

totalidad del ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, aún cuando a la fecha no se haya producido la aprobación definitiva de tal documento.

El contenido legal posible de estas Directrices (art. 9) y el carácter de las mismas (art. 11) podría permitir la formulación de los criterios y estrategias antes señalados, mitigando las rigideces innecesarias y los intervencionismos esterilizantes.

Para la planificación, habría de estarse, en primer lugar, a la legislación urbanística de la Comunidad de Madrid, que no ofrece novedades en la materia, y tras ello a la Ley del Suelo 1975/76 y sus Reglamentos y Normas Complementarias.

Mención especial merece la aplicabilidad, al menos por el momento, en lo que a régimen del suelo se refiere, de la Ley 8/1990, de 25 de julio, de la Jefatura del Estado, sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo, que en el sector se comenta puede ser particularmente perturbadora dada la generalidad que la citada Ley impone en la

aplicación de sus normas más rígidas e intervencionistas, no obstante la limitación de objetivos que en su preámbulo se contiene y que preferentemente se centra en el suelo para la construcción de viviendas de protección oficial.

**Pedro Sanz Boixareu**

**Luis Morell**

**Luis María Enríquez de Salamanca**

**Francisco Perales**

## **Sobre el Avance del Plan de remodelación de la Ciudad Universitaria**

En relación con la reseña sobre el Plan Especial que apareció en el último número de la Revista Urbanismo, les remito los siguientes comentarios.

El Avance se estructura en torno a cinco objetivos urbanísticos bastante genéricos; no obstante, parece útil ordenar estas notas precisamente al hilo de tales intenciones básicas de planeamiento.

1) En primer lugar el Plan Especial propone la *recuperación de una pretendida "unidad urbana autónoma y diferenciada"* del recinto; pero esta autonomía y diferenciación específica no se refiere, sorprendentemente, a los aspectos docentes, culturales, creativos e investigadores que deberían configurar la médula y sustancia de la institución universitaria.

Tan sólo se alude a la *exclusión del tráfico rodado externo* que atraviesa el recinto, particularmente el primer tramo de la N-VI entre la plaza del Cardenal Cisneros y Puerta de Hierro.

Se adelanta así la muy discutible hipótesis implícita de que los débiles lazos que anudan los distintos centros, actividades y personas localizados en la Ciudad Universitaria de Madrid, se verían notablemente reforzados eliminando, mediante una costosísima operación de infraestructura, los tránsitos de paso.

En una 1ª fase se cerrarían los accesos a la carretera de La Coruña y a la Avda. de Séneca y en la 2ª fase se cerraría la propia autopista, que acabaría en fondo de saco cerca del actual nudo de Puerta de Hierro. Evidentemente, estas propuestas requieren unas alternativas de suficiente entidad que el P.E. cifra en una nueva conexión entre la calle Juan XXIII y el eje de Sinesio Delgado (1ª fase) y en una especie de doblaje de la actual autopista de borde del Manzanares entre Puerta de Hierro y Puente de los Franceses, que se prolongaría enterrada por la Avda. de Séneca hasta la plaza de Cristo Rey (2ª fase).

Este conjunto de obras, técnicamente difícil y necesariamente de muy alto presupuesto, *no parece muy justificado*, puesto que la actual N-VI no supone una ruptura tan grave del recinto, al discurrir subterránea por el tramo más delicado (plaza del Cardenal Cisneros) y más tarde, separar el grueso de los recintos universitarios del conjunto de edificios administrativos de la Presidencia del Gobierno (zona de Moncloa).

La entrada en carga de la Avda. de Séneca supondría, por otra parte, una notable interrupción física e irrupción sonora entre el Parque del Oeste y su prolongación a través del "parque urbanizado" que se pretende siga siendo la Ciudad Universitaria en su conjunto.

2) El 2º objetivo propone la *consolidación del recinto como "centro universitario y cultural"*.

