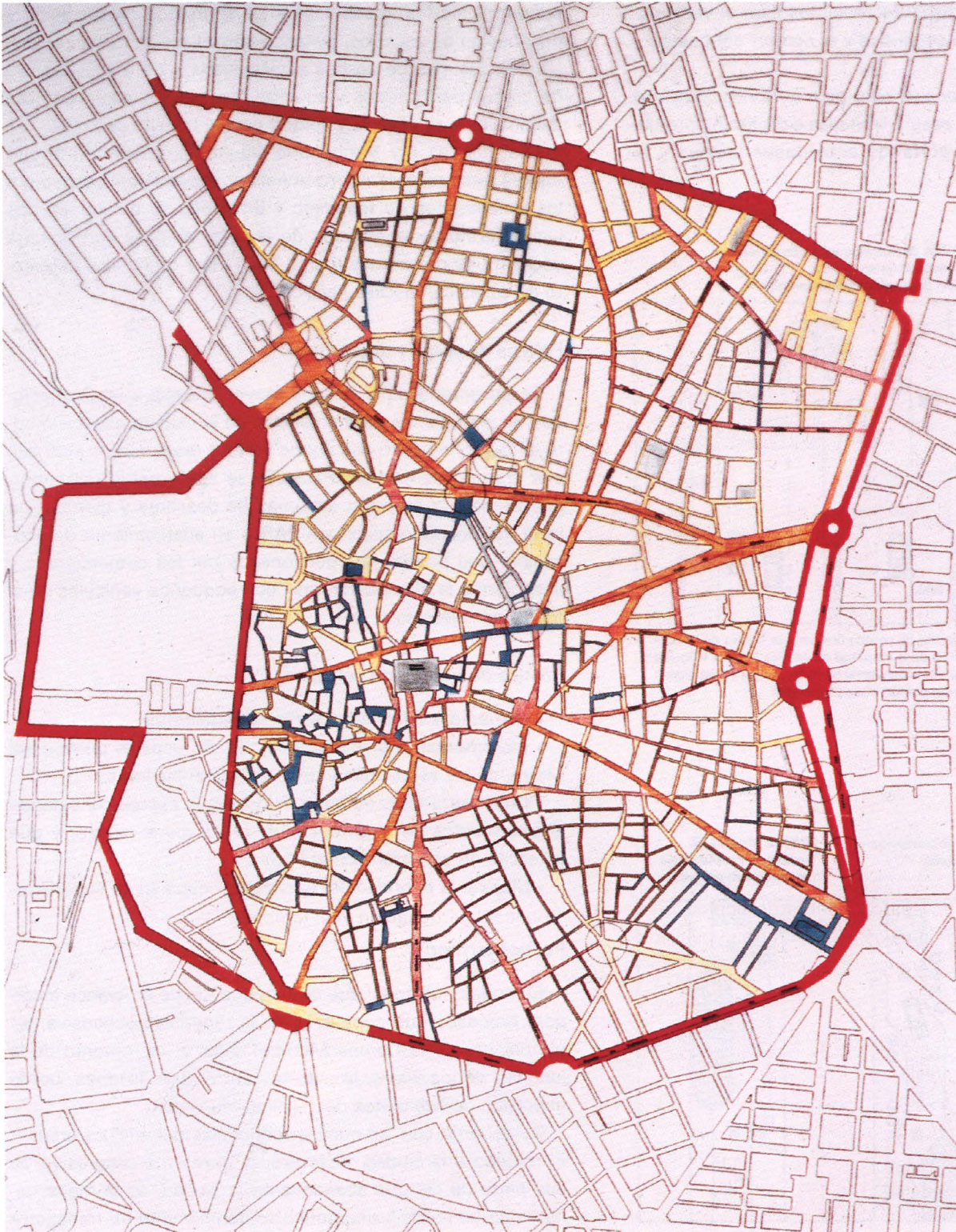
An urban space planning and hierarchy policy, which includes a systematic and extensive treatment on traffic calming.

An land use policy that, in addition to favour the decentralization, proposes a model of establishment and distribution of employment which

improves the energetic and environmental effectiveness of the present model of the Region, and which is largely the reason of the increasing

mobility imbalance.

Taking account of the need of a high level of common consensus in order to guarantee the effectiveness



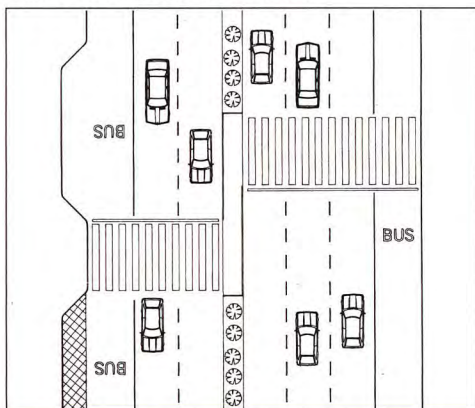
Propuesta de tratamiento del Vialto en el Casco Antiguo



miento de velocidades y flujos decrecientes para el vehículo, de modo que aumenten la seguridad y el confort del peatón y la calidad ambiental.

Estas tipologías son arteriales sólo para la Ronda; distribuidoras, con poco tráfico de paso y limitadas a 30 Km/h; interbarrios, 1 30 Km/h pero soportando actividades locales y el

Posibilidades de homogeneización en las vías con distinta sección en tramos. Simulación de posibles tratamientos.



- Segregación de parada bus (mayor fluidez de tráfico).
- Reducción de la amplitud de carriles (menor velocidad).
- Permeabilización lateral (viajeros, carga y descarga).
- Protección peatón (más seguridad).

Gráfico 4. Ejemplo de calmado de tráfico

Ejemplo de transición para calmado.

Habilitación de C/D. Templado y preferencia del peatón en calzada.

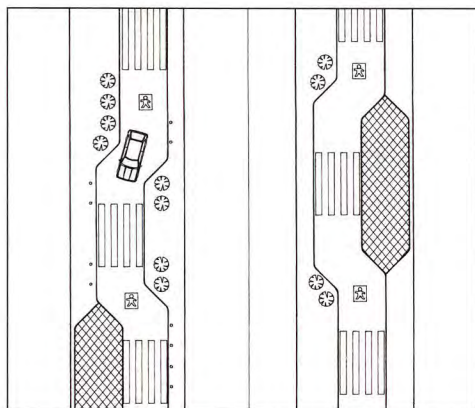


Gráfico 5. Ejemplo de calmado de tráfico

comercio; locales, moderadas a 20 Km/h, con recuperación y distribución de espacios, evitando tramos continuos largos y liberando las vías de coches estacionados; vías templadas, las de menos de 7 metros y aquellas que por sus características deban elevar su eficacia y confort para el tránsito peatonal.

Los gráficos 4 y 5 muestran algunos ejemplos de lo que deberá desarrollar la norma zonal correspondiente respecto a los tratamientos de templado y en donde se distinguen dos casos: la homogeneización de las vías amplias con distinta sección hoy por tramos, como Gran Vía y otras; el tratamiento de calles con escasa sección...

Política de carga y descarga

Es perentorio dotar de una mayor eficacia a las operaciones de distribución de mercancías en la ciudad, especialmente en las zonas centrales donde bares y restaurantes alcanzan una gran concentración. Para ello se están estudiando alternativas para la creación de zonas de descarga y distribución local, habilitando espacio en PAR o en aparcamiento de concesión, que podrían ser gestionados por los comerciantes y asegurando la distribución final con pequeños vehículos eléctricos, por ejemplo.

Política de transporte colectivo

Las medidas adecuadas serán las siguientes:

- Incrementar la dignidad y calidad del espacio público del Metro, de las estaciones y de los intercambiadores.
- Crear lanzaderas de autobús/microbús exprés conectando aparcamientos de larga estancia, próximos al centro, y que carezcan de conexión con el Metro.
- Mejorar la prioridad del transporte colectivo de superficie.

Política territorial

El modelo territorial que se propone desde el Avance incorpora procesos que contrarresten la tendencia expansiva, en el conjunto de la Corona Metropolitana, al incremento de la longitud de los viajes, impulsado, entre otras razones, por la expulsión de habitantes del término municipal.

De acuerdo con las nuevas tendencias del análisis urbano, el regreso a la ciudad, el favorecer el retorno progresivo de una parte de los que abandonaron la ciudad, es la mejor garantía de un modelo energético sostenible y de un transporte

colectivo que no incrementa su déficit atendiendo a una población dispersa, a la que se condena a iniciar o realizar sus viajes en coche particular.

Todo ello junto con la atenuación de las previsiones sobre el centro, frenando la terciarización y mejorando la distribución espacial del empleo, conforme un modelo de ciudad en la que el futuro, de calidad, es posible.

Criterios para el desarrollo de las políticas

El Avance se está sometiendo a uno de los mayores procesos de participación ciudadana desarrollado en Europa para unas propuestas urbanísticas. Dentro de ese proceso van a evaluarse, de manera específica, las preferencias de la ciudadanía y de los colectivos sociales respecto al tipo de actuaciones –y sus prioridades– a desarrollar en el Centro en materia de movilidad. Será en función de esas prioridades –y del programa de infraestructuras de transporte que se programe– como la Oficina del Plan aborde las estrategias de implantación que, necesariamente, seguirán las pautas de la mancha de aceite y la articulación en torno a determinados ejes e itinerarios.

El criterio que se ha seguido en una ciudad en cuyo centro viven 200.000 personas y que es 4,5 veces mayor que el de Munich (donde sólo viven 4.000 personas) y casi 2,5 veces mayor que el de Bolonia (donde viven 70.000 personas), es el de la precaución para no afectar un tejido socioeconómico muy frágil y deteriorado y donde la marginalidad es una realidad omnipresente. Se ha optado por un modelo tolerante, pero con decididas prioridades, evitando en lo posible las exclusiones que luego son tan difíciles de mantener y con consecuencias sumamente contradictorias.

La información y el consenso podrán ser la base para que el tiempo no vaya en contra de las soluciones. Con consenso y con tiempo, el tercer factor, el dinero, acaba teniendo solución casi siempre.

Innovación en las propuestas del Avance

El conjunto de soluciones que se han articulado son innovadoras aunque sólo sea por la escala y la dimensión a la que se ha trabajado. Los conceptos y especificaciones de los Aparcamientos Disuasorios Urbanos –y las fórmulas de ges-

tión posibles– no existen como tales, en ninguna ciudad europea. Pero, ciertamente, tienen en cuenta la tarificación combinada que ya se experimentó, con éxito, en Berna y Zurich y luego se extendió a muchas ciudades alemanas.

Los criterios de larga estancia, mediante abono diurno, y utilización nocturna por residentes toman elementos del Park House de las ciudades alemanas y de la experiencia –en la que tuvo la oportunidad de participar– de los Park & Ride pilotos en la segunda Ronda de Munich, donde el problema era como financiarlos.

El estudio realizado, como una primera etapa, de la ordenación y jerarquización vial ha estado estrechamente coordinado con los equipos que participan en la redacción del Plan Especial del Centro, y con el estudio pormenorizado de las actividades económicas, discutiéndose calle por calle los problemas de la situación actual y de los objetivos urbanísticos futuros. Se ha realizado un pormenorizado estudio –dinámico, no estático– del aparcamiento y de las pautas de comportamiento respecto al mismo. Se ha dispuesto el apoyo de un potente modelo de simulación –que contiene modelizados todos los elementos de la movilidad metropolitana– para evaluar los posibles efectos de unas y otras propuestas.

Así, por ejemplo, en los estudios para la posible reducción de flujos sobre el centro no se ha trabajado con datos globales, sino que se han analizado los componentes de cada flujo, los motivos de viaje y la disponibilidad, en cada origen, de transporte colectivo actualmente o en algún momento del futuro.

El enfoque aplicado en este caso no ha sido el de los reductores de cabezas, como muchos llamamos a quienes proponen esquemas apriorísticos de reducción de flujos, porque no se desea reducir la movilidad y porque no se propone dificultar el crecimiento económico, sino canalizarlo.

Otras propuestas, como las de una infraestructuras para problemas de carga y descarga, se apoyan en experiencias aisladas (Amsterdam, Colonia, Londres), pero que están en la línea de los proyectos que otras ciudades están considerando como bases para tratar un problema de gran importancia en la eficacia de la ciudad.

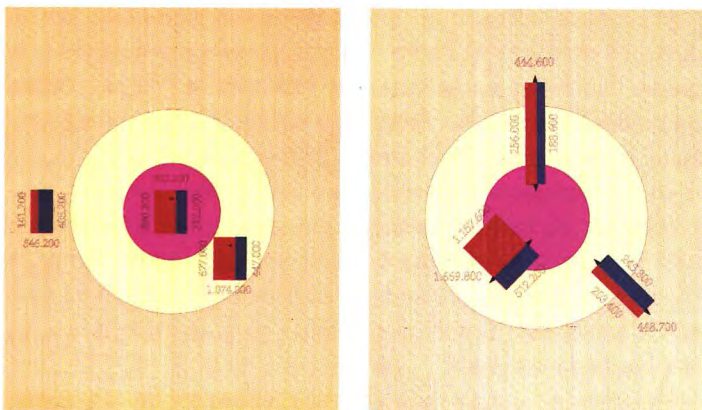
Finalmente, quizá el aspecto más innovador en la elaboración de las propuestas sea el haber comenzado el trabajo sin ningún apriorismo, sin ningún paradigma mágico, habiendo sido el trabajo de muchos el que ha dado luz a lo que creemos conforma unas propuestas posibles y razonables.

Las infraestructuras de transporte en el Avance de la Revisión

Enrique Ubillos



Movilidad metropolitana. Desplazamientos interiores.



Movilidad metropolitana. Desplazamientos entre coronas.

La movilidad en Madrid y su entorno

La realización de múltiples actividades, los contactos entre personas, el acceso al trabajo y a los bienes culturales, de recreo y de consumo, la distribución de materias y productos de todo tipo, o la recogida de desechos y desperdicios requiere el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, es decir, requieren movilidad.

El transporte de una ciudad como Madrid y su área metropolitana es uno de los principales problemas que se plantean a nivel territorial, estructurante y económico, dadas sus repercusiones en el funcionamiento del sistema social y en el nivel de calidad de vida de sus habitantes.

La Región Urbana Madrileña, con unos cinco millones de habitantes y una superficie de 8.000 Km² se desarrolla en torno al municipio de Madrid y se constituye como centro de la Administración del Estado, Capital financiera del país y núcleo central de producción y estratégico a escala nacional e internacional. El término municipal de Madrid limita con 15 municipios y, dividido en 21 distritos y 128 barrios, se extiende sobre una superficie de 60.708 Ha.

El **sistema de transporte** es instrumento esencial en la ordenación del territorio y del desarrollo urbano y tiene una influencia fundamental tanto en las comunicaciones con el exterior, de ámbito nacional e internacional, como de apoyo a las estrategias de localización de actividades económicas y residenciales. Su importancia se manifiesta como instrumento de integración espacial y vertebración de los distintos sectores, así como agente básico de la calidad de vida urbana, principalmente por dos vías: por la importancia que el tiempo de viaje y las condiciones del desplazamiento tienen en los residentes, y por los impactos ambientales que las infraestructuras y vehículos ocasionan sobre el medio natural urbano.

Características de la movilidad

- Los problemas de la movilidad de la población y de conexión entre zonas de carácter urbano y regional a los que se enfrenta el sistema de transportes responden especialmente a tres tipos diferentes: los de relación centro-periferia, los de la movilidad en el centro de Madrid y los de comunicación entre las distintas áreas periféricas.

Las dificultades de transporte en las **relaciones centro-periferia**, se deben al carácter predominantemente radial de los desplazamientos en la metrópoli madrileña lo que explica la

gravedad de los problemas que se plantean en las relaciones entre el centro de Madrid y los barrios y poblaciones periféricas.

En los **distritos centrales** de Madrid se concentran los más agudos problemas de transporte como efecto de la densificación de actividades que los caracteriza. El sistema de transporte colectivo presenta efectos de saturación e insuficiente calidad de servicio, necesitando importantes inversiones si se pretende aproximar la oferta a las necesidades de la demanda.

Los problemas de congestión que padece el viario no pueden resolverse sólo con mejoras infraestructurales de aumento de capacidad circulatoria salvo en algunos casos puntuales. El Avance, asumiendo las recomendaciones de la Comisión de las Comunidades Europeas planteadas en el "Libro Verde sobre el Impacto del Transporte en el Medio Ambiente", opta por la recuperación del espacio público de superficie para la vida cotidiana de residentes, comerciantes y ciudadanos.

El resumen cuantitativo de los desplazamientos en medios mecanizados en transporte público y vehículo privado que se producen al día, interiores y entre las zonas del ámbito madrileño (almendra central, periferia municipal y corona metropolitana) se expresa en las figuras adjuntas.

• **Tendencias de la movilidad.** La movilidad de personas y bienes se produce como consecuencia directa de la distribución de la población, de las actividades y de la estructura de uso del suelo.

En los últimos cinco años se ha experimentado un importante aumento de la movilidad en medios mecanizados, principalmente los tráficos por carretera. Este **incremento de movilidad** puede explicarse como consecuencia del crecimiento de la actividad económica en la región (a pesar de fenómenos coyunturales de estancamiento), del aumento de la motorización, experimentada por el alejamiento progresivo de las áreas de actividad y residencia, por la incorporación de nueva población activa al mercado de trabajo, así como por las modificaciones del tamaño medio familiar y su comportamiento en la realización de viajes.

Las **tendencias previsibles**, que para la configuración del escenario en los próximos años cabe esperar, apuntan en las siguientes direcciones:

1) *La movilidad en medios mecanizados seguirá aumentando.* Las razones de esta previsión radican, además de en el po-

sible desarrollo económico de la región, en el aumento de la población entre 15 y 65 años que es la que más activamente se mueve en medios mecanizados, así como en los cambios de la estructura social como consecuencia de la progresiva importancia del sector servicios en el proceso de producción, del comercio, de la educación, de la salud, del deporte y de la cultura.

2) *El automóvil como modo de mayor crecimiento.* El previsible aumento del índice de motorización, el alejamiento de las nuevas áreas de residencia y actividad y la mayor renta, son factores que justifican esta previsión. Asimismo, esta tendencia se puede ver reforzada por el incremento de la población en edad de usar un automóvil, por la reducción del tamaño medio de una familia, así como por la tendencia de localización de los usos residenciales y productivos en la periferia metropolitana.

3) *La estructura de los desplazamientos.* En la región metropolitana procede diferenciar tres aspectos en orden a la caracterización de viajes que en la misma se producen:

• **Radicalidad:** La estructura de los viajes seguirá caracterizándose por el predominio de los movimientos centro-periferia, aunque se promueva el modelo polinuclear frente al radiocéntrico. La oferta de movilidad radial deberá tender preferentemente al transporte colectivo si no se quiere colapsar el centro y sus accesos.

• **Transversalidad:** Los viajes entre zonas de la periferia se realizan preferentemente en automóvil, para atender demandas proporcionalmente pequeñas en un territorio extenso. La tendencia previsible de la movilidad transversal apunta al aumento en los próximos años, debido a la dispersión de actividades que se promueve desde el modelo polinuclear.

• **Heterogeneidad:** No todos los sectores de la periferia metropolitana tienen características de movilidad similares: así, los grandes núcleos del Sur y del Este (Sur metropolitano y Corredor de Henares) se caracterizan por el predominio del transporte colectivo, consecuencia de la alta densidad de población, de la menor tasa de motorización y de la existencia de ferrocarril como medio de transporte colectivo de alta capacidad. Por otra parte, en los sectores Norte y Oeste se manifiesta un uso masivo del automóvil dado que son zonas con menor densidad de urbanización y elevado índice de motorización.

4) *El tráfico interurbano*, producido por los principales itinerarios nacionales, tiene un peso reducido en la movilidad metropolitana, siendo especialmente escasos los movimientos de tránsito. Por el contrario, los movimientos de penetración

que provienen del exterior del área metropolitana son mucho más importantes y representan un 10% de la movilidad global metropolitana en automóvil.(1)

El modelo general de movilidad

El modelo general de movilidad desarrollará y promoverá, entre otros, los siguientes aspectos:

- La potenciación de los sistemas e infraestructuras de **transporte público** y la mejora de la eficacia del mismo en cuanto a conectividad y adecuación a los flujos de demanda.
- El fenómeno de la **multimovilidad** mediante la promoción y desarrollo de un amplio sistema de facilidades de intercambio entre los modos.
- El **equilibrio de la red viaria**, promoviendo su mallado, incorporando con ello mejores grados de conectividad y accesibilidad en todo el ámbito municipal y metropolitano.

(1) "Directrices de Planeamiento en la Red de Carreteras de la Región Metropolitana de Madrid". MOPT-CAM. Julio 1992.

CUADRO 1. PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DE LA RED DE METRO DE MADRID OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN

Línea	Ampliación propuesta		Nuevas estaciones
	Longitud (Km)	Descripción	
1 (*) Pl. Castilla-Sardinero	3,3	Prolongación de la línea hasta el PAU de la Carretera de Valencia	3 Vallecas-RENFE Vallecas-CENTRO PAU Ctra. Valencia
2 Ventas-Cuatro Vientos	4,6	Prolongación de la línea desde Cuatro Caminos hasta Peñagrande	5 Dr. Federico Rubio y Galí Dehesa de la Villa Valdezarza Peña Grande Alejandro Casona
3 Legazpi-Moncloa	—	—	—
4 Esperanza-Argüelles	2,6	Ampliación de la línea para dar servicio al barrio de Hortaleza.	2 Villa Rosa Pinar del Rey
5 Canillas-Aluche	—	Esta línea se explotará hasta Campamento, aprovechando el túnel de la línea 10	1 Campamento
6 Línea Circular	—	—	—
7 (*) Dr. Marañón-Las Musas	2,2 4,1	Desde Las Musas hasta la nueva centralidad del Este Desde la Plaza del Dr. Marañón hasta el Paraninfo de la Ciudad Universitaria	2 Las Rosas Nueva Centralidad 4 Canal Cristo Rey Ciudad Universitaria Paraninfo
8 Avda. América-Fuencarral	1,3	Prolongación de la línea para dar servicio al PAU de Montecarmelo	1 Montecarmelo
9a Herrera Oria-Pvaones	2 5,3	Prolongación desde Herrera Oria hasta la estación de cercanías de Pitis Prolongación hasta los nuevos desarrollos urbanos al este de Vicálvaro	2 Mirasierra Pitis 4 Valdebernardo Vicálvaro Vicálvaro-RENFE Nuevos desarrollos
9b	5,6	Ramal de la 9 con explotación en Y, desde la estación de Pío XII hacia el NE, hasta el PAU de las Tablas	5 Pinar de Chamartín Querol Hortaleza-RENFE Sanchinarro Las Tablas
10 (*) Aluche-Dr. Marañón	10,9	Con esta prolongación se pretende dar servicio al futuro centro terciario de Campamento, Cuatro Vientos y los Carabancheles	8 Campamento Centro Terciario Cuatro Vientos-RENFE Cuatro Vientos Carabanchel Alto Buenavista Lusitana Plaza Elíptica
TOTAL	42		37

(*) Se supone que en la fecha de publicación del futuro PGOM, ya estarán finalizadas las acciones previstas en el Plan de Ampliación de la Red de METRO para 1990-93: Cierre circular de la L-6 entre Laguna y Ciudad Universitaria. Unión de las líneas 7, 8 y 10 en la Plaza del Dr. Marañón. Prolongación de la línea 1 hasta la Colonia de Sardinero-Sandi.

Las propuestas estratégicas de transporte

El Avance, en el contexto del modelo de movilidad adoptado, articula las siguientes estrategias básicas:

Estrategia viaria basada en un modelo polinuclear

El presente Avance tiende a proponer el diseño de un modelo de ciudad integrado en un marco territorial metropolitano que contempla como principales medidas, dirigidas a la disminución efectiva de los desplazamientos, la **difusión de centralidad**, ligada a un uso mixto del suelo, el mantenimiento de la residencia en el centro de la ciudad, así como la utilización potencial que ofrecen las telecomunicaciones en la descentralización de las actividades económicas.

Desde esta estrategia territorial, en el Avance se promueve el tránsito del modelo radioconcéntrico predominante hacia un modelo polinuclear que difunda centralidad en un espacio regional integrado. En este sentido, se considera como sistema para la referida difusión de centralidad, la previsión de nuevas áreas de oportunidad o focos de atracción en la periferia, basados en el desarrollo de una favorable combinación de usos y

CUADRO 2. INTERCAMBIADORES POR MODOS RELACIONADOS

Intercambio (*)	Situación actual	Propuestas
F + M + C	Chamartín Aluche N. Ministerios Recoletos Atocha Méndez Alcaro Embajadores Laguna Príncipe Pio	Pitis Chamartín Colombia Hortaleza Vicálvaro Vallecas Aluche Cuatro Vientos N. Ministerios Recoletos Atocha Méndez Alvaro Laguna Príncipe Pio Delicias Pirámides Embajadores
	9	17
SL + M + C		Plaza Castilla Villa Rosa Canillejas Prol. Vicálvaro PAU Vallecas Legazpi
	0	6
F + C	Vicálvaro Doce Octubre Villaverde Alto Cuatro Vientos	La Florida Aravaca Sta. Eugenia S. Cristóbal Angeles Doce Octubre Villaverde Alto
	4	6
M + C	Pza. Castilla Canillejas Campamento Greg. Marañón Reina Sofía Avda. América Cartagena O'Donnell Conde de Casal Legazpi Pza. Elíptica Moncloa Delicias Pirámides Estación Sur	Monte Carmelo Campamento Greg. Marañón Avda. América Cartagena O'Donnell Conde de Casal Pza. Elíptica Moncloa Paraninfo
	15	10
TOTAL	28	(*) 39

(*) F: Ferrocarril. M: Metro. C: Autobuses y Vehículos Privados. SL: Sistema Ligero. (*) Se han tratado un total de cuarenta y un puntos de intercambio, con propuesta de supresión para dos de ellos: Reina Sofía y Estación Sur de Autobuses actual.

actividades, que presenten una buena relación con las áreas centrales y con otros núcleos periféricos y dispongan de condiciones ambientales de calidad.

Los emplazamientos propuestos para la ubicación de las nuevas áreas de oportunidad están situados en puntos de máxima accesibilidad, tales como las intersecciones de cinturones orbitales y arterias de circunvalación con los ejes radiales y principales corredores de penetración, especialmente apoyados en coincidencia con la red ferroviaria.

El análisis, la clasificación y la descripción de la red viaria propuesta en el Avance es objeto de la tercera parte de este artículo.

Fomento del transporte colectivo

Es inevitable señalar que la tendencia hacia un modelo basado en centralidades periféricas no puede estar exclusivamente apoyada en la estructura viaria, ya que ello supondría un incremento de la congestión en la misma a corto plazo. Por tanto se considera necesaria la propuesta de un modelo de transporte colectivo basado principalmente en la integración del ferrocarril y del metro en el contexto de un sistema multimodal integrado.

El modelo de movilidad que propugna el Avance para el sistema de transporte colectivo, engloba las siguientes actuaciones sectoriales:

1. La red ferroviaria de cercanías

Las propuestas sobre la red de cercanías desde el punto de vista infraestructural están basadas en el Plan de Transporte de Cercanías (PTC) 1990-93 y en las Directrices para el Planeamiento de las Infraestructuras de Transporte de Madrid-MOPT, enero 1993, aunque se proponen modificaciones puntuales de trazado en base al modelo territorial del nuevo Plan General.

En relación con ellos hay que destacar:

- **Enlace ferroviario que comunique el Corredor del Henares con la línea C-5 a Móstoles**, a través de las antiguas y nuevas terminales del aeropuerto, estación de Hortaleza y construcción de un túnel que atraviese Madrid desde el Noroeste al Suroeste con estaciones en Colombia, Nuevos Ministerios y Sol, conectando las operaciones estructurantes de Barajas y Campamento por ferrocarril.

- **Remodelación de las cabeceras de Atocha y Chamartín**, con objeto de conseguir una capacidad práctica en el túnel entre ambas estaciones de 20 trenes en hora punta.

- **Conexión del Pasillo Verde Ferroviario en vía doble con el túnel Atocha-Chamartín**, consiguiendo así la posibilidad de conexión en bucle cerrado: Príncipe Pío-Atocha-Chamartín-Las Rozas-Príncipe Pío.

Además de las propuestas infraestructurales básicas hay que mencionar otras actuaciones de menor importancia desde el punto de vista de la inversión, pero fundamentales a la hora de potenciar el uso de las cercanías por parte de los viajeros en la metrópoli, y que se refieren a la **reubicación de algunas estaciones** (como las de Aravaca, Vallecas, Vicálvaro, etc) de forma que queden integradas en la trama urbana, resulten atractivas y tengan fácil acceso, y a la incorporación de **aparcamientos de disuasión y terminales de autobuses** en las estaciones de la periferia: La Florida, Aravaca, Majadahonda, Vicálvaro, Santa Eugenia, Vallecas, San Cristóbal de los Angeles, etc.

Finalmente, cabe mencionar el Centro Técnico Estratégico del Sur, que abarca las instalaciones ferroviarias de Abroñigal, Cerro Negro, Santa Catalina, Villaverde Bajo y la Estación de El Salobral, estando las dos primeras incluidas en un área de intervención cuya ordenación y desarrollo habrá de ser objeto de una actuación específica. Con el mismo carácter que la anterior, el Centro Técnico Estratégico de la Zona Norte propuesto por RENFE, se integrará en las correspondientes áreas de intervención de Chamartín y Fuencarral.

2. La ampliación y mejora de la red del metro

Las actuaciones que el Avance propone están encaminadas, por un lado, a mejorar la conectividad de la red existente, facilitando los intercambios y, por otro, a ampliar la red actual. Esta ampliación, prioritariamente, está enfocada hacia barrios densamente poblados y que no disponen aún de este servicio, pero no olvida tampoco la prolongación de las líneas existentes hacia los distritos o barrios periféricos y hacia los nuevos desarrollos urbanos y áreas de oportunidad descentralizadas.

Esta propuesta de ampliación de la red del metro de Madrid, que se describe y cuantifica resumidamente en el cuadro I, supone 42 Km. de líneas nuevas, lo que representa un 37% sobre los 112,5 Km. existentes y 37 nuevas estaciones que se sumarían a las 155 existentes.

3. La extensión y mejora de las redes de autobuses

Autobuses urbanos. El autobús ha de atender la función de agrupamiento y distribución hacia los modos de mayor capacidad, actuando como modo complementario del ferrocarril de

sals which, from a transport point of view and in the context of the mobility model adopted, are included in the Preview, and which refer to the following sectorial aspects.

- The roadway strategy based on a polynuclear model. The classification and description of the proposed roadway network is the subject of the third part of this article.

- The furtherance of collective transport which embraces the proposals as regards the local railway network, the extension and improvement of the underground railway network,

the extension and improvement of the bus networks and intermediate capacity systems.

- The multimodal strategy in which the complementary nature of the dif-

cercanías y de la red del metro. Debe además ocupar un espacio propio en las relaciones entre distritos de menor volumen de demanda, e incluso servir como alternativa de superficie, reforzando líneas potentes de metro, para trayectos más cortos.

Autobuses interurbanos. El Avance propugna una política de plataformas reservadas o carriles de uso preferencial al transporte público, especialmente en las carreteras y principales ejes de acceso a la ciudad.

En cuanto a las estaciones terminales de autobuses, en este momento se están planteando ya estaciones terminales singulares, en general subterráneas, de las cuales las dos más importantes y cuya ejecución se acometerá de forma prioritaria, son: una en Moncloa, que recibirá los autobuses de la N-VI de La Coruña y otra ligada al intercambiador de Príncipe Pío, terminal de las líneas de transporte público que discurren por la N-V de Extremadura.

Además de Príncipe Pío y Moncloa, el Avance propone otras dos estaciones terminales para autobuses interurbanos y de largo recorrido: una en la zona de Méndez Alvaro, dirigida fundamentalmente a los autobuses del Sur y del Este, y otra en la zona Norte próxima a la Estación de Chamartín. Ambas estaciones estarán ligadas a operaciones de mayor envergadura: la construcción de sendos intercambiadores de importancia capital en el sistema de transporte de Madrid, de una categoría similar a los de Príncipe Pío, Atocha y Nuevos Ministerios.

4. Sistemas de capacidad intermedia

Además de la posibilidad de establecer plataformas reservadas para autobuses en la red de accesos a Madrid el Avance propone la implantación de nuevas actuaciones de sistemas ligeros de transporte de capacidad intermedia con plataformas reservadas a infraestructuras fundamentalmente en superficie.

Bajo la denominación de **sistemas de capacidad intermedia** se engloban todos aquellos sistemas que ofreciendo un alto nivel de servicio (confort, seguridad, regularidad, etc) son capaces de atender volúmenes de demandas que oscilan entre 8.000 y 20.000 viajeros por hora punta y sentido.

El Avance propone cuatro actuaciones en las que se prevé que esta nueva oferta de transporte colectivo sea capaz de satisfacer la demanda actual, la demanda captada y la demanda derivada de los corredores y zonas de influencia de su desarrollo. Dichas actuaciones son las siguientes:

1. **Villa Rosa-Recintos Feriales-Barajas-Villa Rosa**, conectando el centro urbano, a partir de la Gran Vía de Hortaleza y de la prolongación de la línea L-4 de Metro en Villa Rosa, con los Recintos Feriales, el Aeropuerto y los núcleos de Barajas, Alameda de Osuna, Canillas y los nuevos desarrollos urbanos de Arroyo del Santo y de Los Llanos.

2. **Gran Vía Urbana del Sureste**, interconectando longitudinalmente los nuevos desarrollos propuestos en el Sureste.

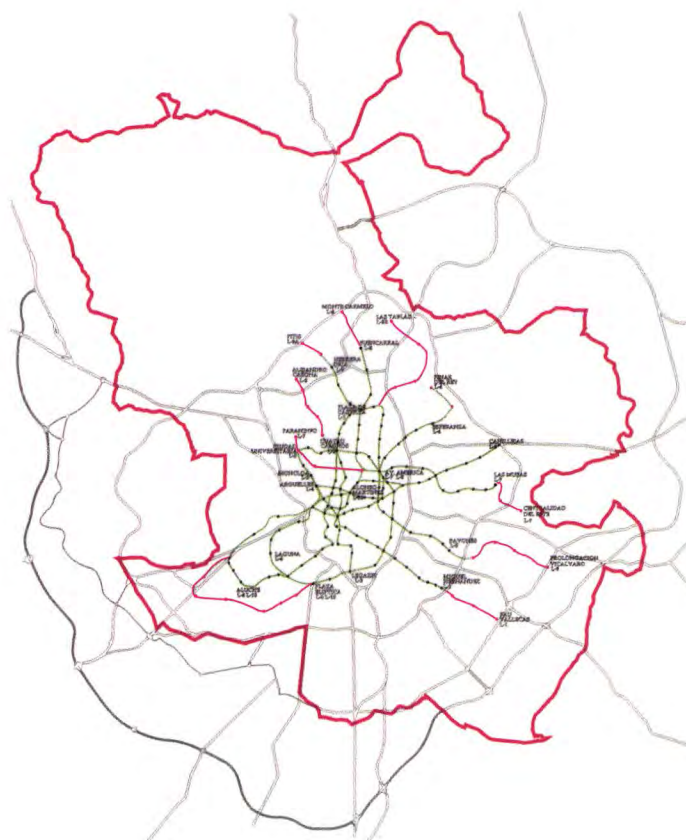
3. **Avenida de Córdoba**, desde la Plaza de Legazpi hasta el límite del término municipal en su intersección con la Gran Vía Urbana del Sureste.

4. **Alcobendas- San Sebastián de los Reyes-Plaza de Castilla**, comunicando dichos municipios con Madrid a través del Programa de Actuación Urbanística de "Las Tablas" y Fuencaerral, hasta Chamartín y Plaza de Castilla.

Estrategia multimodal

El Avance del Plan General promueve la complementariedad de los diferentes modos, y dirige su esfuerzo hacia el diseño de una estructura de movilidad equilibrada y multimodal que permita reequilibrar la disputa del espacio y la convivencia entre peatones y residentes con vehículos.

La complejidad que presenta la movilidad en el conjunto de la ciudad y del área metropolitana conduce a proponer como el modelo más adecuado aquél que optimiza el funcionamiento



Transporte colectivo. Red de Metro. Propuestas.

to conjunto de los distintos modos de transporte. En consecuencia, el Avance manifiesta la necesidad de actuar de forma prioritaria en la mejora de los puntos de intercambio en orden a facilitar el sistema multimodal de viajes y a favorecer en términos de tiempo, coste, seguridad y comodidad los desplazamientos mixtos en vehículo privado y transporte colectivo.

Las propuestas del Avance van dirigidas a mejorar los intercambiadores actuales en función de la demanda, a implantar otros nuevos siguiendo el crecimiento previsto de la ciudad, y a suprimir aquéllos en los que el nuevo planeamiento prevé la peatonalización del entorno.

En el cuadro 2 se expone la situación actual y propuesta de los intercambiadores en cuanto a modos relacionados.

Se propone, por tanto, aumentar en capacidad y en número los intercambiadores actuales. Como resumen se puede decir que de los 28 actuales existentes que se han analizado, se pasaría a 39 y, lo que es también significativo, de los cuatro de primer nivel (correspondencias con mayor equipamiento) se llegaría a 13, y de los 9 actuales que relacionan ferrocarril, metro y viario, se llegaría a 17.

Puesta en valor de la estructura de la trama urbana

Otro de los objetivos fundamentales, en orden a mejorar la movilidad, consiste en la puesta en valor de la estructura de la trama urbana en general, y de la optimización del uso y gestión de la red viaria existente en particular. Esta estrategia implica, por una parte, la ejecución de acciones para conseguir la **mejora de la conexión entre barrios y distritos**, hoy aislados por barreras geográficas o urbanísticas y, por otra, la **adecuación del espacio público a los objetivos urbanísticos deseables** como soporte de usos, actividades, relaciones, movimientos, servicios y ambiente.

En esta dirección, se pretende una diferenciación de las **jerarquías funcionales** y de la **tipología de uso y actividad en las vías y espacios públicos**, atendiendo a unos objetivos más globales que sólo la capacidad para el tráfico rodado, y para ello se toma en consideración, además de las dimensiones físicas de la vía, el ángulo visual o relación del ancho de la misma y la altura edificada, la distribución de usos en la sección y, especialmente, la relación entre la superficie del espacio público y la del espacio construido que vierte o se sustenta sobre aquél. Asimismo, es objetivo del Avance promover nuevos aspectos de diseño de vías urbanas, con especial atención a las

intersecciones en áreas suburbanas, al tratamiento de peatones, al acondicionamiento para el transporte público, así como a medidas de protección frente al ruido y aplicación de diversos métodos de **moderación del tráfico** (Traffic Calming), cuyo objeto es moderar, limitar, regular o modelar la circulación automóvil para adaptarla a las características ambientales del área urbana que atraviesa.

También es motivo de consideración en este contexto la aplicación de los nuevos **métodos de gestión de la demanda** de transporte y propuesta de aplicación de los más apropiados para el caso territorial de Madrid.

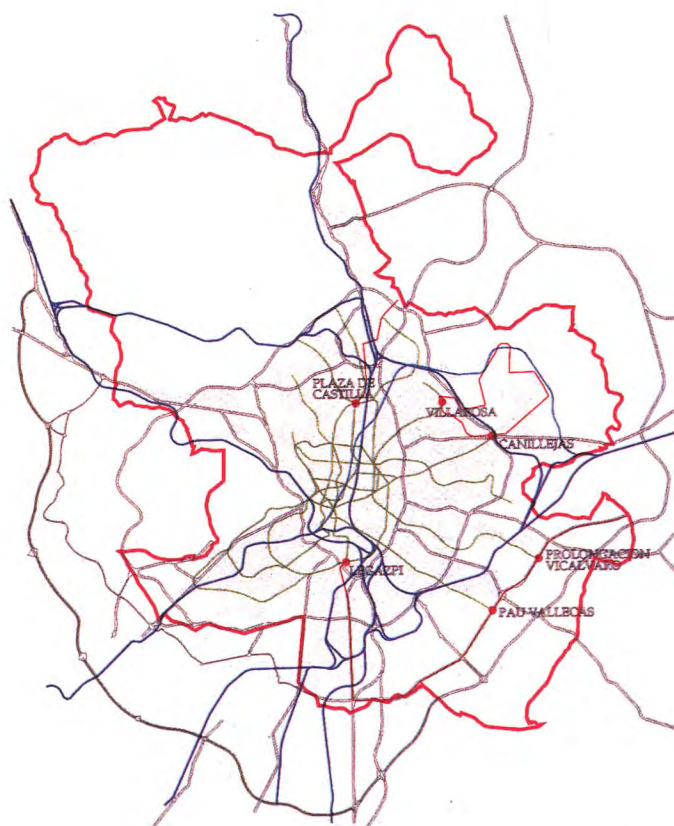
Finalmente, con aplicación a las **zonas centrales de la ciudad**, se promueve una normalización del tratamiento vial, en la red secundaria y local, atendiendo a la no monopolización por un sólo flujo de los espacios públicos, atenuando el tráfico parásito, dificultando o impidiendo el tráfico de paso y acompañando estas medidas con una recuperación efectiva de la **disciplina vial**.

Favorecer el tránsito peatonal

Las medidas tendentes a disminuir el conflicto entre el vehículo privado y el peatón se agrupan en tres bloques:

Recomendaciones generales para la **concepción de la red viaria** en los nuevos desarrollos urbanos, donde adquiere especial importancia el dimensionamiento de las aceras con el criterio de dar cabida a las diferentes actividades que tienen

- Red de Metro
- Red de metro ligero
- Punto de Intercambio Modal
- Red de cercanías



lugar en las mismas: de tránsito, estanciales, mobiliario urbano, etc., y diferenciando las necesidades que al respecto generan los distintos usos. También se debe tratar de minimizar el impacto de la circulación del automóvil mediante criterios de dimensionamiento de calzadas que no permitan alcanzar elevadas velocidades.

Creación de **itinerarios para peatones** en relación con la localización de equipamientos y terciario comercial, en barrios donde el tráfico peatonal tiene especial importancia, sin necesidad de la creación de calles peatonales o espacios limitados al uso exclusivo del peatón, sino haciendo posible la integración plena del peatón en la red viaria. Se impone superar la noción de zona peatonal e ir a otra más integradora y dinámica como la de itinerario peatonal, conjunto de aceras e intersecciones que se articulan con vistas a facilitar la marcha a pie, bien ensanchando aceras, o rediseñando intersecciones para hacer más seguros y cortos los cruces.

Implantación de **áreas de coexistencia de tráficos**, donde se produce la convivencia de diferentes medios de transporte, y en las que no es el automóvil ni su velocidad de circulación el elemento que condiciona el diseño de la calle, sino más bien el ciudadano y la marcha a pie. Su principal objetivo es la mejora de la calidad de vida de los habitantes, normalmente en los centros históricos o en barrios esencialmente residenciales.

Integración de las políticas de transporte y medio ambiente

Las infraestructuras, en general, tienen un efecto incuestionable sobre el medio ambiente, si bien la tendencia del futuro próximo es considerar cada vez más la relación inversa, esto es, la incidencia del medio ambiente sobre la localización y diseño de las infraestructuras.

La **calidad de vida** viene condicionada básicamente por dos tipos de factores: por el **nivel de comunicabilidad** (seguridad de medios, capacidad, tiempos de viaje fijos, etc.) y por las **condiciones medioambientales** (espacios libres, contaminación, ruido, etc.).

Compatibilizar el desarrollo de las infraestructuras de transporte con el medio ambiente es, sin duda, uno de los grandes desafíos para el Madrid del futuro. Se trata, por tanto, de la adaptación estratégica de las propuestas de transporte al marco de actuación de las recomendaciones de la Comisión de las Comunidades Europeas en esta materia, y que se en-

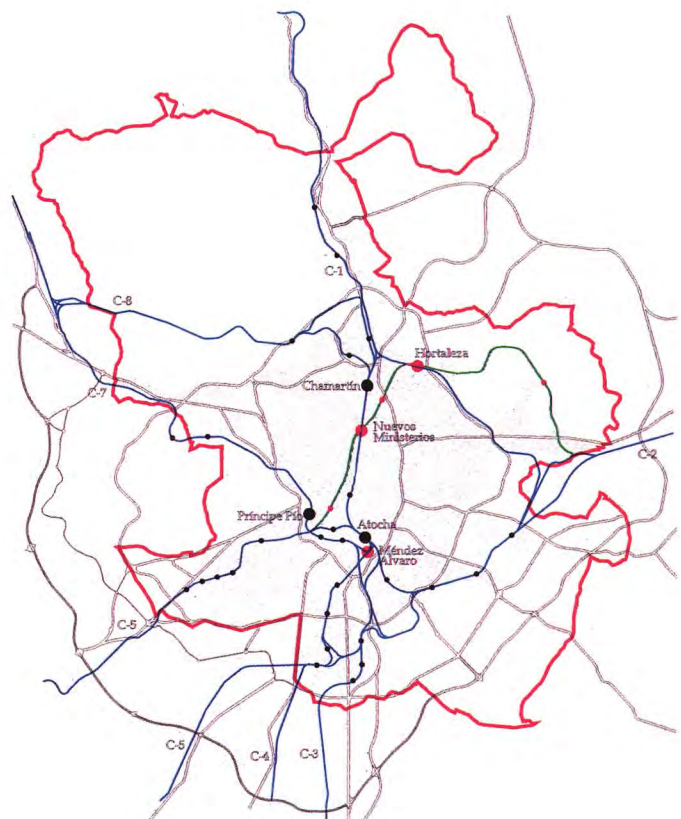
cuentran principalmente recogidas en el *Libro Verde sobre el Impacto del Transporte en el Medio Ambiente* (Bruselas, 9 Abril 1992).

Se plantea como objetivo la puesta en práctica de una estrategia de transportes en el ámbito madrileño mediante la integración de los transportes en el contexto general del desarrollo sostenible, entendido como aquél destinado a cubrir las necesidades actuales sin que se ponga en peligro la posibilidad de que las generaciones futuras cubran las suyas propias, compatible por tanto con los objetivos de la Comunidad Europea en materia de movilidad sostenible.

El Avance considera para el nuevo Plan General como criterios relacionados con la calidad del medio ambiente, los siguientes:

- La **contaminación operativa**, debida a la explotación de los diferentes medios de transporte, con proyección en la calidad del aire (contaminación atmosférica-CO₂, CO, HC, COV(2), NO_x, PB, SO₂), la calidad del agua, la del suelo, el ruido y las vibraciones.
- La ocupación del suelo e intrusión visual, en términos de **impacto ambiental** de las infraestructuras de transporte sobre su entorno espacial.
- La **congestión**, con sus consecuencias de reducción de la capacidad y la movilidad, de aumento del consumo de energía

(2) Compuestos orgánicos volátiles.



— Red de cercanías existente ● Gran estación ● Estación propuesta
● Estación — Red de cercanías propuesta ● Gran estación propuesta

Transporte colectivo. Red de cercanías. Situación propuesta.

y de la contaminación operativa, y de pérdida de tiempo, de comodidad y de bienestar personal, así como por la disminución de los ingresos, de la producción y del tiempo libre.

- Análisis y tratamiento del transporte de **mercancías peligrosas**.

Tienen carácter de actuación medioambiental gran parte de las actuaciones anteriormente mencionadas, tales como: el fomento del transporte colectivo, en general, la primacía de modos de transporte de bajo consumo energético y poco contaminantes (modos ferroviarios), la estrategia multimodal, diversas medidas integradas en la adaptación y diseño de vías urbanas, los nuevos métodos de gestión de la demanda, los tratamientos específicos en zonas residenciales y del centro, etc.

La red viaria en el Avance

Algunas consideraciones previas

Los sucesivos modelos viarios aplicados a Madrid a lo largo de las últimas décadas han manifestado una clara preferencia por la solución radioconcéntrica para la red principal de distribución y accesos a la capital.

Como respuesta al modelo radioconcéntrico puro que había sido planteado en la Red Arterial de 1972, el **Plan General de 1985** tiende a transformar la **estructura en árbol** del sistema viario hacia una **red en malla**, pretendiendo romper las seculares diferencias entre las distintas partes de la ciudad y asegurar la mejora de su relación, especialmente entre las áreas Sur y Este tradicionalmente discriminadas.

El esquema resultante se apoyaba sobre **una espina quebrada en "J"**, formada por el ramal Este de la M-30 que, a través del by-pass de la N-IV de Andalucía, se prolongaba hacia el Oeste por el Distribuidor Sur. Sobre esta **espina** se mantenían las radiales y las conexiones entre éstas.

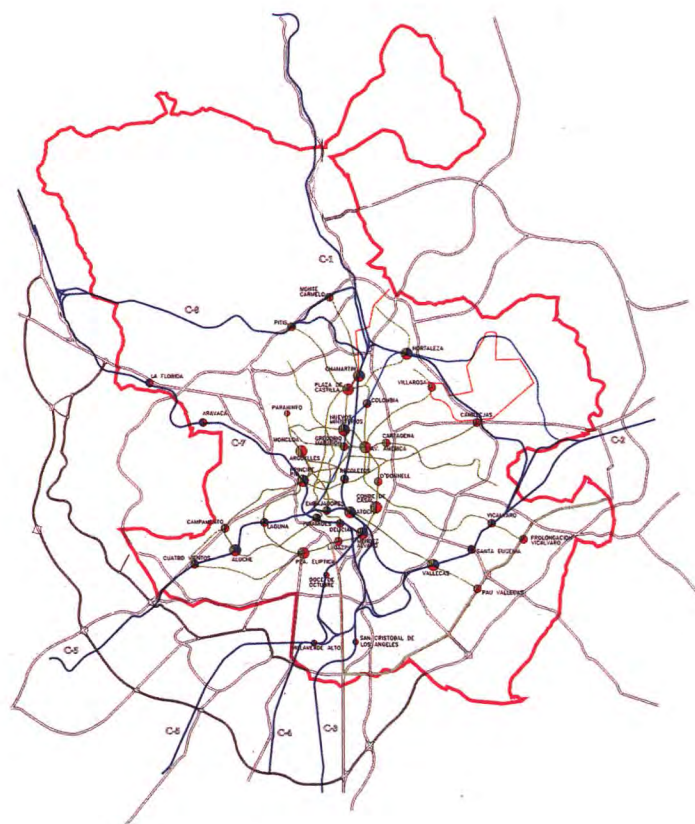
Una parte de la banda de suelo reservada anteriormente al cuarto cinturón se seguía proponiendo para viario, pero asignándole otras funciones de carácter más urbano. Así, la Vía Arroyo del Fresno y la Vía Borde de Hortaleza se convertían en remate perimetral de la ciudad; el Distribuidor Este mejoraba la accesibilidad a esta parte del Municipio y la Avda. de los Poblados se constituía en el Eje Urbano del Suroeste.

Según el referido Plan General de 1985, Madrid tenía "una suficiente capacidad infraestructural" y en base a ello no sólo se recortó la entonces vigente Red Arterial, sino que además no se hicieron reservas específicas para viario exterior del

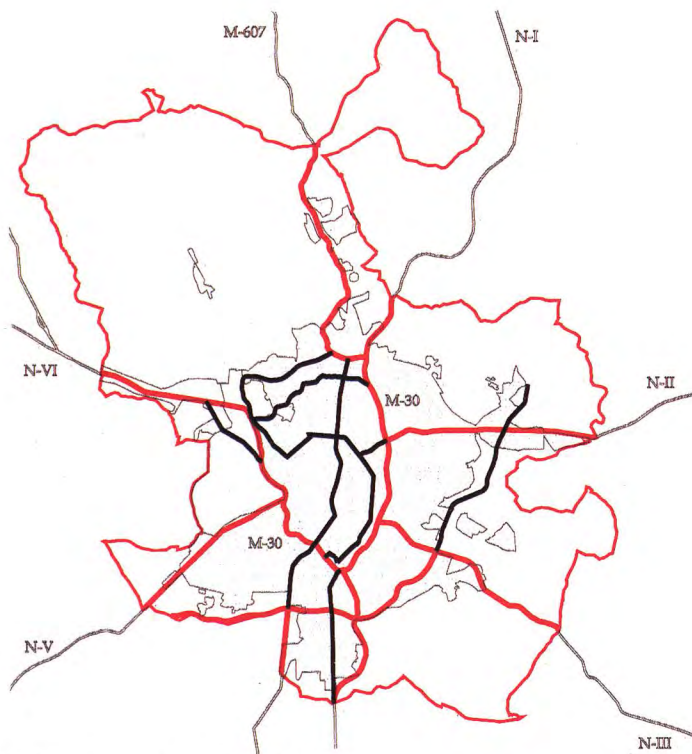
continuo edificado. Este Plan fue aprobado sin que el anillo interior, M-30, estuviese terminado, olvidando el planeamiento del anillo exterior, M-40, suprimiendo el desdoblamiento sistemático de las radiales y el carácter de autopista de muchas vías de la red principal, asignando especial protagonismo al **viario secundario** ya existente al que se atribuía el carácter de verdadero entramado soporte de la ciudad y su estructuración, con funciones de conectividad interdistrital y armadura distrital, se concebía como complemento e incluso sustitución de canales de tráfico más especializados.

La realidad demostró rápidamente la equivocada visión del Plan en relación con el sistema viario, produciéndose la modificación del mismo con una rapidez sorprendente, ya que el 13 de febrero de 1986, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid, suscribían el "**Convenio para la Financiación y Ejecución de Obras de Carreteras en el Término Municipal de Madrid**". Con él se lograba un compromiso de desarrollo de un conjunto de obras en virtud de una programación anual, en la que se incorporaba como elemento clave la financiación de las mismas, tanto para la adquisición del suelo, la redacción de proyectos, como para su ejecución directa.

