

El avance del plan

Cuando a petición del Alcalde de Madrid, José María Álvarez del Manzano, acepté la Gerencia de la Oficina Municipal que había de encargarse de la elaboración de la Revisión de su Plan General de Ordenación Urbana, no tenía duda de la necesidad de la misma. Sin embargo, acepté y acepto, conceptualmente, que se pueda discrepar de dicha necesidad. De hecho, en la sociedad, en los medios políticos y desde luego en los profesionales de la Arquitectura y el Urbanismo se han alzado voces en contra de la conveniencia de revisar el Plan; si bien pienso que, a medida que han ido avanzando los trabajos, dichas voces se han manifestado cada vez con menos fuerza e intensidad. Por todo ello, la Oficina Municipal del Plan (OMP) ha considerado de suma importancia que el Avance de la Revisión contuviera la argumentación justificadora del porqué de su redacción, los fundamentos en definitiva de la misma.

Estos fundamentos son de dos tipos: legales y reales. Dejando a un lado los primeros, que responden a las demandas de la nueva legislación



Estructura metropolitana propuesta en el avance.

del suelo, nos centraremos en los segundos por su directa relación con la realidad de la ciudad actual.

En nuestra opinión, el Plan General de 1985 nació ya casi desfasado con la realidad del momento de su aprobación. La hipótesis, desde la que aquél se elaboró, de la existencia de una crisis estructural del modelo capitalista se demostraría a los pocos meses de su entrada en vigor, que tenía carácter coyuntural, tanto en la economía mundial como en la española y, aún más en concreto, en la madrileña.

El carácter estacionario con que se contem-

pló la dinámica demográfica y económica, que sirvió de fundamento a toda una serie de decisiones importantes, fue ampliamente superado. La realidad de estos años pasados, especialmente el trienio 1986-89, ha demostrado que, aun cuando el peso poblacional se ha mantenido, la ciudad ha crecido principalmente en vivienda, empleo e infraestructuras y, lo que es más importante, ha sufrido una gran transformación convirtiéndose de nuevo en motor de la propia economía regional y nacional. Baste con recordar el "boom" de la promoción y construcción producido a partir de finales de 1985, en respuesta a un cambio ra-

dical en la situación de la demanda, que se tradujo en una espectacular subida de los precios del suelo, a lo 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 entonces la calificación impuesta de Viviendas de Protección Oficial en el suelo urbanizable, hizo que se paralizara prácticamente la construcción de VPO, arrastrando a un sector importante de la población a fijar su residencia en los municipios colindantes.

Por otra parte, según el Plan General de 1985 Madrid tenía «una suficiente capacidad infraestructural» y por 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 lo equivoco de este planteamiento. La firma, en diciembre de 1988, de un Convenio entre el Ayuntamiento, el MOPU y la Comunidad de Madrid sirvió para reconducir en parte el problema, aunque los casi cuatro años de retraso producidos arrastraron consecuencias importantes difíciles de evaluar. La modificación sustancial del sistema viario contenida en el citado Convenio conlleva una nueva visión de partes importantes de la estructura de la ciudad, dado el carácter formalizador y estructurante del mismo, lo que incide claramente en la dirección de demandar la revisión del planeamiento general.

Tampoco se ha cumplido el importante objetivo del Plan General del 85 de conseguir un reparto modal del transporte público-privado del 80%-20%, puesto que la situación real, ocho años después, refleja un reparto comprendido entre el 50%-50% y el 60%-40%, 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.

Además de estos fundamental reales, existe en mi opinión otra circunstancia a contemplar —desde luego discutible por su carácter conceptual, pero real a juicio de los responsables de la OMP— y es el hecho de que el planeamiento general de los años 80 desarrollado en España ha sido superado por los acontecimientos y no resulta adecuado a la realidad de la sociedad espa-



Propuesta de Ordenación para la Corona Sureste.

