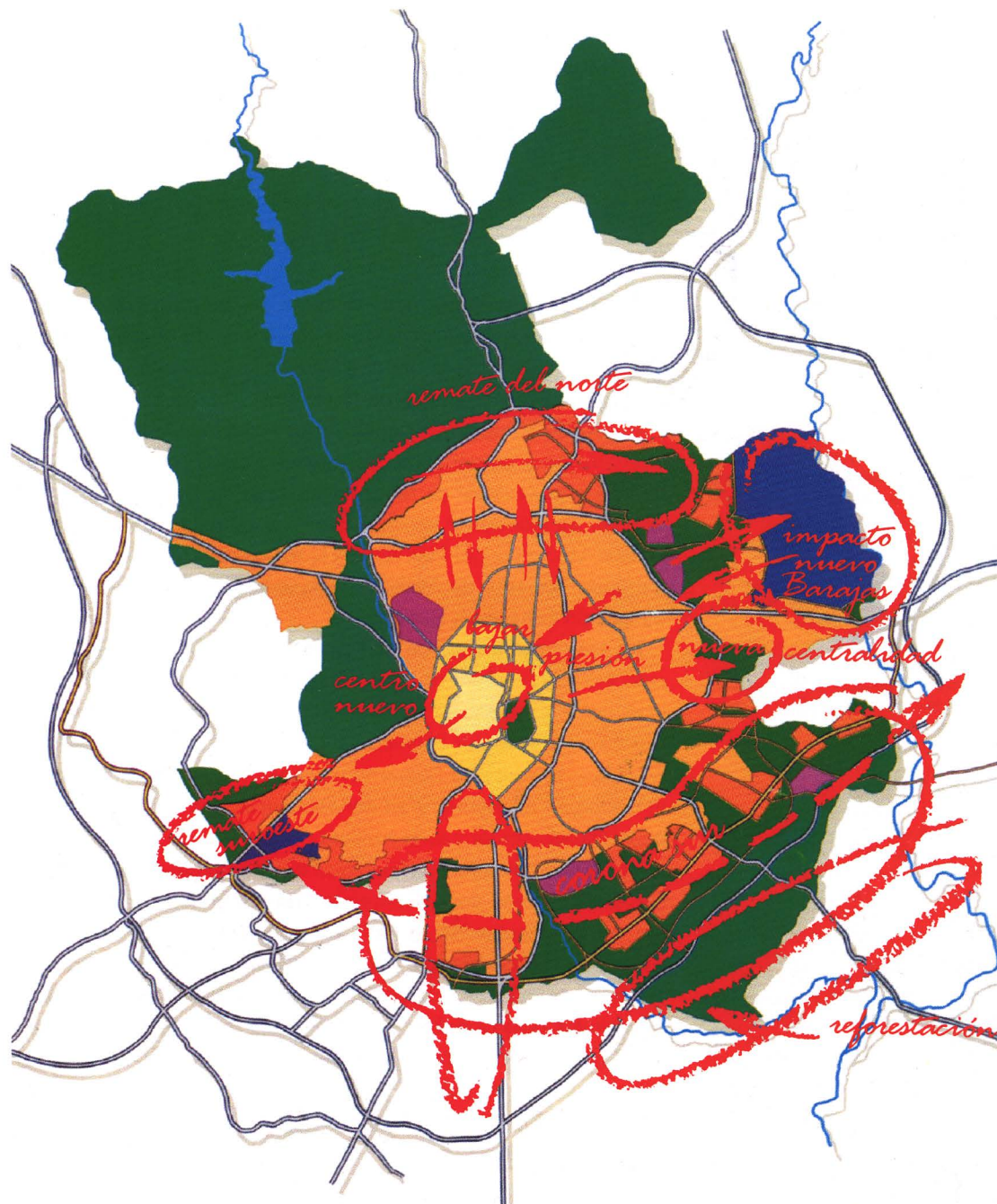


**Revisión del Plan General
de Ordenación Urbana de Madrid.
Avance 1993**

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 Viaria
	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.