El 2 de diciembre de 1988 se firmaba un nuevo documento actualizando el Convenio anterior, en el que se ampliaba el número de obras incorporadas. Esta actualización supuso un cambio sustancial en la estructura viaria prevista en el Plan

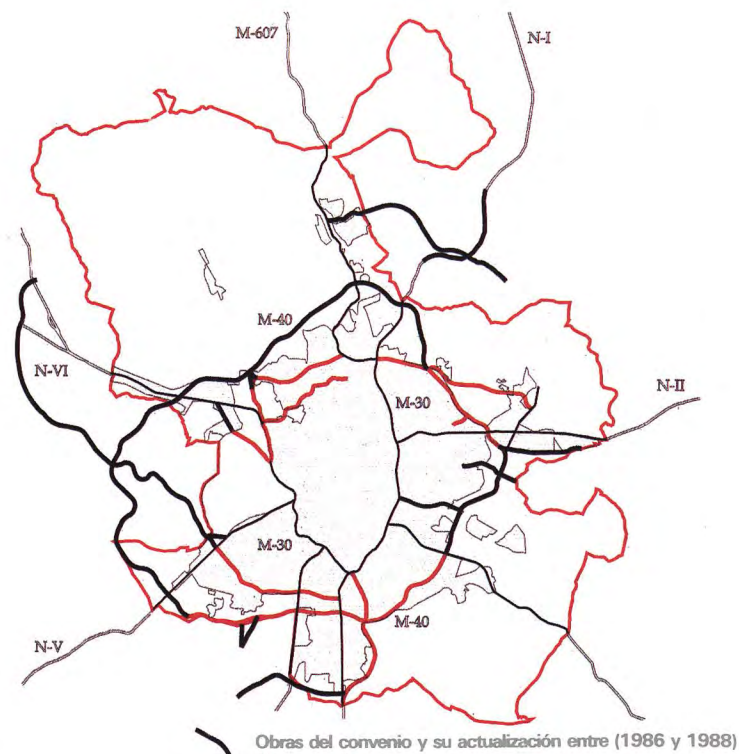


- Red de metro
- Red de cercanías
- Metro ligero
- Interchambiador metro-cercanías-carretera
- Interchambiador metro-carretera
- Interchambiadores cercanías-carretera
- Interchambiador metro-metro ligero-carreteras
- Nivel C
- Nivel B
- Nivel A



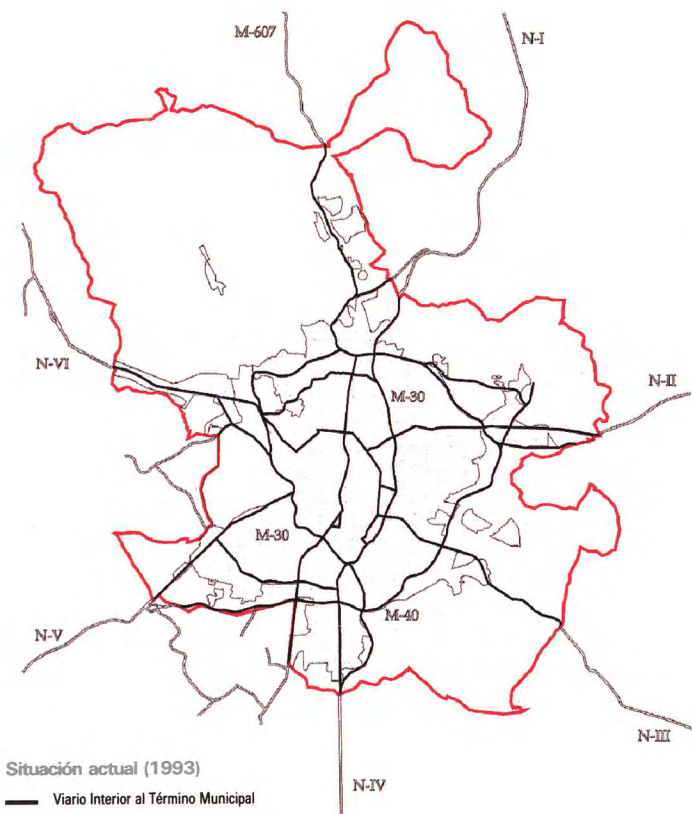
Red viaria propuesta en el PGOUM (1985)

- Autopista y Autovía
- Arteria Primaria
- Vialio Exterior al Término Municipal



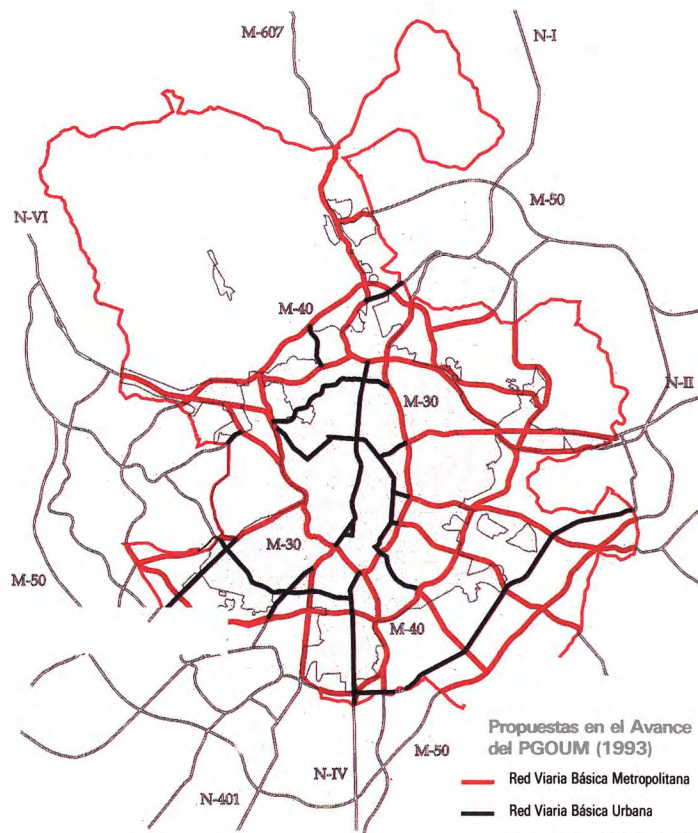
Obras del convenio y su actualización entre (1986 y 1988)

- Obras incluidas en el Convenio
- Obras incluidas en la Actualización del Convenio
- Vialio Interior al Término Municipal Existente en 1966
- Vialio Exterior al Término Municipal Existente en 1966



Situación actual (1993)

- Vialio Interior al Término Municipal
- Vialio Exterior al Término Municipal



Propuestas en el Avance del PGOUM (1993)

- Red Viaria Básica Metropolitana
- Red Viaria Básica Urbana
- Vialio Exterior al Término Municipal

General que no iba acompañada de un modelo urbanístico actualizado acorde con las nuevas estructuras proyectadas.

En este nuevo Convenio, la M-40 se configura como un anillo cerrado de alta capacidad de características homogéneas. El Distribuidor Este y la Vía Borde de Hortaleza quedan como partes integrantes de esta infraestructura. Su cierre Norte, que en

un principio se pensaba por la Carretera de Colmenar-Vía Arroyo del Fresno, se lleva más arriba, con un nuevo trazado, que partiendo de la Vía Borde de Hortaleza y enlazando con la N-I de Burgos y la Carretera de Colmenar, llega a la N-VI de La Coruña en el Nudo del Barrial. El Distribuidor Oeste ocupa suelos no previstos en Aravaca, Campamento y Cuatro Vientos.

Red viaria general



Además de las anteriores, otro conjunto de vías cambian su jerarquía pasando a autopistas o autovías. Estas son: el nuevo acceso al Aeropuerto de Barajas, la variante por el Sur de la N-II, y la prolongación de O'Donnell, que se convierte en un eje de conexión de la M-30 con la M-40, y la Carretera de Castilla.

Debe aquí hacerse referencia a otros documentos de planificación con propuestas que afectan a la red viaria, de diversa procedencia y carácter, que han tenido su aparición en el período cronológico comprendido entre la última actualización del Convenio y el momento presente: *Estrategia Territorial de la Comunidad de Madrid 1990*, *Avance Tentativo de la Revisión del PG'85*, formulado por el Ayuntamiento de Madrid en 27 de septiembre de 1990; *Informe sobre la Ampliación del Aeropuerto de Barajas*, del MOPT, junio de 1992; y *Directrices de Planeamiento de la Red de Carreteras de la Región Metropolitana de Madrid*, del MOPT y CAM, julio de 1992.

Por tanto, la red principal hoy se encuentra vertebrada en un conjunto de autopistas y autovías urbanas por **dos anillos distribuidores**, uno de ellos completo (M-30), y otro aún sin cerrar (M-40), **ocho corredores radiales**: Carretera de Colmenar; N-I de Burgos; N-II de Barcelona, con su variante; N-III de Valencia; N-IV de Andalucía, con su variante (by-pass); N-401 de Toledo; N-V de Extremadura y N-VI de la Coruña, con la Carretera de Castilla. Este conjunto se completa con **dos vías de acceso a Barajas**.

Criterios básicos de la revisión.

El proceso de Revisión del Plan General de Madrid parte de **dos criterios básicos**:

1.- La red viaria constituye un **elemento estructurante** de la ciudad propuesta. Las nuevas infraestructuras encuentran su justificación en el apoyo a las áreas de desarrollo planteadas desde el análisis del conjunto de la ciudad.

2.- La Red viaria asume su papel **dentro del sistema de transporte**, compartiendo con él objetivos de aumento de capacidad y eficacia energética y medioambiental. La integración de los distintos medios obliga a facilitar el acceso viario a los puntos de intercambio, reservando el suelo necesario para realizar adecuadamente la transferencia de viajeros.

A su vez, y fruto de la consideración de la red viaria como sistema en sí mismo, es necesario:

- Mejorar su **funcionalidad**, distribuyendo cada tipo de viaje por la vía más adecuada para él.
- Aumentar la **calidad del espacio urbano**, dando a cada vía un tratamiento acorde con el entorno.
- Unificar los **criterios de diseño** del viario, delimitando aquellos que deben recogerse en las Normas Urbanísticas de aquellos que se integrarán en textos a nivel de recomendaciones.

Clasificación de la red viaria

La **red viaria en la ciudad**, a diferencia de lo que ocurre fuera de la misma, es un elemento **multifuncional**. La diversidad de actividades generadas en torno a ella hace aflorar varios conflictos, consecuencia de la convivencia de distintos intereses, a veces contrapuestos, sobre un mismo espacio limitado.

Uno de los instrumentos a utilizar para atemperar los problemas planteados es la clasificación de la red viaria, que desde una visión global del funcionamiento de la ciudad, prioriza determinados usos para determinadas vías. Esta primera toma de postura desde el planeamiento, supone la asunción posterior de específicas pautas de diseño y normas de regulación, tanto para la propia vía, como para sus márgenes.

Las **funciones** que puede desempeñar una vía en la ciudad pueden ser agrupadas en dos bloques: el primero, **como canal de transporte**, agruparía al tráfico rodado, con especial importancia del transporte colectivo de superficie que en entornos urbanos juega un papel fundamental en la movilidad, (3) y al tráfico no motorizado, peatonal (3) y ciclista. El segundo de ellos, **como soporte de actividades**, incluirá el acceso a los edificios, tanto por peatones como por vehículos, el estacionamiento, con el especial relieve de la carga y descarga de mercancías, y los espacios estanciales.

La clasificación, pues, responde a una actitud voluntaria de primar algunos de estos usos frente a los otros, en consonancia con el papel que desempeña la vía en la actualidad o la que se pretende que juegue en el futuro.

Atendiendo al criterio anterior, el Avance clasifica la red viaria en cuatro niveles de los que los tres con jerarquía superior

(3) En cuanto a la capacidad de una vía urbana, más que por el número de vehículos que atraviesa una sección por unidad de tiempo (IMD) interesa el número de personas que lo hacen, y de ahí la importancia de los modos de transporte con un elevado ratio viajero/m² de superficie de viario ocupada.

(4) La encuesta domiciliaria de movilidad metropolitana de 1987/88, elaborada por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, da como resultado que el 44% de todos los viajes diarios con origen y destino en el municipio de Madrid, se realizan a pie.

ferent operative modes is encouraged within a joint, integrated system, analysing and proposing a good number of transport interchanges.

- The enhancing of the urban fabric

structure, which is a strategy aimed, on the one hand, at improving road connections between districts and, on the other hand, at optimizing public spaces and bringing the into line with

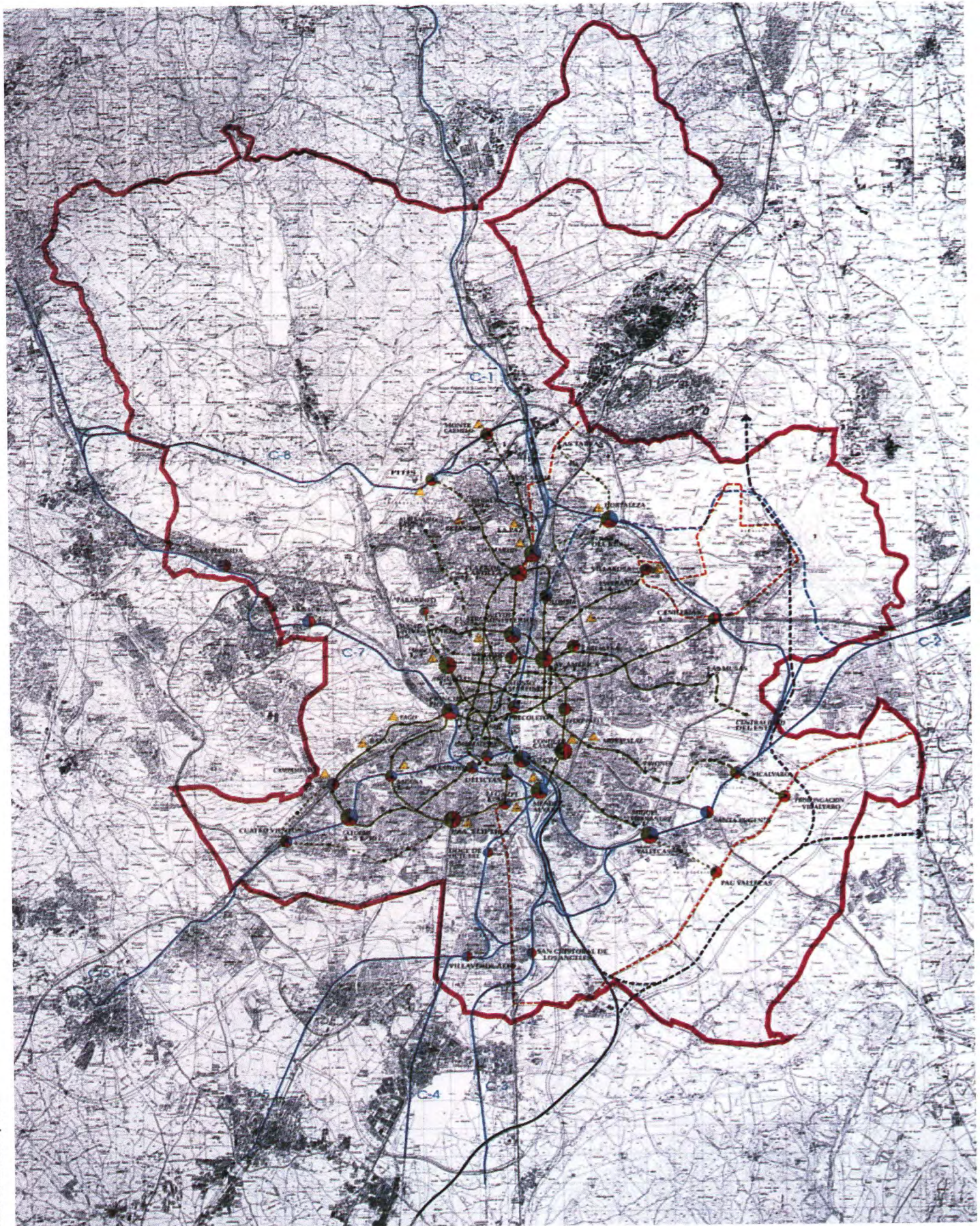
the development objectives required as a support for uses, activities and environment.

- To favour pedestrian transit as a set of measures directed at reducing

the conflict between private vehicles and pedestrians.

- To further the integration of transport and environmental policies.

III. The third part of the article refers



(Redes Viarias Básicas Metropolitana, Urbana y Distrital) figuran en el **Plano de Clasificación de la Red Viaria** y que se completa con el cuarto nivel que constituye la Red Viaria Local.

La propuesta viaria del avance

Las características y descripción de la imagen final de la Red Viaria propuesta como resultado de la superposición de los cuatro niveles en que se ha clasificado el viario se expresan seguidamente:

La red viaria básica metropolitana

Esta red viaria es la constituida por aquellas vías cuyo uso prioritario es servir de canal de transporte para el **tráfico rodado**, quedando excluido el tráfico no motorizado. Los viajes que prioritariamente utilicen esta red son los de larga distancia interurbanos y metropolitanos, mejorando las condiciones de acceso a la ciudad y la travesía de la misma sin detenerse.

A este grupo de vías pertenecen las **autopistas y autovías urbanas**, con pautas de diseño más estrictas que sus homólogas fuera de poblado, y las **vías rápidas urbanas**, que siguiendo parámetros de trazado similares a los utilizados por las anteriores cuentan con calzada única.⁽⁵⁾

La Red Viaria Básica Metropolitana, de forma radioconcéntrica, se compone de **tres orbitales, doce ejes radiales y tres accesos al aeropuerto**. La malla resultante de esta Red Básica propuesta tiene de 3,5 a 4 Km. de lado.

1.- De entre los **orbitales**, sólo la **M-30** se encuentra en su totalidad en el término municipal, lo que contribuye a que sus tráficos sean fundamentalmente urbanos. La **M-40**, que apoya a gran parte de los nuevos desarrollos, sirve tanto a viajes urbanos como metropolitanos, situándose su parte occidental fuera del municipio. La **M-50**, como distribuidor exterior, tiene una vocación claramente metropolitana y regional. El nuevo Plan General ajusta el trazado contenido en las "Directrices de Planeamiento de la Red de Carreteras de la Región Metropolitana de Madrid", previendo la necesaria reserva viaria al Norte, que coincide con la traza actual de la carretera del Goloso a Alcobendas, y al Sureste.

2.- En relación con los ejes radiales, además de los existentes se proponen los siguientes:

(5) Las tres denominaciones: autopistas urbanas (APU), autovías urbanas (AVU) y vías rápidas urbanas (VRU) se adoptan del libro: 'Carreteras Urbanas. Recomendaciones para su planeamiento y proyecto'.- D.G. de Carreteras. MOPT. 1992.

- **El nuevo eje de O'Donnell**, que podrá llegar a ser variante de la N-II de Barcelona.

- **El nuevo eje del Sureste** y su prolongación por la Avenida de Entrevías hasta la M-30, soterrando el ferrocarril a su paso por Entrevías. Este eje podría prolongarse hasta su conexión con la N-III de Valencia constituyéndose en auténtica variante de la referida N-III.

- **La nueva variante a la N-IV de Andalucía**, prolongándose más al Sur del actual enlace con la Avenida de Córdoba.

- **El nuevo eje del Suroeste**, que discurre parcialmente por la Carretera de Leganés hasta la M-40, y que se prolonga hasta la plaza Elíptica. Constituye la variante a la N-V por el Este de la misma.

- La nueva variante a la N-V de Extremadura, al Oeste de ésta por el límite de los terrenos de campamento.

- **La nueva autopista del Ebro**, que desde la M-40 bordea al aeropuerto por el Norte y discurre por el norte del Corredor de Henares.

Mantendrán la característica de red básica metropolitana, la Carretera de Colmenar, la N-I de Burgos, la N-II de Barcelona con su variante al Sur, la N-III de Valencia, la N-401 de Toledo y la N-VI de la Coruña con la Carretera de Castilla.

Las características de autopista o autovía urbana se mantienen hasta la M-30, a excepción de la autopista de Guadalajara, el eje del Sureste (Entrevías) y el eje del Suroeste (Carretera de Leganés) que acaban en la M-40.

3.- En cuanto a los **accesos al Aeropuerto de Barajas**, se mantienen los dos actuales y se añade uno desde la futura autopista del Ebro, que conforma el eje Norte-Sur del nuevo desarrollo.

La red viaria básica urbana

Esta red está compuesta por un conjunto de vías que pretenden estructurar el tejido urbano, ofreciendo unos canales de tráfico de alta capacidad que encaucen los grandes flujos desde o hacia la red de rango superior.

Para su mejor entendimiento, las propuestas del Avance incluidas en esta red viaria básica urbana pueden distinguirse entre el interior y el exterior de la almendra:

Así, en el interior de la M-30, contamos con un **eje Norte-Sur** formado por los Paseos de la Castellana, de Recoletos, del Prado y de Santa María de la Cabeza, y un **semianillo o segundo cinturón** desde Moncloa hasta Méndez Alvaro por el Este. Completan la red el **eje Sinesio Delgado** y la **continuación de las vías radiales** de rango superior desde la M-30 hasta el semianillo.

En el exterior de la M-30 forman esta red la Carretera de Fuencarral a Alcobendas; la Gran Vía Urbana del Sureste; el tramo del nuevo eje del Sureste entre la M-40 y la M-30 (Avenida de Entrevías); la Avenida de Córdoba; la Avenida de los Poblados; la Vía Lusitana desde la Plaza Elíptica hasta la M-40; la antigua N-V de Extremadura, que queda englobada en la Operación Campamento; la Vía de las Dos Castillas; y la prolongación hacia el Norte del eje Betanzos-Vereda de Ganapanes.

La red viaria básica distrital

Esta red está compuesta por el conjunto de vías que formando una malla extendida por todo el tejido urbano, articulan los distritos y los conectan unos con otros, relacionando los municipios limítrofes con los distritos periféricos, dando acceso al sistema viario de rango inferior y posibilitando zonas de calidad ambiental.

A este bloque pertenecen los ejes **interdistritales radiales**, complementarios de las vías de penetración de las redes superiores en las relaciones centro-periferia, los **ejes interdistritales transversales**, que interconectan y fomentan las relaciones periféricas entre distritos uniendo equipamientos y centro de actividad, y las **carreteras interperiféricas**, que conectan zonas o distritos con vacíos intermedios.

De entre las propuestas del Avance incluidas en este tercer nivel de Red Viaria Básica Distrital, cabe destacar:

- 1) La reorganización del viario de los Barrios de Aravaca, Valdemarín y el Plantío.
- 2) El eje de conexión Costa Rica-Avda. de la Ilustración, por Sor Angela de la Cruz, Marques de Viana, Villaamil y Arroyo de los Pinos.
- 3) La vía de circunvención Norte de la Ciudad Universitaria.
- 4) La prolongación de Corazón de María hasta Manuel Becerra.
- 5) El tramo entre Atocha y la M-30 del eje del Sureste, que continua después por Entrevías.
- 6) La Vía de Mercancías del Este.
- 7) La nueva variante del Noreste del Casco de Vallecas y,
- 8) La continuación de la Carretera de Villaverde a Vallecas circunvalando por el Norte el nudo Supersur.

Junto a ellas hay que señalar las necesarias para el desarrollo de los nuevos crecimientos, y en particular las incluidas en la Corona Norte, desde Arroyo del Fresno hasta Barajas; en la nueva Centralidad del Este; en la Corona Suroeste-Sur-Sureste y en el remate del Suroeste que como propuestas generales y estructurantes se integran en el Avance.

El resultado de la malla correspondiente a la Red Viaria Básica Distrital propuesta es una retícula de 1,5 a 2 Km. de lado.

La red viaria local

Esta red, la mayor de las cuatro en cuanto a su extensión, cumple la función de acceso, tanto rodado como peatonal, a todas las actividades y usos situados en sus márgenes. Los movimientos urbanos de paso son mínimos frente a los de acceso.

El uso como canal de tráfico rodado se diluye, adquiriendo importancia el **estacionamiento**, los **espacios estanciales** y el **tránsito peatonal**.

Debido a que suele ser el primer encuentro con el espacio público una vez abandonado el privado, la mejora de este red aportará un incremento en la calidad de vida de gran parte de los ciudadanos.

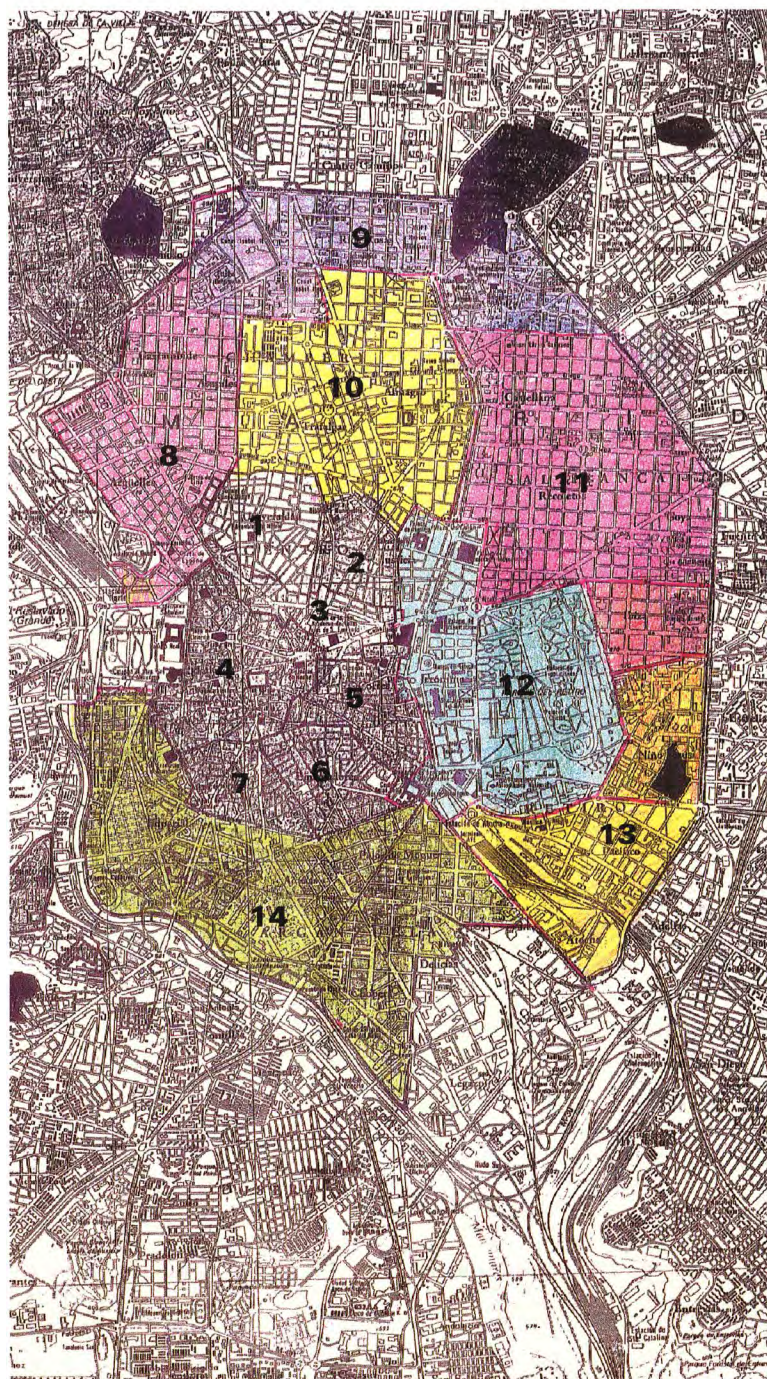
La Red Viaria Local está constituida por el resto de las vías no incluidas en los grupos anteriores y, en particular, por las vías **colectoras-distribuidoras locales**, que comunican la Red Distrital con esta Red Viaria Local, las vías de coexistencia y las vías de **tráfico no motorizado**.

- El Avance, en definitiva, apuesta por un proyecto común, integrador y estratégico, con capacidad para completar de manera articulada las distintas zonas del término municipal en su contexto metropolitano. Sin embargo, esta propuesta no olvida y asume que la planificación y realización de infraestructuras **requieren un tiempo considerable** y que los efectos territoriales de las grandes obras necesitan, para ser percibidos, de un tiempo aún más largo. Basta recordar la prolongación de la Castellana, el cierre de la M-30, la todavía pendiente terminación de la M-40, o un amplio muestrario de tramos viarios urbanos que la historia los ha convertido en curiosidades, adefesios o soluciones inacabadas, dasistidas, imposibles u olvidadas, condenadas a una constante consideración de **acción pendiente**.

Establecida la necesidad de la existencia de un marco regional de referencia en el que se encuadre este Avance, se patentiza sobre el mismo territorio la incidencia de **competencias compartidas**. En la medida en que sea posible alcanzar acuerdos entre las Administraciones, Entidades, Agentes Sociales y Operadores Urbanos capaces de coincidir y perdurar, será tanto más útil y eficaz. En cualquier caso, se manifiesta la necesidad de un planeamiento estratégico, continuo y flexible como el formulado en el Avance, que se ofrece como una oportunidad abierta, en el proceso de elaboración del nuevo Plan General.

La revitalización del Casco Antiguo de Madrid

Angel Sanz



Áreas de estudio en el Casco Antiguo y en el Ensanche de Madrid

Uno de los problemas más complejos que se ha tenido que abordar en esta revisión del Plan General es, sin duda, definir las medidas que deben adoptarse para solucionar los problemas del que, históricamente, ha sido el centro de la ciudad, recuperando la calidad de vida en las zonas que la han perdido y evitando su deterioro en aquellas áreas que aún la conservan.

Lugar privilegiado por su situación, la capacidad del transporte público que lo cruza, la cantidad de dotaciones culturales y de ocio, o la calidad del patrimonio inmobiliario de alguno de sus barrios, el centro histórico tiene en estos privilegios parte de las causas de su lenta degradación. Su centralidad y accesibilidad lo hace apetecible para actividades ajenas a su carácter, como son las terciarias; los usos culturales y de ocio no son suficientes por sí solos para sustentar la vida cotidiana y el parque inmobiliario no tiene la flexibilidad necesaria para adaptarse a las cambiantes formas de vida.

Todo esto, unido a otras cuestiones en parte ajenas a la actividad urbanística, como puede ser el asentamiento de grupos marginales, ha posibilitado llegar a una situación que, como mínimo, hay que calificar de grave. Con fuertes tendencias al envejecimiento y la pérdida de población, con claros indicios de marginación social entre algunos de sus habitantes y con una progresiva destrucción del patrimonio, ya no es posible permitirse mayores vacilaciones a la hora de revisar un planeamiento que se ha demostrado inadecuado e insuficiente para evitar estos problemas.

Asumida esta necesidad y definidos a rasgos muy generales los males, había que decidir cual debía ser el ámbito de actuación, cuales los instrumentos idóneos para la revisión y que objetivos eran los que debían fundamentar el trabajo.

Del análisis del desarrollo histórico de Madrid es fácil deducir cual es este centro del que hablamos. La observación de las diversas etapas históricas en su crecimiento permitió concluir que la aprobación del Plan Castro y el inicio de la demolición de la cerca de Felipe IV marca el punto de partida del urbanismo moderno y que el perímetro entonces definido como límite a la expansión, aunque se consolida lentamente a lo largo de cincuenta años, constituye un núcleo con características propias y semejantes que permiten definir con claridad el área de estudio.

Sin embargo, dentro de este área no todas las zonas tienen los mismos problemas ni con la misma intensidad.

Frente a barrios en absoluta decadencia encontramos otros de comercio floreciente y elevadísimo precio del suelo. Para distinguir las zonas más necesitadas de actuación de aquellas otras en

las que pueden bastar medidas preventivas, se hizo necesario acudir nuevamente a nuestra historia, concluyendo que la parte de la ciudad más antigua, en la que se desarrolló la vida hasta la demolición de la cerca, que por sí sola sostuvo el único crecimiento posible y de carácter exclusivamente endógeno, es la zona más deteriorada y más amenazada con su calidad de vida y, por tanto, la más necesitada de una actuación firme y decidida.

Así pues y como resumen, es posible definir el Casco Antiguo como el área de la ciudad incluida en el primer cinturón de ronda y el Centro Histórico como la suma de ese Casco mas sus Ensanches, hasta el borde propuesto por Castro y que hoy quedan limitados por el segundo cinturón de ronda (tercero en el borde Sur). La definición de estas áreas nos ha permitido abordar su estudio con una metodología acorde a su problemática, conocida, como decíamos, en una primera aproximación. Ya que esta aproximación concluía que los problemas, aún con un tronco común, no tenían la misma intensidad en todo el área, se tomó la decisión de abordar el análisis de la siguiente manera:

Para el Casco Antiguo se hizo necesario realizar un estudio exhaustivo de todas sus características, puesto que los problemas de marginación social, envejecimiento y pérdida de la población, son de tal magnitud que todo estudio menos profundo no ofrecería una base suficiente para dar un diagnóstico cetero.

En los Ensanches no ha sido preciso acometer un estudio tan detallado, puesto que, aunque existen problemas comunes a los del casco (terciarización, saturación del tráfico, falta de dotaciones e indicios de despoblación) no tienen ni su profundidad ni su envergadura y las medidas a tomar son mas de carácter preventivo que curativo.

Por otra parte, las dimensiones del área en estudio (2.000 hectáreas, 17.000 edificios) y el tiempo en que había que realizarlo, hizo preciso dividir los trabajos entre varios equipos, reservándose la Oficina la imprescindible (y fundamental) tarea de coordinación.

En cuanto a los objetivos que deberían motivar el trabajo, es claro que sólo podía ser uno, enunciado en la primera parte de este artículo: el mantenimiento o recuperación de la calidad de vida, para lo cual debe fundamentalmente buscarse:

- La mejora de la calidad medioambiental.
- El mantenimiento del uso de vivienda como principal en todo el área, evitando el incremento de la terciarización de zonas concretas.
- La rehabilitación del parque inmobiliario.

During the revisal of the General Plan for Madrid, it was seen that one of the biggest and most difficult to solve problems was the progressive decay of its old central area and, in particular, the central core:

the so-called "casco antiguo".

In addition to the problems of depopulation, growing tertiary environment, traffic and parking, which are common to the old centres of all European cities, Madrid's central core

has others of its own and which are like a cancer threatening to spread to other, still flourishing, areas of the Centre. The fringe way of life, aging and gradual impoverishment of those living there, the destruction

of the economic fabric and of the building heritage are threats to the quality of life which is resulting in people getting out at an ever faster rate, and this in turn is swelling the fringe population, accelerating the

1.3	1.7						
1.3	1.4 LOCALIZACION						
	1.5						
	1.6						
1.7	1.8 RELACION CON UNIDADES CATALOGADAS						
	1.9						
	1.10 EPOCA						
	1.11 TENENCIA						
	1.12 SITUACION						
	1.13						
REFERENCIAS DE ROTUNDO							
1.14							
0.11	P.77	C.79	PE.80	ORDENANZA	CATALOGO	PROT. EDIFICIO	PROT. PARCELA
1.15	1.16	1.17	1.18	1.19	1.20	1.21	1.22
OBSERVACIONES							
1.23							

1.1	
FORMA Y SITUACION	
1.1	
1.2 SUPERFICIE	
1.3 ORGANIZACION EN PLANTA	
1.4 VOLUMEN RESUMIDO	
1.5 CERRAMIENTOS	
1.6 ELEMENTOS AUXILIARES	
1.7 VEGETACION	
1.8 PLANO DE PARCELA	
1.9	
PRECISIONES A 2.5, 2.6, 2.7	
1.10	
FOTOGRAFIAS SIGNIFICATIVAS	
1.11	
OBSERVACIONES	
1.12	

1.1	
OCUPACION	
1.1	
FORMA Y SITUACION	
1.1	
1.3	1.5
1.4	1.6
1.7	
TIPOLOGIA FUNCIONAL	
1.8	
USOS ORIGINALES	
1.9	
USOS ACTUALES	
1.10	
FOTOGRAFIAS SIGNIFICATIVAS	
1.11	
OBSERVACIONES	
1.12	

1.1	
COMPOSICION VOLUMETRICA	
1.1	
1.2	
CONFIGURACION EN PLANTA	
1.3	
ACCESOS	
1.4	
NUCLIOS DE COMUNICACION VERTICAL	
1.5	
ENVOLVENTE. FACERIAS RELACION EXTERIORES/INTERIORES	
1.6	
PRINCIPAL	
1.7	
1.8	
1.9	
1.10	
1.11	
1.12	
FOTOGRAFIAS SIGNIFICATIVAS	
1.13	
OBSERVACIONES	
1.14	

1.1	
ESTADO	
1.1	
DISTRIBUCION GENERAL	
1.2	
DISTRIBUCION TABQUEREA	
1.3	
1.4	
1.5	
1.6	
1.7	
1.8	
1.9	
1.10	
1.11	
1.12	
1.13	
1.14	
1.15	
1.16	
1.17	
1.18	
1.19	
1.20	
1.21	
1.22	
1.23	
1.24	
1.25	
1.26	
1.27	
1.28	
1.29	
1.30	
1.31	
1.32	
1.33	
1.34	
1.35	
1.36	
1.37	
1.38	
1.39	
1.40	
1.41	
1.42	
1.43	
1.44	
1.45	
1.46	
1.47	
1.48	
1.49	
1.50	
1.51	
1.52	
1.53	
1.54	
1.55	
1.56	
1.57	
1.58	
1.59	
1.60	
1.61	
1.62	
1.63	
1.64	
1.65	
1.66	
1.67	
1.68	
1.69	
1.70	
1.71	
1.72	
1.73	
1.74	
1.75	
1.76	
1.77	
1.78	
1.79	
1.80	
1.81	
1.82	
1.83	
1.84	
1.85	
1.86	
1.87	
1.88	
1.89	
1.90	
1.91	
1.92	
1.93	
1.94	
1.95	
1.96	
1.97	
1.98	
1.99	
2.00	
2.01	
2.02	
2.03	
2.04	
2.05	
2.06	
2.07	
2.08	
2.09	
2.10	
2.11	
2.12	
2.13	
2.14	
2.15	
2.16	
2.17	
2.18	
2.19	
2.20	
2.21	
2.22	
2.23	
2.24	
2.25	
2.26	
2.27	
2.28	
2.29	
2.30	
2.31	
2.32	
2.33	
2.34	
2.35	
2.36	
2.37	
2.38	
2.39	
2.40	
2.41	
2.42	
2.43	
2.44	
2.45	
2.46	
2.47	
2.48	
2.49	
2.50	
2.51	
2.52	
2.53	
2.54	
2.55	
2.56	
2.57	
2.58	
2.59	
2.60	
2.61	
2.62	
2.63	
2.64	
2.65	
2.66	
2.67	
2.68	
2.69	
2.70	
2.71	
2.72	
2.73	
2.74	
2.75	
2.76	
2.77	
2.78	
2.79	
2.80	
2.81	
2.82	
2.83	
2.84	
2.85	
2.86	
2.87	
2.88	
2.89	
2.90	
2.91	
2.92	
2.93	
2.94	
2.95	
2.96	
2.97	
2.98	
2.99	
3.00	
3.01	
3.02	
3.03	
3.04	
3.05	
3.06	
3.07	
3.08	
3.09	
3.10	
3.11	
3.12	
3.13	
3.14	
3.15	
3.16	
3.17	
3.18	
3.19	
3.20	
3.21	
3.22	
3.23	
3.24	
3.25	
3.26	
3.27	
3.28	
3.29	
3.30	
3.31	
3.32	
3.33	
3.34	
3.35	
3.36	
3.37	
3.38	
3.39	
3.40	
3.41	
3.42	
3.43	
3.44	
3.45	
3.46	
3.47	
3.48	
3.49	
3.50	
3.51	
3.52	
3.53	
3.54	
3.55	
3.56	
3.57	
3.58	
3.59	
3.60	
3.61	
3.62	
3.63	
3.64	
3.65	
3.66	
3.67	
3.68	
3.69	
3.70	
3.71	
3.72	
3.73	
3.74	
3.75	
3.76	
3.77	
3.78	
3.79	
3.80	
3.81	
3.82	
3.83	
3.84	
3.85	
3.86	
3.87	
3.88	
3.89	
3.90	
3.91	
3.92	
3.93	
3.94	
3.95	
3.96	
3.97	
3.98	
3.99	
4.00	
4.01	
4.02	
4.03	
4.04	
4.05	
4.06	
4.07	
4.08	
4.09	
4.10	
4.11	
4.12	
4.13	
4.14	
4.15	
4.16	
4.17	
4.18	
4.19	
4.20	
4.21	
4.22	
4.23	
4.24	
4.25	
4.26	
4.27	
4.28	
4.29	
4.30	
4.31	
4.32	
4.33	
4.34	
4.35	
4.36	
4.37	
4.38	
4.39	
4.40	
4.41	
4.42	
4.43	
4.44	
4.45	
4.46	
4.47	
4.48	
4.49	
4.50	
4.51	
4.52	
4.53	
4.54	
4.55	
4.56	
4.57	
4.58	
4.59	
4.60	
4.61	
4.62	
4.63	
4.64	
4.65	
4.66	
4.67	
4.68	
4.69	
4.70	
4.71	
4.72	
4.73	
4.74	
4.75	
4.76	
4.77	
4.78	
4.79	
4.80	
4.81	
4.82	
4.83	
4.84	
4.85	
4.86	
4.87	
4.88	
4.89	
4.90	
4.91	
4.92	
4.93	
4.94	
4.95	
4.96	
4.97	
4.98	
4.99	
5.00	
5.01	
5.02	
5.03	
5.04	
5.05	
5.06	
5.07	
5.08	
5.09	
5.10	
5.11	
5.12	
5.13	
5.14	
5.15	
5.16	
5.17	
5.18	
5.19	
5.20	
5.21	
5.22	
5.23	
5.24	
5.25	
5.26	
5.27	
5.28	
5.29	
5.30	
5.31	
5.32	
5.33	
5.34	
5.35	
5.36	
5.37	
5.38	
5.39	
5.40	
5.41	
5.42	
5.43	
5.44	
5.45	
5.46	
5.47	
5.48	
5.49	
5.50	
5.51	
5.52	
5.53	
5.54	
5.55	
5.56	
5.57	
5.58	
5.59	
5.60	
5.61	
5.62	
5.63	
5.64	
5.65	
5.66	
5.67	

- La disminución del tráfico ajeno al uso residencial.

Partiendo de estas bases, la división del trabajo se ha realizado de la siguiente forma y según estos criterios:

- El Casco Antiguo se dividió en siete zonas distintas, siguiendo criterios de homogeneidad en la problemática urbanística y social, encomendando su estudio a siete equipos distintos. Estas zonas fueron:

Malasaña-Conde Duque
Chueca
Gran Vía
Palacio Real-Muralla
Cortes
Embajadores-Lavapiés
Puerta de Toledo-El Rastro

Como complemento a estos trabajos, que debían desarrollarse con la metodología de Plan Especial, se encargaron los siguientes estudios de carácter general:

Actividades Económicas
Demografía
Tráfico
Déficit dotacional

- En cuanto a los Ensanches, fueron igualmente divididos en siete áreas, buscando también problemas semejante, a saber:

Argüelles-Gaztambide
Vallehermoso-Rios Rosas
Arapiles-Trafalgar
Retiro-Los Jerónimos
Castellana-Salamanca
Pacífico-Niño Jesús
Arganzuela

Fácil es discernir, a la vista de la superficie de cada sector, que el tema se aborda con menos profundidad que para el casco, aunque sin descuidar el análisis de ningún tema básico a la hora de realizar este estudio urbanístico. Buena muestra de ello es la realización de una labor de campo que ha llevado a la visita y toma de datos individualizada para cada una de las fincas incluidas en el perímetro, lo que de seguro llevará a un conocimiento exhaustivo de todo este patrimonio que supone, aproximadamente, el 20%, del total de los edificios de nuestra ciudad.

De hecho, hasta la fecha se han visitado ya las 5.500 fincas del Casco Antiguo, siguiendo las pautas señaladas en la ficha tipo -cuyo modelo se adjunta- y que, como puede comprobarse, obliga a realizar una descripción de la práctica totalidad de

los elementos de un edificio, ponderando sus valores conforme a una escala determinada. Esta descripción se ha desglosado en forma metódica con el objeto de que sea factible efectuar el tratamiento informático de su contenido, lo que compensa ampliamente de los inconvenientes que presenta cualquier sistematización.

Además de la información descriptiva de la finca, que incluye la parcela, la envolvente, los elementos estructurales, núcleos de comunicación y elementos formales, la ficha se completa con datos gráficos consistentes en, al menos, seis fotografías de las partes más significativas y las plantas baja y tipo, dibujadas a escala 1:500, donde queda reflejada la estructura arquitectónica del edificio. Esta parte gráfica, también manejable con medios informáticos, ha permitido en la actualidad la sustitución del ya clásico parcelario municipal, que refleja únicamente las líneas de altura y el número de plantas, por otro nuevo parcelario donde queda recogida la descripción tipológica de todos los edificios, formando un documento de gran expresividad que contiene una información de primera magnitud para conocer y comprender el desarrollo histórico de nuestra ciudad, la evolución de las tipologías edificatorias y la paulatina sustitución de algunas zonas. Igualmente nos da una visión clara de la calidad de las viviendas y de él pueden extraerse directrices para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Por último, es importante señalar que como trabajo independiente, pero en conjunción con todos los equipos, se asumió por parte de la propia Oficina la realización del Catálogo de Edificios Protegidos, documento fundamental en esta revisión, pero cuya homogeneización de criterios hace preciso su dirección desde una óptica común y unitaria, condición que solo puede cumplirse si es asumido por alguien que a su vez tenga una visión global de todos los trabajos, como es el caso de los equipos técnicos de la Oficina.

Este Catálogo se está elaborando con criterios amplios, buscando no solo la conservación a ultranza de los edificios. Para ello se ha considerado una serie de valores absolutos con respecto a los cuales deben compararse los propios de cada edificio y, a su vez, otros de carácter complementario que pueden ser positivos, como los valores etnológicos, culturales o de antigüedad, o negativos, como las posibles deficiencias higiénico-sanitarias o la existencia de impactos negativos con respecto al entorno, que permiten incluir al inmueble en un nivel de catalogación adecuado a sus factores históricos, artísticos y funcionales. Esta catalogación final se

been entrusted to various professional teams, the Office having reserved for itself a co-ordinating role, as well as the task of drawing up the Catalogue of Protected Buildings for the whole city, thereby ensuring ho-

mogenous criteria in matters referring both to planning and to the protection of the heritage.

Following the conclusion of the first stage of the work, it has been possible to formulate proposals for

the restoration of the old city centre, and which basically consist of:

- Defining the Preferential Restoration Areas, divided in turn into:
- Integrated Action Areas, where large-scale schemes on existing

equipped buildings are proposed, deciding on changes of use that will serve as poles of attraction in the regeneration of their areas of influence.

- Preferential Restoration Areas,

estructurará en tres niveles: El integral, reservado para aquellos casos en los que sea necesario preservar un máximo de elementos; el estructural, que ampare únicamente los valores más significativos y el ambiental, donde se protege, más que a un edificio en concreto, el ambiente definido por un conjunto de ellos y los invariantes de su lenguaje arquitectónico.

De todo lo expuesto fácil es deducir que con ello queda garantizada la salvaguardia del patrimonio inmobiliario de auténtico valor, lo que hace inútil su protección genérica referida a discutibles criterios volumétricos y que, por tanto, sea factible eliminar el actual umbral de sustitución.

El resto de los edificios no Catalogados serán sustituibles, pues es criterio de la OMP eliminar el umbral de sustitución una vez que se definan los edificios sometidos a algún tipo de protección. La nueva edificación sujeta a unas normas de composición adecuadas que garanticen su correcta inserción en el correspondiente entorno urbano.

En este momento de presentación del Avance del Plan General, el estado de los trabajos ha permitido concluir un diagnóstico para el Casco Antiguo, cuyos aspectos más relevantes, expuestos de forma sintética, son los siguientes:

- Deterioro del caserío en el centro de la ciudad, especialmente en lo concerniente a sus condiciones higiénico sanitarias, que son notablemente deficientes.
- Proceso generalizado de terciarización, responsable fundamentalmente de la expulsión de la población de menores niveles de renta.
 - Problemas de accesibilidad en vehículo rodado.
 - Asentamiento de población con algún tipo de marginalidad.
 - Rápido envejecimiento de población. El 25% de la misma es mayor de 65 años (la cuarta parte de esta vive sola) y el 12% supera los 75.
- Pérdida de la importancia relativa del Casco Antiguo en el conjunto de la ciudad desde el punto de vista demográfico (desde 1971 a 1991 la población en este ámbito ha disminuido en 95.000 habitantes).
 - Incremento de su importancia como ámbito especializado en espacios culturales y de ocio.
 - Presencia importante de infravivienda, especialmente en la parte interior de las manzanas, que alcanza un número del orden de 10.000 viviendas (de ellas más de 500 carecen de agua corriente y 3.000 de inodoro dentro de la vivienda).
 - El número de viviendas vacías es hoy, aproximadamente, de 15.000.

El conocimiento detallado de este diagnóstico, apoyado en gran medida en el conjunto de las fichas elaboradas, ha permitido efectuar un abanico de propuestas encaminadas a conseguir la recuperación de la calidad de vida mediante:

- La creación de dotaciones al servicio del barrio, de carácter fundamentalmente deportivo, sanitario, asistencial y educativo.
- La mejora en las condiciones de habitabilidad, formando programas para la mejora en los servicios urbanos, tanto de los de carácter general como los propios de las fincas y la conservación y rehabilitación de los edificios.
- La formulación de nuevos programas de condiciones higiénicas, eliminando las todavía numerosas infraviviendas de algunos barrios.
- La redacción de programas específicos para la recuperación y puesta en valor de los monumentos y edificios más significativos.

Estas propuestas se concentran en la definición de unas Areas de Rehabilitación Integrada, acordes con lo descrito en el artículo 20 de la Ley de Patrimonio Histórico Español y que a su vez se divide en:

- Areas de Acciones Integradas, reflejadas en el plano con la letra A, que definen entornos en los que se pretende potenciar la transformación de usos de edificios de carácter dotacional e institucional, hoy obsoletos, en otros usos también de carácter dotacional, pero dirigidos fundamentalmente al servicio del barrio y de sus habitantes. Estas actuaciones, acompañadas de medidas de fomento a la rehabilitación privada, deben servir de motor para la recuperación del Area.
- Areas de Rehabilitación Preferente, descritas bajo la letra R. Son aquellas que, carentes de elementos significativos que puedan servir de motor, necesitan de una fuerte inversión pública en programas de rehabilitación de viviendas para conseguir una calidad de vida más adecuada y un estímulo a la inversión privada.
- Areas de Tratamiento Diferenciado, señaladas con la letra B, encaminadas a la recuperación de edificios singulares (caso de la Gran Vía), o de los Monumentos más significativos (La Muralla Cristiana).

Cada una de estas áreas tiene su propio carácter y se apoya en objetivos claramente especificados. Mas concretamente podemos decir que estas actuaciones sobre las dotaciones existentes se conciben de tres tipos distintos:

- De uso alternativo. Se trata de proponer un cambio de uso sobre una dotación existente, señalando alternativas concretas

these being areas of below-standard housing most in need of public investment.

• Differentiated Treatment Areas, the purpose of which is to recover the most significant monuments

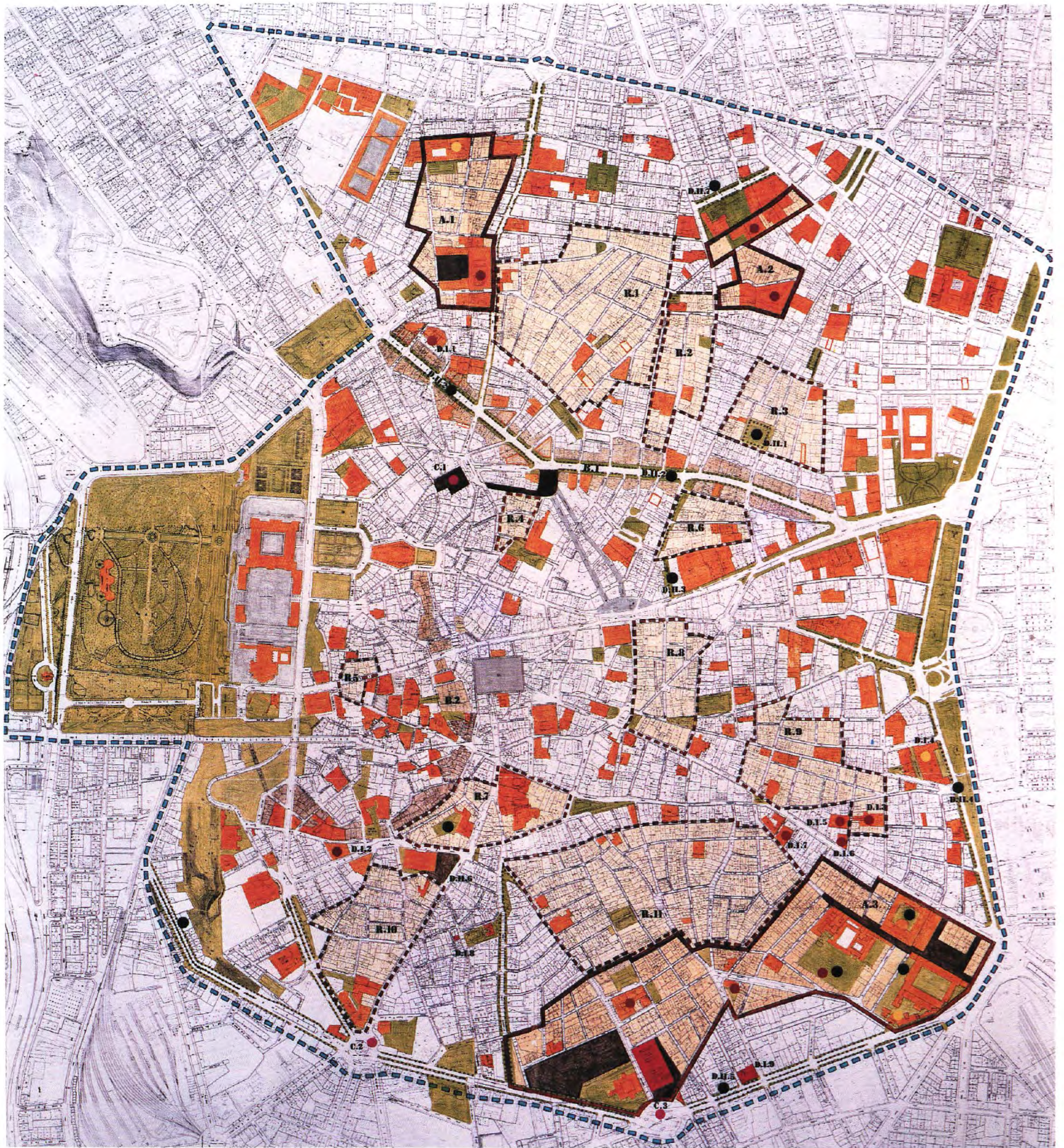
and buildings.

To the above must be added other schemes for institutional buildings and traffic-control measures, with work being carried out on transport infrastructures, aimed at facilitating

the use of public spaces by local inhabitants.

Puttings these measures into practice requires costly investments which must be faced up to jointly by the three administrative bodies with

powers to act in the city, namely the Central, Regional and Local Government. Their programmes cannot be restricted to what is normal for the rest of the General Plan as the size of these programmes does not per-



Propuestas de intervención en el Casco Antiguo.

Áreas de rehabilitación integrada

- Acciones integradas (A.nº)
- Rehabilitación preferente (R.nº)
- Tratamiento diferenciado de la edificación (B.nº)

Límite del área de análisis

Estado actual

- Edificios dotacionales e institucionales
- Zonas libres de uso público o propiedad institucional
- Áreas peatonales significativas

Inventario de acciones

Infraestructuras

Reordenación del tráfico (C.nº)

Edificios dotacionales (D-I.nº)

- Propuestas de uso alternativo
- Reestructuración funcional

Nueva creación

Espacios libres de uso público (D-II.nº)

Transformación de zonas existentes

Nueva creación

Nuevo arbolado

que deben realizarse por concierto entre las diversas partes implicadas, sin que sea imprescindible la actuación municipal.