ñola. Pienso por ello que la sociedad madrileña en particular demanda hoy para Madrid un nuevo tipo de planeamiento general de ordenación urbana que el Avance de la Revisión define con detalle en sus características fundamentales de la siguiente forma:

— El nuevo Plan General de Madrid se concibe alejado de rigideces y dogmatismos a fin de permitir su gestión y ejecución en un proceso de evolución continua. Esto exige, por una parte, un documento abierto y flexible en su elaboración; y, por otra, la consecución del máximo respaldo social por medio del fomento de la participación de la sociedad en toda su gestión.

— 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. Ambos son objetivos a alcanzar en un todo armónico, enmarcado por la importancia que la sociedad otorga al cuidado del medio urbano.

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 nuevo asentamiento 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



Propuesta de Ordenación para la nueva centralidad del Este, elaborada por el arquitecto Fernando Contreras Gayoso por encargo de la OMP.

sentar las bases para conseguir una auténtica recuperación, tanto de aquél como de la vida en el casco histórico con calidad suficiente.

Marco geográfico y referencial

La primera pregunta que cabe hacerse cuando se aborda la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de una ciudad como Madrid es cuál debería ser su papel en el contexto geográfico en que se inscribe.

Una primera aproximación a la respuesta buscada exige establecer las funciones actuales que Madrid desempeña. En relación con el Estado del que es Capital, el Avance de la Revisión reconoce los siguientes:

- Centro de educación, formación y desarrollo tecnológico.
- Centro de decisiones y operaciones financieras.
- Protagonismo en la producción industrial del conjunto español.
- Principal nudo de comunicación e intercomunicación entre regiones y ciudades periféricas y con el exterior.
- Relevancia en la producción y difusión cultural.
- Principal centro de decisión empresarial del país.

La situación actual de Madrid y de su entorno

en función del grado de desarrollo de este protagonismo de carácter nacional es valorada, en síntesis, de la siguiente forma por el Avance de la Revisión:

"Madrid ha conocido un desarrollo económico extraordinariamente fuerte en la segunda mitad de la década de los años 80 ... (aquél) se amparó en la ventajosa situación de Madrid, Capital del Estado, como centro de decisiones políticas, financieras y empresariales, ... y su situación como nudo de comunicaciones nacionales e internacionales... Sin embargo, las características de ese desarrollo económico, la coyuntura exterior y la fragilidad del modelo seguido no fortalecieron en igual medida la integración industrial, agraria, comercial y logística que pudiera cimentar, duraderamente, el modelo de crecimiento ... (lo que trajo como consecuencia teniendo en cuenta) la coyuntura internacional y la rigidez de los mecanismos de generación de suelo logísticamente válido ... un fuerte encarecimiento de costes que todavía gravarán, durante mucho tiempo, la economía madrileña. ... La mejor contribución de Madrid al relanzamiento y posterior consolidación de la economía española sería, partiendo del apoyo de la dimensión internacional y geoestratégica de Madrid, así como de su potencia como centro de gestión y decisión, proyectar la capacidad comercial del país y servir como una base competitiva eficaz de circulación y distribución de mercancías..."

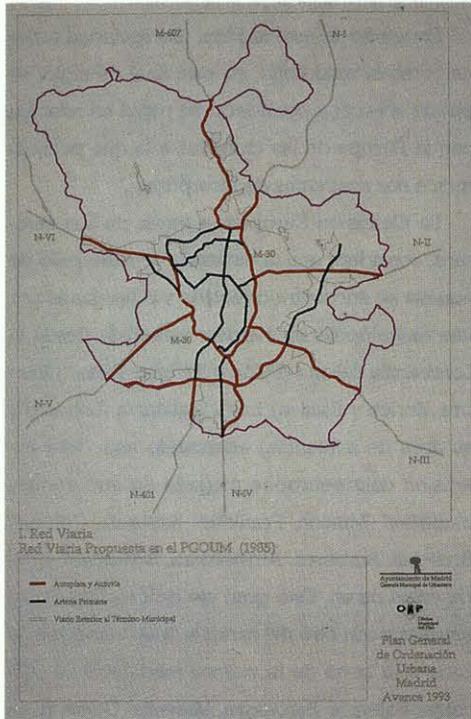
Partiendo de este análisis, una sociedad urbana como la madrileña, en este final de siglo, se puede acercar a considerar su papel en relación con la Europa de las ciudades a la que políticamente nos acabamos de incorporar.