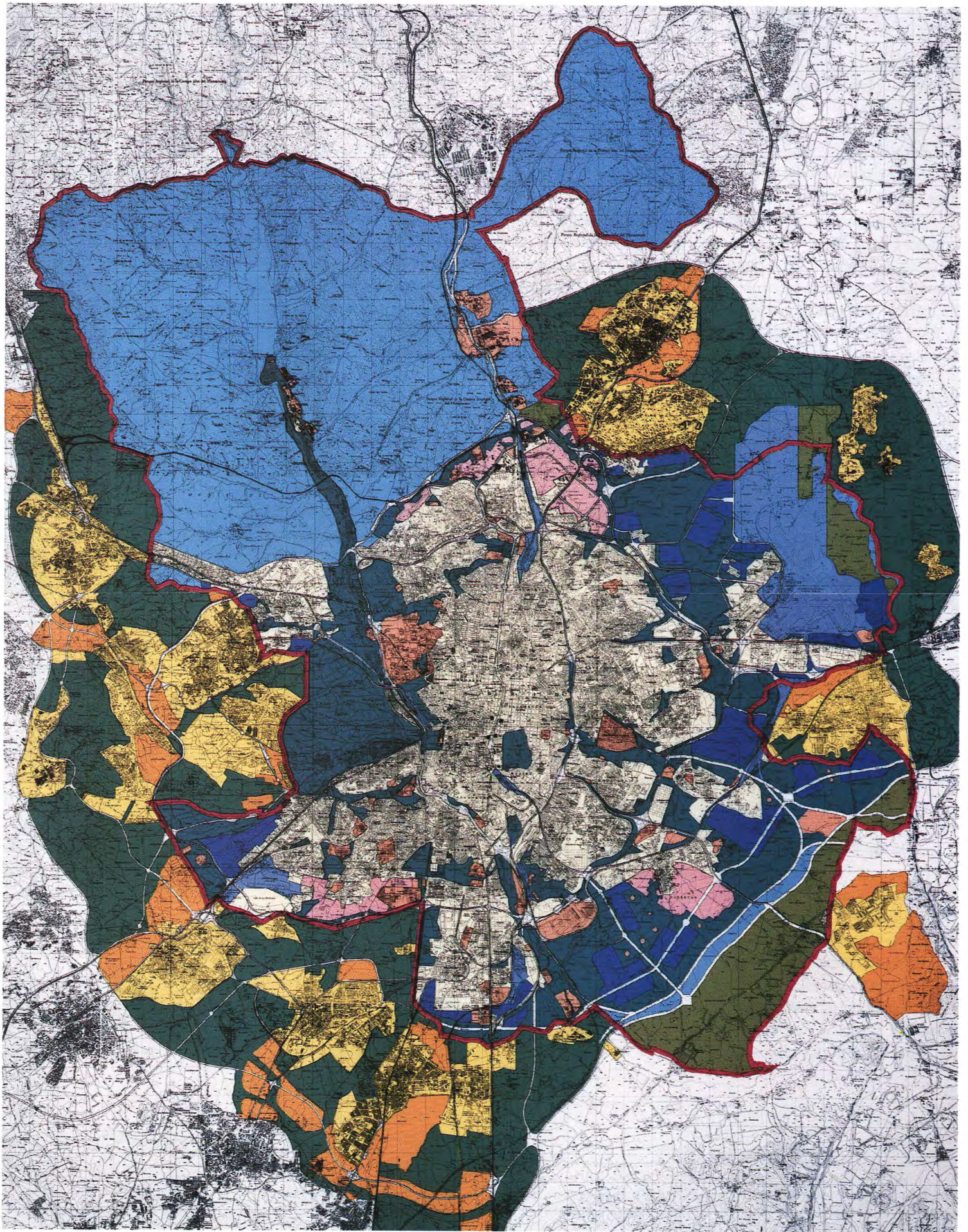
- La imposibilidad física de continuar el crecimiento urbano hacia el Norte por la existencia de tres barreras infranqueables: el Monte de El Pardo, el aeropuerto con su ampliación y, entre ambos, la zona de crecimiento sur de Alcobendas.

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 infrautilizadas 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.