- De reforma. Con el mismo carácter que el anterior, implica la cooperación entre las distintas Administraciones, entre ellas y el Ayuntamiento.

- De nueva creación. Supone una modificación de tal envergadura sobre lo existente, que precisa la aplicación de los instrumentos de gestión que sean precisos para llegar a la municipalización del suelo o del edificio.

Las Areas de Actuación Integrada antes descritas, contienen las siguientes propuestas de actuación:

A-1. Universidad-Amaniel.

En su interior se prevén tres actuaciones:

- De uso alternativo.

Transformación de parte del Convento de las Comendadoras en Archivo Eclesiástico y Museo Diocesano.

- De reforma.

Reestructuración funcional de la antigua Universidad Central tras el traslado de la Asamblea de Madrid.

- De nueva creación.

Creación de una amplia zona verde en el espacio libre de la

Universidad, demoliendo edificios que no pertenecen al conjunto original y abriendo al público la zona verde así conseguida.

A-2. San Mateo-Escuelas Pías.

- De reforma.

Pasaje de San Mateo-Beneficencia.

Se pretende suprimir el pasaje actual para incorporarlo a la zona libre del Instituto San Mateo.

Edificio del Ministerio de Agricultura en la C/ San Mateo.

Reestructuración funcional para instalación de un centro artesanal y un pasaje de peatones que sustituya al citado en el punto anterior, a nivel de planta baja.

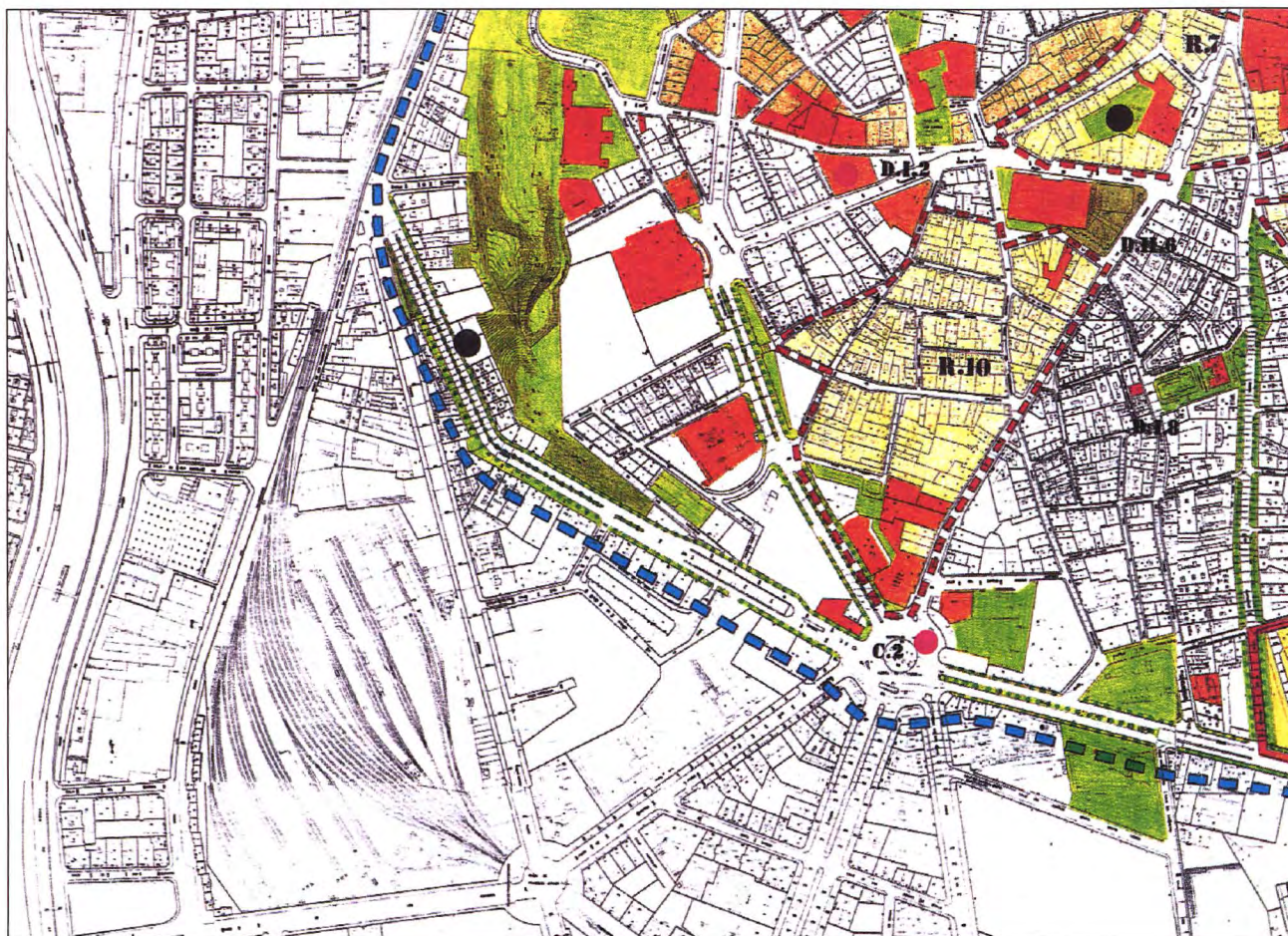
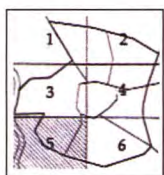
Escuelas Pías de San Antón.

Uno de los edificios más significativos del Distrito, sin uso en la actualidad. Se trataría de realizar una reestructuración funcional para mantener el uso educativo dotacional.

A-3. Reina Sofía, Casino de la Reina y entorno del Mercado de San Fernando.

- Uso alternativo.

Pabellones del Ministerio de Educación en la manzana del Museo Reina Sofía. Se propone su remodelación para uso como talleres y almacenes del Museo.



Propuestas de intervención en el Casco Antiguo. Detalle

- Reforma.

Plaza de Sánchez Bustillo. Traslado del intercambiador de autobuses y ajardinamiento de la plaza, compatibilizando el tráfico de vehículos con el uso peatonal.

Mercado de San Fernando. Traslado de la actividad para su transformación en polideportivo.

Teatro Lavapiés. En estado de ruina, no se considera una dotación imprescindible para el barrio, que cuenta ya con otras dos salas. Se propone el traslado del mercado que se desaloja de su ubicación actual.

Ruinas de las Escuelas Pías. Situadas entre los dos edificios antes descritos, se trata de un espacio libre, actualmente cerrado para impedir su degradación. Se trataría de realizar una actuación que permitiera su uso como vestíbulo y articulación de las nuevas dotaciones.

- Nueva creación.

Huerta del Colegio de Santa Isabel. Actualmente utilizada como jardín del Convento y expansión del Colegio allí existente, se trataría de abrirlo al público tratando de recuperar la traza original y construyendo un polideportivo para uso público y utilizando como dotación complementaria del Colegio.

Sala Olimpia-Lavapiés. Mantenimiento del teatro con adecuación y apertura al público de espacios libres anexos.

Fábrica de Tabacos. Destinar a un uso público-cultural el edificio de la antigua Fábrica de Tabacos, cuya actividad se encuentra hoy muy menguada. Se considera que el uso idóneo sería como ampliación del Museo del Prado, con la consiguiente prolongación del eje cultural que se forma a lo largo del Paseo del Prado, que tendría indudables efectos positivos para el barrio. En caso de no ser viable esta opción debe igualmente implantarse un uso educativo o cultural.

Casino de la Reina. Se trata de demoler gran parte de la edificación que ocupó lo que en su día fue importante finca de recreo y recuperar así una zona verde de singular importancia para el Distrito y su área de influencia.

Además de la definición de estas Áreas, hay otras propuestas de transformación de usos dotacionales en otros más adecuados, nueve de ellas sobre edificios existentes y siete más sobre espacios libres, que quedan grafiadas en el plano con las letras D.I y D.II respectivamente.

También en el Avance se contemplan medidas de templado de tráfico, buscando la disuasión en la actual tendencia en el uso indiscriminado del vehículo privado, acompañada de la definición de nuevos aparcamientos de residentes. Hay que

destacar que en ningún caso se pretende la peatonalización de las vías, sino la racionalización de su uso acorde con su categoría y sin imponer ninguna traba a sus habitantes. Como complemento de estas medidas se prevé la intervención en algunos puntos de la infraestructura del transporte, señalados en el plano los más significativos con la letra C. y que son:

C-1. Demolición de plantas sobre rasante del aparcamiento de la Plaza de Santo Domingo, procurando recuperar la plaza bajo rasante, con traslado de intercambiador de transportes de la Plaza del Callao y ajardinamiento de espacios libres en ambas Plazas y Calle de Preciados.

C-2. Modificación del paso subterráneo bajo la Puerta de Toledo, adelantando su entrada, con peatonalización de la mediana y reordenación de la Plaza de la Puerta de Toledo.

C-3. Remodelación de la Glorieta de Embajadores y nuevo intercambiador de autobuses.

Como resumen de lo dicho podemos afirmar que el conjunto de propuestas desarrollado persigue dos claros objetivos:

- Crear a lo largo y ancho del Casco Antiguo una serie de polos regeneradores de actividad social (equipamientos y espacios libres básicamente) que fomenten la recuperación de la apetencia por el uso residencial, permitiendo de este forma atraer población correspondiente a la formación de nuevos hogares en la ciudad.

- Definir las áreas en que deben iniciarse los procesos generalizados de rehabilitación del tejido arquitectónico, cuyo protagonismo deberá ser asumido por la iniciativa pública, en la que habrán de implicarse las tres Administraciones con competencia en Madrid, central, autonómica y municipal.

Ambos objetos están llamados a ser el motor de arranque del proceso generalizado de rehabilitación, recuperación y revitalización del Casco Antiguo de Madrid, en el que habrá de colaborar, asimismo, la iniciativa privada.

Evidentemente, estos objetivos y sus propuestas no suponen afrontar una tarea fácil ni rápida. Difícilmente puede hacerse una programación ceñida a dos cuatrienios, pues las inversiones son de tal magnitud que superan todas las previsiones posibles. Pero es evidente que si no empleamos la imaginación y la audacia, tendremos que asistir a la ruina de nuestro Casco Antiguo, que en mayor o menor medida afectará al resto del Centro Histórico, con la consiguiente pérdida de valores culturales y tradicionales que no pueden ser sustituidos por nada, como sucede con todo aquello que tiene al Tiempo como variable fundamental.

mit this. They must be confronted, however, without any more doubting or delaying (as the situation in the Centre can no longer tolerate this), with an open mind and a new spirit of collaboration because, ot-

herwise, the destruction of a irretrievable historical and cultural heritage will be a fact.

Angel Sanz d'Asteck
Arquitecto
Jefe del Area de Normativa de la
Oficina Municipal del Plan.

El Avance de la Revisión, un punto de partida

Juan A. Barrado

En 1932 José de Lorite, arquitecto, gerente de los servicios técnicos municipales en su informe sobre el Plan de Extensión de 1931 y dirigiéndose al Alcalde de Madrid afirmaba de forma rotunda:

"El problema de la extensión de Madrid, el de la formación de la gran ciudad, no es un problema exclusivamente municipal... El Gran Madrid tiene que surgir de un Plan Municipal de coordinación de la metrópoli con los pueblos de la comarca que viven a su sombra... El problema de la formación de Madrid es un problema de Gobierno, del Estado Español..."

"El paso dado por la oficina de Urbanismo, aún siendo enorme la labor realizada, sólo puede ser el punto de partida..."

Las palabras de José de Lorite en su esencia y con las matizaciones que el transcurso de más de sesenta años llevan aparejadas, son de aplicación al momento actual.

La Oficina Municipal del Plan (OMP) ha presentado un diagnóstico completo y riguroso sobre los problemas urbanísticos de Madrid y las líneas maestras para su solución, pero si no se alcanza un acuerdo urgente sobre la puesta en marcha de



Tetuán. Bravo Murillo

The Advance version of the revision of the development plan: The starting point

The Municipal Office of the Plan has presented a full and complete diagnostic report on the town planning problems, affecting Madrid and the main lines of action for finding solutions for them. There is, however, an urgent need for an agreement to be reached on how these solutions are to be implemented with the other public authorities, because otherwise the effort made will be far less efficient.

In 1990 a number of defects were detected in the 1986 Plan. These defects related for the most part to the shortage of land for housing and the need to reassess the proposed transport system. Now, the magnitude of the crisis we have referred to has made it necessary to carry out a Revision in greater depth and to set new targets and objectives.

We are obviously in agreement with the basic target of the Plan to Improve the Quality of Life of people living in Madrid, although we also feel that there is a need to add to this the aim of improving the city's efficiency in order to make it more competitive within the European Urban System.

The document proposed four main objectives of the Plan:

- To find a solution for the housing problem
- To improve mobility
- To give new life to the city centre

esas soluciones, o las que resulten de su discusión, con las otras Administraciones Públicas el esfuerzo realizado perderá parte de su eficacia.

La necesidad de proceder a la revisión del Plan de 1985, desbordado por los acontecimientos acaecidos en sus primeros años de vigencia, es un hecho aceptado desde 1990 fecha en que se propuso su revisión o al menos la de su programa de actuación.

Habiéndose iniciado actuaciones en dicho sentido y pese a haberse aprobado un documento de avance en 1990, era de general conocimiento la circunstancia de que para proseguir con los trabajos se precisaban al menos dos condiciones: la primera, la creación de un órgano u oficina técnica en el seno del Ayuntamiento cuyo único objetivo fuera la revisión del Plan y, la segunda, el establecimiento por la Comunidad de Madrid de unas estrategias o directrices metropolitanas que enmarcasen el desarrollo de Madrid.

Resuelto el primer escollo, aún sigue sin resolverse el segundo que en caso de estar formuladas hubieran concedido un carácter distinto a los trabajos que se presentan.

Según parece, la formación del Plan Regional se encuentra avanzada por la Consejería de Política Territorial de la Comunidad de Madrid y todos esperamos que sus trabajos se sometan al conocimiento del público durante el período de información pública que se ha dispuesto para este Avance, con el fin de poder contrastar ambos documentos.

Por otro lado, los estudios y trabajos de planificación que se están llevando a cabo en el MOPT sobre Planes y directrices sectoriales y territoriales en materias de su competencia, que enmarcan sus actuaciones, permiten esperar que los elementos técnicos para la deseada concertación se encuentren a punto por su parte.

En el período transcurrido desde 1990 ha aflorado la profunda crisis en que el mundo se haya sumido, debido a los acontecimientos, tanto políticos como económicos, acaecidos en los últimos años que hacen más preciso que nunca un acuerdo sobre la planificación y las actuaciones a desarrollar en Madrid.

Desde el punto de vista del objetivo de buscar la participación pública de un lado y de servir como instrumento de debate para la necesaria concertación, el documento presentado por la OMP responde plenamente a dicho fin y constituye claramente el punto de partida y de necesaria referencia en el futuro.

• To draw up a city project for the year 2000.

The acceptance of all of these objectives is not really in doubt and does not require discussion. However, where there will be debate is with regard to the territorial framework in

which such problems should be solved, especially as far as the housing problem is concerned. This obviously is focused on the creation of Urban Land, especially now that the cost of mortgage financing has fallen to below ten per cent, as well as its reper-

Si en 1990 se habían detectado disfunciones en el Plan de 1985 que fundamentalmente se centraban en la escasez de suelo para vivienda y en la necesidad de replantearse el sistema de transportes propuesto, así como en introducir flexibilidad en sus determinaciones. En el día de hoy la magnitud de la crisis antes citada ha obligado a un replanteamiento más profundo de la Revisión y a fijarse nuevas metas y objetivos.

No voy a tratar de resumir la extensa documentación tanto de diagnóstico como de propuesta que recoge el Avance y que son excelentes, pero si voy a permitirme comentar algunos de los aspectos en él recogidos, aún a riesgo de que mis observaciones no alcancen ni con mucho el rigor de las afirmaciones contenidas en el documento.

Estando obviamente de acuerdo con la meta fundamental del Plan de mejorar la calidad de vida de los madrileños, estimo que habría que incorporar también a este nivel la meta de mejorar la eficiencia de la ciudad con el objetivo de que sea competitiva en el conjunto del sistema urbano europeo.

Este aspecto aparece recogido en el documento, pero no con el suficiente énfasis; así al referirse al posicionamiento de Madrid respecto a los ejes de desarrollo europeos, preocupa que su actual posicionamiento periférico se vea agravado si en el futuro la tendencia de dichos ejes de crecimiento se traslada hacia el Este, lo que perfectamente puede ocurrir en los próximos años.

Sin embargo, temo que tengan una mayor incidencia los propios problemas de vertebración territorial que se están dando en la España de las Autonomías, con cada vez más voces a favor de posicionamientos federalistas, que obligan a jugar a fondo el papel central y estructurante de Madrid en la España interior.

Ello lleva consigo que sea preciso incidir en los trazados y en los tiempos de ejecución de las infraestructuras de los distintos modos de transporte terrestre entre las grandes áreas urbanas españolas, en la necesidad de una apuesta decidida por el programa aeroportuario, en la preparación de reservas de suelo de alta calidad tanto para equipamientos públicos como privados, en la búsqueda de la máxima eficiencia en el sistema de transportes y en la reducción de los costes en la creación de suelo urbanizado.

La definición propuesta del tipo de Plan es, a mi entender, correcta en todos sus aspectos:

- La distinción entre la planificación territorial y la programación.

cussions as regards the dimension of the Classification of the Land.

The determining factor for this issue concerns what kind of solution is to be given to the Public Transport problem. The conceptual proposals put forward in the document are clear

and precise. The problem lies in how it is to be financed, and the current lack of infrastructures and the cost of maintaining services constitute, in my view, the Gordian knot affecting how the city of Madrid is to function.

Proper management will enable

- La diferenciación del rango normativo y sus determinaciones.

- El carácter flexible de las normas.
- La necesidad de planificar en un marco metropolitano.
- La evolución continua del planeamiento.
- El protagonismo del tratamiento morfológico de la construcción de la ciudad.
- La concertación entre instituciones y la participación pública en su redacción, etc.

Sobre todo ello estimo que debe añadirse únicamente la necesidad de mantener un órgano permanente de seguimiento de la planificación, que permita proponer las modificaciones que sean necesarias para la velocidad de los cambios de tendencia que estamos viviendo, así como fijar las necesarias condiciones para la puesta en marcha de determinados proyectos especialmente en lo referente a plazos y financiación de los mismos, que hoy resulta imposible prever, dado que únicamente es posible desarrollar un planeamiento, con un abanico de proyectos alternativos tan abierto como el que se propone, si existe un análisis detenido de su puesta en marcha que garantice su adecuada finalización.

El documento propone cuatro grandes objetivos al Plan:

- Resolver el problema de la vivienda.
- Mejorar la movilidad.
- Revitalizar el centro de la ciudad.
- Establecer un proyecto de ciudad para el año 2000.

Todos ellos son suficientemente admitidos como para no necesitar discusión. No obstante, creo que el debate surgirá en cual debe ser el marco territorial en que deben resolverse dichos problemas, especialmente en lo relativo al problema de la vivienda, que como es lógico se centra en la creación de suelo urbanizado, especialmente en un momento en que la financiación hipotecaria ha alcanzado cifras de un sólo dígito y, en su consecuencia, sobre la dimensión de la calificación del suelo.

A mi entender la solución que se adopte para el problema del transporte público es el eje determinante de la cuestión, y la forma de resolver los otros temas dependerá de los ritmos en que se alcancen soluciones a dicho asunto.

El problema de la movilidad, que, consciente plenamente de su importancia, tiene un importante tratamiento en el documento, presenta un enfoque metropolitano en su diagnóstico y en la propuesta de red viaria.

En cambio en el tratamiento de los transportes públicos, o bien se restringe en sus propuestas adecuándose a los pla-

nes existentes, o bien limita sus propuestas al ámbito territorial del municipio.

Sirva como ejemplo la propuesta que se hace para el Metro. Así, mientras con toda lógica se propone la extensión del servicio a los nuevos crecimientos propuestos, poblaciones como Alcobendas, San Fernando de Henares o Pozuelo quedan sin dicho servicio, aún cuando el final de las líneas propuestas quedan a pocos kilómetros de los centros de dichas poblaciones.

Puestos a definir un programa de máximos, independientemente de la capacidad de financiación, el esquema de los servicios públicos debería salir de los estrictos límites del territorio municipal.

En este aspecto es de destacar que el servicio de metro no tiene porque ser sinónimo de túneles, y creo que si bien existen áreas centrales en que su enterramiento es preciso, podría realizarse en otras una planificación que admitiese su desarrollo en superficie.

En cualquier caso los planteamientos conceptuales del documento son claros y concretos: el problema está planteado en su financiación. El déficit existente de infraestructuras y los costes del mantenimiento de los servicios creo que constituyen hoy el nudo gordiano del funcionamiento de la ciudad de Madrid.

De la experiencia deducida en estos años, estimo que a través de una gestión adecuada los costes de creación de suelo urbanizado son asumibles por la demanda de vivienda y otros usos, de forma proporcionada a sus estratos de capacidad económica, incluyendo en dichos costes las infraestructuras básicas y la red viaria.

Por todo ello en el momento actual, y dado el sistema de transporte público existente, es pues lógico plantearse la solución del problema de la vivienda de los madrileños apoyado en la ciudad existente, pero dados los costes sociales que el actual sistema de transportes genera, en un horizonte más lejano y con una mejora de movilidad, la solución fuera de los límites del término municipal sería plenamente admisible. La solución que se adopte deberá depender pues de la capacidad de financiación que destinen al apartado del transporte las Administraciones Públicas.

Para alcanzar el objetivo de revitalizar el centro de la ciudad se presenta una estudiada y compleja propuesta de actuación que con toda lógica trata de flexibilizar y permitir un mayor grado de intervención. Siempre dentro del objetivo de evitar

the costs of creating Urban Land to be met by the demand for housing and other uses, in proportion to the different levels of purchasing power. Such costs would include basic infrastructure and the road network. With the aim of bringing new life

to the city centre, a complex proposal of action that has required a great deal of study has been submitted. It very logically attempts to make intervention more flexible as well as increasing the degree of intervention. However, since conditions in

the city centre are getting worse and worse, in spite of the policy of renovation implemented up to now, surely more forceful intervention is required? Is there not a need for envisaging internal reforms involving public intervention on a larger scale?

The overall size for the new developments that are proposed. 36,800 homes, together with the figure for the PAUS being processed: 58,500 homes, is very sensible and fits in with the possibilities and requirements of the City. This is also the

la terciarización del centro y la erradicación de sus actuales habitantes.

Sin embargo, dado que la degradación del centro, pese a la política rehabilitadora llevada a cabo hasta ahora, es un fenómeno creciente: ¿No resultaría necesaria una intervención más decidida en el centro? ¿No sería necesario recurrir a planteamientos de reforma interior con actuaciones públicas de mayor envergadura, en algunas de las zonas más deterioradas del centro, aunque ello implicara realojos de los habitantes en otras zonas suficientemente dignas de la ciudad?

Ello implicaría sin duda participaciones de todas las Administraciones Públicas, pues el volumen de los recursos requeridos sería cuantioso, y se precisarían modificaciones del corpus legal que permitiesen dicha intervención.

De las propuestas realizadas para el centro resulta especialmente sugerente la extensión del área cultural del Prado-Atocha hasta Embajadores, que estimo debería extenderse hasta el Palacio de Oriente y el Teatro de la Opera aprovechando la operación no terminada de San Francisco el Grande, lo que configuraría un itinerario cultural de gran interés.

Las seis propuestas estructurales incluidas en el Avance presentan diversos grados de definición entre ellas, e incluso dentro de cada una de ellas los proyectos específicos que las componen no aparecen muy detallados, como es lógico, y su lectura ha de realizarse cruzada con las definiciones y cuantificaciones recogidas en las propuestas sectoriales. No es este lugar para entrar a analizar el componente de diseño aún muy esbozado y que lógicamente dará lugar a debates específicos para cada una de ellas, pero si merece la pena realizar ciertas observaciones.

En primer lugar estimo que el dimensionado global de los nuevos desarrollos propuestos: 36.800 viviendas, unido al procedente de los PAUs en tramitación: 58.000 viviendas, es muy sensato y adecuado a las posibilidades y necesidades de la ciudad. Lo mismo ocurre con las propuestas de nuevas áreas de actividad terciaria para las que se propone un crecimiento de aproximadamente dos millones y medio de metros cuadrados.

En segundo lugar, es preciso referirse a las sustanciales diferencias que existen entre cada una de las propuestas, pues mientras la operación Chamartín configura una actuación unitaria, la corona Norte lleva dentro de si al menos siete operaciones distintas, con diferentes funciones entre ellas.

Es razonable la integración de diversos proyectos en unidades de estudio y compatibilización pero creo que deberían desglosar-

se para un mejor diseño y gestión en proyectos cerrados y auto-suficientes a la hora de su definición última.

Todas las propuestas tienen lógica y sentido, como bien se explica en el documento, sin embargo ha de analizarse también su viabilidad o al menos su temporalidad en relación a la función asignada.

Así dentro de las dos grandes propuestas de descentralización terciaria y administrativa e incluso dentro de todas las operaciones propuestas, es la denominada Operación Campamento la que más dudas genera y no por la corrección y adecuación de su proyecto territorial, sino por la viabilidad en el momento actual del desalojo de las zonas de Defensa en ella ubicadas, a la vista de las restricciones presupuestarias que alcanzan al correspondiente departamento ministerial.

El retraso en la ejecución de algunas de estas Grandes Operaciones podría comprometer otro tipo de programas y afectar alguno de los objetivos del Plan.

En otro orden de cosas sorprende que la solución al transporte público de un área con la importancia que se otorga al sector del Aeropuerto, ciudad Aeroportuaria y Campo de las Naciones, es establezca mediante un sistema autónomo y diferenciado como es el llamado metro ligero, pues hay que recordar que parte del actual fracaso del proyecto londinense de los Docklands se ha achacado a la utilización de uno de estos sistemas de transporte público.

El documento recoge los criterios básicos para la elaboración del sistema normativo y para la gestión posterior del Plan. Todo ello es un brillante ejercicio de lógica que lo que es menester es que se lleve a la práctica cuanto antes.

Es de esperar que desde la Comunidad de Madrid, y en su proyecto de Ley del Suelo para Madrid, se recojan las sugerencias realizadas para que la agilidad de la gestión en el tema de las áreas de reparto en suelo urbano compense de las incongruencias que se derivan del Texto Refundido de la Ley del Suelo vigente.

Con todo lo dicho creo que uno de los méritos a sumar al documento es la claridad de las ideas en él expuestas, dado que en ella reside la fuerza destinada a dar forma y realidad en el tiempo a esas imágenes primeras.

Espero que el debate sobre dichas ideas las perfeccione y dé ánimos a las personas que componen la Oficina Municipal de Plan para acometer con ilusión la tarea de su redacción definitiva.

case for the proposals for areas for service activities where growth of approximately two and a half million square metres has been proposed.

All the proposals are logical and sensible, as is well explained in the document. Nevertheless, the feasi-

bility of the plan, or at least as regards the time bearing in mind the function assigned, does require further analysis. The document sets out the basic criteria for drawing up a set of rules and for how the Plan is to be subsequently managed.

Juan A. Barrado González
Arquitecto

El ocaso de la racionalidad urbanística

Grupo Municipal Socialista



Consideramos que el Plan General es el instrumento urbanístico que establece, por una parte, las determinaciones que van a condicionar la forma de la ciudad en el futuro, a partir de la ciudad existente, y, por otra parte, las “reglas del juego” a las que habrán de someterse los múltiples y diversos agentes que intervienen en la construcción y transformación de la ciudad.

Al adoptarse esas determinaciones, en un preciso contexto económico, éste ha de tenerse en cuenta a la hora de caracterizar la naturaleza y entidad de los procesos urbanos que se estén dando en la ciudad que se pretende ordenar, y de los que puedan darse en el futuro. Las decisiones que implica el planeamiento pueden tener efectos de toda índole –económicos, políticos, sociales, etc.–, creemos que todos ellos son de consideración obligada para los planes de ordenación.

Pero esto último no significa que el Plan tenga que ser el vehículo de todo tipo de decisiones de política urbana y económica, o dicho de otra manera, que el Plan persiga objetivos de política económica –conseguir una mayor eficacia del aparato productivo, o conseguir efectos redistributivos de la renta (que, por cierto, no es el caso del Avance que comentamos)– no puede llevar al error de evaluarlo a partir de supuestas capacidades que el Plan no tiene ni puede tener.

Los objetivos de un Plan y su enfoque mismo, parten de qué es lo que se considera como problema, desde una única perspectiva: la del Plan como instrumento. Cuestión nada banal ni obvia y que constituye, además, el punto de partida de la política urbana que el Ayuntamiento defiende. Los contenidos del Plan y las medidas a aplicar se derivarán de la interpretación que se haga, del modo y forma en que se han generado los procesos urbanos que se dan en la ciudad, y de las variables por las que se caracterizan, de forma diferenciada, en los distintos espacios de la ciudad.

Esto hace que pese a la definición legal de su alcance y contenido no todos los Planes Generales son iguales.

Sus enfoques conceptuales y metodológicos y sus propios contenidos y formatos responden, insistimos, al diagnóstico que se haga de los problemas que se pretenden resolver con el Plan; la política urbanística del Ayuntamiento que lo aprueba, que se concreta en los objetivos que, con toda la complejidad que implica, configuran la estrategia del Plan; y a la interpretación de la ciudad de la que se parte. Es decir, del análisis que se haga de los procesos y transformaciones de la ciudad y, en consecuencia, cómo, cuándo, por qué y para

qué, se puede intervenir en la ciudad con los instrumentos urbanísticos de aplicación desde un Plan General.

Estas bases, que definen la concepción y posibilidades de un Plan General, exigen que se redacte con un cierto método que permita alcanzar los resultados pretendidos.

Lo que un Plan sea, su tipo o carácter, dependerá de esos resultados; hasta que estos puedan apreciarse, es decir, en la fase de Avance, como es nuestro caso con el NPG de Madrid, sólo es posible evaluar lo que el Plan pretende ser.

Los planes si están bien hechos, si son buenos planes, son un marco de referencia que pueden durar años al servicio de la comunidad; un Plan bien hecho, alcanza cotas importantes en el entendimiento de la situación en la que se encuentra la ciudad y en qué dirección puede ir. O qué capacidad de transformación se le puede dar, qué agentes urbanísticos existen, cuáles pueden venir de fuera y de qué manera hay instrumentos disponibles que puedan ser aplicados para transformar lo que se considere necesario.

Desgraciadamente, nada de estos tiene el NPG; un ejemplo más de que el matrimonio urbanista-político puede encaminar a una pérdida absoluta de la racionalidad.

La base cultural racionalmente construida del técnico pierdefrente a la cultura global popular de determinados políticos y conduce, como en este caso, a un despotismo ilustrado encubierto y disimulado.

El Plan, al final, es un producto fundamentalmente político y hecho a base de consensos, y la mejor garantía de su calidad y eficacia es que sea un Plan al alcance del conjunto de la población, eliminando todo aquello que tiene de críptico y llegando a imágenes que la gente entienda.

En el fondo el urbanismo ha de ser un pacto que establecen los diversos grupos sociales de la ciudad, un pacto dirigido y arbitrado por quienes en un momento determinado detentan el poder, pero con un único objetivo: que el pacto, en condiciones de igualdad, se haga realidad; este pacto confiere al Plan carácter democrático, y sin él no dejaría de ser un Plan tecnocrático, más cuando se trata de un plan globalizador y cosmogónico que trata de dar respuesta a todo tipo de problemas de la ciudad, convirtiéndose en pura ideología.

Lo que el NPG pretende ser

Afrontar el comentario de un documento de la envergadura del Avance, y opinar ordenadamente sobre su contenido, requiere adoptar un cierto método. De un lado no parecía oportuno intentar diseccionar la totalidad de sus entresijos. Ni el debate sobre el Avance va a agotarse en esta Revista, ni todos sus aspectos son de interés para la generación de los madrileños.

Por ello se ha adoptado por centrar este escrito sobre aquellos aspectos del Avance, enfatizados por el Equipo de Gobierno Municipal, por los responsables de su redacción, o resaltados de forma especial en el propio documento.

Participar, para mejorar la calidad de vida

José María Álvarez del Manzano, Alcalde Madrid, destaca en su introducción al Avance lo siguiente:

“El Planeamiento Urbano es una disciplina compleja cuyas propuestas y orientaciones no son fácilmente comprensibles para el común de los ciudadanos. Y para éstos, relacionar sus problemas y los de la ciudad con cuestiones como usos del suelo, aprovechamientos, catálogos y normativas les representa un salto difícil de aprehender... Quiero resaltar la importancia que, en este nuevo Plan, tiene el debate público que, desde el principio, ha sido constante del trabajo realizado en la Oficina del Plan. Se han sucedido las consultas y mesas redondas como medio de pulsar la opinión de los ciudadanos sobre el Madrid en que desean vivir. Un Madrid capaz de dar lo mejor de sí, no sólo a sus ciudadanos sino a España y al mundo”.

En esta misma línea se pronuncia José Ignacio Echeverría, Concejal Delegado del Área de Urbanismo, al decir en el prólogo del Avance:

“Todo ello ha permitido elaborar un documento abierto y flexible, plenamente participado desde el arranque de su elaboración; tanto desde el hecho de la integración de todos los grupos políticos en el Consejo de Administración de la OMP, como por ser fruto, entre otras cosas, de los resultados obtenidos de los procesos de participación institucional desarrollados en dos de sus fases previas –las definiciones de los Criterios y Objetivos y de las Estrategias Básicas–.”

Dado que el título de este apartado es la frase que abre y encabeza el Avance, entendemos que sintetiza su objetivo y característica más destacables (como se reitera en otras partes del documento): mejorar la calidad de vida y ser un Plan participado.

El común de los mortales suscribiría sin dudarlo ese objetivo, y cada persona o colectivo lo haría desde un entendimiento distinto lo que significa “calidad de vida”, o de cómo puede alcanzarse su mejora. Así enunciado, en abstracto, sin matizaciones o apostillas que acoten significados, contenidos, caminos y medios para su consecución, no cabe hablar de objetivos, ni

We consider that the General Plan is the instrument of town planning that sets out, on the one hand, the factors that will have a determining effect on the form taken by cities in

the future, starting from cities as they are at the present time, and, on the other hand, the rules which must be complied with by the many different agents involved in building

and transforming cities.

Such determining factors are adopted in a specific economic context, which needs to be taken into account when deciding on the natu-

re and entity of the town planning processes that are taking place in a city where a plan is being prepared, as well as in those processes that are likely to take place in the future.

tan siquiera de declaración de intenciones. Se trata de un deseo angélico, cuya inocencia no puede menos que recordar el famoso precepto constitucional que instaba a los españoles a ser justos y benéficos. Más vale pues centrarse en objetivos menos principales que, una vez despojados de adornos lingüísticos son, para alegría de este Grupo Municipal Socialista, sorprendentemente parecidos a los del Plan General vigente.

La falta de consenso político en la aprobación del Plan General de 1985 ha sido uno de los caballos de batalla del Partido Popular. Así por ejemplo, Pedro Ortiz, en mayo de 1989 decía:

“La imposición, por la fuerza del «rodillo», sin atender a la razón de las numerosas voces que se levantaron sobre aspectos parciales o generales del mismo, ha sido su principal debilidad; y el origen de los errores y fallos que contiene... Escuchando, debatiendo y consensuando el Plan General, más allá de la relación de fuerzas de un determinado momento, y que benefician coyunturalmente a tal o cual opción política, habría evitado que se produjera la actual situación, en la que pervive un Plan sin la legitimación de las opciones que lo impulsieron” (1).

Valga este texto como muestra para justificar el interés del Partido Popular, en demostrar que la Revisión en marcha está siendo objeto de intensa participación. Este tema requiere matizaciones importantes. En primer lugar, el hecho de que todos los grupos políticos municipales estén representados en el Consejo de Administración de la Oficina responsable de la redacción del Plan no significa que nos encontremos ante un Plan consensuado. De hecho, las opiniones de los grupos de la oposición municipal no han sido tenidas en cuenta, ni cara a la redacción del Avance, ni en lo relativo al conjunto de modificaciones del Plan General vigente que se están tramitando, y que condicionan el futuro de Madrid en mayor medida que el propio Avance.

En segundo lugar, y como adjetiva el propio Echeverría, la participación que se ha realizado es institucional, lo que está bastante alejado de un entendimiento medianamente progresista de la colaboración ciudadana en la redacción del planeamiento. En la redacción del Avance no ha existido participación pública, sino que se ha recabado la opinión del ciudadano mediante un instrumento –la encuesta con preguntas y respuestas detalladas–, cuya utilización puede ser adecuada a efectos de definir políticas de captación de mercado, pero que cara al planeamiento urbanístico sólo es válida para condicionar la opinión sugiriendo respuestas predeterminadas.

(1) Pedro Ortiz. El futuro de Madrid. Revista Urbanismo, nº 7.

No puede existir participación pública sin información, y la exposición del Avance es la primera ocasión en que se produce una transferencia de información, sobre cuya posible eficacia el diario ABC opina:

“...Pero el problema es que la exposición, con gran derroche de medios audiovisuales, se realiza en lo que se ha dado en llamar jerga urbanística, un idioma supertécnico que entienden perfectamente arquitectos y personas cercanas al urbanismo, pero que suena a rollo incomprensible a la mayoría de la gente no especializada que acude al Museo de la Ciudad con la esperanza de saber cuál va a ser el futuro de Madrid.” (ABC 12.7.93)

Se desconocen los frutos de la participación institucional, pero dado que el contenido de los documentos de *Criterios y Objetivos* y *Estrategias Básicas*, no ha sido modificado como consecuencia de la misma, sólo cabe pensar en una improbable y unánime ratificación de sus contenidos, o en la ignorancia de las opiniones vertidas a lo largo del proceso.

No cabe pues alardear de un proceso de participación radicalmente distinto de la incorporación de las experiencias de las Asociaciones de Vecinos, y de años de trabajo en los barrios, que caracterizó al Plan de 1985.

Las propuestas de desarrollo

La imagen de ciudad propuesta por el Avance sugiere a pronto y voleo los siguientes comentarios:

- La clasificación como suelo urbanizable de la práctica totalidad del actual suelo rústico común, aleja el fantasma del tercer fenómeno característico del modelo de producción de ciudad del pasado: la urbanización del suelo rústico de espaldas al planeamiento.
- La conexión entre los crecimientos previstos y el tejido de la ciudad no es una de las preocupaciones de los redactores del Avance. Las barriadas “cuelgan” de grandes infraestructuras, lo que garantiza su aislamiento del resto de la ciudad.
- El Plan General vigente apostó con energía por el reequipamiento de la ciudad y la creación de espacios libres. El Avance supone una ruptura con esta línea de actuación.
- La política de espacios libres está caracterizada por la fragmentación de las áreas verdes, y el desmantelamiento del esquema de cuñas verdes y parques suburbanos del PGOUM vigente, circunstancia agravada por la práctica extinción del suelo rústico común. Se recupera una visión residual del sistema de espacios libres, desconociendo su valor como elemen-

The objectives of such a Plan, indeed its very approach, stem from what is deemed to be a problem, which is looked at from one point of view only: the Plan as an instru-

ment. This issue is neither trivial nor obvious and moreover constitutes the starting point of the town planning policy defended by the Town Council.

The Plan's conceptual and methodological approaches as well as its own contents and formats are a response to the diagnostic of the problems that the Plan is designed to

solve. This involves the town planning policy of the Town Council which approves the Plan, which is used to set targets which, with all the complexity that this involves,

to de la ciudad y reduciéndolo, en bastantes casos al mero papel de banda de protección de grandes infraestructuras.

- A pesar de la puesta en el mercado inmobiliario de todo el suelo disponible, sólo se configuran dos nuevos parques de escala de ciudad: el del Arroyo de la Gavia con dudosas condiciones de accesibilidad, y la Casa de Campo del Este, que vé notablemente mermado el tamaño en su día previsto.

El Avance no sólo ignora el análisis de sus efectos sobre el sector inmobiliario, sino también sobre la región. El desconocimiento de la realidad regional impregna todo el documento; desde el ámbito elegido para el Diagnóstico del marco territorial, limitado a los municipios interiores a M-50; a la definición de la estructura territorial que no contempla los arcos noreste y sureste, y cuya definición gráfica impide visualizar el patrón territorial de distribución de usos. Con estos mimbres no es extraño que se haya obviado cualquier análisis del impacto en la región de las propuestas para el municipio de Madrid, del mismo modo que en parte alguna del documento se analizan los efectos sobre Madrid, de lo que ocurre del otro lado de los límites municipales.

En una región cuyo futuro depende del grado de integración y el equilibrio interno, la continuidad de las infraestructuras de transporte parece ser el único factor considerado.

Reinventar la red arterial

En este, como en otros aspectos, el Avance adolece de una disociación entre las estrategias de actuación y las propuestas que las concretan, así como entre las políticas sectoriales diseñadas en el documento, las llevadas a cabo y las actuaciones en el día a día de la gestión municipal.

Desde la asunción del grado de congestión de la red viaria, el Avance se plantea como objetivo conseguir una movilidad sostenible, con independencia de futuros incrementos en el número de viajes. Para alcanzar ese objetivo se enuncian una serie de estrategias, que van desde la consolidación de un modelo polinuclear equilibrado para la región, hasta la puesta en valor de la trama urbana, pasando por favorecer el tránsito peatonal y el transporte público, estrategias cuya puesta en práctica se traduce, fundamentalmente, en actuaciones de gestión de tráfico.

Aparentemente los criterios, objetivos y estrategias básicas de la política de tráfico y transporte recogida en el Avance, suponen una ratificación de los contenidos en el vigente Plan General, y en las directrices y propuestas diseñadas en los últimos años desde las Consejerías de Política Territorial,

de Transportes y desde el Consorcio de Transportes, si exceptuamos una reducción del porcentaje deseable para el transporte público en el reparto modal.

En una primera lectura, la confirmación de un enfoque progresista del transporte urbano, podría interpretarse como un loable replanteamiento de las posiciones tradicionales del Partido Popular, descritas en 1989 por el Concejal de Obras y Vivienda, Enrique Villoria, del siguiente modo:

“Contra el vehículo privado: El tratamiento dado a la red viaria principal (en el Plan General de 1985) tiene, igualmente, sus connotaciones políticas, desde el momento en que se ha prescindido de un estudio serio y global para una adecuada red arterial, con el exclusivo objetivo, debidamente expuesto en la documentación del Plan, de no dar facilidades de circulación al vehículo privado para obligar al uso del transporte público hasta en un 80 por 100 del total de los viajeros. Este criterio parece también responder a filosofías políticas propias de sistemas y países en los que la fabricación y venta de vehículos está controlada por el Estado, pero que, obviamente, no es de aplicación en sistemas de economía libre de mercado en los que preferentemente hay que resolver los problemas que crea un creciente parque automovilístico en circulación”

“En este sentido, hay que destacar la terca proposición de imponer, por simple voluntarismo, la obligación del ciudadano a renunciar al vehículo privado para que haga uso de un incómodo transporte público, cuya mejora es sólo una promesa” (2).

El análisis de las propuestas concretas reduce las posibles veleidades progresistas, a un recurso idiomático, mediante el cual se enumeran conceptos como “plataforma reservada”, “gestión del estacionamiento”, “estrategia multimodal”, que carecen de concreción real; como si el propio enunciado del concepto comportara mágicamente su materialización.

La inmaterialidad que caracteriza las propuestas de transporte, bien pudiera ser consecuencia de la acción conjunta de un deseo inconsciente: mantener el actual status quo, beneficiando el transporte privado, y otro consciente: no poner de manifiesto las contradicciones existentes entre la aproximación teórica del Avance, y la práctica de la gestión municipal.

Difícilmente pueden concretarse enunciados como crear plataformas reservadas para transporte público, controlar el estacionamiento de rotación en áreas centrales, o apoyar la intervención municipal para reducir el número de viajes, cuando la gestión del Ayuntamiento supone: la dejación de la vigilancia en el área de ORA, hasta hacerla inoperante, el abandono de la polí-

(2) Enrique Villoria. *Meditación y desafío*. Revista Urbanismo, nº 7.

from the strategy of the Plan. It also involves the interpretation of the city which is the starting point.

If the plans are well conceived, if they are good plans, they can be

used as a frame of reference which may serve the community for many years. A well-conceived Plan can achieve a high level of understanding of the situation in which the

city finds itself and of the direction it can take.

Unfortunately, the NPG shows none of these qualities. It is yet another example of how the marriage

between town planning and politics can result in all sense of rationality being lost.

In this document, we have chosen to focus on the aspects of the Ad-

tica de creación de carriles bus-taxi, una política de construcción de aparcamientos y pasos a distinto nivel, que en nada contribuye a fomentar el transporte público, el boicot continuado de la actuación del Consorcio de Transporte, y las sucesivas propuestas de privatización de la EMT, por citar algunos ejemplos.

Las contradicciones internas del propio Avance manifiestan la escasa fé del equipo redactor en el apoyo al transporte público. Así, es dudoso que pueda instrumentarse la línea estratégica de consolidación de un modelo plurinuclear para la región, cuando la propuesta del Avance refuerza la inclusión de espacios y actividades de centralidad en el término municipal de Madrid. Como también puede dudarse de la eficacia de aparcamientos "disuasorios" emplazados en el interior de la ciudad: Puerta de Toledo, Ministerio del Aire, Cuatro Caminos, etc., o de una necesaria reducción del número de viajes, cuando la política de actividades económicas mantiene la localización de terciario en los distritos centrales.

El decrecimiento del Avance respecto a sus propias estrategias, alcanza casi el ateísmo en las líneas relativas a la puesta en valor de la trama urbana y apoyo al tránsito peatonal, en las que confusamente se despliegan un cúmulo de objetivos e intenciones, de los que se infiere que la movilidad peatonal vá a favorecerse mediante recomendaciones para el diseño viario de los nuevos desarrollos e itinerarios peatonales relacionados con los centros comerciales. No se trata pues de entender la marcha a pie como un modo de transporte, sino de propiciar el funcionamiento de la actividad comercial. ¿Qué efecto pueden tener unas simples recomendaciones, como elemento transformador del diseño urbano? Recomendaciones cicateramente restringidas a los nuevos barrios, olvidando la mayor parte del territorio de la ciudad. ¿Qué entendimiento de la trama urbana conduce a pretender su "recuperación" mediante el "calado de barreras entre barrios", sobre todo cuando dicho "calado" se obtiene resucitando los ejes del núcleo?

Casco antiguo, Centro Histórico y Catalogación

Un aspecto paradigmático, reflejo de la disociación entre los distintos puntos de vista dentro del Avance, es el doble enfoque tanto del análisis como de los desarrollos propositivos de él derivados para tratar el tejido urbano consolidado.

Se presenta una forma de tratar el "Centro histórico" y otra para el resto de los suelos urbanos.

Si bien es verdad que el "Centro histórico" encierra problemas derivados de la época de su trazado y la edad de su edifica-

ción que lo definen como un ámbito singular, no es menos cierto que el criterio con que se debe tratar el continuo urbano ha de ser, si no idéntico, al menos coherente para una y otra parte.

En su análisis sobre el "Centro histórico" el Avance parece olvidar qué es lo que queda de una antigua ciudad completa, hoy parte de una ciudad nueva, incluso su mismo tratamiento gráfico la caracteriza como una isla multicolor sobre fondo blanco.

Como resto de aquella ciudad quedan hoy las distintas zonas de centralidad, comerciales, periféricas, etc... que no pueden, ni todas ni mucho menos en el mismo modo formar un nuevo centro homogéneo.

A este respecto el Avance pretende establecer diferencias con una división en siete distintos planes especiales que comprenden casi todo el distrito Centro y olvidan el resto de la ciudad. La división, en unidades continuas próximas a la división de Barrios, no responde a un criterio conceptual más sólido que estructure la reflexión desde distintos equipos de trabajo.

En su definición, de una forma aparentemente intuitiva, el Avance significa diferentes zonas a las que asocia criterios próximos a los comentados de "Acciones Integradas", "Rehabilitación Preferente" claramente heredadas del Plan de Rehabilitación del Centro Histórico desarrollo del Plan General de 1985 en manos de un órgano ejecutivo: Empresa Municipal de la Vivienda que inició los PIP (Programas de Intervención Preferente) programas que se detuvieron con el cambio de dirección del equipo municipal hace ya 3 años.

Por otra parte, la simplicidad con que se plantean los distintos tipos de centros posibles de una ciudad, para de entre ellos elegir el "Centro para vivir" (¿un centro rehabilitado, dotado, tranquilo?) si bien corresponde con el slogan del Plan está en plena contradicción con una política municipal que paraliza la actividad de la EMV, propone cerrar los centros de urgencias municipales, permite la especialización de las distintas zonas del casco con planteamientos propios del más trasnochado Planing, en definitiva, obstaculiza de facto la conversión en un centro residencial dotado y con servicios como ha de ser el "Centro para vivir" que nos quiere presentar este Avance.

Queda en este apartado hacer una reflexión sobre los criterios de Catalogación (descatalogación) del patrimonio Arquitectónico. Existe la voluntad de incorporar la arquitectura contemporánea; en Consejos de la Oficina del Plan hemos sido testigos de los criterios de descatalogación que han sido siempre coherentes: se ha descatalogado en el 90% de las ocasiones en que tal acto ha sido solicitado, claro, para dar

vance Plan that have been stressed by the team in power in the Municipality, by the persons responsible for drawing it up, or which have been particularly emphasised in the

document itself. In particular:
— Participation, to improve the quality of life
• It comments on the process of participation that has been followed

up to the writing of the Advance Plan.
— The development proposals
• It analyses the main proposals set out in the Document.

— Reinventing the network of roadways
• It points out the contradictions in the Proposals on Traffic and Transport.

paso a arquitecturas contemporáneas que poder catalogar, pero cuando se ha conseguido la difícil (por razones de mercado) incorporación de piezas de valor presumible como la proyectada por Alejandro de la Sota para la Gran Vía de San Francisco, el equipo de gobierno decide la adjudicación con contrata en una clara postura de buen gestor muy inculto. ¿Será ésta la incorporación de arquitectura contemporánea al Catálogo? o ¿se pretende que haya "poca" buena arquitectura para que destaque?

Suelo y vivienda: un ejemplo de manipulación de datos

En el Avance del NPG, se incluye, en el diagnóstico, los datos estadísticos, ya tópicos, que definen el problema de la vivienda en Madrid.

Se llega a la conclusión, no por tónica menos real, de que la demanda solvente en el mercado es cada vez más reducida en términos relativos. Sólo un exiguo porcentaje de hogares pueden acceder a comprar una vivienda a los precios y en las condiciones de financiación que ofrece el mercado.

De esta conclusión, sin analizar el tema de las viviendas vacías (más de un 17% del parque), sin analizar la capacidad de absorber las propuestas de nuevas viviendas por parte de un sector, sobredimensionado, inflado y protegido, que ha tendido más a la eliminación de excedentes laborales y al deterioro de las condiciones de contratación de los trabajadores que no a la reconversión tecnológica, se pasa a la propuesta tónica de estimular indiscriminadamente la actividad constructora en el subsector vivienda: 200.000 nuevas viviendas, 74.000 en los próximos cuatro años, ninguna de promoción pública.

En Madrid y en la región hacen falta viviendas –todavía existen hogares inadecuadamente alojados y muchos jóvenes pendientes de emanciparse ante la falta de vivienda asequible– pero éstos son precisamente los que no pueden acceder a la oferta que el mercado libre produce. De ahí, que el único medio de aproximar la oferta y demanda a la potencial –la que no se manifiesta como tal en el mercado–, sea la intervención en éste mediante la ayuda pública. Lo que induce a reflexionar sobre la inviabilidad demostrada (no sólo en España) de confiar en el mercado libre para la resolución de los problemas de alojamiento. La creencia en lo contrario sólo es explicable si se considera que la vivienda ha dejado de ser un problema social.

Si no se construyen más viviendas es porque no se venden. Incitar artificialmente a su producción para el mercado libre sig-

nifica mantener la ilusoria expectativa de que el sector construcción puede mantener su dimensión y premiar, en definitiva, el despilfarro. Incitar con argumentos falsos –construyendo más viviendas crecerá la población, las mujeres cambiarán de actitud y tendrán más hijos–, pone en cuestión dramáticamente la calidad ética y por supuesto científica de los redactores de esta propuesta sectorial.

Formalmente el modelo propuesto de crecimiento "en mancha de aceite" (Villaverde, Carabanchel-Latina-Aravaca, Villa de Vallecas, Vicálvaro, PAUs de la Corona Norte) y a saltos en el Arco Este, son lo que caracterizaron el crecimiento de Madrid en los años 60 y 70.

El Avance no evalúa el efecto que para la ciudad y el área metropolitana supone un incremento de tal envergadura, sino que soslaya el problema por el simple procedimiento de eludir la programación del suelo.

Este mecanismo lleva aparejada la imposibilidad real de anticipar el crecimiento de la ciudad, de prever la construcción de infraestructuras y dotaciones o de corregir desajustes en el mercado de suelo. Conlleva, además, priorizar las operaciones de suelo sobre la actividad constructiva, impidiendo la recuperación social de las plusvalías. La sobreclasificación de suelo supone la distorsión del mercado inmobiliario, ya de por sí poco transparente, y que ni siquiera garantiza la estabilidad en la promoción y la viabilidad de las inversiones. Lo que no beneficia a nadie, excepto a los intermediarios que se limitan a cobrar comisiones sin realizar a cambio ningún trabajo productivo y sí, en cambio, entorpeciendo y encareciendo el producto final.

A modo de conclusión

En 1923 Lewis Mumford resumía su opinión sobre el Plan Regional de Nueva York del siguiente modo:

"En suma, el Plan Regional para Nueva York y su entorno es un «pudding» mal concebido, en cuya confección se mezclan un gran número de ingredientes, algunos adecuados, otros dudosos. Los cocineros han intentado satisfacer todos los gustos, y su preocupación principal ha sido vender una porción de tarta a cada comensal, en especial a quien les pagan. El «pudding» es incomible y carece de sabor, pero aquí y allá una pasa o un pedazo de limón pueden comerse con agrado. Esperemos que el «pudding» sea recordado por esos sabores aislados".

Habríamos ahorrado a los lectores una buena dosis de esfuerzo y aburrimiento limitándonos a reproducir las palabras de Mumford

— Historic city centre and Cataloguing

— Land and housing: and example of how data has been manipulated.

It studies the approach taken by

the Diagnostic and also includes comments on the sizing of the proposals for housing and the scheduled time frames.

¿Un Plan?: Una declaración ambivalente

Julio Alguacil
Grupo Municipal I.U.