Detrás de este ambicioso enunciado se ampara una larga serie de ampliaciones y edificios de nueva planta; se adivina una confección por acumulación de proyectos, previsiones y peticiones puntuales. El resultado final es un incremento de *473.000 m² edificados*. Particularmente cuestionables parecen los siguientes proyectos:

- Nuevas Escuelas de Ingenieros de Minas e Industriales, hoy ubicadas en privilegiados emplazamientos del casco urbano Norte de la ciudad. Ambas se sitúan en terrenos arbolados que forman funcionalmente parte del parque urbano de la Dehesa de la Villa.

- Nuevo edificio entre las Facultades de Derecho y Filosofía, simétrico al actualmente existente al otro lado del Paraninfo, en el complejo de facultades de Ciencias; cerraría un privilegiado panorama hacia el Oeste, al que se asoman los jardines y el mismo futuro emplazamiento del Paraninfo.

- Particularmente peligrosa parece la posibilidad de poder ejecutar las nuevas edificaciones *antes de la aprobación del Plan Especial*, siempre que se desarrollen las propuestas del Avance y que cuentan con el visto bueno del Consorcio de la Ciudad Universitaria.

3) El objetivo de convertir el recinto universitario en un *"parque edificado"*, abierto y ajardinado al servicio de la población madrileña en su conjunto, parece indefinido y presenta algunas contradicciones notables entre los distintos documentos, gráficos y escritos, del Avance. En principio, parece entenderse que supondría la desaparición de los cierres de parcela que delimitan la mayor parte de los centros ubicados en la Ciudad Universitaria.

En concreto, la propuesta para la zona denominada "Museo" —que integra Bellas Artes, Arquitectura, Aparejadores y a la antigua sede del M.E.A.C.— aparece en el plano como "verde restringida", pero en el texto se la considera dentro de los "espacios libres de uso público".

A la inversa, en los actuales jardines públicos que existen entre el complejo de Medicina/Farmacia y el de las Facultades de Letras y Ciencias, se propone restringir su uso para la población universitaria, así como la nueva área destinada a Botánico.

4) El cuarto objetivo postula la *"reorganización del sistema viario interior"*.

*Sus líneas generales (incremento de la trama viaria interior, que permita mejorar las conexiones intrauniversitarias; mejora de las circulaciones peatonales "en detrimento de la circulación rodada"; incremento de las plazas de aparcamiento, preferentemente subterráneas, desde luego en todas las nuevas edificaciones; mayor capacidad del transporte público interno, etc.) parecen razonables y pueden ser compartidas, pero no así el detalle y modos de ejecutarlas. La clasificación o jerarquización del viario, correcta en su enunciado, es discutible cuando se analiza pormenorizadamente.*

- El viario general/perimetral (Avdas. Séneca/Juan XXIII/Reyes Católicos/Puerta de Hierro y Victoria, calle Sinesio Delgado) no pasa de ser enumerativo.

- Se intentan limitar los accesos al Recinto a los situados en el perímetro Sureste de aquel (Arco Triunfo, Avda. Reyes Católicos, Juan XXIII). Se suprime el actual acceso desde la Avda. Séneca/Puente de los Franceses/M-30 Oeste, muy cargado de tráfico de paso, es cierto, pero necesario para el acceso a la Universidad desde el Suroeste. Habría que resolverlo de otro modo.

- El viario interior se diferencia en tres categorías: Principal, secundario y de transporte público.

El 1º se limita al eje actual de la Avda. Complutense, aunque con una importante modificación en el Paraninfo, donde, en parte, se hace subterráneo.

- La propuesta más desafortunada, desde mi punto de vista, es el circuito de transporte público, también pensado para dar acceso a todos los centros, pero por sus fachadas posteriores.

Este circuito se quiere que sea el "esquema básico de la circulación rodada" y que discurra por "las zonas traseras de las edificaciones" para obligar a mantenerlas en "constante buen estado de conservación", además de buscar un efecto "sorpresa", al acceder desde atrás a las áreas principales peatonales y a las fachadas principales de los Centros universitarios. Salvo algunos tramos cortos, es todo él de nueva realización y su geometría en ángulos de 90º.