La Comisión Europea, a partir de sus estudios, considera que la dinámica de desarrollo de aquélla se encuentra orientada y dinamizada por una megalópolis en ciernes, extendida desde la Lombardía italiana (Milán y Turín) y Suiza (Ginebra, Zurich y Basilea) hasta Inglaterra (Londres y su área de influencia) abarcando una vasta extensión centroeuropea plagada de importantes ciudades (Munich, Frankfurt, Stuttgart, Colonia, Bruselas, Amberes, Amsterdam, Rotterdam y París entre otras). Este gran eje de crecimiento se entrelaza con otro de carácter transversal localizado a lo largo de la cuenca mediterránea (Alicante, Valencia, Barcelona, Marsella, Génova); es precisamente el punto de encuentro entre ambos la ciudad de Lyon, que de esta forma viene adquiriendo paulatinamente su papel de centro logístico (conexión e intercambio de flujos) entre ambos ejes.

Para definir ese papel de Madrid respecto a Europa es preciso reconocer en primer lugar su situación periférica. Sin embargo, como dice la Memoria del Avance, esta circunstancia no lo sería tanto, si a esa visión eurocéntrica le aplicáramos un zoom que nos permitiera visionar el Norte de África y Sudamérica", señalándose a continuación que "El eventual papel de Madrid como enlace de esas áreas con los ejes de desarrollo europeos debe fundamentarse en la habilidad y oportunidad para aprovechar esos mercados, si se encuentra adecuadamente soportado con los medios (servicios e infraestructuras) más convenientes y competitivos".

La conclusión a la que llega el Avance es que Madrid, en tanto limite su posición internacional a Europa, seguirá siendo un área periférica, con dificultades permanentes para incorporarse a las líneas de mayor dinamismo de desarrollo futuro. Por el contrario, en la medida en que Madrid sea capaz de proyectarse hacia América y el Norte de África, "su papel periférico se atenuará para posicionarse como una nueva centralidad para la interconexión de las áreas de futuro crecimiento con las economías desarrolladas de Europa".

Este es el análisis y conclusiones que en relación con el futuro de la ciudad y su región



En la imagen superior, Plan General de 1985. Propuesta de red viaria. A la derecha, Propuesta de red viaria en el Avance. En la siguiente página propuesta de sistema de transportes en el Avance.



ofrece el Avance de la Revisión a la consideración de los ciudadanos de Madrid a fin de pulsar su opinión y poder definir la estrategia territorial más adecuada en el nuevo Plan General. La elaboración de estas consideraciones se ha realizado aceptando de antemano la discutibilidad de su planteamiento y, en consecuencia, con una postura abierta al estudio de la respuesta social que se produzca.

No obstante y con la finalidad de favorecer el entendimiento por la sociedad de este planteamiento, se completa con el señalamiento de las prioridades por las que apuesta el Avance para el desarrollo de las oportunidades que Madrid requiere a fin de convertirse en un nuevo centro de carácter internacional:

- Desarrollo de Barajas como gran soporte de operaciones de pasajeros y, especialmente, de mercancías con la ciudad aeroportuaria a desarrollar en su entorno.
- Aumento de las conexiones de Barajas con la ciudad.
- Fomento de las zonas de intercambio modal de transporte de mercancías.
- Mejora de la eficacia de la distribución de mercancías en la ciudad.
- Incremento de las conexiones ferroviarias y mejora de los accesos por las radiales.
- Mejora de la accesibilidad a Madrid, fundamentalmente desde el arco mediterráneo, en los vectores Barcelona- Zaragoza-Madrid y Lisboa-Madrid-Valencia; así como