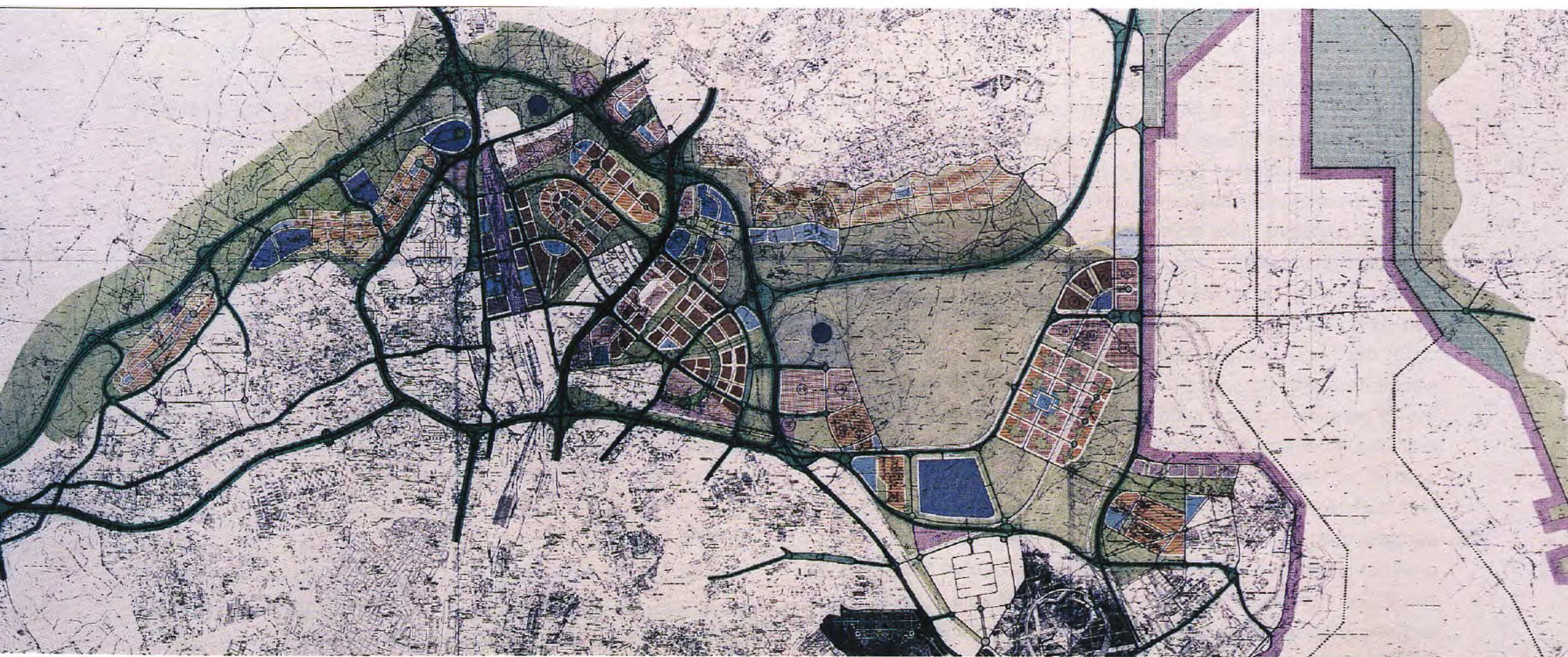
- Ampliación de la red de Metro prolongando las líneas existentes hasta los nuevos crecimientos que ofrecen un grado de concentración suficiente para rentabilizar el servicio.

