

Urbanismo^{COAM}

REVISTA DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID Nº 25

Madrid

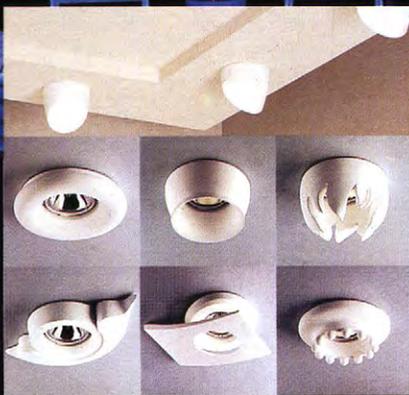
NUEVO PLAN GENERAL

EXPOSICION
ANALISIS
DEBATE



8 480002 191593

2.000 ptas.



CITA PROFESIONAL: llame al 358 04 40
será atendido con especial atención.



LUZ DE OBRA.

Ahora el paso de la luz de obra, a la obra bien terminada con todas sus luces está mucho más fácil.

En Lámparas Oliva contamos con un departamento de atención al profesional que, de modo completamente gratuito, le ayudará en la toma de decisiones y planteamientos técnicos de cualquier trabajo donde la iluminación tenga importancia. Un sistema exclusivo asistido por ordenador que le proporcionará un valioso complemento a la memoria de su proyecto.

En su amplísima exposición, Lámparas Oliva reúne una de las mayores muestras de elementos de iluminación para una selección rigurosa.

Llámenos o visítenos, para nosotros la luz es un sutil material de construcción para la arquitectura más cuidada.

LAMPARAS
OLIVA
ILUMINACION
A TODAS LUCES



| | | | | |
|---|--|---|------------------------------------|---------------------------------|
| Suelo Urbano | Areas de Concentración de Suelo Urbanizable Programado - I Cuatrienio (UZP.1) | Areas de Concentración de Suelo Urbanizable No Programado - (UNP.3) | Suelo No Urbanizable Común - (NUC) | Espacios Libres y Deportivos |
| Areas de Concentración de Suelo Urbanizable Incorporado - (UZI.0) | Areas de Concentración de Suelo Urbanizable Programado - II Cuatrienio (UZP.2) | Suelo No Urbanizable Protegido - (NUP) | Dotaciones | Infraestructuras del Transporte |

PROPUESTA DE LA ESTRUCTURA GENERAL

Urbanismo COAM

DIRECCION
Abel Enguita
Fernando Nasarre
Luis Rodríguez-Avial

DIRECTOR DE ARTE
Jesús Alonso

COORDINACION EDITORIAL
Virginia Serrano

DISEÑO Y MAQUETACION
Alicia del Castillo

TRADUCCION
Beth Gelb

DIRECTOR DE PROMOCION Y VENTAS
Antonio Esturillo

PUBLICIDAD
CIRCULO MARKET, S.A.
Coordinadora: Cani Montes
Madrid: Jefe de Publicidad, Justi García
Barcelona: Multimedia Staff, S.L. Jefe de Publicidad, M^a Luisa Pagés. Coordinadora, Esther Valle. Pza. Gala Placidia 1 y 3 Esc. B. 8^o 1^o. 08006 Barcelona. Tlno.: (93) 217 41 12. Fax: (93) 217 93 24.
Levante: Jefe de Publicidad, Amparo Just. Apto. de Correos n^o 1429, 46001 Valencia. Tlno. y Fax: (96) 390 20 30.
País Vasco/Navarra: G.S., S.R.L. Jefe de Publicidad, José Miguel Salazar. C/ Aureliano Valle, 3 8^o. 48010 Bilbao. Tlno.: (94) 410 35 88. Fax: (94) 41 36 66.

FOTOMECANICA
Da Vinci. Algorta, 33. 28019 Madrid
Tlno.: (91) 471 63 14

IMPRESION
A.G.S. San Sotero, 5. 28037 Madrid
Tlno.: (91) 327 21 12.

DISTRIBUCION
Marco Ibérica de Ediciones, S.A. (MIDESA)
Carretera de Irún, km. 13, 350. Polígono Industrial de Alcobendas. 28100 Alcobendas (Madrid).

SUSCRIPCIONES
B.D. MAIL Goya, 115. 7^o. 28009 Madrid.
Tlno.: (91) 677 62 30. Fax: (91) 677 62 60.
Precio de suscripción anual: España, 5.500 ptas.; Extranjero, US \$ 54.

DEPOSITO LEGAL
ISSN: 0213 - 9391
Depósito Legal: M - 18.152 -1987
Precio del ejemplar (IVA incluido) 2.000 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 COACYL son copatrocinadores de la edición de la revista, en cuanto mantienen 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.

REALIZACION
Globus Comunicación
Goya, 115. 7^a planta. 28009 Madrid.
Tel.: 91-401 10 00. Fax: 91-309 23 51

COMITE EDITORIAL PARA ESTE NUMERO
Luis del Rey (Decano-Presidente del COAM y presidente del C. Editorial),
José Yzuel Giménez, Isabel de Vega Holgado, Felipe Pérez-Somarriva, Miguel A. Álvarez Pérez (miembros de la Junta de Gobierno del COAM), Abel Enguita, Luis Rodríguez-Avial, Fernando Nasarre (equipo director de la revista), Alfredo Marrón (Presidente Editorial de Globus Comunicación) y Marisa Pérez Bodegas (Directora Editorial de Globus Comunicación).

| | | |
|----|-----------------------------------|---|
| 4 | Presentación | Un número extraordinario TEXTO: JUNTA DE GOBIERNO COAM. |
| 6 | | Nuevo Plan General Un Proyecto de futuro El despegue urbanístico hacia el siglo XXI. TEXTO: LUIS RODRIGUEZ-AVIAL Y FERNANDO NASARRE. |
| 18 | | Accesibilidad y Movilidad, la asignatura pendiente Propuestas para disminuir la presión sobre las áreas centrales de Madrid. TEXTO: PEDRO GARCIA ALARCO. |
| 22 | | Transportes, una nueva infraestructura Hacia una estrategia especial para la integración y la coordinación. TEXTO: ENRIQUE UBILLOS ORSOLICH. |
| 30 | | Las claves de la Ordenación General Definición de un proyecto de ciudad. TEXTO: EMILIO MARTINEZ VIDAL. |
| 36 | | La Gestión, un tratamiento flexible Delimitación novedosa de las áreas de reparto en el suelo urbano y urbanizable. TEXTO: ANTONIO ARMENGOT DE PEDRO. |
| 40 | | El Medio Ambiente Urbano, protección especial Medidas para elevar la calidad de vida del futuro modelo territorial. TEXTO: TERESA SANCHEZ-FAYOS CALABUIG Y SILVIA VILLACAÑAS BEADES. |
| 44 | | La revitalización del Centro Histórico, el gran desafío Una operación compleja que requiere el apoyo de la iniciativa pública y privada. TEXTO: ANGEL SANZ D'ASTECK. |
| 52 | | Los Cascos y las Colonias Históricas, una recuperación necesaria Actuaciones para preservar su modelo urbanístico y cultural. TEXTO: JOSE LUIS PAMIES LOPEZ. |
| 58 | | Normativas Urbanísticas, el sistema instrumental Directrices para establecer las condiciones del suelo y la edificación. TEXTO: ALFONSO DEL MORAL CARRO Y VICENTE LASO BAEZA. |
| 62 | | Programa de Actuación y Estudio Económico y Financiero TEXTO: FERNANDO NASARRE. |
| 64 | Debate | Sobre el Nuevo Plan General La opinión de los expertos. TEXTO: ALFONSO TULLA. |
| 72 | Normativa y Jurisprudencia | La Ley de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid TEXTO: JOSE M ^a EZQUIAGA, IGNACIO DEL RIO, FRANCISCO PERALES. |
| 80 | Libros | TEXTO: CARMEN GARRIGUES. |
| 82 | Noticias | TEXTO: FELIPE J. PEREZ-SOMARRIBA. |

UN NUMERO EXTRAORDINARIO

El 29 de marzo de 1995 el Pleno del Ayuntamiento de Madrid aprobó inicialmente la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, tras el cual se abrió un periodo de información pública que está previsto finalizar el día 30 de octubre de este mismo año.

El COAM ha considerado de especial interés este hecho, por lo cual ha realizado el esfuerzo, como ya hizo en el Avance, de montar una exposición sobre los trabajos del Nuevo Plan General en su sede, con la idea de facilitar a los colegiados la consulta de toda la documentación que forma parte del citado Plan General y, como consecuencia, la presentación de alegaciones al mismo.

En esta misma línea de ayudar a su conocimiento y propiciar un debate sobre su contenido, con el fin último de poder participar en el proceso de información pública, el Comité Editorial de la revista Urbanismo/COAM decidió que el presente número 25 se dedicara especialmente a la Revisión del Plan General de Madrid.

En atención a la especial circunstancia que concurre —el gerente y el director técnico de la Oficina Municipal del Plan del Ayuntamiento de Madrid son dos de los miembros del actual equipo director de la revista—, la Junta de Gobierno ha considerado conveniente atender la opinión del Comité Editorial de aquella y, en consecuencia y con carácter excepcional, realizar la presentación de este número de la revista, como ya lo hizo en su día con el número 20 dedicado al Avance de la Revisión del Plan General de Madrid.

Además, se ha considerado oportuno que la presentación de la Revisión del Plan General se iniciara a partir de una serie de artículos suscritos por técnicos de la propia OMP en los que se describieran, con la mejor precisión posible, cada uno de los grandes temas que constituyen el citado documento. En ese sentido, el primer artículo

está dedicado a mostrar una visión global del Plan General, mientras que en el resto se explica con detalle en qué consiste la movilidad y accesibilidad, las infraestructuras de transporte, la ordenación, la gestión, la protección del medio ambiente, el tratamiento del Centro Histórico y las Colonias Históricas, las normas urbanísticas y el programa de actuación y el estudio económico-financiero.

Además, y continuando con el espíritu de esta etapa de la revista, se ha escogido el propio Plan General como tema de la sección de Debate. Para ello se invitó a una mesa redonda a dos expertos en urbanismo y ordenación del territorio y a otros dos representantes de los grupos políticos de oposición en el Ayuntamiento. En la misma, cada uno de ellos pudo expresar su opinión sobre el Nuevo Plan General. De esta forma la Junta de Gobierno entiende que el análisis que los colegiados y lectores de la revista puedan hacer del Plan General estará basado no solamente en la descripción realizada por los redactores del documento, sino en un abanico más amplio de valoraciones. Por último, el número se completa con tres artículos dedicados a la nueva Ley de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid, recientemente aprobada. Firmas como la del responsable técnico de la formulación del Proyecto de Ley y la del portavoz de política territorial del partido de la oposición, en el momento de su redacción, logran que tales artículos tengan el valor de no ser meramente descriptivos, sino de adoptar una visión general. El presente ejemplar, por la importancia que se ha querido conceder a la Revisión del Plan General, no contiene las habituales secciones de Regiones Urbanas de Europa, Planes y Proyectos y Diseño Urbano, que reaparecerán en el próximo número.

JUNTA DEL GOBIERNO DEL COAM

Una vista aérea de Madrid, con la Puerta de Alcalá y el Parque del Retiro en primer plano.

Foto: Paisajes Españoles.

INTRODUCTION OF AN EXTRAORDINARY ISSUE

On the 29th of March 1995, the Madrid City Council initially approved the revision of the General Plan for Urban Planning, opening up a period of information to the public that is to conclude on October 30th. The COAM has considered this to be particularly relevant and has therefore worked, as it did for the Preview, to set up an exhibition of the work falling under the New General Plan in its building so that members can easily pick up literature on the plan and present queries or complaints if they wish. In the same desire to help members gain knowledge about the plan and generate debate regarding its contents, with the underlying aim being to actively participate in the public information pro-

cess, the Urbanismo/COAM editorial committee decided to devote this issue, number 25, to the revision of the Madrid General Plan. Given the particular circumstances at present (both the Manager and the Expert Manager of the Madrid City Hall Plan Bureau are on the magazine's management team) the Governing Board felt it should reflect its Editorial Committee's opinion and has therefore decided to take on the presentation of this issue of the magazine, as it did for issue number 20 devoted to the Preview of the Madrid General Plan. It was considered appropriate to present the revision of the General plan in a series of articles written by experts in the plan bureau itself. These articles go into depth on each one of the plan's major issues. Thus, in addition to the first article giving a gene-

ral overview of the General Plan, the mobility and availability of public transportation are also discussed along with transportation infrastructure, zoning, management, environmental protection, the treatment given to the Center and Historical Colonies, city regulations, and the plan of action and the financial and economic report. Also, following in the spirit of this period of the magazine, the General Plan itself was chosen for the Debate section, and two experts in urban planning and zoning along with two other representatives of opposition parties in the City Council were invited to a round table where each one of them could express an opinion on the New General Plan. The Governing Board understands that COAM members and readers of the magazine will therefore be able to base

their analyses not only on the descriptions provided by the plan's authors, but also on a broad range of other views. Lastly, the issue is capped off with three articles devoted to the new law recently passed by the Madrid Regional Government involving zoning, land, and city planning measures. By-lines such as the person responsible for drawing up the draft legislation and the spokesperson for zoning from the opposition party enhance these articles, giving them more than mere descriptive value, and afford a general overview. In this issue, due to the relative importance that has been attached to the Revision of the General Plan, the usual Urban Regions of Europe, Plans and Projects, and Urban Design sections have been left out, but will indeed appear in the next issue.



UN PROYECTO DE FUTURO

El despegue urbanístico hacia el siglo XXI

Un “Proyecto de futuro” es el lema que define al Nuevo Plan General de Madrid, inicialmente aprobado el pasado mes de febrero. Un planeamiento flexible y de elevada envergadura, específicamente planeado para reequilibrar todo el territorio del término municipal bajo una visión metropolitana, perfeccionando la estructura y forma urbana de la ciudad mediante un programa de actuaciones que ha suscitado gran expectación.

Texto: LUIS RODRIGUEZ-AVIAL LLARDENT.

Arquitecto. Gerente de la Oficina Municipal del Plan.

FERNANDO NASARRE Y DE GOICOECHEA.

Arquitecto. Director Técnico de la Oficina Municipal del Plan.

Ilustración: JORGE ARRANZ.



Las ciudades, lo mismo que las sociedades, periódicamente hacen un alto en el camino y reflexionan sobre como ha sido su historia, sobre lo que fueron en el pasado y sobre lo más conveniente para su futuro.

Pues bien, la elaboración de un Nuevo Plan General parece ser una de las circunstancias más genuinas para hacer este tipo de consideraciones. Este se ha concebido como un auténtico proyecto de futuro para la ciudad que se ofrece a la sociedad con la ilusión de que ella preste su adhesión e incorpore su esfuerzo. En definitiva, como un ambicioso plan en el que embarcarse para que Madrid, entre todos, se convierta en el siglo XXI en gran metrópoli europea.

El proyecto que el Nuevo Plan General propone desea, en primer lugar, solucionar los problemas que la capital actual presenta; en segundo, reequilibrar el territorio del término municipal en todos los órdenes; y, en tercero, ofrecer a la sociedad un conjunto de propuestas llenas de ilusión que esté dispuesta a hacer suyas porque las comprende y cree en ellas, desea que se materialicen y, por tanto, va a encontrarse en disposición de asumirlas y de trabajar para que finalmente se puedan transformar en realidad.

Flexibilidad y respaldo social

El modelo de Plan General, una vez finalizado y completo, se ha revelado excesivamente rígido e incapaz de asimilar y dar una adecuada respuesta a las demandas de la sociedad, tan vulnerables a constantes cambios. Por ello es probable y deseable dirigirse hacia un nuevo tipo de planeamiento que

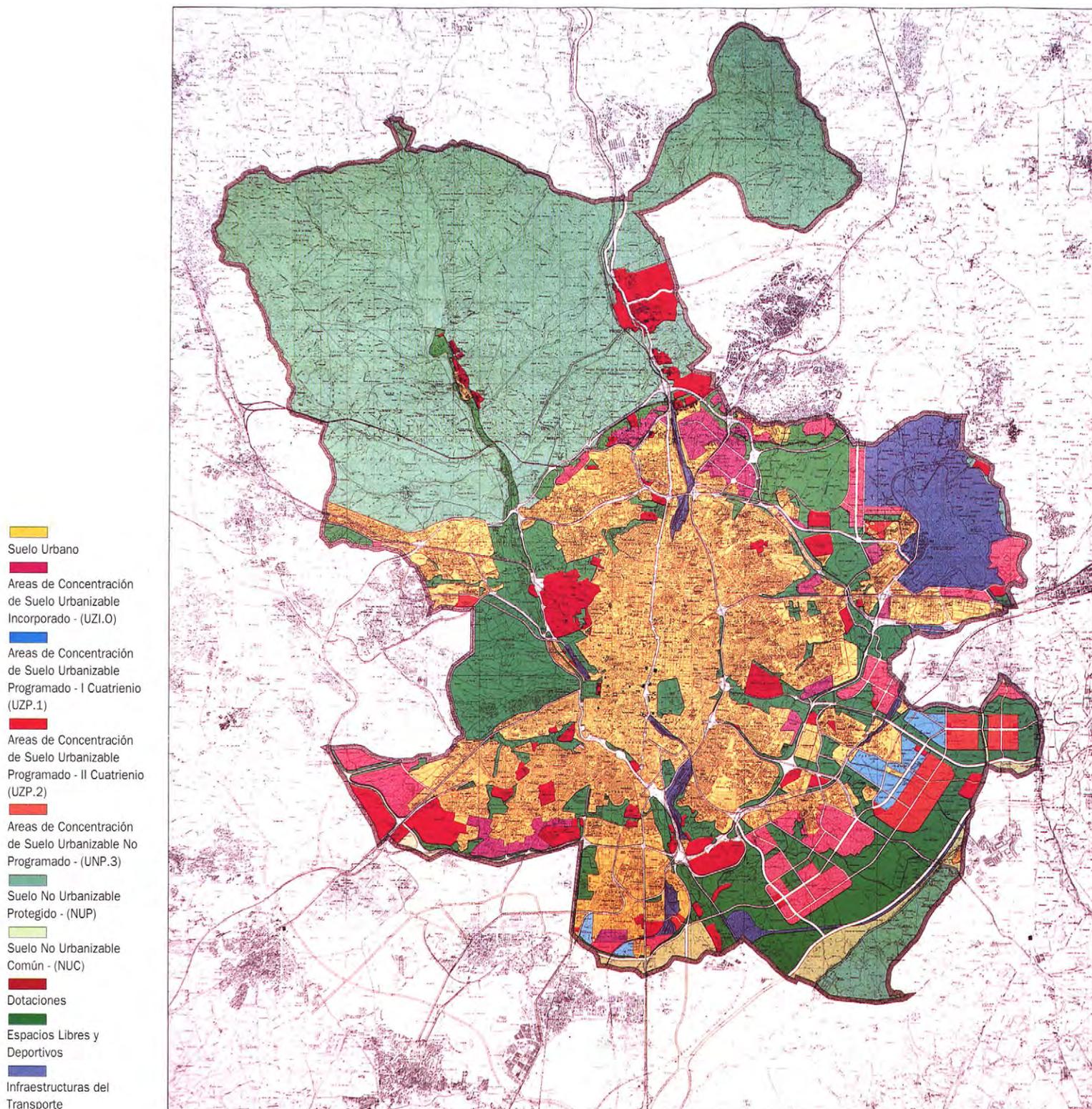
permita su gestión y ejecución en un proceso continuado de evolución, que ha de ponerse en marcha el día de su entrada en vigor. Dicho planeamiento requiere que su elaboración se realice a partir de dos premisas básicas: obtener un documento abierto y flexible y conseguir el máximo respaldo social fomentando la participación de la sociedad durante su gestación. La flexibilidad sólo puede conseguirse diferenciando sus determinaciones en rangos o niveles. Y el máximo respaldo social sólo se obtiene fomentando la participación ciudadana, institucional y generalizada en el proceso de elaboración. Esta es la línea que la Oficina Municipal del Plan ha seguido al confeccionar los documentos Criterios y Objetivos, Estrategias Básicas y Avance. Este último fue sometido a un trámite de participación ciudadana de más de seis meses de duración, presentando veinticuatro exposiciones sobre sus contenidos en las 21 juntas de distrito, además de dedicarle sesenta actos de presentación y diversos debates.

Visión supramunicipal

Desde un punto de vista conceptual, el Nuevo Plan General se dirige, fundamentalmente, a conseguir un incremento notable de la calidad de vida en la ciudad.

La solución de los problemas actuales y la obtención del necesario equilibrio general sólo es posible alcanzarlo mediante un perfeccionamiento de su estructura urbana. Pero no solamente hay que intentar resolver los problemas y conseguir un reequilibrio territorial, hay que añadir algo más, justamente aquello que permite a la sociedad percibir que se





está definiendo un verdadero y auténtico proyecto de futuro. Es decir, propuestas repletas de ilusión.

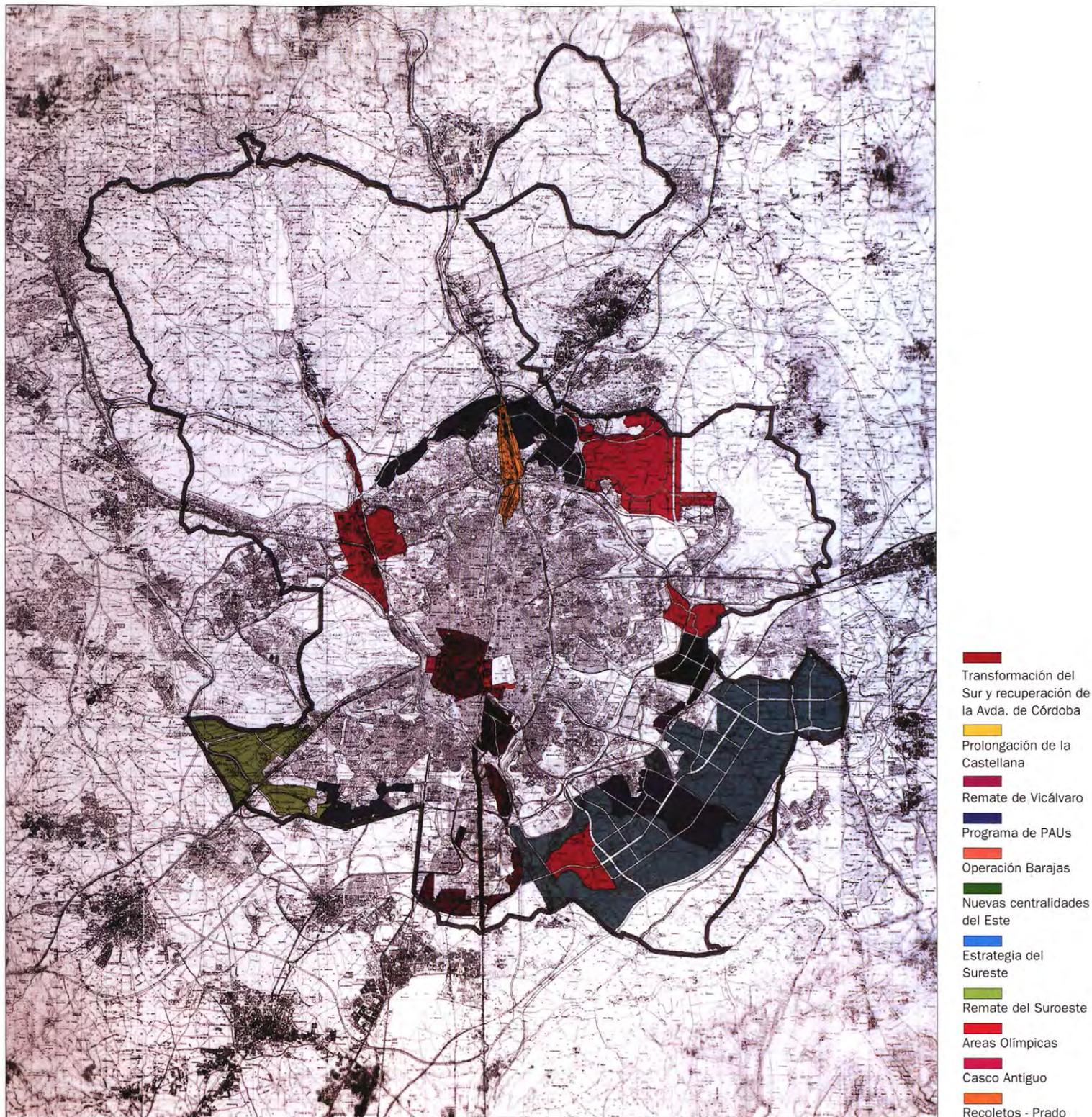
El Nuevo Planeamiento trata de corregir los errores más importantes que la gestión del planeamiento de los años 80 ha puesto en evidencia. Por eso, se considera esencial recuperar la visión supramunicipal de carácter metropolitano, aunque tan sólo se planifique para el ámbito territorial del municipio de Madrid. Circunstancia que a la vez ha puesto sobre la mesa la necesidad de tender hacia la concertación. Asimismo, resulta del todo fundamental recuperar el equilibrio entre las propuestas a corto, medio y largo plazo.

A la vista de la realidad física actual de ocupación del

espacio en el término municipal y de los compromisos existentes con el mismo, la OMP ha considerado imprescindible analizar, sin un plazo temporal acotado, cómo puede y debe ser el futuro de Madrid y también cuál podría ser el límite razonable (urbanísticamente hablando) de capacidad de acogida en los nuevos asentamientos surgidos dentro del término municipal. Siempre, claro está, desde una visión metropolitana. Un análisis bastante posible y conveniente puesto que el Nuevo Plan General, a la vista del modelo estructural elegido, distingue entre Plan y Programa.

Por otra parte, es muy importante que éste mantenga la apuesta por el protagonismo del tratamiento morfológico de

PLANO DE OPERACIONES ESTRUCTURANTES



la ciudad, reforzando así el papel del diseño urbano, en la línea de lo preconizado por el Plan de 1985. Apuesta que por cierto se ha desarrollado sin olvidar la necesidad de recuperar la componente estructural para el conjunto de las propuestas. Y todo ello en coherencia con el criterio de recuperación equilibrada de una visión a largo plazo.

Una de las novedades conceptuales que el Nuevo Plan propone se refiere al tratamiento del patrimonio edificado. Hoy en día la mayoría de la sociedad madrileña opina que el problema principal ya no es el puramente destructivo, sino el de sentar las bases para conseguir una auténtica recuperación tanto del patrimonio heredado, como de la vida en el

Centro Histórico y, especialmente, en el Casco Antiguo. La importancia del Medio Ambiente también cobra gran protagonismo en él, pues toda la propuesta del Plan ha sido redactada otorgándole la importancia que verdaderamente posee y que la sociedad actual reclama.

Finalmente, también hay que señalar que este Proyecto incorpora como soporte en su elaboración un conjunto de herramientas y métodos de vanguardia para dotarlo de la dimensión global que se le desea conceder, donde se integren todos los análisis y las visiones sectoriales. Asimismo, partiendo de una cartografía digitalizada, el Nuevo Plan General se desarrolla con una amplia base instrumental, tanto analítica

TRANSFORMACION DEL SUR



Operación sobre el distrito de Arganzuela que permitirá la sustitución voluntaria del uso industrial por otros que puedan configurar un nuevo polo de centralidad.

como interpretativa, ofreciendo todos los resultados alcanzados sobre un amplio y completo soporte informatizado.

Sin horizonte temporal

Ante la situación actual ¿cuál podría ser el límite razonable de capacidad para acoger nuevos asentamientos en el término municipal, sin un plazo temporal de desarrollo, y desde un enfoque territorial metropolitano?

No parece lógico plantearse como respuesta ningún modelo de futuro que no contemple la capacidad global del término. Por eso, el proyecto del NPG planifica la ciudad al límite de la capacidad de acogida de todo el término, en el marco de las premisas anteriormente mencionadas.

Por otra parte, la OMP ha entendido que la difusión de la centralidad hacia la periferia urbana, creando nuevas centralidades en las áreas de oportunidad vacantes, es la única solución para intentar alcanzar un reequilibrio territorial en el término municipal. Reequilibrio que además permitirá disminuir la presión de terciarización sufrida en el Centro Histórico, pudiendo plantearse así su recuperación.

Ni el territorio de la Comunidad de Madrid ni el ámbito metropolitano disponen en la actualidad de un planeamiento territorial de rango superior que sirviera de marco de referencia al NPG. Ante este hecho, la OMP ha defendido que Madrid no puede concebirse desde la estrecha óptica de los límites administrativos de su término municipal. Y por tanto el Nuevo Planeamiento, aunque formalmente se circunscribe al ámbito estricto del término municipal de Madrid, aborda su problemática urbana desde el punto de vista metropolitano.

Madrid carece hoy en día de un adecuado equilibrio, tanto

desde el punto de vista territorial como sectorial. Por eso el NPG pretende conseguir una distribución de los asentamientos y funciones más nivelada y homogénea, además de plantear la ordenación general desde la perspectiva de obtener un mayor equilibrio de orden social, a partir de una oferta de equipamientos, dotaciones y espacios libres lo más uniforme posible. De igual forma, el Plan contempla y persigue lograr un imprescindible equilibrio entre las áreas históricas y las de reciente desarrollo, y plantear una oferta de suelo para la vivienda y el desarrollo de actividades económicas en proporción a las demandas y sobre las áreas geográficas que mejor ayudan a conseguir el reequilibrio territorial deseado. Uno de los objetivos prioritarios es precisamente corregir el actual desequilibrio en materia de movilidad y accesibilidad.

Otro enfoque para las Areas Históricas

El Nuevo Plan General ha considerado que el mejor método para proteger las áreas históricas de la ciudad es el desarrollo de un planeamiento especial de protección para cada una de ellas, acompañado de los correspondientes catálogos de elementos. Así, se ha elaborado un planeamiento específico para las siguientes áreas:

- Centro Histórico: Casco Antiguo más Ensanche.
- Cascos Históricos de distritos periféricos anexionados.
- Cuarenta y dos Colonias de Hotelitos.
- Sacramentales de San Isidro, Santa María, Santos Justo y Pastor y San Lorenzo y cementerio de la Almudena.

La estrategia general

Sobre un conjunto de propuestas territoriales se apoya y concibe la estrategia general del NPG:

Ordenación a nivel metropolitano

Las diferentes condiciones de partida que existen en el entorno del término municipal hacen que el tratamiento metropolitano pueda ser dividido en sus dos ámbitos; Corona Norte y Corona Suroeste-Sur-Sureste.

La estructura metropolitana en la Corona Norte abarca el territorio existente al norte del suelo consolidado de Madrid, limitado por las carreteras nacionales N-VI a La Coruña y N-II a Barcelona. Este ámbito se encuentra claramente condicionado en sus posibles propuestas de actuación por dos elementos esenciales: por un lado, el Monte de El Pardo y el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, y, por otro, la aparición de los nuevos crecimientos de las instalaciones aeroportuarias de Barajas.

Además, la prolongación del Paseo de la Castellana, situada entre la M-30 y la M-40, adquiere un papel clave y fundamental en la estructura viaria de la Corona Norte, considerándola como el elemento estructurante soporte del área de mayor centralidad de dicha Corona, y también el enlace transversal Norte-Sur de la malla Este-Oeste.

Por otra parte, la articulación interna se confía a una malla viaria constituida por dos ejes transversales en dirección este-oeste, los cuales se traman con el continuo urbano consolidado a través de una serie de vías radiales. Asimismo, la red viaria se completa con el distribuidor exterior M-50, el tramo inicial urbano de la futura Autopista del Ebro y el eje de la Ciudad Aeroportuaria Norte-Sur.

Junto a estas actuaciones está previsto una estructura lineal este-oeste de parques urbanos que enlace el de Juan Carlos I con el Monte de El Pardo. Las propuestas de transporte colectivo para dicho ámbito se concretan en las prolon-



gaciones centrífugas de las líneas de Metro L.9, L.8 y L.4, así como en la propuesta ferroviaria de cercanías, de comunicación del corredor del Henares con las terminales antiguas y nuevas de Barajas, Ciudad Aeroportuaria y conexión, a través del área de intercambio de la nueva Estación de Hortaleza, con la Estación de Chamartín.

Por último, dichas propuestas se complementan con el trazado de un sistema de transporte de capacidad intermedia – sobre el circuito que recorre los nuevos crecimientos de la ampliación de los Recintos Feriales, Ciudad Aeroportuaria, nuevas y antiguas Terminales de Barajas, casco de Barajas y también los barrios de Alameda de Osuna y La Piovera –, hasta realizar su enlace con la ampliación de la red de Metro en la L.4 – Villa Rosa –.

En cuanto a la estructura metropolitana en la Corona Sureste, su ámbito abarca el territorio comprendido entre la M-40 y el trazado propuesto para la M-50, entre las carreteras de Andalucía y Barcelona, pasando por la de Valencia y enlazando con aquélla a través del viario de San Fernando. Además, se propone configurar una estructura viaria básica, a partir de la definida por el MOPTMA en sus Directrices para el Planeamiento de las Infraestructuras de Transporte, basada en la aparición de una Gran Vía de carácter urbano, situada en una posición intermedia entre la M-40 y la M-50, que serviría como nexo de

articulación y también de remate de los crecimientos existentes o previstos a lo largo de todo su recorrido.

En relación al transporte colectivo, se mantiene la propuesta de prolongación de líneas de Metro hasta dos puntos en la Gran Vía del Sureste, que se complementan con dos trazados para implantación de un sistema de transporte de capacidad intermedia: uno sobre la Avenida de Córdoba y el segundo discurriendo sobre el arco periférico que define precisamente la referida Gran Vía Urbana del Sureste.

Uno de los objetivos prioritarios del Nuevo Planeamiento es corregir el actual desequilibrio en materia de movilidad y accesibilidad.

Propuestas de centralidades

El Nuevo Plan General las ha contemplado tanto para ámbitos urbanos como para suelo urbanizable. Entre las primeras figuran:

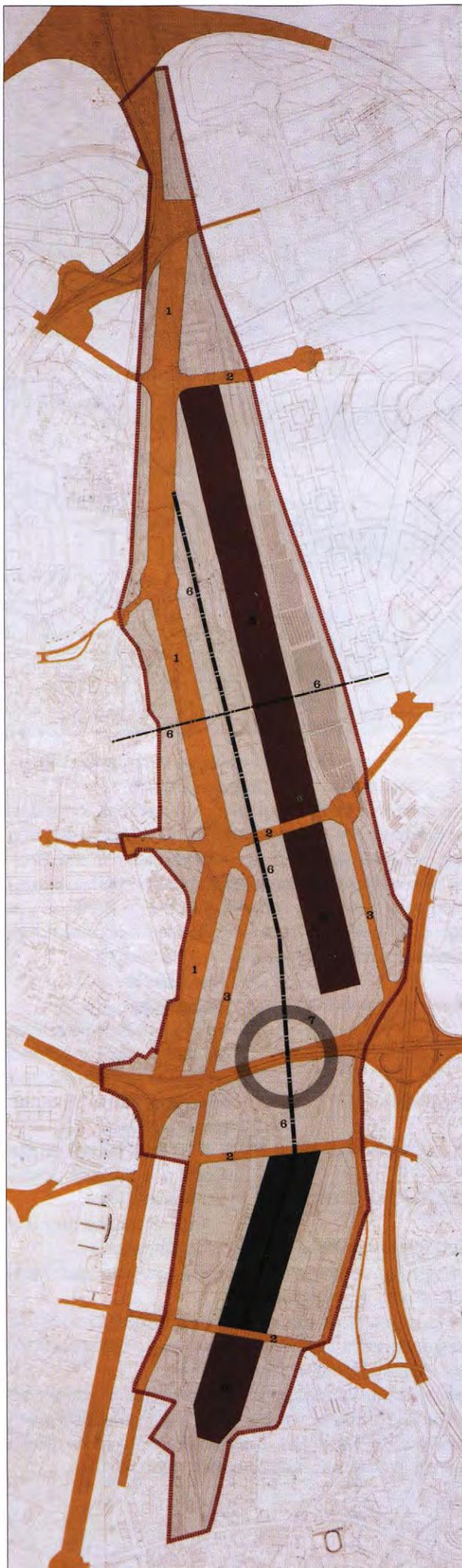
- El Nuevo Centro del Sur ligado a la llamada operación Méndez Alvaro.
- La centralidad asignada

a todo lo que conforma la Avenida de Córdoba.

- La parte de la centralidad de Campamento justamente sobre el área urbana de éste.
- La prolongación de la Castellana por la zona norte y la integración en la capital de las actuales áreas ferroviarias existentes en Chamartín y Fuencarral.
- La transformación de los actuales suelos industriales del casco de Vicálvaro, debido al traslado de la instalación cementera de Valderribas, que permitirá el desarrollo de una centralidad en torno a la estación ferroviaria.

Tratamiento de la antigua carretera de Andalucía como eje principal de la actividad urbana del sur de la ciudad.

PROLONGACION DE LA CASTELLANA



Ordenación de la cuna ferroviaria y su entorno que configura la prolongación del eje Norte-Sur y que constituye el elemento central de la Corona Norte.

Y para suelo urbanizable, las propuestas consisten en:

- La centralidad ligada al Aeropuerto de Barajas constituida por la futura Ciudad Aeroportuaria.
- El rosario lineal de centralidades previsto en toda la Corona Metropolitana del Sureste.
- La nueva Centralidad del Este, concebida como Centro de Centralidades de dicha Corona.
- La centralidad a desarrollar sobre los suelos urbanizables pertenecientes a la zona de Campamento.
- El papel de nuevas centralidades que en cierta medida absorberán los cuatro PAUs del Programa Municipal de suelo, así como los dos ámbitos de suelo urbanizable no programado de Arroyo del Fresno y Ensanche de Vallecas.

Operaciones a largo plazo

Nueve son las intervenciones que el Nuevo Plan General ha diseñado para el futuro de la capital:

- LA TRANSFORMACION DEL SUR:

Se trata de una operación estructurante que el Nuevo Plan General propone en el distrito de Arganzuela, en concreto en un área delimitada al oeste por la zona residencial estructurada en torno al Paseo de las Acacias, al sur y este por la M-30 y al norte por el conjunto de vías ferroviarias que componen la cabecera sur de acceso a la estación de Atocha. El criterio del Nuevo Plan General es permitir la sustitución del uso industrial – siempre de forma voluntaria y sin expulsar aquellas actividades que prefieran permanecer –, a través de una ordenación que garantice la mínimas dotaciones inherentes a los nuevos usos a implantar.

- RECUPERACION DE LA AVENIDA DE CORDOBA:

Consiste en una amplia operación estructurante que el Nuevo Planeamiento propone dentro de los distritos de Usera y Villaverde. Se articula y vertebrará a partir del tratamiento de la antigua carretera de Andalucía, la cual queda configurada como el eje principal de concentración de la actividad urbana de todo el sur de la ciudad.

- PROLONGACION DE LA CASTELLANA E INTEGRACION DE LAS AREAS FERROVIARIAS DE CHAMARTIN Y FUENCARRAL:

Dentro de la Corona Norte Metropolitana, el espacio que existe entre la ciudad actual y la M-40 constituye una de las áreas de oportunidad existentes en el término municipal de Madrid. Por ello, la decisión de ordenarlo adecuadamente da sentido a la propuesta de llevar a cabo la prolongación de todo el Paseo de la Castellana entre la M-30 y la M-40.

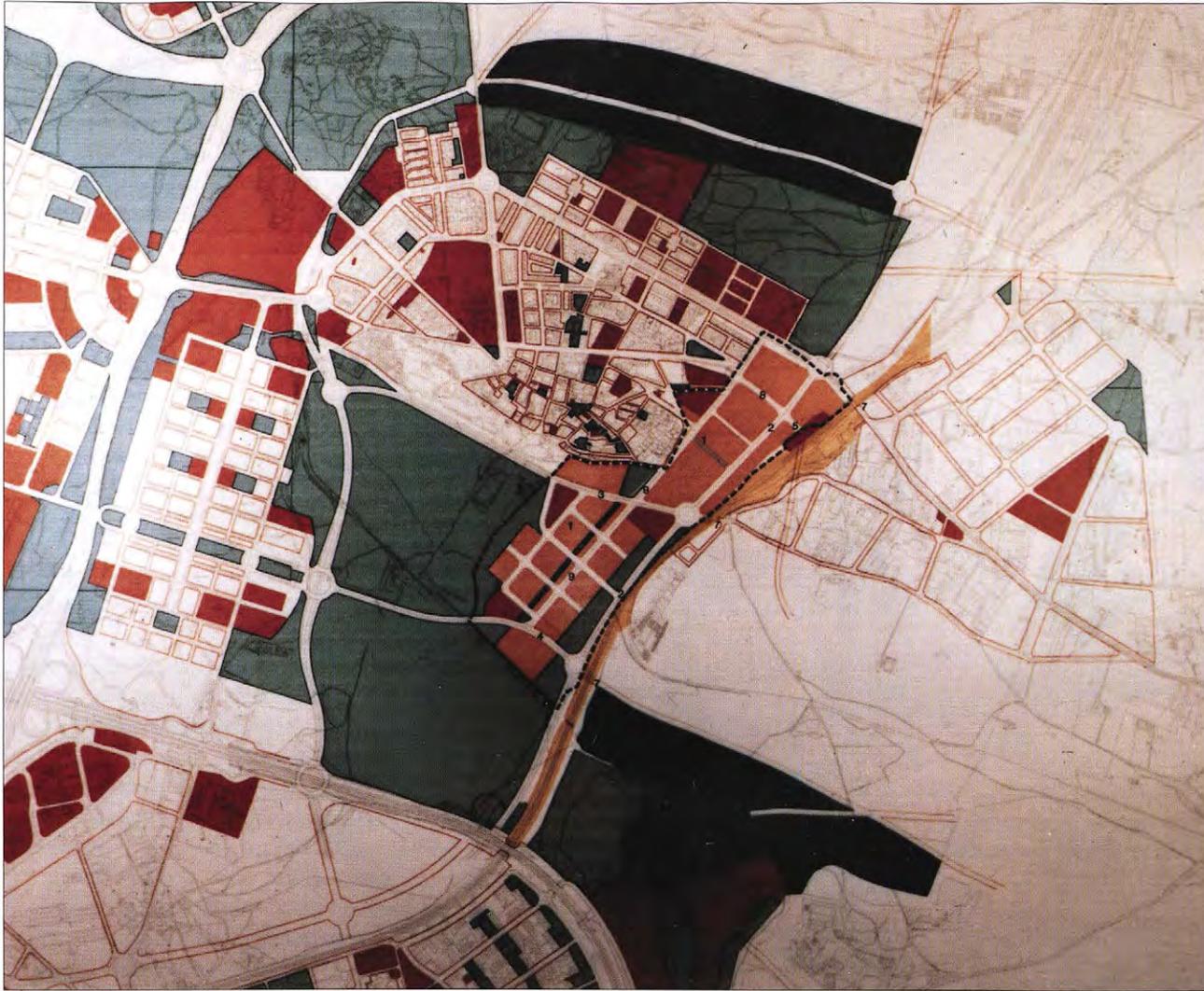
Puesto que el conjunto de los PAUs presenta una estructura urbanística reforzada en dirección este-oeste, la prolongación de la Castellana (debido a su posición central en la Corona Norte), se convertirá en el elemento que atará transversalmente a dicha estructura, con un claro potencial de centralidad en el conjunto de la Corona.

Asimismo, la decisión de prolongar toda la Castellana explica y justifica la necesidad de ordenar las áreas ferroviarias de Fuencarral y Chamartín. De este modo queda resuelto la continuidad transversal que éstas precisan en dirección este-oeste, y sus bordes quedan rematados convenientemente.

- REMATE Y DESARROLLO DEL CASCO DE VICÁLVARO:

La ordenación se apoya en el traslado de la actual cementera y prevé un desarrollo residencial para un total de 4.800 viviendas acompañado de usos terciarios – comerciales y oficinas –, así como equipamientos.

Además se potencia la existencia de un intercambiador, sobre la actual estación de Vicálvaro, como un elemento de



Operación derivada del traslado de las instalaciones cementeras y concebida para que constituya un remate residencial del Casco de Vicalvaro.

relación entre las líneas de cercanías C1,C2 y C7, así como la prolongación propuesta para la línea 9 de Metro.

● EL PROGRAMA MUNICIPAL DE UZIs Y PAUS:

La propuesta del Ayuntamiento de Madrid para crear suelo destinado a la construcción de viviendas – que el NPG incorpora con todas sus premisas y determinaciones –, está basada en el desarrollo del Convenio suscrito entre la CAM y el Ayuntamiento de Madrid el día 10 de febrero de 1995.