- desde la cornisa atlántica como vía de conexión de las economías y oportunidades de negocio que generará el túnel bajo el Canal de la Mancha.
- Previsión y promoción de suelo para las actividades asociadas a la dimensión logística que Madrid desea desarrollar.
- Previsión y preparación de suelo para la extensión y mejora del sistema universitario.
- Diseño y previsión de los espacios y dotaciones que mejoren la calidad ambiental haciendo de la ciudad un lugar agradable para vivir y trabajar.
- Fortalecimiento de la recuperación de la identidad histórica y cultural de Madrid como factor diferenciador y cualificador.



Propuestas fundamentales del Avance

Expondremos finalmente de forma resumida, pues son objeto de un examen mucho más pormenorizado en el número 20 de la Revista Urbanismo/COAM, las principales propuestas que contiene el Avance de la Revisión, a fin de ofrecer una visión global y completa de cuál es el futuro de la ciudad de Madrid que aquél propone.

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

Partiendo de las circunstancias que concurren y de las operaciones en marcha –cierre de la M-40, PAUs del Arroyo del Fresno, Monte Carmelo, Las Tablas y Sanchinarro, ampliación de Barajas y ciudad aeroportuaria y vocación de gran parque urbano del vacío territorial de Valdebebas– la ordenación propuesta pretende que el remate metropolitano por el norte sea algo más que una simple suma de actuaciones en marcha. El contenido de la propuesta es el siguiente:

- Creación de dos mallas yuxtapuestas (red viaria y sistema de espacios libres y dotaciones) que garanticen la conexión y permeabilidad del conjunto, especialmente en dirección Este-Oeste.

- Reordenación del vértice norte entre la Autovía de Colmenar y la Nacional I Madrid-Burgos.

- Terminación de la estructura urbana del Polígono 18 de Alcobendas en su prolongación en el término municipal de Madrid.

- Remate adecuado por el Sur de la ordenación urbanística de la urbanización La Moraleja.

- Definición de la ciudad de servicios de Barajas "enganchándola" con el Campo de las Naciones a través de una pieza articuladora de equipamiento metropolitano.

- Ordenación del Parque urbano de Valdebebas y de su prolongación hacia el Sur para enlace con el Parque de Juan Carlos I.

- Previsión de un campus universitario apoyado en áreas de Parque Tecnológico en el borde Oeste del parque de Valdebebas.

- Tratamiento del tramo inicial de la futura autopista a Guadalajara y Zaragoza con el carácter de vía-parque urbana.

- Remate del Casco de Barajas y reordenación del área de las Cárcavas.

- Potenciación de la red ferroviaria, ampliación de la red de Metro y previsión de dos sistemas de transporte ligero, uno desde plaza de Castilla a Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, y otro en bucle desde la Gran Vía de Hortaleza a Barajas.

LA CORONA SUROESTE-SUR-SURESTE

El elemento fundamental de esta gran estrategia territorial es la creación de una gran vía de carácter urbano (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, por tanto nunca concebido como una M-45) en posición intermedia entre la M-40 y la M-50, que partiendo de la carretera de Barcelona, cruzaría las de Valencia y Andalucía y, ya fuera del término municipal, las de Toledo y Extremadura hasta alcanzar la de La Coruña. A partir de ella se ordenarían los remates urbanos de ciudades o barrios existentes, como San Fernando, Coslada, Vicálvaro, Getafe, Leganés o Majadahonda, o la articulación y aparición de áreas de oportunidad para creación de nuevos desarrollos en la periferia, algunos de los cuales deberían dedicarse a nuevos centros de apoyo a la descentralización terciaria de la "almendra".

Propuestas estructurantes

Además de las propuestas metropolitanas que también presentan ese carácter, el Avance propone cuatro grandes operaciones estructurantes: nueva centralidad del Este, remate del Suroeste, Integración de Chamartín y Transformación del Sur.