¿Qué dice el Avance de la Revisión del Plan?, pues dice tanto que parece que dice todo, o casi todo. En realidad lo importante no es lo que dice, sino como lo dice, y sobre todo lo que van a decir de lo que dice, pues se presta a tantas interpretaciones entrecruzadas que vamos a oír mucho y de todo. Quizá sea lo que más importa de este avance, que se diga, sea lo que sea, pero que se diga.

Pues bien, si se trata de decir, empezemos por manifestar la perplejidad y la inquietud que toda tormenta de ideas puede provocar. Y es desde ahí desde donde se puede abordar un primer análisis de este avance: desde la perspectiva de que se nos presenta una tormenta de ideas emitida desde muy diversas corrientes y componentes profesionales del urbanismo, lo que no deja de tener la valentía al afrontar el lógico riesgo de caer en incoherencias y contradicciones fáciles. Estas circunstancias hacen que en este documento se conjugue lo viejo con lo nuevo, lo global con lo particular, el acabado con lo ampliado, lo micro con lo macro, en definitiva, un sin fin de ambivalencias que connotan tensiones dialécticas y que invitan por consiguiente, una vez más, al debate sobre la ciudad que necesitan los ciudadanos, que quieren las fuerzas económicas o que sueñan los más comprometidos.

No obstante, el desarrollo del Plan no puede esconderse en el descompromiso que imprime la diversidad propositiva, a veces la oferta de múltiples posibilidades y alternativas confunden sobre el modelo de ciudad que se pretende. No se puede obviar la elección de una opción filosófica para el futuro de la ciudad, lo que no exime para intentar compatibilizar lo sectorial elaborando una propuesta de plan integral e integrado.

Tras el concepto de flexibilidad no debe esconderse la indefinición que nos lleva a una incertidumbre sobre cuales van a ser los modelos prioritarios de intervención, tampoco debe esconderse tras la flexibilidad la simple y llana permisividad que en última instancia haga prevaler un programa de actuaciones de carácter economicista.

Acrecentar y/o acabar la ciudad

El documento de Avance nos presenta un Plan ambicioso y enormemente dependiente de agentes financieros externos, y es ambicioso porque a la vez que se plantea aquellas actuaciones de acabado de la ciudad que no se ejecutaron en el Plan del 85, y propone un crecimiento final hasta los límites del municipio. Se dice, ya se dice que estamos ante el último

Plan General de Madrid, pero habría que preguntarse ¿que es primero resolver los problemas existentes en la ciudad consolidada sin olvidar las potencialidades de desarrollo que esta tiene? o ¿plantear un crecimiento urbano hasta los límites del municipio?, ¿que va ser lo prioritario en las inversiones posibles en el programa de actuación: consolidar y estructurar lo existente o crear nueva ciudad?

Se confunden, solapándose, dos modelos: el de un crecimiento sostenido y el de un desarrollo sostenible. Ambos conceptos se encuentran implícitos en el documento de Avance y parecen como si fueran complementarios cuando no lo son. Hay quien afirma que tiene que haber crecimiento porque sólo siendo más ricos podríamos obtener una mayor calidad urbana y ambiental. Sin embargo, lo que se discute es si el crecimiento urbano, dentro de sus márgenes, nos posibilita mayor calidad ambiental.

En el documento se identifica la calidad urbana y ambiental con la mejora de la movilidad, (comodidad y rapidez) pero paradójicamente ello comporta un tiempo y gasto energético, residuos y contaminación. Desde el punto de vista del crecimiento urbano la movilidad se traduce en la creación de un transporte público de servicio a nuevas áreas residenciales y nuevas vías urbanas de conexión para el vehículo privado. Desde el prisma del llamado desarrollo sostenible habría que caminar en el sentido de limitar la necesidad de transportarse acercando el consumo y el empleo a la residencia.

Pero también el desarrollo sostenible, en el marco urbano, debe consistir, en definitiva, en garantizar que sean tenidas en cuenta las preferencias de los ciudadanos en materia de la calidad del medio ambiente urbano lo que precisa de un urbanismo a escala humana.

Por otro lado, se hace necesario otra lectura del apartado denominado Marco Referencial. No se desarrolla en el mismo un análisis de creciente vigencia: La inadecuación de las grandes ciudades con el desarrollo sostenible. La ciudad-metrópoli entra en crisis, como soporte físico, social y económico de un sistema que se fundamenta en la ciencia económica monetaria y del libre cambio. Precisamente la ciencia económica ortodoxa se pone cada vez más en cuestión ya que es incapaz de dar valor (se fundamenta en lo conmensurable) a las externalidades al sistema monetario que evidencian los límites de un crecimiento continuado. En consecuencia, el sistema económico entra en conflicto con el ecosistema ecológico

y los modelos metropolitanos aparecen como un fiel exponente de esta contradicción. (1)

Las megalópolis influyen crecientemente en la crisis ambiental a nivel planetario, ya que por su carácter concentrado y congestivo, tanto en actividades, como en población, contribuyen a fenómenos como el despilfarro energético y los cambios climáticos (calentamiento, agotamiento de recursos, lluvias ácidas, etc.). En definitiva, a la de por sí desmesurada detracción de recursos naturales hay que añadir el retorno de éstos a la naturaleza en forma de desechos y contaminación. Pero esta internacionalización de la problemática ecológica viene a significar la generación de efectos perversos para las propias ciudades que se materializa en una pérdida de la calidad de vida ciudadana y que se manifiesta en las dificultades para mantener un ambiente urbano a unos niveles de calidad aceptables.

También desde esa reflexión sobre la problemática global se deriva un pensar en modelos de actuación local, con tratamientos integrales e integrados, ante la invalidez de unos enfoques sectoriales que al satisfacer determinadas demandas de consumo suelen originar efectos perversos, nuevos problemas y necesidades.

Una megalópolis y/o cien ciudades

El análisis del marco referencial del documento de Avance apuesta por una ciudad global competitiva en el contexto internacional que imprime un modelo claramente metropolitano. Lo encomiable es plantearse la complementación de esa vocación metropolitana con un modelo ciudadano. En ese sentido la apuesta por una ciudad de diversidad multifuncional, abogando por romper con la segmentación urbana, con un diagnóstico y unas propuestas sobre equipamientos y espacios libres difícilmente superables y una reflexión propositiva interesante sobre el diseño urbano a escala humana, y por tanto, en detrimento del vehículo privado nos abre un posible y deseable desarrollo del Plan que no debe quedar minimizado ante los enfoques del documento que apuestan por un crecimiento sostenido de la metrópoli.

Desde este enfoque, más de la calidad del medio ambiente urbano, se deriva que más que la difusión de la centralidad podríamos reflexionar en términos de diluir la centralidad, de reinventar el espacio controlable por el ciudadano. Frente a la

(1). En relación a la revisión de la economía ortodoxa y la emergencia de una economía ecológica que apunta la incapacidad del mercado para dar valor (ausencia de una conmensurabilidad económica) a las consecuencias del desarrollo (externalidades), ver, por ejemplo, la magnífica obra de J. M. Naredo. *La Economía en evolución*. Edit. Siglo XXI. Madrid, 1987.

range for ambivalences with connotations of dialectical tensions and which therefore lead once again to the debate around the city needed by its inhabitants, desired by the

economic forces or dreamt about by the most committed.

However, the offer of so many possibilities and alternatives results in confusion as to the model propo-

sed for the city. One cannot obviate the choice of a philosophical option that will clarify commitments regarding the city's future and which will be in line with endogenous invest-

ment resources and possible exogenous contributions.

Thus the future development of the General Plan must include solving the oppositions implicit in the



Barrio de los Rosales, el aislamiento provocado por el del descompromiso de las grandes infraestructuras.



El Parque Lineal del Manzanares. Una gran oportunidad para recalificar ambientalmente el sur puede estrangularse con la ampliación de las depuradoras.

Parque Central de Ingenieros, única solución para atenuar los efectos de la abrumadora densidad de la Ciudad de los Angeles.

segmentación urbana que establece categorías de espacios monofuncionales: El espacio de la producción (trabajo), el espacio de la reproducción (vivienda) y el espacio de la distribución (consumo); y la necesidad consiguiente de procurar la comunicación y la accesibilidad entre las diversas partes complejas de la metrópoli que presupone la existencia de un cuarto tipo de espacio que se refiere a todo lo relacionado con las infraestructuras de conexión (viales, autovías, etc.). O frente a la dicotomía de barrio encerrado (gueto) o vecindarios anónimos,

disueltos en la gran ciudad, se abre una tercera vía: barrios-ciudad, con los equipamientos, servicios, empleo y una cierta capacidad de gestión de todo ello por parte de los ciudadanos. Ello requiere también, mantener la ponderación de los niveles de estructura y coordinación entre los distintos gradientes de la jerarquía urbana: Centro/Barrio-Ciudad/Vecindario.

La opción por los barrios-ciudad implica, por tanto, un nivel suficiente y adecuado de infraestructuras, servicios, equipamientos y empleo integrado, como para no depender en ex-

preview document, opposition which may be synthesized in two approaches that alternate within the stream of the proposals: the Sustainable Growth approach and the Sus-

tainable Development approach.

The first approach, that of Sustainable Growth, appears to be based on the housing availability crisis, a crisis which, according to its diagnosis

and proposals put forward, is identified with a residential growth magnified by a diagnosis which quantifies the demand but not the housing offer available in the short term (cons-

truction under way, licences granted, 177,000 unoccupied dwellings). On the other hand, the proposed model, whereby the owners of the land are involved to a privileged degree, does

ceso de la metrópoli. Pero la definición del barrio-ciudad debe ser más compleja. Estamos hablando de la ciudad diversa, con variedad de estilos de vida que favorezcan el desarrollo de carácter individual, pero que también refuerce el imaginario colectivo sobre la unidad urbana.

El barrio-ciudad es sinónimo de proximidad, tiene un tamaño de escala humana, unos bordes o fronteras, y unos contenidos funcionales socio-económicos que deben ahorrar tiempo y energía.

En consecuencia, estos conjuntos urbanos que acogen a una población que podría situarse entre 15.000 y 40.000 habitantes ofrecen posibilidades para unos ciertos niveles de autosuficiencia y un desarrollo endógeno que recreen un entorno más ciudadano frente al urbanismo anónimo.

Transporte y viales: ¿En función de un crecimiento sostenido e insostenible?

Las luces y sombras del documento de Avance se hacen notar con mayor virulencia, si cabe, en los capítulos dedicados a transportes, tráfico y viales. Se hacen notar las recomendaciones del Libro Verde del medio ambiente urbano y del Libro Verde sobre el impacto del transporte en el medio ambiente. Así desde ese enfoque medio ambiental se establece una línea propositiva que se encamina hacia la integración del transporte con el medio ambiente urbano. La reflexión apunta hacia la recuperación del espacio público de superficie para la vida cotidiana de los ciudadanos, dimensionando aceras y generando itinerarios peatonales, desincentivando voluntariamente el uso del vehículo privado en un marco de libre opción (excepto para los ciclistas a los que no se hace referencia) con medidas de templado de tráfico, potenciando el transporte público.

Si bien desde el enfoque más desarrollista la apuesta por el transporte público se realiza en función de las áreas de nuevo desarrollo y las necesidades de conectividad de las mismas. Así de los 42 nuevos Km de línea de metro propuesta llama la atención como quedan excluidas la línea 6 y la línea 3, esta última es el trazado natural de continuidad hacia el sur del municipio, por lo que los distritos de Usera y Villaverde, como zonas urbanas consolidadas con una potencialidad de desarrollo productivo y residencial importante en torno a la Avda de Córdoba y con más de 200.000 residentes quedan excluidas del servicio de metro. Igualmente las grandes infraestructuras viarias cumplen esa misma función. Por otro lado parece un contra sentido la creación de nuevos accesos a la Almendra Central y la crea-

ción de aparcamientos llamados disuasorios (persuasorios más bien) en el centro, frente a las otras medidas denominadas como desincentivadoras del uso del vehículo privado.

No parece que en el Avance haya una preocupación excesiva por dar un giro en el sentido de desviar las inversiones en el transporte hacia una distribución del espacio viario en correspondencia a su uso real, y ahí están los datos: de cada 100 ciudadanos que se mueven por superficie, cerca de la mitad lo hacen a pie, sin embargo, el espacio dedicado para el tráfico rodado es de 16.452.652 m², mientras que el dedicado a las aceras es cercano a la mitad 8.719.943 m². Por otro lado, de aquellos que utilizan el transporte de superficie, 3/4 lo hacen en transporte colectivo y 1/4 en transporte individual, sin embargo, el uso del espacio por los medios de transporte es inverso a la población que se transporta, es decir 4/5 partes del espacio se destina al automóvil y tan sólo 1/5 parte al transporte público de superficie. (2).

En todo caso, el Avance del Plan brinda una buena ocasión para acometer nuevamente una reflexión sobre la autoimplicación entre el modelo de ciudad y la movilidad. Podemos discernir dos tipologías simples de las formas de transportarse, aunque interrelacionadas entre sí. (Ver cuadro 1).

CUADRO 1. TIPOLOGIAS DE TRANSPORTE

Según su uso	Según su nivel de dependencia
Colectivo	Mayor dependencia
Individual	Mayor independencia en una graduación que va del peatón, a la bici-ciclomotor, y al automóvil.

Dada la contradicción que se manifiesta con el uso abusivo del automóvil, ya que no sólo atenta contra el ciudadano, sino que también se pone en cuestión su eficacia en un sistema que se basa en la funcionalidad, parece conveniente centrarnos, aunque sea superficialmente, en el debate del cómo y en la forma del transportarse.

Evidentemente, si optamos por una diversidad de formas se puede complementar: lo colectivo, la independencia y lo individual. Se podrían barajar, como se suele hacer en el debate sobre el tráfico, un número interminable de propuestas específicas (zonas peatonales, aparcamientos disuasorios, carril bici, red viaria reservada para transporte público, templado

(2). Datos del *Anuario Estadístico* del Ayuntamiento de Madrid, 1989.

not seem to be aimed at solving the housing needs for those sectors whose family incomes do not allow them access to rated-price or free-rent accommodation.

Furthermore, creating new residential districts justifies the necessary links between these and the city centre. New and costly roadway infrastructures, extension of purifying

plants situated in green areas, development of suburban public transport in accordance with the new growth and dissuasive car parks in the city centre are the main effects of this

sustained growth approach.

The second approach, taking more account of the quality of city life, includes a battery of proposals which are not sufficiently well put together

de usos, gestión del tráfico, etc.). No obstante hay que profundizar apuntando estrategias más globales.

El autotransportarse individualmente (peatones-bici-ciclomotor) ofrece una independencia y abaratamiento óptimos, pero precisa de un soporte físico adecuado y de unas distancias relativamente cortas entre origen y destino. Es este elemento, el del desarrollo del transportarse individualmente y el del moverse, el que nos introduce en el propio cuestionamiento de la necesidad de transportarse, no sin antes afirmar que apostar por una inversión continuada en el desarrollo del asfalto no es una garantía para la mayor movilidad, por el contrario, es una ampliación para la invasión y expansión de un parque automovilístico que cada vez se encuentra más saturado y comprimido.

A corto plazo se suele reflexionar sobre la distribución del espacio de la circulación entre las distintas alternativas, pero ello sólo supondrá mejoras parciales en un marasmo de dificultades técnicas. Sin embargo, a medio y largo plazo ¿por qué no empezar a pensar que el transportarse obligatoriamente es uno de los males de la sociedad del crecimiento sostenido? ¿Por qué no pensar en reducir el tiempo de transportarse?

Como cuestión de fondo, Hay que pensar en otra estructura de ciudad o sea pensar en limitar la necesidad de transportarse teniéndolo casi todo más a mano.

Considerando los motivos de los desplazamientos, que principalmente se centran en el trabajo, estudios, consumo y gestiones, podemos apuntar algunas líneas de reflexión dirigidas a disminuir distancias entre el origen-destino y apostar por un transportarse más cercano a un modelo de movilidad opcional sin dependencias que al hecho de "ser transportado":

1. Descentralización del sector terciario ubicado en la zona central (oficinas, organismos de la Administración, etc.).

2. Integración del empleo en las zonas residenciales, buscando la lógica que rompa con la compartimentación de la ciudad.

3. Flexibilidad de horarios en el trabajo, tanto por la distribución de la jornada diaria, como por acumulación en unas jornadas para tener otras libres.

4. Contratación en el empleo, con incentivos y criterios que prioricen al empleo residente en el hinterland del centro de trabajo. Servicio de gestión para el intercambio de puestos de trabajo.

5. Facilitar el intercambio de viviendas a precio tasado desde oficinas específicas (comunitarias o Públicas), siempre con el objetivo de acercar el origen al destino.

Un crecimiento residencial magnificado y privativo

Los nuevos desarrollos residenciales suponen un crecimiento sobredimensionado del parque inmobiliario madrileño.

El problema de la vivienda se fundamenta en una crisis de accesibilidad, sobre todo para aquellos sectores más frágiles que requieren de una vivienda por primera vez. No puede realizarse, como se realiza, una simple traslación que hace circunstanciales la dificultad de acceso al alojamiento y la creación de nuevas viviendas. No se trata de construir a ultranza, sino de adecuar actuaciones, precios y tipologías a las rentas familiares disponibles y su composición. De hecho parte de la culpa de la crisis de accesibilidad a la vivienda es imputable a la caída de la creación de VPO a partir de 1986, que habría podido atenuar la ascensión de los precios medios de la vivienda de nueva construcción. Así en el año 1992 y según dato de B.H.E. el esfuerzo medio mínimo (con bonificaciones fiscales) que una renta familiar debía destinar para la adquisición de una vivienda es del 52%, cuando viene a considerarse como esfuerzo máximo un 35% de los ingresos familiares. (3).

El diagnóstico sobre demanda no distingue entre demanda potencial (aquellos que tienen capacidad económica a corto-medio plazo para adquirir una vivienda del VPO, de precio tasado o libre) y necesidad (aquellos que requieren de un techo y no tienen disponibilidad económica para acceder al mercado normalizado). En consecuencia, un modelo habitacional basado en un aprovechamiento medio muy ventajoso para los propietarios de suelo, que margina ostensiblemente a un volumen mínimo de creación de VPO y apuesta por la Vivienda de Precio Tasado y de Renta Libre que no se ajusta a la necesidad de vivienda. Tampoco parece dirigirse a una demanda no estructurada incapaz de acometer cualquier financiación de su alojamiento, sino más bien parece dirigirse a sectores medios con patrimonio previo y con posibilidades de elegir los mejores espacios.

Por otro lado, el diagnóstico no contempla, ni elabora datos sobre las licencias concedidas, las viviendas iniciadas, o las viviendas actualmente en construcción, lo que a buen seguro habría de suponer una rebaja considerable de la oferta habitacional argumentada como necesaria. A mismo no se puede dejar de considerar que en el municipio se concentran 177.140 viviendas desocupadas y secundarias que representan un parque inmobiliario desaprovechado, de ellas al menos un 10% (17.700) se destinan a un uso posterior. Todos estos

(3). B.H.E. Nota de Coyuntura Inmobiliaria, nº 6. Nov. 1992

alojamientos no usados (111.500) no pueden obviarse como oferta disponible a medio plazo. (4).

En una ciudad como Madrid no se puede acometer la planificación en el sector vivienda sin apostar por la recuperación y regeneración de la ciudad histórica. Del actual parque inmobiliario en desuso en el municipio, casi el 50% se concentra en la Almendra, lo que nos permite apuntar una línea de intervención en base al rejuvenecimiento de la estructura poblacional (para los jóvenes es altamente atractivo el Centro, donde se minimizan las molestias, frente a las ventajas de la accesibilidad y de la ciudad escaparate). Se trata de contraponer al éxodo, ya económico, ya demográfico, una vía de renovos en el presente y en forma de reproducción potencial, que evite la conversión de la ciudad central en enclave del bacines y en declive demográfico. Ello apunta directa o indirectamente a una política de vivienda específica para el centro que satisfaga necesidades de dignificación y de adecuación; y que permita la cohabitación de la diversidad social posibilitando el acceso a la ciudad a aquellos sectores, de jóvenes fundamentalmente, que quedan vetados. La rehabilitación sigue siendo una asignatura pendiente, pero también la creación de un patrimonio inmobiliario por parte de la administración podría establecer un marco novedoso y acertado para revitalizar socialmente la ciudad histórica. Se trata de entender lo desocupado como un soporte para dar vitalidad y uso a la ciudad, evitando también procesos especulativos.

En definitiva, con un crecimiento cero de la población madrileña y una importante proporción de alojamientos en desuso, suena a despilfarro social el acometer un desarrollo residencial sin plantearse al mismo tiempo la adquisición de viviendas desocupadas (según fórmulas diversas de adquisición, financiación, expropiación, compra, convenios con propietarios...) retomando además la cultura del alquiler en un espacio urbano y para unos sectores juveniles para los que la movilidad residencia es un rango distintivo.

La necesidad de un enfoque integral: Una propuesta de método.

Estamos complementando dos niveles de sinergias que parece adecuado discernir, aunque se solapen.

1) Una integración desde los sectores: Es preciso desagregar todos los modos posibles para resolver un problema de un sector para posteriormente optar por aquellos que supongan

(4). Fuente: INE. *Avance del Censo de Viviendas*.

una complementación, soporte y apoyo a la resolución de problemas en otros sectores. Se trata en definitiva de buscar áreas de compromiso entre unos sectores y otros, desarrollando mecanismos de autoapoyo con el objetivo de generar un bienestar urbano. Así, por ejemplo, hay que buscar intervenciones de recualificación ambiental que generen un empleo de calidad y unas actividades recreativas y/o singulares que creen sentimientos de pertenencia y de diferenciación. O por el contrario nos podemos encontrar, por ejemplo, con una propuesta de Parque Lineal del Manzanares que queda mutilado por la ampliación de las depuradoras de la China y Butarque, ya que establecen un nuevo estrangulamiento del parque y la destrucción de una superficie importante de alta calidad. Ampliación que viene motivada por el desmesurado crecimiento residencial propuesto en Vallecas.

2) Una política integral en los procedimientos: Tal y como sugiere el Libro Verde Sobre el Medio Ambiente Urbano "la integración temática debe ir acompañada de una integración de procedimiento: entre el proceso de decisión política, el análisis de los problemas y la evaluación de las repercusiones, la planificación, la financiación y la realización". Se requiere en definitiva de una implicación de todos los agentes sociales y un diseño para el establecimiento de los canales que lo permitan.

En primer lugar, es necesaria una decidida coordinación administrativa capaz de unificar recursos humanos, materiales y presupuestarios, que superen los efectos perversos y el tradicional despilfarro que supone la práctica fragmentaria de las políticas sectoriales.

En segundo lugar, es preciso coordinar esos esfuerzos del sector público con las potencialidades del sector privado y el sector comunitario (tejido asociativo) estableciendo mecanismo de participación y autoimplicación que utilicen las propias redes sociales de los barrios para canalizar la información y adecuar decisiones a necesidades. Solo así será posible una adaptación de las inversiones a los intereses y necesidades de los distintos agentes sociales, desarrollando sus propias posibilidades y generando mecanismos sociales de autorresponsabilidad que a la vez refuercen los tejidos sociales y productivos.

Desde esta filosofía, y para concluir, habría que decir que el futuro desarrollo de la Revisión del Plan General sólo tiene sentido y oportunidad real en la medida que tenga voluntad y sea capaz de protagonizar un amplio consenso social. Consenso que sólo parece factible si se ajustan, integran y articulan las propuestas de actuación, si se acompaña de una integración en los procedimientos y se apuesta por un proceso real de participación ciudadana donde los usuarios se pueden sentir identificados y protagonistas del futuro desarrollo de la ciudad.

wers, satisfying the needs of Madrid and its inhabitants requires a broad social consensus, a consensus that can only be achieved by adopting an integral approach able to join toge-

ther sectorial undertaking, involving institutional agents and having the public participate in the future development of the city.

Julio Alguacil Gómez

Sociólogo

Asesor del Grupo Municipal de Izquierda Unida del Ayuntamiento de Madrid

Transparencia y participación para mejorar la calidad de vida

José Ignacio Echeverría
Grupo Municipal Partido Popular

El Avance de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, actualmente sometido al proceso de participación ciudadana, ofrece a la consideración de la ciudad un conjunto de posibles soluciones para los problemas existentes, de acuerdo con la realidad de la sociedad madrileña y ante las demandas que ésta hoy plantea como consecuencia de las insatisfacciones producidas por la aplicación y desarrollo del Plan General de 1985.

Debe recordarse al respecto que aquél nació casi desfasado con la realidad del momento de su aprobación. Redactado a partir de la hipótesis del carácter estructural de la crisis económica del mundo occidental, en cuanto se inició un cambio de sentido en la misma -otoño de 1985- el Plan comenzó a hacer aguas en algunos aspectos sustanciales, de los que cabría destacar, por su importancia, dos al menos: la insatisfacción de la demanda de vivienda y el consiguiente incremento

Parque de Pradolongo. (Distrito Villaverde)



The Article, signed by the Second Vice-Mayor of the Madrid city Council, starts by looking at and analysing the main problems that have been arisen in the city as a result of the application and development of the

1985 General Plan. These are a demand for housing that has not been satisfied and the overstretched communications and transport infrastructure which has proved incapable of handling the desired increase in mo-



Parque de Juan Carlos I.

en la expulsión de la población madrileña a la periferia metropolitana -la solución de este problema era una de las principales propuestas de aquel Plan- y la incapacidad de la infraestructura de comunicaciones y transportes para hacer frente a los incrementos de la demanda de movilidad en la ciudad, que trajo como consecuencia una generalización de la congestión, especialmente en los accesos a Madrid.

El desarrollo del período de bonanza económica agudizó estos problemas, hasta el punto de que, en relación con el segundo aspecto, el propio presidente de Gobierno tomó la iniciativa de sentar a la misma mesa a las tres Administraciones implicadas -Central, Comunidad Autónoma y Ayuntamiento de Madrid- para hacer frente al mismo. El fruto de esta gestión fue el Convenio para la financiación y ejecución de accesos a Madrid, en cuyo marco se decidió, por ejemplo, recuperar la M-40 perdida en el Plan General de 1985.

En relación con el problema de la vivienda, éste se había agudizado tanto que hubo de ser, inevitablemente, una de las preocupaciones fundamentales tanto de la coalición CDS-PP, que gobernó el Ayuntamiento en el período 1989-1991, como del gobierno municipal del PP, encabezado por el alcalde Alvarez del Manzano, que rige los destinos de aquél desde julio de 1991.

Así pues, además de las razones legales derivadas de la nueva regulación urbanística surgida a partir de la Ley 8/90 de

25 de julio, existían, a juicio del equipo de gobierno del Ayuntamiento, auténticos fundamentos reales que hicieron aconsejable acometer la Revisión del Plan General, decisión que, por otra parte, hoy ya no es discutida, sino aceptada, por los partidos de la oposición municipal.

El nuevo Plan General, y el Avance así lo preconiza, debe tener una meta fundamental: mejorar la calidad de vida en la ciudad. Ello supone que han de sentarse las bases para conseguir entre todos la solución de los problemas que la ciudad hoy presenta, entre los que destacan los de la vivienda y movilidad, como sustanciales, además de otros muchos. El incremento de la calidad de vida requiere también otorgar al medio ambiente el protagonismo que para el mismo demanda la sociedad y en el que han de jugar un papel esencial los espacios libres, parques, jardines y áreas peatonales, así como dotar al conjunto del término municipal de los adecuados equipamientos.

Transparencia y participación

Este gran objetivo sólo será posible si se flexibiliza la concepción del planeamiento, para que éste pueda ser adaptado de forma permanente y continua a las demandas de la sociedad, y así se consigue el máximo respaldo social en la elaboración de aquél a través del fomento de la participación ciudadana. Para ello es imprescindible que todo el proceso esté revestido de la máxima transparencia.

Este criterio de transparencia es el que se encuentra en la base de la configuración estructural de la Oficina Municipal del Plan (OMP), en cuyo Consejo de Administración se encuentran representados, proporcionalmente, los tres grupos políticos que componen el Ayuntamiento. La operatividad del Consejo en este año y medio de funcionamiento ha sido importante. Especialmente debe destacarse su pronunciamiento sobre las modificaciones puntuales del Plan General que se han sometido a su consideración, en la mayoría de los casos resueltas por consenso.

La participación ciudadana ha sido fomentada por la OMP, desde el arranque los trabajos de la Revisión, hasta cotas no conocidas en la ciudad. En las primeras fases, a partir de las posibilidades ofrecidas al escalón institucional de la sociedad en las mesas redondas desarrolladas, con presencia de órganos de las distintas Administraciones, entidades de todo tipo, colegios profesionales, sindicatos y operadores urbanos en general, para la preparación del documento de *Criterios y Ob-*

bility.

The Article points out that the fundamental aim of the new General Plan is to improve the quality of life and what this requires, in so far as overcoming the problems commen-

ted on is concerned. It also means that increased importance will need to be given to the environment, in consonance with what society is now demanding.

These aims for the future mean

that there is a need for increased flexibility when designing the planning, and for getting as much support for the plan from the general public as possible. Transparency during the process and the encourage-

ment of the general public to participate are the essential prerequisites of such an approach.

After commenting on how the process of participation by the public has worked out, the Article goes

jetivos, y en torno a la propuesta de *Estrategias Básicas* elaborada por la OMP. Actualmente, y desde el 1 de julio, a través del proceso abierto, para todos los ciudadanos, de participación sobre el Avance del Planeamiento sometido a la consideración de la ciudad.

El equipo de gobierno y la OMP vienen apostando decididamente por este proceso de participación ciudadana. En primer lugar, al extender el mismo hasta el 15 de diciembre, con el fin de dar a los madrileños las máximas oportunidades para poder conocer el Avance y presentar escritos de sugerencias. En segundo, con las exposiciones montadas para dar a conocer el Avance: una central y completa en el Museo de la Ciudad y una con lo fundamental en cada una de las Juntas Municipales de distrito. También se han presentado exposiciones en aquellas entidades que lo han solicitado, como por ejemplo el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. Finalmente, con el esfuerzo que se viene desarrollando de difusión del contenido del Avance, a través de las explicaciones que la OMP está dando tanto en cada Junta Municipal, en reuniones abiertas para todos los ciudadanos, como en el propio Museo de la Ciudad.

Los frutos de la participación institucional han tenido su correspondiente reflejo en el documento de *Criterios y Objetivos* y en el propio Avance. Los del actual proceso en marcha podrán ser contemplados en el documento completo del Plan General que se apruebe inicialmente.

Propuestas del Avance

Las propuestas del Avance intentan recuperar la visión metropolitana perdida en el Plan General de 1985. Para ello se ofrecen a la Comunidad de Madrid las conclusiones que se han obtenido a partir de una reflexión sobre las interrelaciones e implicaciones existentes entre la ciudad y su entorno metropolitano más directo, los problemas derivados de las mismas y las soluciones que se consideren más aconsejables para su superación. En definitiva y para un marco territorial concreto –el ámbito geográfico interior a la futura M-50– una posible solución estructural sobre la que trabajar a fin de conseguir la imprescindible concertación administrativa por la que el Avance apuesta.

Las soluciones de carácter metropolitano y las urbanas de contenido estructurante que el Avance plantea enmarcan, de forma adecuada desde un punto de vista territorial, las propuestas de futuros crecimientos. Unas ya en marcha: los seis

Programas de Actuación Urbanística (PAUs), cuyas estructuras urbanas se acomodan a aquellas soluciones. Otros como posibilidad de futuro, a medio y largo plazo, sobre los que la ciudad ha de manifestarse: las áreas de oportunidad para nuevos asentamientos en el Sureste. La consideración y presencia en el Avance de estas áreas constituyen la respuesta a una pregunta que parecía lógico plantearse dado el desarrollo actual de la ciudad en relación con los límites de su término municipal: ¿cuál puede ser el límite razonable de capacidad de acogida de nuevos asentamientos dentro de aquél, sin límite de plazo temporal, y desde una visión territorial metropolitana?

La preocupación por definir los posibles nuevos asentamientos de futuro se extiende también a la adecuada integración en el tejido urbano existente, lo que se logra precisamente a partir de las propuestas estructurantes de carácter metropolitano que el Avance desarrolla: la Corona Norte metropolitana y la Corona Suroeste-Sur-Sureste.

El modelo de ciudad de futuro que el Avance propone se define, en cuanto a su estructura urbana, a partir de las propuestas de Red Viaria y Sistema de Transporte, planteadas de forma coherente con la concepción metropolitana diseñada. Dos son las premisas sobre las que se sustentan aquellas: la superación de las carencias que presentaba el Plan General de 1985 y la recuperación del equilibrio, perdido en éste, entre las propuestas a corto, medio y largo plazo.

La afirmación del Plan de 1985 sobre la existencia de un exceso de capacidad infraestructural en la ciudad se ha revelado insostenible y exige una reconsideración en profundidad. Igualmente, el reparto modal perseguido del 80%-20% entre el transporte colectivo y el privado se encuentra muy alejado de la realidad y ha de replantearse.

Asimismo, un nuevo Plan General no debe plantearse sólo a corto y medio plazo, pues la historia de la ciudad revela cómo muchas de sus infraestructuras fundamentales se han previsto con bastante antelación a su ejecución real, por ejemplo la M-30, diseñada en 1942 y concluida cincuenta años después. Es, pues, preciso considerar también el futuro en términos de largo plazo. Ello puede permitir recuperar otro equilibrio perdido, el del protagonismo de las propuestas estructurales y las basadas en el diseño urbano, aquellas contempladas en general para un futuro sin determinar y estas concebidas como herramienta de trabajo para hoy o para mañana.

on to describe the basic aspects of the main proposals set out in the Advance Plan: recovering the metropolitan vision lost in the 1985 Plan and the negative repercussions that this has had; the areas which have

been given a structural urban role; the concern about how eventual new settlements should be designed so as to be well-integrated into the existing urban fabric, on the basis of the metropolitan proposals ca-

lled "Corona Norte" and "Corona Suroeste-Sur-Sureste".

The Article then continues by indicating that the type of urban structure of the city has been defined by starting from the proposals for Ro-

adways and Transport Systems, in order to avoid the deficiencies that occurred in the 1985 General Plan. The Advance Plan proposes to recover the balance between short, medium and long-term proposals. This

Así pues, el Avance se pronuncia por distinguir en el nuevo Plan General entre Plan y Programa, entre futuro sin horizonte temporal concreto y futuro programado, de forma concreta, a corto y medio plazo –ocho años– explotando hasta sus últimas consecuencias las posibilidades que al respecto ofrece la legislación urbanística.

El Avance, por otra parte, siguiendo la línea iniciada en el Plan de 1985, apuesta firmemente por el tratamiento de la ciudad existente: el Centro Histórico, las colonias de hotelitos, los cascos anexionados y los cementerios históricos por una parte y el área urbana construida en los últimos cincuenta años por otra. Pero con una envergadura y nivel de esfuerzo mucho mayor que el desarrollado en aquél, desconocidos hasta ahora en la ciudad, y acordes con lo que la sociedad hoy demanda, especialmente en relación con las áreas históricas. Como ejemplo paradigmático el diagnóstico y propuestas que el Avance contiene sobre el Casco Antiguo y que constituyen un adelanto y referencia de cómo van a ser estudiadas aquéllas en la siguiente fase de los trabajos.

Sobre las áreas más modernas de la ciudad el esfuerzo debe ir dirigido a mejorar su integración en la trama urbana así como a incrementar notablemente su calidad de vida en todos los órdenes. Las áreas de intervención detectadas, sobre las que ya se está trabajando, junto al anunciado proceso de revisión del planeamiento vigente sobre aquellas, constituyen en el Avance la declaración de principios respecto de las intenciones que al respecto alberga el nuevo Plan.

Finalmente, es de suma importancia el esfuerzo que el nuevo planeamiento en redacción está haciendo en favor de su credibilidad de futuro. En efecto, los planes generales tienden a dejar la solución de problemas concretos y el desarrollo de los crecimientos programados para momentos posteriores a través de los planeamientos remitidos. Cuando estos se retrasan o no se elaboran y ejecutan el plan va perdiendo credibilidad poco a poco, porque, en definitiva, no se cumplen buena parte de sus previsiones. Eso es lo que en buena medida ha ocurrido con el Plan General vigente.

El nuevo Plan General de Madrid se está elaborando desde una nueva concepción en relación con esta circunstancia. Concretamente, debe señalarse que la mayor parte del suelo que razonablemente habría de clasificarse como urbanizable programado se encuentra ya en tramitación avanzada –PAUs y planes parciales del programa municipal de suelo para vivienda, puesto en marcha por el equipo de gobierno del



Palacio de Cristal de la Arganzuela y Parque del Matadero.

Ayuntamiento de Madrid–. Igualmente ha de mencionarse que el planeamiento especial de todas las áreas de intervención y zonas históricas de la ciudad se encuentra actualmente en elaboración, con la finalidad de incorporar sus determinaciones al nuevo Plan General. El objetivo es que el planeamiento remitido sea mínimo y las soluciones de futuro de la inmensa mayoría de la ciudad se diseñen en el momento procesal en que nos encontramos. Con ello el nuevo plan tendrá garantizada en buena medida su credibilidad.

should in turn also mean that the balance between the importance of the structural proposals and the proposals based on urban design must also be recovered.

The Advance Plan also comes out

firmly in favour of treating the existing city, especially in historical areas.

Finally, the Article gives an explanation of the strategy designed to improve the credibility of the General Plan for Madrid in the future.

José Ignacio Echeverría Echániz
Segundo Teniente de Alcalde
Presidente del Consejo de Administración
de la Oficina Municipal del Plan

El Avance de la Revisión visto por el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la ETSAM

AVANCE DE LA REVISIÓN DEL PGUUM. El Avance visto desde la ETSAM.



El Avance 1993 de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid ha sido evaluado inicialmente por el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

Como señala el director del Departamento, Juan Jesús Trapero, a continuación se incluyen los primeros comentarios que la lectura de dicho Avance ha sugerido a los profesores Julio García Lanza, Luis Climent Soto, Fernando Roch Peña, Agustín Hernández Aja, Enrique Porto Rey y Luis Moya González, acerca de los temas generales planteados.



Primeras impresiones sobre el Avance de la Revisión

Juan Jesús Trapero

Desde que, hace ahora poco más de un año, el Ayuntamiento de Madrid encomendó a la Oficina Municipal del Plan, creada al efecto, la redacción de la Revisión del vigente Plan General de 1985, se ha acometido tan ardua tarea con gran decisión, método y medios relativamente abundantes. Es de señalar la publicidad que se ha ido dando a cada uno de los documentos elaborados y, así, ahora nos encontramos ante un paso fundamental cual es el conocimiento y discusión del Avance de la Revisión.

El gran esfuerzo que realiza la Oficina del Plan no sólo consiste en la preparación directa de los documentos que van plasmando los objetivos y las soluciones de la ordenación. Destaca también la dirección y coordinación de una importante serie de trabajos encargados externamente con objeto de preparar la definición de problemas y soluciones a concretar en la Revisión. El bloque más importante de estos trabajos se refiere al suelo urbano y, en especial, a las áreas centrales de Madrid.

Es de esperar que tan ingente esfuerzo se vea corroborado no sólo con las propuestas de la Revisión sino en la implementación de los medios que tales decisiones impliquen. Ojalá que este nuevo Plan sea capaz de suscitar un ilusionado

empeño común por trabajar en pro de la reincorporación de las áreas centrales a una vida activa y actual.

Ante este documento de Avance de la Revisión del Plan General de Madrid, los profesores del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela de Arquitectura de Madrid han mostrado el interés que para todos tiene el conocer y analizar los trabajos hasta ahora desarrollados. En este sentido, tras una primera lectura del Avance y como fruto de sus impresiones, algunos profesores se han dispuesto a avanzar unas primeras aportaciones y existe la intención de proceder con más sosiego a realizar los estudios necesarios que conduzcan a aportar al Ayuntamiento sus consideraciones, precisiones y objeciones que plasmen su impresión y contribuyan a mejorar el nuevo planeamiento.

En una época de pérdida de interés por el planeamiento y de abandono de ideales solidarios, no deja de sorprender el empeño con que se aborda la tarea de preparar el planeamiento municipal de la primera ciudad española y el convencimiento que se manifiesta por utilizar la nueva normativa urbanística.

Entrando en el documento del Avance, y como primer comentario, cabe señalar que nos encontramos ante una revisión que nace coartada por las limitaciones de tener que intervenir en un término municipal casi totalmente urbanizado y por surgir condicionado por la planificación previa, aunque casi simultánea, de seis programas de actuación urbanística que corresponden a las necesidades de viviendas de los próximos cuatro años.

A esa limitación del ámbito municipal que impide plantear en los términos adecuados los temas fundamentales que han de definir la ordenación, se une la falta de criterios y de directrices de ámbito metropolitano y regional. La Oficina ha entendido la cuestión y se ha planteado alcanzar una mayor perspectiva pero los temas siguen desbordando el área considerada y resultan insuficientemente tratados y débilmente abordados. Quizás por ello, el Avance cae en la formulación de ciertas propuestas llamativas sin contribuir a una estructuración de los territorios actualmente articulados.

De una primera lectura del Avance surgen, asimismo, dudas sobre la decisión de promover actuaciones en el sureste madrileño que no justifica la necesidad de una singularidad del territorio que, a una cierta distancia, no tiene por qué existir.

Juan Jesús Trapero
*Director del Departamento de Urbanística
y Ordenación del Territorio*

Since, just over a year ago, the Madrid City Council entrusted the purposely set up Municipal Plan Office with the job of drawing up the

Revisal for the current General Plan dating from 1985, this arduous task has been undertaken with great decision, method and relatively plenti-

Reflexiones sobre el marco metropolitano

Julio García Lanza

Dentro del puzzle que representa el área metropolitana madrileña, el término municipal de Madrid es una pieza clave (incluso tiene la forma clásica de las piezas de este tipo de juego) que, unida a las de sus alrededores, conforma una estampa en la que se muestra la configuración territorial de la metrópoli madrileña. Como siempre pasa con este tipo de juegos, si examinamos aisladamente una pieza, aunque sea muy importante, nos dirá muy poco de cómo es la estampa completa a la que pertenece e, incluso, tendremos dificultad para localizarla en su sitio preciso.



Hortaleza. Junta Municipal.

El Plan General de 1985, por razones propias del momento en que se redacta (existe una exaltación de la independencia urbanística de los municipios), no trató el territorio con la imagen completa del área metropolitana, dejando sin resolver algunos de los problemas fundamentales de estructura territorial que entonces ya existían, aunque no con la importancia que se presentan en el momento actual. Tuvo que pasar el responsable del urbanismo municipal de Madrid, en el momento de la redacción del Plan General, a dirigir el urbanismo de la Comunidad para que la estructura del territorio del Área Metropolitana se empezase a tratar de una manera conjunta, intentando unir todas las piezas necesarias, labor que todavía hoy está sin concluir.

En esta circunstancia se está revisando el Plan General de Madrid, y con buen criterio se pretende realizar el trabajo desde una visión de conjunto dentro de un marco metropolitano, por lo que se desprende de lo expresado en el capítulo III de la Memoria del Avance, donde se considera fundamental recuperar la visión supramunicipal, de carácter metropolitano, aunque se planifique sólo para el municipio de Madrid (pág. 73). Asimismo, se establece en uno de sus objetivos (pág. 54) pasar del actual modelo radioconcéntrico a un modelo polinuclear, mediante la creación de nuevas centralidades periféricas.

Estas buenas intenciones, manifestadas en los primeros postulados, no se ven reflejadas, de una manera suficiente, en las propuestas que el Avance realiza para la estructura del marco metropolitano.

En primer lugar por el ámbito que se trata, ya que se reduce al término municipal de Madrid con la incorporación de parte de los municipios limítrofes por el Sur, cuando en realidad un mínimo necesario hubiera sido el ámbito que ocupaba la antigua Área Metropolitana de Madrid, a la que se extendía el Plan General del 63, y, si se quiere ser realista, a la mayor parte de la Comunidad sobre la que la influencia de la ciudad de Madrid va teniendo cada vez mayor importancia.

En segundo lugar por los temas que se tratan, ya que la ordenación territorial integral debería considerar una serie de temas, no abordados en el Avance, tales como la localización de la residencia en función de la capacidad de acogida del territorio metropolitano, la distribución de la actividad en función de las diferentes situaciones estratégicas territoriales, el modelo de movilidad interrelacionada con los temas anteriores, etc.

ful means. A noteworthy point is the publicity that has been given to each of the documents drawn up, and thus we are now facing a fundamen-

tal step, namely to make known and discuss the Revisal Preview.

The great effort being put in by the Plan Office does not consiste

No se trata de decir aquí que el Plan General de Madrid tiene que tener necesariamente dentro de sus documentos un estudio territorial del área metropolitana, sino que, para realizar una correcta y verosímil ordenación de su término municipal, es imprescindible disponer una estructura territorial del ámbito de influencia de su área metropolitana; si esta ordenación no está realizada (como sucede en este caso) es cuando, desde la visión del Plan General de Madrid, se debe plantear una alternativa de estructura territorial que fundamente las propuestas del propio Plan General y pueda ser asumido por las otras Administraciones competentes, con las aportaciones que se consideren oportunas.

En este sentido, se aprecia que el marco metropolitano que el Avance considera es muy reducido, fundamentalmente por el Sureste y por el corredor del Henares (lugares donde se encuentra el mayor crecimiento metropolitano) y, complementariamente por el Norte. Es aquí donde el equipo redactor debería haber sido más osado (pues ya que se sale de su término municipal, conviene hacerlo con todas las consecuencias) y considerar para sus propuestas territoriales un marco más amplio que recogiese lo que podríamos definir como área metropolitana actual.

Con este ámbito sí se podrían plantear nuevos modelos de asentamientos urbanos en el territorio metropolitano, de tipo polinuclear, direccional, lineal, etc., o la combinación de algunos de ellos, en función de las diferentes características territoriales; no hay que perder de vista que a escala metropolitana, y más a escala provincial, Madrid tiene una gran variedad geomorfológica y ecológica con la que ha de contar el desarrollo urbano para la definición de su utilización urbanística.

Desde esta óptica se pueden enjuiciar algunas de las propuestas que el Avance realiza, dentro del marco metropolitano, y que, posiblemente, tendrían distinta solución al considerarlas desde un marco de referencia más amplio.

En cuanto al cambio de modelo de ciudad radioconcéntrica a ciudad polinuclear, difícilmente se puede entender que, dentro del término municipal de Madrid, se pueda llevar a cabo sin contar con las grandes concentraciones urbanas que ya existen en su entorno.

El modelo radioconcéntrico ha funcionado, de una manera más o menos natural, en las primeras etapas del crecimiento de Madrid, con las primeras rondas del casco histórico, con las segundas rondas del ensanche de Castro, e, incluso, si se quiere, con la M-30 en última instancia; pero a partir de aquí,

la presencia de personajes tan significados como la Casa de Campo, el Monte del Pardo, el aeropuerto de Barajas (mucho más con su ampliación) y los yesos del Sureste, han impedido que la ciudad creciera de forma concéntrica, haciendo difícil el trazado de la M-40, para la que se han utilizado en muchos casos soluciones bastante forzadas; por último, el trazado propuesto para la M-50 (para seguir este modelo radioconcéntrico) no se adapta a los últimos crecimientos del área metropolitana (fomentando, posiblemente, otros nuevos crecimientos no esperados y nada favorables) y ni siquiera se puede cerrar como consecuencia de la presencia del Monte del Pardo.

Considerando el conjunto de asentamientos urbanos y las condiciones geomorfológicas y ambientales del territorio madrileño, parece que, en una primera y rápida aproximación, se sugieren diferentes modelos urbanos distintos al radioconcéntrico, que podrían ser el de malla direccional para el Sureste, el lineal para el corredor del Henares y el polinuclear para el Norte, quedando la ciudad de Madrid como origen y referencia de todos ellos.

Por otro lado, y desde esta misma óptica, no se vería tan aconsejable la utilización de las zonas vacías del Sureste para asentamientos urbanos, ya que contribuyen de una forma clara a la consolidación del modelo radioconcéntrico que, a partir de un momento y escala determinados, congestiona y deteriora de una forma irreversible las zonas centrales de la ciudad.

En el mismo sentido, la Gran Vía que el Avance propone como vía articuladora de la corona sur, a pesar de que se le califica como vía urbana, con sus decenas de kilómetros de trazado continuo entrará a formar parte del viario de primer orden, reforzando la malla radioconcéntrica en una zona donde precisamente es menos aplicable este modelo.

Como conclusión de estas reflexiones sobre el marco metropolitano, parece aconsejable que antes de utilizar aquellas zonas vacías (Noreste y Sureste) dentro del término municipal de Madrid para resolver problemas tanto metropolitanos como locales, se analice el ámbito metropolitano en su total extensión y se tomen las determinaciones oportunas sobre la ordenación territorial con una visión de conjunto, no sea que por querer resolver todos los problemas metropolitanos dentro del término municipal estemos ahogando el centro de la ciudad de Madrid, sin posibilidad de salidas para el futuro de la propia ciudad y del conjunto metropolitano.

Las centralidades excéntricas

Luis Climent

Con la intención de intervenir estratégicamente y actuar de forma regeneradora sobre la ciudad, según patrones ya planteados anteriormente en Madrid (cinco operaciones para transformar la estructura de la ciudad) o Barcelona (áreas de nueva centralidad), el Avance pone énfasis en una serie de



Villaverde. Virgen de los Desamparados.

operaciones, que por su magnitud y ambición pueden considerarse claves en el nuevo modelo urbano previsto:

La **Nueva Centralidad del Este** (Parque Deportivo Metropolitano + Uso Residencial + Campus Universitario + Parque Tecnológico).

La **Mejora del Sur** (Intervención en parte de los distritos de Retiro, Arganzuela, Puente de Vallecas, Usera y Villaverde para relocalizar determinados usos industriales y establecer usos terciarios, residenciales y dotacionales que impulsen la revitalización y renovación física y productiva de la ciudad).

El **Remate del Suroeste** (PAU Ensanche de Carabanchel, con 10.350 viviendas + Cementerio de Carabanchel + Avenida de los Poblados + Gran vía urbana de la Corona Suroeste-Sur-Sureste + Operación Campamento, nueva centralidad con 3.500 viviendas, equipamientos, usos administrativos y parque empresarial).

Todas estas actuaciones, y algunas más que en el Avance no se plantean con mayores precisiones (Operación Barajas) o sobre las que se pospone una toma de postura respecto a las mismas (transformación del espacio ferroviario en torno a la Estación de Chamartín), constituyen un importante repertorio sobre el que, sin duda alguna, habrá que profundizar fuertemente en el período previo a la aprobación del Plan. Al margen de que la propuesta municipal matice la importancia de estas acciones singulares en función de que procedan de su propia iniciativa o de otras Administraciones (Madrid, por su capacidad de proyección a nivel nacional e internacional es el "oscuro objeto del deseo" de las Administraciones Públicas), nos encontramos en un buen momento para abordar una valoración global del modelo "real" que se avecina sobre Madrid, y que, en buena medida, puede ser modulado por la ordenación del Plan General.

Con independencia del carácter de estas actuaciones, sobre cuya filosofía no cabe duda alguna -la polinucleación de la trama urbana ayuda a homogeneizar y equilibrar su configuración-, es evidente, al menos sobre el papel, la diferente idoneidad y eficacia que se presume en cada una de ellas.

Una primera conclusión que se deduce del análisis general de estas actuaciones, es que resulta preciso hacer referencia al marco supramunicipal para resolver los problemas de cohesión que tiene la periferia urbana de Madrid. La intención de generar centros de atracción en el este y suroeste plantea ineludiblemente la necesidad de un "pacto de integración urbanística-territorial" con los municipios colindantes.

in the Revisal. The most important set of tasks of this kind refers to urban land and, in particular, to the central areas of Madrid.

It is hoped that such a huge effort is corroborated not only in the proposals put forward in the Revisal, but also in the implementing of the me-

La Nueva Centralidad del Este al "otro lado" de la M-40 y aislada por infraestructuras de comunicaciones, se encuentra tan ligada a Coslada y San Fernando como a Madrid. Sin perjuicio de que probablemente convenga propiciar un nuevo centro en este ámbito territorial, su ubicación entre barreras muy potentes de circulación periférica, obliga a provocar la máxima permeabilidad posible con los núcleos urbanos colindantes, con independencia de su adscripción municipal. Por otra parte, frente a un diseño como el ya planteado, encerrado en sí mismo, podría estudiarse la conveniencia de crear ejes aglutinadores de actividad, que aseguren la continuidad en la relación con sus asentamientos periféricos.

La Operación Campamento, sólo justificable desde una óptica metropolitana, plantea grandes dudas si se intenta explicar el papel de esta nueva centralidad con respecto a Madrid. Apoyada en un eje radial muy insuficiente, su contacto lateral con la ciudad consolidada, más que reestructurar el espacio urbano, provoca una extensión discutible sobre un espacio público y con vocación fundamentalmente de dotación metropolitana para el esparcimiento. Sí se pone en evidencia, sin embargo, la necesidad de dotar a este arco suroeste de Madrid de una nueva oferta de centralidad que aglutine las periferias de Carabanchel, Alcorcón, Leganés y Getafe. La Gran Vía Urbana de la Corona Suroeste-Sur-Sureste, propuesta en el Avance, puede ser un buen pretexto para organizar esta nueva centralidad periférica.

En un segundo apartado, hay que hacer mención a la operación de reestructuración propuesta en el Sur. Constituye uno de los temas más interesantes del Avance, por su voluntad transformadora de espacios a la vez residuales y centrales de la primera periferia urbana y, esencialmente, por su planteamiento encaminado a la ruptura de las barreras creadas por las infraestructuras, intentando integrar ciudad y periferia de una forma muy coherente. Cabe, no obstante, hacer alguna observación sobre la conveniencia de extender el ámbito de esta actuación al amplio paquete de suelo que gravita sobre el eje que constituye el Paseo de Santa María de la Cabeza. Las operaciones ya realizadas en este sector en el Pasillo Verde, la incorporación de la calle Méndez Alvaro a la estructura principal de vías de circulación, resolviendo su enlace con la glorieta de Atocha, la adaptación de los usos industriales existentes a un modelo urbano plurifuncional, la necesaria reestructuración del tráfico, que permite la nueva

oferta de viario prevista, etc., pueden transformar sustancialmente esta zona sur de Madrid, incorporándola plenamente a una estructura urbana metropolitana.

En esta misma línea, se echa en falta el planteamiento de un esquema estructurante a implantar en el distrito de Tetuán, en la zona comprendida entre las calles Reina Victoria, Bravo Murillo y Asturias. La prevista prolongación de la calle Sor Angela de la Cruz puede rentabilizarse adecuadamente si se realiza un diseño integrador de los residuos urbanos de esta área.