Especialmente desfavorable parece la incorporación a dicho circuito de la calle del Obispo Trejo, entre los campos de Deportes y los Colegios Mayores situados frente al Parque del Oeste. Así como la irrupción del nuevo tramo que secciona en dos el parque existente entre el Hospital Clínico y el complejo de la Facultad de Medicina. La nueva vía se propone

de sección constante de 26 m. (calzada de 12 m., dos carriles por dirección, sin aparcamiento, más aceras con doble fila de arbolado y 7 m. cada una).

- La Avda. Juan de Herrera se convierte en una Vía-Museo de características especiales. Salvo en un tramo cercano a la Escuela de Arquitectura (donde se proyecta con doble fila de aparcamiento en batería), en el resto tiene una calzada reducida a 6 m. y amplias superficies destinadas a exhibir esculturas al aire libre.

3) El quinto y último objetivo general del Avance pretende *"potenciar la singularidad del recinto"*, a través de la protección y puesta en valor del patrimonio edificado, el incremento en la calidad y singularidad de los niveles de urbanización, la fijación de algunos "mínimos criterios compositivos" que guíen las futuras edificaciones y/o ampliaciones, etc.

El nivel de generalidad de la embrionaria normativa que a estos aspectos incluye el Avance, no permite una opinión precisa, aunque, por ejemplo, los criterios que se avanzan sobre integración cromática y volumétrica en las nuevas edificaciones serían bastante discutibles.

La recomendación incluida en la página 408 del Avance —"hacer partícipes a las Escuelas de Bellas Artes y Arquitectura en todos los aspectos de diseño y ornamentación del recinto"— resulta irónica en el momento de redactar estas notas, puesto que ha sido el texto de un Avance bastante formalizado la primera noticia que ha tenido el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la E.T.S. de Arquitectura, emplazado en el propio recinto universitario que se ordena y ocupado, precisamente, de la enseñanza, disusión y discusión de las figuras de planeamiento, dentro de las que los Planes Especiales tienen un papel esencial (sobre todo en las zonas urbanas consolidadas, donde se desenvuelve hoy día una amplia proporción del trabajo profesional de urbanistas y arquitectos).

Para acabar sólo resta añadir la casi total ausencia de referencias a los temas económicos y de programación, sobre todo en lo relacionado con las nuevas infraestructuras varias propuestas, numerosas y costosas, como se señaló más arriba; en el Avance del Plan de Etapas y el Estudio Económico-Financiero se despachan en los folios en los que apenas se dice nada.

Parece imprescindible que se abra un amplio debate en torno al Avance elaborado, en particular en el propio ámbito universitario, presunto "beneficiario" de las políticas y propuestas contenidas en el Plan Especial. No se debería aprovechar este interregno para comenzar los proyectos constructivos y menos la ejecución de las obras amparándose en el mecanismo antes reseñado sobre todo en trazados viarios y los nuevos centros (Minas, Industriales, etc.) o las grandes ampliaciones (Filosofía, Derecho, etc.) propuestas.

6) Redactadas estas líneas aparece en la prensa de Madrid (El País, 2-10-1991) y bajo el título "Un parque, destruido sin explicaciones", la noticia de la desaparición de 60.000 m² de espacio arbolado del parque de la Virgen Blanca, situado detrás del Hospital Clínico dentro del recinto Universitario y, por tanto, del Plan Especial.

Se trata, al parecer, de la ejecución de un nuevo viario que, según declaraciones del Director Gral. de Transporte de la Comunidad Autónoma, "desvíe el tráfico de la Complutense", es decir, parece que se trata de un tramo de la propuesta de "circuito de transporte público" incluido en el Plan Especial.

Se confirma así el temor expresado más arriba: que el Avance se convierta en atractivo envoltorio de una serie de actuaciones agresivas dentro del recinto universitario, sin que medie ni la opinión de ciudadanos y comunidad universitaria, ni siquiera las mínimas y convencionales medidas administrativas básicas: aprobación en forma del Plan Especial, licencia de obras municipal, etc.