LA NUEVA CENTRALIDAD DEL ESTE

Situada entre grandes ejes estructurantes del transporte (variante de la N-II, M-40, eje prolongación de O'Donnell y estación clasificadora y Centro Integral de Transporte Internacional de Coslada) y en gran proximidad a Barajas, constituye un lugar idóneo para promover la implantación de diversos usos específicos que la metrópoli demanda.

Se prevén dos unidades. La Norte, destinada a parque Deportivo como ampliación de las instalaciones pertenecientes a la CAM y a la Federación Española de Fútbol, a fin de posibilitar la reordenación de un conjunto de instalaciones con nivel olímpico. La unidad Sur se divide a su vez en cuatro polígonos destinados a usos predominantes residencial, campos universitario, parque tecnológico y área industrial.

REMATE DEL 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. 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.

INTEGRACION DE CHAMARTIN

La estación ferroviaria de Chamartín y su entorno urbanístico 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 con las áreas colindantes. La operación de Integración de Chamartín debe resolver esta "herida" de gran importancia abierta hoy en la ciudad, permitiendo al mismo tiempo crear un área de centralidad al Norte de la misma basada en el desarrollo de un conjunto de usos mixtos residenciales,

terciarios de oficinas y comercio y equipamientos.

TRANSFORMACION DEL SUR

También conocida como operación Méndez Álvaro, pretende la transformación de una tipología hoy confusa en un sistema formal y jerarquizado. Comprende las siguientes acciones:

- Ordenación con posible acogida de usos terciarios, residenciales y dotacionales y recuperación de la industria en el corte de las calles Téllez, Adelfas, avenida de Méndez Álvaro, Embajadores-Legazpi y barrios de Las Chinas y Las Carolinas.

- Tratamiento de los usos y tejidos de borde de la avenida de Córdoba.

- Estudio global de la reforma de la estación de Abroñigal y Contenedores recuperándolas para la ciudad.

- Ordenación del tramo norte del Parque Lineal del Manzanares Sur.

- 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.

El modelo de movilidad

El Avance propone un modelo de movilidad cuyos objetivos son los siguientes:

- Desmotivar al conductor del vehículo privado en su movimiento hacia el centro desde la periferia, mediante el ofrecimiento de alternativas atractivas, combinando intercambiadores de transporte colectivo con aparcamientos disuasorios metropolitanos y urbanos.

- Promover el fenómeno de la multimodalidad mediante el desarrollo de un amplio sistema de facilidades de intercambio entre los modos de transporte.

- Potenciar los sistemas e infraestructuras de transporte público y la mejora de la eficacia del mismo en cuanto a la conectividad y adecuación a los flujos de la demanda.

- Equilibrar selectivamente la red viaria, promoviendo su mallado.

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

- Estrategia viaria basada en un modelo de centralidad polinuclear.

- Fomento del transporte colectivo.

- Estrategia multimodal.

- Valoración de la estructura de la trama urbana.

- Mejora de la política de estacionamiento.

- Mejora de la carga y descarga de mercancías.

- Fomento del tránsito peatonal.

Las propuestas de red viaria y transporte colectivo que el Avance ofrece intentan articular hasta sus últimas consecuencias el modelo de movilidad perseguido y sus estrategias básicas.

El tratamiento del Casco Antiguo y la recuperación de las señas de identidad de la ciudad

Utilizando la herramienta del planeamiento especial, se ha venido procediendo, durante la elaboración del Avance, a realizar un estudio exhaustivo del Casco Antiguo, así como de las Colonias históricas de hotelitos y de los Cascos de los pueblos anexionados. Con posterioridad, este tipo de planeamiento se ha extendido al Ensanche de forma que esté concluido para la siguiente fase del nuevo Plan General. Finalizado ya el Casco Antiguo, el Avance contiene, en consecuencia, el Diagnóstico correspondiente, así como un adelanto de posibles propuestas. La meta de todas éstas es conseguir la recuperación, rehabilitación y revitalización del Casco Antiguo.