Las propuestas se reparten entre tres áreas situadas en la periferia norte de la ciudad: Monte Carmelo, Las Tablas y Sanchinarro, y otra localizada en el Suroeste; Ensanche de Carabanchel. Todas han quedado clasificadas como suelos urbanizables incorporados (UZIs). Estos responden al criterio

de desarrollar un importante proyecto municipal de preparación de suelo urbanizado, cuya finalidad es acoger 37.307 viviendas; de ellas un 66% estarán sometidas a algún régimen de protección (33% Vivienda de Protección Oficial y 33% Vivienda de Precio Tasado) y el resto serán libres.

El mismo planteamiento original del Ayuntamiento incluía dos ámbitos adicionales: en primer lugar el PAU II.1 Arroyo del Fresno, y en segundo el PAU II.5 Ensanche Villa de Valle-

cas. Ambos se han incorporado al Nuevo Plan General como suelo urbanizable no programado, llamado UNP.

● LA AMPLIACION DE BARAJAS, LA CIUDAD AEROPORTUARIA Y EL NUEVO PARQUE DE VALDEBEBAS:

Dicha ampliación consiste en la creación de un elemento de centralidad de gran potencia, apoyado en el Aeropuerto de Barajas y especializado en actividades terciarias de alto nivel. También se desarrollarían actuaciones complementarias de vivienda, de una magnitud razonable, en relación directa con el parque.

El Parque de Valdebebas o Casa de Campo del Este, se configura como un elemento del sistema de parques metropolitanos, de forma que, naciendo en el Parque Juan Carlos I, y a través de la Corona Norte, conecte

con las masas forestales del Monte de El Pardo. Para el enlace de cercanías se ha previsto el establecimiento de una reserva ferroviaria, desde el corredor del Henares a Barajas, estación de Hortaleza y Chamartín, de forma que sea compatible con la integridad y máxima entidad del Parque de Valdebebas. En cuanto a la posibilidad de desarrollar otros modos de transporte, se plantea mediante una reserva para un sistema de transporte de capacidad intermedia.

Dentro de la Corona Norte, el espacio entre la ciudad actual y la M-40 es una de las áreas de oportunidad en el término municipal de Madrid.

con las masas forestales del Monte de El Pardo. Para el enlace de cercanías se ha previsto el establecimiento de una reserva ferroviaria, desde el corredor del Henares a Barajas, estación de Hortaleza y Chamartín, de forma que sea compatible con la integridad y máxima entidad del Parque de Valdebebas. En cuanto a la posibilidad de desarrollar otros modos de transporte, se plantea mediante una reserva para un sistema de transporte de capacidad intermedia.

UN PROYECTO DE FUTURO

OPERACION BARAJAS



Creación de un elemento de centralidad de gran potencia junto a la ampliación del aeropuerto de Barajas y la Casa de Campo del Este o Parque de Valdebebas.

ESTRATEGIA DE DESARROLLO DEL ESTE



Conjunto lineal de centralidades que configuran la diagonal del sureste apoyado en una gran vía de carácter urbano y en la creación de una trama verde periférica.

Por último, se pretende establecer al norte de la ciudad un remate urbanístico de los crecimientos originados en La Moraleja y el Encinar de los Reyes, denominado Solana de Valdebebas. Además de llevar a cabo una operación basada en la posible ampliación de las instalaciones industriales asociadas al aeropuerto – actualmente ubicadas en el área de La Muñoza –, haciéndolas compatibles con la necesaria preservación y potenciación de la ribera del Jarama.

● LA NUEVA CENTRALIDAD Y LA ESTRATEGIA DE DESARROLLO EN EL ESTE DE MADRID:

Esta operación plantea crear una nueva centralidad de gran potencia, la cual debe establecer la conexión entre el ámbito subregional del Corredor del Henares y las áreas industriales del Sur, apoyadas en la Carretera de Andalucía. Debido a ello, se pretende articular y potenciar el desarrollo del Arco o Diagonal Sureste de la región metropolitana.

Dicha operación se diseñará una vez se haya reconocido el gran potencial de su accesibilidad a los centros regionales de transporte y además a las grandes infraestructuras. Es decir, el Aeropuerto de Barajas, CITI-PAL de Coslada, la Estación de Clasificación de Vicálvaro, el futuro Puerto Seco de Renfe, Mercamadrid, y M-40, M-50, Variante de la N-II, y por último la Prolongación de O'Donnell.

La propuesta se apoya en cuatro acciones coordinadas. Por un lado, el Centro Logístico, cuya misión es articular toda la actividad de transporte, almacenamiento y distribución de mercancías de la diagonal Sureste. Por otro, el Campus Universitario y el Parque Tecnológico, que responden a la demanda existente para instalaciones universitarias y explotan la posibilidad de crear un Parque Tecnológico asociado al Campus, pero apoyado a la vez en el Centro Logístico. A continuación una Ciudad Deportiva o Parque Olímpico que complete y potencie las instalaciones deportivas que actualmente posee la Comunidad Autónoma de Madrid, y que en su día pueda constituir una posible Ciudad Olímpica. Y finalmente el Polígono de Vivienda y el Parque Metropolitano situado junto a la M-40 y la prolongación de O'Donnell.

En cuanto a la estrategia de desarrollo del Este, se trata de una operación estructurante prevista sobre el conjunto del territorio comprendido en la Corona metropolitana Sureste, que se extiende desde la carretera de Andalucía hasta el límite con los términos municipales de Coslada y San Fernando, entre las autovías orbitales M-40 y M-50.

Esta operación se concibe como un conjunto lineal de centralidades, (podría denominarse un rosario de centralidades), que a la vez servirá de base para configurar una serie de nuevos desarrollos urbanos, los cuales definirán globalmente toda la diagonal del Sureste madrileño.

El elemento esencial 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 y que irá situada en posición intermedia entre la M-40 y la M-50.

Fundamentalmente apoyadas en ella, aunque se han diseñado para que puedan desarrollarse de manera secuencial e independiente, se han propuesto una serie de áreas de oportunidad para nuevos desarrollos que poseerán distinta importancia y que cumplirán diferentes funciones.

También está previsto la obtención de una trama verde periférica, a partir de la reforestación de las amplias zonas vacantes comprendidas en el ámbito de dicha operación.

Por último, hay que señalar que el Nuevo Planeamiento contempla prolongar diversas líneas de Metro hasta el eje de

la Gran Vía Urbana. Tales ampliaciones de línea permitirán la conexión (mediante un conjunto de intercambiadores modales), con un sistema de transporte ligero, que facilitará la conectividad longitudinal de los nuevos desarrollos entre sí.

● EL REMATE DEL SUROESTE:

En esta propuesta se ha incluido el antiguo PAU II-6 (Ensanche de Carabanchel), UZI 0.08 en el NPG, el Area de planeamiento específico Cuartel de Arteaga-Cocheras EMT, la ordenación de la zona de Cuatro Vientos y la Operación Campamento. Dentro de ella destaca la actuación denominada Campamento, concebida para sustituir la mayor parte de las actuales instalaciones militares por una nueva centralidad con diversidad de usos.

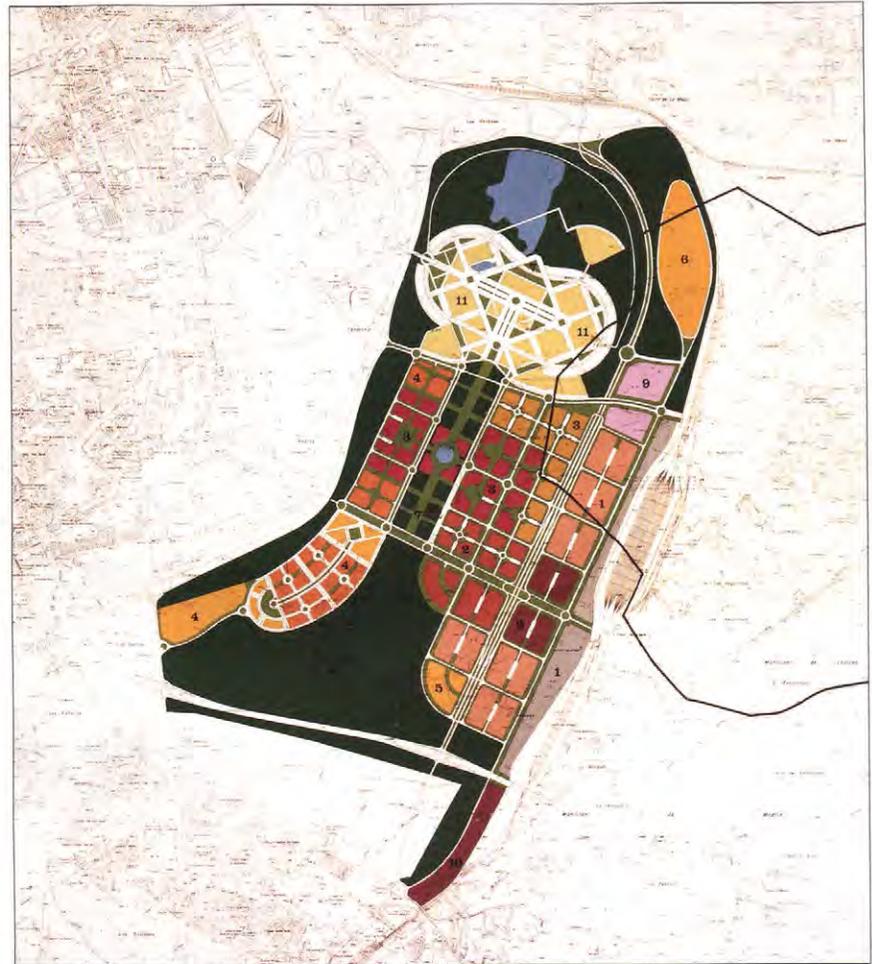
El objetivo territorial es dotar de una estructura a la totalidad de este espacio municipal, integrándolo y articulándolo con los espacios metropolitanos y regionales contiguos.

Por otra parte, en la propuesta se ha decidido que la N-V mantenga su posición y carácter de vía de acceso hasta el entronque con la M-30 y la almendra central de la ciudad. Se deprime en la zona central, coincidiendo con el paso inferior existente, a fin de comunicar a nivel las dos áreas urbanas que componen la citada operación.

Al Sur y colindante con los barrios de Aluche y Aguilas, se propone un área residencial y equipamientos locales que puedan reequipar los citados barrios.

Al Norte de la N-V se disponen dos zonas. La primera, con una malla ortogonal o cuadrícula que se estructura en torno a un bulevar central paralelo a la N-V. Este espacio se diseña con un claro carácter de centralidad urbana, donde se desarrollarían las actividades más simbólicas y significativas. La segunda, cercana al arroyo Meaques. En esta zona el suelo urbano se rematará con una serie de manzanas residenciales levantadas en bloque abierto, finalizando con grandes parcelas de equipamiento los usos ya existentes.

El resto de suelos, lindando con el urbano consolidado y nuevo, se plantea como suelo urbanizable no programado en el que está proyectado un desarrollo suburbano de baja intensidad, permitiendo la mezcla de usos dotacionales, residenciales y terciarios. La zona situada al Oeste de la M-40 se reserva para equipamientos metropolitanos y la zona Norte para un gran complejo destinado a la Defensa Nacional.



tipo de improvisación, de cara a un acontecimiento de esta magnitud. Además, que duda cabe que la organización, el desarrollo y la celebración de unos Juegos Olímpicos es uno de los proyectos que más ilusión puede despertar en una sociedad urbana como la nuestra.

Así pues, el NPG se ha planteado, desde la hipótesis, dotar a Madrid de las instalaciones deportivas de alta competición que se precisan para unos eventuales Juegos Olímpicos. En este sentido, una primera propuesta sobre cuales

Elemento de centralidad basado en la creación de un Centro Logístico, un Campus Universitario con Parque Tecnológico, un Parque Olímpico y un Parque Metropolitano.

son las zonas olímpicas principales para afrontar en el futuro el desarrollo de un acontecimiento semejante pasa por: crear una Ciudad Olímpica, compuesta por el conjunto de las áreas denominadas Zona Deportiva de Canillejas y Nueva Centralidad del Este. Dichas áreas incluirían las instalaciones

propias del Anillo Olímpico; trazar un Parque Lineal del Manzanares Norte. A partir de las instalaciones existentes – Casa de Campo, Parque Deportivo Puerta de Hierro, Hipódromo, Somontes etc. –, podría estructurarse un área donde practicar deportes como la hípica, el golf, el tenis y otros; y finalmente crear un Parque Lineal del Manzanares Sur, reservando una amplia zona al Este del propio Manzanares Sur donde sería factible practicar tiro de precisión, tiro con arco, las modalidades del pentatlón moderno, hockey sobre hierba, esgrima, etc., con sus áreas de entrenamiento.

Actuaciones emblemáticas

El Nuevo Plan General propone tres operaciones urbanísticas que se pueden calificar de emblemáticas:

En primer lugar, hacer una apuesta a largo plazo por levantar una Ciudad Olímpica. Actualmente, Madrid no dispone de las instalaciones

adecuadas para la alta competición deportiva. Por eso la OMP ha entendido que la redacción de un Nuevo Plan General era la ocasión más adecuada para reservar los suelos más convenientes y sentar las bases para su posible desarrollo y ejecución en el tiempo.

Aunque previsiblemente Madrid no va a tener una posible opción de organizar unos JJ.OO. antes del año 2008 (que puede que no se haga realidad antes del 2012 y, más probablemente antes del 2016), sí es cierto que se encuentra en la mejor de las circunstancias para prepararse, sin hacer ningún

La creación de un Centro Logístico, un Parque Tecnológico y una Ciudad Deportiva son algunas de las acciones previstas.

Desarrollos en torno a Campamento y Cuatrovientos para articular y rematar el continuo urbano, creando elementos de centralidad y equipamientos metropolitanos.



LA RECUPERACION DEL CASCO HISTORICO

Los objetivos de la propuesta de planeamiento del NPG para la recuperación del Casco Antiguo son:

- Mantener el uso residencial como actividad predominante.
- Mejorar la calidad de vida del residente.
- Favorecer las actividades que dan servicio a la población del casco.
- Encauzar la política de rehabilitación pública dentro de un programa de prioridades establecido por el Planeamiento.
- Dar lugar, mediante fórmulas imaginativas, a las intervenciones conjuntas con el sector privado.
- Proteger el derecho de los residentes más desprotegidos a mantenerse en su vivienda o al menos a realojarse en su entorno urbano.
- Establecer un fuerte compromiso inicial del sector público que sirva de motor para la incorporación de agentes privados.

Además de estas zonas sería posible crear otra Area Deportiva Sur, localizada al sur de los barrios de Carabanchel Alto, Cuatro Vientos y Campamento (al exterior de la M-40), que permitiría conseguir un conjunto de cuatro zonas olímpicas más equilibrado sobre el territorio central del Area Metropolitana. La oferta de instalaciones olímpicas quedaría complementada con las instalaciones existentes en el suelo consolidado, convenientemente reformadas y acondicionadas.

La segunda operación es la recuperación del Casco Antiguo. La rehabilitación, revitalización y, por tanto, recuperación del centro histórico de Madrid y, especialmente, de su Casco Antiguo, es probablemente el mayor reto que se plantea el Nuevo Plan General de cara al futuro.

Respecto a la protección de su patrimonio edificado, éste debe plantearse potenciando sus valores arquitectónicos,

THE NEW GENERAL PLAN, A PROJECT FOR THE FUTURE

The New General Plan (NPG) was conceived as a true project for the future of the city so that Madrid, with the participation of all of its citizens, can go on to be one of Europe's great capitals in the 21st century. In order to do so, the NPG wishes to solve the problems that the capital is facing, restore balance in all of the city's zoning, and offer its society a set of proposals full of things to look forward to and participate in because they are understood and believed in. From a conceptual point of view, the

NPG is basically aimed at bringing about a noticeable difference in the city's quality of life. In addition, the new outlook attempts to correct the main management errors which became visible during the 1980s. It was therefore considered essential to regain a supra-municipal, metropolitan area outlook, even though planning only strictly takes place within Madrid city limits. It is also very important for the NPG to continue to place emphasis on the city's morphological aspects, enhancing the role of urban design along the lines of the 1985 Plan. When planning the city,

the Oficina Municipal del Plan, the city's planning bureau, understood that no model for the future can be set out without considering the metropolitan area as a whole. Consequently, the only solution to attempt to rebalance the zoning within the city limits involves the creation of new focal points away from the center in vacant spots presenting opportunities. Similarly, the plan considers and attempts to achieve the imperative balance that must exist between historical areas and those recently developed. It affords land for housing and also the development of econo-

mic activities proportionate to current demand in the areas that best help to strike the desired rebalancing of the zones. Another one of the plan's priorities is to correct the current imbalance in terms of mobility and accessibility. The New Plan General has considered that the best way to protect historical areas is to develop special considerations for protecting each one of them, and also to catalogue of all of their contents.

The general strategy

The New General Plan's general strategy can be broken down into the

ambientales, históricos y también culturales, además de planificar una estrategia que contemple toda su reutilización racional. Las acciones propuestas pueden clasificarse en: acciones a nivel de barrios o áreas específicas, que a su vez se diferencian en áreas de rehabilitación integrada y en áreas de rehabilitación preferente; acciones regeneradoras de la actividad urbana, que comprenden acciones estructurantes, de oportunidad a concertar y puntuales; y por último acciones sobre el espacio privado de las manzanas.

Estas se complementan con los catálogos de protección y con la definición de una estrategia específica de gestión, la cual consiste en crear una sociedad de gestión concebida con el máximo grado de flexibilidad para adaptarse de ese modo a todas las posibles fórmulas de colaboración entre las Administraciones Públicas, así como entre éstas y empresas privadas y particulares. Además, se propone formar una Comisión Institucional para la Protección Histórica, Artística y Natural (CIPHAN), encargada de controlar la interpretación de las determinaciones y normativa contempladas en el NPG sobre las áreas históricas y naturales, y la elaboración de una Ordenanza de Conservación Ambiental (OCA) para la edificación en aquéllas.

La tercera y última operación consiste en la protección y desarrollo del Area Cultural Recoletos – Prado.

Este ámbito emblemático de la ciudad, situado como zona de transición entre el Casco Antiguo y el Ensanche, comprende las áreas de edificación situadas a ambos márgenes del eje Recoletos – Paseo del Prado (entre la actual plaza de la Hispanidad y la Glorieta del Emperador Carlos V) y también la totalidad del Parque del Retiro y la zona edificada entre su límite sur y la Estación de Atocha.

La propuesta comprende una serie de acciones globales cuyo denominador común, a modo de meta final, es proteger y desarrollar todo el Area Cultural Recoletos – Prado, abriéndola hacia el sureste y el suroeste del Centro Histórico, potenciando así sus cualidades como un área estratégica que es de la cultura madrileña y española.

Teniendo en cuenta la magnitud y gran envergadura del conjunto de las propuestas ofrecidas, el Nuevo Plan General plantea la necesidad de redactar y tramitar un plan especial donde poder definir todos los elementos, determinaciones y acciones. Además de proponer la convocatoria, con carácter previo, de un concurso nacional de ideas, con objeto de conocer otras propuestas alternativas. En cuanto a su gestión, por tratarse de un proyecto de capitalidad, ha de ser abordado por la Administración del Estado, la Comunidad y el Ayuntamiento.



Ordenación urbanística para recuperar y proteger el Area Cultural Recoletos - Prado, abriéndola hacia el sureste y el suroeste del Centro Histórico de Madrid.

ACCIONES PUNTUALES

Las acciones más significativas para este importante eje son:

- Recuperación ambiental del eje Paseo de Recoletos – Paseo del Prado como eje cultural de Madrid.
- Apertura visual de la comisa del botánico hacia el oeste.
- Restauración y ampliación de la zona sur del parque del Retiro.
- Integración del cerrillo de San Blas y el Observatorio Astronómico en su entorno urbano.
- Ordenación urbanística del área comprendida entre el Retiro y el Paseo de la Reina María Cristina.
- Extensión del eje cultural hacia el sureste integrando un amplio conjunto formado por el Panteón de Hombres Ilustres, la Basílica de Atocha, la Real Fábrica de Tabacos y los nobles edificios administrativos de Renfe.
- Extensión del eje cultural hacia el suroeste, incorporando emblemáticos edificios como la sucursal nº 2 de la Caja de Ahorros de Madrid y la Real Fábrica de Tabacos.

following sets of zoning proposals.

● *Metropolitan Zoning.* The idea is to implement a differentiated treatment of the northern, southeastern, southern and southwestern portions of the city's outer ring. To the north, the prolongation of the Paseo de la Castellana between the M-30 and M-40 ring highways will take on a key role in the new road structure, to be completed with the outer M-50, the initial stretch of the future Ebro Highway, and the north-south road to the Ciudad Aeroportuaria (Airport City). The public transportation proposals focus on extending metro

lines 8, 9 and also 4, a metropolitan rail project, and also the establishing of a big medium capacity transportation system.

The southeastern portion will be marked by a thoroughfare connecting the M-40 and also M-50 which will be linked up to two different extensions of metro lines. Two additional roads will be built in order to be able to implement a big medium capacity transportation system.

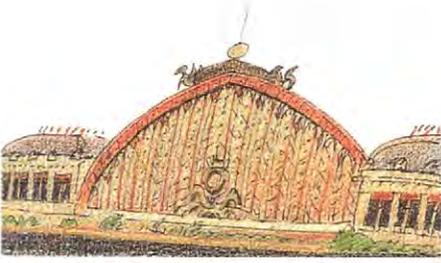
● *Proposals for new focal points.* In terms of urban areas, the NPG includes the new center in the south tied into the development of Méndez

Alvaro, the prolongation of the Castellana in the north and also the integration of what are now railway areas in Charmartin and Fuencarral into the city. The industrial zones in the town of Vicálvaro are also to be transformed. Areas for urban development in the New General Plan include a future airport city and the enhancing of developable land in Campamento for this purpose.

● *Operations for the future.* For the long term, the NPG has devised the implementation of a transformation in the city's south, including recovering the Avenida de Córdoba, the

finishing off and development of the village of Vicálvaro, the UZI and PAUs (plans for urban intervention), the broadening of the village of Barajas, the airport city, the Parque de Valdebebas, new urban focal points and a strategy for developing the city's east, and, lastly, the finishing off of the southeast of the city.

● *Emblematic action.* The NPG proposes three emblematic operations: the building of an olympic city, the recovery of Madrid's historical center, and the protection and development of the cultural area around the Recoletos - Prado boulevard.



ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD LA ASIGNATURA PENDIENTE

*Propuestas para disminuir la presión sobre
las áreas centrales de Madrid*

Mejorar la accesibilidad al sistema de transporte colectivo actual y perfeccionar el modelo de movilidad que posee el centro de la ciudad, son dos arduas tareas con las que se enfrenta el Nuevo Plan General, directamente relacionadas con su nueva política de infraestructuras. Dos demandas que el citado Planeamiento pretende satisfacer mediante la creación de un Programa de Intercambiadores y otro de Aparcamientos de Larga Estancia Remotos, además de la puesta en práctica de una política más efectiva para el equilibrio y la ordenación urbana de la capital.

Texto: PEDRO GARCIA ALARCO.
*Jefe del Área Metodológica de la
Oficina Municipal del Plan.
Presidente del Grupo de Expertos
en Gestión de la Demanda
(CCE, DGVII y DGXIII).*

El Planeamiento General carece de los instrumentos para establecer u ordenar la gestión de la movilidad con los medios e infraestructuras que desde él se determinan. Evidentemente puede orientar y condicionar la gestión posterior, dependiendo de cómo quede distribuido espacialmente la oferta de viario, la de espacio para estacionamiento, las infraestructuras de transporte con plataforma reservada, y de cómo esa distribución de la oferta, interactúe con la localización de los orígenes y destinos de la demanda de transporte, en función de la distribución de asentamientos residenciales y la localización de actividades que resulte del desarrollo urbano y su entorno. Esta es la razón principal por la que el Planeamiento General se haya limitado a establecer unas previsible relaciones entre la oferta y la demanda de transporte y su distribución espacial.

Quizá por ello y por la complejidad del problema y la elevada cantidad de información necesaria para diagnosti-

carlo y proponer soluciones coherentes en el espacio y en el tiempo, la accesibilidad ha sido uno de los parámetros más escasamente atendidos en el Planeamiento, uno de los déficit más notables en los sistemas de transporte colectivo. La accesibilidad de éstos se entiende como la medida de probabilidad que un viajero tiene de acceder a un punto del territorio en condiciones aceptables de tiempo, confort y precio.

Por extensión, accesibilidad significa la capacidad que los sistemas de transporte colectivo poseen para satisfacer la demanda de viajes a una zona concreta, desde cualquier otro punto y en condiciones practicables.

En Madrid, dicha accesibilidad no puede medirse desde el propio término municipal, dada la presión que ejercen los residentes de los municipios de la Corona Metropolitana sobre las áreas centrales de la ciudad (Castellana Norte, Ensanche y Centro). Carecería de sentido dar respuesta sólo a los residentes de Madrid si la mayoría de los

viajeros (en gran medida los principales causantes de las congestiones que produce el vehículo privado) proceden de los citados municipios.

Carácter dinámico

Así pues, es evidente el carácter dinámico de la accesibilidad y también lo insuficiente que son los instrumentos estáticos para analizarla, puesto que la accesibilidad depende, básicamente, de las posibilidades de conexión (funcionalmente aceptable) entre los distintos sistemas de transporte. Estos se consideran como un todo, y no como un conjunto de infraestructuras con una capacidad lineal dada: su capacidad efectiva resulta de la efectividad de los intercambiadores de flujos entre las distintas redes. Tales intercambiadores, como elementos de transferencia de viajeros de un modo de transporte a otro, normalmente han sido equipamientos que se han desarrollado como modificaciones al Planeamiento, pues no fueron previstos en el Planeamiento General, salvo las conexiones muy evidentes (estaciones de ferrocarril, estaciones en autobuses, etc).

Que la accesibilidad a las áreas centrales de Madrid sea del 82%, significa que hay un 82% de posibilidades de que un viajero del Area Metropolitana acceda a cualquier destino del centro en transporte y en condiciones aceptables. Ahora bien, ¿qué se entiende por condiciones aceptables para un viaje combinado, apoyado en transporte colectivo? En primer lugar se debe definir el parámetro del destino. La accesibilidad "bruta" a un punto dado se considera satisfactoria si desde la parada o estación del transporte colectivo el viajero emplea cinco minutos o menos en llegar andando a su punto de destino.

La medida de la "accesibilidad neta", respecto a la "bruta", incide en investigar cual es la mejor combinación en transporte colectivo desde un área periférica concreta, determinando la proporción de viajeros que pueden hacer tales combinaciones en condiciones aceptables. Para los estudios de accesibilidad realizados en el Nuevo Plan General, las condiciones aceptables que se han establecido son las siguientes: un máximo de dos trasbordos en

transporte colectivo y una fácil entrada en los sistemas de transporte.

Movilidad madrileña

Sobre el modelo de tráfico desarrollado en la Oficina Municipal del Plan, basado en el simulador EMME/2 (este contiene modelizada las redes de transporte colectivo, incluidos autobuses, hasta 1994, y el viario, hasta el 2007, con distintos escenarios alternativos, así como los diversos tipos de desarrollo espacial de asentamientos y de actividades), se han realizado numerosos análisis de la accesibilidad, incluyendo un estudio de los tiempos de viaje que permita comprender las pautas actuales de la movilidad madrileña. Este considera que el destino final se encuentra a un máximo de 5 a 6 minutos a pie con respecto a la última etapa en transporte colectivo. Además, las cifras muestran que para cerca de un 40% de viajeros que viven en la Corona Metropolitana o en los corredores de acceso a la capital, los sistemas de transporte colectivo carecen de accesibilidad suficiente, pues les obligaría a realizar un mínimo de 6 trasbordos diarios, tras una etapa previa andando o en coche, finalizando con esa misma operación en sentido inverso.

En las mejores condiciones de funcionamiento del transporte colectivo, que no son las actuales, existe un mínimo de tiempo de espera de 42 minutos, a los que se deben sumar las duraciones de los trayectos en transporte colectivo. Estos datos significan que, para los residentes en la Corona Metropolitana hay una probabilidad del 78% de que el viaje en transporte colectivo les suponga unos 85 minutos, con una media en torno a los 100 minutos. Si a ello se suman los tiempos de acceso al transporte colectivo y el trayecto, a pie final el resultado son 137 minutos en las mejores condiciones de regularidad. Por tanto el viaje podría suponer, fácilmente, un tiempo efectivo de unas 3 horas diarias. En esas condiciones es evidente que el transporte colectivo resulta disuasorio para una elevada proporción de viajeros periféricos con destino en Madrid.

Por otra parte, un análisis sobre la sensibilidad de los niveles de conges-

tion a distintos factores, ha mostrado que el elemento de mayor impacto es, precisamente, la pauta de los asentamientos de población dentro del Area Metropolitana. En concreto, cada vez que una familia o una pareja abandonan Madrid al casarse para irse a la periferia se dan los siguientes factores:

- En el 79 % de los casos el empleo de esa familia continúa en Madrid.
- Madrid sigue atrayendo el 65 % de los viajes de movilidad no forzada de la familia o de la pareja.
- La dimensión media del grupo emigrado es de 2,65 personas.
- El grupo sustituye unos viajes forzados diarios de 21,2 Km., realizables con comodidad en transporte colectivo, por unos viajes forzados diarios de 154 Km., que tienen una baja probabilidad de disponer de alternativas aceptables en transporte colectivo.

En conclusión, las pautas del actual

Los sistemas de transporte colectivo resultan disuasorios para una elevada proporción de viajeros periféricos con destino en Madrid.

modelo territorial sustituyen viajeros con una buena accesibilidad a los sistemas de transportes, por viajeros con mala accesibilidad que multiplican por 6 la longitud de sus viajes y que, forzadamente, deben acudir al vehículo privado en cerca del 50% de los supuestos. Hecho que implica una multiplicación, en cada uno de los casos, por un factor alrededor de 20, del consumo energético y de la emisión de contaminantes atmosféricos (COx, Sx, NOx).

Ante este problema el NPG asume en su filosofía los criterios de fomento de la proximidad, de difusión de ciudad en los nuevos asentamientos (apoyados en una amplia oferta de vivienda), y de revitalización del Centro Histórico como generador de oferta para vivir en el ámbito más accesible de la ciudad.

Dentro de los análisis efectuados, también se han analizado los instrumentos que permitirían mejorar sustan-

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD, LA ASIGNATURA PENDIENTE

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS EN TRANSPORTE COLECTIVO PARA VIAJES EN VEHÍCULO PRIVADO HACIA CENTRO Y ENSANCHE

| Agregación Origen | Viaje 1 etapa | Viaje 2 etapas | Viaje más de 2 etapas | Total |
|--------------------------|---------------|----------------|-----------------------|---------------|
| Almendra Central | 2.657 | 1.772 | --- | 4.429 |
| Periferia Urbana | 515 | 1.028 | 3.598 | 5.141 |
| Area Metropolitana Norte | --- | 82 | 326 | 408 |
| Area Metropolitana Sur | --- | 150 | 848 | 998 |
| Area Metropolitana Este | --- | 47 | 391 | 438 |
| Area Metropolitana Oeste | --- | 30 | 617 | 647 |
| Corredor Norte | --- | --- | 52 | 52 |
| Corredor Noroeste | --- | --- | 31 | 31 |
| Corredor Este | --- | --- | 72 | 72 |
| Corredor Suroeste | --- | --- | 35 | 35 |
| Corredor Sur | --- | --- | 88 | 88 |
| Corredor Sureste | --- | --- | 30 | 30 |
| Ctra. de Toledo | --- | --- | 36 | 36 |
| Totales | 3.172 | 3.109 | 6.124 | 12.405 |

Muestra al azar seleccionada de la matriz de viajes en vehículo privado en hora punta, para 1994 en Madrid. Se entiende etapas en transporte colectivo. Los tramos en vehículo privado no se computan. Se entienden viajes de un sólo sentido (ida o vuelta).

FUENTE: USM. Modelo de Movilidad. Madrid 1994.

cialmente la accesibilidad al sistema de transporte colectivo y de éste al conjunto de la ciudad. Para ello, además de la extensión de las redes y la ampliación de las infraestructuras, se ha actuado sobre la mejora de las posibilidades de interconexión entre las redes y el incremento de funcionalidad y de la eficacia de estas interconexiones.

De este estudio ha surgido el programa de Intercambiadores, que puede mejorar la atracción de los sistemas de transportes hasta un 15% más de viajeros (cifra evaluada tras la entrada en servicio de la línea circular del Metro).

Aparcamientos ALER

Asimismo, sobre dicho programa de Intercambiadores se ha superpuesto el Programa de Aparcamientos de Larga Estancia Remotos (ALER), que tienen como objetivo disminuir en 15.000 el número de vehículos que acceden al centro de la ciudad. El planteamiento de los ALER se basa en: reconocer que existe una demanda insatisfecha (la cual hoy opta por el aparcamiento ilegal) de aparcamiento de larga estancia, a un precio bajo; que una gran mayoría de esa demanda está representada por residentes en otros términos municipales con escasas posibilidades de atender las sanciones de tráfico que les pudieran ser impuestas; que más del 50% de dicha demanda carece de alternativas razonables de acceso al centro en transporte colectivo; y finalmente, que si un viajero pudiera elegir la línea de metro de entrada a los sistemas de transporte colectivo, tendría más de un 95% de posibilidades de acceder al Centro Histórico en menos de 5 minutos a pie desde la parada

final. Si el destino fuera al ensanche la probabilidad se reduciría al 79 %.

En consecuencia, para mejorar la accesibilidad de tales viajeros se establecen unos aparcamientos vigilados y cerrados, con conexiones mecánicas a los andenes del metro, sólo para abonados y con un precio muy bajo siempre que exista un uso posterior del transporte colectivo. Su estrategia de ubicación reside, fundamentalmente, en los puntos de encuentro de las cabecezas de metro con la M-40. Así se le da la posibilidad al viajero del Area Metropolitana que se dirige a Madrid, de elegir la cabecera de metro que le conduzca directamente a su punto de destino sin efectuar trasbordos en la mayoría de las ocasiones. De ese modo el Programa ALER contribuye al conjunto de políticas, medidas e instrumentos que pueden disminuir la presión sobre las áreas centrales.

Eficacia ambiental

Mediante un modelo de emisión para cada tipo de contaminantes (CO, NOx, VOC y HC) y un modelo de consumo energético, se ha podido evaluar la eficacia comparativa de distintos escenarios de desarrollo territorial. La emisión y el consumo global de cada escenario –y para cada tramo de la red– dependen de los resultados del simulador de tráfico de la Oficina Municipal del Plan (STOMP), al estimar, para cada arco, la velocidad, el número de vehículos y la longitud de los tramos. Para ello ha sido preciso determinar la composición media del parque de vehículos (edad del parque, nivel de conservación y tipo de consumo) de la región en el año 2003, estableciéndose así una tasa media de emisión y consumo por vehículo que luego el modelo aplica a los vehículos de cada tramo en función de las condiciones de éste.

Los escenarios básicos comparados son los que podrían representar el desarrollo parcial de las propuestas del NPG de nuevos asentamientos, de repoblación del centro y localización de actividades frente a la extrapolación de las pautas actuales de asentamientos y localizaciones. En ellos se supone que se mantiene el actual reparto modal entre viajes en vehículo privado y viajes en transporte colectivo. Así se obtiene una evaluación de la eficacia comparativa del modelo territorial sin considerar el efecto de estímulo de la accesibilidad ni de la ampliación y mejora de la oferta

MEDIDAS DE TEMPLADO EN FUNCIÓN DEL VIARIO

| Medios Templado | Vía de Paso | Vía Residencial | V.R. con Trayectos Peatonales | V.R. Compartidas | Entradas a V.R. Compartidas |
|-------------------|-------------|-----------------|-------------------------------|------------------|-----------------------------|
| Gibas | ● | ● | ● | | |
| Banda Sonora | | ● | ● | ● | ● |
| Tablas Reductoras | ● | ● | ● | | |
| Medianas | ● | ● | | | |
| Chicanos | | ● | ● | ● | ● |
| Puentes | | ● | ● | ● | |
| Badenes | | ● | ● | | |
| Rampa | | | | ● | |
| Filtro | | | | ● | |

de transporte colectivo en términos cuantitativos. Esa medida relativa se denomina eficacia directa relativa de los modelos comparados. Sobre ella se obtiene una medida de la eficacia modal, relativa, entre ambos escenarios, tomando como base para el año 2003 las infraestructuras del Plan Regional de la CAM, para el escenario tendencial, y las previstas hasta el segundo cuatrienio en el escenario con NPG. Esta eficacia modal relativa se consigue con la evaluación de la mejora de la accesibilidad que propone el NPG y con la ganancia de viajeros que puede lograrse con el servicio previsto a los nuevos barrios que contempla el Plan. Así se confirma que es la dispersión de los asentamientos de la región en la Corona Metropolitana el factor fundamental de ineficacia ambiental, y que las medidas complementarias que actúan sobre la oferta y la demanda de movilidad sólo pueden tener un efecto apreciable cuando se pueda corregir la tendencia del primer fenómeno.

Hacia un centro vivo

El modelo de movilidad que se estructura 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.

Tales propuestas deben garantizar unas condiciones mínimas para la gestión que aseguren, en primer lugar, un desvío de la presión del tráfico en el centro, y en segundo, una ordenación más equilibrada de los espacios públicos o de concesión pública, en beneficio de las necesidades de los residentes y del comercio local. Siempre partiendo, lógicamente, de la elección de un modelo del centro vivo por el que ha apostado con firmeza el Avance.

Dentro del marco del modelo de movilidad se han diseñado un conjunto de instrumentos de actuación:

Política de estacionamiento

Persigue la integración de la oferta de estacionamientos públicos fijando unos gradientes de precio, estableciendo límites en cada una de las rondas y favoreciendo las estancias de corta duración a medida que los estacionamientos sean más céntricos. Asimismo,

esta política va encaminada al desarrollo de las 15.000 plazas ALER, situadas en conexión con Metro (salvo excepciones donde irían ubicadas en algunas rutas de acceso), preferentemente en las cercanías de la M-30 y hasta el límite de la segunda Ronda. Dichas plazas se destinarán durante el día al aparcamiento de larga duración para abonados, penalizándose las estancias inferiores y las que no vayan asociadas a viajes en transporte colectivo. De este tipo de aparcamientos ya se han definido 19 localizaciones. La política de estacionamiento también pretende incrementar las plazas para residentes y pequeños comerciantes mediante reserva en bordillo, a través de la reasignación parcial de plazas en aparcamientos de concesión, o bien mediante la construcción de nuevos PAR en terreno público o en terreno privado. Por último también persigue, por un lado, la congelación selectiva de plazas de rotación media/baja en los aparcamientos de concesión en el centro, pues la oferta actual es suficiente, y el número de plazas libres coincide con el número de vehículos aparcados ilegalmente en la calle. Y por otro lado, la 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 en bordillo.

De recuperación de espacios

Esta política pretende en el interior del ensanche, como principal objetivo, pasar del actual 64% de desplazamientos en transporte colectivo y 36% en transporte individual, al 70% y 30% respectivamente. Mientras que en el interior de la primera ronda, el objetivo consiste en pasar del actual 80% - 20% al 85% y 15% para los viajes en transporte colectivo y vehículo privado. Ello implica una reducción en el ensanche del 20% del volumen de vehículos, y en el centro cerca del 30%. Reducción que, por otra parte, precisa: un efecto sensible en la atenuación de la presión actual del vehículo privado en el modelo de movilidad, con una liberación de 200.000 m²; 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); y la sustitución del 30% de los aparcamientos en bordillo por aparcamientos (subterráneos o en altura) para residentes,

lo que supondría, aproximadamente, más de 60.000 m² netos de suelo para ponerlos al servicio del peatón.

De ordenación vial: templado del tráfico

Los espacios liberados de modo progresivo por efecto de las medidas anteriores y por el desarrollo del modelo de movilidad propuesta, permitirán una ordenación más efectiva. Dentro de esa ordenación se ha establecido una primera serie de tipologías básicas, asociadas a unos modelos de tratamiento de la red viaria. Estas determinan un gradiente selectivo de velocidades en función de las circunstancias locales de cada vía, respondiendo a los siguientes parámetros: vía arterial con incremento de la capacidad peatonal; vía distribuidora con incremento de la capacidad peatonal (30 km/h); vía local rodada de coexistencia (20 km/h); vía local peatonal de coexistencia (10 km/h); y vía con ajardinamiento lineal (central o lateral).

De carga y descarga

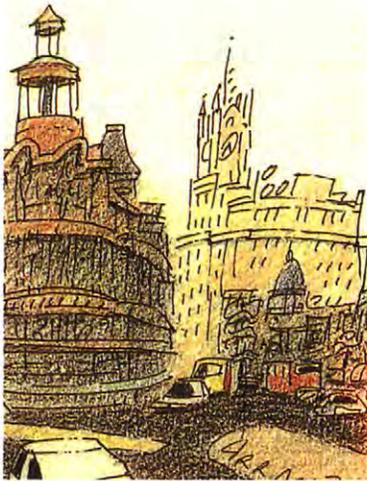
Resulta perentorio dotar de mayor eficacia a las operaciones de distribución de mercancías, especialmente en las zonas centrales. Debido a ello se están estudiando alternativas para crear zonas de descarga y distribución local, habilitando espacio en PAR o en Aparcamiento de Concesión, que podrían ser gestionados por los comerciantes, y asegurando la distribución final con pequeños vehículos eléctricos.

De transporte colectivo

En esta materia las medidas adecuadas pasan por incrementar la dignidad y calidad del espacio público del Metro, de las estaciones y de los intercambiadores; crear lanzaderas de autobús/microbús exprés, conectando con aparcamientos de larga estancia, próximos al centro, y que carezcan de conexión con el Metro; y mejorar la prioridad del transporte colectivo de superficie.

CRITERIOS DE DISEÑO PARA EL TEMPLADO VIAL

| | Tráfico Rodado | Residencial con T. Paso | Sólo Residencial | Compartida |
|---------------------------------------|----------------|-------------------------|------------------|------------|
| Velocidades | 50 Km./h | 40 Km./h | 30 Km./h | 15 Km./h |
| Distancia de Visibilidad del Elemento | 60 m. | 45 m. | 35 m. | 15 m. |
| Espaciado de Elementos de Templado | 200 m. | 125 m. | 50 m. | 15 m. |



TRANSPORTES UNA AMBICIOSA INFRAESTRUCTURA

*Hacia una estrategia especial para la integración
y la coordinación*

El problema del transporte posee una dimensión específica en el caso de la región de Madrid. El Nuevo Plan propone una ambiciosa política de infraestructuras. Sus objetivos prioritarios persiguen lograr el incremento de la accesibilidad en general, potenciar el transporte colectivo y diseñar un sistema intermodal para él, introducir mejoras sustanciales en toda la red viaria y finalmente aplicar un conjunto de medidas encaminadas a paliar el impacto medioambiental sobre la ciudad.

Texto: ENRIQUE UBILLOS
ORSOLICH.

*Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Jefe del Dpto. de Sistemas Territoriales de
la OMP/Ayuntamiento de Madrid.*

Fotos: INCAFO y DUCCIO
MALAGAMBA.

Afrontar el campo de las infraestructuras desde un Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) requiere, sobre todo, un esfuerzo de integración y coordinación entre sectores muy diversos con problemas bastante complejos y competencias muy repartidas.

En la región de Madrid, debido a su elevada concentración de actividad y población y también a su carácter preponderante dentro del sistema español de ciudades, el problema del transporte adquiere una dimensión estratégica especial. Conviene recordar que los problemas de movilidad y de conexión entre las zonas urbanas y regionales que caracterizan el transporte en este territorio responden a tres tipos: de relación centro-periferia, de movilidad en el centro de Madrid y de comunicación entre las distintas áreas periféricas.

La estructura de los desplazamientos en la región metropolitana presenta una fuerte carga de radialidad debido al predominio de los movimientos centro-periferia, aunque se promueva un modelo polinuclear frente al radioconcéntrico. Movimientos que además se manifiestan

preferentemente canalizables utilizando el transporte colectivo. Por otro lado, los viajes transversales entre zonas de la periferia se realizan, sobre todo, en automóvil para atender demandas proporcionalmente pequeñas en ámbitos extensos. La evolución previsible de dicha movilidad transversal tiende a aumentar en los próximos años dada la dispersión de actividades que se promueven desde el modelo polinuclear.

Tendencias para el futuro

A la hora de configurar el escenario de los próximos años, las tendencias previsibles apuntan en varias direcciones: seguirá aumentando la movilidad a través de medios mecanizados porque la población entre 15 y 65 años, que es la que más activamente se desplaza en los citados medios, continúa creciendo, y también por los cambios sufridos en la estructura social debido a la progresiva importancia del sector servicios en el proceso de producción, en el sector comercial y en los campos de la educación, salud, deporte y cultura.