Capítulo aparte merece otra nueva centralidad, que aunque no abordada por el Avance, dada su reciente aparición a la luz pública, deberá ser considerada en la futura redacción del Plan General. Se trata de la Operación Estación de Chamartín, encuadrada dentro de la estrategia de "recalificación urbanística" que adoptan últimamente muchos operadores de la Administración, con la justificación ética de que la gestión inmobiliaria pública beneficia finalmente a todos.

Es evidente que el vacío urbano provocado por las instalaciones ferroviarias de la Estación de Chamartín crea problemas de discontinuidad en la trama urbana, cuya integración es siempre deseable. Pero también es cierto que la ciudad ha asumido de alguna manera este vacío edificatorio, incrementando los volúmenes construidos sobre su periferia. Junto a la conveniencia de "perforar" el entramado ferroviario de Chamartín, hay que admitir la fragilidad de esta zona urbana de Madrid, como cualquier otra, cara a la absorción de mayor actividad y demandas de uso. Cualquiera que sea la propuesta sobre la zona debería aplicarse la "receta" tradicional de utilización de las operaciones de reforma interior para mejora de equipamientos, obtención de servicios y, en este caso, estructuración de la zona.

Finalmente, la Operación Barajas, poco desarrollada en el Avance por tratarse de una iniciativa cuya responsabilidad reside en la Administración Central, constituye el último de los elementos de centralidad del municipio de Madrid. Es importante, a este respecto, que la propuesta de nueva ciudad aeroportuaria que habrá de surgir como consecuencia de la ampliación del aeropuerto quede dominada por el planeamiento urbanístico e integrada con los desarrollos previstos en torno al Ferial de Madrid. Todo este conjunto de actuaciones, de gran ambición urbanística y económica, tiene una vocación de centralidad que es preciso reconocer y diseñar de forma conveniente.

ans which such decisions involve. Let us hope that this new Plan will be able to arouse an enthusiastic, common endeavour to work in favour

of bringing an active, up-to-date way of life back into the central areas.

As regards this Preview of Revisal of the General Plan for Madrid, the

Luis Climent Soto
Profesor Asociado

Sobre las actividades productivas

Fernando Roch

En un momento histórico marcado por el creciente desempleo; cuando en la ciudad han quedado sin terminar dos torres de oficinas que remataban por el norte el Centro de Negocios de la metrópolis (su buque insignia terciario) como consecuencia de un exceso de confianza nacida de un período de bonanza del mercado y más al sur, sobre el arroyo del

Culebro, se debate entre el ser y no ser la gran operación de recualificación del espacio productivo subregional, parece que la cuestión de la actividad económica, el soporte productivo de la metrópolis, cobra una especial significación.

Esto quiere decir que no es el momento para hacer estimaciones de necesidades al estilo convencional, es decir, esas que trataban de tener abastecido con justeza el mercado de demanda de suelo para oficinas o para actividades productivas más o menos tradicionales o más o menos modernizadas, y que venían a configurar el programa de suelo y de gestión correspondientes, sino que es el momento de tomar una decisión sobre el modelo de metrópolis productiva que se pretende para Madrid, después de una reflexión que no se ha producido. Pero aún, después de haber asumido sin ninguna crítica la representación trivializada que se viene construyendo de la crisis y de sus soluciones, unas soluciones, por cierto, que nadie tiene según se está demostrando.

No es tan fácil encontrar ese modelo productivo, porque no hay ninguno que esté suficientemente homologado y, por lo tanto, no existen patrones que cuenten con la legitimidad social y económica necesaria.

Así pues, el Avance del Plan de Madrid, adolece en principio de esos dos defectos que, por otra parte son comunes en la política social y económica a otras escalas de gobierno. Sin ir más lejos es el mismo problema que se encuentra en las políticas regionales, agravado allí por el vacío de objetivos. El primero de esos defectos es la concepción mercantilista de la estimación de necesidades como si se tratara de cantidades



Hortaleza. Centro comercial.



Tetuán. Azca.

homogéneas de determinados productos (suelo para ciertos productos inmobiliarios) bien tipificados, y el segundo la asunción de una determinada configuración ideológica de la crisis que cuenta con un amplio consenso en un variado espectro político, social y económico del país (e internacionalmente), pero que hasta ahora no ha demostrado ser capaz de describir los problemas presentes con suficiente concreción para proponer soluciones, es decir, no ha demostrado ninguna utilidad.

Faltando el modelo, es imposible que pueda plantearse su adecuada transcripción espacial, algo que para los tópicos con los que se describe la salida de la crisis ya existe sin embargo, aunque se reduzca a un breve repertorio de objetos de diseño que mantienen entre sí una considerable independencia (parques tecnológicos, empresariales, centros integrados de distribución y, sobre todo, unas infraestructuras de interconexión de gran cobertura). Con todo, en el Avance del Plan de Madrid, se apuntan algunos problemas concretos que merecen alguna consideración aparte.

La idea principal sobre la que gira la salida de la crisis, en su representación más difundida, es la de centralidad. Por primera vez, el espacio productivo del futuro (con futuro) se concibe como un espacio central, o como actividades centrales desgajadas o reconvertidas del anterior aparato productivo que precisan y crean condiciones de centralidad. De manera que el discurso sobre el modelo de actividad es un discurso sobre la centralidad, que al mismo tiempo hereda la tradición urbanística moderna (y, sobre todo, el hecho) de que el espacio de la producción principal es un espacio periférico. Esta aparente contradicción ha dado origen a una fórmula retórica que se ha aceptado sin una transcripción o formulación espacial adecuada y concreta, me refiero a "la difusión de centralidad en un espacio regional integrado", cuya crítica no es del caso aquí y que, de momento, ya ha conocido un desarrollo a través de las llamadas "áreas de oportunidad" que, a su vez, se combinan en unas autodenominadas "estrategias" que pretenden construir esos focos de centralidad (atracción y difusión según el clásico modelo mecánico) periférica, de los cuales se espera la redención productiva.

Es un discurso, como puede comprobarse, sobre lo excepcional al que el Avance no se ha substraído, y cuya materialización más trivial consiste en seleccionar esos lugares de excepción en los que apuntalar las operaciones de centralidad (un surtido suficiente), que no son otros que los nudos (algu-

nos de ellos) de la red de infraestructuras de transporte privado de la metrópolis, que al menos proporcionan unas condiciones de accesibilidad privilegiadas. Naturalmente, el nudo por excelencia es la intersección de las redes de comunicación terrestres con las aéreas, y es allí dónde se han dirigido las piezas de calibre grueso de la nueva centralidad descentralizada que propugna el Plan. Con esto, teóricamente, se "supera" el modelo radioconcéntrico de la vieja metrópolis al que se le atribuyen las ineficiencias observadas y se consigue por fin el ansiado modelo espacial polinuclear en cuya acción de talismán se confía. Convertir en centro la periferia es la gran propuesta, pero está por definir la naturaleza de esa centralidad. En realidad esta operación es más un desplazamiento de la centralidad de siempre o su desdoblamiento que un auténtico patrón de descentralización aplicable de forma generalizada a la actividad productiva moderna.

Mientras tanto, y el Avance es sensible al problema, en el tejido heredado, incluso en posiciones centrales, se presenta una densa amalgama de actividades productivas que colonizan ciertos nichos de ese tejido, unas veces marginales y otras no tanto. Son actividades de gran peso en la estructura productiva de la ciudad, aunque no esté suficientemente evaluado su papel, que unas veces van a permanecer en sus lugares transformándose o no y que otras van a desaparecer. Como paisaje de fondo, el Avance describe un proceso de micronización de la estructura empresarial, se supone que también un proceso de tecnificación (aunque no se hable de la cuestión de la recualificación imprescindible y masiva de mano de obra a la que en otras grandes metrópolis europeas se les dedica una atención preferente) y de un proceso continuado de descentralización productiva (se supone, aunque no se hacen esas distinciones, que se refiere a la industria clásica, ese núcleo estandarizado y masivo de producción sobre el cual se ejercen las acciones de dirección y control desde las metrópolis globales).

Con esto se tiene el paisaje casi completo, porque la industrialización clásica, para entendernos, emigra hacia la periferia remota y deja de ser un problema de la ciudad central, para pasar a ser un problema de la región (aunque sitúe en Vicálvaro una especie de reserva para industria convencional pero de nuevas tipologías), y a aquélla sólo le quedan tres problemas principales. El primero es buscar fórmulas para los reductos de la primera y segunda industrialización en fase de transformación y reconversión (Méndez Álvaro ya en fase de ejecu-

ción y único sobre el que el Plan hace propuestas concretas, Julián Camarillo, Ronda Sur y M-30 y Villaverde), cuestión que hasta la fecha ha conocido una angustiosa casuística, ya que nadie sabía cómo iba a terminar cada operación de traslado ni con qué coste urbanístico se iba a saldar (algunas grandes fábricas han conocido usos intermedios tan extravagantes como convertirse en un gigantesco bar de copas). El segundo es regular la compatibilidad de actividades productivas y económicas en el variado tejido urbano en el que se instalan, lo cual constituye un problema ecológico que habría que empezar por reconocer como tal, porque la micronización productiva lleva consigo la necesidad de disponer de un espacio de acogida de gran complejidad capaz de ofrecer una cada vez más amplia gama de servicios que ya no "cabén" en la fábrica. El tercero es dotar a Madrid de esas áreas de centralidad en las que, según el "manual de uso" de la crisis, se basa el futuro. Es en este último grupo donde el Plan hace un tan nutrido como estereotipado conjunto de propuestas.

Sea como fuere, el espacio productivo que emerge de la crisis es un espacio de gran complejidad que no está descrito en los manuales, y no me refiero a los parques tecnológicos que acaso sean los espacios más elementales de cuantos se proponen, aunque su funcionamiento dependa de condiciones muy especiales que, desde luego, escapan a las decisiones de planeamiento general. Me refiero a una propuesta del Avance que trata de establecer una normativa capaz de diferenciar las diversas "tipologías industriales", y que salvando el problema de que tales tipologías no están descritas en ninguna parte y menos en estos momentos de cambios profundos, creo que debería reconducirse hacia la identificación de los diferentes tejidos productivos presentes en la ciudad para mejorar sus prestaciones y permitir conservar y aumentar su complejidad futura, sobre todo en la medida en que se están borrando para ciertas actividades las diferencias entre la industria y el terciario. Téngase en cuenta que el único tejido conocido en el que se ha producido esa superposición (más que integración compleja) ha sido el surgido de una normativa de aprovechamiento industrial excesivo que ofrecía el Plan de 1985 y que ha conducido al edificio industrial en altura, pero que no ha producido condiciones "de ciudad" adecuadas para la nueva actividad industrial. Esta es seguramente una de las tareas principales que debería abordar el nuevo Plan.

Sin embargo, se ha preferido el espectáculo. El Plan sigue la cultura dominante de las grandes operaciones y eso lleva a

entrar en competición con la Región. Barajas parece convertirse en el nuevo centro en torno al cual se acumulan y duplican las operaciones de "modernidad", ya sea con el pretexto específicamente funcional de atender las necesidades del sistema de distribución y transporte de gran escala, como la operación de la Gran Vía Urbana del Sureste o la Prolongación de O'Donnell (incluso el remate de Villaverde sobre el super-nudo Sur) o con la intención de explotar las condiciones excepcionales del Aeropuerto y el sistema de comunicaciones regional, cosa que ya está haciendo la C.A.M. en Alcalá de Henares con dos operaciones "tecnológicas" y, por lo visto, también Madrid, como si esos parques se pudieran improvisar.

Empieza a perfilarse, y creo que sería un gran error, la M-40 como el gran eje que directa o indirectamente va a vertebrar el nuevo espacio productivo de calidad y distribución mercantil madrileño. También en la actividad comercial el modelo de los grandes objetos domina sobre la frágil y compleja ecología del menudo comercio y en él la M-40 parece tener reservado un papel importante.

Todo apunta a que en la configuración metropolitana que emerge del Avance, la ciudad central ve muy acrecentado su papel de centro de actividad cualitativamente superior y que para ello se dota de nuevos centros de acumulación que desdoblán el centro actual saturado más que vertebran una polinuclearidad cuya geografía real está en las coronas metropolitanas. Se trata, en definitiva, de reforzar el papel del núcleo central con nuevas especializaciones en perjuicio del resto del sistema, lo que en realidad supone reescribir el modelo radioconcéntrico en la nueva situación. Es como un modelo reducido del universo metropolitano comprimido en los confines del municipio central, pero del que se hubiera sacado todo el mal según los patrones de la competitividad.

Sería más oportuno llegar a un reparto equitativo con el resto del sistema metropolitano de esas operaciones de calidad, si se quiere realmente proponer un modelo polinuclear y descentralizado, porque tal como se ha demostrado los costes son grandes y las oportunidades muy reducidas, y mientras tanto, y siguiendo una de las líneas apuntadas en el propio Avance, ir profundizando en la elaboración y recualificación de esos espacios de ecología compleja que constituyen la esencia de lo urbano, de la ciudad, mucho más que esas operaciones de teatro urbanístico que rara vez encuentran las condiciones objetivas para salir adelante.

Fernando Roch Peña
Profesor Titular Interino

tions which will render their impressions and contribute to improving the new planning scheme.

At a time when interest in plan-

ning is being lost and ideals of solidarity are being abandoned, the eagerness with which the task of preparing the municipal planning for

El medio ambiente en el Avance de la Revisión

Agustín Hernández



Arganzuela. Museo Botánico.



Vallecas. Paseo Federico García Lorca.

El Avance de la Revisión del Plan General de Madrid encierra en el capítulo XIV de la memoria, como sorpresa, la inclusión de un capítulo específico sobre el Medio Ambiente Urbano, en el que se reconoce el esquema del “Libro verde del medio ambiente urbano” de la Comisión de la CEE, este capítulo viene precedido de un diagnóstico específico sobre el medio ambiente urbano. La aparición de los correspondientes capítulos en memoria y diagnóstico, no puede sino congratularnos por lo que tiene de importancia para la práctica urbanística, que en la redacción de un plan de la importancia de Madrid se recoja el medio ambiente urbano como un capítulo específico de los objetivos y propuestas del Plan y que, de alguna manera, van a incidir en el modelo urbano y las propuestas específicas.

Resulta también muy importante, la utilización del esquema conceptual del libro verde del medio ambiente de la CEE, que contiene unas propuestas y objetivos que van más allá de las meramente higiénico-proteccionistas, para entrar a revisar de arriba abajo, el aparato conceptual de la Urbanística contemporánea.

No obstante se percibe en la lectura de la memoria del Avance, más un deseo de mostrar una coincidencia lo más literal posible con el texto del libro verde, que por la realización de una apuesta propia sobre un modelo específico de medio ambiente urbano para la ciudad de Madrid, apareciendo en cada epígrafe, tras la correspondiente declaración de principios de evidente interés teórico, no unas propuestas del Avance sino la descripción de políticas y proyectos municipales en marcha que puedan encajar en los epígrafes del libro verde.

También en algún momento se entremezclan en el discurso algunos párrafos de discutible interpretación del libro verde sobre el “impacto del transporte en el medio ambiente”, en los que se define la calidad de vida por el nivel de comunicabilidad y por las condiciones medioambientales, no matizándose sufi-

Spain's major city, and the conviction as regards using the new development regulations, is indeed surprising.

As a first remark on the Preview document, it should be pointed out that the revision in question is hampered from the very beginning by

cientemente "la comunicabilidad", aceptando la movilidad privada como factor de calidad, concepto que justificaría implícitamente desarrollos de viarios y aparcamientos destinados a apoyar el uso del vehículo privado, en un capítulo en el que esté por naturaleza en entredicho.

Las propuestas sobre el medio ambiente urbano

Las principales propuestas del Avance en materia de medio ambiente urbano son los siguientes:

- Aprovechar las oportunidades internas de la ciudad

En la que se incluye tan solo de momento la recuperación integral del centro, pero no queda definida una estrategia o idea fuerza que apoye un enfoque claro desde el medio ambiente urbano, y tampoco se aporta un análisis por el cual tan solo el centro ha de ser receptor de una política de mejor aprovechamiento de sus oportunidades implícitas, quedando de momento fuera de este objetivo el resto de la ciudad.

- Reutilización del agua depurada

La reutilización del agua, no parece que por sí misma represente un objetivo claro, el objetivo más claro sería la realización de políticas y programas de mejora de aprovechamiento y racionalización del consumo, mediante la recuperación de cauces en las zonas verdes, la utilización de especies autóctonas en jardinería y otras políticas que puedan generar desde la ordenación urbana.

- Racionalización y reciclado de residuos

Se describen los avances que en materia de gestión de residuos está realizando el Ayuntamiento, esperamos que en los siguientes documentos se prevea la recogida selectiva de basuras y se genere una batería de mecanismos para la obtención de espacios para el fraccionamiento, la clasificación y almacenamiento en los barrios o unidades locales, que permitan una gestión adecuada de los residuos urbanos.

- Reducción de la contaminación acústica y atmosférica

Las propuestas y descripción de las políticas municipales, no llegan aún a tocar el tema clave: la movilidad y la necesidad de reducir el uso del vehículo privado si queremos que las reducciones sean significativas.

Tras estos objetivos básicos, el capítulo desarrolla las políticas de estructuración ambiental, en la que describe la red de espacios verdes propuestos, su clasificación y el desarrollo de un conjunto de planes especiales, que en el caso de la Casa de Campo y el Parque lineal del Manzanares, vienen a insistir en

la necesidad de ordenación de dos de las piezas que dentro de su calidad vienen a tener una mayor presión y deterioro dentro de la ciudad. Proponiéndose una nueva serie de planes especiales de mejora de la calidad ambiental sobre un conjunto de barrios de bloque abierto de las periferias madrileñas.

Por último el Plan se propone realizar un estudio de impacto ambiental de sus propuestas, lo que supone una novedad en el panorama del planeamiento nacional.

Conclusiones

La inclusión del capítulo de medio ambiente urbano significa una novedad importante en el panorama de la práctica urbanística, sobre todo por venir incluida en el Plan General de Madrid, el interés se acrecienta si unimos que los conceptos utilizados son los del libre verde de la CEE.

El problema es que aún no se ha asimilado en toda su complejidad el cambio de actitud implícito en el libro verde, que sería el de la recuperación del ámbito urbano de los ciudadanos, la disponibilidad de un espacio próximo de media escala en el magma indiferenciado de la metrópoli, la necesidad de reconstruir escalas intermedias entre la ciudad y el vecindario, la necesidad de desagregar la oferta centralizada y especializada en un conjunto de barrios-ciudad en los que se pueda recuperar el placer de ser ciudadano, produciendo no una oferta homogeneizada a golpe de normativa, sino un conjunto equilibrado de ofertas diferenciadas que permitan el reconocimiento y autofirmación de sus poblaciones.

No parece posible mejorar la gestión ambiental de la ciudad, sin la participación activa de los ciudadanos, tanto en el ahorro energético o de agua como en la gestión o reciclaje de las basuras, y más aún en el control y mantenimiento de los equipamientos y zonas verdes, mediante políticas que de participación pública en el diseño, ejecución y mantenimiento de éstos, produciendo una simbiosis efectiva entre la actuación pública y la sociedad civil, que venga a sustituir los aspectos más dudosos del estado asistencial, en el que el individuo puede ser sustituido por la actividad burocrática, sin caer en el liberalismo absoluto en el que el individuo pierde la capacidad de transformación colectiva de la sociedad.

Las propuestas implícitas de medio ambiente o su revisión pueden generar un conjunto de ideas fuerza que conjunten las voluntades de los ciudadanos y la Administración en un objetivo común, que sirva como aglutinante de la ciudad y como reclamo e imagen hacia el exterior.

La gestión del Plan General vista desde el Avance de 1993

Enrique Porto

Los principios inspiradores de la elaboración del Plan los expone el Alcalde, Álvarez del Manzano, en la presentación del Avance, al decir que "se concibe de forma *abierto* para favorecer la participación de la sociedad en su gestación" y al desear que "resulte un Plan *flexible* para permitir que pueda adaptarse de forma continua a las demandas sociales de los madrileños". "Nace, pues, con vocación de permanencia y búsqueda del mayor respaldo social posible para que pueda ser gestionado por cualquier Ayuntamiento, con independencia del grupo político de su equipo de gobierno".

Ahora bien, en el ámbito de lo concreto ¿cómo se presen-



Usera. Vista del Barrio Almendrales.



Arganzuela. Nueva construcción antigua fábrica de gas.



Hortaleza. Gran Vía de Hortaleza.

ta, en el Avance, la futura gestión del Plan General?. La cuestión es importante porque ésta no es una revisión cualquiera del Plan General, sino una revisión cualificada cuyo contenido se ha de adaptar al Texto Refundido de la Ley del Suelo del 92, que ha puesto a disposición de los Ayuntamientos todo un arsenal de nuevos instrumentos y técnicas de gestión creadas o al menos legalizadas por la Ley 8/90.

Los criterios que el Avance expone, para posterior desarrollo de los preceptos relativos a la gestión, que obligatoriamente ha de contener el Plan General, no pueden ser más realistas:

1. En cuanto a la equidistribución en suelo urbano, que constituye el aspecto más conflictivo de la nueva Ley, no cae en la ingenuidad que sería, pretender igualar, a través del Plan, todas las desigualdades que los distintos Proyectos y Planes han ido produciendo a lo largo de los siglos de historia de la ciudad, entre los propietarios de suelo urbano.

El Plan pretende equidistribuir los aprovechamientos y corregir las desigualdades que el propio Plan crea. Para ello, en el suelo urbano iguala los derechos de los propietarios de suelo que hayan tenido un origen histórico común de producción de la ciudad, y constituyen por tanto áreas homogéneas, diferenciando también los suelos ya gestionados de los aún por gestionar a los que la Ley concede derechos adquiridos diferentes. Todo ello con vistas en no hacer más difícil, todavía, la gestión del suelo urbano, lo cual es de agradecer.

En el suelo urbanizable sigue los criterios legales pero diferenciando las áreas de reparto constituidas por los sectores cuyo planeamiento parcial deba aprobarse en un mismo cuatrienio y los sistemas generales adscritos o incluidos, de aquellas áreas de reparto constituidas por el suelo urbanizable del Plan General de 1985, cuyo Plan Parcial o ha sido aprobado definitivamente, pero no ha sido todavía urbanizado, o cuyo Plan Parcial no está aprobado definitivamente pero está en tramitación y se prevé su aprobación antes de la entrada en vigor del Plan General.

2. En cuanto a los aprovechamientos tipo, los coeficientes de homogeneización o ponderación relativa de usos respecto al dominante o característico de cada área de reparto, el Plan pretende interrelacionarlos con los coeficientes de otras áreas de reparto para facilitar el cálculo del aprovechamiento tipo atribuible al suelo de los sistemas generales del suelo urbano.

El establecimiento de los coeficientes pretende hacerlo en función de los rendimientos atribuibles a cada uso y, en su

caso, tipología edificatoria en cada área de reparto.

3. Las unidades de ejecución en suelo urbano, pese a que en la Ley se denominan actuaciones sistemáticas, el Avance de manera más realista no prevee que sea la forma de ejecución predominante, habida cuenta que la mayoría del suelo urbano ya está ejecutado y, por tanto, lo normal será que lo sistemático sea lo que la Ley denomina actuaciones asistemáticas.

El Avance parte de la filosofía general de reservar la delimitación de Unidades de Ejecución en Suelo Urbano para un momento posterior, pero asume las delimitaciones que responden a unidades de gestión incorporadas del Plan vigente.

4. Pese a no ser obligatoria su inclusión en el Plan General, se prevee la delimitación de Reservas para incremento del patrimonio municipal del suelo y Áreas de Tanteo y Retracto, si bien, y como es lógico, el Avance aún no las localiza.

5. Pese a todo, lo más innovador en la ejecución del Plan General, es la utilización de un sistema de actuación no contemplado por la Ley del Suelo que consiste en intervenir en el mercado de suelo para satisfacer la demanda de vivienda a precio asequible a base de ejecutar los PAUs la iniciativa privada, pero con protagonismo público, sin necesidad de expropiar el suelo, sino pagando a los propietarios con solares en la zona para que puedan ejecutar la edificabilidad que se le asigne en la compensación por el justiprecio de sus terrenos.

Al concretar la edificabilidad que pueda corresponderles, dentro del ámbito territorial del PAU en el que se encuentren sus terrenos, no interviene el coeficiente de localización, por lo cual, el aprovechamiento unitario que les reconoce el Plan es idéntico para todos ellos, concretándose en m² de superficie edificable referida al uso residencial en tipología de vivienda libre.

Respecto a las empresas que, por concurso público, lleven a efecto la urbanización de los terrenos y los sistemas generales incluidos, el Ayuntamiento les paga con solares para edificar viviendas de precio tasado.

El único inconveniente que tiene este interesante e innovador sistema es que su aceptación, por parte de los propietarios de suelo es voluntaria. Quizá sería conveniente que la Comunidad Autónoma de Madrid crease un sistema parecido al del Ayuntamiento de Madrid, pero de aportación obligatoria, aunque la experiencia habida hasta ahora de la aplicación voluntaria del sistema es positiva.

El avance del Casco Antiguo de Madrid

Luis Moya

Se ha definido, en el Avance del Plan General, como Casco Antiguo al Madrid tradicional y preindustrial existente hasta 1860 encerrado por la antigua cerca de Felipe IV, hoy sustituida por la 1ª ronda ó M-10.

Si en general un comentario sobre un documento de planeamiento no puede pretenderse objetivo, menos puede hacerlo en este caso que participo junto a otros seis equipos en la redacción del Plan Especial del Casco Antiguo (1). A efectos de un trabajo más pormenorizado se ha dividido este en 7 zonas pero siendo todos conscientes de su unietaridad hemos actuado coordinadamente entre nosotros y con relación a la Oficina

(1) Los otros equipos están dirigidos por G. Alcázar, E. Amann, B. Brusilowsky, F. Contreras, M. Guzmán y J. López Jaén.



Centro. Puerta de Toledo.



Arganzuela. San Francisco el Grande.



Centro. Lavapiés

Municipal del Plan. El Avance recoge casi fielmente el análisis y las propuestas hechas por los siete equipos que a su vez han partido de las premisas fundamentales expuestas por la Dirección del P.G. para el Casco Antiguo y con las que evidentemente se ha coincidido. Las diferencias surgidas en el documento final del Avance se deben a los lógicos matices que provienen de una visión global que proporciona el control de todo el Plan General.

Cada ciudad tiene una historia que proviene de sus condiciones naturales y la idiosincrasia de su población. Un buen planeamiento es aquel que tiene en cuenta la historia específica de la ciudad y en este sentido puede decirse que las grandes líneas de ordenación de Madrid están trazadas desde principios de siglo. Esta afirmación es comprobable leyendo el diagnóstico y propuestas del Avance del P.G. del 85 para el Casco Antiguo cuyos principios orientadores son muy similares a los del Avance actual: mantener y potenciar la residencia, aumentar el transporte público y disminuir el privado, y cuidar la calidad ambiental. Las diferencias empezarán a manifestarse en los procedimientos que irán surgiendo en los próximos documentos del P.G. pero sobre todo en la gestión una vez aprobado el Plan. Es curioso, sin embargo, observar la importancia, difusión y comentarios a que da lugar un Plan General, y los pocos análisis que suscita su seguimiento, cuando estamos casi todos convencidos que su éxito depende de la puesta en práctica. En este sentido es cuando debíamos hablar del Planeamiento como Proyecto y equiparlo a la importancia que la dirección de una obra tiene en la plasmación de un proyecto arquitectónico.

Quizá lo explicado se ponga de manifiesto si tomamos el objetivo principal para el Casco Antiguo como es mantener y potenciar su uso residencial. En los procedimientos para alcanzar este objetivo se irá vislumbrando la siguiente pregunta fundamental: ¿para quién?. Evidentemente queremos que el Casco Antiguo al igual que cualquier otra parte de la ciudad esté lo más equilibrado posible en sus usos y en su población en cuanto a su pirámide y condiciones socioeconómicas, aunque tanto los usos como la población tengan alguna característica específica dada su centralidad. La cuestión estará en los porcentajes de los diferentes tipos de población y serán consecuencia de los procedimientos estipulados en el Plan y sobre todo en la Gestión del Plan. En los años ochenta hemos visto que la posibilidad de mantener la población residente está en la capacidad inversora de la Administración pues lógicamente

la inversión privada trata de captar clientes con mayor nivel adquisitivo. Todo consiste en que la revalorización inmobiliaria que provoca la inversión pública en mejoras del espacio público, equipamientos e infraestructuras sirva para mantener a la población tradicional mediante convenios con los inversores privados. Además, se cuenta con la inversión oficial en rehabilitación y construcción de nuevas viviendas para los más indefensos económicamente, pero ya se ha comprobado que ésta en la realidad no puede ser más que una medida complementaria.

El Casco Antiguo de Madrid con sus 350 Has. y sus 5.000 edificios no ha dejado de ser la ciudad total que fue durante varios siglos anteriores. A diferencia de otras ciudades europeas, y quizá por nuestra forma de vida mediterránea es el lugar residencial por excelencia. La terciarización se ha ido produciendo sin un planeamiento preestablecido, incluso la operación de la Gran Vía a principios de siglo tenía uso residencial prioritariamente. Sin embargo, las condiciones de habitabilidad no han sido muy favorables. Ahora que la población ha descendido hasta un nivel de densidad habitable es una buena ocasión (130.000 habitantes, 370 hab/Ha) para mantenerla con una renovación permanente que permita la entrada a grupos de jóvenes, parejas con niños, matrimonios mayores e individuos solos, en mejores condiciones de habitabilidad (si existen 14,3 edificios por Ha y suponemos que dada la cantidad de edificios de servicios públicos y el tipo de familias con pocos miembros, 2 hab/viv., puede haber unas 140 viv/Ha, lo que nos daría aproximadamente 10 viv. por edificio). Por ejemplo, existen 10.000 viviendas menores de 30 m² que sería necesario reducir a la mitad para duplicar su superficie pues 60 m² debería ser la vivienda mínima, aunque la media de la superficie de la vivienda del Casco Antiguo no fuera mucho mayor. No sólo el tejido urbano necesita esponjamiento para conseguir espacios libres de estancia, también la edificación necesita más superficie y patios de parcela más grandes que los patios de ventilación existentes.

Creo que el Avance del Casco Antiguo ha aportado en el análisis y en las propuestas un mayor nivel de detalle que en planeamientos anteriores. Este tejido tan denso, menudo y delicado lo requiere. El análisis edificatorio se ha hecho estudiando las tres famosas categorías vitrubianas, utilitas, firmitas y venustas, es decir considerando el edificio no sólo en su estilo y composición que es lo típico de las catalogaciones tradicionales y con una finalidad de paisaje urbano, si no estu-

supramunicipal sphere. This makes it possible to attain a greater perspective, but the questions continue to spill over from the area being

considered and are feebly approached and insufficiently dealt with. Perhaps because of this the Preview slips into formulating to providing a

structure for the areas which currently have none.

A first reading of the Preview also raises doubts regarding the decision

to encourage undertakings in the south-western part of Madrid which fails to justify the need for a circular-type land structure which, at a cer-

diando sus características intrínsecas de estado de conservación y habitabilidad. La habitabilidad es un componente fundamental que condiciona el tipo de obras posibles de cualquier clase, integrales, estructurales o ambientales. De esta forma tratamos de ser coherentes con el objetivo principal de hacer el Casco residencial. El criterio cambia cuando se trata de edificios singulares de valor emblemático y en general con uso público.

El mayor detalle en el estudio de los edificios es extensible a los espacios libres, dimensiones, tratamiento, mobiliario y en general la morfología urbana, siendo absolutamente respetuoso con dicha morfología puesto que es lo más permanente del tejido tradicional: alineaciones exteriores, volúmenes, parcelas, texturas, colores, etc.

También se ha realizado un gran esfuerzo en el análisis, diagnóstico y propuestas de tráfico, el transporte y los aparcamientos. Este trabajo realizado en la O.M.P. para todo el municipio, como no podía ser de otra forma, ha entrado en un gran detalle en el Casco Antiguo, recogiendo las propuestas hechas desde cada una de nuestras 7 zonas teniendo en cuenta criterios de morfología y usos. La clasificación del viario y el tratamiento que se da a cada tipo de vía, los intercambiadores de transporte público junto con el manejo que se hace de cada tipo de transporte público, y la organización del aparcamiento son muy avanzados, sin embargo creo que es necesario más radicalismo en el tratamiento del vehículo privado; es insuficiente pasar de un 20% a un 15% de transporte privado y los aparcamientos rotatorios en bordillo de estancias inferiores a 2,5 h. en las vías locales pueden producir una circulación permanente en las áreas residenciales. También me parece que el estándar de m^2 de garaje de residente debe ser menor en este área que en otras más periféricas de la ciudad, porque en el Casco Antiguo la alternativa de transporte público es mucho mayor. Es necesario cambiar los esquemas mentales en la relación de la calidad de vida en el Casco Antiguo y el número de vehículos privados.

Esperemos que avance el Plan del Casco Antiguo lo más posible por el camino marcado en el Avance y no sufra bajas irremediables en el proceloso camino que va desde aquí hasta la aprobación definitiva. Y, una vez aprobado, que se hagan cargo del Plan personas que se hayan ido preparando en su redacción, para que su ejecución responda fielmente y al mismo tiempo con flexibilidad al documento del Plan General.



Arganzuela. Plaza de Cascorro.



Centro. Lavapiés.

tain distance, has no reason to exist.
The first comments that a reading
of the Preview has drawn from the
Department's staff on the subject of

the most general points raised are
given below.

Un nuevo Esquema Director para la región de Ile-de-France

Jean Olivier
y Claude Vignaud

Un Avance de Esquema Director publicado recientemente por el Estado

El Avance de un nuevo Esquema Director de Ile-de-France ha quedado ultimado al final de un proceso iniciado con el Libro Blanco de enero de 1990; este Avance ha entrado, ahora, en su fase de aprobación definitiva.

¿La elaboración de un nuevo Esquema Director para la metrópoli parisina significa que el "Plan Delouvrier" de 1965, actualizado y asumido por la Administración en 1976 (aunque aplicado desde que se hizo público), se encuentra hoy día superado, aunque sólo se haya realizado en un 60 ó 65 por ciento?

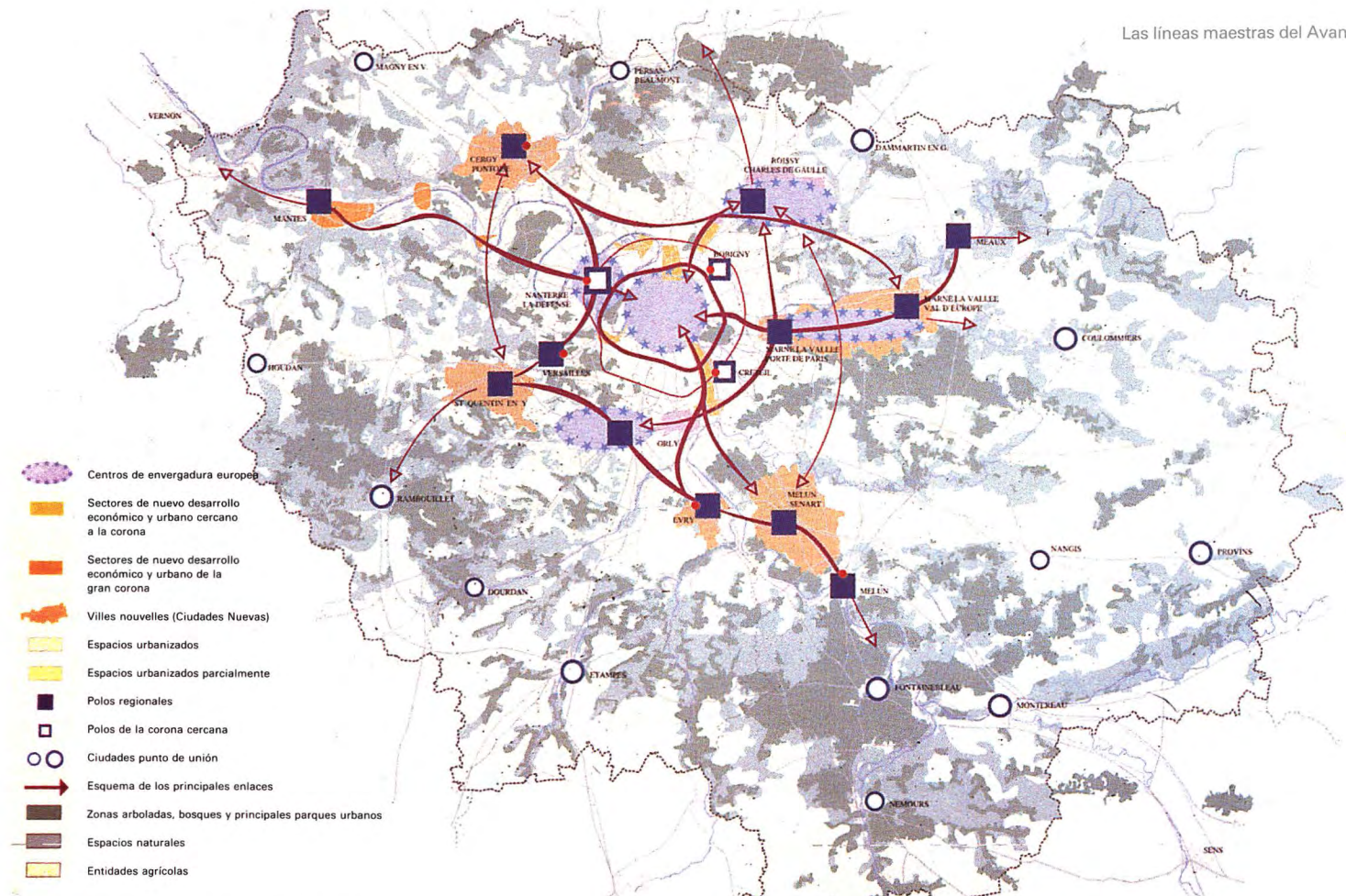
La respuesta debe ser matizada.

Un nouveau Schéma Directeur pour la région Ile-de-France

Un projet de Schéma Directeur récemment publié par l'Etat

Le projet d'un nouveau Schéma Directeur pour l'Ile-de-France vient d'être établi, au terme d'un processus initié par le "Livre Blanc" de janvier 1990; ce projet est maintenant entré dans sa phase d'approbation définitive.

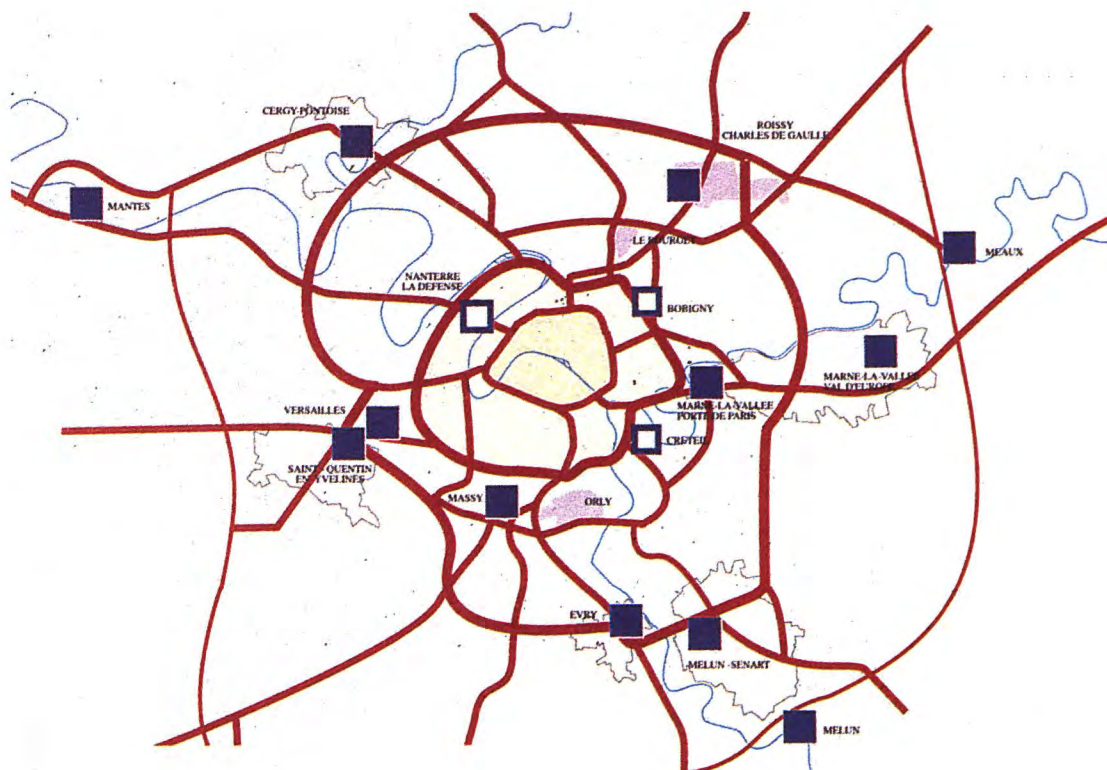
Las líneas maestras del Avance.



Coordinador: **Abel Enguita Puebla**

Agradecimiento: Agradecemos a **Jean Paul Lacaze**, Director General de la *Agence Nationale pour L'Amélioration de L'Habitat* (ANAH) la valiosa colaboración prestada en la coordinación en París, de los artículos elaborados por diversos autores.

Esquema simple de las redes de transporte regional.



L'élaboration d'un nouveau Schéma Directeur pour la métropole parisienne signifie-t-elle que le "Plan Delouvrier" de 1965, actualisé et officialisé en 1976 (mais mis en application dès sa sortie), est aujourd'hui dépassé dans sa conception, alors qu'il n'est réalisé qu'à 60 ou 65%?

La réponse doit être nuancée.

Des éléments de continuité avec le passé...

Le Schéma de 1965/1976 reste aujourd'hui parfaitement valable dans ce qu'il a toujours eu d'essentiel: la volonté de lutter contre la tendance spontanée de croissance de l'agglomération en "tache d'huile", à partir du centre unique qu'est Paris "intra-muros"; la volonté de mettre en place une structure urbaine "polycentrique et maillée".

La réalisation du Schéma du 1965-1976 a débuté par le lancement des Villes Nouvelles et par la construction des infrastructures lourdes qui les relient à Paris. Aujourd'hui, quatre des cinq Villes Nouvelles ont acquis leur capacité d'"auto-développement" et les grandes radiales routières et ferrées sont en place.

Toujours sous l'impulsion du Schéma de 1965-1976, la première couronne de banlieues a également été structurée en trois nouveaux départements, dont les trois villes-centres, bâties-autour des trois nouvelles préfectures, sont aujourd'hui irréversiblement inscrites dans le paysage urbain de la métropole: Nanterre-La Défense, Bobigny et Créteil.

En revanche, certaines pièces essentielles du Schéma de 1965-1976, comme les rocades routières, n'ont été que partiellement réalisées; d'autres, comme la grande rocade de transport en commun (apparue en fait dans le Schéma de 1976), ou comme certains "centres structurateurs" de la banlieue, n'ont pas encore vu le jour. La plupart de ces pièces manquantes du Schéma de 1965-1976 correspondent, aujourd'hui plus que jamais, à un besoin; elles se retrouvent ainsi dans le projet de 1992, soit sous leur forme originelle, soit sous une forme adaptée.

Il convient de signaler que deux

Los elementos de continuidad con el pasado...

El Esquema Director de 1975-1976 es aún perfectamente válido en lo que siempre tuvo de fundamental: la voluntad de luchar contra la tendencia espontánea de la aglomeración de crecer en "mancha de aceite", a partir de un centro único como es el París «intra-muros»; la voluntad de establecer, para ello, una estructura urbana «policéntrica y en malla».

La ejecución del Esquema Director de 1965-1976 se inició con el lanzamiento de las *Villes Nouvelles* (Ciudades Nuevas) y con la construcción de las infraestructuras básicas para unir las con París. Cuatro de las cinco *Villes Nouvelles* han alcanzado su capacidad de «autodesarrollo» y las grandes radiales de carretera y ferrocarril están ya realizadas.

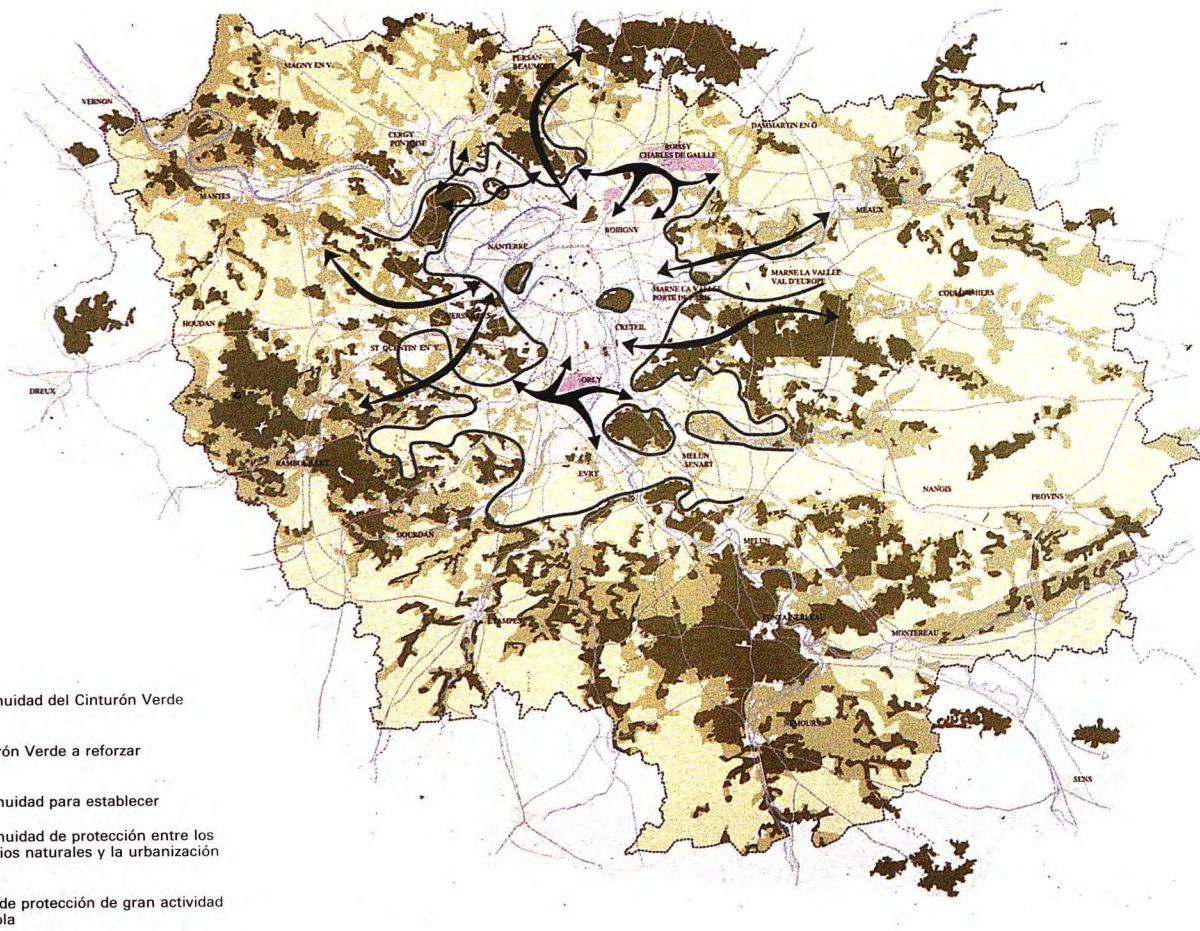
Como consecuencia del impulso del Esquema Director de 1965-1976, la primera corona de desarrollos periféricos, fué estructurada, igualmente, en tres nuevos departamentos, cuyas tres ciudades-centrales, construidas bajo tres nuevas prefecturas, se encuentran hoy inmersas, irreversiblemente, en el paisaje urbano de la metrópoli: Nanterre-La Défense, Bobigny y Créteil.

En cambio, algunas piezas fundamentales del Esquema Director de 1965-1976, como son las circunvalaciones por carretera, no han sido realizadas más que parcialmente; otras, como es la gran circunvalación para el transporte público (que aparecía de hecho en el Esquema de 1976), o como algunos «centros estructurantes» de las zonas próximas, todavía no han visto la luz. La mayoría de las piezas que faltan del Esquema de 1965-1976 corresponden, ahora más que nunca, a una necesidad; se encuentran de nuevo por tanto en el Avance de 1992, bien bajo su forma original, bien sometidas a alguna adaptación.

Merece destacarse que dos nuevos polos de desarrollo, no previstos en origen de manera explícita, aparecieron más tarde y se instalaron cómodamente en la estructura urbana «en malla» concebida en 1965, demostrando con ello sus cualidades de flexibilidad y de adaptación. (Se trata de la «Ciudad Científica Sur» y del polo de Roissy.)

...pero un contexto diferente

Desde la óptica de la estructura urbana, puede llegarse a la conclusión de que el Avance de 1992 se enmarca en el camino abierto en 1965. Sin embargo, no es una simple continuación, ya



Estrecha armonía entre el medio natural y el medio urbano.

que se han producido posteriormente profundos cambios sociales y económicos, que han tenido que ser tenidos en cuenta en el nuevo Avance del Esquema Director.

La evolución demográfica sufrió fuertes inflexiones

El Avance de 1965, concebido en un período de rápido crecimiento, contemplaba una población de 14 millones de habitantes para el horizonte del año 2000. Habiéndose estancado sensiblemente dicho crecimiento, el Esquema Director de 1976 no contemplaba ya este horizonte sino el de una población de 12 millones. El crecimiento demográfico alcanzaba su punto más bajo en el censo de 1982, aunque a partir del censo de 1990 se manifiesta una neta tendencia al alza.

Sobre la base de esta reciente evolución, lo lógico hoy sería contar con una población de 13 millones de habitantes para el horizonte del año 2015. Si el Avance del Esquema Director de 1992 se fija el objetivo voluntarista de no superar los 12,1 ó 12,2 millones de habitantes para el mismo horizonte, es tanto para dar respuesta al fuerte incremento de las inquietudes ecologistas, como para incluir a Ile-de-France en la reactivación de la ordenación del territorio a nivel nacional.

nouveaux pôles de développement, non explicitement prévus à l'origine, sont apparus depuis et prennent aisément leur place dans la structure urbaine "maillée" conçue en 1965, montrant par là ses qualités de souplesse et d'adaptabilité. (Il s'agit de la "Cité Scientifique Sud" et du pôle de Roissy.)

...mais un contexte différent

Du point de vue de la structure urbaine, il est donc possible de conclure que le projet de 1992 s'inscrit dans la voie ouverte en 1965. Il n'en est cependant pas la simple continuation, car de profondes évolutions sociales et économiques sont intervenues depuis, dont le nouveau projet de Schéma Directeur a dû tenir compte.

L'évolution démographique a subi de fortes inflexions

Le projet de 1965, conçu en période de croissance rapide, prévoyait une population de 14 millions d'habitants à l'horizon 2000. La croissance s'étant sensiblement affaïssée, le Schéma de 1976 ne tablait plus à cet horizon que sur une population de 12

El incremento de las inquietudes ecologistas afecta de hecho a numerosos aspectos de la ordenación del territorio

En particular:

- el consumo selectivo del espacio en los límites de la aglomeración y la protección de zonas agrícolas viables, los bosques y todas las zonas verdes de interés ecológico. Uno de los cuatro planos de detalle del Avance de 1992 recoge este tema específico;

millions. La croissance démographique atteignait son punto más alto en el censo de 1982, pero, desde el censo de 1990, una clara disminución se manifestaba.

En base de esta evolución reciente, sería normal proyectar para hoy una población de 13 millones de habitantes a lo largo de 2015. Si el proyecto de Schéma Directeur de 1992 se fija el objetivo voluntarista de no pasar de 12,1 o 12,2 millones de habitantes al mismo horizonte, es tanto para responder a la fuerte subida de preocupaciones ecológicas que para inscribir a la Ile-de-France en la reactivación del territorio nacional.

La subida de preocupaciones ecológicas concierne en hecho de numerosos aspectos de la ordenación

en particular:
 - la selección de espacio en los límites de la aglomeración y la protección de zonas agrícolas viables, de bosques y de todos los

- la prioridad dada al desarrollo del transporte público a partir de que éste puede ofrecer una alternativa viable a la utilización del coche particular; es decir en toda la zona centro, sobre los grandes ejes radiales de la aglomeración y entre los grandes polos de desarrollo periféricos, cuando éstos hayan alcanzado un peso suficiente.