Para obtener esta meta, el Avance propone los siguientes objetivos generales:

- Mantener y recuperar el uso residencial como actividad dominante.

- Mejorar la calidad de vida del residente.

- Restablecer una oferta diversificada de viviendas para nuevos residentes.

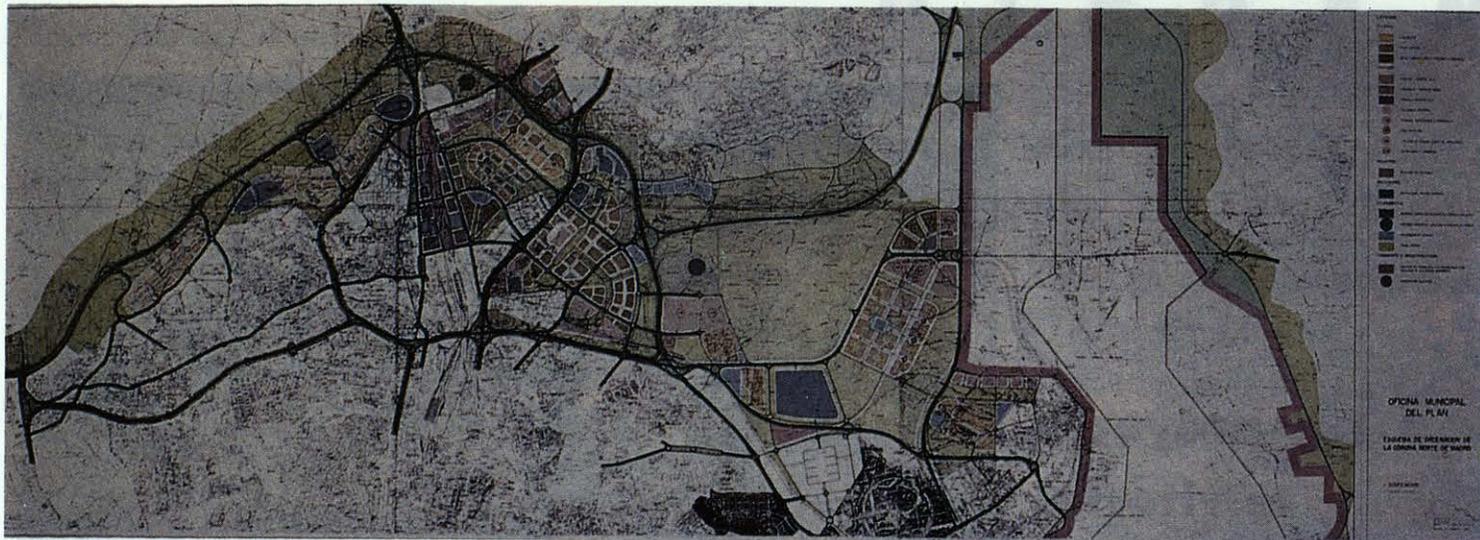
- Recuperar la calidad medioambiental.

- Compaginar los procesos de conservación y cambio.

- Proteger el espacio urbano y el patrimonio edificado con valor de conservación.

- Definir la función del Casco a partir de su relación con ámbitos superiores teniendo en cuenta, muy particularmente, apoyando sus dotaciones, ámbito nacional e incluso supranacional.

- Fomentar las actividades de carácter central y las que dan servicio a la población del Casco.



Propuesta de Ordenación para la Corona Norte elaborada por el arquitecto Juan Antonio Ridruejo Brieva por encargo de la OMP.

– Establecer las bases para la inversión coordinada de los sectores público y privado.