Asimismo, el automóvil aparece como el modo de transporte de mayor

PROPUESTA GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTES



- Red Ferroviaria Existente
- - - Red Ferroviaria Propuesta
- Red de Metro Existente
- - - Red de Metro Propuesta
- AVE Existente
- - - AVE Propuesto

- - - Sistemas de Capacidad Intermedia Propuestos (Metro Ligero)
- A Aparcamientos de Larga Estancia Remotos (ALER)

- Nivel A Nivel B INTERCAMBIADORES PROPUESTOS
- ● Intercambiador FFCC-Carretera
 - ● Intercambiador Metro-Carretera
 - ● ● ● Intercambiador FFCC-Metro-Carretera
 - ● ● ● Intercambiador Metro-Metro Ligero-Carretera
 - ● ● ● Intercambiador FFCC-Metro Ligero-Carretera

crecimiento, producto del aumento esperado en el índice de motorización, del alejamiento de las nuevas áreas de residencia y actividad y también de una renta per cápita más elevada. Esta tendencia también se puede ver reforzada por el incremento de la población en edad de usar un automóvil, la reducción del tamaño medio de la familia y también la tendencia de localizar los usos residenciales y productivos en la periferia metropolitana.

Mejorar la accesibilidad

Dos son los caminos, en buena parte contrapuestos, para conseguir la mejora de la accesibilidad. El primero identifica ésta con facilidad de desplazamiento. Es decir, un lugar es tanto más accesible cuanto más eficiente sea el sistema de transporte que permite desplazarse hasta el mismo. La segunda alternativa relaciona, ante todo, accesibilidad con el concepto de proximidad. Esta última vía, fundamentalmente dirigida a reducir la necesidad de movilidad urbana y, por tanto, la carga de transporte sobre el medio ambiente, presenta una clara orientación ecológica. La tendencia del NPG se encamina a alcanzar un modelo de movilidad sostenible mediante un sistema capaz de permeabilizar la transferencia de un modo a otro de transporte según sus condiciones de funcionamiento y del nivel de congestión producidos.

Uno de los objetivos esenciales del Planeamiento consiste en lograr el incremento de la accesibilidad a través, por un lado, del fomento equilibrado y ponderado de la creación de cercanía o proximidad, y por otro, del fomento racional del transporte convencional. La difusión de la centralidad, considerada como una de las características esenciales del proyecto de futuro para la ciudad, persigue tender hacia una genérica aproximación entre los orígenes y destinos de los movimientos urbanos. La apuesta por el transporte colectivo se dirige hacia el desarrollo del transporte convencional como un complemento estructurante y funcional del territorio en el que se actúa.

Problemas y estrategias

A la hora de establecer una estrategia operativa para conseguir la mejora de la accesibilidad, el Nuevo Plan

General se enfrenta con dos problemas básicos: el incremento constante de los viajes que se han producido a lo largo de los últimos treinta años entre el término municipal y el área metropolitana. Durante estas tres décadas, en el territorio del conjunto metropolitano han ocurrido una serie de hechos:

- La pérdida de 300.000 habitantes en Madrid, sobre todo procedentes de las áreas centrales (un 60%), los cuales se han trasladado hacia la corona metropolitana, a una distancia media de 25 Km. del centro, la mayoría contra su voluntad por no haber podido encontrar vivienda a precios asequibles.

- El mantenimiento, en líneas generales, del empleo dentro de la capital, que hoy representa el 70% del total del empleo existente en la CAM.

- En consecuencia, se ha producido una sustitución creciente de viajes urbanos (del orden de 8 Km. de media y con una cobertura densa de transporte colectivo) por viajes interurbanos (50

Este Plan fomenta el transporte colectivo potenciando sus redes y aumentando la multimodalidad con un sistema eficaz de intercambiadores.

Km. de media considerando ida y vuelta) y con una cobertura de transporte colectivo notablemente inferior.

El segundo problema básico que sufre el NPG es conseguir una efectiva reducción de la circulación de automóviles privados por la ciudad, sin coartar la libertad de elección de los usuarios del transporte, en un régimen de eficaz coordinación entre los distintos modos posibles. Dicha condición resulta imprescindible para mejorar la accesibilidad, en especial la de las áreas centrales, que son las más congestionadas, contribuyendo así a su recuperación, sobre todo en el centro histórico y en el casco antiguo. Otra de las metas fundamentales del NPG.

En cuanto a la estrategia general diseñada en el Plan para alcanzar la mejora de la accesibilidad, se basa en las siguientes premisas específicas:

- Difusión de la centralidad a fin de promover la creación de cercanía y también de proximidad.

- Apoyar, decididamente, el fomento

del transporte colectivo mediante el incremento de la multimodalidad a través de un sistema eficaz de intercambiadores y la potenciación de las redes del transporte colectivo en sus diferentes modos e infraestructuras.

- Completar la conexión del sistema integrador de la vía pública y equilibrar selectivamente la red viaria mediante la promoción de su mallado.

- Redefinir la estrategia general de aparcamientos a través de la creación de plazas para residentes (el NPG propone elaborar un Plan Especial de Aparcamientos) y la previsión de reservas de suelo para aparcamientos disuasorios en origen, de carácter metropolitano, y de aparcamientos de aproximación, más urbanos y complementarios que los anteriores, necesarios para aumentar la proporción de viajes radiales con dos o menos trasbordos en el sistema de transporte colectivo.

Con todo ello se pretende que el reparto modal entre transporte colectivo y transporte privado pase a ser del actual 80/20% al 85/15% en el casco antiguo y del 65/35% al 70/30% en el Ensanche. Tales transformaciones en el reparto redundarían en favor de un "templado" del tráfico y un aumento del protagonismo del peatón en gran parte de la vía pública de las áreas centrales. Circunstancias que, unidas al desarrollo del aparcamiento para residentes, permitirían una mejora sustancial de la calidad ambiental en el centro histórico, en línea con la recuperación que se pretende de aquél.

Otro concepto de vía pública

El Nuevo Plan General establece dos clasificaciones de suelo para el espacio público no edificado: las zonas verdes y la vía pública. Este último concepto engloba tanto las calles y carreteras, como otras zonas fuertemente vinculadas con ellas. La expresión vía pública se ha rescatado porque es usada con generalidad por los ciudadanos y los gestores de las ciudades para definir este conjunto de espacios. Mientras que el viario, término acuñado normalmente por el planeamiento urbanístico, queda reducido a lo destinado a la circulación de personas y vehículos y al estacionamiento de estos últimos, así como a sus elementos funcionales.

De ahí que, junto al viario propiamente dicho, la vía pública esté constituida, además, por áreas estanciales, cuya función principal es la permanencia temporal de los peatones (facilitando la relación e intercambio social), y también por plataformas reservadas para algún modo o tipo específico de transporte, tales como sistemas de transporte colectivo de capacidad intermedia, carriles-bus, carriles-bici, etc. De esta manera se reconoce un espacio multifuncional y se facilita su gestión posterior, pues es posible llevar a cabo la transformación puntual de sus distintos elementos sin necesidad de tener que modificar el planeamiento.

En el sistema normativo del NPG se prevé la redacción de una Instrucción para el Diseño de la Vía Pública en el Municipio de Madrid, la cual será de obligado cumplimiento para las nuevas obras, aunque se permitirá, para casos excepcionales, la adopción de otros parámetros en aras a una solución final más apropiada. Asimismo se contempla actuar mediante Planes Especiales de Adaptación de la Vía Pública, entendidos como herramientas para aumentar la calidad y la mejora en el funcionamiento de este espacio público.

Cuatro niveles en la malla viaria

En la ciudad, la red viaria desempeña dos funciones básicas: una, como canal de transporte, sirviendo al tráfico rodado (con especial importancia del transporte colectivo de superficie, que en entornos urbanos juega un papel fundamental en la movilidad) y al tráfico no motorizado, peatonal y bicicletas. Otra, como soporte de actividades, facilitando el acceso a los edificios (tanto para el peatón como para el vehículo) y el estacionamiento, especialmente la carga y descarga de mercancías.

Sin embargo, existen otros elementos de diferenciación cualitativa de la red viaria. Se trata de los parámetros utilizados en su diseño, tales como la intensidad circulatoria, la velocidad de circulación, las distancias y tipos de nudos, etc., que a su vez establecen la composición y características del tráfico que circula por ellos. Del mismo modo, los usos desarrollados en los márgenes del viario, ya sea vivienda, industria, comercio, oficinas, dotaciones públicas u otros, también le confieren una impronta determinada, que lleva aparejada una específica forma de utilización.

Según los criterios anteriores, la red viaria se clasifica en cuatro niveles: metropolitano, urbano, distrital y local. Los tres primeros, incluidos en el concepto de Vía Pública Principal, figuran en el plano de Estructura RV-Red Viaria, contemplado en el NPG. La Vía Pública Secundaria está integrada por la red viaria local y sus áreas estanciales y plataformas reservadas.

La estructura planteada

El NPG asume gran parte de las propuestas formuladas por otras Administraciones para la red viaria, pero siempre ajustándolas a la ocupación y usos pretendidos del suelo. La estructura final es una malla no isótropa extendida por el territorio que surge como una interpretación del pasado y el futuro de la ciudad. Así se refuerza la evolución hacia el mallado que se fue produciendo en la red radioconcéntrica de principios de los años ochenta.

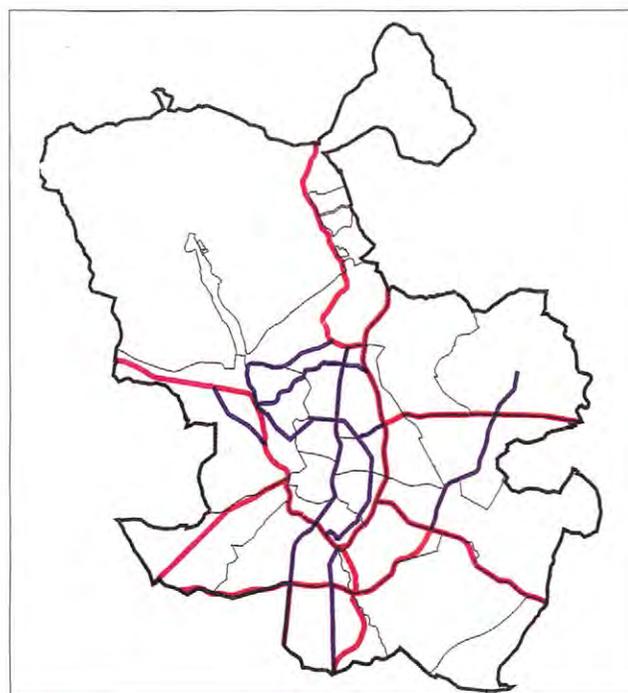
La elaboración de un modelo de tráfico ha permitido validar la red propuesta. Utilizando el soporte informático EMME/2 se ha analizado tanto su capacidad para soportar los tráficos futuros previsibles como la programación de los nuevos tramos viarios.

Los cuatro niveles en los que se estructura aquella consisten en:

Metropolitano

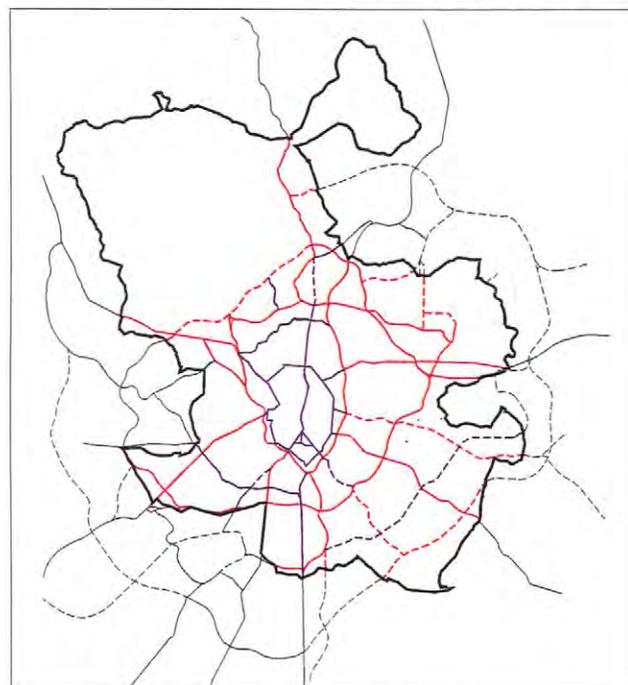
Se compone de tres orbitales, doce corredores radiales y tres accesos al aeropuerto, integrando una malla que tiene de 3,5 a 6 Km. de lado. De entre los llamados orbitales, sólo la M-30 se encuentra en su totalidad en el término municipal, lo que contribuye a que sus tráficos sean fundamentalmente urbanos. La M-40, que apoya a gran parte de los nuevos desarrollos, sirve tanto a viajes urbanos como metropolitanos, y su parte oeste se sitúa fuera del ámbito de este Plan General. La M-50, como distribuidor exterior, tiene una vocación claramente metropolitana y regional. Su tramo norte, dentro del municipio sigue sensiblemente la traza actual de la carretera de El Goloso a Alcobendas. Por el sureste, el trazado propuesto en el Convenio para el desarrollo de la red viaria en el territorio de la Comunidad de Madrid 1994-2001 ha sido adaptado a los nuevos desarrollos previstos en el Nuevo Plan General y acuerdos con los municipios limítrofes. El adecuado engarce de las nuevas piezas con la almendra central de la ciudad y el resto del área metropolitana comple-

ESQUEMA GENERAL DE LA RED VIARIA EN EL PLAN GENERAL DE ORDENACION DE 1985



— Autopista y Autovía — Arteria Primaria

LA RED VIARIA DEL NUEVO PLAN GENERAL



— Red Viaria Metropolitana Existente — Red Viaria Urbana Propuesta
 - - - Red Viaria Metropolitana Propuesta — Red Viaria Exterior Existente
 — Red Viaria Urbana Existente - - - Red Viaria Exterior Propuesta

ta el número de ejes radiales respecto a la situación existente en la actualidad.

La Carretera de Colmenar, la Autovía del Norte (N-I), la nueva autopista a Guadalajara, la Autovía de Aragón (N-II) con su variante sur, el nuevo Eje de O'Donnell, la Autovía de Levante (N-III), la Avda. del Sureste (el eje Atocha-Entrevías-M-50), la Autovía de Andalucía (N-IV) (by-pass de la Avda. de

TRANSPORTES, UNA AMBICIOSA INFRAESTRUCTURA

PROPUESTA GENERAL DE RED VIARIA



| | | | |
|--|------------------------------------|--|--------------------------------|
| | Red Viaria Metropolitana Existente | | Red Viaria Distrital Existente |
| | Red Viaria Metropolitana Propuesta | | Red Viaria Distrital Propuesta |
| | Red Viaria Urbana Existente | | Red Viaria Exterior Existente |
| | Red Viaria Urbana Propuesta | | Red Viaria Exterior Propuesta |

Andalucía) y su prolongación hacia el sur, la Autovía de Toledo (N-401), la alternativa a la N-V, (actualmente Carretera a Leganés), la Autovía de Extremadura (N-V), y la Autovía del Noroeste (N-VI) con la Carretera de Castilla, son los doce corredores radiales recogidos.

En cuanto a los accesos al Aeropuerto de Barajas, se mantienen los dos actuales, la Avda. de la Hispanidad se prolonga hacia las terminales norte y se añade uno más desde el nuevo corredor de Guadalajara, que conforma el

eje norte-sur de lo que será la futura Ciudad Aeroportuaria.

Urbano

La forman 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. Así, en el interior de la M-30 existe un eje norte-sur formado por el Paseo de la Castellana-Recoletos-Prado, que al sur se bifurca en el Paseo de Santa María de la Cabeza y en la C/

Méndez Alvaro, y un anillo o segundo cinturón (que lo componen San Francisco de Sales, Raimundo Fernández Villaverde, Joaquín Costa, Francisco Silvela, Doctor Esquerdo, Pedro Bosch, Avda. del Planetario, Paseo de la Chopera, Paseo de Yeserías, Paseo Imperial, Segovia, Virgen del Puerto, Cuesta de San Vicente, Princesa y Avda. Reyes Católicos). Completan la red el eje Sinesio Delgado, las calles Ferrocarril, Delicias y Ramírez de Prado y la continuación de las vías radiales de rango superior desde la M-30 hasta el segundo anillo o hasta el eje norte-sur (Avda. de América, O'Donnell, Avda. del Mediterráneo y Avda. Puerta de Hierro).

En el exterior de la M-30 forman esta red la prolongación norte de la Castellana, la Carretera de Fuencarral a Alcobendas (M-603), la Gran Vía Urbana del Sureste, la Avda. de Entrevías, la Avenida de Andalucía hasta su conexión con la M-30, la Avda. de los Poblados, la Vía Lusitana desde la M-40 hasta la Plaza Elíptica, la Vía de las Dos Castillas (M-503) y la prolongación de Vereda de Ganapanes entre Avda. de la Ilustración y la M-40. En algunas ocasiones, la red viaria urbana completa el mallado de la red metropolitana o de la red distrital. Este es el caso de la prolongación de Vereda de Ganapanes, el Eje Sinesio Delgado, la Gran Vía Urbana del Sureste y la Avda. de los Poblados.

Distrital

Esta red se extiende por todo el ámbito municipal, articulando y conectando los distritos entre sí, relacionando los municipios limítrofes con los distritos periféricos y dando accesibilidad a los grandes espacios verdes. El resultado es un mallado de 1,5 a 2 Km. de lado. Entre sus elementos nuevos más característicos destacan:

- La Vía Parque de Valdebebas, la cual dota de acceso a toda la Casa de Campo del Este.
- La conexión Ciudad Aeroportuaria/Centralidad del Este, que mejorará bastante la posición en el territorio de este último ámbito.
- La Vía de Mercancías, que recorre los Polígonos Industriales del Sureste conectándolos con el Centro de Mercancías de Coslada y las Terminales de Carga del Aeropuerto.
- La continuidad de la Carretera de Villaverde a Vallecas, que quedó interrumpida con el nudo Supersur de la M-40, facilitando el acceso al Parque Lineal del Manzanares.

PROPUESTA DE AMPLIACION DE LA RED DE METRO

- La Avda. de Atocha, que dota de un frente de ciudad articulado justo al norte del haz de vías que posee la Estación de Atocha.

- La prolongación sur de la Avda. del Planetario, que mejora sustancialmente los movimientos centro/periferia.

- La vía al sur de San Cristóbal de los Angeles, la cual resuelve la incomunicación que sufre este barrio.

- El Cierre Norte de la Ciudad Universitaria, que evitará los movimientos de paso por la Universidad y también posibilitará el cierre al tráfico de la Dehesa de la Villa.

- Las conexiones de Coslada y San Fernando con la Gran Vía Urbana del Sureste, la Avda. del Este y la M-50, que integrarán los desarrollos urbanos de esta parte del territorio.

Local

Esta red la componen el resto de las vías no incluidas en los grupos anteriores. Su funcionamiento se mejora resolviendo los puntos que en la ciudad consolidada producen una rotura en la red. Las acciones más significativas figuran en el Programa de Actuación.

El sistema intermodal

El modelo de transporte que propugna el NPG engloba diversas actuaciones sectoriales: la ampliación y mejora de la red de Metro; el fomento de la red ferroviaria de cercanías; la extensión y mejora de las redes de autobuses urbanos e interurbanos; la propuesta de un sistema eficaz de intercambiadores modales; el estudio de medidas de mejora en la gestión del sistema; y el estudio de otros medios de transporte colectivo no convencionales y de aplicación específica.

Mejora y crecimiento

Las actuaciones que el Nuevo Plan General propone están encaminadas, por un lado, a mejorar la conexión de la red existente, facilitando los intercambios internos y con el resto de las redes regionales ferroviarias y de autobuses, y, por otro, a ampliar la red actual. Esta última va enfocada, prioritariamente, hacia barrios densamente poblados y que no disponen aún de este servicio. Ahora bien, tampoco olvida la prolongación de las líneas ya existentes hacia los distritos o barrios periféricos y también hacia los nuevos desarrollos urbanos y áreas de oportunidad descentralizadas que, por razones de población y actividad, generan actualmente y originarán en el futuro

| LINEA ACTUAL | LONGITUD (KM) | DESCRIPCION | NUEVAS ESTACIONES |
|--|---------------|---|---|
| 1 Pl. Castilla-Miguel Hernández | 3,3 | Prolongación de la línea hasta el PAU de la Carretera de Valencia | 3 Vallecas-Renfe Vallecas-Centro Ensanche de Vallecas |
| | 2,2 | Prolongación hasta el PAU de Monte Carmelo, aprovechando el túnel de la actual L-8, entre Chamartín y Fuencarral | 2 Chamartín Monte Carmelo |
| 2 Ventas-Cuatro Caminos | | Nueva estación en intersección de Bravo Murillo con José Abascal. Correspondencia con la prolong. de la L-7 hacia el noroeste | 1 Canal |
| 3 Legazpi-Moncloa | | | |
| 4 Esperanza-Argüelles | 3,8 | Prolongación en sentido este-noroeste para dar servicio al barrio de Hortaleza, hasta su conexión con la L-8 en Manoteras | 4 Villa Rosa Gran Vía de Hortaleza Santos de la Humosa Manoteras |
| | 2 | Ramal a los Recintos FERIALES, desde Silvano | 1 Recintos FERIALES |
| 5 Canillejas-Aluche | | Esta línea se explotará hasta Campamento, aprovechando el túnel de la L-10. Construcción de una nueva estación entre Aluche y Carabanchel, al norte del Parque de Tres Cruces | 1 Eugenia de Montijo |
| 6 Línea Circular | | Nueva estación entre Méndez Alvaro y Legazpi | 1 Bolívar |
| 7 Avda. América-Las Musas | 2,4 | Desde Las Musas hasta la nueva centralidad del Este | 2 Las Rosas Central Este |
| | 7,8 | Prolongación desde Avda. de América hasta Peña Grande | 9 Gregorio Marañón Canal San Francisco de Sales Guzmán el Bueno Pablo Iglesias Francos Rodríguez Puerta de Hierro Valdezarza Peña Grande |
| 8 Avda. América-Fuencarral | 6,5 | Prolongación desde Chamartín hasta el PAU de Las Tablas | 6 Avda. de Burgos Pinar de Chamartín Manoteras Hortaleza-Renfe Sanchinarro Las Tablas |
| | 0,9 | Prolongación por el sur hasta Gregorio Marañón, para unirse con la L-10 | 1 Gregorio Marañón |
| 9 Herrera Oria-Pavones | 2 | Prolongación desde Herrera Oria hasta la estación de cercanías de Pitis | 2 Mirasierra Pitis |
| | 5,8 | Prolongación hasta los nuevos desarrollos urbanos al este de Vicálvaro | 5 Valdebernardo Universidad San Cipriano Vicálvaro-Renfe Nuevos desarrollos |
| 10 Aluche-Alonso Martínez | 9,3 | Prolongación hasta el Area de Campamento y conexión con Cuatro Vientos y Carabancheles | 11 Puerta Batán Campamento Centro Terciario Cuatro Vientos-Renfe San Ignacio de Loyola Avda. de la Aviación Buenavista Carabanchel Alto Puerta Bonita Abrantes Plaza Elíptica |
| | 1,2 | Por el norte se prolonga desde Alonso Martínez hasta Gregorio Marañón | Gregorio Marañón (L-8) |
| Total | 47,2 | | 49 |



Imagen parcial de la ciudad desde la M-40.

unas mayores demandas de movilidad.

En el núcleo central de Madrid no se considera preciso llevar a cabo grandes ampliaciones, tan sólo las derivadas de ciertas mejoras locales, como puede ser la creación de nuevas relaciones transversales como parte de líneas más amplias (líneas 7, 8 y 10) o la construcción de estaciones nuevas en líneas ya existentes. Por el contrario, en la corona exterior, tanto el tejido urbano como las necesidades de movilidad son propicios para un desarrollo de la red de Metro que atienda las relaciones radiales, con agrupamiento y distribución mediante transporte colectivo de superficie de menor capacidad.

Soluciones para la red ferroviaria

El Plan General propone una serie de actuaciones encaminadas a mejorar la red ferroviaria de Madrid:

- Acceso Norte del Corredor del Henares y Dotación de Ferrocarril para el aeropuerto. El NPG, junto con el MOPTMA, recoge la propuesta de dotar al aeropuerto con una línea de cercanías ferroviarias, que constituye el nuevo acceso norte del Corredor del Henares.

- Acceso Ferroviario desde Madrid al Norte-Noroeste en velocidad alta (V=200 Km./h). Esta actuación parte de Chamartín y discurre en paralelo a las vías de la actual línea Madrid-Burgos.

- Trazado del tren de alta velocidad Madrid-Barcelona. El Plan General opta por la ejecución de un corredor paralelo al tramo sureste de la futura M-50 que, partiendo de la terminal de Atocha y conectando con la línea Madrid-Sevilla en la zona de Butarque, permitirá acercar Europa a la región madrileña.

- Ramal ferroviario de cercanías a San Sebastián de los Reyes y Alcobendas. Esta vía se encargará de integrar ambos municipios en toda la red ferroviaria de Cercanías de Madrid.

- Nuevas estaciones. La *Dehesa de Boyal*, entre las estaciones de Villaverde Alto y Villaverde Bajo de la actual C-4. Se situará junto a la Avda. de Andalucía, incluyendo un aparcamiento de aproximación en un punto estratégico de intercambio del eje sur con el SCI (Sistema de Capacidad Intermedia), proporcionando conexión y acceso a San Cristóbal de los Angeles, Colonia Valdecilla y Villaverde Bajo. *San Diego y Madrid Sur*, en sustitución del apeadero de Entrevías, en la C-2 actual. Su ordenación y propuesta definitiva será objeto de un Plan Especial de Integración del Ferrocarril en Entrevías (APR. 13.04). *Recintos FERIALES*: una estación entre San Fernando de Henares y Hortaleza haría posible el acceso en transporte ferroviario a los Recintos FERIALES y al Parque Juan Carlos I.

- Otras actuaciones. A la hora de potenciar el uso de las cercanías, se considera importante la reubicación de algunas estaciones, como la de Aravaca, y la reordenación de su entorno,

tos más cortos. Con respecto a las futuras necesidades de espacio para la ubicación de los depósitos requeridos por la Empresa Municipal de Transportes, el Plan General contempla una reserva de suelo para tal fin en el UZI.0.08 (PAU de Carabanchel), así como dos más, de unas 4 Ha. cada una, en los ámbitos UZI.0.10 (PAU de Monte Carmelo) y en el UNP.3.13 (Ensanche Villa de Vallecas).

- Autobuses Interurbanos. Las distintas Administraciones propugnan una política de carriles-bus y de plataformas reservadas al transporte público en las vías de acceso y en los tramos con mayor carga de movilidad en Madrid.

Además de las estaciones de Príncipe Pío y Moncloa, se proponen otras dos estaciones terminales para autobuses interurbanos y de largo recorrido. Una, en Méndez Alvaro, dirigida fundamentalmente a los autobuses del Sur y del Este (que sustituirá a la actual Estación Sur situada en Palos de la Frontera), y otra estación en la zona Norte, integrada en el intercambiador de Chamartín.

- Sistemas de capacidad intermedia y plataformas reservadas. Desde el NPG se propone crear una red de transporte colectivo de capacidad intermedia, con velocidades comerciales superiores a los 20 Km/h, reducido impacto ambiental tanto a

nivel de contaminación atmosférica como de ruido y que pueda satisfacer las demandas comprendidas de los viajeros, entre 8.000 y 20.000 personas, en hora punta y sentido.

El sistema de intercambiadores

Las propuestas del NPG para incrementar la conexión entre distintas redes van dirigidas a mejorar los intercambiadores actuales en función de la demanda, y a implantar otros nuevos siguiendo el crecimiento de la ciudad previsto en el Plan. Se ha intentado organizar un sistema de intercambiadores formando cuatro coronas concéntricas, un eje central Norte-Sur y otro eje central transversal al anterior:

- Corona exterior, basada en la futura Gran Vía Urbana del sureste. De implantación a largo plazo.

- Corona intermedia exterior, centrada en la M-40. Su implantación está prevista a medio plazo.

- Corona intermedia interior, situada en la M-30. La implantación de ésta

En el Madrid del futuro, adquiere una importancia muy relevante compatibilizar la integración de las políticas de transporte con el medio ambiente.

implantando usos terciarios, residenciales y de equipamiento (Vallecas, Vicálvaro, etc.) de forma que queden integradas en la trama urbana, resulten atractivas y tengan fácil acceso. También se contempla incorporar aparcamientos de disuasión y terminales de autobuses en las estaciones de la periferia: Vallecas, Vicálvaro, Aravaca, Santa Eugenia, Pitis, Hortaleza, Villaverde Alto, Villaverde Bajo, etc.

Alternativas al modelo convencional

Los medios de transporte alternativos son parte importante del modelo propuesto por el Nuevo Plan:

- Autobuses urbanos. Deben tener la función de agrupamiento y distribución hacia los modos de mayor capacidad, actuando como un medio complementario del ferrocarril metropolitano y del de cercanías. Además tienen que ocupar un espacio propio en las relaciones entre distritos, e incluso servir como alternativa de superficie, reforzando líneas potentes de Metro, para trayec-

también sería efectuada a medio plazo.

● **Corona central**, en la línea 6 Circular de Metro. La existencia de esta línea de distribución y conexión circular tiene especial importancia estratégica, pues mantiene correspondencia con la mayoría de las líneas ferroviarias de cercanías. En este sentido, coincide con la línea C-7 en Príncipe Pío y con la C-5 en Laguna y Méndez Alvaro. La estación de Nuevos Ministerios recoge las líneas C-1, C-2, C-7 y C-8. La línea 6 Circular también establece puntos de conexión con los terminales de autobuses interurbanos en los arranques de las vías radiales: Avda. de América (Ctra. de Barcelona), Conde de Casal (Ctra. de Valencia), Glorieta Elíptica (Ctra. de Toledo), Príncipe Pío (Ctra. de Extremadura), Méndez Alvaro (nueva Estación Sur de Autobuses) y Moncloa (Ctra. de La Coruña). Todas estas estaciones configuran los principales puntos de intercambio bus/metro.

● **Ejes central y transversal**, en los ejes de cercanías Atocha-Chamartín y Pasillo Verde, respectivamente.

Asimismo, el Plan General propone una serie de intercambiadores urbanos cuyas condiciones de trasbordo se pueden mejorar sin necesidad de efectuar fuertes inversiones, aunque sí podrían implicar la utilización de suelo destinado en principio a otros usos.

Logística y suelos para estacionamiento

Dentro de esta denominación se han englobado tanto los centros integrados de transporte de mercancías como los suelos destinados al estacionamiento y mantenimiento de vehículos pesados o vehículos de transporte de mercancías peligrosas: cocheras de la EMT, cocheras y talleres de Metro, aparcamientos de camiones, autocares, etc.

El Plan califica suelos para depósitos de autobuses de la EMT en los ámbitos UZ1.0.08 (PAU de Carabanchel), UZ1.0.10 (PAU de Monte Carmelo) y UNP.3.13 (Ensanche Villa de Vallecas).

Aparcamientos disuasorios

Las pautas de desarrollo territorial que han afectado al Área Metropolitana de Madrid han propiciado una ubicación de los nuevos asentamientos a una media de unos 27 Km. de Madrid. Como consecuencia, no solamente se ha incrementado el número de kilómetros recorridos a diario por una persona, sino que además se ha dificultado bastante el desarrollo de una red de transporte colectivo que sea capaz de servir a toda esta demanda, cada vez

más dispersa, de viajes pendulares.

El aparcamiento de larga estancia remoto (ALER) es un concepto que permite hacer frente a la existencia de una demanda efectiva de estacionamiento de prolongada duración en las zonas centrales, y que el sistema de transporte colectivo no podría asumir ni sustituir con los planteamientos tradicionales, ni aun en el caso de un incremento de la oferta de servicios, incluso por encima de los mínimos que justificarían la inversión correspondiente. Las mejores oportunidades se encuentran en conexión con la M-40 y en la proximidad a las cabeceras del mayor número posible de líneas de Metro.

De ese modo se ha diseñado una red de ALER, con una capacidad aproximada de 15.000 plazas, que potencian el sistema de intercambiadores y que permiten una mejora sustancial de la accesibilidad en transporte colectivo a las áreas centrales. En algunos casos, los ALER se situarán en la proximidad de la M-30, cuando la red de Metro no sea capaz de ofrecer un acceso más exterior para determinados itinerarios y destinos en el centro.

Dimensión ambiental

En el futuro de Madrid la adecuada integración de las políticas de transporte y medio ambiente tienen una importancia muy significativa. En este sentido, la calidad de vida se encuentra básicamente condicionada por dos factores: la accesibilidad en términos de seguridad de medios, capacidad y tiempos de viaje, y las condiciones medioambientales, en cuanto a espacios libres, contaminación y ruido.

Por ello, se pretende formular una estrategia de transporte, en el ámbito madrileño, dentro del marco establecido por el Libro Verde sobre el impacto de Transporte en el medio ambiente, de la Comisión de las Comunidades Europeas (Bruselas, 1992).

Asimismo, conviene señalar que gran parte de las actuaciones del sector de la movilidad y de los transportes incluidas en el NPG tienen una importante dimensión ambiental. Entre ellas, el fomento del transporte colectivo en general, la primacía de modos de transporte de bajo consumo energético y poco contaminantes como son los modos ferroviarios, la estrategia multimodal, la consideración de nuevos aspectos del diseño de vías urbanas, los nuevos métodos de gestión de la



El intercambiador cilíndrico de la estación de Atocha.

demanda, los tratamientos específicos en zonas residenciales y del centro, constituyen un conjunto de opciones y campos de actuación de gran proyección medioambiental.

En este sentido el Plan propone diversas medidas:

● La aplicación de métodos de gestión de la demanda en la búsqueda de soluciones más eficientes desde el punto de vista medioambiental.

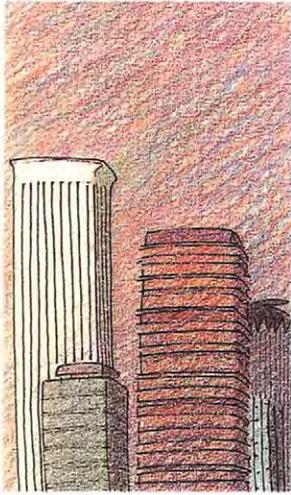
● Un plan de ordenación viaria en el centro de la ciudad como medida complementaria para proteger sus valores históricos de los excesivos volúmenes de tráfico y niveles de contaminación.

● Una política eficiente de regulación selectiva del aparcamiento.

● Varias actuaciones para disminuir el conflicto entre el vehículo privado y el peatón (como las de la "Instrucción para el Diseño de la Vía Pública"), la creación de itinerarios para peatones en relación con la localización de equipamientos y terciario comercial, la implantación de diversas áreas de coexistencia y templado de tráfico, y de medidas para la normalización de elementos físicos de la vía pública y de urbanización en general.

CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS SISTEMAS DE CAPACIDAD INTERMEDIA

| LÍNEAS | CONEXIONES |
|--|--|
| Avda. de América-Villa Rosa Campo de las Naciones Barajas-Aeropuerto-Canillejas-Avda. de América | INTERCAMBIADORES: Avda. de América: Metro líneas 4, 6, 7 y 9 Bus Urbano y Metropolitano Villa Rosa: Metro línea 4 y aparcamiento asociado Canillejas: Metro línea 5 y aparcamiento disuasorio Aeropuerto: Nuevo acceso norte del Corredor del Henares |
| Gran Vía Urbana del Sureste | Metro líneas 1 y 9 Avda. de Córdoba SCI Tiempo de recorrido: 22 minutos |
| Avda. de Córdoba | INTERCAMBIADORES: Legazpi: Metro líneas 3 y 6 Bus Urbano y Metropolitano Doce de Octubre: FF.CC. C-5 Gran Vía del Sureste SCI |



LAS CLAVES DE LA ORDENACION GENERAL

Definición de un proyecto de ciudad

La estructura y ordenación urbanística de todo Madrid es una de las tareas más complejas que afronta el Nuevo Plan. El siguiente artículo describe los conceptos fundamentales, reunidos en un exhaustivo Plano de Ordenación, que vertebran el desarrollo de la ciudad. Es decir, la división básica del territorio, la definición de alineaciones, la calificación directa de los usos dotacionales así como la distribución de las normas zonales.

Texto: EMILIO MARTINEZ VIDAL.
Arquitecto. Jefe del Area de Estructuración y Ordenación de la OMP.

Los Planes Generales de ámbito municipal, tal y como se conciben en la legislación urbanística española, tienen por objeto llevar a cabo la regulación urbanística del territorio que abarcan. Sus aspectos fundamentales consisten en planear la ordenación del territorio, es decir, la definición física del proyecto de ciudad que se propone, y también crear los sistemas de gestión, o lo que es lo mismo, los medios previstos para la consecución del modelo proyectado en un periodo temporal determinado.

Al mismo tiempo, la ordenación del territorio se materializa, por una parte, en la definición de los elementos fundamentales de la estructura general, que habrán de vertebrar el desarrollo urbanístico de Madrid, y por otro lado, en el establecimiento del régimen jurídico-urbanístico adecuado, el cual especifica las condiciones de utilización urbanística de cada una de las parcelas que componen el término municipal.

El Nuevo Plan General de Madrid concreta los elementos principales de la estructura urbana mediante una serie de planos a escala 1:50.000. Estos permiten representar su ámbito completo, proporcionando así la visión global necesaria para poder comprender

la estructura propuesta, los sistemas generales, la clasificación del suelo y también la disposición de los sistemas de comunicación viaria, transportes e infraestructuras básicas.

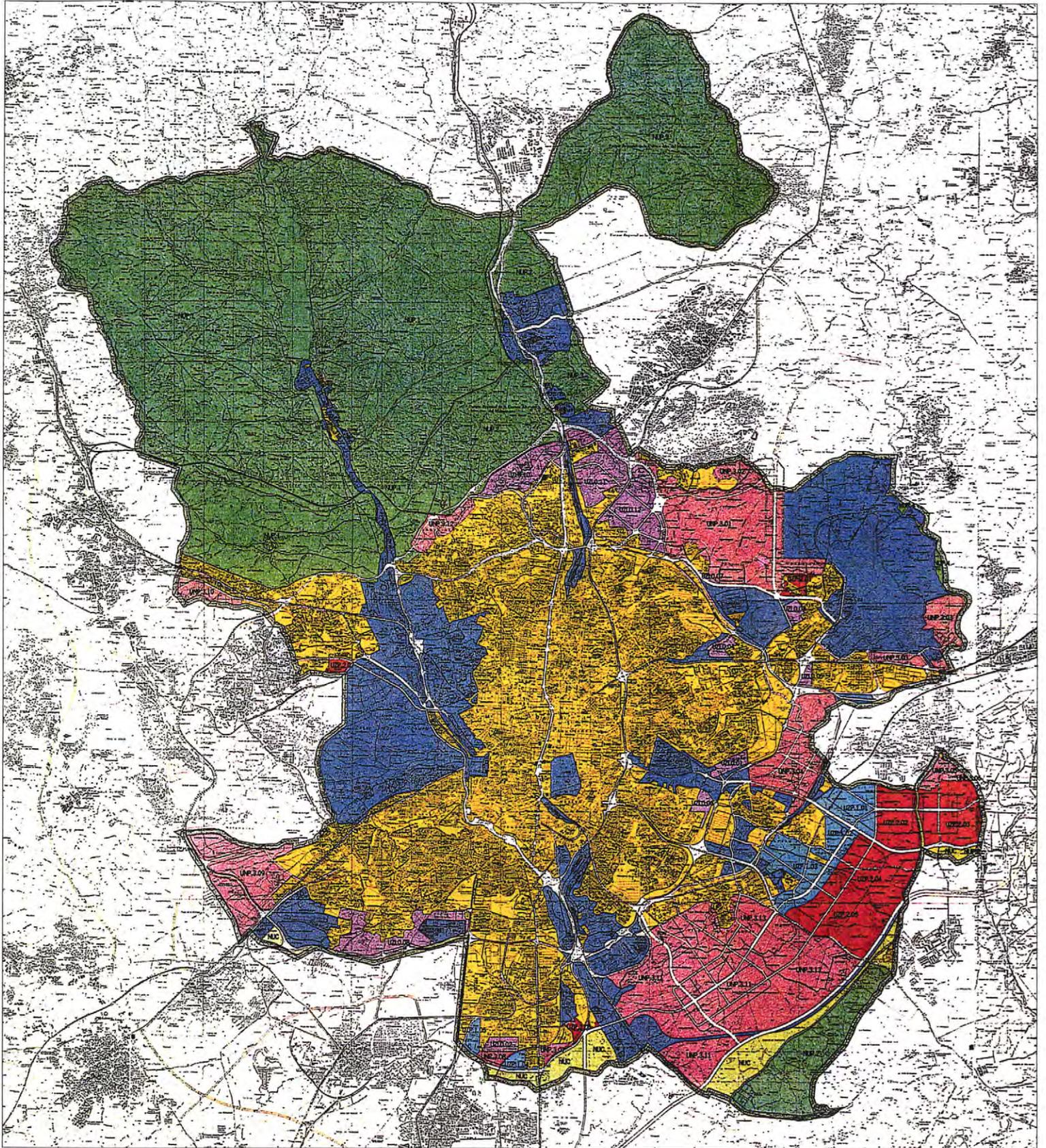
La definición más precisa de las posibilidades urbanísticas de cada parcela se realiza a través del denominado Plano de Ordenación, elaborado a una escala que es mucho más acorde con las necesidades de pormenorización del régimen del suelo en sus diferentes clases y categorías.

Una pieza esencial

El Plano de Ordenación (lo componen 777 hojas, que comprenden todo el término municipal), se ha confeccionado a partir de una base cartográfica digitalizada a escala 1:2000, lo que permite su edición indistintamente a 1:2000 ó 1:4000, y además la selección de las diferentes capas de información que lo integran.

La escala utilizada ha hecho posible unificar en un solo documento los anteriores planos CRS y DSU del Plan General de 1985. El grado de pormenorización de la ordenación difiere según el ámbito en que se encuentre una parcela concreta. Esta circunstancia deja abierta, en ciertos casos, la eje-

PLANO DE CLASIFICACION DEL SUELO



- | | |
|---|--|
|  Suelo Urbano |  Suelo Urbanizable No Programado (UNP.3.) |
|  Suelo Urbanizable Incorporado (UZI.0.) |  Suelo No Urbanizable Protegido (NUP) |
|  Suelo Urbanizable Programado I Cuatrienio (UZP.1.) |  Suelo No Urbanizable Común (NUC) |
|  Suelo Urbanizable Programado II Cuatrienio (UZP.2.) |  Sistemas Generales |

cución de una edificación directa mediante licencia de obras y, en otros, remite a la redacción de un planeamiento de rango intermedio, previamente a cualquier otra actuación.

La información que contiene el Plano de Ordenación puede sintetizarse en cuatro conceptos: la división básica del territorio, la definición de alineaciones, la calificación directa de los usos dotacionales y, por último, la distribución de las normas zonales.

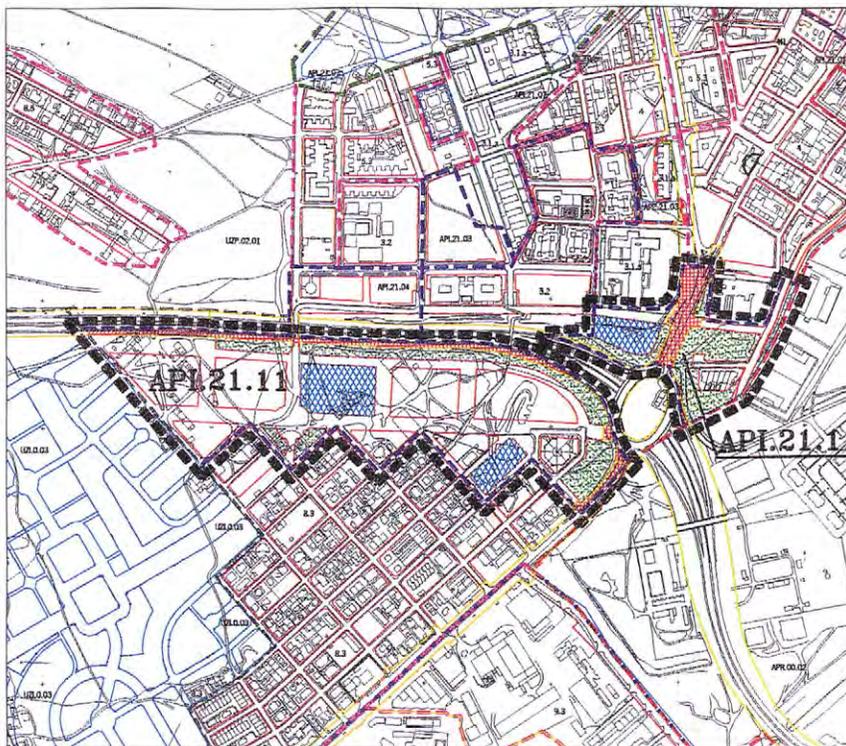
El documento configurado constituye pues el plano-guía para la aplicación de todo el sistema normativo. Es decir, se convierte en una pieza clave y fundamental en la definición del régimen jurídico-urbanístico del suelo.