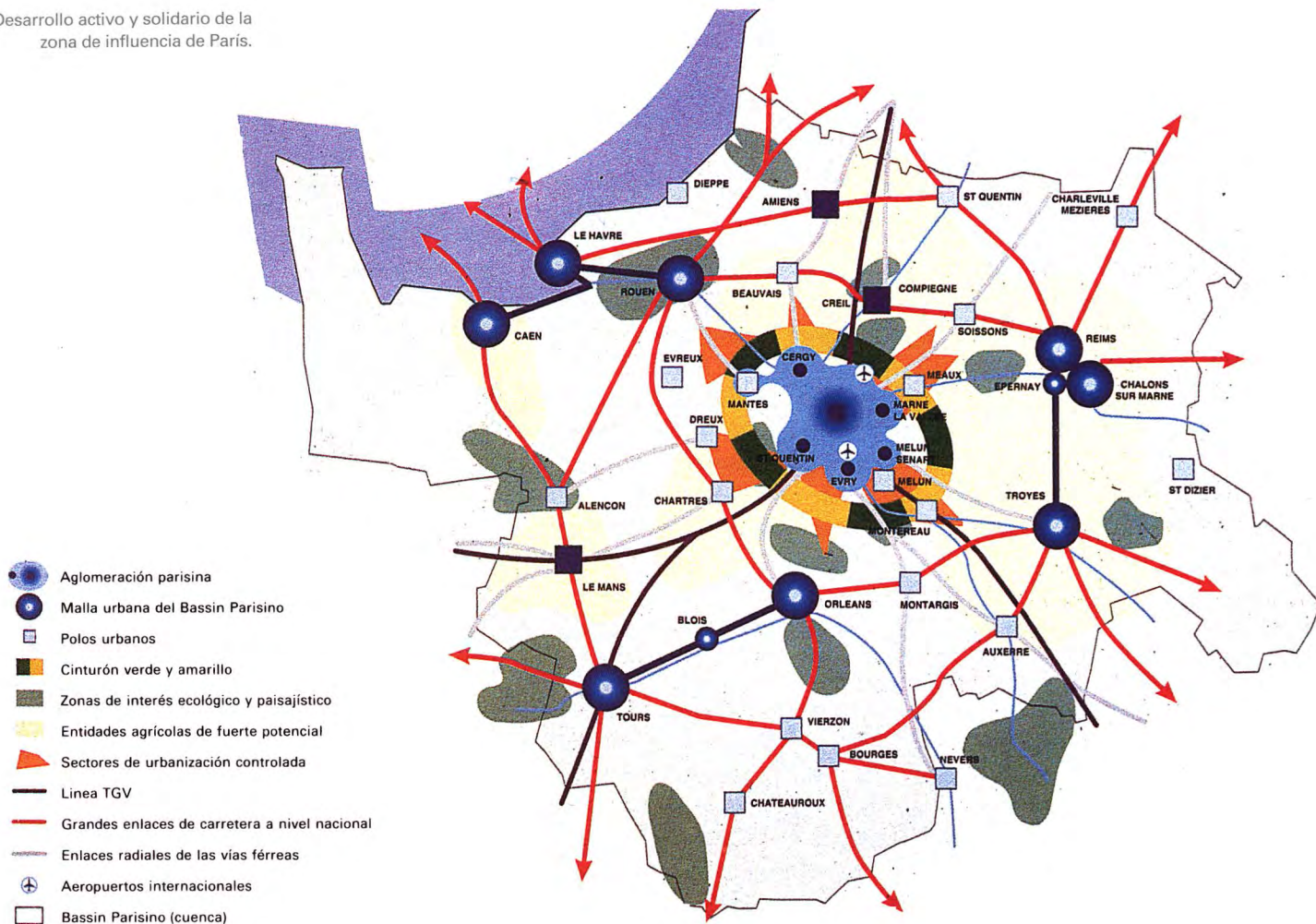
La reactivación de la ordenación del territorio a nivel nacional, en el marco de la construcción europea

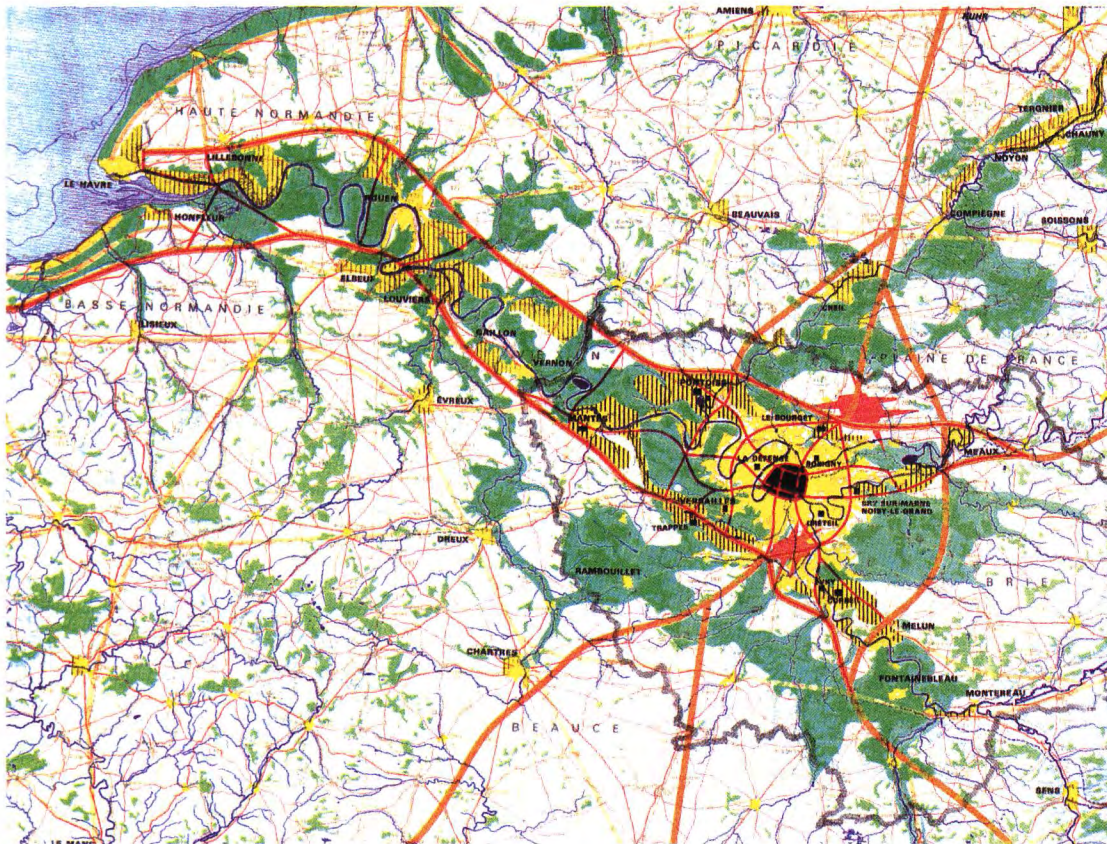
El establecimiento de la "red de ciudades", basada sobre el desarrollo de elementos complementarios da respuesta a la preocupación de forjar entidades urbanas significativas a escala continental. Las ciudades de la cuenca parisina (*Bassin Parisien*), que durante mucho tiempo han sufrido las consecuencias del peso abrumador de la capital, deberían de esta forma adquirir un nuevo dinamismo y captar una parte del crecimiento de la metrópoli parisina, beneficiándose al tiempo de su proximidad (reciente creación del «club de ciudades a una hora de París» con el establecimiento de líneas del TGV, este círculo se amplía considerablemente.)

Los aspectos del desarrollo económico

Estos aspectos son característicos de la evolución de conceptos que se ha producido en los treinta años transcurridos. A principios de los años 60, se creía que la globalización de la Economía se plasmaría en enormes flujos de materias primas y graneles adquiridas a bajo precio en países poco

Desarrollo activo y solidario de la zona de influencia de París.





El proyecto de 1965 (para la metrópolis parisienne) Se le inscribió en el proyecto (más amplio) de industrialización del valle del Sena entre el Havre y París.

zones vertes d'intérêt écologique. Une des quatre cartes détaillées du projet de 1992 est consacrée spécialement à ce thème.

– la priorité donnée au développement des transports en commun, dès que ceux-ci peuvent offrir une alternative viable à la voiture particulière; c'est-à-dire dans toute la zone centrale, sur les grands axes radiaux de l'agglomération et entre les grands pôles de développement périphériques, lorsqu'ils auront atteint un poids suffisant.

La relance de l'aménagement du territoire national dans le cadre de la construction de l'Europe

La constitution de "réseaux de villes", basés sur le développement des complémentarités, traduit le souci de forger des entités urbaines significatives à l'échelle du continent. Les villes du Bassin Parisien, qui ont longtemps pâti du poids écrasant de la capitale, devraient par ce moyen acquérir un nouveau dynamisme et capter une partie de la croissance de la métropole parisienne, tout en profitant de sa proximité (création récente du "club des villes à une heure de Paris" -avec la mise en place des lignes du TGV, ce cercle s'agrandit considérablement-).

Le domaine du développement économique

est typique de l'évolution des concepts durant les trente années écoulées. Au début des 60, on pensait que la mondialisation de l'Economie se traduirait par d'énormes flux de matières brutes et pondéreuses, achetées à bon compte dans les pays peu développés, acheminées par d'immenses navires et traitées dans les pays les plus avancés. C'est ainsi que le projet de 1965 pour la métropole parisienne s'inscrivait dans le projet plus vaste d'industrialisation de la vallée de la Seine entre Le Havre, grand port maritime, et Paris. Les deux "axes tangentiels de développement", dont les 5 Villes Nouvelles de la capitale étaient la première matérialisation, se prolongaient jusqu'à la mer dans ce vaste projet d'aménagement de l'axe fluvial.

desarrollados, transportadas por grandes navíos y manipuladas en los países más avanzados. Por esta razón, el Avance de 1965 para la metrópoli parisina estaba inscrito en el proyecto más amplio de industrialización del Valle del Sena entre El Havre, puerto marítimo de primer orden, y París. Los dos «ejes tangenciales de desarrollo», de los que las cinco *Villes Nouvelles* de la capital eran la primera concreción, se prolongaban hasta el mar en ese amplio proyecto de ordenación del eje fluvial.

Sabemos actualmente que la globalización de la Economía ha generado flujos mucho más complejos e interrelacionados, en los cuales los productos de alto valor añadido y lo «inmaterial» ocupan un lugar altamente preponderante. En el Esquema Director de 1992 el entramado sistemático de todos los modos de transporte y comunicación adquiere una mayor relevancia que la explotación del gran eje fluvial.

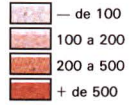
Una evolución en el modo de pensar acompaña a la de la economía

La planificación que era una "ardiente obligación" en el período de postguerra, perdió una parte considerable de credibilidad en beneficio de prácticas liberales y de iniciativas locales. A nivel general el pragmatismo domina sobre la doctrina. La prospectiva, por haber querido predecir demasiado, también ha perdido una buena parte de credibilidad.

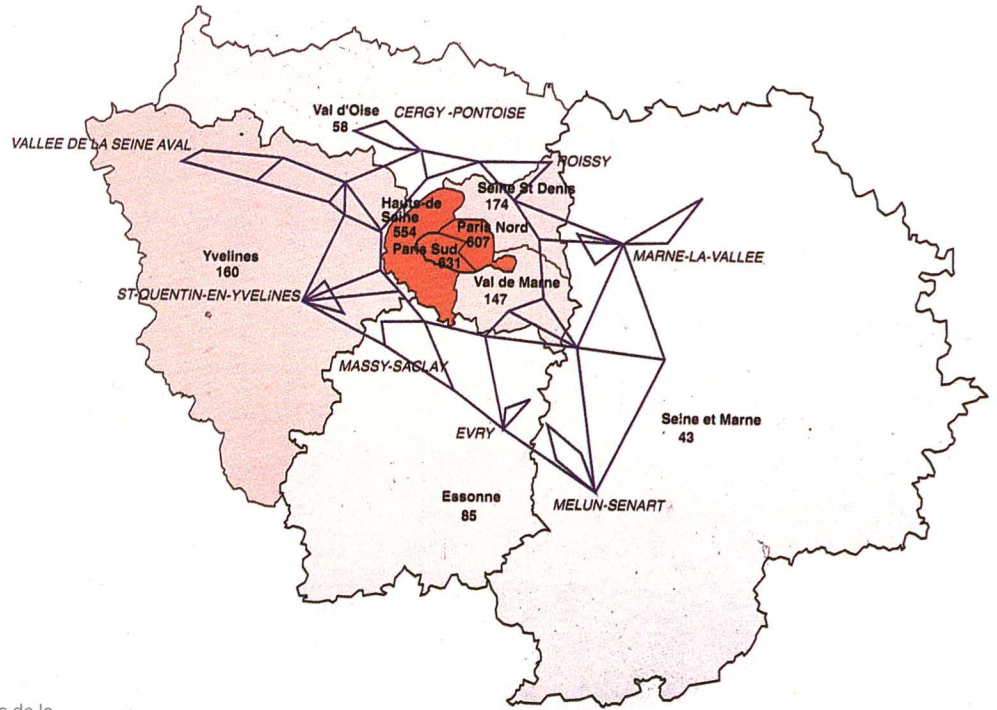
En este contexto, un Esquema Director debe ser un marco general de coherencia en el que no sólo se permitan sino que se faciliten numerosos cambios de contenido. El principio de la estructura urbana policéntrica heredada de 1965, se ajusta a priori a esta búsqueda de «flexibilidad», pero ahora es preciso llevar mucho más lejos la idea y la realización del mallado entre todos los polos, de manera que se les permita funcionar realmente como "redes" múltiples y móviles.

Redes ópticas flexibles: Una red de telecomunicaciones de gran rendimiento.

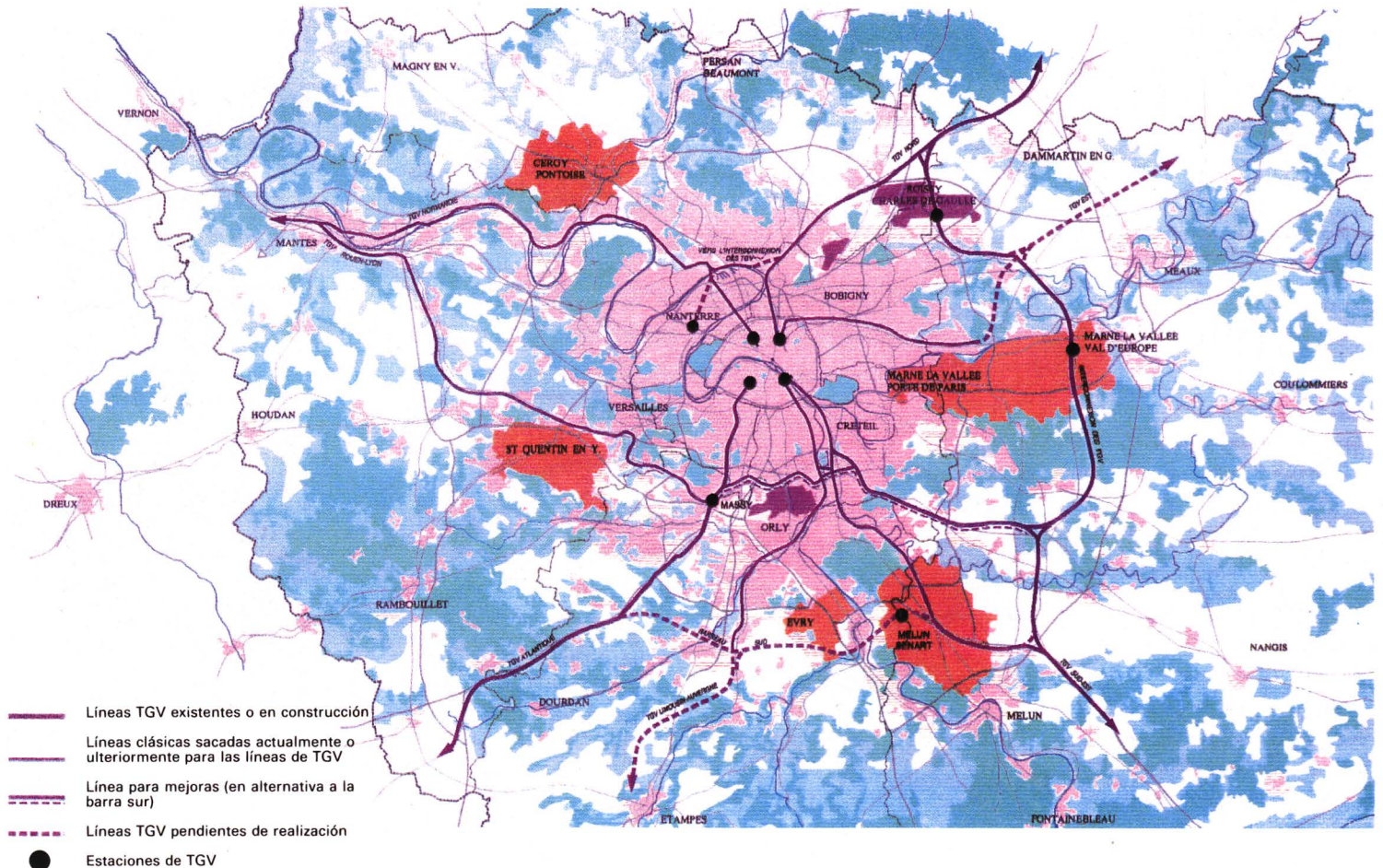
Distribución de 2.500 edificios inteligentes de l'Île de France (horizonte 1995)

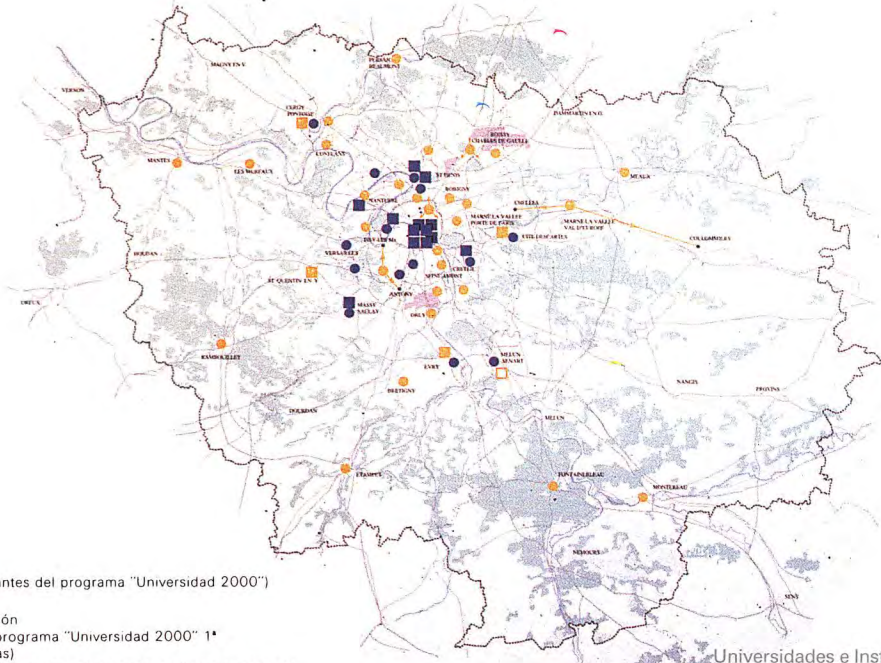


— Enlaces asegurados por Francilienne de Télécoms



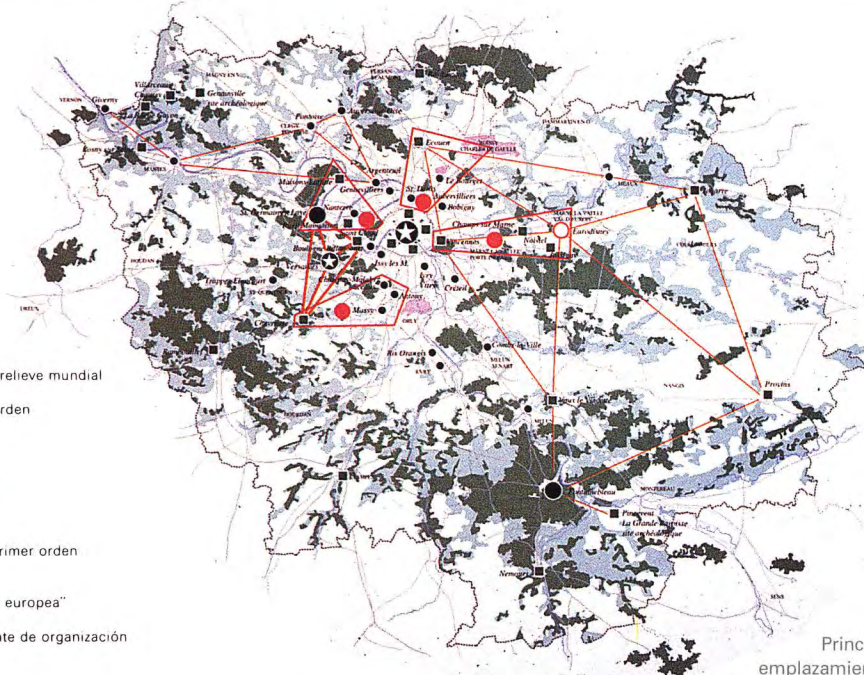
La Red del TGV: la circunvalación del TGV al Sur y al Este de la aglomeración permite interconectar las vías radiales que convergen hacia París. Enlaces directos para las Ciudades de Provincia.





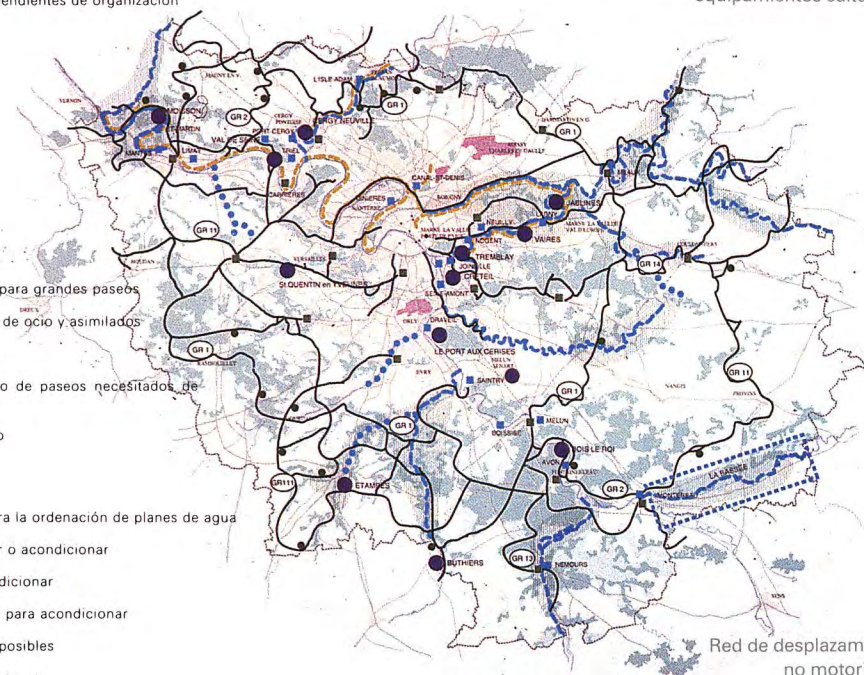
- Existente**
- Universidades actuales
 - Emplazamiento de los IUT (antes del programa "Universidad 2000")
- Para crear**
- Universidades en construcción
 - Emplazamiento de los IUT (programa "Universidad 2000" 1ª serie y propuestas indicativas)
 - Reserva para universidades futuras (pendientes de confirmar y precisar)
 - Emplazamiento de los IUT con localización alternativa
 - ▲ Emplazamiento de los IUT pendientes de localización

Universidades e Institutos
Universitarios de
Tecnología (IUT)



- ★ Conjunto patrimonial de relieve mundial
- Polo cultural de primer orden
- Otros polos culturales
- Monumento importante o patrimonio del Estado
- Nuevo polo cultural de primer orden
- Enclave cultural de "Centros de envergadura europea"
- ▲ Red de Versalles pendiente de organización
- ▲ Otras redes principales pendientes de organización

Principales
emplazamientos y
equipamientos culturales.



- GR 11 Principales caminos para grandes paseos
- Base de acampada y de ocio y asimilados
- Albergues de etapas
- Zonas para todo tipo de paseos necesitados de protección y mejora
- Estaciones de acceso
- Sector preferente para la ordenación de planes de agua
- Areas de ocio a crear o acondicionar
- Itinerarios para acondicionar
- Recorridos náuticos para acondicionar
- Recorridos náuticos posibles

Red de desplazamientos
no motorizados
y sus hitos.

Fuente: Direction Régionale
de la Jeunesse et des Sports

Nous savons aujourd'hui que la mondialisation de l'Economie a généré des flux beaucoup plus complexes et croisés, dans lesquels les produits à forte valeur ajoutée et l'"immatériel" occupent une place désormais prépondérante. Dans le Schéma de 1992 le maillage systématique de tous les moyens de transports et de communication revêt beaucoup plus d'importance que l'exploitation du grand axe fluvial.

Une évolution des mentalités accompagne celle de l'économie

La planification, qui était une "ardente obligation" dans la période de l'après-guerre, a perdu une bonne part de son crédit, au profit des pratiques libérales et des initiatives locales. Plus généralement le pragmatisme a pris le pas sur la doctrine. Pour avoir voulu trop prédire, la prospective s'est elle aussi beaucoup discréditée.

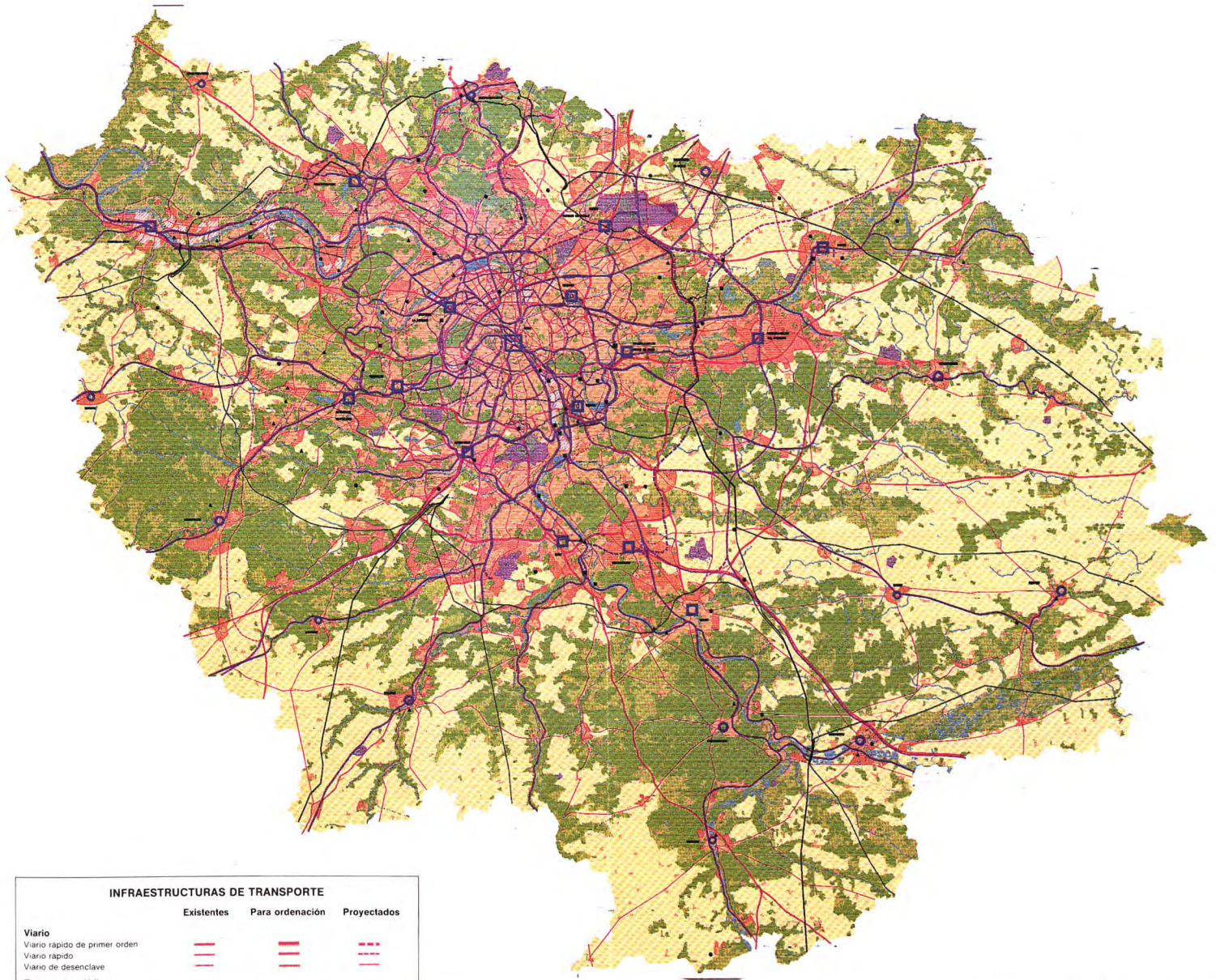
Dans ce contexte, un Schéma Directeur doit être un cadre général de cohérence dans le quel de nombreuses variations du contenu sont non seulement permises, mais facilitées. Le principe de la structure urbaine polycentrique héritée de 1965 est a priori conforme à cette recherche de "flexibilité", mais il faut aujourd'hui pousser beaucoup plus loin la conception et la réalisation du maillage entre tous les pôles, afin de leur permettre de fonctionner réellement en "réseaux" multiples et mouvants.

La décentralisation des institutions démocratiques de 1982

En fin, conjuguée avec l'extrême morcellement du découpage communal (près de 1.300 communes en Ile-de-France et 450 dans l'agglomération), conjuguée aussi avec le système des ressources fiscales des communes, a un impact considérable sur l'aménagement.

Sur le plan de la vie locale et de la gestion sociale, le bilan de la décentralisation est incontestablement positif. Sur le plan du développement économique, le tableau est plus nuancé. La floraison des initiatives locales est a priori un bienfait, mais génère ici des "effets pervers". Plus les communes accueillent d'activités -plus donc elles sont riches- plus elles ont les moyens d'en attirer de nouvelles, sans éprouver le besoin de s'associer avec d'autres communes. A l'inverse, les communes résidentielles (surtout celles qui hébergent les populations les moins favorisées) sont prises dans la spirale de l'appauvrissement. Ainsi se creusent des déséquilibres à l'échelle de larges secteurs de l'agglomération, déséquilibres qui appellent l'intervention régulatrice du pouvoir central.

Dans ce contexte décentralisé, la mise en place du réseau de trans-



INFRASTRUCTURAS DE TRANSPORTE		
Existentes	Para ordenación	Proyectados
Viario		
Viario rápido de primer orden	—	---
Viario rápido	—	---
Viario de desenclavamiento	—	---
Transporte público		
Red ferroviaria de interés regional	—	---
Red metropolitana	—	---
Enclave propio estructurante	—	---
Red TGV		
Red ferroviaria de fletes	—	---
Red EDF 400 Kv	—	---
Plataforma aeroportuaria	■	■
Plataforma portuaria	■	■

URBANIZACION	
□ Polo de interés regional	■ Espacio urbanizado
□ Polo principal de la primera corona	■ Espacio urbanizable
○ Ciudad punto de unión	■ Espacio urbanizable parcialmente
	■ Espacio de cambio rápido del tejido urbano

MEDIO AMBIENTE	
■ Parque arbolado, bosque o espacio verde	■ Centro de producción de agua potable existente
■ Espacio paisajístico	▲ Tratamiento de aguas residuales existente
■ Espacio verde a crear	● Centro de tratamiento de residuos existente
■ Espacio agrícola	■ Perimetro expuesto al ruido de aeropuertos
■ Red hidrográfica	

Plan Síntesis.
(Trama verde y amarilla)

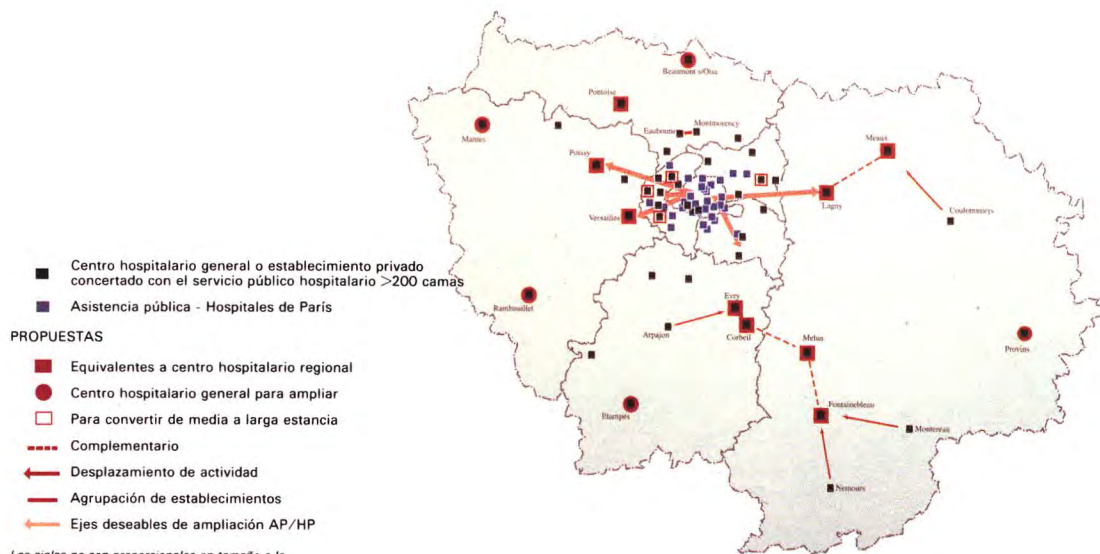
ports en commun rapides devient également plus difficile: la rapidité implique la réduction du nombre des arrêts, donc la concentration des activités autour de ces arrêts (à moins de multiplier les ruptures de charge, ce qui est dissuasif pour les usagers); une telle polarisation implique à son tour la répartition des ressources fiscales de chaque pôle sur les communes environnantes, répartition que les communes les plus favorisées n'acceptent pas volontiers. On est ainsi conduit vers une plus grande diffusion des activités ou, au mieux, vers une polarisation plus fine, qui entraîne l'augmentation du nombre des arrêts sur les lignes de transports en commun. En définitive, la rocade prévue au projet de 1992 sera moins rapide que celle apparue au Schéma de 1976 (et non réalisé).

La descentralización de las instituciones democráticas de 1982

La descentralización de instituciones democráticas de 1982 por último, compaginada con el extremo fraccionamiento de la delimitación municipal (cerca de 1.300 municipios en Ile-de-France y 450 en la aglomeración), compaginada también con el sistema de financiación de los ayuntamientos, tiene un considerable impacto sobre el planeamiento.

Por lo que se refiere a la vida local y la gestión social, el balance de la descentralización es rotundamente positivo. En lo que se refiere al desarrollo económico el panorama se encuentra más matizado. El resurgimiento de iniciativas locales es positivo a priori pero en este caso genera "efectos perversos". Cuanto mayor sea el número de actividades que acogen los municipios —y especialmente aquellos que son ricos— mayores medios tienen de atraer otras nuevas, sin tener la necesidad de asociarse con otros municipios. Por el contrario, los municipios residenciales (sobre todo aquellos que acogen a los colectivos menos favorecidos) son absorbidos por la espiral del empobrecimiento. Con ello aumentan los desequilibrios a la escala de amplios sectores de la aglomeración, desequilibrios que requieren una intervención reguladora del poder central.

En este contexto descentralizado, la implementación de una red de transporte público rápido se



Las siglas no son proporcionales en tamaño a la importancia de las estructuras (camas, entradas...) pero localizan las propuestas.

Fuente: Direction Régionale des Affaires Sanitaires et Sociales

Establecimientos hospitalarios de breve estancia.

hace igualmente más difícil: la rapidez implica la reducción del número de paradas, con ello la concentración de actividades en torno a esas paradas (a menos que se multipliquen las rupturas de carga, lo cual es disuasorio para los usuarios); una polarización de esta naturaleza implica a su vez el reparto de ingresos fiscales de cada polo sobre los municipios colindantes, reparto que los municipios más favorecidos no aceptan de buen grado. Se llega de esta manera a una mayor difusión de actividades, o en el mejor de los casos, a una polarización más puntual que conlleva el aumento del número de paradas en las líneas de transporte público. En definitiva, la circunvalación prevista en el Avance de 1992 será menos rápida que la prevista en el Esquema de 1976 (y no realizada).

Conclusión

El Avance de 1992 ha tenido que recoger la síntesis de corrientes a veces divergentes. Por un lado, la universalización de la Economía y la construcción europea, la necesidad de «abrir» en consecuencia el espacio regional, hacerlo más fluido, más «flexible», organizándolo para ello en una red de polos y construyendo una malla de medios de comunicación rentables; por otro lado, la voluntad de continuar la obra de descentralización acometida en 1982, dejando una parte muy amplia de iniciativa a las multitud de entidades locales.

Frente a tales corrientes, existen dos actitudes posibles, que han sido adoptadas de común acuerdo:

- encontrar compromisos, producir dosificaciones... (lograr el ejemplo de la circunvalación de transporte público citado anteriormente);
- hacer todo lo posible para que las corrientes se acerquen, incitando a los municipios a agruparse en consorcios, bajo áreas geográficas adecuadas en función de los grandes retos socioeconómicos y funcionales.

Es ahí donde se encuentra, en definitiva, la llave del problema y es por supuesto en este sentido en el que el Estado ha puesto hasta ahora mayor empeño. Para elaborar el nuevo Esquema Director ha articulado la Región en 32 zonas homogéneas dotando a cada una de un equipo de trabajo establecido para cada zona (equipo de trabajo, y no órgano de decisión). Estos 32 equipos dialogan con el equipo central del Esquema Director Regional, asegurando un estrecho contacto con las entidades locales. Una parte de estas se ha unido totalmente al proceso; otras han querido retomar la iniciativa y se han agrupado para elaborar sus propias propuestas. En el fondo importa poco, lo esencial es que se produzca esta toma de conciencia: en una Francia donde es extrema la desmembración municipal, la cooperación entre municipios es el único camino que permite conciliar la descentralización reciente y la construcción del futuro, en un marco regional adaptado a los desafíos europeos.

En conclusion

Le projet de 1992, a dû faire la synthèse de courants parfois divergents. D'un côté, la mondialisation de l'Economie et la construction européenne, la nécessité d'«ouvrir» en conséquence l'espace régional, de le rendre plus fluide, plus «flexible», en l'organisant pour cela en réseau de pôles et en maillant les moyens de communication performants; de l'autre côté, la volonté de poursuivre l'oeuvre de décentralisation entreprise en 1982, en laissant une très large part d'initiative à la multitude des collectivités locales.

Face à de tels courants, deux attitudes sont possibles, et ont été adoptées de concert:

- trouver des compromis, opérer des dosages (cf l'exemple de la rocade de transport en commun citée)
- faire le plus possible converger les courants, en incitant les communes à se regrouper en syndicats, sur des aires géographiques pertinentes au regard des grands enjeux socio-économiques et fonctionnels.

C'est bien là que se trouve en définitive la clé du problème, et c'est bien dans ce sens que l'Etat a porté jusqu'ici ses plus grands efforts. Pour élaborer le nouveau Schéma Directeur, il a découpé la région en 32 zones pertinentes et a doté chacune d'une mission d'étude implantée sur place (mission d'étude, et non organe de décision). Ces 32 missions dialogaient avec l'équipe centrale du Schéma Directeur Régional, tout en assurant un contact étroit avec les collectivités locales. Une partie de celles-ci ont pleinement adhéré au processus; d'autres ont voulu reprendre l'initiative et se sont groupées pour élaborer leurs propres propositions. Peu importe au fond, l'essentiel est que s'opère cette prise de conscience: dans une France où le morcellement communal est extrême, la coopération entre communes est la seule voie pour concilier la décentralisation récente et la construction de l'avenir, dans un cadre régional adapté aux défis européens.

Une nouvelle étape de l'histoire de l'urbanisme à Paris

Dans une métropole urbaine de dix millions d'habitants, l'imbrication des données atteint un degré de complexité qui change la nature-même des problèmes d'urbanisme. L'inertie des structures de la ville limite considérablement les marges de manoeuvre des opérations les plus ambitieuses. Le Réseau Express Régional, à titre d'exemple, se développe en reliant entre elles des lignes ferrées construites au milieu du siècle dernier et qui ont polarisé la croissance de la banlieue depuis lors. Les villes nouvelles, malgré leur importance (la superficie de Marne-la-Vallée est supérieure à celle de la Ville de Paris) ne contribuent qu'à hauteur d'environ 15% à la construction neuve.

Par ailleurs, le rôle de capitale joué par Paris accroît l'importance des enjeux symboliques dont les grands projets du Président Mitterrand constituent l'exemple le plus récent. L'Etat a toujours été conduit à intervenir dans la planification de Paris et maints conflits en ont résulté dans le passé. Même après les grandes Lois de décentralisation des années 1980, le Schéma Directeur d'Ile de France (SDRIF) reste le seul document d'urbanisme réglementaire dont l'Etat a conservé la responsabilité. En dépit de toutes ces difficultés, trois grandes étapes de planification ont permis dans le passé de maîtriser à peu près convenablement les problèmes de l'agglomération parisienne et de lui donner son visage actuel. Au moment où le projet de SDRIF ouvre de nouvelles perspectives, il est intéressant de le situer par rapport à ces prédecesseurs.

L'oeuvre d'Hausmann

Parce que cette oeuvre a soulevé à l'époque de violentes polémiques, on la présente parfois de manière caricaturale comme l'événement du vieux Paris par les fameuses «percées», dans un contexte de spéculation foncière outrancière.

La réalité est bien différente, et l'oeuvre d'Hausmann constitue une anticipation remarquable pour son

En una metrópolis urbana de diez millones de habitantes, la imbricación de datos alcanza un grado de complejidad que cambia la naturaleza misma de los problemas del urbanismo. La inercia de las estructuras de la ciudad limita considerablemente los márgenes de maniobra de operaciones más ambiciosas. La Red Expres Regional, a título de ejemplo, se desarrolla uniendo entre sí las líneas férreas construidas a mediados del último siglo y que desde entonces polarizaron el crecimiento de la periferia. Las "Villes Nouvelles", a pesar de su importancia (la superficie de Marne-la-Vallée es superior a la de la ciudad de París) sólo representan alrededor de un 15 por 100 de la superficie nueva construida.

Por otro lado, París desempeñó un papel de capitalidad que aumenta la importancia de retos simbólicos de los cuales los grandes proyectos del Presidente Mitterrand constituyen el ejemplo más reciente. El Estado se ha visto siempre obligado a intervenir en la planificación de París y ello ha producido múltiples conflictos en el pasado. Incluso después de las importantes leyes de descentralización de los años ochenta, el Esquema Director de Ile-de-France (SDRIF) permanece como el único documento de urbanismo reglamentario cuya responsabilidad conserva el Estado. A pesar de todas estas dificultades, tres grandes etapas de planeamiento permitieron en el pasado controlar más o menos convenientemente los problemas de la aglomeración parisina y darle su imagen actual. A partir de que el Avance del SDRIF abre nuevas perspectivas, conviene compararlo con los planes que le precedieron.



Principales "perforaciones" de Hausman. Fechas de terminación.

La obra de Haussmann

Dado que esta obra desencadenó en su época violentas polémicas, se la presenta a veces a modo de caricatura como el parto del viejo París por las famosas "percées" (*) en un contexto de especulación inmobiliaria a ultranza.

La realidad es bien distinta, y la obra de Haussmann representa un considerable avance para su época por su amplitud de miras, el deseo de tratar todos los problemas y la preocupación por el detalle. Los principios rectores habían sido establecidos por el propio Emperador Napoleón III que encargó al barón Haussmann un plan dibujado personalmente, para indicar las grandes directrices que quería ver emprendidas.

En cuanto a la forma urbana se refiere, la estructuración del espacio y la sistemática de la manzana sólo significan la globalización a escala de toda la ciudad de planes ya probados y que se aproximan a los que Cerdá propondrá para Barcelona años más tarde. Otros aspectos de la obra de Haussmann son mucho más innovadores:

- la reforma institucional anexionaba a París zonas situadas en otros municipios localizados dentro de las murallas construidas en 1840;
- la apertura para la urbanización, a través de esta anexión, de superficies lo suficientemente importantes para responder a las demandas de construcción hasta aproximadamente 1914;
- la solución de importantes problemas técnicos de traída de agua potable y de saneamiento por medio de obras realizadas que han mantenido toda su validez;
- la ordenación de una trama verde de parques y plazas, Bois de Boulogne y de Vincennes, parques de Montsouris y de Buttes Chaumont, jardines de barrio;
- la realización de un programa de equipamientos públicos excepcional para la época: Ayuntamientos de distrito, hospitales, liceos, colegios, etc.

Haussmann comprendió igualmente la posibilidad de financiar los costes de urbanización gracias al enriquecimiento de la Ciudad inducido por las obras. Pero era un adelantado para su tiempo, y el Consejo de Estado le prohibió realizar expropiaciones por zonas para revender más tarde los terrenos revalorizados por las "perforaciones". Con ello se produjo una especulación, pero en beneficio de propietarios privados totalmente protegidos por las leyes de entonces.

Lo que Haussmann destruyó no merecía ser conservado. Los precisos testimonios de Víctor Hugo en *Los Miserables*, o de Eugène Sue en *Los Misterios de París*, describen una ciudad sórdida, superpoblada, medieval, imposible de mejorar. Pero era la ciudad del pueblo, de la que surgían anhelos y revoluciones. La transformación de París surge, asimismo, de la voluntad de aburguesar el centro y de desplazar al proletariado hacia barriadas periféricas más alejadas. En ello reside la crítica principal que se puede formular contra esta obra realizada en el plazo increíblemente corto de quince años y que todavía sorprende por su envergadura y eficacia, ya que modeló la imagen actual de la Ciudad.

La actividad del Departamento del Sena

La obra de Haussmann puede ser calificada de "preurbanística" en la medida en que, precisamente, su rapidez no contemplaba profundos estudios previos ni preocupación por actuar a largo plazo.

Entre las dos guerras, la Ley Cornudet establecerá el marco necesario para una reflexión propiamente urbanística. En lo que a París respecta se traducirá en la aprobación del Plan Prost, primera visión global a largo plazo del futuro deseable para el conjunto de la aglomeración. Este Plan sirvió de pauta de actuación del Consejo General del Sena. Este último no tenía competencias explícitas en materia de urbanismo, pero su mayoría de izquierdas quiso acometer una política de equilibrio financiero entre la Ciudad de París y los municipios populares de su entorno.

Con este propósito, el Consejo asumió la realización de las infraestructuras básicas que faltaban en los barrios periféricos: nuevos accesos, saneamiento, ampliación de líneas del metro parisino,

época por su amplitud de miras, el deseo de tratar todos los problemas y la preocupación por el detalle. Les principes directeurs avaient été fixés par l'Empereur Napoléon III en personne, qui avait remis au baron Haussmann un plan dessiné de sa main pour indiquer les grandes orientations qu'il voulait voir mises en oeuvre.

En ce qui concerne la forme urbaine, la structuration de l'espace et la systématisation de l'îlot ne constituent que la généralisation à l'échelle de la ville tout entière de schémas déjà éprouvés et qui restent très proches de ceux que Cerdà proposera pour Barcelone quelques années plus tard. D'autres aspects de l'oeuvre d'Haussmann sont beaucoup plus novateurs:

- la réforme institutionnelle par l'annexion à Paris des territoires situés sur d'autres communes à l'intérieur des fortifications construites en 1840;
- l'ouverture à l'urbanisation, par cette annexion, de surfaces suffisamment importantes pour répondre aux besoins de la construction jusque vers 1914;
- la solution des grands problèmes techniques d'alimentation en eau potable et d'assainissement par des réalisations qui ont conservé toutes leur validité;

• l'aménagement d'une trame verte de parcs et de squares, Bois de Boulogne et de Vincennes, parcs Montsouris et des Buttes Chaumont, squares de quartier;

• la réalisation d'un programme d'équipements publics exceptionnel pour l'époque: Mairies d'arrondissement, hôpitaux, lycées, écoles, etc.

Haussmann a aussi compris qu'il était possible de financer le coût de l'urbanisation grâce à l'enrichissement de la Ville induit par les travaux. Mais il était trop en avance sur son temps, et le Conseil d'Etat lui interdit de procéder à des expropriations par zones pour revendre ensuite les terrains valorisés par les percées. Il y eut donc bien spéculation, mais au profit des propriétaires privés trop bien protégés par les lois de l'époque.

Ce qu'Haussmann a détruit ne méritait guère d'être conservé. Les témoignages très précis de Victor Hugo, dans *Les Misérables*, ou d'Eugène Sue dans *Les Mystères de Paris*, décrivent une ville sordide, surencombrée, moyen-âgeuse, impossible à améliorer. Mais c'était la ville du peuple, celle d'où partaient les émeutes et les révolutions. La transformation de Paris résulte aussi de la volonté d'embourgeoiser le centre et de repousser les classes populaires vers les banlieues lointaines. Là se trouve la principale critique que l'on peut formuler contre cette oeuvre accomplie dans le délai étonnant court de 15 ans et qui frappe encore par son envergure et son efficacité, car

(*) N. del: T.: "perforaciones". Las aperturas de nuevas calles "perforando" el tejido preexistente.

ella a modelé le visage actual de la Ville.

L'action du Département de la Seine

L'oeuvre d'Hausmann peut être qualifiée de «préurbanistique» dans la mesure où, précisément, sa rapidité ne supposait ni études préalables approfondies ni souci d'agir dans la longue durée.

Entre les deux guerres, la Loi Cornudet va créer le cadre nécessaire à une réflexion proprement urbanistique. Elle se traduira, pour Paris, par l'approbation du Plan Prost, première vision globale a long terme de l'avenir souhaitable pour l'ensemble de l'agglomération. Ce Plan servit de guide d'action pour le Conseil Général de la Seine. Ce dernier n'avait pas de compétence explicite en matière d'urbanisme, mais sa majorité de gauche voulait mettre en oeuvre une politique de péréquation financière entre la Ville de Paris et les communes populaires de banlieue.

Dans ce but, il prit en charge les grandes infrastructures qui manquaient en banlieue; voies nouvelles, assainissement, prolongements des lignes du Métro parisien, rééquipement de voies ferrées vétustes. Il apporta un appui constant à son Office d'HLM pour réaliser, grâce à l'esprit d'entreprise d'Henri Sellier, une série de cités-jardins qui restent encore aujourd'hui des exemples remarquables, et très appréciés par leurs habitants, d'un authentique habitat populaire.










Le Département voulait aller plus loin. Il lança les études pour la construction de villes nouvelles en banlieue et les premiers concours pour l'extension du grand Axe Ouest de Paris, concours qui conduisirent plus tard au lancement de l'opération de La Défense. La crise de 1929 puis la guerre de 1939 ne permirent pas d'engager les réalisations correspondantes. Mais l'action du Département mérite d'être citée par l'ampleur de la conception et son orientation sociale qui la situe à la fois en continuité et en opposition de l'oeuvre d'Hausmann.

Le schéma Directeur de Delouvrier

La publication de ce schéma en 1965 marque une date importante dans l'histoire de la planification urbaine: le pragmatisme l'emporte sur la recherche d'un "état futur souhaitable" de la ville. Ce texte ouvre ainsi la voie à une véritable Planification stratégique, fondée sur une analyse démographique et socio-économique des modalités de la croissance urbaine, et conçue pour articuler dans la longue durée l'action des pouvoirs publics et le flux des innombrables décisions d'acteurs privés dont la somme crée la croissance urbaine.

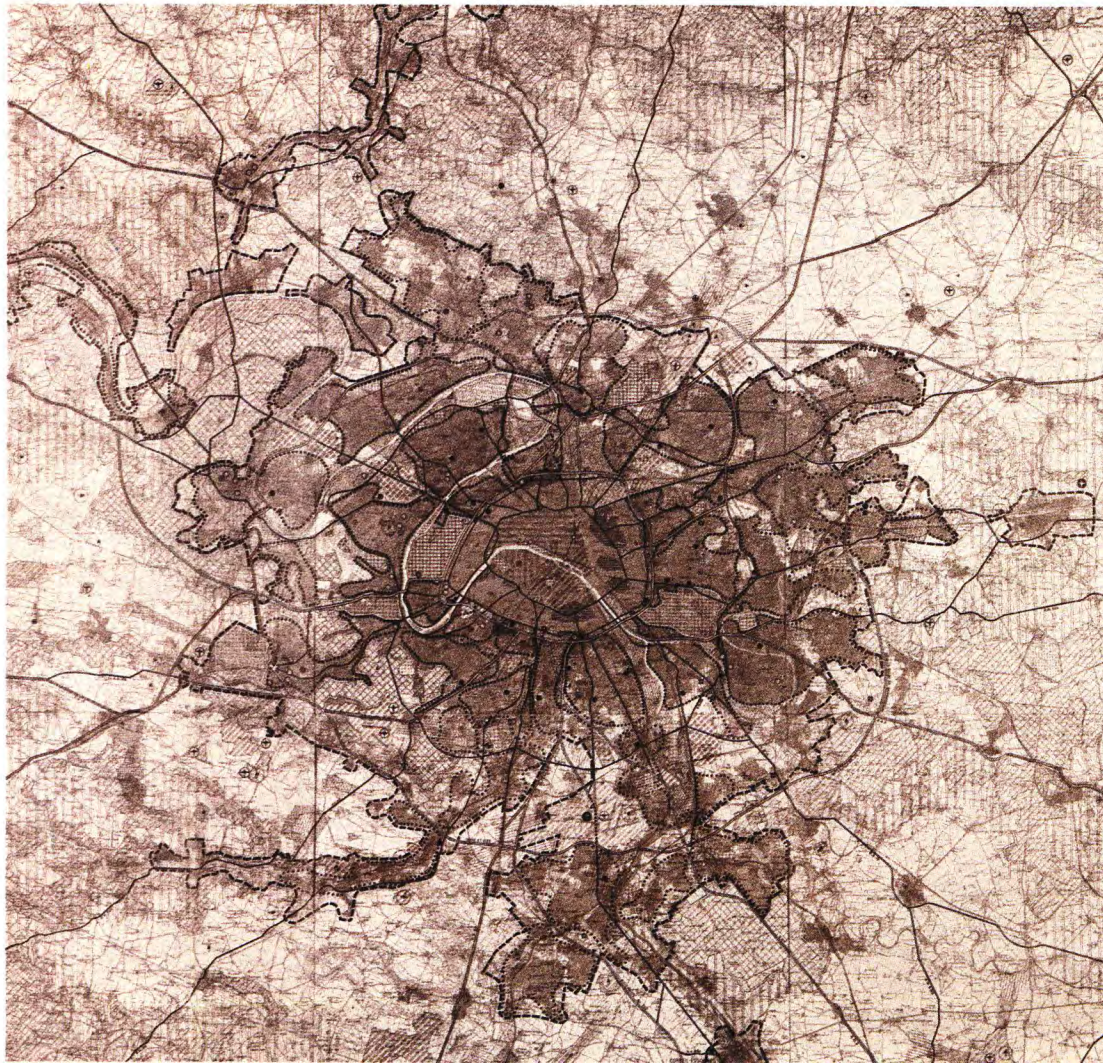


Proyecto de Ordenación de la Región Parisina aprobado el 22 de junio de 1939.

- | | |
|---|---|
|  Viviendas |  Carreteras de automóviles con circulación reglamentada |
|  Fábricas, terrenos industriales, vías férreas |  Carreteras principales |
|  Bosques, zonas arboladas |  Puntos de encuentro y de enlace donde podrían eventualmente separarse las corrientes de circulación |
|  Tierras, terrenos no construidos | |
|  Emplazamientos destinados a paseos públicos o terrenos de juego | |
|  Emplazamientos destinados bien a paseos públicos o terrenos de juego, bien a servicios públicos, bien a ciudades jardín | |

reequipamiento de vías férreas obsoletas. Aportó un constante apoyo a su Departamento de HLM (Vivienda de renta limitada) para realizar, gracias al espíritu empresarial de Henri Sellier, una serie de ciudades-jardín que actualmente permanecen aún como ejemplo destacable de un auténtico habitat popular, muy apreciadas por sus habitantes.

El Departamento deseaba incluso ir más lejos. Puso en marcha los estudios para la construcción de las "Villes Nouvelles" en los alrededores y convocó los primeros concursos para la ampliación del gran Eje Oeste de París, concursos que posteriormente conducirían al lanzamiento de la



Plan de Ordenación de la Región Parisina aprobado por decreto de 12 de enero de 1956.