- 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 vertebrada 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
- TERCIARIO
- BAJA DENSIDAD
- MEDIA DENSIDAD
- ALTA DENSIDAD
- TOLERANCIA INDUSTRIAL
- TERCIARIO I + D
- HOTELERA

- OA OFICINAS AEROPUERTO
- E-4 EXPOSICIONES Y CONGRESOS

INDUSTRIAL

- EN POLIGONOS
- INSTITUCIONAL
- PRIVADO DISPERSO

EQUIPAMIENTOS

- 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
- EQUIPAMIENTOS 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 atraviere. 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

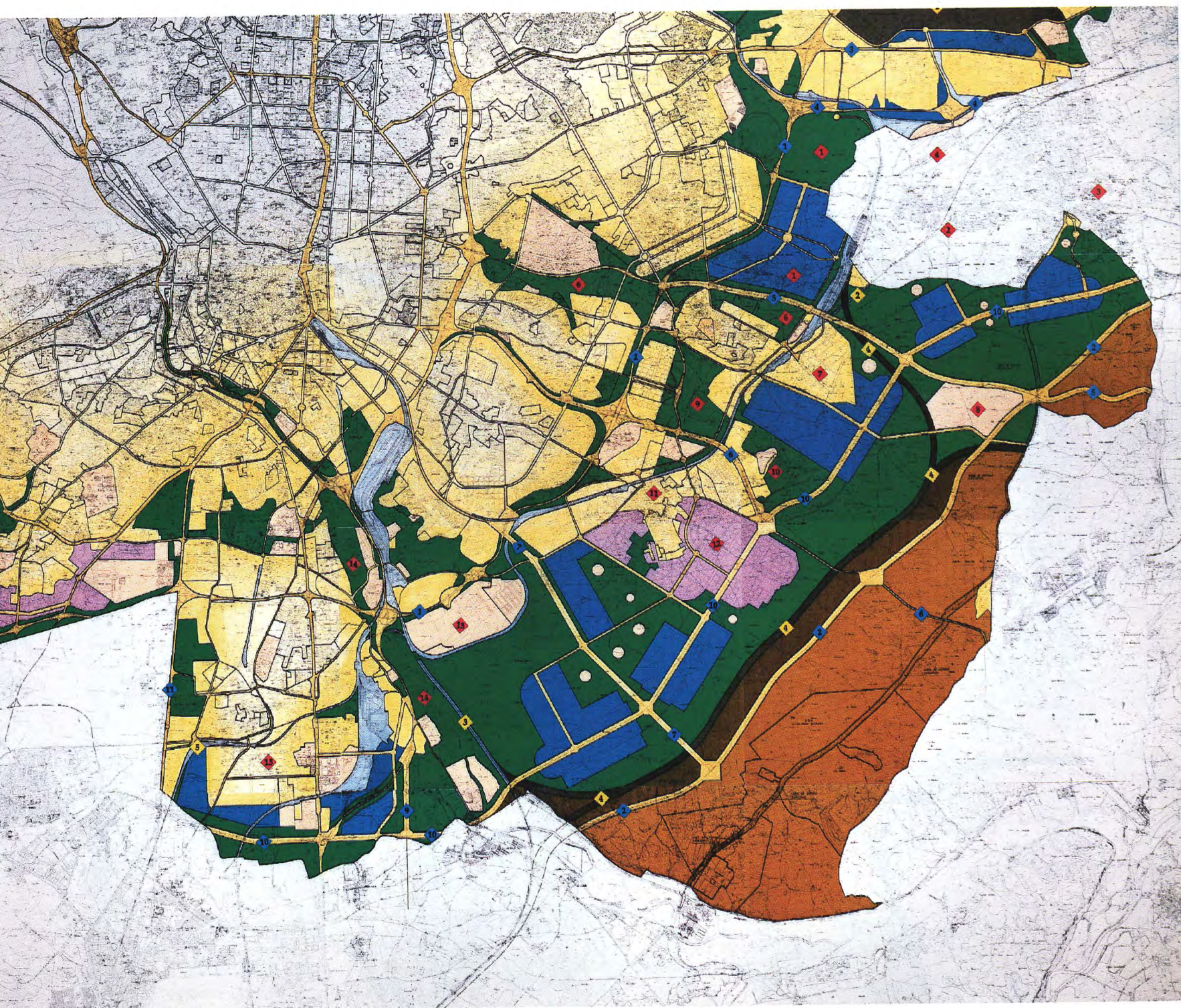
La Unidad Sur se subdivide a su vez en cuatro polígonos destinados a los siguientes usos predominantes:

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

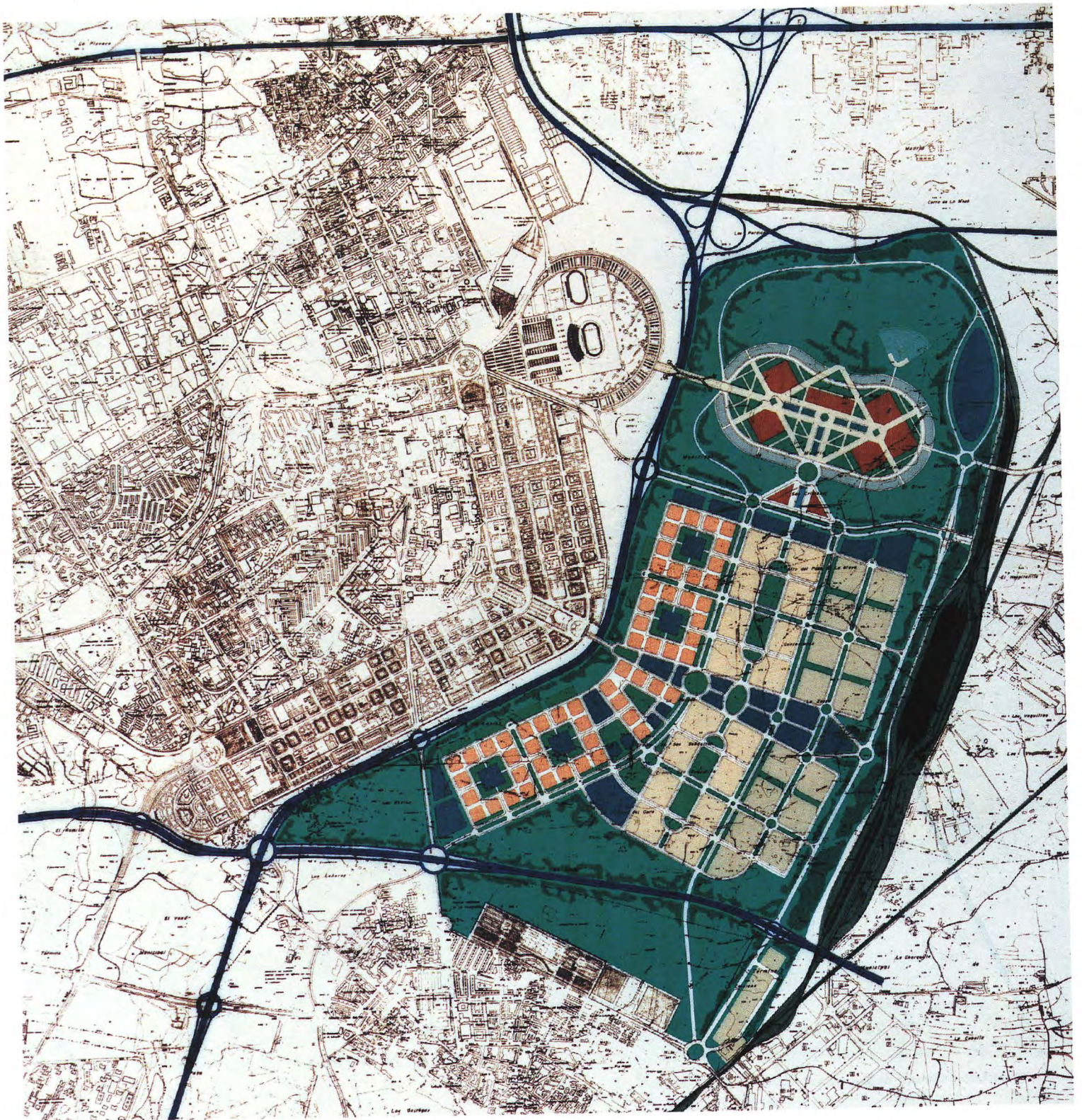
Los usos previstos se complementan con una serie de parcelas destinadas a equipamiento y servicios urbanos de ámbito supralocal.