Clasificación minuciosa

Aunque el Plano de Clasificación de Suelo contiene ya una primera división del territorio en sus clases fundamentales, es realmente en el Plano de Ordenación donde dicha división se precisa con mayor detalle, de forma que es posible distinguir si una parcela concreta pertenece al suelo urbano, urbanizable o no urbanizable, y dentro de esa primera clasificación, cual es la categoría concreta que le corresponde.

Sobre esta estructura se establece un sistema normativo bastante similar al del Plan General anterior, de modo que existe una correspondencia biunívoca entre cada una de las parcelas y su régimen urbanístico, sin que pueda quedar ninguna porción de suelo no adscrita a una u otra clase de regulación.

Por otra parte, la normativa a la que se remite el Plano de Ordenación ha



incorporado una gran diversificación en el sistema de usos compatibles y también en las posibilidades tipológicas. El resultado es un régimen del suelo que intenta conciliar la flexibili-

1985, al cual se han incorporado algunas áreas de planeamiento diferenciado, o bien un mero desarrollo del Plan mencionado, cuya urbanización y edificación se considera ya finalizada.

El régimen de suelo intenta conciliar la flexibilidad que demanda el desarrollo de Madrid con la definición del derecho de propiedad.

En cuanto a las Áreas de Planeamiento Incorporado, aparecen en el Plano de Ordenación con las siglas API, seguidas de una numeración distrital correlativa. Su principal característica es que en ellas el Nuevo Plan General asume de forma genérica el planeamiento inmediatamente anterior. Es

decir, el NPG no revisa el planeamiento antiguo de las citadas áreas, sino que lo incorpora y asume en su cuerpo normativo, aunque en algunas ocasiones introduce ligeras adaptaciones que considera oportunas.

Esta clase de suelo proviene de áreas de planeamiento diferenciado del Plan General del 85 y también de planeamientos redactados posteriormente, que no han finalizado su ejecución, gestión o edificación, y que el Nuevo Plan General estima oportuno no obstaculizar su desarrollo porque son perfectamente integrables en su modelo de ciudad. Como consecuencia, las fichas que los regulan muestran una simple relación de antecedentes a los que se remiten de forma expresa para poseer un mayor detalle de la ordenación.

Urbano

Dentro del Suelo Urbano, el Suelo Urbano Común es el que se considera regulado de forma directa por el Plano de Ordenación mediante fijación de alineaciones, calificación de usos dotacionales y adscripción a normas zonales con sus grados y niveles. Este tipo de suelo puede desarrollar su edificación directamente a través de licencia municipal de obras. En general, dicha categoría procede del suelo llamado "finalista" en el Plan General del año

TIPOS Y CATEGORIAS

Suelo urbano

- Suelo urbano común
- Áreas de planeamiento incorporado
- Áreas de planeamiento específico
- Áreas de planeamiento remitido
- Áreas de oportunidad a concertar

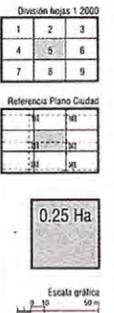
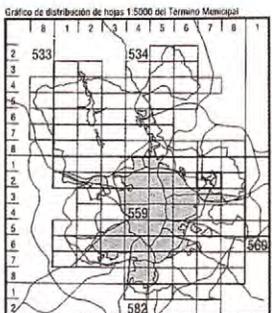
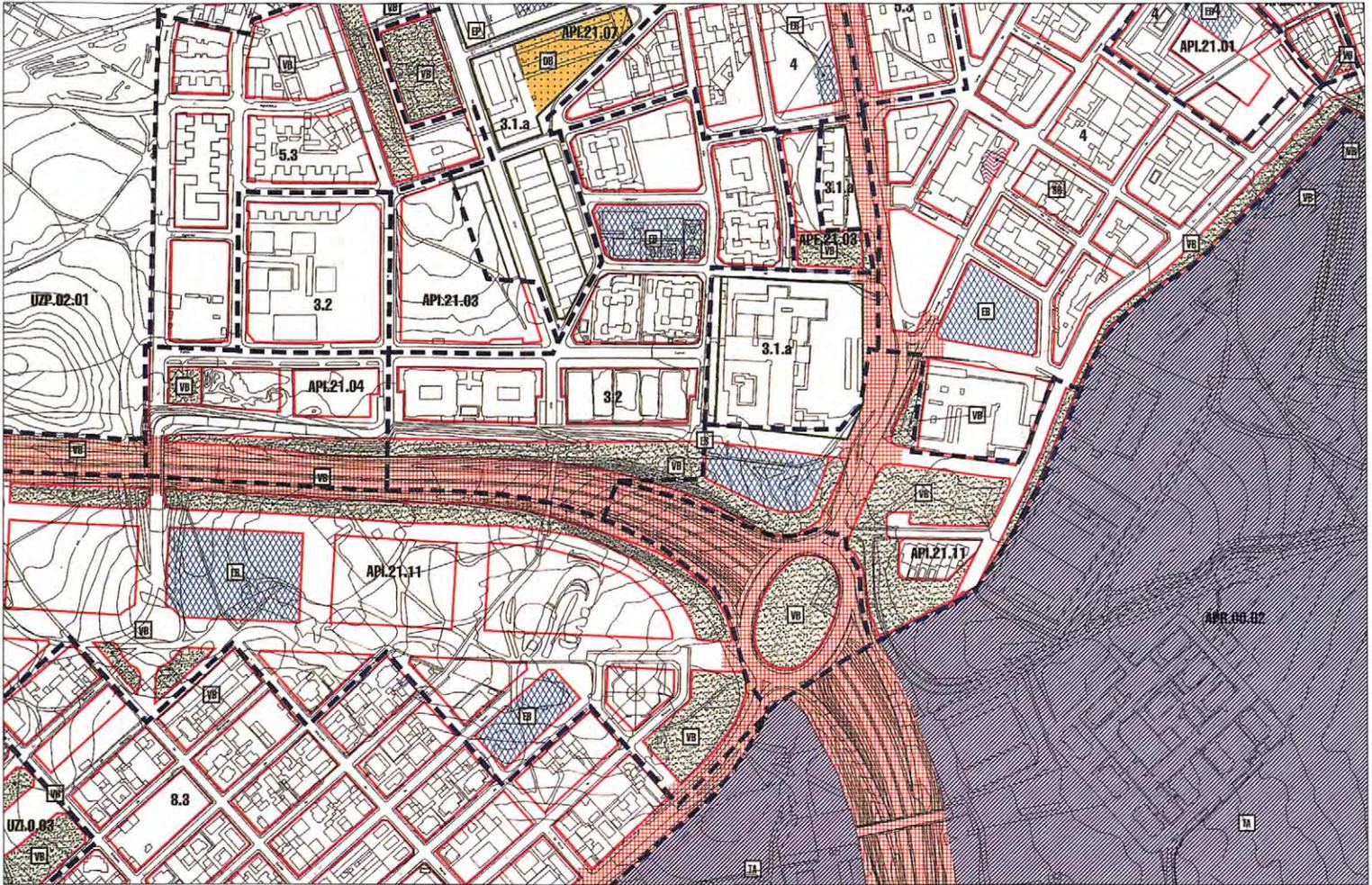
Suelo urbanizable

- Suelo urbanizable incorporado
- Suelo urbanizable programado
- Suelo urbanizable no programado

Suelo no urbanizable

- Suelo no urbanizable común
- Suelo no urbanizable protegido

PLANO DE DETALLE DE ORDENACION



| Alineaciones | |
|--------------|-----------------------------|
| | Alineación oficial |
| | Alineación en Norma Zonal 3 |

| Ambitos de ordenación | |
|-----------------------|-------------------|
| | Limite del ambito |
| | 7.2.a |
| | APR.21.05 |
| | UNP.3.03 |
| | NUP.2 |

| Ambitos de ordenación | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Suelo urbano | |
| 7.2.a | Norma zonal |
| APL.14.07 | Planeamiento incorporado |
| APE.05.14 | Planeamiento específico |
| APR.21.05 | Planeamiento remitido |
| ADC.02.09 | Area de oportunidad a concertar |
| Suelo urbanizable | |
| UZL.0.09 | Incorporado |
| UZP.1.02 | Programado Primer cuatrienio |
| UZP.2.04 | Programado Segundo cuatrienio |
| UNP.3.03 | No programado |
| Suelo no urbanizable | |
| NUC | Común |
| NUP.2 | Protegido |

| Dotaciones | |
|-------------------------|------------------------------|
| Zonas verdes | |
| | Básica |
| | Singular |
| Deportivo | |
| | Básica |
| | Singular |
| | Privado |
| Equipamiento | |
| | Básica |
| | Singular |
| | Privado |
| Servicio público | |
| | Básica |
| | Singular |
| | Administración pública |
| | Básica |
| | Singular |
| | Servicios infraestructurales |
| | Servicios de transporte |
| | Transporte ferroviario |
| | Transporte aéreo |
| | Intercambiadores |
| | Logística del transporte |
| | Via pública principal |
| | Reserva viaria |
| | Via pública secundaria |

En ellas se incluye una casilla de determinaciones complementarias que recoge todas las modificaciones introducidas por el Nuevo Plan General para adaptar la ordenación anterior a los nuevos criterios elegidos.

Sobre las Areas de Planeamiento Especifico, identificadas con las siglas APE, a diferencia de las anteriores, carecen de un antecedente inmediato de planeamiento. Proceden de decisiones tomadas en el Nuevo Plan General y en ellas se ha evidenciado la necesidad de efectuar una modificación de la ordenación anterior debido a diversos factores: por tratarse de áreas que carecen de una mínima estructura urbana, porque el planeamiento anterior se considera inadecuado o de difícil

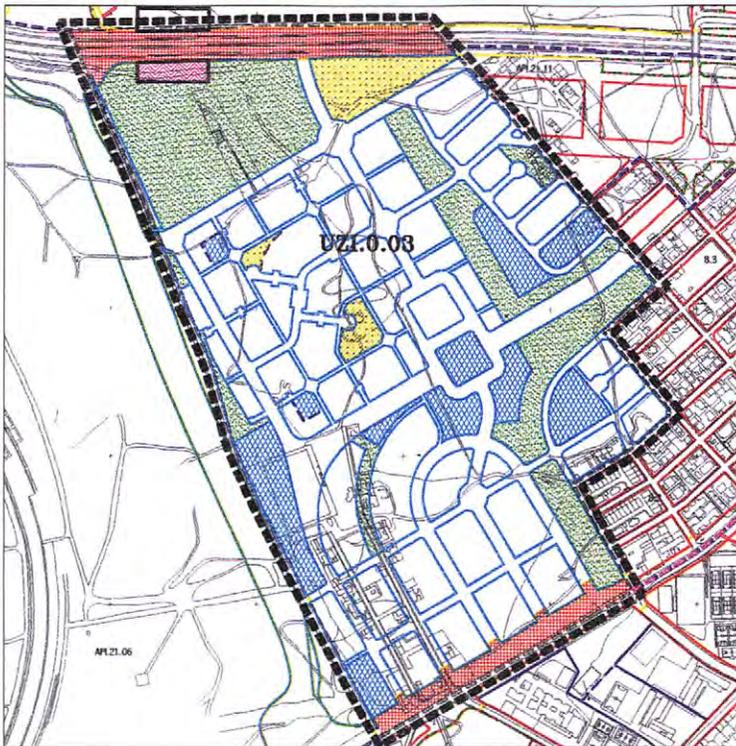
gestión, o por constituir espacios potenciales de oportunidad para la recalificación de entornos urbanísticamente deficitarios. Como consecuencia, el Nuevo Plan General las ha sometido a un estudio pormenorizado preferente, del que se deriva una nueva ordenación detallada y específica, concretada en unas fichas de condiciones, que no precisa la redacción de ningún planeamiento intermedio, aunque generalmente requiere un proceso de gestión que garantice el adecuado reparto de los beneficios y las cargas.

Este tipo de suelos, en su mayoría provienen de áreas detectadas y delimitadas en el Avance del Nuevo Plan General, aunque en otros casos recoger una serie de propuestas surgidas

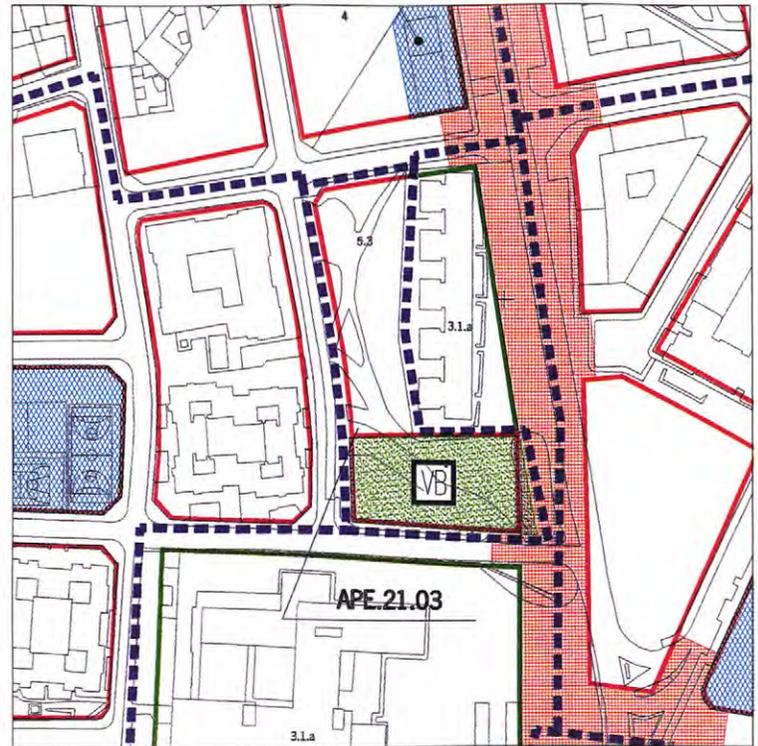
como conclusiones de los trabajos de redacción posteriores al citado Avance.

Las Areas de Planeamiento Remitido, identificadas por las siglas APR, son similares en su origen a las APE. Sin embargo, en ellas no ha sido posible concretar una ordenación pormenorizada definitiva. Por lo tanto, su desarrollo queda condicionado a la previa redacción de un planeamiento intermedio, que será el que detalle todo el régimen urbanístico de su ámbito. Para la redacción de dicho planeamiento se han incluido en el NPG fichas específicas de cada una de las áreas, las cuales contienen un esquema gráfico indicativo así como un conjunto de condiciones vinculantes y también no vinculantes.

FICHA DE UZI



FICHA DE APE



Las Áreas de Oportunidad a Concertar constituyen la última categoría del Suelo Urbano Común. Identificadas con las siglas AOC, éstas únicamente aparecen en los distritos centrales y son zonas en las que el NPG ha ideado una solución urbanística relevante cuya realización supondría una notable mejora para Madrid ciudad. Ahora bien, en líneas generales requieren un alto coste económico,

forma, éste se compone de una serie de zonas en las que existe un planeamiento a medio ejecutar cuyo desarrollo no pretende obstaculizar el Nuevo Plan General. También se regula con un fichero que remite directamente a los antecedentes de aquellos planeamientos más inmediatos.

La única diferencia con las API es que se trata de suelos que no reúnen las condiciones exigidas por la Ley del Suelo para ser considerados como urbanos. Conceptualmente constituyen un “cuatrienio cero”, cuya formulación se ha compatibilizado con los trabajos de redacción del Nuevo Plan General para no inducir así a una paralización de la actividad inmobiliaria de la ciudad.

En esta categoría se han incluido los PAU de iniciativa pública ligados al Programa Municipal de Vivienda, que fueron objeto de convenio con la Comunidad Autónoma de Madrid el día 10 del pasado mes de febrero, tras una ardua y larga negociación.

En cuanto al Suelo Urbanizable Programado, éste comprende aquellas áreas del territorio que se estiman aptas para su urbanización en el horizonte temporal del Programa de Actuación del Plan General; durante las dos etapas cuatrienales en que se divide.

Además, su consideración como programado tiene un carácter provisional hasta su confirmación en la aproba-

ción definitiva del Plan General, y está condicionada a la firma de un convenio entre la propiedad mayoritaria de cada sector y el Ayuntamiento de Madrid, que garantice su inserción en el modelo urbano que se proyecta.

Por último, el Suelo Urbanizable No Programado es aquel que, en principio, el Plan General reserva para eventuales necesidades de crecimiento urbano fuera del periodo que abarca el Programa de Actuación.

No Urbanizable

Finalmente, el Nuevo Plan General incluye dos categorías: el Común y el Protegido. El primero es de carácter residual y el segundo abarca el Monte de El Pardo, la finca de Valdeatas y diversos terrenos, los cuales forman parte de los Parques Regionales de la Cuenca Alta del Manzanares, Jarama y Manzanares Sur, así como del Cauce y Ribera del Río Jarama, que tienen su propia legislación reguladora.

Enriquecer el tejido urbano

Junto con la división básica del territorio, el Plano de Ordenación señala mediante tramas de color una serie de suelos, generalmente destinados a aquellos usos que por su especificidad, utilización colectiva y capacidad de incidir en la valoración urbanística de su entorno, constituyen los elementos más destacables del tejido urbano, al que estructuran y

El NPG no ha variado la estructura normativa del planeamiento anterior, pero sí ha introducido en ella diversas modificaciones.

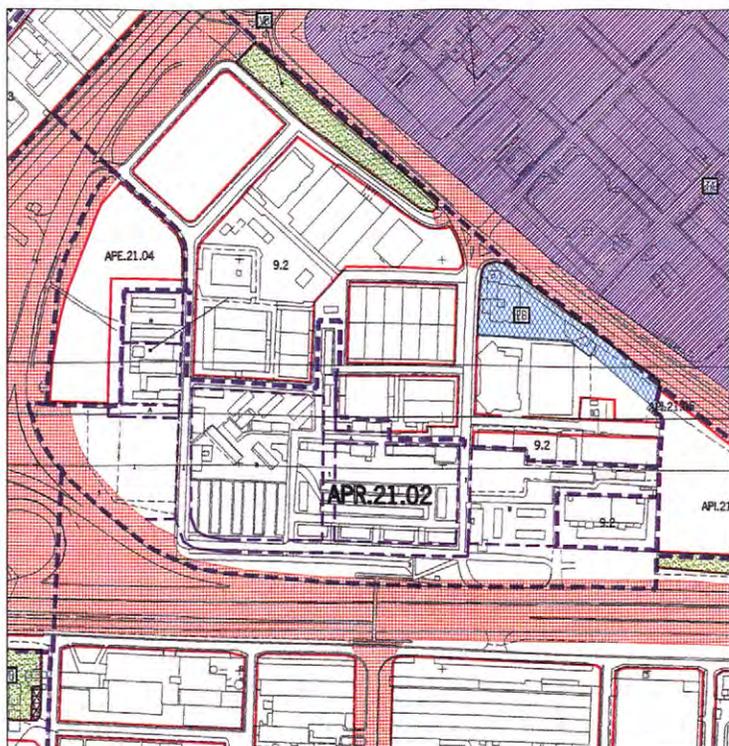
social o urbanístico, por lo que no pueden acometerse sin un amplio respaldo de consenso interinstitucional y también ciudadano.

El Nuevo Plan General plantea para ellas dos alternativas; la de la nueva ordenación o la del mantenimiento de la situación actual. Disyuntiva que habrá de resolverse una vez finalizado el periodo de información pública.

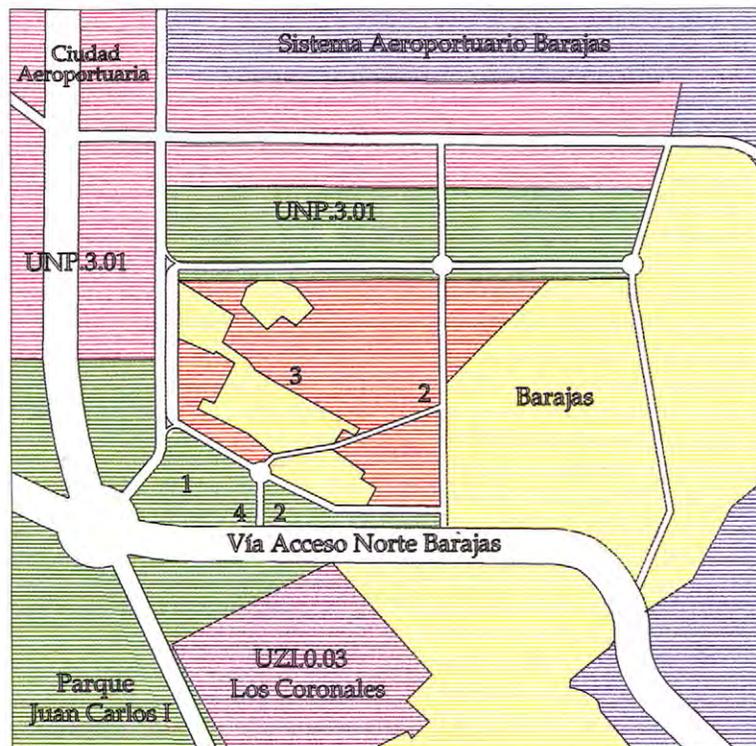
Urbanizable

El Suelo Urbanizable Incorporado es muy similar a las Áreas de Planeamiento Interno del suelo urbano. De igual

FICHA DE APR



FICHA DE UZP



enriquecen desde el punto de vista estético y también funcional.

En ese sentido, se señala en primer lugar la vía pública principal, la cual conforma la malla viaria básica de la ciudad, y que abarca las redes metropolitana, urbana y distrital.

Asimismo se indican las zonas verdes esenciales y singulares, distinción que obedece a unos criterios puramente funcionales. En relación con el planeamiento anterior, el Nuevo Plan General conserva como tales aquellos espacios verdes que reúnen un mínimo de condiciones, en cuanto a tamaño y forma, como para cumplir adecuadamente su función. Las zonas que por sus reducidas dimensiones o cualquier otra circunstancia no se ajustan a esos mínimos requerimientos, pasan a considerarse áreas estanciales, y como tales se incorporan a la vía pública.

Finalmente se han señalado de forma preferente los usos dotacionales: deportivos, equipamientos, servicios públicos, servicios de la Administración, servicios infraestructurales y servicios de transportes, diferenciando en este caso entre dotaciones públicas básicas, públicas singulares y privadas. El régimen de intercambios de dichos usos se ha flexibilizado notablemente respecto al régimen anterior vigente.

El Nuevo Plan General ha hecho un esfuerzo por conseguir un plano que

reuniera todas las alineaciones de la ciudad, y para ello ha completado el anterior plano DSU del Plan General de 1985, con las alineaciones de todas aquellas zonas que carecían de ellas. El resultado en el Plano de Ordenación es una imagen continua y homogénea del tejido urbano que facilita un mejor entendimiento de Madrid.

Las alineaciones de la ciudad

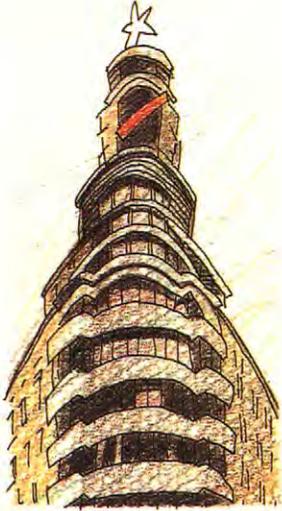
Así, en el Plano se contienen todas las alineaciones del suelo urbano, excepto los APR, y también se incluyen las correspondientes al suelo urbanizable incorporado. Las dibujadas en color rojo tiene el carácter de línea de separación del dominio público y el dominio privado. Conceptualmente son, por tanto, alineaciones exteriores públicas y deben permitir la expedición de diversas cédulas urbanísticas.

Con el mismo grafismo de color rojo se han trazado las líneas que separan las zonas verdes calificadas, de los restantes usos dotacionales, incluido el de vía pública. En este caso el valor de la línea es el de un simple deslinde entre parcelas de usos no lucrativos, y su objeto es evitar los problemas actuales que se derivan de la falta de una delimitación clara entre los mismos. En el ámbito de la norma zonal 3, ("Volumetría Específica"), se han dibujado con color verde las alineaciones principales de cada área. Estas no

poseen el mismo valor que las restantes, y no constituyen literalmente alineaciones exteriores públicas, pero contribuyen a facilitar la lectura del plano y la continuidad del tejido urbano. Conceptualmente, las alineaciones de zona 3 definen el viario principal y separan un suelo exterior, que según el Plan General debe ser público, de un espacio interior cuya titularidad aún no se ha presupuesto.

En cualquier caso, las diversas posibilidades de sustitución de la edificación en la norma zonal 3 no requieren una alineación en el sentido clásico – que por otra parte es bastante difícil de fijar con precisión en las áreas con solidadas con la tipología de bloque abierto –, como la que mayoritariamente ocupa la zona regulada por la citada norma. Por otra parte, las normas zonales aparecen en el Plano de Ordenación en todo el suelo urbano común con sus respectivos grados y niveles de compatibilidad de usos.

El NPG no ha considerado conveniente variar la estructura normativa del planeamiento anterior. Sólo se ha limitado a introducir modificaciones para flexibilizar el marco normativo, aumentar la variedad tipológica, enriquecer el régimen de coexistencia de los diferentes usos y eliminar sobredeterminaciones excesivas que complicaba, sin duda alguna, la aplicación de la normativa anterior.



LA GESTIÓN UN TRATAMIENTO FLEXIBLE

Sus directrices permiten una delimitación novedosa de las áreas de reparto en el suelo urbano y urbanizable

El Nuevo Plan General, a partir de las técnicas e instrumentos que conforman la vigente Ley del Suelo, plantea una gestión urbanística encaminada a facilitar su objetivo primordial: flexibilidad en la ejecución y en el desarrollo de todo el término municipal madrileño.

Texto: ANTONIO ARMENGOT DE PEDRO.

Arquitecto.

Jefe del Dpto. de Gestión de la OMP.

Fotos: INCAFO.

En sentido estricto, la gestión urbanística coincide con la ejecución del planeamiento desarrollada en el Título IV de la Ley del Suelo. Esta regula con detalle cómo los propietarios de suelo pueden obtener el derecho a un porcentaje del aprovechamiento establecido por el planeamiento, bien a través de la actuación sistemática mediante unidades de ejecución (siempre en suelos urbanizables y, a veces, en el denominado suelo urbano, artículos 148 a 184 de la Ley del Suelo), o de las actuaciones asistémicas a través de transferencias de aprovechamiento entre solares o parcelas (siempre en suelo urbano, artículos 185 a 198 de la Ley del Suelo).

Asimismo, en él queda establecido de que forma el Ayuntamiento puede conseguir el suelo para ejercer el derecho al aprovechamiento urbanístico que le corresponda, así como los terrenos destinados a los sistemas generales de espacios libres, parques y zonas verdes públicas, de comunicación y también sus zonas de protección y de equipamiento comunitario; los sistemas locales dotacionales públicos; los terrenos urbanizados de sistemas locales de comunicaciones (es decir, calles, plazas, etc.); los terrenos urbanizados de sistemas locales de espacios libres (como parques, jardines, etc.); y, por

último, las correspondientes infraestructuras locales de urbanización.

La gestión, dentro del vigente marco normativo, trata de facilitar que se alcance el objetivo primordial planteado por el Plan General, la flexibilidad, utilizando las técnicas e instrumentos que la vigente Ley del Suelo ha puesto a su alcance, y empleándolos según las necesidades impuestas por el desarrollo y ejecución del Plan General.

Las reglas seguidas para delimitar las áreas de reparto en el Plan General son las establecidas con carácter supletorio por el art. 94.3 de la Ley del Suelo.

Un Madrid en transformación

El Nuevo Plan General, como instrumento de ordenación integral que es de todo el término municipal de Madrid, actúa sobre una ciudad urbanísticamente viva y en permanente desarrollo, la cual crece y se renueva constantemente conforme a múltiples circunstancias de toda índole que inevitablemente condicionan su transformación.

Ante éstas y el abanico de derechos y deberes que de ellas se derivan, es fácil comprender la dificultad que supone delimitar áreas de reparto de beneficios y cargas en estos suelos, y también fijar el aprovechamiento tipo en función de la edificabilidad y de los coeficientes de ponderación de usos y

beneficios y cargas en las que el aprovechamiento tipo, y, por tanto, el patrimonializable que le corresponde a cada finca, está en relación directa con el aprovechamiento real, histórico, presente y futuro de cada una de esas fincas, en las que el reparto de las cargas se efectúa entre todas aquellas parcelas a las que sirven funcionalmente.

Para delimitar tales áreas de reparto, que el Plan General denomina formales, se parte del estudio de un distrito funcional completo, cuya delimitación no tiene que coincidir necesariamente con la división administrativa, aunque en la mayoría de los casos sucede así, extrayendo de él todos los ámbitos de suelo urbano equidistribuido (Áreas de Planeamiento Incorporado, API) y los ámbitos de suelo urbano pendiente de equidistribución (Área de Planeamiento Específico, APE, y Áreas de Planeamiento Remitido, APR). Así resulta el suelo urbano consolidado, del que aún se separan las Áreas de Oportunidad a Concertar, AOC, los ámbitos sujetos a la norma zonal de Actividades Económicas, las parcelas con Protección Global Singular y las dotaciones privadas consolidadas, por formar áreas de reparto formales diferenciadas.

El resto (el suelo urbano consolidado de uso residencial) se divide en tantas

áreas de reparto como barrios funcionales contenga. En ellas, el aprovechamiento tipo se calcula mediante la obtención de la superficie neta lucrativa de cada ámbito zonal; la fijación del coeficiente de edificabilidad del uso característico; el cálculo del aprovechamiento neto lucrativo de cada zona; y el establecimiento de los coeficientes de ponderación para cada zona, de tal forma que, una vez desponderados los aprovechamientos patrimonializables de cada parcela dentro de cada área de reparto, sean iguales a la superficie edificable de la parcela multiplicada por una misma constante.

$$A. \text{ patrim.} = 0,85 \times K \times \frac{\text{Superficie edificable de la parcela}}{\text{de la parcela}}$$

Esta constante K es igual para todas las parcelas que constituyen el área de reparto y representa, en términos porcentuales, la contribución de cada parcela a la obtención de las dotaciones del barrio funcional.

En cuanto a los coeficientes de ponderación para cada zona de ordenanza que permiten obtener los objetivos señalados anteriormente, resultan ser iguales a la edificabilidad neta del uso característico dividida por la edificabilidad neta del uso de referencia.

Los ámbitos sujetos a la norma zonal de Actividades Económicas, diferenciados por sus grados y distritos administrativos, constituyen áreas de reparto formales independientes en las que la definición del aprovechamiento tipo se realiza de igual forma que la arriba indicada, teniendo en cuenta que, por la propia naturaleza del uso característico (es decir, industrial), estos ámbitos son demandantes de menor superficie de uso dotacional público, y, por lo tanto, no es coherente que dicho suelo participe de obtener un conjunto de dotaciones que no necesita.

Las dotaciones privadas consolidadas existentes en este tipo de suelo urbano constituyen áreas de reparto discontinuas y diferenciadas por cada distrito administrativo y por el destino específico de la dotación (deportivo u otros equipamientos), en función de que son situaciones de hecho establecidas con anterioridad al Nuevo Plan General.

También constituyen áreas de reparto formales todas y cada una de las Áreas de Oportunidad a Concertar, que tan sólo aparecen en los distritos del Centro Histórico. Para ellas, el Plan General define una solución urbanística

relevante. Ahora bien, esta no podrá acometerse sin un amplio respaldo de consenso, tanto interinstitucional como ciudadano, y la actual situación urbanística se mantendrá si no se produce la concertación necesaria.

Asimismo, en este tipo de áreas de reparto se incluyen también los ámbitos de las Colonias Históricas de Viviendas Unifamiliares y los Cascos Históricos de Distritos Periféricos, que, a nivel de ordenación, constituyen Áreas de Planeamiento Específico (APE). Estos sectores, históricamente consolidados, fueron ordenados por planeamientos anteriores, sus determinaciones ya se ejecutaron y con el paso de los años se han convertido en dignos de ser testimonio histórico de una época, sino como un legado beneficioso para el conjunto de la zona de la ciudad en que se ubican, reduciendo así la excesiva tensión que generan los tejidos urbanos de las altas edificabilidades colindantes.

En todas estas áreas de reparto hasta ahora citadas (AUC, ADP, AOC y APE de Colonias y Cascos Históricos), la actuación será asistemática y las dotaciones locales pendientes de consecución serán obtenidas mediante transferencias de aprovechamiento urbanístico (modo de obtención nº 1 del plano de Gestión), salvo que, en alguna de las Áreas de Oportunidad Concertada o Colonias y Cascos Históricos, su gestión pormenorizada establezca para alguna actuación posterior otro modo de obtención.

Por último, se consideran áreas de reparto independientes cada una de las parcelas con Protección Global Singular, considerando las especiales vinculaciones que para este tipo de protección se especifican en el Título 8 de las Normas Urbanísticas del Plan General.

El suelo equidistribuido

En Madrid existen numerosos ámbitos que están teniendo un desarrollo urbanístico individualizado según determinaciones de planeamiento y gestiones anteriores, para los cuales el Plan General mantiene la ordenación prevista incorporando sus determinaciones.

Por otra parte, el NPG propone que la gestión en ellos continúe produciéndose y culmine de acuerdo a las condiciones de partida que se establecieron en su día, reconociendo las premisas fundamentales de ordenación y asumiendo e incorporando el proceso de gestión efectuado que, sin duda algu-

EL APROVECHAMIENTO TIPO

Este puede expresarse mediante la siguiente fórmula:

$$A_t = \frac{\sum s_i \times e_i \times c_i}{\sum s_i + \sum s_j} = K \times \text{edificabilidad del uso característico}$$

s_i : superficie de la parcela edificable

e_i : coeficiente de edificabilidad de cada parcela establecido directamente por la ordenanza o como cociente entre la superficie total edificable y la superficie de la parcela edificable

c_i : coeficiente de ponderación

s_j : superficie de las dotaciones públicas a obtener

Por otra parte, la constante para la obtención de cargas, K, responde a la fórmula:

$$K = \frac{\sum s_i}{\sum s_i + \sum s_j}$$

y el aprovechamiento patrimonializable que corresponde a cada propietario de parcela sería:

$$A_{p.\text{patrim.}} = 0,85 \times A_t \times s_i$$

o lo que es lo mismo una vez desponderado

$$A_{p.\text{patrim. desp.}} = 0,85 \times K \times e_i \times s_i$$

na, habrá dado lugar a un adecuado reparto de beneficios y de cargas. Tales ámbitos se denominan Areas de Planeamiento Incorporado (API) y figuran adecuadamente reflejados en el Plano de Ordenación.

Asimismo, para que la incorporación de las nuevas técnicas instrumentales de áreas de reparto y aprovechamiento tipo en estos ámbitos de la ciudad (en los que se ha producido o se bien se está realizando un adecuado reparto de beneficios y cargas), no cause ningún tipo de alteraciones indeseadas, el Nuevo Plan General adopta el criterio de delimitar todas las áreas de reparto que se han denominado como materiales.

Estas coinciden con los ámbitos de cada una de dichas áreas de planeamiento incorporado, asumiendo a la vez y remitiéndose a la gestión producida, que se está ejecutando o bien que se va a efectuar en cada una de ellas de acuerdo con toda la documentación exhaustiva y pormenorizada que contiene cada Area de Planeamiento Incorporado.

Pendiente de equidistribución

Por último, completan los tipos de suelos urbanos aquellos ámbitos de la ciudad en los que la ordenación existente no se considera adecuada con las directrices fundamentales del nuevo Plan. En consecuencia, es preciso intervenir en ella para transformarla por otra diferente, pues se estima que carece de una mínima estructura urbana, es inadecuada o de muy difícil gestión o bien se trata de áreas de oportunidad que pueden servir de base para recualificar entornos inmediatos.

Cuando el Nuevo Plan General ha resuelto la ordenación de detalle, el ámbito recibe el nombre de Area de Planeamiento Específico, APE (quedan excluidas las Areas de Planeamiento Específico de Colonias Históricas, de Viviendas Unifamiliares y también de Cascos Históricos de Distritos Periféricos), y cuando la complejidad del problema que se ha detectado o la necesidad de una previa negociación con los agentes intervinientes, no ha permitido desarrollar la ordenación de detalle, el ámbito se denomina Area de Planeamiento Remitido, APR.

En este tipo de suelo, la delimitación de áreas de reparto se realiza haciendo coincidir cada ámbito de estos APE o

APR con un área de reparto independiente, salvo que excepcionalmente dos o más Areas calificadas de Planeamiento Específico integren una sola área de reparto. Circunstancia esta que queda suficientemente reflejada en la ficha de tales ámbitos.

El reparto de cargas y beneficios en suelos urbanizables

El suelo urbanizable del Plan General queda dividido en Suelo Urbanizable Incorporado (UZI), Suelo Urbanizable Programado primer cuatrienio (UZP.1), y segundo cuatrienio (UZP.2), y el Suelo

En Madrid existen numerosos ámbitos con un desarrollo urbanístico individualizado: las Areas de Planeamiento Incorporado.

Urbanizable no Programado (UNP).

El terreno incorporado

Lo constituyen los suelos urbanizables que cuentan con un planeamiento parcial ya redactado pero con un grado de ejecución insuficiente para adquirir la condición de suelo urbano. Se les puede considerar como pertenecientes a un cuatrienio cero que se ha compatibilizado con los trabajos de redacción del Nuevo Plan General, con objeto de no inducir a una paralización de la actividad inmobiliaria de la ciudad.

Formalmente son similares a las llamadas Areas de Planeamiento Incorporado.

La única diferencia es que proceden de actuaciones anteriores en suelos considerados como no urbanos.

En consecuencia, cada uno de estos ámbitos constituye un área de reparto independiente, y además se refleja en el plano de Gestión con la definición gráfica de su ámbito, al que acompaña en código formado por las siglas UZI, continuadas del número 0 (asimilable al cuatrienio cero), junto con un número de orden correlativo.

El programado

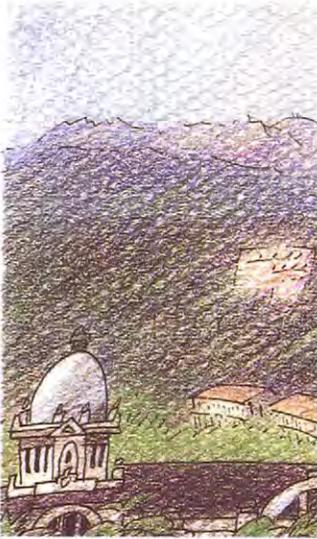
Este tipo de suelo se encuentra constituido por aquellas áreas del territorio que se estiman aptas para ser urbanizadas en el horizonte temporal del Programa de Actuación dentro de las dos etapas cuatrienales en que éste se divide.

De acuerdo con lo preceptuado en el artículo 94.3 de la Ley del Suelo, los sectores cuyo planeamiento deba aprobarse en un mismo

cuatrienio y los sistemas generales adscritos o incluidos en ellos para su gestión integran una sola área de reparto. Por tanto, el suelo urbanizable programado se divide en dos áreas de reparto, que coinciden con los dos cuatrienios y su delimitación queda reflejada en el plano de Gestión mediante la definición gráfica de los distintos ámbitos que constituyen cada área de reparto al que acompaña un código formado por las iniciales UZP, seguido del número 1 o 2 (primer o segundo cuatrienio) y del número de orden correlativo del sector.



La Puerta del Sol es parte del Madrid históricamente consolidado.



EL MEDIO AMBIENTE URBANO PROTECCION ESPECIAL

*Medidas para elevar la calidad de vida
del futuro modelo territorial*

En línea con la actual política ambiental europea, el Nuevo Plan General defiende la integración de los criterios ambientales en todas sus propuestas de ordenación y la inspiración de aquéllos en las determinaciones normativas. Una importante premisa que supondrá la aplicación de diversas medidas dirigidas, fundamentalmente, a reducir la contaminación atmosférica y el consumo energético, crear un sistema interconectado entre los espacios naturales y las zonas verdes y mejorar la accesibilidad peatonal.

Texto: TERESA SANCHEZ-FAYOS
CALABUIG.

Geógrafa. Asesor Técnico de la OMP.

SILVIA VILLACAÑAS BEADES.

Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos.

Asesor Técnico de la OMP.

Fotos: INCAFO.

El planeamiento urbanístico persigue objetivos más amplios que los que puedan entenderse en una interpretación estrecha del concepto de urbanismo. Así lo ha comprendido desde hace tiempo la doctrina urbanística y la jurisprudencia, que repetidamente se ha pronunciado a favor de incluir la conservación de la naturaleza entre los fines de la planificación urbanística. De la misma manera, los planteamientos de la actual política ambiental europea (expresados a través del art. 130 R del Tratado de la Unión), establecen que las exigencias de la protección del medio ambiente deberán integrarse en la definición y en la realización de las demás políticas de la Comunidad Europea.

Asumiendo este principio, el NPG considera que los criterios ambientales no deben quedar reservados a un capítulo concreto, sino que tienen que pasar a formar parte del conjunto de las propuestas de ordenación del mismo e inspirar todas sus determinaciones normativas. De esta forma, el contenido del título dedicado a la protección del medio ambiente de las normas urbanis-

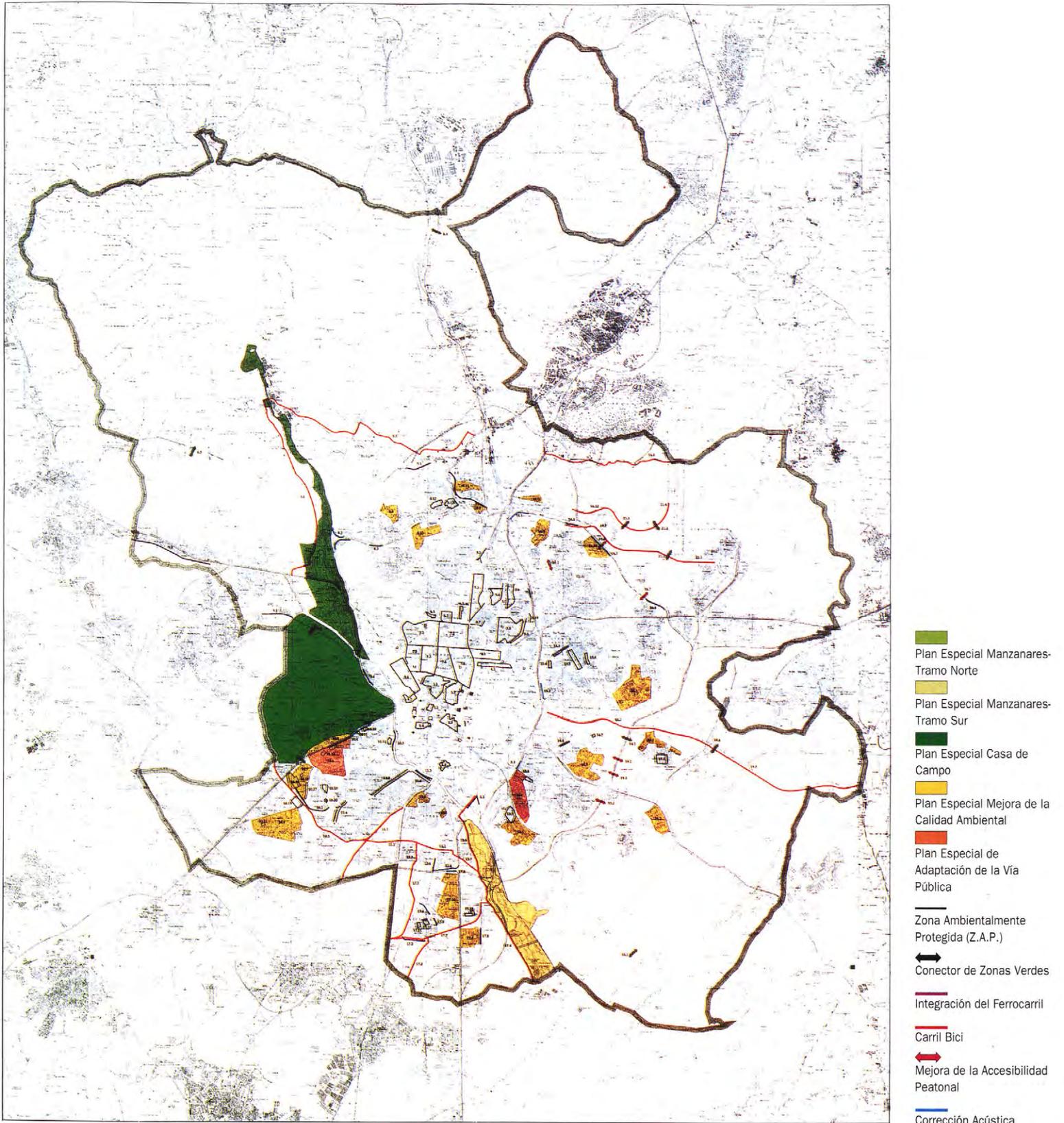
ticas y las acciones específicas del programa de actuación, se reducen a aquellas determinaciones y propuestas que no tienen cabida en el resto del Plan y poseen entidad suficiente para merecer un tratamiento específico.