<p>Aglomeración de hecho</p> <p>Sector de urbanización posterior</p> <p>Paris {</p> <ul style="list-style-type: none"> Barrio de negocios Barrio administrativo Barrio Universitario <p>Límite del conjunto</p> <p>Zona de importante proporción industrial</p> <p>Sector de industrias o almacenaje</p> <p>Servicios públicos de carácter industrial</p> <p>Servicios públicos de carácter no industrial</p>	<p>Sector de interés regional</p> <p>Zona "de ruido" próximas a los principales aeropuertos</p> <p>Parque público o terrenos de juego</p> <p>Bosque vecinal</p> <p>Zona arbolada importante</p> <p>Límite de conjuntos arbolados a proteger</p> <p>Zona de protección general</p> <p>Perímetro de protección especial</p> <p>Zona importante</p> <p>Límite de la zona de economía urbana</p> <p>Carreteras de carácter nacional o internacional</p> <p>Principales carreteras de carácter regional o intercomunal</p>
--	---

operación de La Défense. La crisis de 1929, y después la guerra de 1939, no permitieron comprometer las actuaciones correspondientes. Pero la actividad del Departamento merece ser citada por su ambicioso planteamiento así como por la concepción y su enfoque social que la sitúa, al mismo tiempo, como continuación y como oposición a la obra de Haussmann.

El Esquema Director de Delouvrier

La publicación de este Esquema Director en 1965 marca una fecha importante en la historia del planeamiento urbano: el pragmatismo persigue la búsqueda de un "estado futuro deseable" para la ciudad. Este texto por tanto inicia el camino a una verdadera Planificación estratégica, basada en un análisis demográfico y socioeconómico de las modalidades del crecimiento urbano, y concebida para articular a largo plazo la actuación de los poderes públicos y los flujos de innumerables decisiones de sectores privados de cuya suma nace el crecimiento urbano.

Este pragmatismo se traduce, concretamente, por el hecho de que las "Ville Nouvelles" se planifican sin haber definido a priori su organización urbanística interna, justo al contrario de como se

Ce pragmatisme se traduit en particulier par le fait que les Villes nouvelles sont proposées sans que leur organisation urbanistique interne soit définie a priori, à l'inverse de celles que les Anglais avait lancées autour de Londres. Le schéma se contente de proposer les solutions jugées les plus appropriées à résoudre les problèmes analysés.

La nécessité d'une production foncière de qualité, à grande échelle, aux franges de l'agglomération existante est justifiée par la pénurie aigüe de logements et de terrain. Elle sera organisée sur deux grands axes parallèles à la Seine, le fond de la vallée étant réservé prioritairement pour l'industrie et les équipements de loisir. Afin de remédier au sous-équipement de la banlieue, une série de centres secondaires y seront aménagés tantôt dans les zones d'extension des deux axes, tantôt dans le tissu urbain existant (Créteil, Bobigny, La Défense). Enfin, le Réseau Express Régional renforcera l'unité de l'agglomération et notamment de son marché du travail. Les Villes nouvelles ne sont présentées que comme la conséquence logique de l'application de ces trois principes aux principales zones d'extension urbaine.

Ces choix se sont révélés judicieux, non pas tellement en raison de leur valeur juridique –le Schéma ne sera d'ailleurs officiellement approuvé qu'en 1976– mais parce que l'Etat sut mobiliser les moyens humains et financiers nécessaires pour une mise en oeuvre effective et rapide de cette stratégie. La réussite des villes nouvelles, notamment en matière de création d'emploi, et la détente des marchés fonciers et immobiliers au début des années 1980 suffisent à démontrer l'efficacité du dispositif.

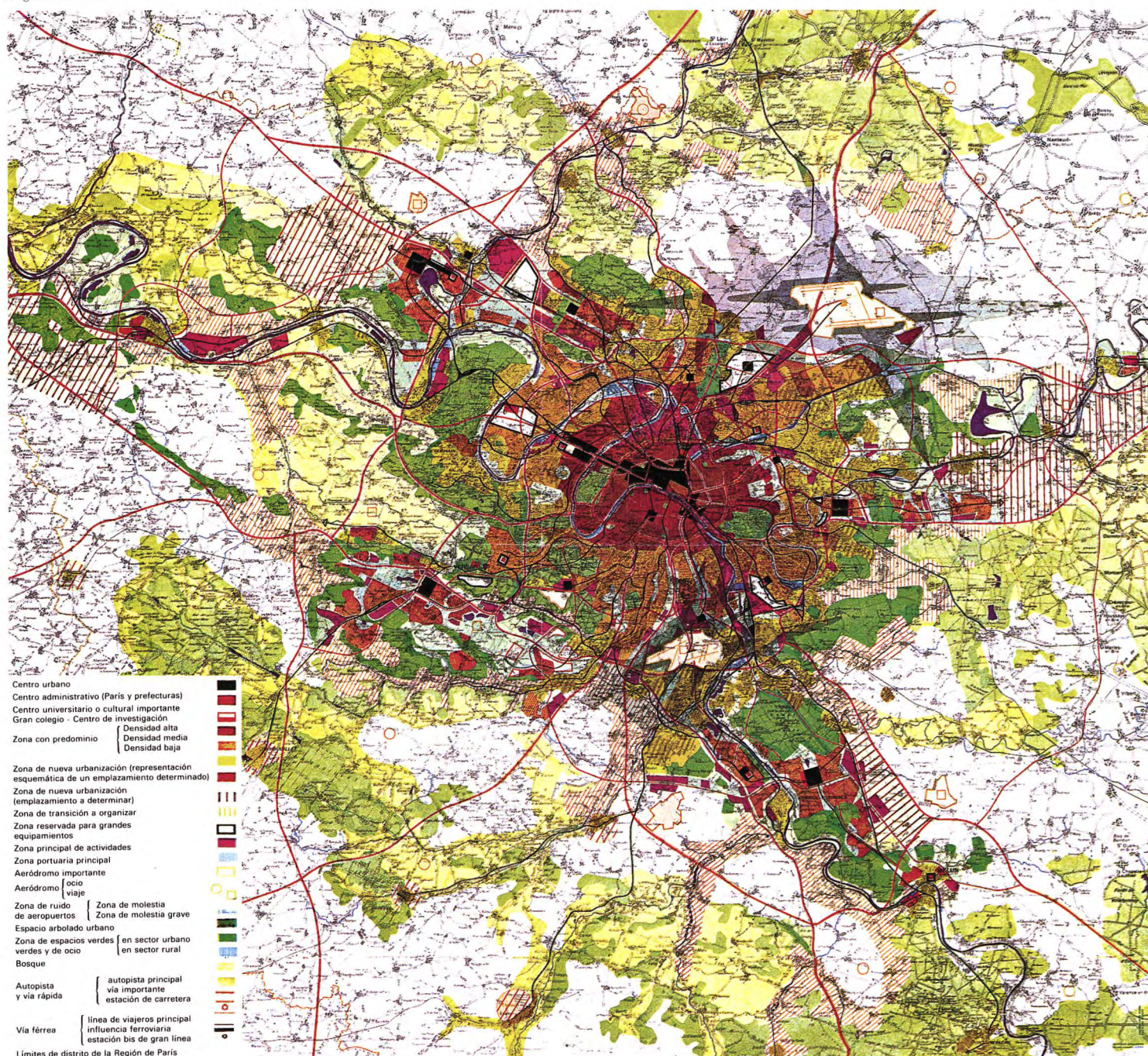
Le nouveau Schéma Directeur d'Île de France

Pour bien comprendre la genèse du présent projet de SDRIF, il convient de rappeler dans quelles conditions la procédure a été lancée par le Premier Ministre Michel Rocard en 1989. Il s'agissait d'une simple mise à jour du SDAU de 1976. Le Livre Blanc de Fév-

planificaron por los ingleses en los alrededores de Londres. El Esquema Director se conforma con la propuesta de soluciones que pueden ser considerados como las más adecuadas para resolver los problemas analizados.

La necesidad de una construcción inmobiliaria de calidad a gran escala, situada en las márgenes del conjunto de la aglomeración existente, se justifica por el déficit extremo de vivienda y suelo. Esta construcción se organizará sobre dos grandes ejes paralelos al Sena, ya que el fondo del valle queda como reserva prioritaria para industria y equipamientos de ocio. Con el fin de paliar el déficit de equipamiento de los suburbios, se instalaron una serie de centros secundarios, no sólo en la zona de influencia de los dos ejes, sino también en el tejido urbano existente (Creteil, Bobigny, La

1969 Esquema Director de Ordenación y de Urbanismo de la Región de París.



Défense). Finalmente, la Red Expres Regional reforzará la unidad de la aglomeración y en particular la de su mercado laboral. Las "Villes Nouvelles" nacieron como consecuencia lógica de la aplicación de estos tres principios para las principales zonas de extensión urbana.

Estas opciones resultaron apropiadas, no sólo por su valor jurídico -el Esquema Director no se aprobaría oficialmente hasta 1976- sino también porque el Estado supo movilizar rápida y eficazmente los medios humanos y financieros necesarios para la puesta en marcha de esta estrategia. El éxito de las "Villes Nouvelles", sobre todo en lo que se refiere a creación de empleo, y a la moderación de los precios del suelo y del mercado inmobiliario a principios de los años ochenta, bastan para demostrar la eficacia del dispositivo.

El nuevo Esquema Director de Ile-de-France

Para entender mejor la génesis del actual proyecto del SDRIF conviene recordar las circunstancias en las que el Primer Ministro Michel Rocard presentó el proyecto en 1989. Se trataba de una simple puesta al día del SDAU de 1976. El Libro Blanco de febrero de 1990 quedó marcado por una perspectiva de crecimiento demográfico muy lento, en la búsqueda de tendencias constatadas entre los censos de 1975 y 1982. Señalaba los problemas clave: un insuficiente ritmo de construcción, saturación de la producción inmobiliaria que hacía disparar los precios, impedimentos crecientes. Proponía una política donde se densificara la "pequeña corona", bien equipada en cuanto a transporte público y servicios.

La publicación de los resultados del censo de 1990, y los estudios de análisis de causas y consecuencias del despegue económico de 1985-1990, aportaron una nueva luz. Los objetivos demográficos previstos por el Libro Blanco para el año 2000 de hecho ya habían sido alcanzados en Ile-de-France, más aún si se tiene en cuenta la creciente saturación del sistema económico y social que París polarizó sobre los departamentos vecinos: la "tercera periferia" en pleno desarrollo, cuenta ya con cerca de un millón de habitantes.

París no escapa al movimiento general de convertirse en área metropolitana [metropolización] como se constata de forma generalizada en todo el mundo. La terciarización asociada a los cambios de la economía es la causa fundamental de su reciente transformación, provocando el desplazamiento de los puestos de trabajo hacia barrios donde residen los altos directivos, la vuelta al centro de los grandes asalariados, la saturación de las infraestructuras, la crispación de tendencias segregacionistas.

La situación es, pues, preocupante, demandaba un análisis en profundidad y la puesta en práctica de una estrategia diseñada para orientar y organizar una transformación de estructuras económicas y sociales cuya amplitud puede difícilmente ser rebatida. Jean Olivier y Claude Vignaud, que participaron en la elaboración del nuevo Esquema Director, ofrecen en estas mismas páginas, las grandes líneas.

Únicamente destacaré que la apertura más allá del "Bassin Parisien" (*), sobrepasando los límites de la Región d'Ile-de-France, constituye la principal novedad del Avance. La opción es realista, ya que tiene en cuenta la escala geográfica ya asimilada por el sistema económico y social de París. Inicia un tema clave: ¿cómo actuar de forma que el crecimiento de la "tercera periferia", poco satisfactoria en la actualidad, se transforme en una urbanización mejor controlada y más satisfactoria? El problema acaba de ser puesto de manifiesto por un Libro Blanco de la Delegación de Ordenación del Territorio y el Avance del SDRIF. Únicamente falta poner los medios para una actuación estratégica en este sentido para conseguir que los objetivos demográficos del SDRIF, voluntariamente restrictivos, puedan ser alcanzados.

Jean-Paul Lacaze

*Presidente de Sección del Consejo General de Puentes y Calzadas
(Conseil Général des Ponts et Chaussées)*

rier 1990 restait marqué par une perspective de croissance démographique très ralentie, dans la poursuite des tendances constatées entre les recensements de 1975 et 1982. Il pointait les problèmes clés: rythme de construction insuffisant, ralentissement de la production foncière poussant les prix à la hausse, encombrements croissants. Il suggérait une politique de densification de la petite couronne, bien équipée en transport en commun et en services.

La publication des résultats du recensement de 1990, et les travaux d'analyse des causes et conséquences de la reprise économique de 1985-1990, apportèrent un éclairage nouveau. Les objectifs démographiques prévus par le Livre Blanc pour l'an 2.000 étaient en fait déjà atteints en Ile de France, plus encore si l'on tient compte du débordement croissant du système économique et social polarisé par Paris sur les départements voisins: la "troisième banlieue" qui s'y développe compte déjà près d'un million d'habitants.

Paris n'échappe pas au mouvement général de métropolisation que l'on constate partout dans le monde. La tertiarisation liée à la mutation économique est la cause majeure de sa transformation récente, provoquant le déplacement des lieux d'emploi vers les quartiers où résident les cadres, le retour des salariés aisés vers le centre, la saturation des infrastructures, l'exacerbation des tendances ségrégatives.

La situation est donc sérieuse, elle appelait une analyse approfondie et la mise en oeuvre d'une stratégie adaptée pour accompagner et organiser une transformation des structures économiques et sociales dont l'ampleur peut difficilement être contestée. Jean Olivier et Claude Vignaud, qui ont participé à l'élaboration du nouveau Schéma, vont vous en présenter les grandes lignes.

Je relèverai seulement que l'ouverture sur le Bassin Parisien, au-delà des limites de la Région Ile de France, constitue la principale nouveauté du projet. L'option est réaliste, car elle tient compte de l'échelle géographique déjà acquise par le système économique et social parisien. Elle ouvre un dossier clé: comment faire en sorte que le développement de la «troisième banlieue», actuellement peu satisfaisant, fasse place à une urbanisation mieux maîtrisée et plus satisfaisante? Le problème vient seulement d'être posé par un Livre Blanc de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et le projet de SDRIF. Il reste à prendre les moyens d'une action stratégique dans ce domaine pour que les objectifs démographiques du SDRIF, volontairement restrictifs, puissent être atteints.

(*) N. del T. Bassin Parisien: Zona de influencia de París

LOS PREMIOS EMILIO LARRODERA

El 7 de julio se reunió el Jurado de los Premios Emilio Larrodere, de prácticas de Urbanismo realizadas por los alumnos de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, para conceder los correspondientes premios, menciones honoríficas y diplomas.

A la convocatoria 1993 se presentaron doce trabajos de los alumnos de cuarto curso, once de quinto y ocho de sexto curso.

Después de examinar y revisar los citados trabajos, y tras un amplio debate, el Jurado que presidía Amalia Castro-Rial, decana en funciones del COAM, y siendo secretario Francisco José Mayor Lobo, emitió el siguiente fallo:

Alumnos de cuarto curso (Urbanística I)

Primer premio: Al trabajo presentado por Fernando Gil Fernández, Mónica Ferrer Javares, María Pilar Dalda Godiano y Pablo García de Madariaga.

Segundo premio: Al trabajo presentado por Manuel López Dulanto, Miguel Angel Naranjo, Cristina Fernández Ramos y Eduardo Murieda García.

Alumnos de quinto curso (Urbanística II)

Primer premio: Al trabajo presentado por Miguel F. Manella Picostte, Jorge J. Crespo Pérez y Adolfo Lobo Fernández.

Segundo premio: Al trabajo presentado por Víctor Eugenio de la Torre, Julio Antonio Rodríguez Ruz y Juan José Lastra García-Barón.

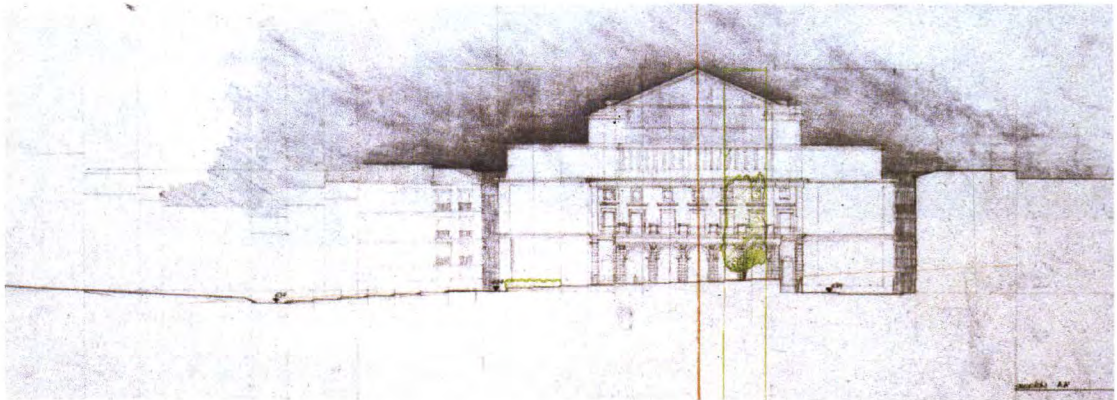
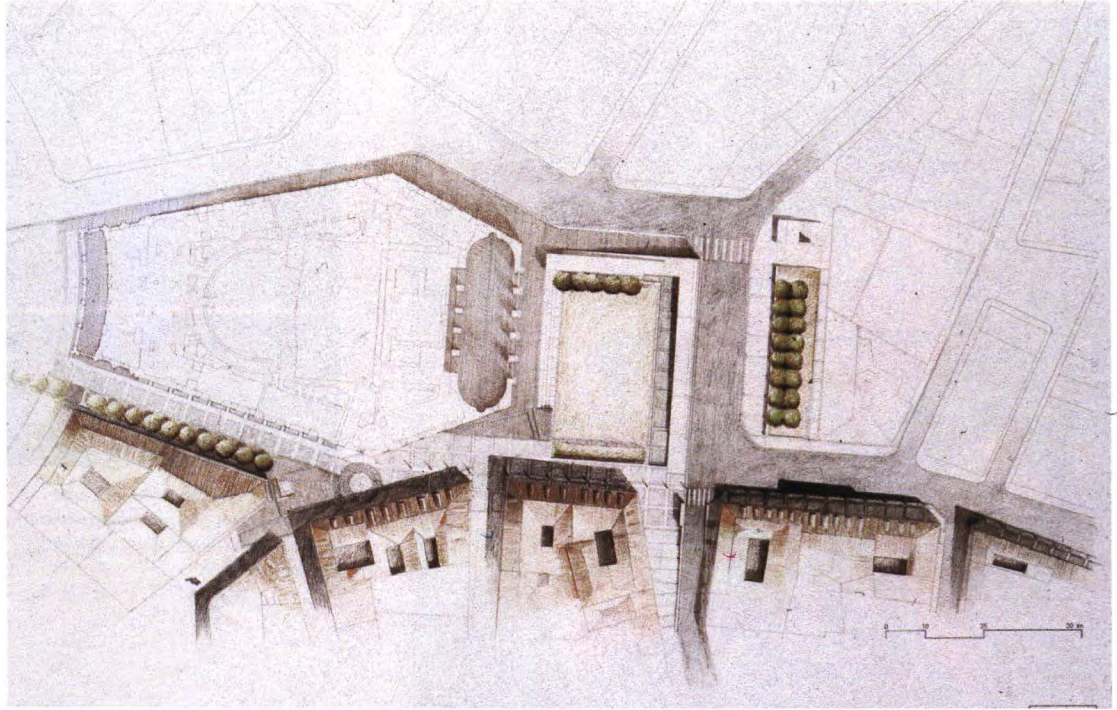
Alumnos de sexto curso (Planeamiento Urbanístico y Prácticas de Urbanismo)

Primer premio: Al trabajo presentado por José Alberto García Gutiérrez y Raquel Alcázar Montero.

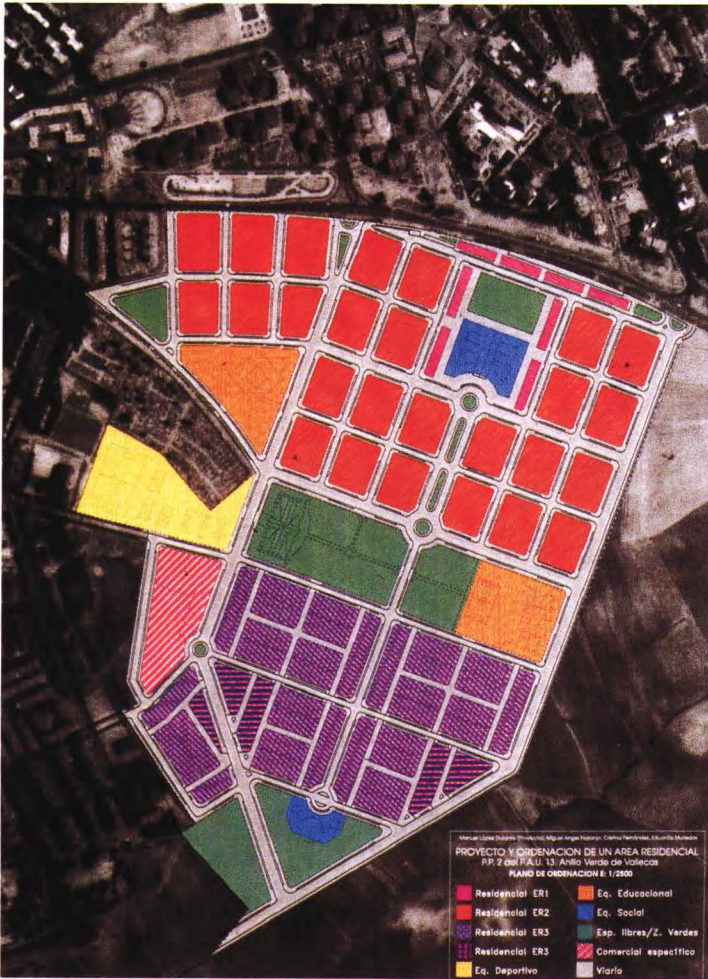
Segundo premio: Al trabajo presentado por Patricia García Caballero y Jesús Elvira González.

Asimismo, el Jurado, en orden a reconocer el desarrollo del trabajo presentado y la utilización de nuevas técnicas y medios de representación, ha estimado conceder tres Menciones Honoríficas a los trabajos presentados por: Pilar Lorca López, Carlos T. Bacierno Ruiz, Aeneas Alexander Bracklo e Inmaculada Ortigosa Padilla (quinto curso); Francisco José del Corral Campo, Pedro Antonio Carranza Casillas y Javier Utrilla García (sexto curso); Gracia Máximo Blasco y Angel Pagán Hernández (sexto curso).

Por último, el Jurado quiso hacer constar el alto nivel y calidad de todos los trabajos presentados en los distintos cursos de la ETSAM.

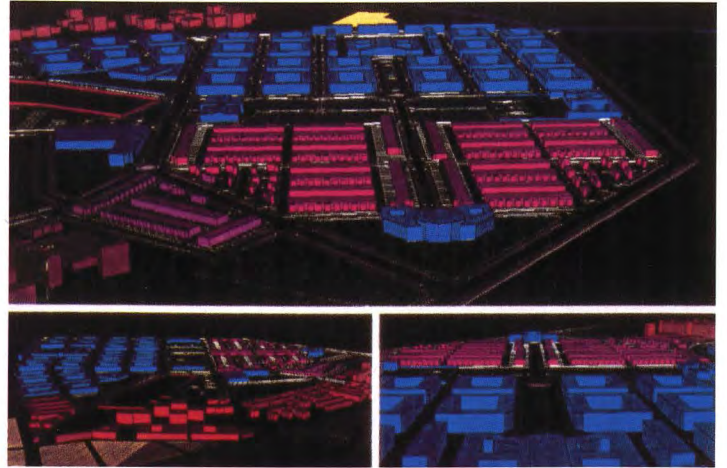


4º Curso. 1º premio. Fernando Gil Fernández, Mónica Ferrer Javares, Pilar Dalda Godiano y Pablo García de Madariaga.



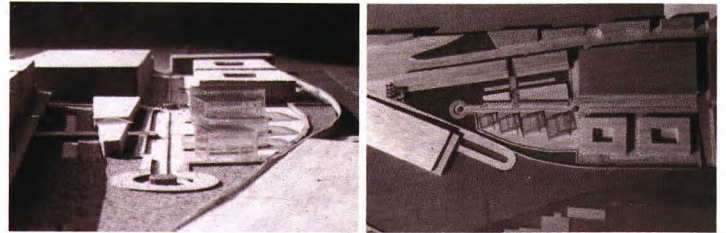
PROYECTO Y ORDENACION DE UN AREA RESIDENCIAL
 P.P. 2 del P.A.U. 13. Anillo Verde de Volcans
 PLANO DE ORDENACION E: 1/2500

Residencial ER1	Eq. Educativa
Residencial ER2	Eq. Social
Residencial ER3	Esp. libres/Z. Verdes
Residencial ER3	Comercial específico
Eq. Deportivo	Vial

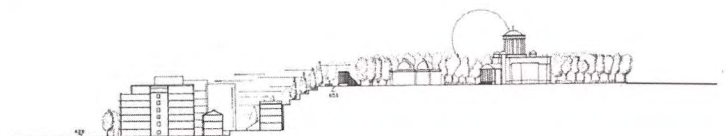
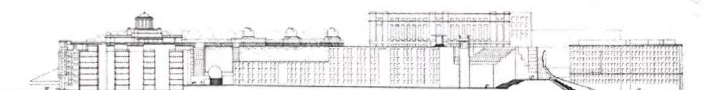
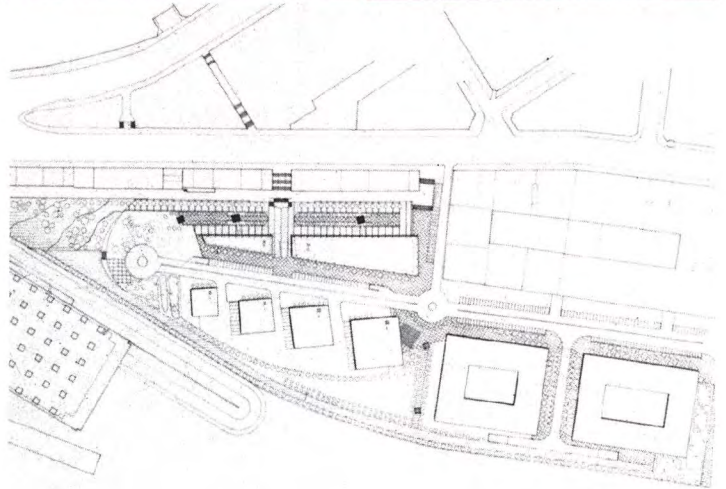
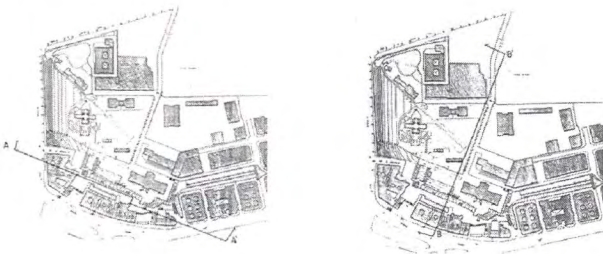


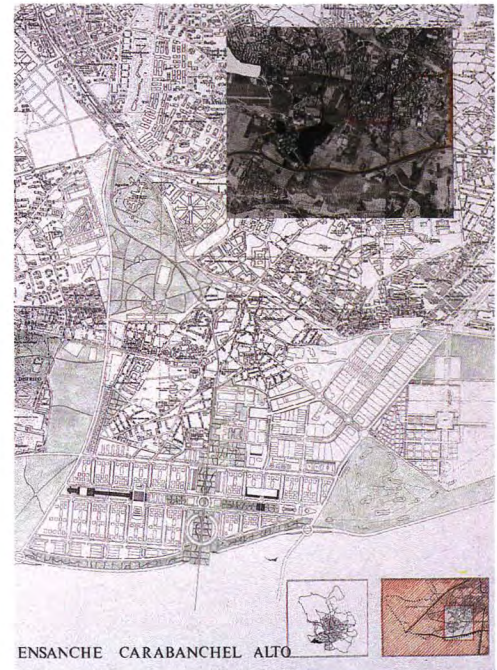
4º Curso. 2º premio. Manuel López Dulanto, Miguel Angel Naranjo Naranjo, Cristina Fernández Ramos y Eduardo Muriedas García.

5º Curso. 1º premio. Miguel F. Manella Picatoste, Jorge J. Crespo Pérez y Adolfo Lobo Fernández.

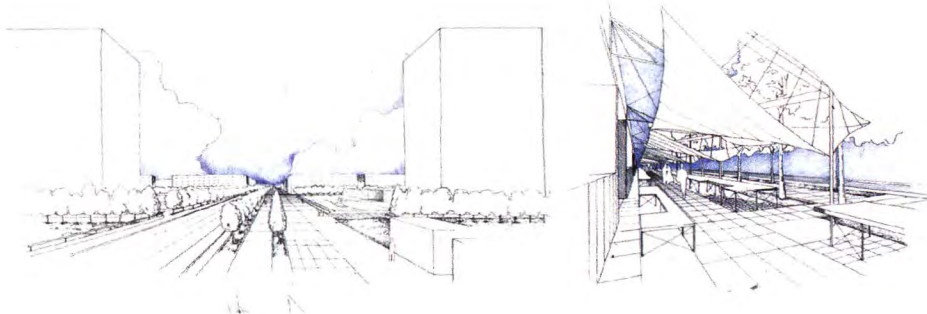


5º Curso. 2º premio. Víctor Eugenio Gómez de la Torre, Julio Antonio Rodríguez Ruz y Juan José Lastra García-Barón.





6º Curso. 1º premio. José Alberto García Gutiérrez y Raquel Alcázar Montero.



6º Curso. 2º premio. Patricia García Caballero y Jesús Elvira González.

EXPOSICION DEL NPG EN EL COLEGIO

Desde primeros de julio hasta el 30 de octubre se ha expuesto en la Biblioteca del COAM, en Barquillo, 12, 2ª planta, el Avance de la Revisión del PGOU de Madrid.

La inauguración de la exposición, el 5 de julio, estuvo presidida por el segundo teniente de alcalde y concejal de Urbanismo, José Ignacio Echeverría, y la decana en funciones del Colegio.

La muestra está integrada por un plano general del Plan, así como una serie de documentos y gráficos que exponen las previsiones más importantes del Plan, como los PAUs de cierre del casco urbano, los programas de remodelación del distrito Centro, las actuaciones de infraestructuras viarias y de transportes, etc.

El COAM ha dispuesto, por su parte, una mesa en la que se podrán redactar y entregar las alegaciones al Plan de Urbanismo que puedan plantear sus asociados.

LOS PREMIOS MUNICIPALES DE URBANISMO Y ARQUITECTURA

El Parque Juan Carlos I de Emilio Esteras Martín y José Luis Esteban Penelas (ver "Urbanismo" núm. 17) ha recibido el premio del apartado de Urbanismo dentro de los premios que sobre Urbanismo, Arquitectura y Obra Pública ha convocado, en su séptima edición, el Ayuntamiento de Madrid.

Otros galardones han correspondido a los siguientes trabajos: "Pinturas ornamentales de la fachada de la Casa de la Panadería", cuyo autor es Carlos Franco; "Biblioteca en la Glorieta Puerta de Toledo", de Juan Navarro Baldeweg; "Rehabilitación del Palacio de Villahermosa para el Museo de Thyssen-Bornemisza", de Rafael Moneo; "Sede social del Círculo de Lectores", de Enric Miralles Moya; "Exposición Astilleros: Del ayer y hoy" en el Museo de Arte Contemporáneo, de Antonio López Arozola y Alfonso Marra Tejada; el libro "Madrid mira a sus estatuas, de Antxón Hernández y Anto-

nio Ruiz Barbarán; el trabajo de investigación "El racionalismo madrileño", de Juan Antonio Cortés Vázquez de Parga; el libro "Madrid", de Fernando de Terán Troyano (ver "Urbanismo" núm. 19).

El Jurado estuvo compuesto por el alcalde José María Álvarez del Manzano, Eduardo González, José Medem Sanjuán, José Yznel Jiménez, Antonio Fernández Alva, José María Fluxá Ceva, Luis Prados de la Plaza y Carlos Sambricio Rivera Echegaray.

El objetivo de estos premios, en sus distintas modalidades, es distinguir los trabajos realizados durante 1992 en el municipio de Madrid, o referidos a la ciudad, que por su calidad contribuyan a la mejora del medio, estimulen la perfección en el aspecto técnico y sirvan como referencia importante para actuaciones urbanísticas posteriores.

PRESENTACION DEL AVANCE DE LA REVISION

Los días 27 y 28 de septiembre, en el salón de actos del COAM, se

ha presentado el Avance de la Revisión del Plan General de Madrid, en sendas mesas redondas organizadas por la Fundación Cultural COAM.

En la reunión del primer día se presentaron los capítulos de planeamiento conceptual, marco metropolitano y propuestas estructurantes y, en el segundo, los temas de movilidad, red viaria y transporte colectivo, tratamiento del suelo urbano y casco antiguo. Los ponentes han sido Luis Rodríguez-Avial, gerente de la Oficina Municipal del Plan, y Fernando Nasarre, director técnico de dicha oficina.

Modesto López Otero

Las imágenes de la Ciudad Universitaria de Madrid

Pilar Chías Navarro



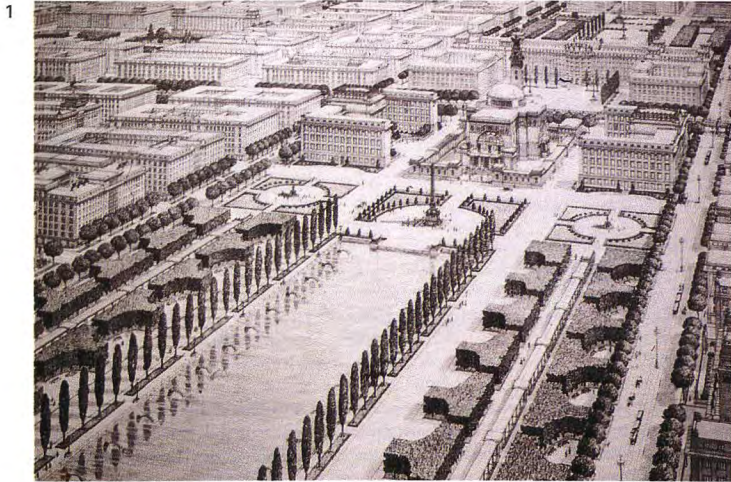
La personalidad de Modesto López Otero se cuenta entre el escaso número de afortunados cuyo nombre ha pasado a la Historia ligado estrechamente a una obra magnífica y singular, cual es la madrileña Ciudad Universitaria. Su propia imagen se fue forjando entrelazada con otra más potente, la del conjunto urbano que resultara del juego de las imágenes de la memoria, de la idealización y de la "realidad" construída.

Aunque su fundamental participación en el proyecto es conocida, no lo es tanto la trayectoria que le condujo a tal situación colocándole en la privilegiada posición de director y responsable del urbanismo y las obras universitarias durante un tercio de siglo, y poniendo en sus manos un vasto terreno virgen y un gran número de posibilidades de modelado.

No fue casual su elección para tal empresa. Nacido en Valladolid en 1885, en 1910 obtuvo el título de Arquitecto por la Escuela de Madrid, y debido a su brillante expediente académico fue pensionado en 1911 para estudiar la arquitectura y el urbanismo en Austria y Alemania, en un momento especialmente interesante.

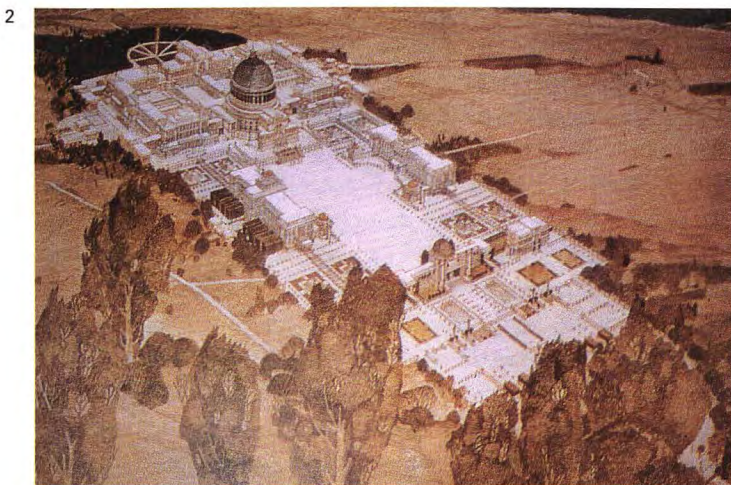
En su *periplo* centroeuropeo pudo observar y apreciar los efectos que las cambiantes circunstancias socio-económicas y culturales estaban produciendo en los viejos tejidos y en las periferias urbanas: la proliferación de barrios obreros en Alemania, consecuencia de la legislación sobre sociedades cooperativas; la polémica de las vanguardias austríacas, reforzada por la potente personalidad de Otto Wagner y por los postulados teóricos de Camillo Sitte; y los efectos de los incipientes movimientos reformadores de la artesanía y las artes plásticas, dirigidos desde organizaciones tan potentes como el *Deutscher Werkbund*. En definitiva, un clima previo al Movimiento Moderno y tenso por los presagios de guerra, que quedaría reflejado en las notas y croquis de viaje de López Otero, y, fundamentalmente, registrado como parte esencial de su formación profesional.

Especialmente decisiva fue la influencia de la concepción del fenómeno urbano de Wagner, expuesto en sus numerosos escritos –*Moderne Architektur, Die Baukunst unserer Zeit*– y plasmado en su plan regulador para Viena de 1893 y en el estudio que presentara aquél mismo año de 1911 para ordenar su crecimiento –*Die Grosstadt*–, formalizando el mo-



1. Otto Wagner: perspectiva a vista de pájaro del centro al aire libre proyectado para el XXII distrito de Viena. (De Wagner, O.: *Die Grosstadt*, Wien, 1911. *Historisches Museum der Stadt Wien*, Inv. núm. 96.023).

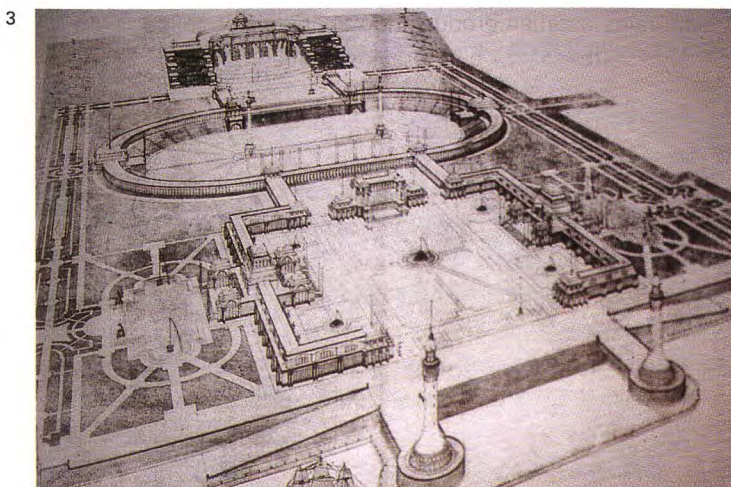
2. Las pautas de diseño urbano de Wagner pueden reconocerse en los proyectos de los alumnos de la vienesa *Wagnerschule*, como en esta perspectiva aérea de "Residencia papal cercana a Jerusalén" realizada por Josef Heinisch. (De Schönthal, O.: *Das Ehrnjahr Otto Wagners an der k.k. Akademie der bildenden Künste in Wien. Arbeiten seiner Schüler, Projekte, Studien u. Skizzen*. 1912. P. 49).



delo anular neoconservador concebido hacía medio siglo (1). En su megalómano planteamiento urbanístico dejaba traslucir la obsesión de educar a los ciudadanos por medio de la arquitectura –su arquitectura, convertida protagonista en el vasto telón de fondo de la ciudad–, así como la necesidad de no poner trabas a un crecimiento que preveía importante, tanto como para producir la material desaparición del paisaje rural, sustituido por "largas y uniformes fachadas flanqueando anchas calles, que elevarían su condición de uniformidad a la de monumentalidad", y a cuya percepción el ojo moderno estaría más habituado, una vez "perdido el aprecio por las proporciones pequeñas e íntimas, y acostumbrado a imágenes menos variadas, alineaciones más largas y rectas, superficies más vastas y volúmenes más importantes" (2).

Para lograr tales efectos, Wagner concedía especial valor a las fugas perspectivas de las grandes avenidas, a la exaltación del efecto monumental de las plazas y al fuerte contraste entre la monotonía de las alineaciones de los bloques de viviendas y los volúmenes emergentes de los edificios públicos –situados en los puntos focales de las perspectivas, articulados por medio de vastos espacios descubiertos y ajardinados: "nuestras calles y plazas de dimensiones [modernas] exigen que se destaque algún punto con fuerza. Sin embargo, esta necesidad ya no puede satisfacerse con "estatuas de personas" ya que nuestras plazas tienen también unas dimensiones demasiado grandes para tales monumentos... se han de emplear otros elementos de contemplación, entre los que se encuentran en primer lugar las fuentes monumentales" (3).

Tales planteamientos fueron expresados gráfica y refinadamente en sus propios dibujos y en los de sus alumnos de la *Wagnerschule*: *ortografías* en las que se recurre a la concepción del fondo como soporte neutro de la forma arquitectónica –provocando fuertes contrastes entre las masas claras de los edificios que se recortan sobre los fondos oscuros–; *escenografías*, perspectivas "a vista de pájaro" realizadas para en-



3. Monumentalidad, énfasis axial, articulación de espacios por medio de ejes de simetría y efecticismo de hitos urbanos convertidos en focos compositivos, son algunas de las intenciones que recogerá el proyecto universitario. Compárese esta imagen de un proyecto termal de Rudolf Perco, con las que reproducen las propuestas universitarias para una futura zona deportiva. (De "Aus der Wagnerschule". *Der Architekt XVII* (1911), fig. 10).

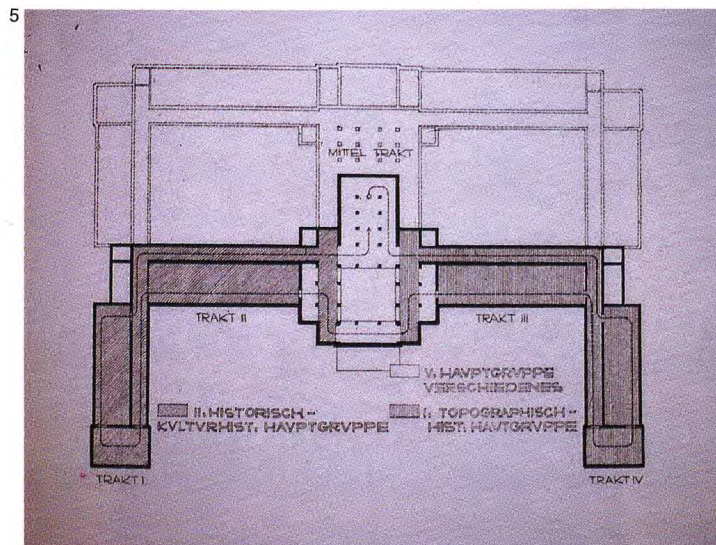
(1) Benevolo, L.: *Historia de la Arquitectura Moderna*. Barcelona, G. Gili, 1974, p. 396.

(2) Wagner, O.: *Einige Skizzen, Projekte und ausgeführte Bauwerke*. Wien, 1906. Vol. III, S. 21, pp. 7-12.

(3) Wagner, O.: *La arquitectura de nuestro tiempo*. Madrid, El Croquis, Ed., 1993, p. 109.



4.5. La composición en planta y alzado de los edificios públicos vieneses no difiere esencialmente de las intenciones mostradas a nivel urbano, salvo en la escala: volúmenes elementales, *ortografías* articuladas según estrictos principios geométricos de axialidad y simetría, *ichnografías* estructuradas en bandas verticales y culminadas en potentes cornisas voladas. Similares directrices habrían de regir en los edificios universitarios. (4. De Schönthal, *Das Ehnerjahr*, 35/5. De Wagner, *Einige Skizzen*, IV, fig. 25).



fatizar la organización geométrica de volúmenes y superficies, complacidas en su propia linealidad y en las que se trasluce una arquitectura basada en planos, cuyo tratamiento a base de bandas verticales recuadradas y rematadas por potentes cornisas –denotando una lógica subyacente más propia de la *gráfica* que de la arquitectura–, resalta su valor superficial; o por el contrario, la elección de un punto de vista muy forzado bajo el objeto, provocaría composiciones piramidales de gran dramatismo y enfatización ascensional idóneas para la expresión de monumentalidad de los hitos urbanos, también obtenidos mediante el desplazamiento de la imagen arquitectónica hacia la parte alta del plano del dibujo, forzando –en un recurso de inspiración japonesa– una “levitación” de la arquitectura sobre los primeros planos; una última opción a favor de registros claramente antinaturalistas –como las elecciones cromáticas o la reducción de los elementos del paisaje a geometrificaciones y estilizaciones “a lo Klimt”, completaría la serie de artificios destinados a transmitir eficazmente la rotunda imagen sintética de las conclusiones urbanísticas de Otto Wagner. Pero nada más “gráfico” que sus propias palabras: “en el urbanismo el elemento funcional ha de ser preponderante”, siendo la auténtica competencia del arquitecto “la revalorización artística de las premisas funcionales” (4).

Imágenes que, por su elevada plasticidad, quedaron impresionadas en la memoria y la obra de López Otero, fuertemente imbuída de las teorías secesionistas (5) pero destacable entre la arquitectura de una generación que él mismo califica-

ría de “ecléctica, tradicional y academicista” (6); la singularidad de sus primeras realizaciones le llevaría a ganar el primer premio en el concurso de la Sociedad de Amigos del Arte, y la Medalla de Oro en la Exposición Nacional de Bellas Artes; todo ello le permitiría obtener en 1916 y por oposición, la Cátedra de Proyectos en la Escuela de Arquitectura de Madrid. A ello sucedió su nombramiento como Director de la misma en 1923, por unanimidad en el claustro, lo que da una idea de la consideración personal y profesional con que contaba entre sus compañeros; puesto en el que se mantuvo a lo largo de veintidós años. Y apenas tres años después, el 9 de mayo de 1926 ingresaba, en meteórica carrera, como académico de número en la Real de Bellas Artes de San Fernando, y en su discurso. “Una influencia española en la arquitectura norteamericana” expondría otra de sus preocupaciones compositivas que habría de resurgir inevitablemente en el tratamiento de los usos residenciales del conjunto universitario: el del urbanismo “de las misiones”, como derivación moderna de los modelos californianos.

De nuevo en 1929 sería distinguido con el nombramiento de académico de la Historia, ingresando con el discurso “La técnica moderna en la conservación de monumentos”; y a éste sucederían muchos otros cargos y distinciones tales como la vicepresidencia del patronato del Museo del Prado, la presidencia de la Academia de Bellas Artes, el nombramiento de académico correspondiente en la valenciana de San Carlos, su ingreso en el Instituto de Coimbra, la Hispanic Society, el decanato en el Colegio de Arquitectos, o la conde-

(4) Wagner, O.: *Architettura Moderna e altri scritti*. Bolonia, Zanichelli, 1980. Pp. 68-75.

(5) Flores, C.: *Arquitectura Española Contemporánea*. Madrid, Aguilar, 1961.

(6) López Otero, M.: “Alfonso XIII, Santander y la Ciudad Universitaria.” Conferencia pronunciada en la Delegación del Colegio Oficial de Arquitectos en San-

tander, el 22 de abril de 1959.

También se manifestó en este sentido en la conferencia pronunciada en Zaragoza en 1960, dictada con motivo de la inauguración de la Cátedra Ricardo Magdalena.

coración con la Gran Cruz de Alfonso X el Sabio o la Orden del Salvador de Grecia...

Las imágenes de la Ciudad Universitaria

Quizá lo más destacable de tan brillante trayectoria sea la temprana edad a la que obtuvo un gran número de tales reconocimientos, circunstancia que le valió la incorporación como vocal en 1927 a la primera Junta de la Ciudad Universitaria que se había creado por Real Orden de 17 de mayo –con motivo del aniversario de los veinticinco años de reinado de Alfonso XIII–, para construir una gran universidad internacional en Madrid. Una Junta de composición muy limitada, en la que además de los inevitables cargos políticos sólo estaban incluidos los decanos de las facultades, el director de la Escuela de Arquitectura y cuatro catedráticos, así como el presidente de la Junta Facultativa de Construcciones Civiles, que se preveía como director de las futuras obras. A la sazón detentaba este cargo el también arquitecto Luis Landeche y Urríes, quien se definía como tradicionalista y continuador de la tradición de Viollet-le-Duc que trajera a España su colaborador Segundo de Lema y Madrazo, basándose en la simplicidad del ladrillo rojo visto, la piedra, el vidrio y el metal (7). Eran, por tanto, dos arquitectos en una Junta compuesta por diecisiete miembros y en la que imperaban los gustos tradicionalistas y un elevado grado de personalismo. En palabras del propio López Otero, “no se podía hablar allí (en la Junta) de importaciones funcionales, sino de trasladar a las nuevas construcciones universitarias las castizas y graciosas fachadas de Alcalá, ni aun haciendo patente la incongruencia, el anacronismo de aquéllas galanas y profusas menudencias cubriendo la austeridad y frío utilitarismo de las clínicas y laboratorios, ya que la Universidad de hoy es bien distinta en su organización, funcionamiento y finalidad de las del siglo XVII... Las formas tradicionales o los híbridos y estériles modernismos de importación francesa o alemana, aún italiana, seguían siendo preferidos, y lo poco que de las nuevas corrientes se conocía, por otro lado mezquinas y mal interpretadas, sólo lograba una fuerte y airada oposición pública, con más virulencia en las capas sociales elevadas, incluso en los intelectuales” (8)

En tales comentarios López Otero evidenciaba el desinterés por las nuevas tendencias del racionalismo higienista por las que discurría la arquitectura europea, excusándose explícitamente por una formalización del conjunto urbanístico que resultaba, cuanto menos, anacrónica.

Casualmente los problemas de salud que aquejaban a Landeche le indujeron a renunciar a los viajes de estudio que la Junta tenía previsto realizar antes de acometer la redacción

(7) Guerra de la Vega, R.: *Madrid. Guía de Arquitectura, 1800-1919*. Madrid, Ed. del Autor, 1980.

(8) Cit. en Chías Navarro, P.: *La Ciudad Universitaria de Madrid. Génesis y realización*. Madrid, Ed. Universidad Complutense, 1986, p. 141.



6. 7. Imágenes del primer proyecto de conjunto de la Ciudad Universitaria planteado por López Otero en 1928, y expresado en un modelo de escayola –perdido– y en una perspectiva a vista de pájaro. (Col. Abad-Chías).

8. 9. Para exponer la relación de los edificios con el soporte, artificialmente explanado en una sucesión de plataformas situadas a cotas próximas, se recurrió a documentos gráficos tan expresivos como la senografía de la que habría de ser cabeza de la composición universitaria –el Paraninfo– y a los fríos alzados de los campus que sugieren una sucesión casi infinita de planos paralelos, semejantes y progresivamente alejados del espectador. (Col. Oficina Técnica de la Universidad Complutense de Madrid).





10. La última tentativa de dotar de cabeza al conjunto universitario, recogida en el modelo de 1948. (Col. Oficina Técnica de la U.M.C.)

del proyecto de conjunto, así como a proponer a López Otero como Arquitecto Director de las obras “por su gran capacidad y extraordinaria preparación” (9); de esta manera quedó nombrado y autorizado para construir una Oficina Técnica eligiendo y empleando al personal auxiliar necesario, para lo que procedió escrupulosamente apoyándose en el concurso recientemente fallado de la Institución Rockefeller en Madrid, lo que significó la incorporación al planteamiento universitario de arquitectos como Bravo, Aguirre, De los Santos, Lacasa y Sánchez Arcas, y del ingeniero de caminos Eduardo Torroja. Entre ellos reunían partidarios de todo un abanico de tendencias (10); desde los recalcitrantes que se declaraban a favor de los revivals regionalistas, hasta los defensores a ultranza de la *Neue Sachlichkeit* que aportaba el Movimiento Moderno, pasando por posturas pragmáticas y no comprometidas ideológicamente cuya aspiración era construir la Universidad aunque hubiera que camuflar su esencia bajo la apariencia de una imagen convencional.

Tal fue la postura híbrida, frecuentemente contradictoria, que prevaleció en el proyecto del conjunto universitario, en el que a los “pies forzados” –como la gran Avenida de Alfonso XIII que habría de unir las puertas de Hierro y de Alcalá, en una importante operación de cirugía urbana, o la propia topografía de la finca– se habrían de unir las imposiciones “estéticas” de los restantes miembros de la Junta y las limitaciones derivadas del programa de necesidades.

Y llegado el momento de proyectar, se superpuso la imagen *mnémica* a todas las circunstancias concurrentes, y tras

un proceso de sucesivas geometrizaraciones destinadas a “encajar” las diferentes zonas-funcionales universitarias –los Campus de Ciencias, Humanidades, Medicina y Bellas Artes, las zonas deportiva y residencial, y el gran Paraninfo Biblioteca–, y a articularlas sobre los ejes viarios-perspectivos, el resultado fue la imagen ideal de la Ciudad Universitaria que presentaron en forma de anteproyecto López Otero y su equipo en temprana fecha de octubre de 1928. Aplaudidas sus directrices generales por la Junta, en diciembre del mismo año quedaba concluido el proyecto del conjunto urbano y definido en más de noventa planos y esquemas, una perspectiva del conjunto y una maqueta.

En el conjunto de la documentación gráfica –los dibujos de proyecto auxiliado por el “modelo” tridimensional– es posible reconocer los pensamientos y estrategias de control de la forma urbana de sus autores.

Comentarios al Proyecto

La imagen ideal sería además verbalizada por sus artífices y sus críticos, estableciéndose así un juego dialéctico entre expresiones coherentes:

- el conjunto tendría vocación internacional y raíces vernáculas: “...He pensado en la necesidad de emprender la construcción de los edificios de una gran universidad que no fuera solamente nacional, sino hispano-americana, brindando a aquéllos estudiantes que hoy se van a París y a Norteamérica la posibilidad de una formación científica y cultural netamente española, y para lo cual habría, naturalmente, que mejorar los métodos y ampliar las dotaciones para material y profesorado” (Alfonso XIII (11)).

- su concepción sería unitaria, moderna e independiente de la metrópoli, influida por el sistema inglés que reunía *colleges + sports* “Agrupar bajo un plan magnífico y completo de modernas construcciones en un bello y amplio parque, con todas las comodidades y todo el detalle moderno, las distintas escuelas y facultades que hoy integran en todo el mundo la completa preparación científica, literaria y artística de las juventudes, dejando el anticuado sistema del edificio único universitario para trocarlo por el de edificios independientes para las diversas ramas del saber; procurar en ese recinto mismo, alojamiento cómodo, comida abundante y sana, y honestas recreaciones a los estudiantes...; unir... la práctica de los deportes, complemento indispensable de la moderna educación, y la preparación militar indirecta... Buscando el aislamiento de

(9) Acta de la sesión extraordinaria de la Junta celebrada en la Sociedad Central de Arquitectos, el 25 de abril de 1928.