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 aquél 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 aquél que por sus características y su valor intrínseco necesita una protección específica, de aquél 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

Suelo Urbanizable

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

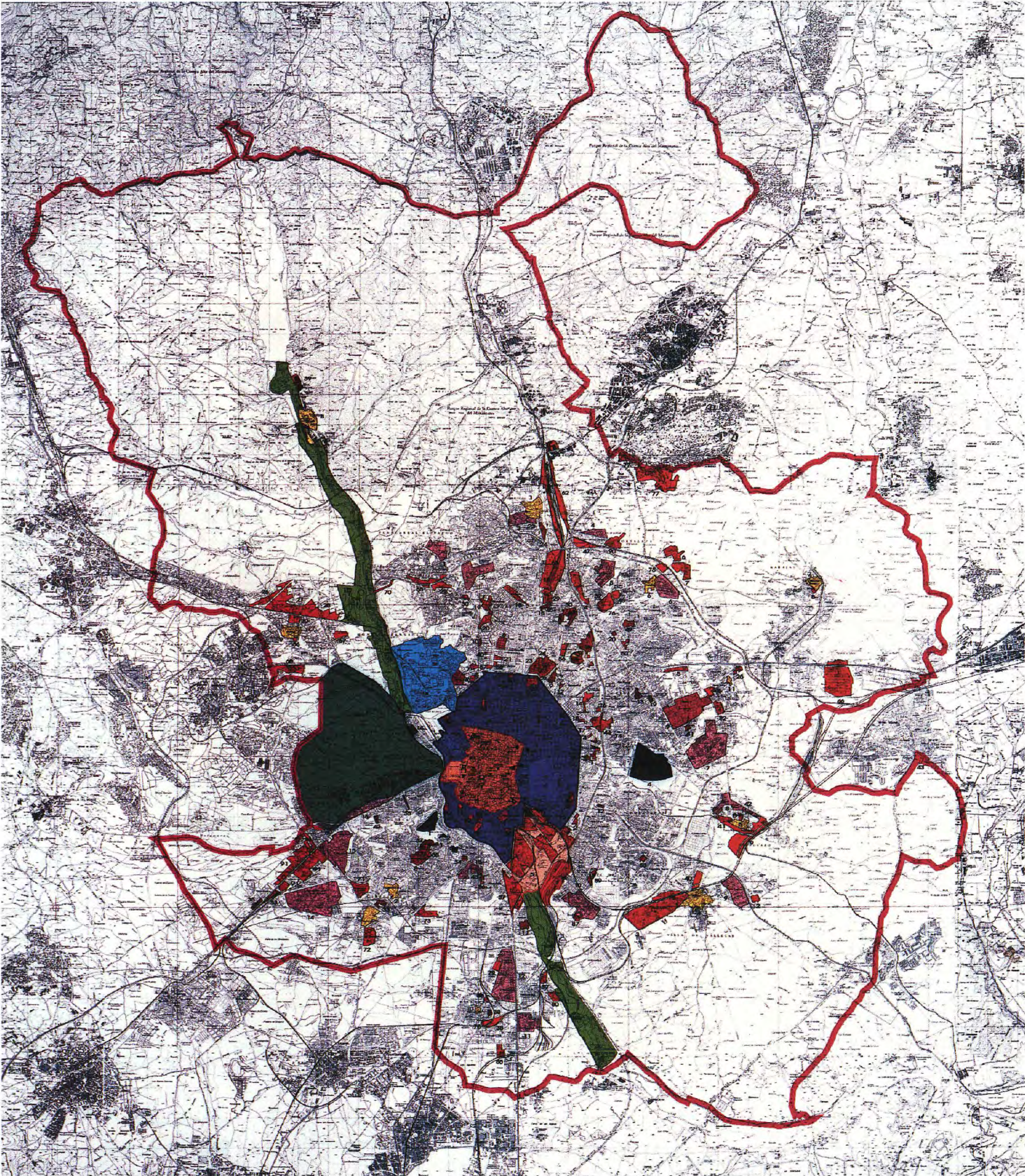
Nuevos desarrollos (Delimitación indicativa)

Suelo No Urbanizable

- Con protección específica
- Común
- Sistemas Estructurantes
- Red viaria

Ferroviario

- 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, llegándose 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