En este contexto, se ha considerado que la autoevaluación ambiental del Nuevo Planeamiento es el instrumento más eficaz para incorporar los criterios de protección ambiental a las fases previas del proceso de planificación. Conforme a lo regulado en el Proyecto de Propuesta de Directiva comunitaria, relativa a la evaluación de los efectos sobre el medio ambiente de las políticas, planes y programas.

Evaluación Estratégica

Las referencias normativas existentes en nuestro país para efectuar evaluaciones de impacto ambiental en los instrumentos de ordenación urbanística son realmente escasas, y salvo excepciones singulares no se contemplan supuestos obligados de llevar a cabo estudios sobre este tema en el planeamiento. Por tanto, la Evaluación Estratégica Ambiental (EEA) constituye el

ACCIONES ESPECIFICAS



resultado de un compromiso voluntario en el proceso de revisión del Plan General. Su objetivo principal es poder anticipar, y en lo posible prevenir en las primeras etapas del citado proceso, los impactos negativos de los proyectos que está previsto desarrollar.

En esta Evaluación Estratégica Ambiental se diferencian dos fases. La primera, tiene por objeto determinar cuales son las repercusiones claves para el medio ambiente del nuevo

modelo territorial que planteaba el documento de Avance, y que se formalizó en el Informe de Evaluación Estratégica Ambiental. La segunda persigue elaborar un conjunto de medidas correctoras y protectoras que se agrupan en torno a dos propuestas: por un lado, un conjunto de acciones concretas – para aplicar a la ordenación de los nuevos desarrollos del NPG – , capaces de minimizar los posibles impactos sobre los factores ambienta-

les más destacados. Y por otro, realizar una propuesta, sin duda de mayor alcance, basada en la integración en el cuerpo normativo del Plan General de Estudios de Incidencia Ambiental, los cuales realizarán una evaluación detallada y una corrección sobre posibles impactos ambientales.

Entre los que se deducen del informe de la EEA, destacan por su importancia la agresión del tráfico en términos de consumo energético y contaminación

atmosférica, la conexión entre los espacios naturales y las zonas verdes y por último, los impactos directos e indirectos que han ido surgiendo como consecuencia de los nuevos desarrollos que han aparecido en la ciudad.

Agresión del tráfico

Los cambios en las pautas de movilidad, analizados en el horizonte del año 2001 y comparando los escenarios derivados del Nuevo Plan General y los del 85, presentan como resultados más relevantes una disminución del número de viajes en vehículo privado a la almendra de Madrid, y un aumento de los viajes generados y atraídos por la periferia urbana del municipio debido a la localización de población y de actividades en los nuevos asentamientos. De igual forma se aprecia una reducción de la intensidad del tráfico en las penetraciones a Madrid por las carreteras radiales, así como una disminución de la longitud media de los viajes debido a un modelo más compacto de ciudad. A

su vez, estas pautas de movilidad se reflejan en las diferencias de emisión de contaminantes de cada uno de los escenarios. Por ejemplo, y en líneas generales, se observa que la emisión disminuye bastante en los distritos del centro y sur del municipio de Madrid, mientras que aumenta en el norte y sureste de la periferia urbana.

Por otra parte, la Evaluación Estratégica Ambiental estima que el previsible aumento de la velocidad de circulación tras la ampliación de la capacidad de la red viaria principal de Madrid, y la mejora de su gestión incorporando plataformas reservadas en los principales accesos a la ciudad, reducirá considerablemente la emisión de CO₂ y VOC.

Asimismo, la citada Evaluación se plantea disminuir de manera cuantiosa el número de viajes en vehículo privado a través de una modificación del reparto modal que compense el aumento de movilidad previsto para el 2001. Un objetivo que se puede conseguir ampliando el sistema de transporte colectivo a través de la red ferroviaria de cercanías, de la red de Metro y también de autobuses interurbanos, diseñando al mismo tiempo un sistema eficaz de intercambiadores modales que facilitarán el trasvase de viajes del modelo individual al colectivo.

A la hora de adoptar medidas concretas para la disminución localizada de la contaminación, fundamentalmente de CO₂, el NPG plantea, en áreas especialmente sensibles como puede ser el Centro Histórico de la ciudad, unos esquemas de ordenación basados en el concepto de templado del tráfico. Estos, además de encontrarse recogidos en las propuestas de ordenación del Área de Planeamiento Específico del Centro Histórico, podrán aplicarse en otros ámbitos de Madrid que

así lo requieran mediante Planes Especiales de Adaptación de la Vía Pública.

Espacios naturales

La importancia que alcanza en el Nuevo Plan General la conexión entre los espacios naturales y las zonas verdes, estriba en que Madrid, dentro del sistema de grandes ciudades españolas y europeas, es una metrópoli singular desde la perspectiva de la riqueza natural y la biodiversidad, pues posee en su entorno inmediato espacios naturales de extraordinario valor.

Ante esta circunstancia, se estima necesario que todos los enclaves naturales y zonas verdes del término municipal formen un gran sistema interconectado. Los principales problemas de conexión entre espacios naturales y zonas verdes que el NPG propone resolver son los siguientes: Monte de El Pardo – Soto de Viñuelas, Parque de Valdebebas – Parque Juan Carlos I, Cuña verde de Moratalaz – espacios verdes al oeste de Vicálvaro, franja de conexión Jarama – Parque Lineal del Manzanares – Arroyo de la Gavia y Cuña Verde Latina – Casa de Campo.

Un análisis sobre los impactos directos e indirectos de los nuevos desarrollos contemplados en el modelo del Avance, permiten reconocer cuales son más perjudiciales en cada una de las unidades ambientales y proponer medidas correctoras. Para ello, el medio físico del término municipal de Madrid se ha dividido en un conjunto de unidades ambientales caracterizadas por los atributos del medio natural y por el uso humano del territorio. En los suelos urbanizables incorporados, tales medidas tienen un carácter corrector y un alcance muy limitado. Por tanto, cabe indicar que las principales recomendaciones que el Nuevo

PLAN EN EL MANZANARES: TRAMO SUR (IZDA.) Y TRAMO NORTE (DCHA.)



La Casa de Campo es una de las principales tramas verdes de Madrid.

Plan General recoge de la EEA se refieren a las unidades ambientales cuyo suelo está clasificado como urbanizable programado o no programado, y que están dirigidas a crear espacios de entidad suficiente como para permitir una reforestación del sureste del municipio, a establecer densidades moderadas en la transición hacia los términos municipales colindantes y a respetar los elementos naturales más valiosos.

Puesto que el Nuevo Plan General se concibe como un proceso continuo y progresivo de planeamiento, un instrumento de gran eficacia preventiva es exigir diversos procedimientos específicos de autoevaluación ambiental a sus propios elementos de desarrollo. Las evaluaciones ambientales propuestas tienen un claro carácter interno, pues las referencias normativas de nuestro país no contemplan los instrumentos de planeamiento entre los supuestos obligados para realizar Estudios de Impacto Ambiental. El Plan General propone tres tipos de comprobaciones: la Evaluación Estratégica en las revisiones del NPG; el Estudio de Incidencia Ambiental para los Programas de Actuación Urbanística y los Planes Parciales y Especiales de importancia relevante; y el Estudio de Incidencia Ambiental en la implantación de usos tolerados y subordinados.

Niveles sonoros

De igual forma, se pretende prevenir situaciones originadas por el tradicional olvido del factor ruido a la hora de planificar. En este sentido, se propone intervenir en los nuevos crecimientos mediante criterios de ordenación que consideren el ruido como uno de los condicionantes en la distribución de los usos del suelo. Así, en la ciudad consolidada se quieren garantizar unos niveles sonoros adecuados, estableciendo que en las zonas donde los límites sean sobrepasados, la actuación municipal introducirá medidas correctoras específicas mediante la declaración de Zona de Actuación Acústica. Entre aquéllas destacan los Planes Especiales de Adaptación de la Vía Pública. Así sería posible introducir diversos criterios acústicos que podrían materializarse en la canalización de tráfico de paso o delimitación de calles de coexistencia.

Ante los efectos nocivos que la energía produce sobre el medio ambiente, el NPG, cuyo horizonte temporal es indefinido, no puede por menos que incorporar el ahorro de energía entre

sus principales objetivos. Por eso, las normas urbanísticas hacen una mención especial a incentivos y medidas de fomento para el ahorro energético en diferentes estadios del desarrollo de la edificación, partiendo de la premisa del cumplimiento mínimo de la normativa sectorial municipal y supramunicipal.

En materia de residuos, la propuesta del NPG se centra en atribuir un valor de uso positivo a los residuos inertes para utilizarlos en la construcción de nuevas infraestructuras viarias.

Programa de acciones

Las aportaciones que el NPG realiza para la mejora del medio ambiente urbano, se complementan con otras acciones que contribuyen, a escala más local, a resolver problemas ambientales. Entre ellas figuran los Planes Especiales sobre Promoción de la Accesibilidad, Supresión de Barreras y Adaptación de la Vía Pública, dirigidos a reducir el impacto ambiental, social y económico, y los Planes de Mejora de la Calidad Ambiental en dieciocho barrios periféricos de bloques abiertos, pensados para mejorar el tratamiento de los espacios no edificados. Completan el conjunto de Planes Especiales los relativos a las propuestas de actuación en tres parques singulares: Casa de Campo y Parques Lineales del Manzanares en sus tramos norte y sur.

Junto a estos planeamientos, se han programado acciones de mejora de la accesibilidad peatonal mediante pasarelas, reordenaciones de cruces, o peatonalizaciones, en relación con viarios fundamentales como la M-40. También se han incorporado acciones de integración del ferrocarril, así como varias correcciones acústicas en algunos tramos de la M-30 y M-40, la creación de itinerarios para bicicletas en los distritos más periféricos que comuniquen entre sí los principales parques singulares, y acciones de conexión entre zonas verdes y espacios libres. En relación con éstos, se propone calificar nuevos espacios libres en el suelo urbano, de 17.6 millones de m² y 3.8 millones de m² en el suelo urbanizable incorporado. Además, y a nivel de parques singulares, el Nuevo Plan propone la creación del futuro Parque de Valdebebas, de más de 800 Ha. de superficie en los distritos de Hortaleza y Barajas, y el futuro Parque Forestal del Sureste, de más de 1.500 Ha. al este de los desarrollos de Vicálvaro y Vallecas.

El Plan estima necesario que todos los enclaves naturales y zonas verdes formen un gran sistema interconectado.

PROPUESTA DE ORDENACION DE LA CASA DE CAMPO



- Zona de Uso Extensivo
- Zona de Uso Intensivo

EQUIPAMIENTOS CULTURALES, EDUCATIVOS Y AMBIENTALES



- Museo de la Casa de Campo (Palacio de Vargas)
- Recuperación de los Jardines de Felipe II
- Vivero Educativo y Arboretum
- Jardín de los Olores y Jardín de los Sabores
- Itinerario Histórico
- Reconstrucción de la Casa de Vacas
- Centro de Observación de Avifauna
- Itinerario Faunístico
- Itinerario Botánico
- Mirador de interpretación del paisaje

EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS Y RECREATIVOS



- Circuito de footing
- Circuito de bicicletas
- Areas de entrenamiento para la tercera edad
- Itinerario de carros de caballos
- Centro de información principal
- Casetas de información

RECINTO FERIAL



EL GRAN DESAFIO LA REVITALIZACION DEL CENTRO HISTORICO

*Una operación compleja que requiere el apoyo
de la iniciativa pública y privada*

Los crecientes problemas que vive el Centro Histórico de Madrid no han pasado desapercibidos para el Nuevo Plan General. Este pretende afrontarlos con un amplio programa de acciones puntuales dirigidas a regenerar el tejido y la actividad urbana de dicha Area, en aras de reducir sus niveles de edificación –mejorando así la habitabilidad y la imagen urbana–, y de recuperar su vitalidad y calidad medioambiental.

Texto: ANGEL SANZ D'ASTECK.
*Arquitecto. Jefe del Area de Normativa de
la OMP. Ayuntamiento de Madrid.*
Fotos: OMP.
Ilustración: JORGE ARRANZ.

Desde el origen del Nuevo Plan General se tuvo conciencia del gran desafío que suponía dar respuesta a los crecientes problemas que presenta el Centro Histórico de Madrid. Tras la aprobación del Avance quedaron definidos varios criterios fundamentales a aplicar sobre este espacio tan importante de la ciudad. En primer lugar, la definición del Centro Histórico como la parte incluida dentro de la segunda ronda (M-30 en el borde sur), suma por tanto del Casco Antiguo (limitado por el primer cinturón de ronda) y los ensanches, así como la adopción de la metodología propia del Plan Especial para el diagnóstico y estudio de posibles soluciones. En segundo lugar, llevar a cabo un estudio completo y pormenorizado de todos los edificios incluidos en el área, como único sistema para llegar a un catálogo homogéneo, ponderado y concertado con la realidad. Y por último, incorporar las últimas tecnologías en el tratamiento de datos, con la total informatización de todos

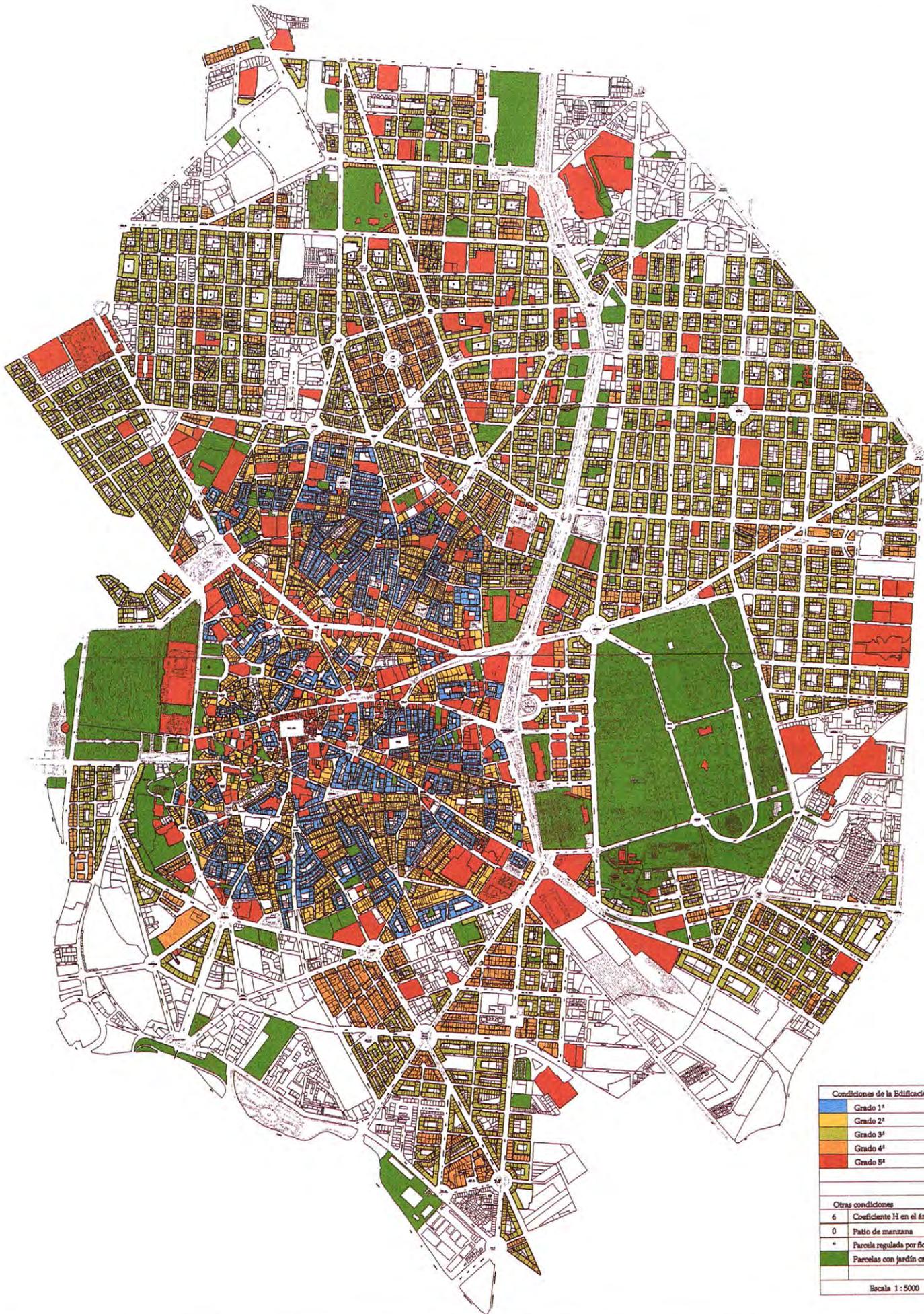
los instrumentos de planeamiento, como el medio más idóneo para hacer asequible a los ciudadanos la gran cantidad de información que actualmente hay disponible.

Grandes objetivos

En esta misma etapa de aprobación del Avance se establecieron los objetivos más importantes a cumplir en una revitalización de esta envergadura:

- Recuperar la vitalidad del Centro Histórico con la misma o mayor calidad, como área residencial, que las restantes zonas de la ciudad.
- Mantener a la población tradicional y potenciar el carácter residencial mediante intervenciones dirigidas a garantizar el nivel de servicios, espacios libres y equipamientos.
- Señalar aquellas áreas donde poder concentrar los esfuerzos de la inversión pública, bien para impedir así un mayor grado de deterioro, o bien por tratarse de unas zonas que pueden convertirse en polos de atracción para la inversión privada.

CONDICIONES DE LA EDIFICACION



- Corregir la actual tendencia a la terciarización indiscriminada, restringiendo este uso a zonas concretas que sean capaces de acogerlo con dignidad y sin ningún tipo de interferencias indeseables para el vecindario.

- Optimizar el transporte colectivo con una política de fomento, complementada con medidas de desincentivación voluntarias del privado.

- Ajustar la protección de los edificios a sus verdaderos valores histórico-artísticos, en lugar de mantener una normativa de conservación de los volúmenes edificados.

- Mantener y mejorar los equipamientos existentes, además de potenciar el carácter cultural y emblemático del Centro Histórico, paliando el tradicional déficit que existe en servicios deportivos y asistenciales.

- Recuperar la calidad medioambiental enriqueciendo la imagen urbana. Su morfología debe adaptarse a la que tiene como referencia la escala humana, reduciendo la intensidad de la edificación para mejorar la habitabilidad, e incrementar la calidad ambiental a través de tratamientos vegetales del espacio público.

El Planeamiento Específico

Todos estos objetivos se han materializado en un nuevo planeamiento, configurado como el Área de Planeamiento Específico del Centro Histórico (APE 00.01). Constituye un documento del Plan General, con las mismas directrices generales, criterios básicos y planificación global. Ahora bien, cuenta con características propias según sus objetivos de protección, conservación y regeneración. Entre sus propuestas destacan:

- Contener una serie de acciones para intervenir en la estructura urbana, las cuales tienen por objeto esencial constituirse en motor y polo de atracción de todas aquellas actividades que puedan contribuir a mejorar el tejido urbano en un amplio radio.

- Prever el mantenimiento de determinados usos por considerarlos como básicos para sustentar las actividades que tradicionalmente han tenido su ubicación en el centro, y al mismo

tiempo limitar de forma drástica otros que no sean compatibles (industriales), que sean dañinos para la población o el ambiente urbano (oficinas o grandes superficies comerciales).

- Encomendar la protección del patrimonio y el ambiente urbano a un completo catálogo donde se contemplan edificios, decoraciones de locales, jardines, monumentos públicos, elementos singulares, así como espacios urbanos y cementerios.



Imagen en perspectiva de la Calle San Justo.

Entre las metas a cumplir

figura enriquecer la imagen

urbana, reduciendo la

intensidad de la edificación

para mejorar la habitabilidad.

- Regular gran parte del Área con una normativa propia, redactada de una forma muy pormenorizada para las diferentes zonas en que aquella puede llegar a subdividirse.

- Regular las modificaciones que se puedan hacer en los catálogos y definir y limitar diversas normas para la tramitación de planes especiales.

- Poseer una ordenanza de conservación ambiental que persiga armonizar los parámetros de la construcción con el ambiente urbano.

- Confiar la interpretación de la siempre compleja casuística a una Comisión Institucional, compuesta por profesionales y expertos en la materia.

Una decidida intervención

Los objetivos fijados sólo pueden conseguirse mediante una decidida intervención en esta estructura urbana, tanto en el espacio privado como en el

público o en el de carácter institucional, basada en un conjunto de acciones de diversa índole:

Regeneradoras del tejido urbano

Se trata de definir áreas donde optimizar la inversión coordinada de las tres Administraciones, desarrollando así lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley del Patrimonio Histórico. Este tipo de áreas constituyen también el lugar idóneo para fomentar la cooperación entre la Administración y la iniciativa

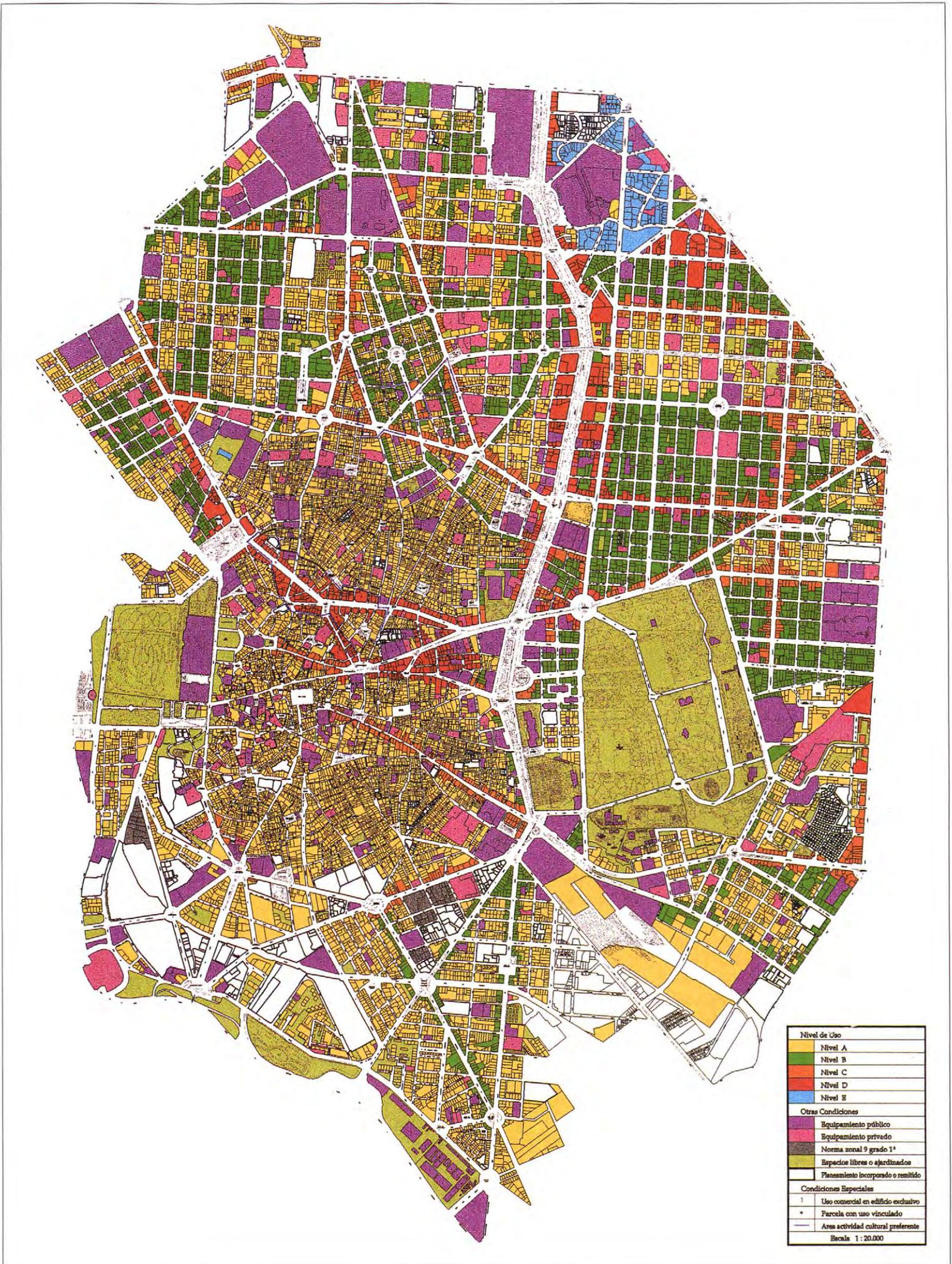
privada, favoreciendo esta última una política de incentivación. Existen dos clases de áreas de rehabilitación: Integradas y Preferentes.

Las de Rehabilitación Integrada definen entornos en los que se ha detectado una mayor necesidad de inversión pública debido, fundamentalmente, al mal estado del caserío, el escaso poder adquisitivo de sus habitantes y la acusada degradación ambiental. En todas ellas se plantea como meta prioritaria favorecer los usos residenciales y económicos que dan servicio al barrio, desarrollar posibles acciones estructurantes y obtener espacios libres para equipamiento.

En cuanto a las de Rehabilitación Preferente, nacen con el convenio para la rehabilitación del patrimonio

residencial y urbano, desarrollo de protocolo de cooperación firmado por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid el 24 de Mayo de 1994. Este convenio entiende como Áreas de Rehabilitación Preferente aquellos ambientes de la ciudad que presentan zonas con problemas homogéneos y características peculiares, por lo que pueden convertirse en campo de actuación interna mediante la intervención conjunta y coordinada de las administraciones públicas y la iniciativa privada, dejando cada vez más patente que la recuperación de la Ciudad Histórica es una tarea que compete a todos. En ella la intervención se plasma a través de un conjunto de ayudas a la rehabilitación privada de edificios, así como intervenciones directas en las infraestructuras públicas.

USOS Y ACTIVIDADES



Regeneradoras de la actividad urbana

Se considera como tales a aquellas acciones potentes no sólo por la magnitud de la intervención en el tejido urbano, sino por la inversión necesaria. Están dirigidas a crear o recrear focos regeneradores de la actividad urbana y social. Por tanto, se les otorga un papel primordial para revitalizar el Casco Antiguo y volver a hacer atractiva la vida en él, además de mantener y mejorar las condiciones de vida en los Ensanches.

Estas acciones definen entornos urbanos en los que las inversiones públicas deben dedicarse a la rehabilitación de viviendas, así como a la actuación sobre edificios, espacios libres e infraestructuras, con objeto de cambiar o mejorar su función, resolviendo de este modo las necesidades y carencias de un distrito, o creando ex novo dotaciones y espacios libres. En ellas se pretende conjugar la rehabilitación pública, con el natural incremento de la actividad privada mediante la creación de polos de atracción que mejoren las condiciones ambientales, sociales y urbanas existentes. Existen dos clases de acciones regeneradoras de la actividad urbana: Estructurantes y Puntuales. Las primeras abarcan un área urbana significativa, que suele englobar espacio público y espacio privado, y presentan un alto potencial como polos de atracción. Las segundas se plantean fines mucho más reducidos, que normalmente afectan a una sola finca. Si las acciones pretenden crear o modificar dotaciones, se pueden distinguir hasta tres tipos distintos:

- De uso alternativo. Se trata de proponer un cambio de uso sobre una dotación existente, señalando alternativas concretas que deben realizarse por concierto entre las diversas partes implicadas, sin que sea imprescindible la actuación municipal.

- De reforma. Con el mismo carácter que las anteriores, implican la cooperación entre las distintas Administraciones, o entre ellas y el Ayuntamiento.

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

Dentro de esta clase de Acciones Regeneradoras de la actividad urbana, existen otros casos en los que la solu-

ción de planeamiento o de gestión más idónea para la operación se pretende concertar. Fundamentalmente porque aquélla va a requerir una negociación y un convenio entre partes que debe materializarse tras la aprobación inicial del Plan, para su posterior incorporación al documento que se aprueba provisionalmente. Es así como surgen las Acciones de Oportunidad a Concertar (AOC), para las que se ofrecen dos alternativas: o la solución de



La fachada principal de un edificio situado en la Plaza de Ramales.

Como norma general se ha previsto que las acciones a realizar en el Casco Antiguo sean onerosas para la Administración.

planeamiento y gestión que servirá de base a esa concertación, o bien la propuesta general que se aplicaría como suelo urbano finalista, en caso de no alcanzarse el necesario acuerdo entre las partes porque la propuesta no quiera ser en ninguna de estos casos impuesta de forma voluntarista.

Por otra parte, hay que señalar que se ha previsto como norma general que las acciones a realizar en el Casco Antiguo sean onerosas para la Admi-

nistración, ante la imposibilidad de llegar a acuerdos equilibrados en cuanto al coste de la acción-posible beneficio, sin bien en la mayoría de las acciones de los ensanches se ha podido compensar bastante ese binomio.

Sobre el espacio privado de las manzanas

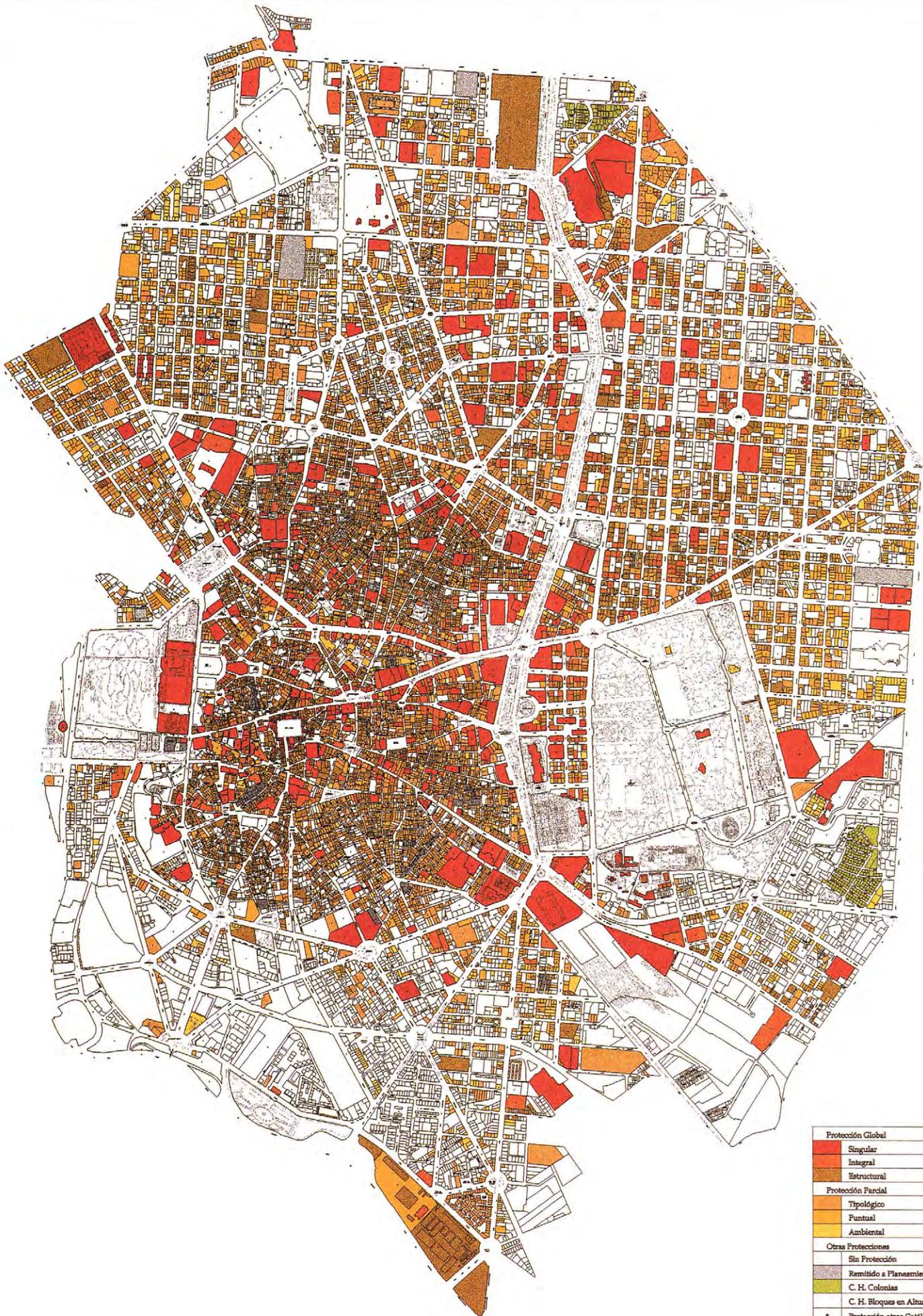
La finalidad de éstas es fijar de un modo concreto las futuras actuaciones sobre los edificios con el fin de (conservando todos los elementos que indique el catálogo) alcanzar soluciones conjuntas a nivel de manzana, capaces de optimizar los resultados con el menor número de intervenciones posibles. En efecto, los factores negativos de habitabilidad son los de iluminación y ventilación, y su solución siempre requiere reestructuraciones o demoliciones parciales. Reestructuraciones que, acometidas de modo aislado, deben llevar a distribuciones de patios que mejoren las condiciones concretas de un edificio. Sin embargo, puede que no solucionen las de sus colindantes, originando situaciones que probablemente sean aún peores que las ya existentes.

Para realizar este análisis y definir la posible ordenación conjunta, se ha trasladado a cada manzana todos los datos individuales que pueden influir, de un modo u otro, en la recuperación de cada edificio: nivel de catalogación, edad, estado de tenencia, estado de conservación, existencia de infraviviendas, grado de desocupación y, por último, condiciones higiénico-sanitarias de iluminación y ventilación. Este último dato se ha obtenido analizando los edificios en relación con sus colindantes, ante la posibilidad de abrir patios medianeros compartidos para aumentar la superficie común de iluminación y ventilación. Así, han podido señalarse en cada caso unas alineaciones interiores para cuya obtención se siguen dos tipos de criterios:

- De iluminación y ventilación. Tienen a solucionar los problemas puntuales de edificios aislados o de pequeños grupos de edificios colindantes dentro de manzanas que, en general, presentan condiciones aceptables en el resto de sus edificios.

- De esponjamiento interior. No solamente son necesarios para conseguir esta iluminación y ventilación de las viviendas, sino también imprescindibles en algunas manzanas que sufren un elevado grado de hacina-

CATALOGO DE ELEMENTOS PROTEGIDOS



| | |
|--------------------|----------------------------|
| Protección Global | |
| ■ | Singular |
| ■ | Integral |
| ■ | Estructural |
| Protección Parcial | |
| ■ | Tipológico |
| ■ | Puntual |
| ■ | Ambiental |
| Otras Protecciones | |
| ■ | Sin Protección |
| ■ | Remitido a Planeamiento |
| ■ | C. H. Colonias |
| ■ | C. H. Bloques en Altura |
| • | Protección otros Catálogos |
| Escala 1 : 20.000 | |

miento, con abundantes viviendas interiores y compactación total.

Según las condiciones de ubicación de las manzanas, la morfología de parcelas, la tipología de edificación y el grado de protección de la misma, se aplican uno u otro criterio de actuación. O incluso ambos si las condiciones particulares de las manzanas y su edificación lo aconsejan.

Las propuestas de las posibles intervenciones se van a realizar con las siguientes pautas: señalización de las zonas de cada edificio donde las condiciones de iluminación y ventilación son insuficientes, y también de las viviendas que sean interiores; indicación en el plano de la manzana de todos aquellos edificios que deben ser conservados en su totalidad debido a su grado de protección específico, y también de todas las zonas conservables obligatoriamente en el resto de la edificación; señalización de alineaciones, situándolas preferentemente en las partes interiores que no sean conservables de aquellos edificios que reúnan peores condiciones de habitabilidad o mayor número de viviendas interiores; fijación de los espacios para esponjamiento interior, de modo que puedan conseguirse espacios libres coherentes y de dimensiones suficientes, aún con los quiebros necesarios por la adaptación a las estructuras de crujeas de las partes conservables; distribución de la disminución de volumen de manera proporcional entre todos los edificios afectados, de modo que quede compensada la pérdida de edificabilidad, además de prever en las Normas urbanísticas varias determinaciones que puedan fomentar la recuperación, en todo o en parte, de dicha pérdida.

Este tipo de actuaciones es, indudablemente, lento y por supuesto costoso. Pero sin duda alguna es la única posibilidad de recuperar la edificación y conservar sus valores de un modo adecuado y racional. Solamente una oferta de viviendas y edificación que garantice buenas condiciones de habitabilidad y un estado de conservación correcto podrá mantener a la pobla-

ción que actualmente reside en el Centro Histórico de Madrid, y a la vez atraer a una población futura.

Normativa a la medida

Para la casi totalidad de este Centro Histórico se han desarrollado un conjunto de normas específicas con las que se pretende regular los parámetros de edificabilidad y de usos. Los criterios seguidos para la toma de decisiones han sido los siguientes:



Imagen de la Plaza de la Paja, junto a la Iglesia de San Andrés.

**Sólo una oferta de viviendas
en buenas condiciones de
habitabilidad y conservación
podrá mantener a la población
residente en esta zona.**

- La edificación. De forma pormenorizada se ha estudiado la edificabilidad para cada manzana y tramo de calle, ponderándose en función de los edificios existentes y la imagen final deseable. Las propuestas iniciales han sido homogeneizadas para evitar cualquier tipo de disfunción o contradicción. Como por ejemplo el que dos aceras enfrentadas de un mismo tramo de calle tengan alturas muy dispares. Tan sólo del cálculo de la edificabilidad se han exceptuado las parcelas que por sus características especiales deban ser reguladas de un modo específico, como es el caso de las que contienen edificios catalogados en grado singular, de los jardines protegidos o que constituyen una excepcionalidad en la trama urbana.

- Los usos. Estos también se han regulado de una forma muy pormenorizada, de modo que ha sido necesario

confeccionar un plano para atribuir el que corresponde a cada parcela. Básicamente, el criterio fundamental ha consistido en conservar la calidad de vida y el ambiente urbano del Centro Histórico. De ahí la selectividad a la hora de autorizar usos terciarios que, según todos los diagnósticos, tienen efectos negativos para el mantenimiento del uso de vivienda. En cuanto a los usos comerciales en edificio exclusivo, se han restringido de forma considerable; tan sólo han sido reconocidos los que en la actualidad ya existen y poseen ciertas posibilidades de ampliación dentro de la misma manzana. Por último, también se contemplan los usos dotacionales, que deben quedar vinculados a su categoría actual por estar ubicados en edificios catalogados en el nivel global (por tanto es necesario controlar que los posibles cambios no atenten contra los elementos de valor), o porque es preciso el mantenimiento de una determinada actividad para potenciar un uso cultural concreto.

- La red viaria. Los casos en que se proponen acciones de templado de tráfico, recuperación de bulevares o tratamientos específicos de áreas concretas, se recogen en un plano que define el ámbito de la actuación, y en el que aparecen fichas con las secciones de calle que se consideran óptimas.

- Fichas de condiciones urbanísticas. Para cada finca incluida dentro del Área del Centro Histórico, se ha confeccionado una ficha en la que se resumen sus principales características: la Norma Zonal, las condiciones de protección en los catálogos del Plan o por la aplicación de la Ley del Patrimonio Histórico Español, el Área de Reparto correspondiente, etc. Cuando la finca está regulada por la Norma Zonal 1 también se incluye información sobre la edificabilidad, aunque de carácter orientativo y no vinculante.

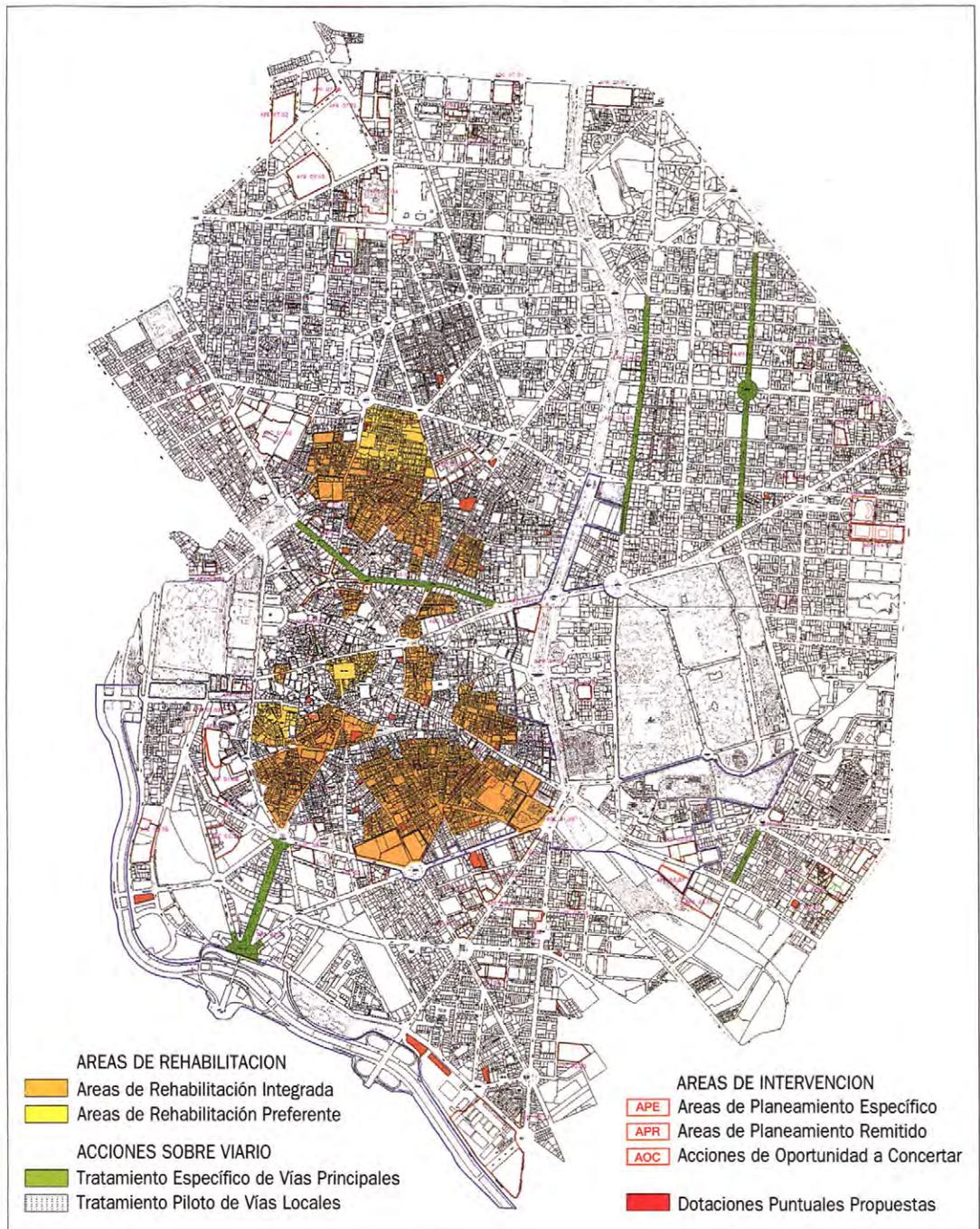
Una sociedad de gestión

La complejidad de la operación de recuperación del Casco Antiguo y la enorme cuantía de las inversiones a realizar, exigen la implicación de toda

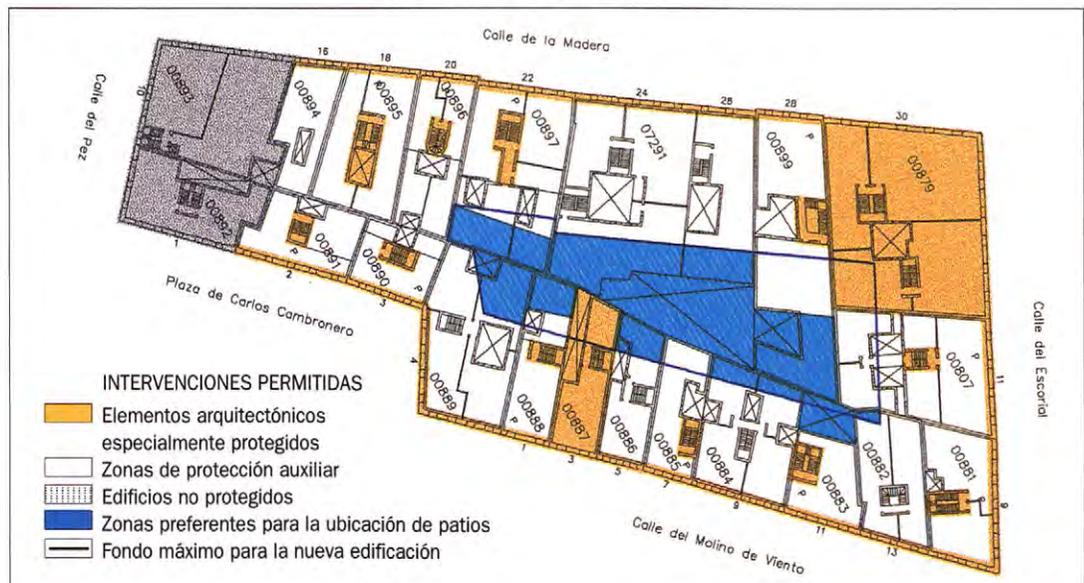
la ciudad y del conjunto de la sociedad en la estrategia a desarrollar para materializar los objetivos definidos. Todo ello, claro está, en consonancia con el carácter emblemático que define a dicha operación. Esta debe ser una intervención de todos, tanto de la iniciativa pública como de la privada. Además, por tratarse de Madrid, capital de la Comunidad Autónoma y del Estado, la iniciativa pública ha de estar protagonizada por las tres Administraciones responsables. Es decir, Central, Autonómica y Municipal.