Las posibles propuestas que se someten a la consideración de la ciudadanía comprenden: un modelo específico de movilidad en el Casco Antiguo, del que es pieza esencial la clasificación tipológica viaria; acciones en la estructura urbana, diferenciadas en acciones en manzanas y acciones en barrios o áreas periféricas; y acciones aisladas sobre suelo dotacional, público o institucional.

Dentro de las acciones en barrios o áreas periféricas se distinguen las Áreas de Acciones Integradas (Universidad-Amaniel; San Mateo-Escuelas Pías; y Reina Sofía, Casino de la Reina y entorno del Mercado de San Fernando), las Áreas de Rehabilitación preferente (11) y las Áreas de Tratamiento Diferenciado (2).

Se prevén diecinueve acciones aisladas sobre suelo dotacional público o institucional; de ellas, nueve sobre suelo dotacional existente, siete sobre espacios libres de uso público y tres de intervención en infraestructuras.

Como puede observarse se trata de un amplio abanico de propuestas que presentan un claro común denominador: crear de forma diseminada por el conjunto del tejido urbano un sistema de polos de atracción de vida social y urbana regeneradores de aquél que sirvan de estímulo fundamental para poner en marcha un proceso generalizado de rehabilitación del tejido arquitectónico, revitalizando de esta forma ambos tejidos y sentando las bases para la recuperación de la vida en el Casco Antiguo.

Como ya se ha dicho, estas estrategia, meta y objetivos se encuentran ya en proceso de aplicación al Ensanche, constituyendo pieza esencial del mismo el planeamiento especial de protección del ámbito del Paseo del Prado y su entorno (Colón-Atocha) el área más emblemática de Madrid y que con mayor mimo y cuidado hemos de tratar entre todos los madrileños.

La revitalización del Centro Histórico (Casco Antiguo más Ensanche) permitirá la recuperación de las señas de identidad de Madrid. Jugará un papel esencial en la misma la protección del patrimonio histórico, a cuyo efecto éste se diferenciará en elementos naturales y paisajes, edificación y parques y jardines.

En relación con los dos últimos, el Avance de la Revisión propone los criterios generales en que se basará la protección. Esta se instrumentará tanto desde la generalidad del planeamiento, que delimitará zonas de especial protección (aquéllas que deben ser consideradas globalmente por la existencia de problemas comunes presentes en cada una de ellas) para la redacción de un planeamiento específico que resuelva sus problemas, como desde la especialización de los Catálogos.

El instrumento principal de protección del patrimonio estará constituido, en consecuencia, por los Catálogos de Protección; están previstos los cuatro siguientes:

– El Catálogo de Edificios Protegidos, que los clasificará en diferentes grados, en función del tipo de obra que permita, a fin de evitar la pérdida de los elementos que se consideren dignos de conservación.

– El Catálogo de Arquitecturas Contenidas, que contemplará, diferenciando dos niveles de protección, aquéllos elementos interiores a los edificios y que en la mayoría de los casos suponen un mayor valor del contenido que del contenedor.

– El Catálogo de Monumentos Públicos y Elementos Singulares, que contendrá todos aquellos que tengan un carácter autónomo e independiente, como fuentes, esculturas... y que servirá de base para su recuperación y puesta al día de la ciudad.

– Finalmente, el Catálogo de Parques y Jardines, que comprenderá tanto a los de carácter público como privado, los cuales se clasificarán en dos categorías: Jardín Histórico y Jardín de Interior, proponiéndose una normativa y tratamiento específico para cada uno de ellos.

En esencia y de forma resumida éste es el conjunto de las propuestas fundamentales contenidas en el Avance del nuevo Plan General de Madrid, que se somete a la consideración de los madrileños en el trámite de participación ciudadana, en el que me atrevería a inscribir el presente artículo, por cuanto pienso que en alguna medida puede ayudar a su conocimiento por parte de un colectivo, como el de los arquitectos, cualificadamente preparado para opinar sobre el futuro de la ciudad. ■

Luis Rodríguez-Avial Llardent

Arquitecto
Gerente de la Oficina Municipal del Plan