(10) Sobre sus diferentes ideologías y trayectorias profesionales, consultar: Campo Baeza, A.: *La arquitectura racionalista en Madrid*. (Tesis doctoral inédita). Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, julio de 1982.

Sambricio, C.: “Introducción”. En *Luis Lacasa. Escritos, 1922-1931*. Madrid, Publicaciones del COAM, 1976.

(11) Conversación privada mantenida en el palacio de La Magdalena (Santan-

der) en julio de 1928, entre el Rey y los arquitectos asistentes al Congreso Nacional. Cit. en Chías, p. 29.

(12) *La Ciudad Universitaria de Madrid*. (Ed. de la Junta de la Ciudad Universitaria). Madrid, 1930.

(13) López Otero, M.: *La Ciudad Universitaria y la Arquitectura Biotécnica*. (Notas inéditas).

(14) Solá-Morales, I.: *Eclecticism and vanguardia*. Barcelona, G. Gili, 1980.

(15) Aguirre, A.: “Las facultades de Farmacia y Filosofía y Letras en la Ciudad

Madrid por un cinturón verde exterior de suelo no urbanizable, que actuara como un impedimento a que el desarrollo de la metrópoli llegara a asfixiarla..." (La Junta (12)).

- todo el conjunto habría de articularse de acuerdo con la imagen mnémica secesionista en torno a un núcleo principal, centro de la composición: "Era una remodelación del parque paisaje barroco, que como marco al palacio real había existido en las capitales de Europa. En realidad, aquí el palacio es el paraninfo-biblioteca..." "En el viario se dio importancia a los efectos perspectivos" "La originalidad es evidente. Este plano no se parece a ninguno... de los clásicos tipos de ciudades que define Stüben –radio anular, en espina, en spicchi, rectangular, no se aviene ninguna; quizá espina de núcleos... El sistema policéntrico es el adoptado, muy en consonancia con lo moderno. El plan polinuclear, lo principal y lo secundario: lo representativo en lugar preeminente" (López Otero (13))

- elementos eclécticos junto a las teorías higienistas: "Eclecticismo estilístico junto a un rígido sistema de ordenación de la planta a través de ejes ortogonales que organizaban el recorrido simétrico a través de espacios sucesivamente autónomos conectados por elementos de transición también rotundamente configurados" (Solá-Morales (14))

"Las tendencias más modernas son las de proporcionarle (al edificio) la máxima cantidad de luz solar... esto está de acuerdo con los conceptos racionalistas de la construcción moderna, que son fundamentalmente utilitarios... (en planta), dos alas enlazadas por una semicircular" (Aguirre 15).

- un conjunto que encerraría como subestructura un recorrido didáctico– cuyo contenido informativo habría de variar con el contexto cultural: "(... Versión apócrifa, desde luego heterodoxa del movimiento moderno...) en la posguerra sería objeto de un tratamiento y codificación sistemática, que no pretende otra cosa sino establecer un corpus iconográfico nacional y claro..." (Solá-Morales)

"Lo cierto es que, ni en estos iniciales momentos de la más inmediata posguerra, ni en momentos posteriores, la esperable formulación de la ciudad falangista, expresión visible de los principios de la revolución nacionalsindicalista alcanzó... una clara definición y un planteamiento de gran calidad" (Terán (16))

"(La estética del conjunto) ha llevado a ensayar un tratamiento arquitectónico de elementos y materiales relacionado con construcciones reales próximas a Madrid y con edificios castellanos, principalmente toledanos del primer barroco..." (Bidagor y Villanueva (17))

Universitaria de Madrid". *Arquitectura* nº 22 (1935).

(16) Terán, F. de: *Planeamiento urbano en la España contemporánea*. Barcelona, G. Gili, 1978.

(17) Bidagor, P. y Villanueva, L. de: "La Escuela de Ingenieros de Montes". *R. N. de Arquitectura*, nº 77 (1948).

(18) Aspíroz, J.: "El Instituto Nacional de Investigaciones Agronómicas". *R. N. de Arquitectura* nº 148 (1954).



11. Vuelo sobre la Universitaria realizado en 1982: una imagen fotográfica que aún permitía descubrir las pautas inspiradoras del singular conjunto urbano, como un anticipo del *Campus de Agramante* actual. (Col. Abad-Chías).

"(La similitud velazqueña sería) una preocupación en la que reconozco que se me ha ido un poco la mano" (Aspíroz (18))

Con cada comentario se han ido desgranando las diversas operaciones intelectuales y aisladas que han llevado a la formalización de la Ciudad Universitaria, en un progresivo alojamiento de la imagen ideal atemporal cuya esencia se pudo expresar en una configuración determinada. Pero tal imagen no pudo trascender su expresión plástica y fue perdiendo potencia ante la incorporación de nuevos argumentos retóricos, hasta casi desaparecer –excepción hecha de aquéllos signos que mantienen su pertinencia al no haber perdido vigencia socio-cultural– ante la imagen eidética de la Universitaria construída, la imagen nebulosa de la transición... Parfraseando a Hölderlin, "Was bleibet aber, stiften die Dichter". ("Pero lo que queda lo ofrecen los poetas")

Pilar Chías Navarro

Doctor arquitecto
Profesora titular de la E.T.S.A.M.

El Avance para la Revisión del Plan General

En los primeros días de julio se ha iniciado el proceso de información pública para conocimiento y posible formulación de sugerencias del Avance 1993 para la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, redactado por la Oficina Municipal del Plan del Ayuntamiento de Madrid, creada a tal efecto el 30 de enero de 1992.

El Avance constituye un hito relevante en el proceso de Revisión, que concluye una primera fase en la que se incluyen los siguientes documentos, las Directrices de Actuación, los Criterios y Objetivos y las Estrategias Básicas.

El documento del Avance está constituido por un Diagnóstico o análisis de la situación de la ciudad; en segundo lugar, por una Memoria, que consta de un planteamiento conceptual de la Revisión del Plan General; de una parte propositiva de carácter fundamental de tipo sectorial; de propuestas territoriales o de clasificación de suelo, de definición de elementos estructurantes y de intervención en suelo urbano, y, por fin, de la fijación de instrumentos jurídicos y económicos. El Avance contiene, además, la correspondiente documentación gráfica.

Debe señalarse que esta salida al público no es la primera que se realiza en el proceso de Revisión, sino que ha sido precedida por un largo período de información y debate público de carácter selectivo, sobre los documentos previos al Avance más arriba indicados.

En líneas generales, el Avance cubre correctamente los objetivos y contiene los elementos necesarios en este tipo de documentos, siendo estimable el documento final así como el planteamiento de su exposición pública.

Ello no obstante, y recordando que la oportunidad que comporta la Revisión del Plan General de hacer un nuevo Plan General significa comprometerse con un modelo de ciudad —un espacio, un pueblo, una cultura, un proyecto— como señalaba el alcalde Alvarez del Manzano en sus palabras de presentación del Avance, cabe formular algunas reflexiones sobre el Avance.

Aunque el estilo y el lenguaje del Avance sea objetivo y templado, sin prepotencia, inflexibilidad, violencia o sectarismo, las diferencias no deben quedar ahí. No cabe olvidar que el Plan General de 1985 fue modelo paradigmático para muchos Planes Generales de grandes municipios, que creó una cultura urbanística concreta y que entre sus propuestas normativas y de gestión se encontraban las novedades legislativas contenidas en el Decreto Ley 8/1990, de 25 de julio, sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo.

En tanto en cuanto se trata de formular un nuevo Plan General debe de explicitarse con claridad el ámbito de lo novedoso en los principios y en los objetivos, en el nivel de intervención, en su apertura y flexibilización, en su inserción en un marco de consenso político y social, y en su mejor accesibilidad y simplificación.

Por otra parte cabe señalar que las características declaradas por el Avance para el nuevo Plan, de flexibilidad, supresión de sobredeterminaciones, utilización de propuestas meramente indicativas, respeto a la iniciativa privada, posibilismo en sus objetivos y adecuación de las propuestas a los medios e instrumentos existentes, pueden tropezar claramente con el nuevo marco legal creado por el Texto Refundido de la Ley del Suelo de 26 de junio de 1992, que preconiza una fuerte intervencionismo, rigidez en la programación, voluntarismo en la gestión, dentro de una manifiesta inoportunidad y falta de realismo.

Por ello será preciso un notable esfuerzo de imaginación para sortear las trabas legales que impidan la consecución de los objetivos propuestos dentro de una necesaria congruencia con la filosofía del nuevo Plan. No es necesario recordar la decisión con que el Plan General de 1985 bordeó la legalidad entonces vigente para defender sus objetivos y criterios.

Por último, y no es lo menos grave de las cuestiones suscitadas en el proceso de Revisión, parece imprescindible el planteamiento de un marco territorial adecuado para la solución de los problemas existentes, y tal marco no es otro que el de un Área Metropolitana. Este ámbito exigirá de un esfuerzo de la Comunidad y del Ayuntamiento para su solución, en el bien entendido que, a su vez, señala a otros interlocutores municipales, con competencias específicas en el ámbito del planeamiento urbanístico de aquel marco metropolitano, de significado marcadamente local.

No es menguado el trabajo que resta por ejecutar a la Oficina Municipal del Plan, pero puede estimarse acertada la línea de trabajo emprendida y por ello esperar un resultado lleno de aciertos.

Pedro Sanz Boixareu

Luis Morell

Luis María Enríquez de Salamanca

Francisco Perales



CT. CATASTRO. Suelo, urbanismo y Catastro.

Centro de Gestión Catastral
y Cooperación Tributaria.
Ministerio de Economía
y Hacienda,
nº 18, julio 1993.

¿Qué criterios subyacen en las innovaciones contenidas en el Texto Refundido de la Ley del Suelo? ¿Cómo incide la nueva legislación en el régimen de valoraciones catastrales? ¿Cuál es la opinión sobre estas y otras cuestiones de los expertos que participaron en la elaboración de esta normativa?

Tales interrogantes suscita y a ellos trata de responder la última entrega, por ahora, de la revista CATASTRO, editada por el Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria, que dedica el número correspondiente a julio de 1993 a un examen exhaustivo del Texto Refundido de la Ley del Suelo bajo la rúbrica "Suelo, Urbanismo y Catastro".

La revista CATASTRO inició su trayectoria hace ya cinco años, habiendo acometido una segunda etapa a partir de octubre de 1991. A lo largo de estos años la revista, de periodicidad trimestral, ha abordado multitud de temas con carácter monográfico, todos ellos vinculados al territorio y a la actividad catastral. Así, el urbanismo, la cartografía, las valoraciones inmobiliarias, la colaboración entre administraciones, los arrendamientos urbanos, el mercado inmobiliario..., son algunas de estas cuestiones, en cuyo análisis han participado destacados especialistas en cada uno de los temas. También desde las páginas de la revista se ha dado

puntual noticia de las actuaciones llevadas a cabo en el ámbito del mantenimiento y actualización de los catastros inmobiliarios, ámbito bastante desconocido para el gran público e incluso para los especialistas y, lo que es más, muchas veces desvirtuado por noticias y acontecimientos de distinta índole que, sin duda, ocultan la trascendencia técnica y socio-económica de las funciones desarrolladas por este sector de la actividad pública.

Hay que destacar, por ser algo no frecuente en publicaciones de este tipo, la cuidada edición de esta revista y el especial énfasis con que se trata el elemento gráfico. Hoy podría afirmarse que, como proyecto editorial, esta publicación se encuentra entre las primeras de su género, colaborando en ella conocidos artistas y especialistas en el diseño gráfico: así, Guillermo Pérez Villalta, Juan Calonge, Juan Genovés, Raúl, Chema Madoz o Ciuco Gutiérrez son algunas de las firmas que han trasladado a imagen las ideas contenidas en cada una de las monografías que hasta la fecha han venido publicándose. Se trata de una opción editorial que merece ser destacada, pues está claro que también desde las Administraciones Públicas deben alentarse y potenciarse las inquietudes que cada vez con mayor arraigo emergen en el

campo del diseño gráfico en la sociedad española.

Volviendo al número correspondiente a julio de 1993, se trata de un número especial dedicado en su integridad, como ya se ha indicado, al Texto Refundido de la Ley del Suelo.

Concurren en estas páginas destacados profesores, entre ellos los que fundamentalmente pueden considerarse como padres de la nueva legislación, lo que dota a sus reflexiones de un interés especial. Habiendo transcurrido ya más de un año desde la promulgación del Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, que tuvo lugar en junio de 1992, parece éste un buen momento para reflexionar en torno a la coherencia y adecuada articulación de las normas aplicables. Esta articulación no resulta ciertamente tarea sencilla, y aún en estos momentos existen flecos en la normativa que precisan de una lectura sosegada y de no poca voluntad de integración para su plena y efectiva aplicabilidad.

Las colaboraciones se han agrupado con arreglo a una sistemática tal vez heterodoxa, pero que, sin duda, sirve para presentar los diversos temas abordados de forma más ágil o tal vez más didáctica, aún a riesgo de caer en alguna reiteración. En efecto, los artículos publicados se ordenan en torno a tres cuestiones que son examinadas con la mayor amplitud: en primer lugar, las expropiaciones, los supuestos indemnizatorios y su relación con las valoraciones urbanísticas y catastrales. Alfredo Gallego Anabitarte, Luciano Parejo y Antonio Jiménez-Blanco son los autores que suscriben los correspondientes artículos, abordando la cuestión desde una perspectiva múltiple, que va desde los antecedentes normativos al contenido detallado de la nueva regulación, sin olvidar algunas consideraciones sobre la integración de esta norma urbanística en el marco de la normativa general sobre la responsabilidad administrativa.

En segundo lugar, se analiza una materia que desde el punto de vista de la actividad catastral resulta del mayor interés práctico, cual es el tratamiento de las valoraciones urbanísticas en el Texto Refundido y su posible coordinación con los criterios de valoración catastral. Las colaboraciones de este segundo bloque exceden del ámbito estrictamente académico y son sus-

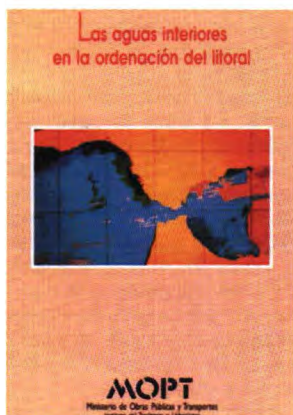
critas por profesionales que desempeñan sus funciones en el ámbito de la administración urbanística o de la institución catastral: se trata de José María Rodríguez de Santiago, Antonio Serrano y M^ª Dolores Aguado, que indagan todos ellos acerca del sentido último de las opciones por las que se ha inclinado el Texto Refundido y analizan los criterios determinantes de las valoraciones en las diversas situaciones desde el conocimiento que les aporta su experiencia cotidiana.

El tercer y último bloque complementa la monografía con una visión de conjunto sobre parcelas claves de la actividad urbanística. Angel Menéndez Rexach y José Manuel Melero se refieren a la ejecución del planeamiento a través de actuaciones sistemáticas y asistemáticas, aportaciones que tienden a clarificar este importante capítulo que, junto a los relativos a la intervención del ejercicio de las facultades dominicales y la intervención en la legislación del mercado del suelo, constituyen uno de los grandes pilares de la actividad urbanística.

Completan la monografía Miguel Ángel López Toledano, que se refiere a las áreas de reparto y a la problemática del aprovechamiento tipo y Javier García Bellido y Jordi Guimet, que tratan de identificar las funciones, operaciones y procedimientos técnicos jurídico-económicos de la nueva regulación que precisan una sistematización informatizada para su aplicación en la práctica.

Las ciento veinte páginas de la publicación reseñada ofrecen en suma una panorámica más que aceptable de la cuestión que se aborda y condensan algunas de las más granadas aportaciones que en la materia existen en la actualidad, integrando las precedentes del mundo de la investigación universitaria o del ejercicio profesional con los de las administraciones urbanísticas o de la propia institución catastral. Un hito, pues, en la trayectoria de esta revista, que demuestra ser ya un producto sólido, plenamente asentado y con vocación de permanencia.

Jose Luis Zúñiga Molleda



Las aguas interiores en la ordenación del litoral.

Instituto del Territorio y Urbanismo. MOPT. 199
102 págs. y Anexo Cartografía.

Esta publicación contiene un trabajo, pionero en su género, que presenta una problemática que no ha sido tratada antes –por su singularidad y dificultad– desde una perspectiva global: el espacio complejo de la ribera del mar, analizado en el contexto de la ordenación del territorio.

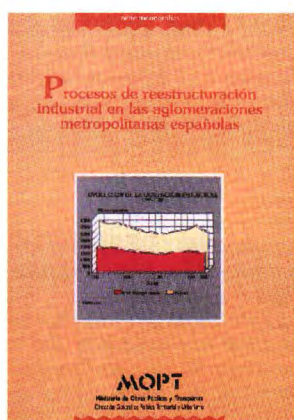
En España la apreciación y la visión que se tiene del medio marino a través de la legislación –Ley de costas de 1969, Ley de Protección de Costas de 1980 y Ley de Costas de 1988– es un tanto restrictiva, lo que se explica por el peso de las actividades que están ligadas a la ocupación de las playas y ámbitos anexos relacionados con el turismo y el ocio.

El “olvido” que la legislación ha tenido sobre este componente del territorio obligan a identificar y dimensionar este ámbito del dominio público marítimo.

Es la finalidad del trabajo que recoge la publicación que presentamos: conocer los parámetros básicos de carácter territorial de las aguas interiores con la realización de un atlas compuesto por una serie de hojas elaboradas a partir de la cartografía náutica.

La publicación se divide en dos partes. En la primera, los dos primeros capítulos, “Las aguas interiores: aspectos conceptuales” y “Las aguas interiores españolas”, analizan los usos y conflictos localizados en este ámbito así como la metodología para su ordenación. En la segunda parte –los capítulos tercero y cuarto– “La ordenación del litoral y del medio marino” y “Estudio de casos: las aguas interiores en el Golfo de Cádiz y Delta del Ebro” estudian los casos localizados en

las anteriores zonas, profundizando en aspectos tales como la explotación de recursos marinos en cuanto al papel que juegan estas aguas, o la ordenación de las actividades marítimas, cuestión fundamental en un mundo de economías dominadas, cada vez más, por un progresivo proceso de maritimización.



Procesos de reestructuración industrial en las aglomeraciones metropolitanas españolas.

Serie monografías.
Dirección General de Política Territorial y Urbanismo.
MOPT. 1993.
232 págs.

La actividad industrial española ha sufrido en los últimos tiempos una transformación muy importante, que sitúa este sector entre uno de los más problemáticos desde el punto de vista de la dinámica de la implantación espacial.

Esta nueva publicación, de la D.G. de Política Territorial y Urbanismo del MOPT, a partir de una descripción detallada de los principales ámbitos metropolitanos, analiza una serie de problemas y comportamiento de la implantación industrial para el modelado de esta actividad en la ordenación urbanística.

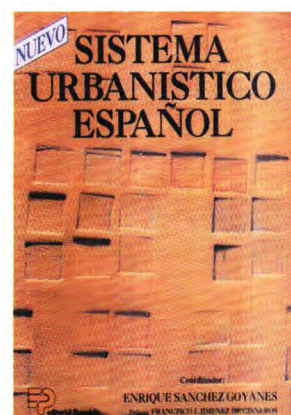
Los objetivos del estudio –a partir del objetivo central de

analizar las tendencias de la industria existente en las principales aglomeraciones urbanas españolas se concretan en la descripción de la evolución experimentada por la industria de los espacios metropolitanos desde 1975; la incorporación, en el análisis de esta evolución, de diversos indicadores de carácter cualitativo que permitan la aproximación a los procesos en curso y al grado de hegemonía detectado por estas áreas; el análisis de las tendencias industriales posteriores a 1985 y coincidentes con el período de recuperación experimentado por la economía española –se localizan las industrias surgidas desde esa fecha y se comparan con las orientaciones del decenio anterior– para dibujar los rasgos del nuevo modelo productivo; como último objetivo se intenta identificar los problemas derivados en los planos laboral, urbanístico y territorial, prestando especial atención a las nuevas demandas empresariales de suelo y los problemas que suscitan al planeamiento y los gestos urbanos.

La publicación se divide en cinco capítulos: tras un primer capítulo “Actividad industrial y espacios metropolitanos” –de carácter introductorio, el capítulo segundo “Desindustrialización y crisis metropolitana en España” describe el modelo de crecimiento urbano-industrial y las transformaciones ocurridas en las áreas metropolitanas en el período de recesión económica; el capítulo tercero “Reestructuración productiva y crecimiento industrial metropolitano: una revisión crítica” intenta una revisión de las conclusiones anteriores que incluye los efectos de la recuperación industrial iniciada a mediados de los años ochenta.

El capítulo cuarto “Hacia una reinterpretación del cambio industrial metropolitano” describe dicha reinterpretación referida al actual proceso de reestructuración inicial en las grandes ciudades y áreas metropolitanas, para terminar en el capítulo quinto –“Problemática urbanística derivada de la reestructuración industrial metropolitana”– con una tipificación de los diferentes espacios industriales que se juxtaponen en el interior de las metrópolis.

Una amplia y documentada Bibliografía y los datos estadísticos recogidos en tres Anexos últimos completan esta interesante publicación.



Sistema urbanístico español.

A. Calvo, J. A. Chinchilla,
F. Iglesias, J. Ortega, J.A.
Segovia, E. Sánchez Goyanes.
Paraninfo, 1993.
228 págs.

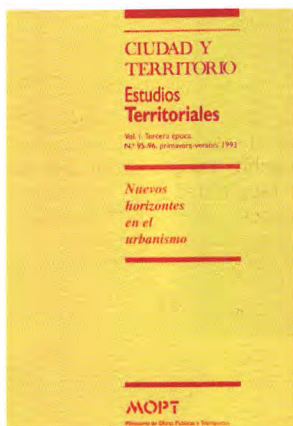
El nuevo Texto Refundido de la Ley del Suelo, aprobado por R. D. 1/1992 de 26 de junio, es la columna vertebral del sistema jurídico urbanístico español. El Estado tiene legitimación constitucional para la “regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales.”

El estatuto del derecho de propiedad, en el sector inmobiliario, no debe fragmentarse en 17 regímenes, es el Estado el que delimita de forma homogénea este derecho, integrado por una serie de facultades que van incorporándose a la vez que el titular va cumpliendo con una serie de deberes ligados al proceso de urbanización y edificación. A partir de este núcleo básico, las CC.AA. pueden completar con su legislación específica el ordenamiento urbanístico aplicable en su ámbito territorial. Pero si no lo hacen, la propia Ley del Suelo dispone de la necesaria regulación supletoria (en Planeamiento, Gestión, Disciplina Urbanística) para asegurar la operatividad del nuevo sistema en todo el territorio del Estado.

Esta publicación aborda con la filosofía apuntada y con claridad expositiva y rigor jurídico las técnicas, mecanismos, procedimientos, problemas y soluciones doctrinales y jurisprudenciales sobre las cuestiones más importantes del Derecho Urbanístico. Así aborda, en los 20 capítulos en que se divide, además del

que dedica a los antecedentes históricos del Derecho Urbanístico en nuestro país –un primer bloque de temas sobre el régimen urbanístico del Derecho de propiedad, adquisición gradual de facultades urbanísticas, valoraciones del suelo; para seguir con los diversos tipos de planeamiento así como su naturaleza jurídica, áreas de reparto y aprovechamiento tipo; le siguen parcelas claves de la actividad urbanística, las actuaciones sistemáticas y asistemáticas así como las expropiaciones en la ejecución del planeamiento, para terminar con un tercer bloque compuesto por las intervenciones en la edificación y uso del suelo: licencias y órdenes de ejecución.

Finaliza con un bloque específico dedicado a temas sobre disciplina urbanística e instrumentos de intervención en el mercado del suelo. Los dos últimos capítulos analizan la dualidad de regímenes de aplicación y transitorio de la L.S. y Régimen de los recursos, actos, etc., a la luz de la nueva Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas.



Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales.

Vol. I. Tercera época. Nº 95-96, primavera-verano, 1993. Nuevos horizontes en el urbanismo. MOPT.

Presentamos la aparición de una nueva y, sin embargo, ya antigua revista, como se lee en la presentación, especializada en el estudio de cuestiones que van

desde la geografía humana a la Ecología, pasando por el Urbanismo, la Economía regional y urbana, disciplinas que la sitúan en lugar privilegiado para seguir abordando, desde las ciudades y sus territorios, la comprensión global de los grandes y pequeños fenómenos que nos está tocando vivir.

La nueva revista es producto de la integración de dos revistas con una importante historia de tradición cultural en el campo de los estudios urbanos y territoriales: la revista *Ciudad y Territorio* (1969-1992) editada por el INAP y la de *Estudios Territoriales* (1981-1992) editada por el ITUR.

Este número especial recoge el seminario que bajo el título "El Urbanismo del siglo XXI" se celebró en Asturias el pasado mes de enero, seminario que resultó ser el primer encuentro español entre los responsables de los tres niveles de la Administración –Ayuntamientos, Comunidades Autónomas y MOPT– con competencias compartidas en la ordenación territorial y el Urbanismo.

Así en la sección Opinión tras un primer artículo sobre "El Urbanismo del siglo XXI", se tratan distintas cuestiones suscritas por responsables técnicos y políticos, de las distintas CC.AA.

Aragón presenta "la gestión territorial y urbanística"; Canarias analiza la necesidad de lograr un "pacto sobre el territorio"; la Comunidad Valenciana "la necesidad y oportunidad de una visión alternativa al tratamiento legal del proceso urbanístico"; Madrid "nuevos instrumentos de política territorial"; Navarra "objetivos e instrumentos de la política territorial y urbanística"; País Vasco "un nuevo modelo territorial", para terminar con Asturias "Una ordenación de futuro", y la Rioja "objetivos y su instrumentación ligados a la propuesta de política territorial y legislación urbanística de esta Comunidad".

Un segundo bloque de artículos bajo el epígrafe genérico de "Estudios" lo conforman diversos análisis sobre el futuro del urbanismo.

Así son tratados diversos aspectos, como mercado del suelo, equiparaciones, patrimonios públicos, medidas contra la especulación del suelo, líneas de reforma del ordenamiento urbanístico

co, para terminar con los retos del urbanismo del siglo XXI.

Finalmente hay que destacar, dentro del epígrafe "Documentación jurídica", una extensa recopilación de la legislación sustantiva en materia de ordenación del territorio y urbanismo de las Comunidades Autónomas, completada con la normativa estatal y autonómica, emitida desde noviembre 1992 a junio 1993.



LES CAHIERS de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile de France. Planification urbaine? Reponses de Metropoles. Nº 104, 105, Agosto, 1993.

"El sueño de ciudad que se dibuja como lo hace un niño sobre una hoja cuadrículada... la ciudad nueva perfecta, terminada, cerrada... Este sueño no existe, ni puede existir, ¡a Dios gracias! se puede decir.

Pero en el mundo las ciudades proliferan, las periferias se saturan, el desorden se apodera de todo lo urbano. Es necesario, por consiguiente, continuar con la ordenación urbana, siempre y sin dejarlo. Aunque algunas ilusiones se hayan perdido, se han ganado puntos. Aquí y allí se pueden aprender algunas lecciones. ¿Y si lo adquirido, ese capital, pudiera reunirse para proponer un nuevo modo de planificar?

A esta respuesta y bajo esta óptica, el nuevo número de Cahiers intenta responder en los artículos que recoge la monografía

que bajo un sugerente título se pregunta ¿Qué tipo de planificación urbana para el siglo XXI?

Como en la nueva revista del MOPT, anteriormente reseñada, también esta prestigiosa revista se dedica esta vez a intentar dar una respuesta a la planificación del siglo XXI.

En varios artículos, en distintos puntos geográficos del globo se presentan propuestas bajo el epígrafe "Grandes maniobras" en Montreal, planes comparados en Europa: Madrid, San Petersburgo, Shanghai, Casablanca, Quito.

La lectura de los trabajos presentados en este número doble incrementan la existencia de la necesidad de alimentar por una parte, este tipo de búsqueda y por otra presentar un abanico de posibilidades que apuntan a un desarrollo armonioso de las grandes metrópolis mundiales.

Bajo el epígrafe "Cortes y ajustes" se analizan ciudades antiguas como Roma, de nuevo a debate; un nuevo esquema director para Hanoi para el horizonte del año 2000; nuevas estrategias de planificación para la ciudad australiana de Melbourne; el reconocimiento de la historia urbana o la reconquista del tejido existente son las reflexiones actuales para la futura planificación nipona; o las experiencias contadas por un urbanista francés en Estambul.

Para terminar este completo número de Cahiers y bajo el epígrafe "Trabajos prácticos" se presentan soluciones concretas y experimentadas en el Gran Cairo diez años después; en Munich que aparece como las escuela del equilibrio: calidad de vida, un armonioso desarrollo, medio ambiente sano, son objetivos aplicados día a día y con tenacidad.

La densificación de las ciudades en el continente latinoamericano hace que comience a aplicarse la copia del modelo europeo de "villes nouvelles". Los ejemplos presentados desarrollados en la ciudad de Buenos Aires son un buen ejemplo.

Y como modelo Beirut que sobre los escombros de una guerra, aún presente en el recuerdo, empieza a reconstruirse, borrando el rastro más simbólico: la línea de combate en medio de una difícil situación económica.

CALIDAD NUESTRO MEJOR SERVICIO



Enlace Puerta de Hierro. Madrid



Viviendas en Pozuelo. Madrid



Dragados
Calidad Total

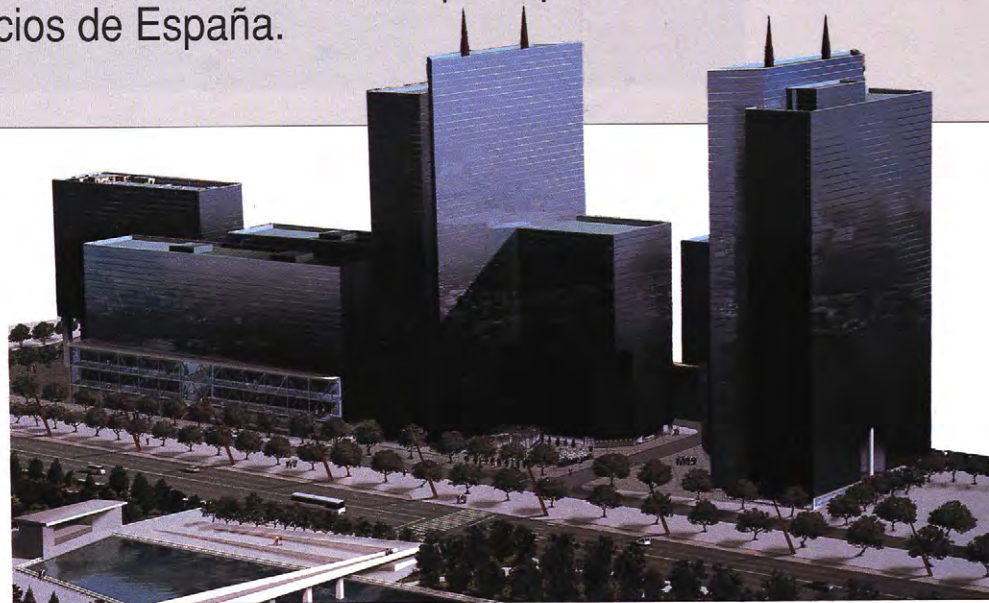
Pº Alameda de Osuna 50. 28042 Madrid Tfno. 583 30 00 Fax 742 77 53

Grandes Proyectos

La División Inmobiliaria de CUBIERTAS y MZOV, construye avanzados edificios de oficinas con infraestructura inteligente, estratégicamente situados en los principales centros de negocios de España.

LES TORRES DE L'EIX MACIÀ

Ocupan un lugar privilegiado en el Centro Terciario más importante de Cataluña: "EL EIX MACIÀ DE SABADELL". A 20 minutos del Aeropuerto Internacional de Barcelona. Les Torres de l'Eix Macià constituyen el primer conjunto empresarial plenamente inteligente de España y uno de los primeros de Europa.



EDIFICIO

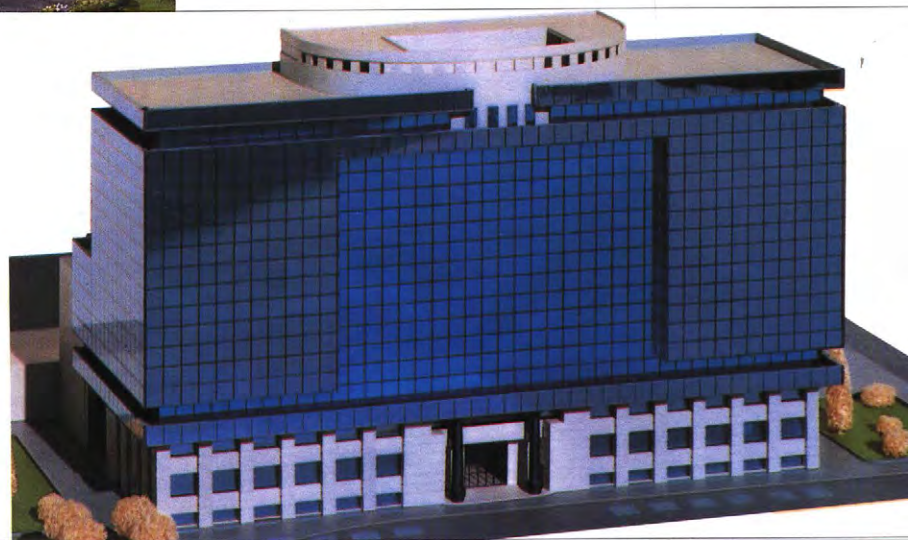
Norte 5

Una nueva forma de concebir un centro de trabajo. Oficinas de Alto Nivel equipadas con servicios de avanzada tecnología. A sólo 10 minutos del Centro y del Aeropuerto de Barajas. Norte 5 es, sin duda, el centro de negocios más avanzado y mejor situado de Madrid.



Edificio ALAMEDA

Un moderno edificio de oficinas en la zona de más futuro empresarial de Valencia: "El Triángulo de Oro". Edificio Alameda es, por su inmejorable situación, a escasos minutos del Puerto de Valencia, y por el alto nivel de su infraestructura, un emplazamiento privilegiado de negocios.



CUBIERTAS
Y MZOV, S.A. CIA. GRAL. DE CONSTRUCCIONES
DIVISION INMOBILIARIA

Signo Ascendente

C/ Núñez de Balboa, 56. 28001 Madrid. Tel. (91) 576 11 61

LA INVERSION DE SU VIDA

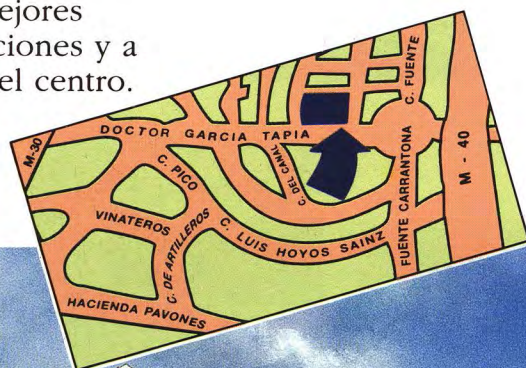
INVIERTA EN FUTURO

- Pisos de 2, 3 y 4 dormitorios y áticos con amplias terrazas.
- Construidos con materiales de primera calidad y sistemas de seguridad.
- Con las mejores comunicaciones y a un paso del centro.



INVIERTA EN BIENESTAR

- Parcela independiente. Con piscina, jardines y zonas deportivas.
- Junto a centros comerciales, colegios y el campus universitario de Vicálvaro.
- Con amplias zonas verdes.



CON LA GARANTIA DE

Vallehermoso



Reserve su visita. (11 h. a 14 h., 17 h. a 20 h.) Tel. 772 09 33

La calidad de nuestras obras la confirman los demás

Construmat 93

Primer premio a la mejor obra de ingeniería civil del año

PREMIO DE HONOR
Puerto Olímpico de Barcelona.



**PREMIO AL MEJOR PROCESO
CONSTRUCTIVO**
Lanzamiento del viaducto de la Trinidad.



PREMIO FIBES DE REHABILITACION
*Hospital de las Cinco Llagas. Sevilla.
Sede del Parlamento de Andalucía.*



PRIMER PREMIO
*Autovía Trinidad-Montgat (Pata Norte),
tramo Trinidad-Conrería. Barcelona.*

OBRA NOMINADA
Puente de Mérida, (Badajoz).

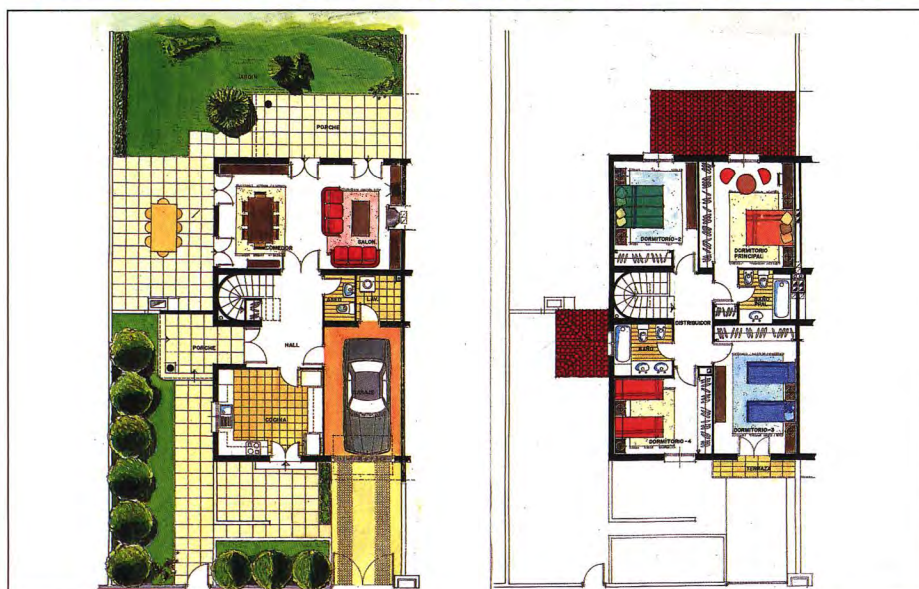
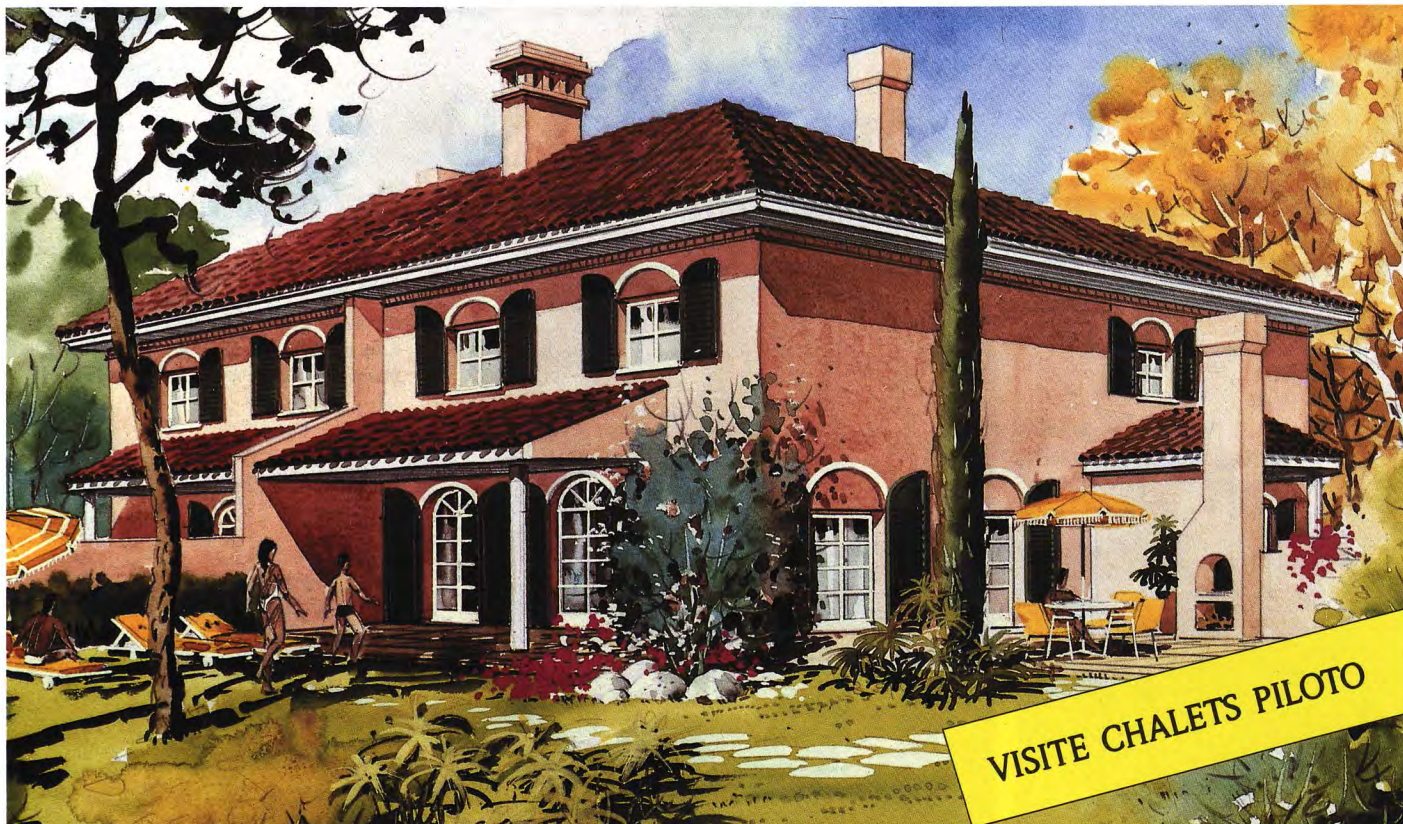


Para nuestra empresa, Fomento de Construcciones y Contratas, S.A., es una gran satisfacción el reconocimiento público de la eficacia de nuestro sistema de gestión de calidad.

Personas, sistemas y métodos comprometidos en dos importantes objetivos: la calidad integral de nuestras obras y el servicio a los usuarios. Objetivos que se traducen en la prestación de un alto nivel de servicio, cuya calidad perdura en el tiempo.

En San Agustín del Guadalix, a sólo 15 minutos de la Plaza Castilla

Chalets de lujo, adosados y pareados



- De 3 y 4 dormitorios.
- Parcela privada ajardinada.
- Piscina, paddle y 3 pistas de tenis.

Precio muy interesante

- Hipoteca a 10 años concertada con la Cía. Europea Popular Hipotecaria.
- Resto de pago con facilidades de hasta 3 años.

Condiciones especiales para los receptores de esta revista



en la propia urbanización,
Avda. de Madrid
San Agustín del Guadalix,
Telf. 841 93 19
o Doctor Arce, 10 Madrid
Telfs. 561 65 63 - 563 43 53

Velázquez, 157.
28002 Madrid

Esta oferta hace referencia a distintos tipos de vivienda. La información relativa al Real Decreto 515/89 de 21 de Abril, se encuentra a disposición del público en nuestras oficinas de Doctor Arce, nº 10.
Cantidades a cuenta ingresadas en el Banco Popular, Agencia Nº 9 de Madrid c/c 60-04132-14

■ **Vocación de constructor, voluntad de servicio.**



Edificio para oficinas.
Campo de las
Naciones. Madrid.



Viviendas Covibar. Madrid.



Urbanización del Polígono Fontiñas. Santiago de Compostela.

FERROVIAL es uno de los primeros grupos españoles en el sector de la construcción.

Un grupo que ha crecido conjuntamente con la sociedad española, al servicio de su bienestar, participando activamente en los grandes proyectos nacionales de creación de infraestructuras, de edificación, de mejora de los procesos constructivos.

Un grupo constructor sólido, capaz de generar recursos, de desarrollar tecnologías propias, de respetar el medio ambiente y de garantizar los más altos niveles de calidad, fiabilidad y servicio.

Un grupo constructor español con proyección europea que es, sobre todo, un equipo humano de profesionales de alta calificación, con una cultura empresarial que tiene como objetivo prioritario la satisfacción de las necesidades del cliente.

FERROVIAL, una clara vocación de constructor y una decidida voluntad de servicio, capaz de dar respuesta a los retos de hoy, y a los de mañana.

ferrovial

CALIDAD DE OBRA



Construido por:



SAN MARTIN

Construcciones San Martín, S. A.

Paulino Caballero, 4
Tel. 948 - 224846
31002 PAMPLONA

Orense, 11
Tel. 91 - 5560400
28020 MADRID

FIABILIDAD



Residencia para periodistas durante los Juegos Olímpicos, Valle de Hebrón, Barcelona.

FCC Inmobiliaria se ha convertido en una de las líderes del sector gracias a la fiabilidad que ofrecen siempre sus proyectos.

CALIDAD



Edificio de Oficinas, Avda. de Kansas City. Sevilla.

Con una organización sólida y eficaz, FCC Inmobiliaria realiza con éxito todas sus operaciones garantizando siempre la calidad.

CONFIANZA



Conjunto de viviendas en Tres Cantos, Madrid.

FCC Inmobiliaria cuenta con el apoyo y la confianza de todo un grupo, necesarios para triunfar en un competitivo sector donde sólo los mejores están en cabeza.

Madrid
c/Acanto, 22.
28045-Madrid
Telf.: (91) 5399992
Fax: (91) 5288225-11

Barcelona
c/Mallorca, 272-2º-8º.
08037-Barcelona
Telf.: (93) 215 1954
Fax: (93) 215 8048

Valencia
c/Colón, 43.
46004-Barcelona
Telf.: (96) 351 2738
Fax: (96) 352 1197

Sevilla
Avda. Kansas City, 9.
41007-Sevilla
Telf.: (95) 453 5875-5962
Fax: (95) 453 6075



SERRANO

Un entorno único para disfrutar la mejor zona de Madrid: Serrano, 32. Frente a la Plaza de Colón y los Jardines del Descubrimiento está su nueva casa.



Cada piso ofrece un interior único y exclusivo.

Con distinta superficie y distribución, para que encuentre un ambiente a su gusto dentro de un edificio privilegiado. Y todos los detalles de diseño y acabado que distinguen una calidad de vida superior.

SERRANO 32



La fachada ha sido totalmente restaurada respetando el estilo tradicional del Barrio de Salamanca. Y la parte posterior, un jardín que ocupa todo el patio de manzana, para disfrute exclusivo de los propietarios.



OFICINAS DE VENTA:
GOYA, 5
EDIFICIO CARLOS III
Tels.: 577 49 02 / 577 49 28



Sólo en Mallorca existen lugares así.

Ahora ya puede disfrutar de un maravilloso **apartamento, duplex o chalet** en el complejo residencial PORT ADRIANO VILLAGE. Un Lugar paradisíaco, tranquilo, pensado para disfrutar de todas las comodidades al aire libre y junto al mar.

- Piscina.
- Squash.
- Gimnasio completo equipado.
- Sauna y Jacuzzi.
- Club social.
- Parking subterráneo en todas las viviendas.
- Excepcional entorno de jardines y lagos.

Sobre el Puerto Deportivo de PORT ADRIANO (Calvia) y junto a los 3 mejores campos de golf de la isla. A 5 minutos del Casino de Mallorca.

COMERCIALIZA: URBIS, S.A.

INFORMACION Y VENTA:

Gran Vía, 20-26 • 07182 El Toro - CALVIA - MALLORCA

Tel.: (971) 10 24 05

URBIS, S.A.: Lagasca 88, 3º Tels.: (91) 577 49 28 / 577 63 24.

En el mejor entorno social

Magníficamente comunicado: a 15 minutos de la ciudad y 20 minutos del aeropuerto.

PORT
ADRIANO
Village

¡Algo único en Mallorca!
Desde 190.000 pts. m².



URBIS



E D I F I C A C I O N



RESTAURACIONES • HOSPITALES • HOTELES



VIVIENDAS • COMPLEJOS DEPORTIVOS




CENTROS EMPRESARIALES Y EDUCATIVOS




ENTRECANALES
TECNOLOGIA. CALIDAD. EXPERIENCIA

Jardines de



GUETARIA
EN PARQUE
CONDE DE ORGAZ




EDIFICIO
BBraganza
OFICINAS ■ LOCALES ■ APARTAMENTOS

EN RÉGIMEN DE COMUNIDAD

MIRADOR
ALMANSA
FISOS Y APARTAMENTOS
EN LA UNIVERSITARIA




VIVIR EN MADRID Y EN LA NATURALEZA



METROVACESA

Información y Venta

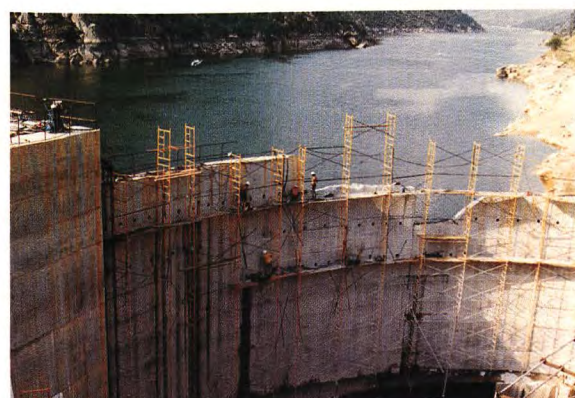
Pla. Carlos Trías Bertrán, 7. Planta Portal.
Edificio Sollube AZCA
28020 Madrid. Tels.: 555 13 88 y 555 20 81



Scalextrix en Vigo.
Técnica: Disco de diamante.



Plaza de las Glorias (Barcelona).
Técnica: Disco de diamante, gatos hidráulicos y pinza demolidora.



Demolición muro ataguía en Saucelle (Salamanca).
Técnica: Taladros de 200 mm. y gatos hidráulicos.



Demolición de hormigón.
Técnica: Pinza demolidora.

FRESADOS Y PERFORACIONES EN HORMIGON ARMADO



PERFORACIONES.

Todo tipo de taladros a muros y suelos desde 20 mm. hasta 1000 mm. de diámetro, con una profundidad que puede llegar hasta los dos metros o más.

CORTES DE HORMIGON.

Equipos de cortar juntas de dilatación en muros, techos y suelos en cualquier profundidad.
Cortes con hilo de diamante.

DERRIBOS, SIN RUIDO, SIN POLVO NI VIBRACIONES.

Equipos de presas y cuñas hidráulicas para romper grandes volúmenes de hormigón y roca, en segundos, sin ruido, sin polvo y sin vibraciones.

MADRID – c/ Gral. Oraá, 40,1ª dcha., exterior – Tel.: 563 85 98 – 563 76 95
BARCELONA – c/ Córcega, 585 – Tel.: 455 64 83 – Fax 455 64 07

colaboraciones

suscripciones

Deseo suscribirme a la revista **urbanismo** COAM por el período de 1993.
CUOTA DE SUSCRIPCIÓN (núms. 19, 20 y 21): 5.500 Ptas., IVA incluido.
EJEMPLARES ATRASADOS: (1 al 6) 1.500 Ptas/ejemplar, IVA incluido.
(7 al 12) 1.700 Ptas/ejemplar, IVA incluido.
(13 al 18) 2.000 Ptas/ejemplar, IVA incluido.

Forma de pago:

- Cheque nominativo adjunto a COAM-REVISTA URBANISMO
 GIRO POSTAL A NUESTRAS OFICINAS

SUBSCRIPTION ORDER

Please subscribe me on receipt of this order for a period of:
 ONE YEAR (3 issues-subscription) price 7.000 Ptas.

I'm including my cheque/postal order payable to COAM-REVISTA URBANISMO

Al efecto de cumplir el objetivo de que la Revista Urbanismo-COAM constituya un vehículo de difusión de la actividad urbanística del arquitecto, así como un instrumento de participación de la sociedad en general en las cuestiones urbanísticas tratadas, se establece el siguiente cauce para la publicación de artículos, planes y proyectos.

Las personas interesadas en la publicación de trabajos sobre cuestiones urbanísticas (artículos, planes o proyectos) en la Revista Urbanismo-COAM, remitirán previamente a la Redacción, debidamente cumplimentadas, las fichas habilitadas al efecto (una por trabajo).

Dependiendo del contenido temático elegido para cada número, la Redacción de la Revista hará, a partir de las fichas disponibles, una primera selección de trabajos de posible publicación y solicitará directamente de sus autores el envío de los mismos.

Examinados directamente los trabajos inicialmente solicitados, el equipo director realizará una selección final, de acuerdo exclusivamente con criterios de calidad e interés del trabajo, en relación con el contenido específico del número.

El tema monográfico elegido para el próximo número correspondiente al año 1993 es:
– Planeamiento de los "Campus" universitarios.

Los lectores que deseen aportar su opinión sobre el contenido de cada número publicado o alguno de sus artículos, podrán hacerlo dentro de la sección "Punto de vista", remitiendo directamente a la Redacción sus comentarios.



suscripciones

NOMBRE / NAME: _____ C.I.F.: _____
 PROFESION / PROFESSION: _____
 DOMICILIO / ADDRESS: _____
 LOCALIDAD-PROVINCIA / CITY-STATE: _____ PAIS / COUNTRY: _____
 CODIGO POSTAL / POSTAL CODE: _____ FECHA / DATE: _____
 FIRMA / SIGNATURE: _____

urbanismo

colaboraciones

TITULO O TEMA BASICO OBJETO DEL TRABAJO, PLAN URBANISTICO, PROYECTO URBANO O ARTICULO _____
 Nº DE PAGINAS MECANOGRAFIADAS _____
 Nº DE ILUSTRACIONES EN BLANCO Y NEGRO _____
 Nº DE ILUSTRACIONES EN COLOR _____
 Formato original _____ Soporte _____
 Formato original _____ Soporte _____
 NOMBRE _____ LOCALIDAD _____
 PROFESION _____ TELEFONO _____
 DOMICILIO _____
 SI ES ARQUITECTO, COLEGIO AL QUE PERTENECE _____ Nº COLEGIADO _____

EN PRIMERA LINEA DEL SECTOR CEMENTERO ESPAÑOL, el Grupo Asland destaca por su implantación en la Península Ibérica a través de 6 fábricas de cemento, con una capacidad de producción de 6 millones de toneladas en España, más 123 centrales de hormigón y 14 instalaciones de áridos en España y Portugal.

A LA VANGUARDIA DE LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL ESPAÑOLA desde su fundación en 1901, impulsora del modernismo catalán, que presente las posibilidades creativas del cemento y el hormigón, Asland crece y evoluciona con los nuevos tiempos de desarrollo económico e innovación tecnológica, industrial y financiera.

PIONERA EN LA APERTURA DEL SECTOR A LOS MERCADOS INTERNACIONALES, con inversiones en Europa y América, Asland, integrada en el grupo Lafarge Coppée, líder mundial de los materiales de construcción, amplía su actividad al área Mediterránea y su presencia es una realidad en Marruecos, Turquía y Portugal.



ASLAND
 En clave de futuro