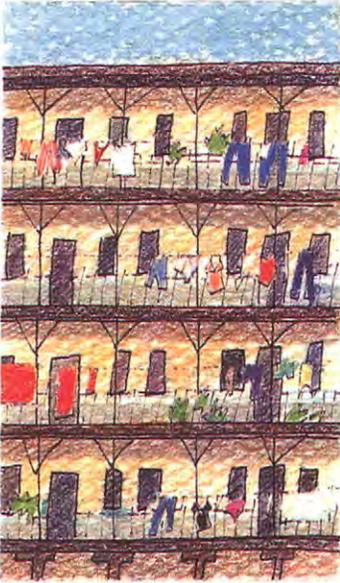
En lo que se refiere a la intervención de la iniciativa privada, debe ser bienvenida e incentivada. Ahora bien, se ha de actuar con una serie de criterios realistas. Ella sola, actuando poco a poco y en términos generales de un modo puntual, no conseguirá alcanzar los objetivos perseguidos. Se necesita poner en marcha operaciones importantes de choque (áreas de rehabilitación integrada o preferente y acciones estructurantes), en las que será inevitable que, al menos en las primeras fases, sean asumidas por la iniciativa pública. Debido a ello, el Nuevo Plan General propone para la ejecución de tales proyectos la creación de una sociedad de gestión, concebida con el máximo grado de flexibilidad para adaptarse a todas las posibles fórmulas de colaboración entre las Administraciones Públicas, así como entre éstas y las empresas privadas y particulares. Esta sociedad, que se plantea como la continuación natural de la experiencia piloto iniciada por las tres Administraciones, se concibe como una sociedad anónima con naturaleza jurídica de sociedad privada de gestión urbanística participada. Asimismo, su objeto social constituirá el desarrollo de todas las actividades urbanísticas y de edificación necesarias para la ejecución del planeamiento comprendido en el Area del Centro Histórico. El citado objeto social podrá realizarse por la sociedad, directamente o indirectamente, o incluso mediante la constitución de sociedades o la adquisición de la titularidad de acciones o participaciones en sociedades con objeto idéntico, análogo o parecido.

Del ánimo con que se cree ésta y los medios que se le otorguen, dependerá, en gran medida, la recuperación del Centro Histórico y, por tanto, la recuperación y conservación de una parte fundamental de nuestra historia.



ANÁLISIS DE LA EDIFICACION





CASCOS Y COLONIAS HISTORICAS UNA RECUPERACION NECESARIA

Actuaciones para preservar su modelo urbanístico y cultural como un testimonio histórico de Madrid

La recuperación y rehabilitación de los Cascos Antiguos de los distritos periféricos y de las Colonias Históricas era una operación urbanística necesaria de ejecutar desde hacía tiempo. Ahora, el Nuevo Plan General propone llevarla a cabo mediante el desarrollo de planeamientos específicos que garanticen la protección y la intervención precisa en la estructura de estos relevantes ámbitos del tejido urbano madrileño.

Texto: D. JOSE LUIS PAMIES LOPEZ.
*Arquitecto. Jefe del Departamento de
Protección del Patrimonio de la OMP.*
Fotos: OMP.

Entre los años 1948 y 1954 Madrid se anexionó a los términos municipales de su entorno. La ciudad creció de nuevo tras el derribo de la cerca y el ensanche de Castro, el extrarradio se urbanizó y se extendió, comprometiendo así a los municipios anexionados.

La falta de un planeamiento urbanístico para todos los extrarradios fue un hecho común, pues en los municipios limítrofes no existía normativa alguna concebida para regular la formación de nuevas barriadas y que preservara sus Cascos Antiguos de la transformación y sustitución edificatoria.

Con el tiempo, el desarrollo demográfico y urbanístico que sufrió Madrid se encargó de desdibujar, matizar, homogeneizar y borrar toda clase de particularismos y diferencias.

De este hecho y de la necesidad de recuperar y revitalizar los Cascos Antiguos de los distritos periféricos, es de donde se sustenta la idea de haber tratado tales ámbitos como Areas de Planeamiento Específico, con el fin de preservar así sus invariantes y particu-

laridades desde el punto de vista urbanístico y cultural, en cuanto testimonio de su historia y origen.

En este sentido hay que señalar que sobre el Casco Histórico de Barajas se realizó un Plan Temático aprobado en julio de 1992, durante la redacción del Nuevo Plan General, y, en consecuencia, quedó recogido como Area de Planeamiento Incorporado.

Una situación problemática

Los Cascos Antiguos de los distritos periféricos de Madrid padecen una degradación ambiental, producto de un exceso de aprovechamiento del suelo que no ha ido parejo con un aumento de la calidad residencial. De igual modo, se aprecia en ellos una ausencia clara de espacios libres, arbolado y vegetación, ante la falta de acciones encaminadas a adecuar el medio a las situaciones nuevas. Ausencia que ha traído como consecuencia un notable desequilibrio de zonas verdes. En materia de equipamientos, su déficit es bastante grande. Fundamentalmente de carácter depor-

tivo y sociocultural de pequeño tamaño. Asimismo, estos Cascos han sufrido una pérdida del valor de centralidad. La implantación de actividades sociales y de representación ha disminuido en ellos, difuminándose en diversas localizaciones por los barrios circundantes. No obstante, existe una tendencia reciente al emplazamiento de actividades de ocio y esparcimiento. La transformación de su tipología y morfología urbana también ha sido considerable. El abandono, en general, de los edificios antiguos supone una grave amenaza a la pervivencia de ejemplos arquitectónicos de interés para la historia local, independientemente de su valor específico.

En algunos casos, la modificación de las alineaciones, destruyendo la trama parcelaria e incorporando formas arquitectónicas que han sido desafortunadas, ha dado como resultado la desaparición de las fachadas compuestas con un adecuado ritmo de volúmenes, huecos y detalles.

Los criterios de actuación

El planteamiento general atiende básicamente a cuatro líneas de actuación. En primer lugar, recuperar la unidad morfológica y ambiental mediante una revisión y redefinición de las alineaciones, el tratamiento de la red viaria y una urbanización específica, además de crear espacios libres y zonas verdes que permitan la continuidad del tránsito peatonal. En segundo término, diseñar pequeñas áreas estanciales integradas en la red viaria, mejorar los espacios libres alrededor de los hitos centrales y evitar los tráficos de paso transversales. Como tercera línea de actuación, se plantea realizar una regulación sobre la edificación y protección del patrimonio aún existente que sea de interés mediante un conjunto de normas de composición ambiental –con especial atención a los invariantes populares y a la protección y mejora de aquellos elementos urbanos que se encuentren vinculados a la historia de estos antiguos pueblos–, y el establecimiento de criterios y grados de urbanización con recomendaciones de diseño.

Por último, está previsto el reequipamiento en emplazamientos adecuados

y, en su caso, la obtención de suelo para nuevas viviendas –previo análisis y necesidades planteadas por las Juntas Municipales y Asociaciones Vecinales–, definiendo unidades de ejecución de forma que representen un compromiso de viabilidad

La ordenación propuesta

Ahora bien, el primer objetivo es plantear, como documentos integrantes del Nuevo Plan General, el análisis y estudio pormenorizado y específico de todos los Cascos Históricos de los distritos periféricos que hoy en día aún se pueden reconocer en la ciudad y que conservan su carácter original.

En función del diagnóstico de la situación actual y del nivel de desarrollo del planeamiento, la propuesta para alcanzar la ordenación de estos ámbitos se plantea sobre un conjunto de objetivos generales:

- Recuperar y, en su caso, preservar los invariantes y peculiaridades urbanas de la trama original de estos Cascos Históricos.

- Mantener, fomentar y potenciar el uso residencial como actividad característica, mejorando la calidad y habitabilidad, además de fortalecer la oferta y la creación de viviendas, intentando fomentar la atracción de población joven que normalmente se ve obligada a alejarse a los barrios periféricos.

- Recuperar la calidad medioambiental y mejorar la escena urbana, aplicando acciones reurbanizadoras.

- Proteger el patrimonio edificado con valor de conservación, entendido como representante del caserío histórico y particularizado en los pocos elementos que aún se mantienen y representan la identidad local, normalmente de arquitectura popular.

- Asignar reservas de suelo, incluso reutilizando edificación existente, para implantar los equipamientos necesarios.

- Plantear una normativa específica a las peculiaridades de estos Cascos Históricos de los distritos periféricos.

El espacio público y el privado

Para conseguir los objetivos anteriormente señalados es necesario intervenir de manera decidida sobre la estructura urbana, tanto en el espacio



Fachada de la Iglesia de Aravaca, ubicada en el Centro Histórico.

El abandono, en general, de los edificios antiguos es una grave amenaza a la pervivencia de ejemplos arquitectónicos de interés para la historia local.

LAS AREAS DE PLANEAMIENTO ESPECIFICO PARA DIEZ CASCOS ANTIGUOS

| | |
|---------------------------|-----------|
| 1 Fuencarral | APE 08.07 |
| 2 El Pardo | APE 08.08 |
| 3 Aravaca | APE 09.11 |
| 4 Carabanchel Bajo | APE 11.07 |
| 5 Carabanchel Alto | APE 11.08 |
| 6 Hortaleza | APE 16.05 |
| 7 Villaverde | APE 17.12 |
| 8 Villa de Vallecas | APE 18.02 |
| 9 Vicálvaro | APE 19.06 |
| 10 Canillejas | APE 20.07 |

tectónicas o urbanísticas en materia de alojamiento; que representaran ejemplos de un determinado e interesante proceso de planificación y construcción de la ciudad; que constituyeran un acontecimiento o testimonio singular en la historia urbana de Madrid; que su selección supusiera detener y reconducir los procesos de desaparición y transformación; que compusieran conjuntos con una armonía urbana y social y una unidad tipológica y de planificación urbana como solución al problema de la vivienda, que son realmente las claves de la aparición de estos tejidos en la ciudad, constituidos por viviendas unifamiliares con jardín.

Así, el Nuevo Plan General desarrolla un Planeamiento Específico para un conjunto de 42 Colonias Históricas, las cuales suponen un amplio abanico de promociones que responden al tipo genérico de urbanización conocido como ciudad jardín.

Todas fueron en su origen promociones periféricas, que el propio crecimiento de Madrid fue transformando en parte de la centralidad madrileña y en lugar de implantación de usos terciarios y dotaciones urbanas para las áreas circundantes. En principio, casi todas surgieron como promociones residenciales de carácter social, con determinadas configuraciones de tipos y modelos de edificios de densidades y actividades que, en definitiva, suponían un modelo de urbanización alternativo vinculado a una cierta cultura de la ciudad que poseía excepcional interés.

Curiosamente, aquellas colonias que han estado más sometidas a transformaciones por la presión urbanística de actividades de centralidad, son precisamente las que han incorporado un alto valor tributario que admite cualquier proceso de rehabilitación, siempre y cuando se considere oportuno.

La idea de conjunto

Tanto si se trata de Colonias definidas por un proyecto único que alcanza a todos los aspectos de la realización (incluidos los diferentes modelos de edificios utilizados), como si se trata de simples parcelaciones cuya edificación individualizada posterior ha sido regulada por ordenanzas (son las menos), se entiende que la idea de conjunto no debe perderse en ningún momento. El objeto de ordenación de las Colonias es, precisamente, ese conjunto.

En definitiva, como criterio general

se ha adoptado que el conjunto de las Colonias ahora estudiadas representan un solo cuerpo de ordenación, protegiendo sus modelos urbanísticos de baja densidad y equilibrada combinación de ambiente urbano y espacios libres, con una tipología de vivienda unifamiliar que se mueve generalmente en los márgenes del programa mínimo, pues aún existen condiciones objetivas para garantizar su conservación en términos similares a los originarios y se ha podido demostrar que la norma zonal 2 del Plan General del año 85, en sus diferentes grados (y en particular su grado 2º o nivel b de usos), a cuya regulación están sujetos los citados ámbitos, no ha sido el instrumento más adecuado para garantizar su protección, ni para que su transformación lograra conservar, al menos, sus aspectos fundamentales.

Asimismo, se pretende evitar la implantación de determinados usos y dotaciones que no son acordes con el carácter residencial con el que fueron creados, paralizando las prácticas habituales (normalmente asociadas) de agregación de parcelas y sustitución de edificios. De este modo se mantiene el carácter residencial de baja densidad y se conserva este uso cualificado, regulando la modificación o nueva implantación de otros usos en sentido muy estricto, e incluso erradicando o descalificando los terciarios y limitando los equipamientos a los ya existentes y necesarios para la ciudad.

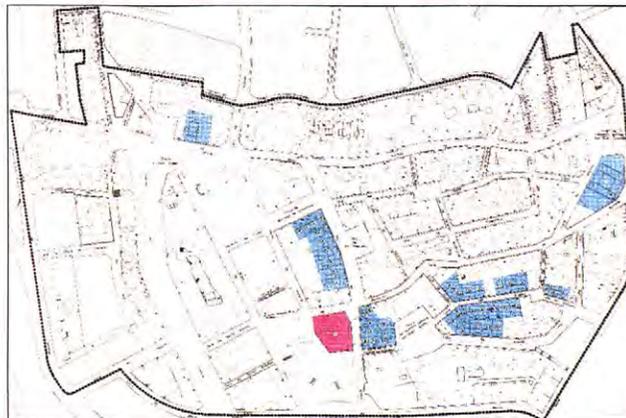
Otra de las metas a lograr es la recuperación de la escena urbana como característica más notable de la ordenación de las Colonias, protegiendo los espacios libres privados y salvaguardando el arbolado y vegetación, además de regular y fomentar medidas para evitar tráficos de paso y aparcamientos incontrolados.

Finalmente, también se debe adoptar un criterio de conservación de las configuraciones tipológicas, de acuerdo con los modelos originales y existentes, y con un estudio de los parámetros de la edificación que los crearon, planteando en cada caso los ajustes oportunos a través de obras de "modificación controlada".

Metas a conseguir

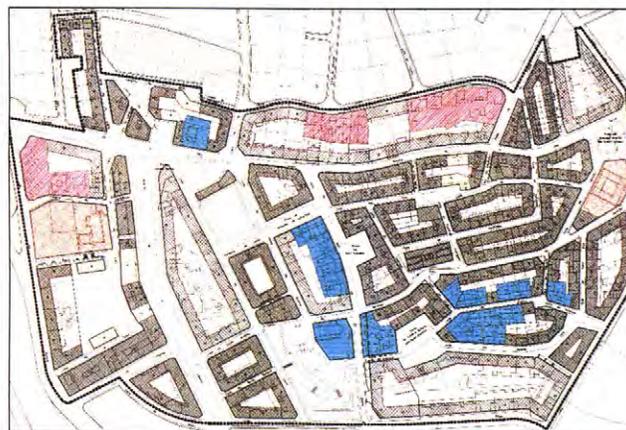
Lograr los objetivos anteriormente mencionados requiere que las propuestas de ordenación y regulación de estos conjuntos presenten una serie

CATALOGO DE EDIFICIOS PROTEGIDOS



| | |
|---|----------------------------|
| ■ | Unidad de Reserva |
| ■ | NIVEL DE PROTECCION GLOBAL |
| ■ | Reserva |
| ■ | Reserva Especial |
| ■ | Reserva Especial |
| ■ | NIVEL DE PROTECCION LOCAL |
| ■ | Reserva |
| ■ | Reserva Especial |
| ■ | Reserva Especial |

ALINEACIONES Y CONDICIONES DE LA EDIFICACION



| | | | |
|---|-------------------------|---|------------------------|
| ■ | Unidad de Reserva | ■ | Norma Zonal B Grado 4º |
| ■ | Reservación Urbanística | ■ | Edificios Protegidos |
| ■ | Reservación Urbanística | | |



Una de las viviendas enclavadas en el Casco Antiguo de Aravaca.



Panorámica general del conjunto de viviendas que conforman la Colonia Tercio y Terol.

de características bastante concretas:

- Delimitar los ámbitos de planeamiento conforme a los límites históricos de la parcelación originaria, ampliados, en su caso, a terrenos contiguos cuando sus modalidades de parcelación, ocupación y edificación coinciden y los hacen difícilmente separables de la ordenación primera.

- Como rasgo determinante del carácter de las Colonias, como es el tamaño y forma de la parcelación, se protege la parcelación originaria y no se permite, con carácter general, la segregación ni la agrupación de éstas. En consecuencia, se mantiene la estructura parcelaria y las alineaciones existentes.

La propuesta de ordenación de estas Colonias se desarrolla mediante instrumentos de planeamiento independientes, pero forman parte integrante del Nuevo Plan General.

- Como característica de planeamiento se propone establecer unas reglas precisas de regulación (normativa) y ordenación para el conjunto de las Colonias, capaces de dar respuesta de manera coherente y homogénea a su conservación y protección.

- Dicha normativa regula las condiciones de uso, volumen y estética, estableciendo un punto de partida actual y desarrollando los mecanismos reglados para recuperar paulatinamente la imagen original deseada de las

Colonias, ajustándose en cada caso a las particularidades de cada una.

- Los grados de protección específica se plantean acordes a su valor fundamentalmente tipológico y ambiental, de manera que se conserve la relación entre el tejido urbano y la imagen y tipología de los elementos construidos, permitiendo así efectuar ajustes funcionales internos.

- El uso cualificado es el residencial, siendo rigurosos en la compatibilidad y tolerancia de otros usos.

- Se propone un sistema regulador común a todos estos tejidos urbanos, basado en la relación entre el espacio público y privado, entre los espacios privados y las formas de ocupación de la parcela por la edificación, que generalmente se traduce en un ámbito exterior y un ámbito interior. Cada uno de éstos cumple un papel muy diferente en la estructura general del conjunto y en la imagen que proyectan, y por tanto deben constituir un campo propio de regulación. Surgen así los llamados ámbitos de regulación de parcela, que son el exterior, el edificado y el interior o trasera. Sobre ellos incide particularmente la normativa, regulando su posible edificación y uso.

- Las tipologías y modelos de la edificación se definen pormenorizadamente en planos específicos y en el catálogo de la edificación. Tales planos asignan a cada parcela el modelo y tipología de referencia, con objeto de particularizar en cada una la aplicación de las normas de protección, edificación e incluso la "modificación controlada".

En cualquier caso, toda obra que se acometa y que suponga un aumento de la superficie edificada, irá acompañada de la supresión de volúmenes añadidos a la edificación original y

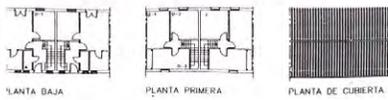
principal. Siempre, claro está, que éstos no se ajusten a las modificaciones o ampliaciones controladas que se proponen y permiten en las Areas de Planeamiento Específico.

La ordenación de las Colonias Históricas se desarrolla en instrumentos de planeamiento independientes como Areas de Planeamiento Específico, formando parte integrante del NPG. Estas se desarrollan y estructuran a nivel de planeamiento especial y contienen aquellos documentos escritos y gráficos que integran una figura de planeamiento de este tipo. Es decir, información urbanística de forma pormenorizada compuesta por memoria y planos de delimitación comparada, origen y estado de la edificación, transformación en la edificación, alturas de ésta, usos actuales, secciones tipo, arbolado y jardinería, viario y espacios libres, infraestructuras; documento de Ordenación, cuyo desarrollo se plantea mediante una memoria, las ordenanzas particulares y planos de delimitación, alineaciones y parcelación, protección de la edificación, tipologías de la edificación, ámbitos de regulación de parcela, regulación de usos, viario y espacios libres, gestión; y según los casos, catálogo de la edificación y modelos; desarrollo, ejecución y gestión del Area de Planeamiento definiendo las cuales son las áreas de reparto y aprovechamiento tipo, y las fichas de unidades de ejecución, en su caso.

La normativa de aplicación en los ámbitos de las APE de las Colonias Históricas es la de carácter general, la norma zonal 2 en lo que no esté particularizado en las APE, y las ordenanzas particulares de cada Areas de Planeamiento Específico de Colonias.

CONDICIONES DE LA EDIFICACION EN EL TERCIO Y TEROL

DEFINICION DE LOS MODELOS



PLANTA BAJA

PLANTA PRIMERA

PLANTA DE CUBIERTA



ALZADO PRINCIPAL

ALZADO POSTERIOR

SECCION

MODELO B



PLANTA BAJA

PLANTA PRIMERA

PLANTA DE CUBIERTA



ALZADO PRINCIPAL

ALZADO POSTERIOR

SECCION

MODELO B1



PLANTA BAJA

PLANTA PRIMERA

PLANTA DE CUBIERTA



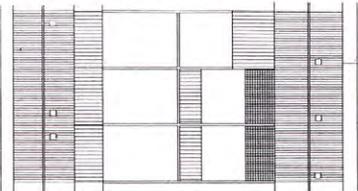
ALZADO PRINCIPAL

ALZADO POSTERIOR

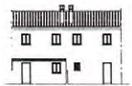
SECCION

MODELO D

TRANSFORMACIONES USUALES

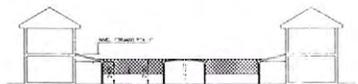
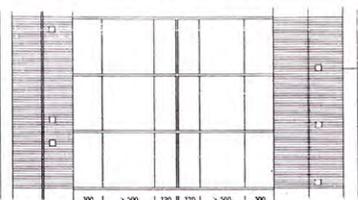


SECCION TRANSVERSAL



ALZADO POSTERIOR GENERICO

MODIFICACION CONTROLADA



SECCION TRANSVERSAL



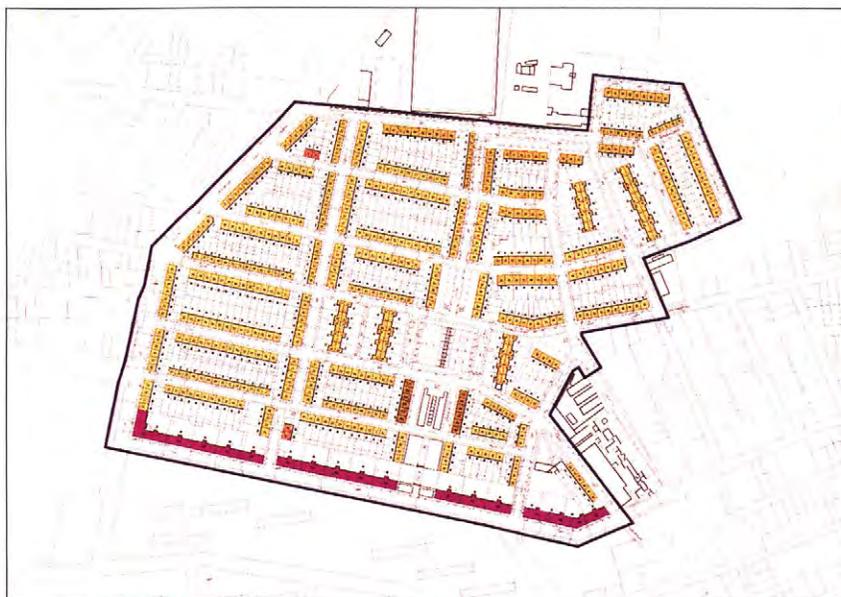
ALZADO POSTERIOR GENERICO

AMBITOS DE REGULACION DE PARCELA



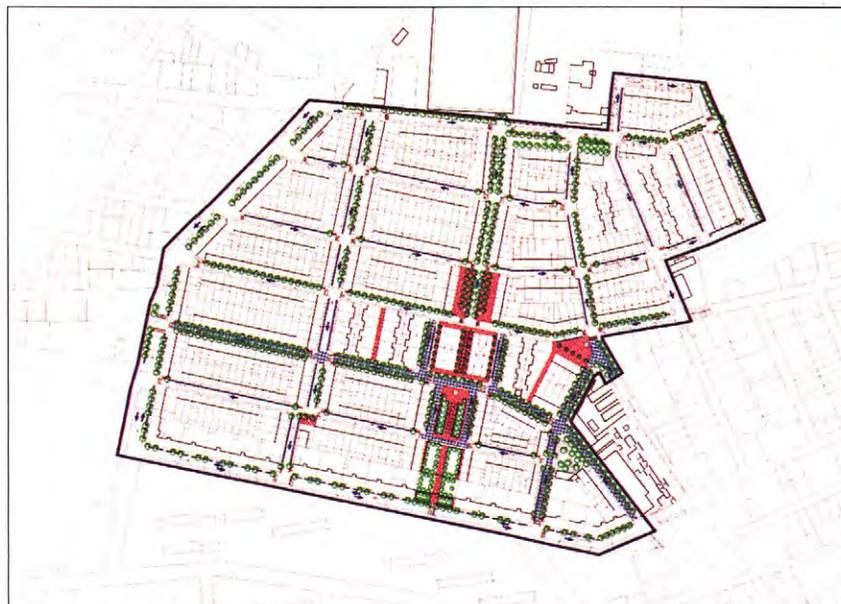
| |
|----------------------|
| DELIMITACION DEL APD |
| AMBITO A1 - USOS CA |
| AMBITO A2 - USOS CD |
| AMBITO A3 - USOS CO |

TIPOLOGIAS DE LA EDIFICACION



| |
|--|
| RESIDENCIAL LINEAL/EN HERRA |
| UNA PLANTA |
| DOS PLANTAS |
| TRES PLANTAS |
| RESIDENCIAL INFAMILIAR |
| ASLADA DOS PLANTAS |
| ASLADA TRES PLANTAS |
| ADOSADA DOS PLANTAS |
| RESIDENCIAL LINEAL/EN HERRA |
| UNA PLANTA |
| DOS PLANTAS |
| TRES PLANTAS |
| RESIDENCIAL LINEAL/EN HERRA |
| UNA PLANTA |
| DOS PLANTAS |
| TRES PLANTAS |
| RESIDENCIAL COLECTIVA |
| DELIMITACION DE MANZANAS RESERVADAS CON LINEAS QUE REFLEJA EL CANTIDAD DE LA EDIFICACION |
| LMITE DEL PLAN ESPECIAL |

VIARIO Y ESPACIOS LIBRES



| |
|---------------------------------------|
| VIARIO |
| VIARIO RESERVADO |
| VIARIO PEATONAL Y AREAS PEATONALES |
| VIARIO DE COEXISTENCIA |
| SENTEO CIRCULACION |
| BARBERIA MOVIL |
| BARBERIA FIJA |
| RESALTOS |
| CEDA EL PASO |
| APARCAMIENTO |
| APARCAMIENTO |
| APARCAMIENTO QUINCENAS ALTERNAS |
| PARRANDA AUTOMOBIL ESCOLAR |
| AREA EXCLUSIVA RECOLECCION DE BASURAS |
| DELIMITACION DEL APD |

LAS NORMAS URBANISTICAS EL SISTEMA INSTRUMENTAL

*Directrices para establecer las condiciones
del suelo y la edificación*

Las Normas Urbanísticas se configuran como un sistema instrumental de carácter operativo para la puesta en práctica de la ordenación, gestión y ejecución en el Nuevo Plan General. El siguiente artículo expone esquemáticamente los aspectos fundamentales en los que se ha basado la formulación de este sistema, resaltando aquellos que mejor cumplen los objetivos planteados por el citado Plan General.

Texto: ALFONSO DEL
MORAL CARRO.

*Arquitecto. Jefe del Servicio de
Coordinación de la OMP.*

Colaborador: VICENTE LASO BAEZA.
Abogado. Asesor Técnico de la OMP.

En la actualidad forma parte inseparable de la cultura urbanística la atribución al planeamiento de un papel central y básico en el desarrollo ordenado del medio físico. Sin embargo, para terminar por asumir esta idea fue inevitable un lento proceso de transformación de posiciones que se encontraban enraizadas en una realidad social muy diferente de la actual.

Fue la Ley del Suelo de 1956 la que supuso el primer aldabonazo en esta dirección, superándose un régimen que tenía su origen en el artículo 348 del Código Civil, y que se había formulado en una época caracterizada por el predominio del sector agrario en el desarrollo económico del país, en la que además las facultades de goce y disposición del derecho de propiedad podían ser ejercitadas de un modo casi absoluto.

Sucesivamente, las posteriores disposiciones legales prosiguieron su regu-

lación por la senda ya abierta, reafirmando el carácter esencial del planeamiento urbanístico, sin perjuicio de su debido sometimiento a la Ley. De igual forma, la Constitución ha acentuado la importancia de dicho planeamiento desde el momento en que la propiedad queda directamente vinculada al cumplimiento de una función social que, en el ámbito urbanístico, sólo es posible satisfacer desde la protección del interés general, y en concreto a través del planeamiento. Pues bien, cuando dicha tarea pretende acometerse para el ámbito conformado por los límites territoriales de las Administraciones locales, es el Planeamiento General –en las diferentes versiones instauradas por la legislación urbanística–, el instrumento técnico adecuado para realizarlo. Y Madrid opta por formular un nuevo Plan General de Ordenación Urbana, resultado de un procedimiento de revisión del precedente Plan General del año 1985.

Un documento fundamental

El Nuevo Plan General se compone de diversidad de documentos, y entre ellos destaca como uno de los fundamentales el dedicado a las Normas

Urbanísticas. Se trata de un documento en cuya configuración externa predomina la palabra sobre el dibujo y que se estructura como texto articulado constituido por auténticos mandatos dirigidos a establecer las condiciones del uso del suelo y de la edificación. La exigencia de su concurrencia se concreta en el artículo 72 del Texto Refundido de la Ley de Suelo y su contenido se establece en el artículo 40 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico, variando en función de las distintas clases de suelo.

Desde una perspectiva jurídica, no sólo su presencia entre la documentación del Nuevo Plan General constituye un requisito esencial para afirmar la acomodación de aquel a la Ley, sino que además su contenido aparece predeterminado por ésta, dependiendo de la clasificación del suelo.

No obstante, la mayor virtud de este documento se encuentra en su aspecto eminentemente técnico, pese a no manifestarse externamente con arreglo a una forma gráfica, lo cual no impide que condicione y contribuya decisivamente a configurar la imagen de ciudad finalmente deseada. Los planos, por sí solos, carecen inevitablemente del gra-

do de precisión necesario para desarrollar una ordenación total de un término municipal, y por ello tienen que acudir y descansar sobre las Normas Urbanísticas, las cuales terminan por concretar, desde la letra, dicha ordenación.

Criterios para la configuración

Los criterios seguidos para la redacción de las Normas Urbanísticas ya fueron anticipados en un conjunto de documentos redactados a lo largo del proceso de elaboración del Nuevo Plan General, tales como el de Criterios y Objetivos y el propio Avance. Una vez perfeccionados y complementados se concretan en los siguientes:

- Mantenimiento de la estructura general del sistema normativo del Plan General de 1985, dando por válida la sistemática y orden secuencial de los Títulos configurados en sus Normas Urbanísticas, únicamente alterados por la intercalación de un Título que es absolutamente novedoso, "Condiciones Generales para la Protección del Medio Ambiente Urbano". En él se explicitan aquellos aspectos normativos de carácter medioambiental que por su entidad procede diferenciar del resto de las prescripciones medioambientales que, en el conjunto del sistema normativo y otros documentos del NPG, articulan pautas concretas en tales cuestiones.

- Mantenimiento de los conceptos básicos que fueron objeto de regulación en las Normas Urbanísticas del Plan General de 1985, integrando, en su caso, las aclaraciones o matizaciones surgidas de los diversos decretos y acuerdos interpretativos adoptados en su vigencia, y, en general, del análisis de la problemática suscitada en su aplicación práctica. Estos dos criterios básicos obedecen a la voluntad de ofrecer un sistema que propicie su análisis comparado respecto al anterior Planeamiento General, facilitando su percepción y, si procede, la crítica de los resultados y disposiciones que se deriven del nuevo planeamiento.

- Complementación de dichos conceptos básicos con aquellos otros surgidos del propio Plan General, o motivados por nuevas definiciones y disposiciones contenidas en la Ley del Suelo.

- Flexibilización del sistema normativo

como uno de los principios rectores que inspira la formulación del NPG. Este pretende, como ya se ha dicho en repetidas ocasiones a lo largo de este número de la revista, configurarse como un documento abierto, sin acotación temporal, concebido desde una perspectiva amplia y flexible, que de respuesta a las diversas circunstancias que exigen la propia evolución de la ciudad y la sociedad.

No obstante, el Planeamiento General es un instrumento ejecutivo que desde sí mismo debe articular las pautas precisas para dar respuesta inmediata, en la mayoría de los supuestos (y diferida por la interposición de instrumentos de planeamiento de desarrollo, en los menos), a la ordenación integral del territorio que en él se estructura. Esta disyuntiva entre ejecutividad y flexibilidad exige la adopción de distintas líneas de actuación que, sin distorsionar la esencia del Plan, le doten de una capacidad de adaptación que propicie su efectiva operatividad. En definitiva, su eficacia.

Entre las diversas líneas de actuación para conseguir dicho objetivo dentro del sistema normativo, cabe enunciar las siguientes: la diversificación normativa; la clasificación y el régimen de compatibilidad de los usos; y la movilidad entre usos dotacionales.

- Remisión a normativas sectoriales. El Nuevo Plan General pretende configurarse en sus Normas como un documento lo más conciso posible, en el cual, pese a su aparente voluminosidad y complejidad, se evite, en la medida de lo posible, la tentación de compendiar aquellas materias que tienen una suficiente, adecuada y específica regulación en ordenanzas, reglamentos, normativas y legislaciones (sectoriales o generales), cuya integración provocaría conflictos procedimentales y competenciales que enturbiarían su ejecutividad.

- Establecimiento de regímenes urbanísticos transitorios. El Nuevo Plan General aspira a convertirse en un documento de máxima ejecutividad. En esta línea, cuando el propio NPG remite la resolución de determinadas problemáticas (de carácter conceptual o sectorial más que espacial) a Planes Temáticos para resolver su pretendida ejecutividad y evitar así la aparición de estadios intermedios en los que podría

detectarse un vacío normativo (contrario al principio de seguridad jurídica), se instituyen Condiciones Transitorias para que eviten semejante situación.

Dos niveles de determinaciones

Desde el inicio de los trabajos de redacción del Nuevo Plan General quedó plasmada una idea, en principio planteada como mera posibilidad y hoy incorporada expresamente a las Normas Urbanísticas para establecer una diferenciación de las determinaciones del Plan General según su distinta natu-

La flexibilización del sistema normativo es uno de los principios rectores que inspira la formulación del NPG , el cual se configura como un documento abierto.

raleza. En un nivel se situarían aquellas determinaciones que fuese posible encuadrar dentro de las propias de la estructura general de la ciudad, y en otro las que respondiesen a una consideración más de detalle o accidental. Dicha diferenciación pretende alcanzar una adaptación ágil del planeamiento al dinamismo social y económico que preside la vida actual en un municipio de la importancia estructural de Madrid. Una crítica bastante común entre la pluralidad de operadores urbanísticos ha sido la gran rigidez de los procedimientos y extensión del tiempo necesarios para efectuar cualquier clase de modificación de los instrumentos de planeamiento general, por reducido e insignificante que fuera su objeto en el conjunto general de sus determinaciones.

Es un hecho fácilmente comprobable que la realidad existente en el momento de la elaboración de un Plan General puede verse alterada sustancialmente al acceder a la ejecución de sus previsiones ante la aparición de nuevas necesidades que pueden llegar a hacer pernicioso para el interés general el pretender consumir los objetivos iniciales. Este hecho ha ocurrido en el pasado y segui-

rá sucediendo en el futuro, puesto que el lapso de tiempo que transcurre entre ambas actuaciones constituye un factor constante difícilmente eliminable.

Por lo tanto, cualquier posible solución que se pudiera ofrecer desde el marco limitado en esta materia del Nuevo Plan General, pasaba inevitablemente por su acomodación a lo dispuesto en las disposiciones legales, colisionando, por otro lado, con una práctica generalizada que exigía la intervención de las diferentes Administraciones.

¿Era posible con arreglo a la Ley del Suelo estatal, y antes de la aparición de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid, distinguir dos diferentes niveles en las determinaciones del Plan General para someter su modificación, en unos casos, sólo a la intervención municipal y, en otros, además, a la autonómica, según si la naturaleza de la determinación fuera de detalle o estructurante?

Sin negar las dudas que esta cuestión albergaba y su confrontación con una práctica contraria, la Oficina Municipal del Plan de Madrid fue siempre partidaria de hacer dicha distinción.

La Ley de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad Autónoma de Madrid resuelve definitivamente esta cuestión en su artículo 45, al

exigir como una determinación más de los Planes Generales distinguir entre "aquellos elementos de la ordenación y determinaciones que, aún formando parte del contenido de su documentación, no correspondan por su naturaleza y alcance al nivel del planeamiento general sino al de su desarrollo", cuya modificación resolverá la Administración Local, y los restantes, que exigirán en todo caso la intervención autonómica.

La concreción de esta medida se materializa en el documento de las Normas Urbanísticas, donde se asigna a cada uno de sus artículos su pertenencia a uno u otro nivel, con indicación de las reglas procedimentales que deben seguirse en función de la naturaleza de la determinación afectada.

La clasificación

La clasificación y el régimen de compatibilidad de los usos constituye una pieza fundamental de las Normas Urbanísticas para la pretendida flexibilización del Nuevo Plan General.

El destino urbanístico de los suelos ordenados por el NPG se resuelve, bien directamente por la calificación urbanística, o bien indirectamente, mediante la articulación de los distintos regímenes de compatibilidades en las Normas Zonales u Ordenanzas particulares de los correspondientes planeamientos.

Para configurar ambos procedimientos se instituye como pieza básica un método diversificado para la clasificación (más que una clasificación habría que hablar de un sistema de clasificación de usos) y planificación de los mismos. La metodología seguida ha consistido en contemplar los usos –siempre bajo un punto de vista urbanístico–, desde diversas ópticas o enfoques, los cuales aportan diferenciaciones o adjetivaciones que propician una gama sumamente diversificada para su selección en orden a la implantación en el territorio, de acuerdo con el modelo de ordenación flexible instituido y regulado por el Nuevo Plan General.

El conjunto de dichas ópticas implica calificaciones diversas que van aportando múltiples perfiles cuyo compendio configuran la imagen de la ciudad pretendida. Como consecuencia de dicha metodología los usos se han clasificado: según su naturaleza, régimen de interrelación, afección a un régimen de protección pública, calificación ambiental, consideración en el cálculo del aprovechamiento tipo, grado de pomenorización,

ámbito funcional, tipología, e incidencia en la caracterización de un edificio o grado de ocupación en el mismo.

Esta clasificación queda debidamente definida en el sistema normativo por su especial significación en la naturaleza de los usos y por su régimen de interrelación. Según su naturaleza, a tenor de la función intrínseca de los usos determinantes del destino urbanístico de los suelos y, en consecuencia, de su calificación urbanística, se clasifican en: uso residencial, industrial, terciario, dotacional, y propios del medio natural. La clasificación de los usos según su régimen de interrelación es uno de los enfoques más esenciales utilizados en la configuración del nuevo sistema de clasificación de los usos. Dicha clasificación, establecida en función del nivel de afección y consecuente caracterización de las zonas, áreas o sectores en que se estructura el territorio ordenado por el Nuevo Plan General, es la siguiente:

Cualificados:

Corresponden directamente a las calificaciones establecidas por el NPG para una determinada zona o área del suelo urbano, o a las calificaciones que en suelo urbanizable se instituyan en los correspondientes planeamientos de desarrollo. Solamente estos usos son los que intervienen en el cálculo del aprovechamiento tipo de las áreas de reparto. Por otra parte, se consideran también usos cualificados los que corresponden a los usos propios del medio natural en suelo no urbanizable.

No cualificados:

Constituyen un amplio y heterogéneo sistema de usos que no tienen correspondencia directa y biunívoca con las calificaciones previstas en el NPG para determinadas zonas, áreas o sectores del mismo. Configuran para estos ámbitos, por una parte, el sistema de usos compatibles, por otra (por exclusión), el conjunto de usos incompatibles o prohibidos para ellos, y finalmente, engloban aquellos usos que, con carácter provisional o transitorio, son susceptibles de implantarse en los mismos en condiciones específicas. A su vez, los usos no cualificados se diferencian en usos compatibles, prohibidos y provisionales.

De entre los usos no cualificados procede resaltar, por su especial interés, los USOS COMPATIBLES. Estos constituyen un sistema de usos indiferenciados, supeditados a los cualificados que, en unos casos, contribuyen al correcto funcionamiento de aquéllos, y, en otros,

USOS URBANISTICOS

SEGUN EL DESTINO DE LOS TERRENOS

- Residencial
- Industrial
- Terciario
- Dotacional
- Propios del medio natural

SEGUN SU INTERRELACION

| | |
|-----------------------------|---------------------------------------|
| Cualificado | Característicos |
| | No característicos |
| No cualificado | Compatibles |
| | Asociado (vinculado*) |
| | Complementario (Subordinado**) |
| | Autorizable |
| | Alternativo |
| | Prohibidos |
| | Provisionales |

* Variante del uso asociado: cuando constituye dotación al servicio de otro uso que lo demanda.

** Exclusivamente compatibles respecto a usos cualificados dotacionales.

complementan el marco funcional del área, zona o sector, propiciando así el carácter diverso que el Plan pretende desplegar sobre el suelo en él ordenado. Debido a la caracterización de su génesis, potestativa o inducida, no impuesta o exigida por el NPG, no intervienen directamente en el cálculo del aprovechamiento tipo de las áreas de reparto.

Dentro de los usos compatibles a su vez se explicitan matices que complementan su diversificación conceptual, que adquiere especial significación en la regulación de los distintos regímenes de compatibilidades. Estas cualificaciones diferenciales dan lugar a una subclasificación de los usos compatibles: por un lado figuran los Usos asociados, que son aquellos que colaboran directamente al correcto desarrollo y funcionamiento de los usos cualificados, supeditados y directamente relacionados con el uso del edificio o conjunto edificatorio al que sirven, quedando funcional y jurídicamente integrados en o con el uso cualificado, no desvirtuándolo ni requiriendo medidas de control ulterior. Cuando se exigen como dotación al servicio de un edificio adquieren la condición de usos vinculados (como las plazas de aparcamiento al servicio del uso de un edificio), y tal condición deberá constar en la correspondiente licencia y acceder al Registro de la Propiedad, a tenor de la posibilidad contemplada en el artículo 307.4 de la Ley del Suelo.

En segundo lugar se encuentran los Usos complementarios, que son aquellos usos compatibles que aportan una deseable diversidad funcional a las zonas, áreas o sectores ordenados en el NPG, enriqueciendo y complementando a los usos cualificados que caracterizan a estos ámbitos, ampliando el régimen de actividades de aquéllas y favoreciendo, en definitiva, la dinámica urbana. En definitiva, son un tipo de usos que no tienen que integrarse, funcional ni jurídicamente, con el uso cualificado que se desarrolla en un edificio, (por ejemplo, el uso comercial existente en una planta baja de un edificio residencial). Desde el NPG, o desde sus instrumentos de planeamiento de desarrollo se regula su situación y extensión, sin que estén previstas posteriores medidas de control.

Dentro de los Usos complementarios conviene diferenciar los Usos subordinados, cuya característica principal es que pueden implantarse exclusivamente en parcelas calificadas como uso dotacional por el NPG, y no en las parcelas que

como consecuencia del régimen de compatibilidad de usos puedan destinarse potestativamente a uso dotacional. La implantación de estos usos subordinados no podrá interferir el correcto funcionamiento de la actividad dotacional, ni afectar a su seguridad y funcionalidad. Su intensidad queda acotada, ponderada y diferenciada en función de la clase de uso dotacional de que se trate, y siempre en relación directa y continua con la superficie edificada real del uso dotacional. Asimismo, no podrá afectar cualitativamente a la integridad de la unidad dotacional, por lo que deberán establecerse las condiciones jurídicas que puedan garantizar la preservación de dicha unidad, aun cuando pueda instituirse un régimen de propiedad horizontal. Por su carácter, los usos compatibles subordinados deberán someterse, antes de su implantación, a un Estudio de Incidencia Ambiental.

En tercer lugar figuran los Usos autorizables, que son usos compatibles genéricamente encuadrables en los usos complementarios, pero que se diferencian de ellos debido a que pueden, si no se les controla adecuadamente, colisionar con los usos cualificados de la zona, área, o sector. Es decir, se trata de usos posibles supeditados a los cualificados, pero de implantación condicionada a la superación o cumplimiento de las condiciones que se deriven del Estudio de Incidencia Ambiental, al que preceptivamente deberán someterse. El NPG, en relación con determinados usos no cualificados, (subordinados y autorizables), los contempla bajo una perspectiva nueva, dinámica, la cual comporta su aceptación condicionada a la evolución de la zona donde está previsto implantarlos.

Por último, los Usos alternativos son usos admitidos como compatibles por el NPG para una determinada zona, área o sector en coexistencia con el uso cualificado. En actuaciones puntuales pueden sustituir al uso cualificado sin necesidad de medidas de control.

Como conclusión, podría decirse que en la composición de los usos modelada en el NPG, los cualificados constituyen la base de su implantación, y los no cualificados, y en concreto los compatibles, su complementación condicionada, a excepción de los usos prohibidos.

Conviene resaltar que determinados usos del NPG no se resuelven directamente desde el mismo mediante calificaciones directas de suelo, salvo excepciones, sino a través del sistema de

usos compatibles, por lo que éste adquiere una especial relevancia.

Movilidad entre los dotacionales

En la aplicación del Plan General de 1985 constituye un hecho contrastado la excesiva pormenorización de la función dotacional en la calificación de suelo determinada en el plano de Detalle en Suelo Urbano (DSU) y en el de Inventario de Acciones (INA). Asimismo, en su sistema normativo, al definir el alcance de la calificación dotacional y regular el régimen de sustitución de usos dotacionales existentes, se produce una excesiva rigidez de la capacidad de transformación. Esta circunstancia ha traído como consecuencia la necesidad de acudir a procedimientos complejos y dilatados de modificación del Plan General cuando las distintas administraciones competentes han pretendido llevar a la práctica sus programas de inversión. El NPG resuelve la situación operando en dos

El destino de los suelos ordenados por el NPG se resuelve directamente, por la calificación urbanística, o indirectamente.

direcciones: organiza el sistema dotacional a través de una calificación de suelo jerarquizada en niveles según su distinto ámbito funcional, según factores como situación, accesibilidad, utilización, régimen de titularidad y gestión. Así, en sus documentos de ordenación explícita exclusivamente tres niveles: básico, singular y privado, a los que corresponde la clase de dotación de servicios colectivos de las parcelas calificadas. Y por otra parte, en el régimen normativo de las dotaciones de servicios colectivos, se instituye directamente un sistema de movilidad flexible que permite en una parcela calificada y de una determinada clase, implantar otras clases de usos dotacionales de servicios colectivos. Finalmente, el régimen normativo establece el sistema para la concreción de la categoría de la clase de uso dotacional que se trata de implantar o sustituir, contemplando la posibilidad de redactar planes temáticos o sectoriales para una mayor intervención y concertación de las distintas administraciones, asociaciones o colectivos implicados.

PROGRAMA DE ACTUACION Y ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO

Las actuaciones y acciones de inversión que contempla el Nuevo Plan General de Madrid, así como la valoración económica de éste, justifican los contenidos del Programa de Actuación y del Estudio Económico Financiero, brevemente descritos en el siguiente artículo.

Texto: FERNANDO NASARRE
y de GOICOECHEA.

Arquitecto. Director Técnico de la OMP.

Al mismo tiempo que el Nuevo Plan General define la estructura de la ciudad y los usos del suelo a través de la ordenación, la regulación y el régimen jurídico del suelo mediante la normativa, éste contiene otros objetivos que solamente pueden cumplirse con diversas actuaciones de planeamiento y gestión y acciones de inversión pública.

En concreto, el Programa de Actuación estructura y organiza secuencialmente en el tiempo las actuaciones y acciones de inversión que el Nuevo Plan General propone para alcanzar los objetivos globales que la ordenación define gráficamente en el espacio.

El NPG, que ha estudiado el presente y el futuro de Madrid, que detecta problemas y propone soluciones, no puede caer en el error de planificar sólo para los dos próximos cuatrienios y según la coyuntura económica. Debe tener un horizonte temporal amplio y buscar soluciones aunque no pueda comprometer su ejecución. Por ello el Programa de Actuación tiene que priorizar temporalmente las inversiones, pero sin límite previamente acotado.

Abierto, flexible y coordinado

Tres son las características básicas que definen al Programa de Actuación: se trata de un programa abierto, flexible

y coordinado. Abierto porque recupera el equilibrio entre las propuestas a corto, medio y largo plazo. En este sentido, el Programa da prioridad, en los dos cuatrienios exigidos, a las acciones en función de los recursos previsiblemente disponibles, aunque va más allá y contiene acciones a más largo plazo según las propuestas globales del proyecto de futuro de Madrid. También se trata de un Programa flexible, pues deberá ser actualizado temporalmente conforme a los procesos de evolución continua que viva la ciudad y de la propia coyuntura económica. En este sentido es un documento adaptable en el tiempo, aunque manteniendo en todo momento los objetivos a cumplir. Finalmente, se le define como un Programa coordinado, ya que el planeamiento se ha redactado de manera concertada, partiendo de antemano del reparto competencial entre las distintas Administraciones sobre aquellas materias que inciden en el territorio.

Los contenidos

A su vez, este Programa de Actuación está compuesto por un conjunto de importantes programas.

- Un Programa de Planeamiento, el cual contiene la enumeración de todo el planeamiento urbanístico de iniciativa pública que deberá redactarse como desarrollo del mismo. Este comprende 7 Planes Especiales sobre Sistemas Generales, 19 Áreas de Planeamiento Remitido de iniciativa pública y un total

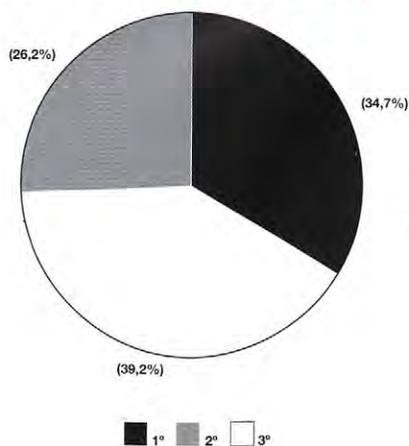
de 28 Planes Especiales Temáticos.

- El Programa de Gestión, donde aparecen todas aquellas propuestas del Nuevo Plan General destinadas a satisfacer aquellas necesidades colectivas que requieran por parte de la Administración Municipal conseguir el suelo imprescindible para poder realizar las acciones oportunas. En dicho Programa se especifica la localización, la clase de actuación y el modo de gestión. En total 1151 acciones que suponen 28.673.014 m² de suelo.

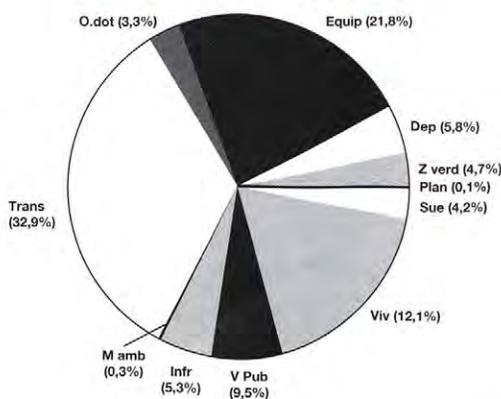
- El Inventario de Acciones, que comprende el conjunto de actuaciones contempladas por el Nuevo Plan General sobre el uso dotacional. En este sentido, incluye todas las acciones de instalación sobre los suelos dotacionales cuya obtención de suelo está prevista por el NPG. Asimismo contiene todas aquellas acciones de instalación sobre suelo ya público pero vacante, así como aquellas acciones de mejora sobre instalaciones existentes, todo ello para cumplir los objetivos del planeamiento. En total se especifican 2635 acciones, de las que 2046 corresponden a acciones sobre equipamientos, deportivos y zonas verdes que afectan a un total de 32.829.033 m² de suelo.

- El Programa de adquisición de suelo por expropiación, que agrupa al conjunto de acciones del programa de Actuación que conllevan la expropiación de suelo por parte del Ayuntamiento. En total están previstas 261 acciones que afectan a un total de 356,92 Ha.

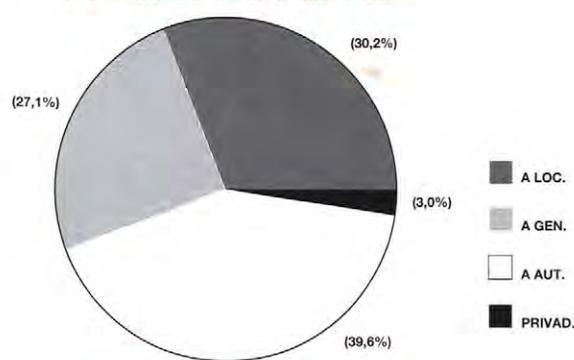
SUMARIO DE INVERSIONES DEL PLAN GENERAL 1995 DISTRIBUCION POR CUATRIENIOS



SUMARIO DE INVERSIONES DEL PLAN GENERAL 1995 DISTRIBUCION POR ACCIONES



SUMARIO DE INVERSIONES DEL PLAN GENERAL 1995 DISTRIBUCION POR AGENTES



PROGRAMA DE ACTUACION

| DISTRITOS | GESTION DEL SUELO | | INVENTARIO DE ACCIONES | |
|--------------|-------------------|-------------|------------------------|-------------|
| | m² de Suelo | nº Acciones | m² Suelo* | nº Acciones |
| Centro | 134.991 | 60 | 135.790 * | 68 |
| Arganzuela | 512.095 | 47 | 613.565 * | 102 |
| Retiro | 115.639 | 17 | 149.846 * | 31 |
| Salamanca | 68.070 | 18 | 86.520 * | 34 |
| Chamartín | 306.437 | 18 | 70.919 * | 38 |
| Tetuán | 170.600 | 36 | 262.211 * | 57 |
| Chamberí | 65.728 | 13 | 66.295 * | 23 |
| Fuencarral | 1.492.544 | 83 | 6.974.778 * | 356 |
| Moncloa | 1.700.626 | 78 | 1.724.672 * | 159 |
| Latina | 2.527.669 | 126 | 2.499.194 * | 203 |
| Carabanchel | 1.828.008 | 141 | 1.849.265 * | 210 |
| Usara | 463.264 | 48 | 969.105 * | 90 |
| P. Vallecas | 471.937 | 56 | 1.186.432 * | 151 |
| Moratalaz | 408.420 | 40 | 1.172.461 * | 67 |
| C. Lineal | 218.865 | 34 | 596.958 * | 82 |
| Hortaleza | 852.852 | 54 | 3.077.826 * | 273 |
| Villaverde | 2.305.713 | 94 | 2.487.459 * | 173 |
| V. Vallecas | 1.813.017 | 36 | 2.749.837 * | 87 |
| Vicálvaro | 2.762.063 | 60 | 2.616.359 * | 126 |
| San Blas | 1.012.984 | 61 | 2.658.040 * | 202 |
| Barajas | 9.441.492 | 31 | 881.501 * | 103 |
| TOTAL | 28.673.014 | 1151 | 32.829.033 * | 2635 |

* Solamente está computada en el Inventario de acciones la superficie de los Equipamientos, Deportivos y Zonas Verdes.

| | PROGRAMA DE GESTION | | INVENTARIO DE ACCIONES | |
|--------------|---------------------|-------------|------------------------|-------------|
| | m² de Suelo | nº Acciones | m² Suelo* | nº Acciones |
| Equipam. | 2.101.999 | 363 | 5.592.796 | 847 |
| Deportivo | 793.408 | 75 | 3.426.399 | 192 |
| Otras Dot. | 234.054 | 11 | | 100 |
| Adm. Públi. | 14.953 | 8 | | 13 |
| Zonas Ver. | 8.398.926 | 485 | 23.809.838 | 1007 |
| Infraest. | 495.621 | 17 | | 131 |
| Transporte | 10.241.913 | 27 | | 93 |
| Vía Públi. | 6.392.140 | 16 | | 192 |
| M. Ambiente | | | | 60 |
| TOTAL | 28.673.014 | 1151 | 32.829.033* | 2635 |

* Solamente está computada en el Inventario de acciones la superficie de los Equipamientos, Deportivos y Zonas Verdes.

DISTRIBUCION TEMPORAL POR AGENTES INVERSORES (millones de pesetas)

| Agentes Inversores | Cuatrenios | | | TOTAL |
|--------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|
| | 1º Cuatrenio | 2º Cuatrenio | 3º Cuatrenio | |
| ADMON. LOCAL | 146.613,0 | 159.773,5 | 113.096,1 | 419.482,6 |
| ADMON. GENERAL | 139.534,0 | 153.479,8 | 83.134,0 | 376.147,8 |
| ADMON. AUTONOMI. | 178.442,0 | 215.140,5 | 155.838,1 | 549.420,6 |
| SECTOR PRIVADO | 16.155,0 | 14.848,2 | 10.990,8 | 41.994,0 |
| TOTAL | 480.744,0 | 543.242,0 | 363.059,0 | 1.387.045,0 |

● El Programa de Vivienda, que define no solamente la capacidad en número de viviendas de suelo urbanizable (144.232), sino el programa público de viviendas que queda establecido en un total de 60.600 viviendas para los tres cuatrenios del Plan General.

Inversiones previstas

El Ayuntamiento cumple con sus deberes y competencias respecto al planeamiento analizando el territorio y las necesidades de los ciudadanos sobre éste, y, como consecuencia, proponiendo las acciones que puedan contribuir a mejorar su calidad de vida. Si además de ello se desarrolla un proceso de concertación y coordinación con los objetivos y planes de otras Administraciones, se contribuye a generar un marco de acciones posibles de alcanzar, y asegurando la capacidad inversora de la Hacienda Municipal para acometer inversiones que le sean propias, se da verosimilitud y coherencia a todas las propuestas.

Con este planteamiento, y teniendo en cuenta el valor relativo que la jurisprudencia concede a este documento del Nuevo Plan General (puesto que es imposible la vinculación económica en un marco de presupuesto anual) el NPG no sólo satisface los requisitos legales, sino que ofrece a la sociedad madrileña y a las otras Administraciones un instrumento de concertación y una propuesta que permite asegurar un desarrollo del territorio municipal (en un proceso acotado en el tiempo), determinado y transparente, ofreciendo a las fuerzas económicas un entorno de pocas incertidumbres que favorezca un desarrollo constante, a largo plazo, de la actividad económica y del bienestar y calidad de vida de sus habitantes.

El Estudio Económico Financiero,

desde un análisis de la evaluación presupuestaria del Ayuntamiento de Madrid y de su comportamiento inversor, deduce su capacidad financiera y comprueba, tras evaluar el coste económico del Programa de Actuación, la viabilidad de la propuesta contenida en el Nuevo Plan General. La valoración económica de éste se ha establecido a partir de los cuatro epígrafes del Programa de Actuación. Es decir, el Programa de Planeamiento, el Programa de Adquisición de Suelo por Expropiación, y el Programa de Vivienda e Inventario de Acciones. El Programa de Gestión no se ha valorado porque se encuentra, a efectos de coste, incluido en el Inventario de Acciones.

Por otra parte, el Estudio Económico Financiero incluye la programación temporal de cada una de las acciones distribuidas en tres cuatrenios: 480.744 millones en el primer cuatrenio, 543.242 millones en el segundo cuatrenio y 363.059 millones en el tercer cuatrenio, así como la asignación por agentes inversores en función de sus distintas competencias: 419.482,6 millones por la Administración Local, 376.147,8 millones por la Administración General, 549.420,6 millones por la Administración Autónoma y 41.994 millones para el sector privado. El coste total supone un billón trescientos ochenta y siete mil cuarenta y cinco millones de pesetas.

De todos estos datos se deduce que el Ayuntamiento posee una capacidad de ejecución suficiente como para hacer frente al Programa de Actuación, y que las asignaciones realizadas a la Administración del Estado y a la Comunidad de Madrid son perfectamente asumibles por ellas tanto por el análisis de sus presupuestos como por los compromisos existentes.

SOBRE EL NUEVO PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE MADRID

La opinión de los expertos tras su aprobación inicial

La sección *Debate* trae en este número a sus páginas un interesante y controvertido coloquio sobre el contenido del Nuevo Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Madrid, cuya aprobación inicial tuvo lugar el pasado 29 de marzo. En el encuentro, celebrado el 3 de mayo en la sede de la Fundación COAM, participó un equipo de expertos técnicos y responsables de organismos públicos encargados de la planificación urbanística regional y/o municipal –junto con los directores de esta revista–, para tratar los capítulos más polémicos del citado Planeamiento, cargado, por otra parte, de un gran trasfondo ideológico. Estas fueron sus opiniones más relevantes.

Coordinación: ABEL ENGUITA. Texto: ALFONSO TULLA. Fotografía: PACO CASADO.

Abel Enguita (moderador).

El Nuevo Plan General se autopresenta como un *Proyecto de Futuro*. Y esta denominación plantea la duda de si se pretende ir más allá de la simple propuesta de ordenación urbanística del municipio, si lo que se propone es lo que la Oficina Municipal del Plan ha entendido que necesita Madrid en un sentido más amplio para encauzar su futuro y si la propuesta encaja con el proyecto que simultáneamente ha estado elaborando, para toda la Comunidad de Madrid, el gobierno regional.

José M^a Ezquiaga.

Permítanme que inicie la respuesta con una breve reflexión de carácter general. No hay duda de que nos

encontramos en un momento de crisis del enfoque tradicional del planeamiento urbanístico. No en vano, desde hace dos años hay un encendido debate acerca de cómo gobernar mejor el futuro de nuestras ciudades: desde los instrumentos del planeamiento, desde las acciones puntuales o desde la desregulación absoluta de cualquier normativa o referencia. Un primer resultado de este debate es el dictamen, elaborado por la Comisión de Expertos sobre Urbanismo, que hace un año promovió el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para diseñar alternativas al actual cuadro legislativo. El dictamen apuesta por una reforma en profundidad del funcionamiento del urbanismo, pero sin prescindir del planeamiento como ins-

trumento ordenador y también racionalizador de nuestras ciudades.

Creo que el NPG no ha conseguido todavía articular adecuadamente los niveles de la “ordenación” y de la “programación”. Deduce sus criterios de ordenación de unos enunciados generales de referencia intemporal, que pretenden encontrar acomodo a todas las posibles aspiraciones de la sociedad madrileña a medio y largo plazo. Sin embargo, no efectúa una selección suficientemente precisa de cuáles de estos elementos son prioritarios, aquí y ahora, para resolver los problemas más graves de la ciudad. En otras palabras, el Plan adolece de una cierta ambigüedad en la fijación de las prioridades de actuación. Por ejemplo, no puede





José Mª Ezquiaga.
Arquitecto urbanista.

Dtor. Gral. de Planificación Urbanística de la Consejería de Política Territorial de la CAM.



Teresa Bonilla.
Arquitecta.

Asesora del Grupo Municipal socialista.



Abel Enguita.
Arquitecto urbanista.

Profesor de Urbanística de la Escuela T. Superior de Arquitectura de Madrid.



Albert Serratosa.
Arquitecto urbanista.

Director del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona.



Mario Nolla.
Sociólogo.

Asesor del Grupo Municipal de Izquierda Unida.



Fernando Nasarre.
Arquitecto urbanista.

Director Técnico de la Oficina Municipal del Plan de Madrid.



Luis Rodríguez-Avial.
Arquitecto urbanista.

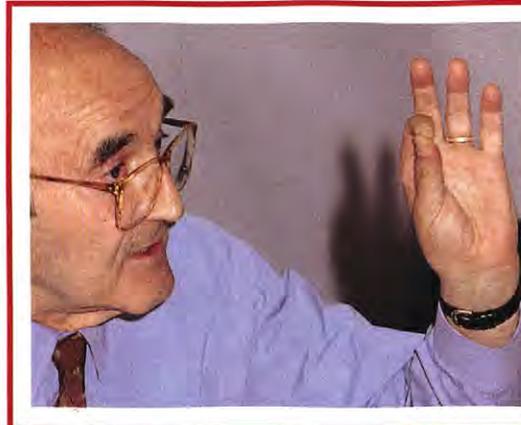
Gerente de la Oficina Municipal del Plan de Madrid.

apostarse a la vez por un Madrid que sea una plataforma logística clave, un polo de innovación tecnológica, o un complejo industrial metalmecánico, además del gran centro financiero y de servicios que ya es. Es preciso seleccionar objetivos y establecer estrategias alternativas. El Plan está marcado por el síndrome de escasez de suelo urbanizable que agarró los mercados al final de los años 80. Un planteamiento más sereno evidencia que lo que realmente no funciona es el complejo entramado de la gestión urbanística, los mecanismos encasados para que el suelo dibujado en los planes llegue a ser suelo disponible urbanizado.

En mi opinión, la cuestión crítica para el futuro de Madrid pasa por la recuperación social y ambiental de la ciudad: tanto el Centro Histórico como las periferias de bloque abierto construidas precariamente. La batalla clave, que definirá a Madrid como una ciudad tercermundista o una metrópoli moderna, se librará superando el deterioro del Centro Histórico y los barrios.

Abel Enguita.

Quisiera someter ahora a discusión dos características fundamentales del Nuevo Plan General de Ordenación Urbana: en primer lugar, la colonización del suelo municipal a largo plazo, al límite de su capacidad, y en segundo lugar, el restringido enfoque metropolitano que se ha aplicado sobre él, limitando el ámbito territorial de encuadre a la primera corona de Madrid.



Albert Serratosa.

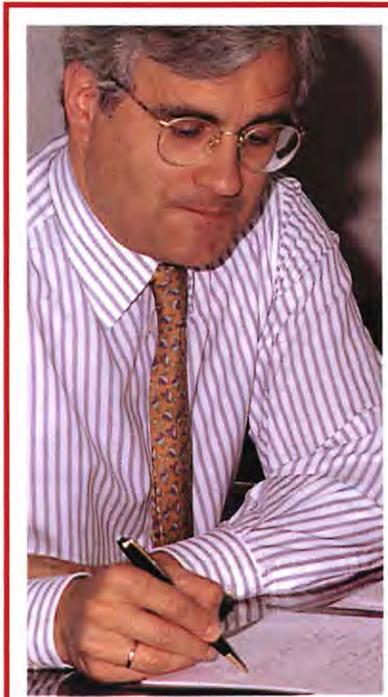
“Se está produciendo un doble fenómeno: por un lado, la explosión de la ciudad, cuyo concepto avanza hacia la obsolescencia..., y por otro, su transformación interna”.

Albert Serratosa.

En Madrid el territorio es relativamente homogéneo, por lo que no parece que existan límites naturales de lo que podría ser “la aglomeración de Madrid”. Pero la pregunta debe hacerse al revés: definido un ámbito municipal o supramunicipal, ¿cuál es su capacidad ecológica?, ¿cuántos habitantes puede acoger ese territorio sin peligro para la calidad de vida? Si en la primera aproximación adoptamos la hipótesis de una necesidad de 25 m² de suelo urbano por habitante y otros tantos por puesto de trabajo, puede calcularse el orden de magnitud de la capacidad ecológica y centrar el tema del enfoque metropolitano. La crítica mayor al Nuevo Plan de Madrid es la exclusiva atención a esta “isla territorial” sin considerar el entorno. Si analizamos los ejes de mayor crecimiento económico de la Comunidad Europea, según se definen en la Memoria del Plan, se observa que, de los dos arcos básicos de desarrollo europeo, el segundo, el mediterráneo, alcanza a Barcelona (y a Valencia). Por ello, en Barcelona estamos obligados a contemplar continuamente lo que ocurre en Europa. No nos es posible redactar un Plan General de Ordenación Urbana, ni un Plan Territorial Metropolitano, sin tener en cuenta la evolución territorial y económica de la gran nebulosa urbana europea. En Madrid este fenómeno no se percibe de una manera tan directa porque hay aún 400 kilómetros de “protección”, pero con las autopistas (o las ambiguas autovías) y el tren de alta velocidad es posible que el proceso y su percepción se aceleren.

En cualquier caso, a escala planetaria es palpable un doble fenómeno: por un lado, la explosión de la ciudad, cuyo concepto avanza hacia la obsolescencia, incluso la noción de área metropolitana es ya confusa en el centro de Europa, las nebulosas urbanas se

expanden y se convierten en una sucesión de áreas metropolitanas; y, por otro lado, la transformación interna de las ciudades. En el caso de Madrid habría sido necesario, como mínimo, un marco regional donde enmarcar el Plan urbanístico. En Barcelona tuvimos la experiencia de la Corporación Metropolitana, que tenía jurisdicción sobre 27 municipios del entorno barcelonés más inmediato. El Plan General Metropolitano del 76 no pudo evitar, en cambio, grandes desajustes urbanísticos más allá de su propio ámbito, y muchos desaguisados tuvieron lugar justo en el límite. Mejoró la ordenación interior, pero al mismo tiempo una verdadera explosión afectó al resto del territorio metropolitano real. En 1970 se inició la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Barcelona con un grave problema de congestión. Hicimos un gran esfuerzo para parar y reorientar el crecimiento. El éxito fue y es significativo. No sólo se detuvo la expansión, sino que el número de habitantes por hectárea ha disminuido en la parte central de la aglomeración. Ahora bien, mientras tanto, en la zona no controlada, fuera de los 27 municipios, se ha producido una gran dispersión. Tan grande, que de las 46.000 Ha. de suelo urbano de 1993 en el ámbito metropolitano (330.000 Ha. y 163 municipios), 26.000 Ha. son posteriores a la redacción del Plan de los 27 municipios. Mientras nos mirábamos el ombligo (con los Juegos Olímpicos, etc.), se nos convertía en urbana una extensión increíble en la cual el 60% del nuevo suelo no tiene posibilidad económica de un transporte público con calidad metropolitana. Hemos pasado, sin solución de continuidad, de un problema de congestión a un problema de dispersión. No considerar el marco metropolitano (y el regional) puede provocar grandes distorsiones en la aglomeración de Madrid.



Abel Enguita.

“Uno de los propósitos del Plan es reequilibrar la ciudad desde los equipamientos a las zonas verdes: ¿en qué medida la Ordenación Urbana propuesta garantiza la consecución de este objetivo?”

José M^a Ezquiaga.

En efecto, la transformación del Area Metropolitana de Madrid corrobora el mismo fenómeno. Desde 1978 hasta hoy, la región de Madrid ha duplicado el consumo de suelo urbanizado a pesar de ralentizarse el crecimiento demográfico. Por tanto, el gran problema de hoy en día es: estamos ante unas regiones urbanas que consumen todos los recursos ecológicos, y que cada vez nos plantean un despliegue sobre un territorio más inabarcable desde los instrumentos tradicionales. Pero yo querría romper una lanza en favor del Plan y del equipo técnico que lo ha realizado, ya que desde el principio reclamaba este marco metropolitano que no estaba disponible en la Comunidad de Madrid. Ha habido que hacer las dos cosas al mismo tiempo, y al terminar esta legislatura se ha concluido, con unanimidad de los grupos políticos de la Asamblea de Madrid, el diseño legal de ese instrumento metropolitano.

Teresa Bonilla.

Desafortunadamente, en los dos últimos Planes que han afectado al muni-



José M^a Ezquiaga.

“En mi opinión, la cuestión crítica para el futuro de Madrid pasa por la recuperación social y ambiental de la ciudad existente”.

cipio de Madrid, o sea, en el vigente (del año 1985) y en la Revisión, se han dado dos procesos que no son iguales pero que conducen al mismo punto: la falta de vinculación entre el planeamiento municipal y el planeamiento metropolitano. En cambio, el Plan del año 1963, es decir, el que se revisó con el Plan de 1985, era un Plan de ámbito metropolitano, aunque tuviera un tratamiento distinto para lo que era la ciudad central y lo que era el alfoz.

Cuando se comenzó la redacción del Plan de 1985 la autonomía de la Comunidad estaba en fase incipiente, mientras que había una contestación radical por parte de los ayuntamientos de las competencias de la extinta COPLACO (Comisión de Planeamiento y Coordinación del Area Metropolitana), ya que se estaba jugando la baza municipalista al 100%. Por lo tanto, no es de extrañar que el Plan de 1985 sorprenda ver a Madrid aislado en una isla, pues el planteamiento metropolitano se iba haciendo sobre la marcha, en el marco de una mesa de coordinación entre municipios. Lo que ha ocurrido después es que, cuando la revisión del Plan del año 85 arranca, la Comunidad todavía no había podido acometer el Plan Regional. Y ello nos ha llevado a la absurda situación de que la aprobación inicial del Plan del mayor municipio del Area se haya hecho antes de que salga a la calle el Plan Regional.

José M^a Ezquiaga.

La clave está en que los ayuntamientos democráticos surgidos a partir de 1979 reclamaban la recuperación íntegra de las competencias urbanísticas que compartían con COPLACO (un órgano del gobierno central para la ordenación del Area Metropolitana), y realizaron la revisión del Plan Metropolitano del 63, como sumatorio de los Planes Generales de cada uno de los municipios. En consecuencia, partimos de la experiencia de un órgano central de planificación metropolitana, de una reivindicación municipalista y, a partir de la existencia de la Comunidad de Madrid, de una lenta pero progresiva conciencia de recuperar una visión de conjunto de las necesidades y oportunidades que poseía la región.

Mario Nolla.

Pero no estamos ante un modelo territorial. Lo único que veo en los planos del Plan es una colmatación del

término municipal. Ya está Madrid entero “dibujado”, y al menos eso tan sólo nos podría quitar preocupación y, sobre todo, trabajo y reflexión futuros para todos. Pero llama la atención que en un contexto de ofensiva generalizada contra la regulación del suelo, contra el derecho administrativo consustancial con el derecho urbanístico, la ofensiva civilista –es decir, no más límites al uso y abuso en la propiedad que el daño a terceros a dirimir por un juez–, esa ofensiva que está en este momento

Teresa Bonilla.

“En los dos últimos Planes Generales falta vinculación entre el planeamiento municipal y el metropolitano”.



generalizada en el caso del Plan de Madrid, es compatible con una espectacular regularización, que se da, como subrayo, en un contexto ideológico de desregularización. Y llamo sobre ello la atención porque el Plan de Madrid lo que hace es una hiperclasificación de suelo. Además de carecer de horizonte temporal, según las ordenanzas, en principio se puede hacer todo y todo lo contrario en la práctica totalidad de los suelos. Es un plan de oferta de suelo, de ahí la hiperclasificación, para dar un plus de partida a los operadores. Ese elemento de plan hiperclasificador sin planificación es una contradicción sustancial; destaca al respecto que la modificación puntual del Plan del 85 ha llevado a multiplicar prácticamente por diez la capacidad residencial en los PAUs aún pendientes de desarrollar, y a doblar por dos su superficie.

Y la tercera contradicción general que veo en el Plan es que establece una dicotomía demasiado brutal entre la ciudad del futuro y la del presente, la diseñada y la gestionada y, en consecuencia, entre el Madrid en el que vive hoy la gente y el Madrid en el que se plantea que ha de vivir. Yo, como madrileño, hubiera deseado un Plan

para resolver los problemas del año 1995, ya que da la casualidad que todos los madrileños vivimos en la ciudad existente y ninguno en la del futuro.

Abel Enguita.

Uno de los propósitos del Plan es conseguir una estructura urbana que facilite el reequilibrio de la ciudad desde los equipamientos a las zonas verdes. ¿En qué medida la Ordenación garantiza la consecución de este objetivo?

Teresa Bonilla.

El concepto de reequilibrio ya estaba en el Plan del año 85 y se aplicaba a los equipamientos y a los espacios verdes. Ahora se introduce un nuevo criterio, que es el concepto de usos. Sobre equipamientos locales, la revisión del Plan no tiene una gran propuesta y se plantea la persistencia de una serie de déficit, todavía no resueltos, sobre los que no se interviene. Y sobre los equipamientos de carácter más metropolitano, la verdad es que la propuesta es bastante descafeinada, con la excepción quizá de la Universidad del Este.

Respecto a las zonas verdes sí existe un cambio de planteamiento importante, por el distinto entendimiento que se hace respecto a las cuñas verdes que el Plan del año 1985 tenía, el cual procede de las modificaciones del sistema de espacios verdes heredados de las

ahora mismo, lo que se está produciendo es un proceso de expulsión de empleo industrial de la ciudad central hacia las ciudades de los bordes. Además, el conjunto de la región pierde empleo industrial por el efecto-frontera y está claro que hay que buscar un sustrato económico en un contexto europeo, en el que la competencia se va a producir fundamentalmente entre regiones, y no entre ciudades.

Lo que sí está claro es que, con un modelo de compactación del territorio al 100%, estamos cayendo en una postura prepotente, aunque se separe el Plan y el Programa de Actuación, porque los técnicos no discutimos la base real del planeamiento. Y la base real es que no se sabe si hay mercado de suelo o, ni siquiera, si existe necesidad. Si leemos los documentos de diagnóstico del Plan de Madrid o del Plan Regional, los bailes de cifras son de tal calibre que no sabemos si tenemos una demanda para 200.000 viviendas, si es el techo que está dibujado en el Plan, o si contamos con una demanda infinitamente más baja, ya que eso depende del mercado inmobiliario, el cual, a su vez, está sujeto a la situación económica.

La Revisión salda con una crítica muy a la ligera el Plan del año 85, hablando del urbanismo de la crisis y de la confusión entre crisis de coyuntura y crisis estructural, cuando ahora mismo incluso pilares del pensamiento neoliberal como "The Economist" están hablando de que cada vez se acortan más los dientes de sierra de los ciclos económicos, y que ese acortamiento es de tal calibre y envergadura, que distinguir entre una crisis de coyuntura y una estructural es prácticamente imposible.

Por tanto, está claro que ese crecimiento dibujado en 1987, cuando estaba subiendo el mercado, podía haber tenido un cierto sentido, pero dibujado ahora mismo me parece que es hipotecar no ya lo que puedan hacer nuestros hijos, sino los hijos de nuestros hijos. Y es que 50 años es muchísimo tiempo.

Me parece estupendo por otra parte que, por fin, un Plan entre al diseño minucioso, pero creo que se queda en el dibujo, porque lo que no hay es una contraprestación de políticas de inversión que avalen esa intervención. Y porque, además, en la intervención en la ciudad histórica estamos de nuevo, desgraciadamente, ante un Plan de los años 70. Me da la impresión de que una gran parte de estas propuestas de



Mario Nolla.

"... veo en el Plan una dicotomía demasiado brutal entre la ciudad diseñada y la gestionada".

urbanismo higienista, de esponjamientos, que se están planteando para algunos bloques del área central, tienen detrás un desconocimiento profundo de los mecanismos de gestión y también de la estructura de propiedad del suelo que las hace inviables.

Discrepo totalmente de la política de protección del patrimonio, porque se está reconociendo como obra dominante y de referencia, en el 99% del suelo urbano consolidado, la de nueva planta. Esto es defender la hipótesis del terremoto; es decir, la posibilidad de que, de repente, enormes cantidades de un barrio entero desaparezcan y haya que formar nueva planta, cuando lo que se tiene ahí son edificios de hace 15 años, de hundimiento no previsible, o bien tejido histórico con una calidad suficiente para mantenerlo.

Abel Enguita.

Me gustaría que a continuación hicierais referencia a la creación de las nuevas áreas de centralidad y su relación con lo que el Plan llama *Operaciones Estructurantes de Futuro*.

Luis Rodríguez-Avial.

Antes de abordar esta cuestión que ahora propones, quisiera comentar que el Nuevo Plan General ha pretendido mirar hacia el futuro y no incidir particularmente en el pasado y, concretamente, sobre el Plan de 1985. Razón por la que no se ha tenido un especial interés en elaborar una crítica amplia de éste, máxime cuando el sentimiento mayoritario en la ciudad era la necesidad de revisar aquél, especialmente a partir



Teresa Bonilla.

"Las nuevas centralidades que propone el Plan vienen a recaer, de nuevo, sobre la almendra central, y la escasez de viviendas no es tal, lo que pasa es que son caras".

propuestas planteadas en los PAUs.

En relación al reequilibrio de usos, el Plan acierta al no plantear una segregación, pero se pasa al extremo opuesto del péndulo respecto a la política restrictiva de calificaciones de suelo industrial del Plan del 85. Sin embargo, creo que en cuanto a la política de usos se ha perdido la visión de qué usos podría incorporar Madrid en el contexto metropolitano. Esta es una región en la cual,

del momento en que se rebasó la cota de las mil modificaciones puntuales. Pienso que, en alguna medida, el Plan se ha adelantado a las conclusiones del informe de Borrell en muchos aspectos generales, como lo demuestra lo que alguno de vosotros ha puesto de relieve en el sentido de que el Plan en algunos aspectos es muy regulador y en otros es desregulador, pues intenta casar diversas corrientes de opinión.

Las ambigüedades que denunciaba José M^a Ezquiaga existen y las hemos buscado a propósito, porque lo que tú llamas ambigüedades es lo que nosotros llamamos flexibilidad. Cuestión de terminología. Nosotros creemos que cuando se hace un plan a 50 años vista, éste tiene que ser muy ambiguo y muy flexible. Sería un disparate dibujar las posibilidades a 50 años y dibujarlas, además, con carácter hiperregulado.

También hay planteamientos de ambigüedad porque somos conscientes de que el Nuevo Plan General está en una etapa que no es la definitiva. Nos encontramos en la fase inicial, con seis meses de información pública, con unas importantes elecciones políticas por medio –con sus posibles consecuencias en los equipos dirigentes municipal y autonómico–, y a partir de ahí habrá que hacer muchas reconsideraciones para la etapa siguiente, que no sé si consistirá en realizar una aprobación provisional o bien en plantear una nueva información pública.

Contestando a Serratos, he de decir que la cuestión metropolitana ha sido una gran preocupación para nosotros, que hubiéramos querido un planeamiento supramunicipal, metropolitano, regional o lo que fuera. Pero no lo hemos tenido. Por lo que argumentaba Ezquiaga y porque el gran sacrificio a la democracia municipal fue el planeamiento metropolitano. A comienzos de los 80 se perdió la ocasión de haber revisado el Plan del 63 con visión metropolitana. Pero quiero recordar que yo defendí este planteamiento y denuncié que íbamos a perder quince años, como así ha sido. Fue un error lamentable que estamos padeciendo ahora. ¿Cómo llegamos Fernando Nasarre y yo a la elaboración del Plan? Nos llamaron para intentar resolver unos problemas acuciantes que tenía Madrid: demanda insatisfecha de vivienda, accesos y congestión de tráfico y deterioro de todas las áreas históricas, respecto a los cuales no podía esperarse a que hubiera



Fernando Nasarre.

“Hemos visto que hay zonas industriales que el Plan debe ayudar a que se vayan transformando en zonas residenciales, fundamentalmente los entornos de las estaciones de Atocha y Delicias; lo que llamamos Transformación del Sur”.

una nueva ley y un plan supramunicipal. Por tanto, lo primero fue revisar el Plan vigente y luego defender un planteamiento supramunicipal. Es decir, pensar, aunque no lo dibujáramos, más allá de los límites del término municipal. Lo cual, cuando no se tienen todos los datos de partida necesarios, puede inducir a cometer una serie de errores. Con un planteamiento al límite de la capacidad, sin un plazo temporal determinado y desde una visión metropolitana. Pero no podíamos esperar.

En lo que se refiere al suelo urbano, es la primera vez que se ha hecho un intento fuerte, no por dibujarlo, sino por enfrentarnos realmente con sus problemas y, en especial, con las áreas históricas. La protección de las áreas históricas mediante el Catálogo se ha revelado como insuficiente, pues se ha frenado la demolición de edificios, pero se han ido perdiendo habitantes, deteriorando el ambiente urbano, etc. Ahora se proponen unos caminos para recu-

perar la ciudad –que no son ni los únicos posibles ni extraordinarios–, como son las llamadas áreas de rehabilitación preferente, la definición de focos regeneradores de la actividad urbana, etc. El que no se haya asegurado, por ahora, ningún respaldo económico para ejecutarlas, no deslegitima el esfuerzo de definir esas propuestas y poner al Plan y a la ciudad en el camino para desarrollar tales operaciones.

Sin duda el Centro Histórico de Madrid requerirá la ayuda de las tres Administraciones Públicas y de la iniciativa privada, pero solamente aquéllas podrán actuar de motor de arranque. Sólo para empezar a recuperar el Casco Antiguo de Madrid hay que comenzar por poner 100.000 millones de pesetas sobre la mesa y 500.000 millones, como mínimo, en quince años. En la solución propuesta, a tal fin se sugiere crear una sociedad mixta de gestión entre las tres Administraciones responsables, a la que también pudiera incorporarse la iniciativa privada para realizar operaciones puntuales.

Otras áreas deterioradas que hemos tratado han sido las 42 Colonias Históricas de hotelitos, que requerían un planeamiento específico, individualizado y propio para cada una de ellas, en lugar del global del Plan del 85, para devolverles su uso residencial como herramienta básica para protegerlas.

En cuanto a la alusión al patrimonio, se puede discrepar del planteamiento de protección que hacemos, que, indudablemente, se ha flexibilizado. Pero no puedo aceptar, como se ha dicho, que el Nuevo Plan General apueste en el 99% del suelo urbano por la nueva planta, porque no es así. Y doy datos: de los 18.000 edificios del Centro Histórico, 13.000 se encuentran protegidos con distinto grado, pero no se apuesta por la nueva planta, y solamente 5.000 (un 33%) se consideran sin ningún valor, y por tanto es mejor

Luis Rodríguez-Avial.

“El Plan tiene que ser muy ambiguo y muy flexible. Lo que sería un disparate es dibujar las posibilidades a 50 años y, además, con carácter hiperregulado”.





Albert Serratos.

“Los planes no deben ser tan complejos que resulten inaccesibles para el ciudadano”.

para la protección de la ciudad su sustitución por nueva planta.

Teresa Bonilla.

Me preocupa un planteamiento que se hace desde la Revisión, y es el hecho de que el 99% (y de ahí sí que no quito ni una décima) del suelo de la Ciudad Histórica y de las Colonias donde se interviene se hace mediante planes especiales, planes que acompañan al Plan, pero que no son el Plan. Estos, por razones de rango normativo, tienen un mecanismo de modificación más fácil, sin intervención autonómica, y ello puede llevar a que no sea posible controlar en el futuro la aplicación de tales mecanismos. Es cierto que el Plan mantiene un Catálogo muy amplio, pero también lo es que existen tres grados que son prácticamente una protección de los elementos del edificio, que no afectan al conjunto de éste. Pero hay una cosa mucho más importante, y es que, a efectos de fijación de aprovechamientos, el que se concede a los edificios catalogados es el que corresponde a la edificación de obra nueva. Y en la medida en que estás confiriendo un aprovechamiento de nueva planta, enlazaras con la hipótesis del terremoto. Es decir, que semejante hecho, unido al tema de las alineaciones virtuales interiores, pensado para hacer operaciones de saneamiento interior de manzana, viene a decir que ese edificio es demolible y que exclusivamente debe conservarse la fachada. Con lo cual estamos en el mismo planteamiento que la regulación actual del Catálogo.

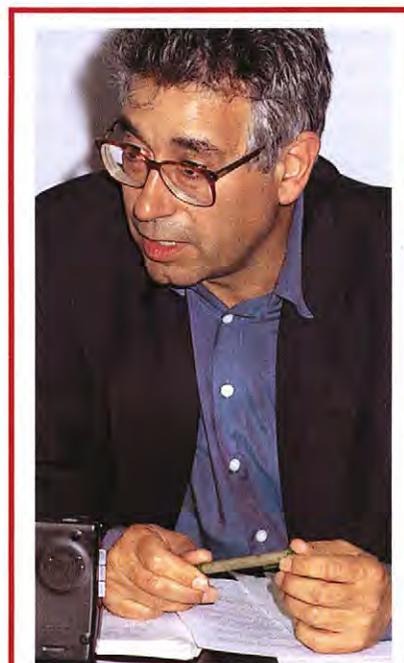
Mario Nolla.

Ya sé que la Ley dice que el Plan debe clasificar todo el suelo del término municipal, pero aquí en Madrid lo que sucede es que lo clasifica todo de urba-

nizable, lo cual es distinto. Eso quiere decir, en una ciudad que no crece, que estamos ante una apuesta por el Madrid virtual y ante una respuesta a aquellos sectores en los que se encuentran los propietarios del suelo (integrando en el propietario a la figura del promotor), que consideran que los problemas de una ciudad consisten en la falta de suelo urbanizable.

O sea, estamos ante una respuesta a los sectores interesados en la especulación inmobiliaria. Y digo especulación porque la apuesta del Nuevo Plan no se sustenta en ningún análisis serio. Pretende transformar un espacio en un mercado, en concreto, en un mercado de naturaleza inmobiliaria.

Y la segunda apuesta hace referencia muy clara a un modelo sin el cual esta ciudad no funciona. Este Plan rompe con el sistema estructurante de los PAUs del Plan del 85, de los PAUs orientados, en esencia, a reequilibrar espacialmente, en el contexto de todos los municipios anexionados. Quiero recordar que los PAUs del Plan del 85 albergaban 14.646 viviendas y que el acuerdo de febrero entre la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento sobre 4 PAUs afecta ya a 37.300 viviendas.



Mario Nolla.

“La apuesta del Plan no se sustenta en ningún análisis serio. Pretende transformar un espacio en un mercado de naturaleza inmobiliaria”.

Nos encontramos ante un modelo territorial en el que tiene un fundamento enorme el sistema autoviarario de los anillos –M-30, M-40, M-50 y etcéteras parciales– y de las penetrantes (calles disfrazadas o transformadas en autopistas). Lo cual es contradictorio.

Fernando Nasarre.

Contesto a las dos últimas intervenciones. Los Cascos, las Colonias e, incluso, el Centro Histórico no son planes especiales, ya que forman parte del Plan General. Ahora bien, el estudio se ha hecho a nivel de plan especial y se va a tramitar de manera conjunta, aprobándose definitivamente todo el documento completo. Lo que introduce el Plan en aras de su flexibilidad es que tenga distintos rangos normativos en cuanto a su grado de determinación. Esto –que permite la Ley de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid de 28 de marzo de 1995– se contiene ya en el Plan, y esa diferenciación se hace con las siglas N1, N2, en todos y cada uno de los artículos de las Normas.

En cuanto al Catálogo, en el Centro histórico la referencia al aprovechamiento corresponde a la nueva edificación, ya que es como se debe calcular según la Ley. En relación a la red viaria, tengo que decir que el Plan recoge el Plan Regional de Carreteras y la Estrategia 2001, así como el convenio firmado entre la Comunidad Autónoma de Madrid y el Ministerio de Obras Públicas, pero con algo más: una nueva vía de penetración, ya dibujada por el Ministerio, entre la N-III y la N-IV, y que nosotros llamamos el Eje del Sureste.

El resto de las grandes vías son las que existen o bien ya están proyectadas y aprobadas por el Ministerio y forman parte de la Red de Interés General del Estado, conocida como la RIGE.

Sobre los equipamientos, se ha hecho una importante apuesta por el deportivo, ya que es el más deficitario en todos los distritos de Madrid, y le hemos dado un rango especial porque se han calificado más equipamientos deportivos y porque además se les ha dado una calificación específica.

En relación con las zonas verdes, no es que las cuñas verdes hayan desaparecido del Nuevo Plan General, sino que simplemente se les ha cambiado de denominación. Unas tienen carácter de sistema general y otras de dotación local, pero sólo con el objeto de conse-



Luis Rodríguez-Avial.

“Para empezar a recuperar el Casco Antiguo hay que comenzar por poner 100.000 millones de pesetas sobre la mesa y 500.000 millones, como mínimo, en 15 años”.

guir una gestión que sea más eficaz.

Y en cuanto a los reequilibrios de usos, creo que una apuesta importante del Plan es la de los usos productivos. Ahí diferimos del Plan del año 1985, pues no hemos seguido la política de calificar como uso industrial todo lo que estuviera calificado como tal o ya contara con una industria establecida. Hemos visto que hay una serie de zonas industriales que el Plan debe ayudar a que se vayan transformando en núcleos residenciales, fundamentalmente los entornos de las estaciones de Atocha y Delicias; lo que llamamos Transformación del Sur. Además, apostamos por que en todas las nuevas centralidades haya usos productivos.

Y, finalmente, el capítulo de la vivienda. El Nuevo Plan General tiene capacidad, en su totalidad, para 290.000 nuevas viviendas en suelo urbano, urbanizado programado y no programado. Esta cifra no es una exageración, y no lo es por dos datos: primero, los distintos estudios que se han hecho de la vivienda indican que la necesidad de ésta es de 12.000, 15.000 o 20.000 construcciones anuales, teniendo en cuenta nada más que la evolución demográfica y la creación de nuevos hogares; y, segundo, porque el Plan del año 85 planteó la capacidad en 180.000 nuevas viviendas, y actualmente no existe suelo suficiente. Luego, nosotros, diez años después y con

un plazo temporal más amplio, planteamos la creación de un total de 290.000.

Luis Rodríguez-Avial.

No hemos planteado el Plan General al límite de la capacidad por capricho, sino por razones de la realidad física del avance de la ciudad respecto a los límites del término municipal. Y teniendo presente que hay un paquete muy cuantioso de suelo en este término municipal, sobre el que todos los madrileños estamos de acuerdo en que nunca deben llegar los procesos de urbanización, que son las áreas de alto valor ecológico. Los vacíos en periferia son bastante escasos ya, y por eso parecía que era importante hacernos la pregunta sobre el límite de capacidad y dar una respuesta. Luego, dicho suelo se llegará a urbanizar si la sociedad lo demanda o no, por eso no lo hemos programado en una cuantía importante, quedando así como suelo no programado.

Mario Nolla ha hablado de especulación, pero yo no creo que una clasificación o una recalificación de suelo tenga que ser, por principio, especulativa. Cierto que se generan plusvalías, pero con ellas se pueden hacer dos cosas: o que se las lleve en un porcentaje alto el propietario del suelo, en cuyo caso estoy de acuerdo en que es especulativo, o bien se va a un equilibrio entre los beneficios que producen dichas plusvalías y las cargas que hay que soportar contra todas esas plusvalías, para construir bien la ciudad, que es lo que realmente nos debe importar.

Lo que hay que hacer es analizar las propuestas, sobre todo en el suelo urbanizable programado, y ver qué cargas se asignan a los propietarios. En este tema hemos sugerido a la propiedad –en la parte del Sureste que se programa– que también cargue con la regeneración del paisaje (cesión de parque forestal reforestado). Hemos condicionado la categoría de programado a que la iniciativa privada acepte las reglas del juego y vaya a un convenio con el Ayuntamiento entre la aprobación inicial y la provisional, manteniéndose el suelo en la clasificación de programado, o pasándolo a no programado si no se conviniera.

Teresa Bonilla.

En relación con la última cuestión que proponía Abel Enguita para seguir el debate, las nuevas centralidades que propone el Plan vienen a recaer, de

nuevo, sobre la almendra central, y la escasez de viviendas no es tal, lo que pasa es que son caras, y a mí me gustaría saber cuántas VPO van en suelo no programado que no sean las de los PAUSs ya aprobados.

Luis Rodríguez-Avial.

El límite de capacidad para vivienda nueva es de 290.000; 145.000 en suelo urbano y 145.000 en suelo urbanizable, incluidas las 37.000 de los PAUs. De estas últimas, un tercio son VPO, que con el resto de los suelos urbanizables, según el programa, permitiría llegar a 37.000 VPO, y además a 42.500 VPT, que hace que la suma de los dos conceptos de protección sea de 79.500 viviendas, más del 56% de las 145.000.

Albert Serratosa.

Me gustaría aprovechar mi última intervención para exponer unas conclusiones generales: es urgente clarificar la jerarquía de planes en función de los distintos ámbitos, delimitar el alcance de cada tipo de plan y fijar unas reglas del juego, pocas, claras y estables, pero capaces de generar soluciones.

Los planes no deben ser tan complejos que resulten inaccesibles para el ciudadano. No es admisible seguir olvidando las redes de servicios, que cada vez ocupan mayor espacio y son componentes esenciales en la estructuración del territorio. Finalmente, dos críticas directas al Plan de Madrid: la anacrónica insistencia en el sistema viario radioconcéntrico, que es discriminatorio y congestivo, y el excesivo énfasis en la descripción de las propuestas en detrimento de sus justificaciones.

Fernando Nasarre.

“El Nuevo Plan General tiene capacidad, en su totalidad, para 290.000 nuevas viviendas en suelo urbano, urbanizado programado y también no programado”.



LEY DE MEDIDAS DE POLÍTICA TERRITORIAL, SUELO Y URBANISMO NUEVO ENFOQUE DE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

La concertación como método de trabajo

La Comunidad de Madrid se ha dotado recientemente de un nuevo marco legislativo en materia de Política Territorial, Suelo y Urbanismo que, con el formato de Ley de Medidas pretende incidir sobre una serie de cuestiones clave que afectan a la actividad urbanística en toda la región.

Texto: JOSÉ M^o EZQUIAGA DOMINGUEZ.
Arquitecto. Director General de Planificación Urbanística y Concertación de la Comunidad de Madrid.

La Ley parte de la consideración –ratificada por el reciente Dictamen de la Comisión de Expertos– de que el problema fundamental que determina la escasez y elevado precio del suelo se sitúa en el proceso de transformación del suelo “urbanizable”, previsto en los planes, en suelo efectivamente urbanizado. La Ley de Medidas se plantea superar los estrangulamientos en la gestión urbanística que constituyen el punto crítico de este proceso, poniendo a disposición de los Ayuntamientos instrumentos más ágiles de gestión y, al mismo tiempo, “desburocratizando” los procedimientos administrativos en aquellos aspectos que no supongan una merma de la transparencia y garantía para los ciudadanos. En segundo lugar, la Ley entiende el “gobierno del territorio” en una región metropolitana, como una competencia compartida entre la Comunidad y los municipios; en la que la articulación de las esferas propias de la ordenación del territorio y del urbanismo ha de realizarse en virtud de la entidad e intensidad de los intereses regionales o locales presentes y relevantes. La Ley propicia la clarificación de los respectivos ámbitos de responsabilidad, actualizando los instrumentos de política territorial y, al tiempo, incrementando las competencias urbanísticas locales. Pero, sobre todo, entiende que la superación de los

conflictos competenciales ha de realizarse a través de la gestión cooperativa de las competencias y la solución acordada de las diferencias. A tal fin diseña órganos específicos para la concertación administrativa y social.

La Comisión de Concertación de la Acción Territorial es el órgano consultivo creado para resolver, mediante el diálogo y el acuerdo, cuantos conflictos puedan surgir entre la Comunidad y uno o varios municipios, o entre ellos mismos, en materia de ordenación del territorio y urbanismo, en especial en relación con la concurrencia del “interés regional”. Su composición es paritaria entre representantes de la Comunidad, elegidos por su Asamblea, y de la Federación Madrileña de municipios, adoptándose sus acuerdos por mayoría de cada una de las representaciones.

La concertación social tiene por objeto asegurar la adecuada valoración, por parte de las políticas públicas con incidencia territorial, de las necesidades y aspiraciones de los sectores de la vida social y económica más relacionados con la actividad urbanística. Como expresión de esta voluntad, la Ley diseña el Consejo de Política Territorial como órgano de participación en el que cualificados representantes de la sociedad civil y de las instituciones podrán conocer y debatir cuantas estrategias o actuaciones establezcan la Comunidad de Madrid y los municipios en materia de ordenación del territorio, urbanismo, vivienda y medio ambiente, complementando así el papel de la Comisión Regional de Urbanismo como órgano administrativo en el proceso de discusión y aprobación de los instrumentos de planeamiento y gestión.

La participación y concertación ha constituido el rasgo más destacable del dilatado proceso de maduración de la citada Ley de Medidas. Gracias a las aportaciones que durante la fase de Anteproyecto efectuaron la Federación Madrileña de Municipios, los empresarios y sindicatos y los colectivos de defensa de la Naturaleza, la Ley ha mejorado considerablemente en materias tan importantes como sus aspectos ambientales, la profundización en las competencias y en el principio de autonomía municipal, o la redefinición de los principios orientadores de una moderna política territorial.

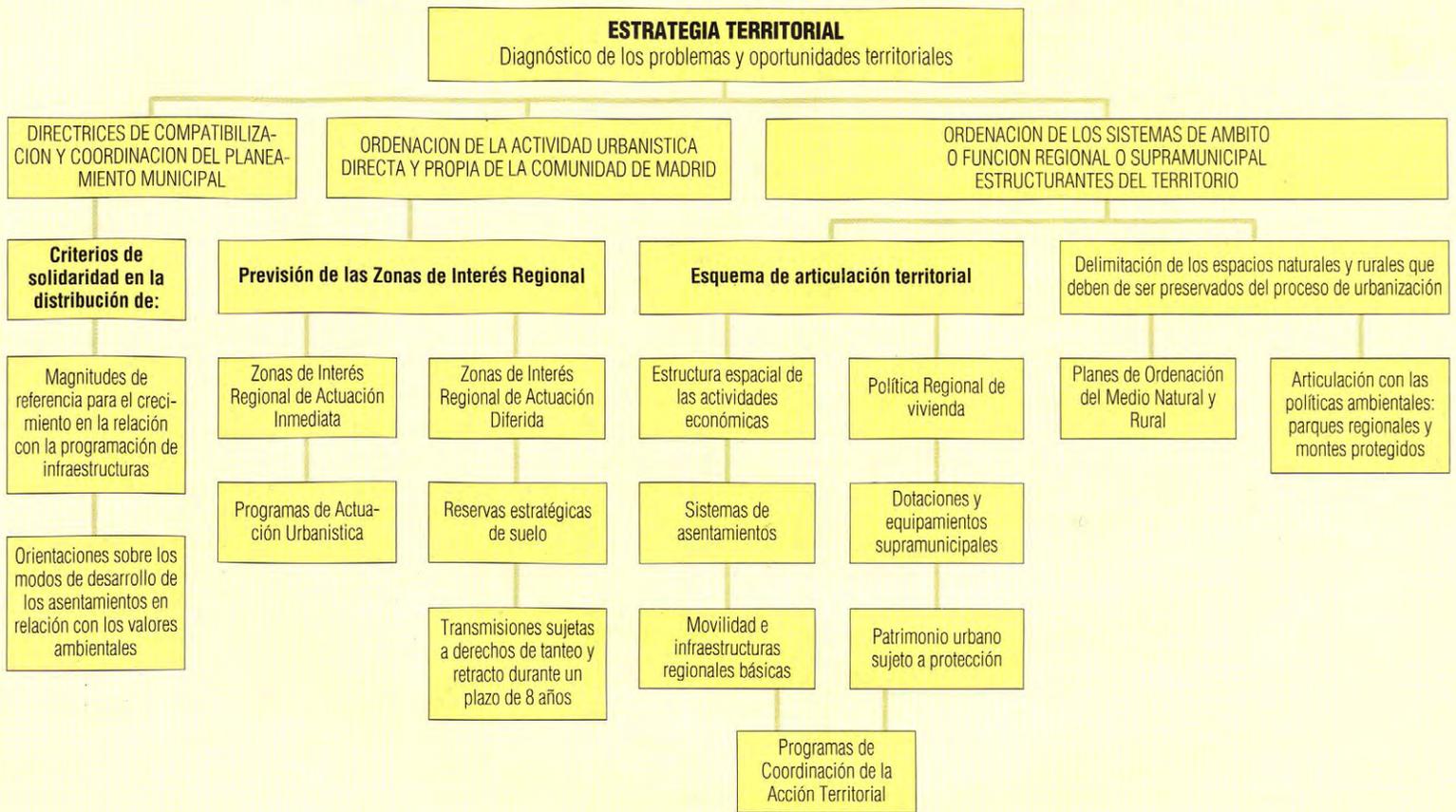
Asimismo y, debido al esfuerzo de diálogo y talante concertador de la Ponencia que dictaminó la Ley en la Asamblea de Madrid, el texto finalmente aprobado incorpora notables aportaciones de los grupos parlamentarios Popular y de Izquierda Unida que mejoran el Proyecto de Ley en aspectos tan importantes como el diseño de las competencias de la comisión de Concertación o el Plan Regional, permitiendo que la práctica totalidad del texto legal pudiera ser aprobada por unanimidad de la Cámara.

Dada la imposibilidad de analizar el conjunto del contenido de la Ley de Medidas con el detalle necesario, a continuación se analiza el diseño de los instrumentos de Política Territorial, remitiendo a otra ocasión el examen, igualmente importante, de los nuevos instrumentos de gestión urbanística municipal.

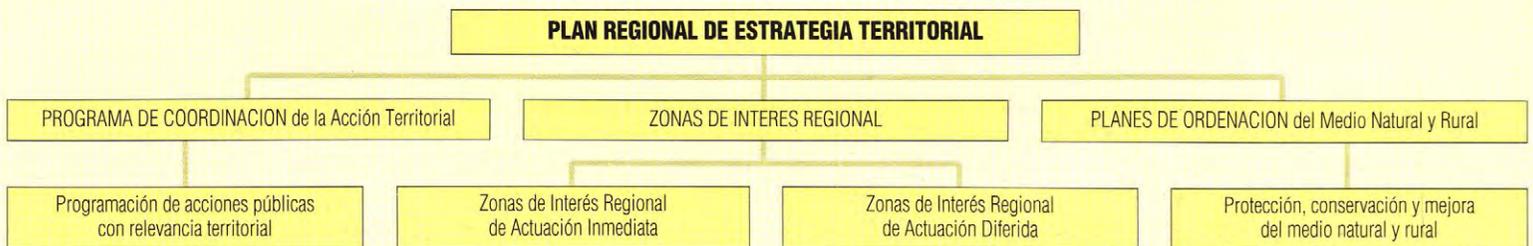
El Plan Regional de Estrategia Territorial

El reciente Dictamen de la Comisión de Expertos sobre Urbanismo destaca entre sus

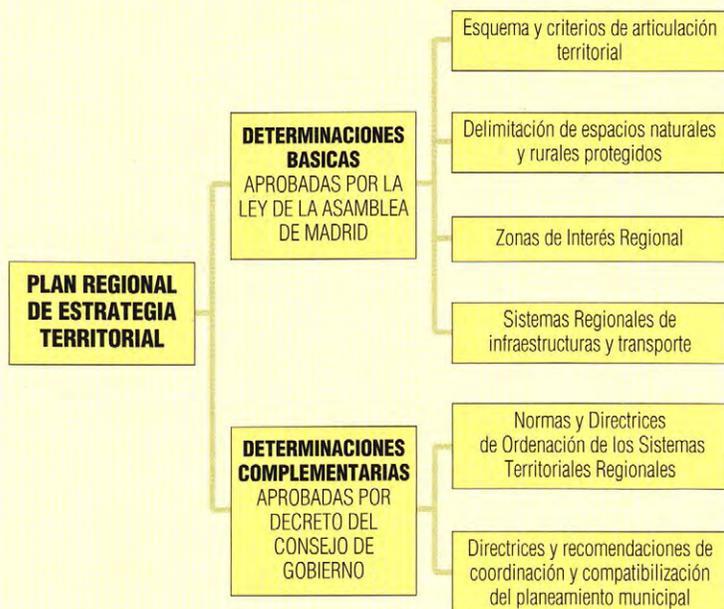
CONTENIDO DEL PLAN REGIONAL DE ESTRATEGIA TERRITORIAL



INSTRUMENTOS DE ORDENACION DEL TERRITORIO



CARACTER DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN REGIONAL DE ESTRATEGIA TERRITORIAL



PROCEDIMIENTO DE ELABORACION DEL PLAN REGIONAL DE ESTRATEGIA TERRITORIAL



La Ley ha considerado

oportuno separar la

formulación del

Proyecto Territorial de

la programación de las

acciones de inversión.

recomendaciones que una Política Territorial, materializada instrumentalmente en figuras de planeamiento supramunicipal, es imprescindible para "reequilibrar el sistema urbano, asegurar la coordinación de las ordenaciones de los diversos municipios, permitir reservas para la implantación de las grandes dotaciones territoriales y proteger los elementos cuyo interés supere el ámbito municipal".

Antecedentes

La Comunidad de Madrid contaba ya con una iniciativa legislativa propia en esta materia: la Ley de Ordenación Territorial de 1984. Sin embargo, la experiencia de gestión adquirida en la promoción de operaciones urbanísticas de alcance regional en los últimos años de la pasada década, puso de manifiesto que el marco jurídico disponible resultaba insuficiente para viabilizar una acción territorial positiva.

La figura de las "Directrices de Ordenación del Territorio" diseñada en esta Ley, se basaba en el antecedente de las "Directrices metropolitanas" elaboradas por COPLACO en 1981 como marco de referencia en la primera Revisión del Plan Metropolitano de 1963. Por este motivo, su objeto se limitaba a establecer una serie de criterios de coordinación de servicios y de "compatibilización", con vinculaciones básicamente indirectas sobre el planeamiento municipal insuficientes para definir un proyecto positivo de articulación territorial.

Por otro lado, la utilización de la legislación general del suelo para hacer viables (mediante mecanismos de concertación entre la Comunidad y los Ayuntamientos) los planeamientos necesarios para el desarrollo de los proyectos regionales, sólo ha funcionado allí donde la posibilidad de acuerdo en la definición de los tiempos y contenidos urbanísticos era grande. Lamentablemente, en otros casos la carencia de instrumentos para vincular jurídicamente las previsiones de los documentos de estrategia territorial ha permitido generar eventualmente falsas expectativas y movimientos especulativos en torno a los suelos afectos a operaciones previstas a medio o largo plazo.

Reforma necesaria

Se hacía, por ello, necesaria una reforma que completara el marco legislativo precedente en un doble sentido: el diseño de los nuevos instrumentos de ordenación o gobierno del territorio desde un enfoque "estratégico", y la habilitación de la actividad directa de ordenación y gestión que, en ejecución de esta Estrategia Territorial deba desarrollar la Comunidad de Madrid. La Ley de Medidas define la Ordenación del Territorio como una función pública de gobierno del territorio para la organización racional y equilibrada de su utilización que propicie la cohesión e integración social de la Comunidad de Madrid. Sus objetivos principales se concretan en la articulación territorial; la consecución de un equilibrio ambiental y la coordinación de la acción territorial.

Nueva figura

El "Plan Regional de Estrategia Territorial" es la nueva figura a la que se atribuye la responsabilidad de establecer los elementos básicos

para la organización territorial de la Comunidad, constituyendo, por tanto, el referente de los demás instrumentos de planeamiento y ordenación del territorio. La innovación más relevante en su definición legal consiste en la ampliación del enfoque predominantemente normativo y "compatibilizador" de las "Directrices", con una dimensión "estratégica". Es decir, selectiva y comprometida en la acción, orientada a sistematizar e integrar toda la actividad urbanística regional en un Proyecto Territorial coherente. Su contenido, en consecuencia, incorpora tanto elementos tradicionales de la planificación directiva o de segundo grado (cuya materialización se produce a través de los Planes municipales así como otras figuras de ordenación del territorio), como diversos instrumentos innovadores que viabilizan y legitiman, en determinadas condiciones, una actividad urbanística autónoma directa y propia.

La Ley ha considerado oportuno separar en figuras diferenciadas la formulación del Proyecto Territorial y la programación de las acciones de inversión necesarias, entendiendo que la planificación espacial y la asignación finalista de recursos económicos responden a demandas y escenarios temporales diversos. Este criterio es asimismo sugerido por la Comisión de Expertos como uno de los principios básicos para la reforma del actual formato del planeamiento municipal.

Instrumentos complementarios

Como instrumentos complementarios del Plan Regional, la Ley de Medidas amplía y flexibiliza el contenido de dos figuras que ya estaban contempladas anteriormente:

- Los Programas de Coordinación de la Acción Territorial, dirigidos a articular las actuaciones sectoriales de las Administraciones públicas que tengan relevante incidencia territorial, compatibilizándolas, estableciendo prioridades y programando las inversiones necesarias.

- Los Planes de Ordenación del Medio Natural y Rural, concebidos para desarrollar con mayor precisión la estrategia ambiental del Plan Regional en cuanto a protección, conservación y mejora de un conjunto de ámbitos territoriales concretos, caracterizados por un claro y manifiesto interés ambiental.

Tres grandes conceptos

En coherencia con los objetivos anteriormente señalados las determinaciones del Plan Regional se estructuran en tres grandes conceptos:

La ordenación de los Sistemas estructurantes del territorio regional; la previsión de las Zonas de Interés Regional; y el establecimiento de directrices de coordinación para el planeamiento

municipal. Respecto al primero de ellos, la Ley establece que el Plan Regional habrá de formular un "esquema de articulación territorial" integrado por el sistema de asentamientos e infraestructuras y por la estructura espacial de las actividades económicas, así como una delimitación concreta de los espacios naturales y rurales que por su valor deben ser preservados del proceso de urbanización.

Ambos elementos constituyen el entramado básico del Proyecto Territorial Regional, concebido como la consecución de un equilibrio armónico entre el desarrollo urbano y la salvaguarda medioambiental. Además, enumera los Sistemas Territoriales básicos que, a semejanza de los Sistemas Generales del ámbito local, deben ser contemplados en la organización espacial y socio-económica de la región.

En relación con el planeamiento municipal, el Plan Regional opera su función coordinadora de manera no determinista, definiendo directrices básicas en torno a tres grandes temas:

- La formulación de magnitudes de referencia para el crecimiento y la ocupación del suelo, buscando la coherencia con la programación de las infraestructuras y servicios.

- El establecimiento de criterios de solidaridad y compatibilidad en la distribución espacial de las diferentes actuaciones de vivienda social, actividades económicas, infraestructuras y servicios de carácter subregional.

- La formulación de recomendaciones urbanísticas sobre cuáles pueden ser los modos más adecuados de desarrollo de los asentamientos en consideración a sus características y a los valores ambientales de su entorno.

El Plan Regional es, finalmente, el instrumento para vincular y articular la estrategia general de ordenación del territorio y el diseño de la actividad urbanística regional en materia de preparación de suelo urbanizado, a través de las denominadas Zonas de Interés Regional.

Para asegurar la efectividad del Plan Regional como un instrumento estable de gobierno del territorio, capaz de coordinar tanto las acciones sectoriales con incidencia territorial (transporte, infraestructuras, dotaciones, etc.), como las ordenaciones urbanísticas formuladas desde los municipios, la Ley contempla la formalización de un núcleo básico o esencial de determinaciones, cuya aprobación corresponde a la Asamblea de Madrid con el carácter legal formal. El resto de los contenidos que completan el citado Plan está previsto que sean aprobados por el Consejo de Gobierno con la eficacia de las disposiciones reglamentarias.

Las determinaciones esenciales que enumera la Ley se refieren a los Sistemas Territoriales básicos en la configuración del modelo territorial, así como a la definición del marco en el que debe inscribirse la actividad urbanística directa de la Comunidad. Resultan así como contenidos esenciales del Plan: el establecimiento de los criterios de solidaridad y compatibilidad territorial; el esquema de articulación territorial; la delimitación de los espacios naturales y rurales que se encuentren protegidos; la previsión de las Zonas de Interés Regional; y por último, la defi-

nición de los sistemas regionales de Infraestructuras básicas y de Transporte.

A su vez, los contenidos de eficacia reglamentaria pueden tener un alcance diferenciado, ya que el Plan debe clasificar expresamente sus determinaciones como Normas, Directrices o Recomendaciones, precisando en cada caso el grado de vinculación que impliquen para los planes de las distintas Administraciones públicas y las necesidades de adaptación.

Las Actuaciones de Interés Regional

La actividad urbanística directa y propia que la Ley habilita a la Comunidad se sujeta al formato de las denominadas "Actuaciones de Interés Regional". Estas se caracterizan por el predominio de un "interés regional" específico y diferenciado del "interés local" que define a la acción urbanística de los municipios.

Para garantizar que la presencia de un interés regional no suponga menoscabo de la gestión urbanística, que debe corresponder con carácter general a los municipios, la Ley define restrictivamente aquel interés, tanto por extensión como por calidad y, además, vincula su apreciación a la declaración formal. Esta se articula en el Plan Regional en el caso de las "Zonas de Interés Regional", o excepcionalmente mediante aprobación por el Consejo de Gobierno de la Comunidad, en el caso de los "Proyectos de Alcance Regional". Dado que en este último supuesto se carece de la legitimidad dimanada de una previa figura de ordenación del territorio, la Ley ha establecido una serie de cauces específicos para resolver los eventuales conflictos interadministrativos.

Naturaleza y objetivos

Las Zonas de Interés Regional son áreas previstas en el Plan Regional para servir de soporte a operaciones urbanísticas dirigidas a la ordenación y gestión estratégica del territorio en materia de vivienda, infraestructuras, dotaciones, equipamientos y servicios. No constituyen tanto instrumentos de ordenación urbanística como gestión. Su objeto se circunscribe a

insertar la acción autonómica directa en la estrategia para la organización y estructura del territorio formulada desde el Plan Regional, remitiéndose la ordenación espacial concreta de las Zonas a figuras de planeamiento ya establecidas como los Programas de Actuación Urbanística y los Planes Parciales. Por este motivo, las operaciones territoriales diseñadas por el Plan Regional pueden comprender diversas Zonas (tanto de Actuación Inmediata como Diferida), así como la ejecución, directa o mediante Proyectos de Alcance Regional, de infraestructuras básicas y de transporte. Como respuesta a la complejidad y larga duración de las operaciones territoriales la Ley incorpora la variable temporal en la ordenación estratégica del territorio, discriminando aquellas actuaciones regionales destinadas a ser ejecutadas de inmediato, de aquellas otras previstas a medio plazo y sobre las cuales interese establecer los criterios urbanísticos y asegurar la afección del suelo para hacer viable su ejecución posterior. Así, se establece la distinción entre "Zonas de Actuación Inmediata" y "Zonas de Actuación Diferida", según que su finalidad sea, respectivamente, constituir el soporte de actuaciones cuya ejecución se prevea iniciar en los siguientes cuatro años, o bien, constituir reservas estratégicas de suelo para el desarrollo de operaciones urbanísticas regionales a medio plazo.

El Plan Regional deberá contener la localización, los objetivos territoriales y el contenido urbanístico básico de cada una de las Zonas, pudiendo contener incluso la "delimitación" precisa de su ámbito o remitir ésta a una tramitación posterior. En todo caso, la Ley establece que la gestión de las Zonas será pública, ostentando la Comunidad la condición de Administración actuante junto a los municipios afectados, que conservan siempre la capacidad de asociarse voluntariamente a su gestión y ejecución, operándose en este caso, en función de las respectivas aportaciones, mediante Consorcios Urbanísticos. Asimismo, la Comunidad podrá conceder a otras Administraciones u organismos públicos el desarrollo de la gestión y ejecu-

ción de una "Zona de Interés Regional". A diferencia de las Zonas, que son elementos integrantes de la estrategia territorial del Plan Regional, la figura de los "Proyectos de Alcance Regional" pretende incorporar, en el marco de coherencia establecido desde el Plan Regional, un elemento de flexibilidad.

Proyectos técnicos de obras

Los "Proyectos" no son unos instrumentos de planeamiento, sino verdaderos proyectos técnicos de obras concebidos para viabilizar la inmediata ejecución de acciones de infraestructura, servicios, dotaciones e instalaciones para el desarrollo de la actividad económica, siempre que concurren los requisitos de interés regional, inmediatez de ejecución y resolución integrada de las infraestructuras y servicios precisos para su implantación.

Pueden tener un doble objeto: viabilizar actuaciones de transcendencia supramunicipal que por su carácter excepcional no tengan previsión y acomodo en el planeamiento municipal vigente, o bien facilitar la ejecución material de una serie de proyectos concretos en las operaciones urbanísticas a las que dan soporte las Zonas de Interés Regional.

Como novedad en relación con las Zonas, se contempla la posibilidad de que puedan elaborar, promover y también ejecutar Proyectos de Alcance Regional, no solamente las Administraciones, entidades y sociedades públicas, sino también las personas privadas.

En todo caso, la aprobación definitiva de un Proyecto corresponde, en razón de la acreditación de su interés regional, a la Comunidad de Madrid. Pero podría darse el caso de que exista conflicto entre la Comunidad Autónoma de Madrid y el municipio afectado en la apreciación del interés regional invocado. Para canalizar la superación de este problema, la Ley de Medidas contempla la actuación de la mencionada Comisión de Concertación de la Acción Territorial, cuyos dictámenes tendrán un carácter vinculante para esta Comunidad. En concreto, cuando se refieran a la viabilidad de los Proyectos de Alcance Regional.

ZONAS DE INTERES REGIONAL



EL ACUERDO POSIBLE EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Hacia una óptica de mayor alcance

Probablemente los debates sobre el territorio van a ocupar el final de este siglo, e incluso se extenderán más allá del año 2000, otorgando al medio físico un valor activo y no puramente neutral en las políticas públicas y en el ejercicio de las actividades privadas. Hoy en día se ha superado la visión focalizada del suelo, procurando alcanzar una óptica de mayor alcance, capaz de valorar todos los impactos externos que producen las decisiones adoptadas.

Texto: IGNACIO DEL RIO GARCIA
DE SOLA.

*Registrador de la Propiedad y Portavoz
de Política Territorial del Partido Popular de la
Asamblea de Madrid.*

Este estado de la cuestión, que legislativamente se desarrolló en España a partir de los años ochenta a través de un conjunto de disposiciones de rango legal y reglamentario, es protagonizado por las Comunidades Autónomas que asumen la ordenación del territorio y el urbanismo dentro de sus Estatutos de Autonomía.

Armonía e integración del territorio

La Asamblea de Madrid, en el ejercicio de esta competencia, aprobó la Ley de Ordenación del Territorio (Ley 10/1984), hoy expresamente derogada por la Ley de Medidas.

Básicamente, dicha Ley dedica la mayor parte de su contenido a la regulación de los instrumentos de ordenación o gobierno del territorio y a la actividad urbanística directa y propia de la Comunidad (Títulos I a IV). Por tanto, la primera afirmación que habría que formular es que la Ley no es una Ley del Suelo en la acepción comúnmente admitida. Es decir, reguladora del régimen urbanístico del suelo, de los instrumentos de planeamiento y de los sistemas de gestión o actuación urbanística. Su encuadre obedece al concepto de ordenación del territorio, en una parte sustancial de su contenido, derogando el régimen legal vigente hasta la fecha.

Este es quizá uno de los valores fundamentales de dicha Ley; intentar definir qué es exactamente la ordenación del territorio, quién la lleva a cabo y a través de qué tipo de instrumentos, uniendo las dos piezas del

puzzle, el urbanismo y la ordenación territorial.

El artículo 13 establece cuáles son los objetivos de la citada ordenación:

- La articulación territorial de la Comunidad interna y con el resto de España.
- Las determinaciones de ámbito regional tendientes a armonizar el desarrollo económico-social con el medio ambiente, la preservación de la naturaleza y la protección del patrimonio histórico y cultural.
- La coordinación de la acción territorial entre todas las Administraciones Públicas y de sus programas de infraestructuras, estableciendo las reservas de suelo necesarias.

Los instrumentos para conseguir tales objetivos son el Plan Regional de Estrategia Territorial, los Programas de Coordinación de Acción Territorial y los Planes de Ordenación del Medio Natural y Rural.

Un instrumento básico

El Plan Regional es un documento de extraordinaria potencia, poseedor de un contenido que posee triple alcance:

- Determinar los contenidos de los objetivos y la estrategia relativos a la organización y estructura del territorio.
- Ordenar la actividad urbanística directa y propia que sea necesaria y precisa para la efectividad de dicha estrategia.
- Recoger las directrices para la armonización y compatibilización del planeamiento municipal y los planes, programas y acciones sectoriales con incidencia territorial.

El desarrollo de este contenido, recogido

**El trabajo legislativo ha
logrado corregir una
serie de excesos
e indeterminaciones
contenidos en
el Proyecto y evitar,
además, algunos
puntos de conflicto o
rozamiento.**

en el artículo 16, se realiza definiendo el concepto de ordenación del territorio como "sistemas de ámbito o función regional o supramunicipales y, en general, de los estructurantes del territorio", abarcando los espacios naturales y rurales que deben ser preservados del proceso de urbanización, el esquema de movilidad, la política regional para la vivienda, las infraestructuras regionales básicas, las dotaciones, equipamientos y servicios, así como los conjuntos de interés arquitectónico y cultural que estén sujetos a protección.

Asimismo, es necesario insistir en que, metodológicamente, el Plan Regional es el instrumento básico de ordenación del territorio, y, por tanto, su contenido se encuentra delimitado por los conceptos "ámbito o función regional o supramunicipales", de los que deriva "la actividad urbanística directa y propia de la Comunidad de Madrid".

El elemento que otorga, junto con su contenido, fuerza al Plan Regional de Estrategia Territorial se encuentra en el procedimiento establecido para su aprobación. El trabajo realizado por la ponencia ha mejorado sustancialmente la redacción del Proyecto de Ley. En este sentido, una parte del Plan tendrá el carácter formal de Ley, siendo, consecuentemente, la Asamblea de Madrid el órgano competente para ejecutar su aprobación, que, por otra parte, conocerá y debatirá, previamente, el Documento de Bases.

El carácter legal que se otorga a las determinaciones básicas o esenciales y a las de ordenación sustantiva de aplicación directa refuerza su legitimidad. Al mismo tiempo, las restantes determinaciones, clasificadas como normas, directrices o recomendaciones, aseguran la suficiente flexibilidad, fijando el grado de vinculación que implican para los planes de las distintas Administraciones y la adaptación que de éstas demanden.

Debe destacarse que el Plan comprenderá la localización, los objetivos y el contenido urbanístico básico de las zonas de Interés Regional, figura que había producido una inicial preocupación por su posible incidencia en el planeamiento municipal.

El punto de equilibrio

Lograr el punto de equilibrio entre la ordenación del territorio, la actividad urbanística necesaria para su ejecución y el planeamiento municipal era, sin duda alguna, una de las grandes sombras que sobrevolaron los distintos anteproyectos elaborados.

El trabajo legislativo ha logrado corregir una serie de excesos e indeterminaciones contenidos en el Proyecto y evitar los puntos de conflicto o rozamiento, con el bien entendido criterio de que la Ley de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo fija diversos límites y remedios, pero en cambio no prede-

termina la acción política que los responsables del tema puedan ejecutar.

Entre los remedios para evitar conflictos, posee un especial tratamiento la Comisión de Concertación de la Acción Territorial. Se trata de un auténtico órgano arbitral que si se utiliza adecuadamente, con rigor y sin ningún tipo de desmesura, puede ser un instrumento que vaya creando jurisprudencia en las relaciones Comunidad Autónoma de Madrid-Ayuntamiento y de éstos entre sí.

Por otra parte, la emisión de dictámenes por la Comisión deja siempre a salvo la autonomía y competencias de las Administraciones en ella representadas, pero su intervención vinculará la realización de los Proyectos de Alcance Regional referidos a infraestructuras, obras, construcciones o instalaciones para el desarrollo de actividades económicas. La composición de esta Comisión de Concertación de la Acción Territorial, paritaria entre los Municipios y los representantes de la Asamblea, otorga la máxima representación a este órgano deliberante y consultivo y cuya fuerza derivará, en gran medida, de la que le proporcionen sus miembros con la justicia y rigor de sus informes y dictámenes.

El título V de la Ley se dedica al planeamiento urbanístico, aun cuando realmente sólo el artículo 43 se refiere al contenido del planeamiento, pues el resto se dedica a regular el régimen competencial que corresponde a la Comunidad y a los Ayuntamientos.

La Ley de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo faculta a los Planes Gene-

rales y Normas subsidiarias para incluir en áreas de reparto en suelo urbano los terrenos destinados a sistemas generales adscritos o incluidos en él, con lo que se pretende facilitar su adquisición. Además, el artículo 43 permite referir el cálculo del aprovechamiento lucrativo a áreas de reparto en suelo urbano, a índices de edificabilidad o a la aplicación de concretas condiciones edificatorias para cada una de las zonas. Quizá se ha perdido la oportunidad de flexibilizar el planeamiento, introduciendo figuras más sencillas y adaptadas a las distintas realidades municipales. La preocupación del Proyecto se encontraba más centrada en la distribución de diversas competencias, sin que en este apartado prosperase la facultad de aprobar sus Planes Municipales en el marco del Plan Regional.

La apuesta por la rehabilitación urbana

El resto del contenido de esta Ley de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo, régimen urbanístico del suelo no urbanizable y urbanizable no programado (Título VI), gestión urbanística (Título VII), expropiación forzosa (Título VIII), intervención pública en el mercado (Título IX) y medidas para el incremento de la eficacia administrativa (Título X), presenta también algunas novedades que son de gran interés con relación al régimen estatal vigente.

Por otra parte, cabe destacar también la apuesta por la rehabilitación, con el compromiso de la Comunidad Autónoma de Madrid de asignar anualmente al menos el 1% de su presupuesto a efectuar inversiones en aquellas operaciones concebidas para la rehabilitación de áreas urbanas catalogadas como degradadas en el territorio madrileño.

Finalmente, la correcta regulación de los convenios urbanísticos, así como las medidas para agilizar la eficacia administrativa con una regulación del silencio positivo coherente con la Ley 30/1992, deben servir, de forma adecuada, para aportar transparencia y agilidad al sistema urbanístico.

LA ULTIMA REFLEXION

Esta Ley de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo apuesta por mejorar la seguridad jurídica en las relaciones entre las Administraciones y los ciudadanos, y puede ser un buen camino para lograr una convivencia razonable en el ejercicio de las competencias de los distintos poderes públicos. No obstante, algunas cuestiones han quedado fuera de la citada Ley, pero

en cualquier caso, suponen un avance y una apuesta por un concepto armónico e integrado del territorio madrileño, que recibimos en herencia de las generaciones pasadas y que, sin duda, estamos obligados a preservar y mejorar para las generaciones futuras, entendiéndolo como un espacio de convivencia y desarrollo equilibrado.

UNA NUEVA LEGISLACION DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Una opinión controvertida

En la Comunidad Autónoma de Madrid se ha promulgado una nueva Ley sobre ordenación del territorio y urbanismo, denominada Ley de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo, publicada en el B.O.C.M. de 15 de abril de 1995. Se trata de una Ley importante y, pese a su carácter, logra una unidad de estilo, está bien construida, defiende un claro modelo de intervención en materia de urbanismo de la Administración autonómica y se integra sin dificultad en el ordenamiento estatal.

Texto: FRANCISCO PERALES MADUEÑO.
Abogado Urbanista.

El deslizamiento de la ordenación del territorio hacia las actuaciones típicamente urbanísticas ha sido una constante atracción para la Administración autonómica de Madrid, que ya se advertía en la Ley 10/1984, al regular el contenido de las determinaciones de las Directrices, y se convierte en una realidad reconocida como un componente ineludible de la ordenación territorial en el nuevo texto legal. De este texto se desprende que la política territorial se entiende como gobierno del territorio, o como acción de gobierno del territorio (punto II de la Exposición de Motivos), que se asienta o articula sobre la planificación regional y sobre la actividad urbanística directa y propia de la Comunidad. La planificación regional se instrumenta a través de la figura del Plan Regional de Estrategia Territorial, cuyo contenido estructural ortodoxamente el artículo 16, de los Programas Coordinados de la Acción Territorial y de los Planes de Ordenación del Medio Natural y Rural. La actividad urbanística directa y propia de la Comunidad se desarrolla con las actuaciones de interés regional a las que antes se aludía.

La idea esencial

La plasmación en la Ley de la idea fundamental de que el gobierno del territorio es la ordenación del territorio y, en definitiva, política territorial, merece ser bien recibida porque supone, o debe suponer, la superación de la identificación del concepto con el instrumento

aplicativo, que es la planificación territorial. El Plan es un instrumento de la política de ordenación del territorio, que debe servir de apoyatura para racionalizar las políticas sectoriales con incidencia sobre el territorio. La aparición de las actuaciones de interés regional, a través de Zonas de Actuación Inmediata y de Actuación Diferida, que deben estar previstas en el Plan Regional de Estrategia Territorial, es una novedad en la que confía, quizá excesivamente, la nueva concepción legal de la política territorial. Excesivamente porque igual que otrora se ha identificado de manera reduccionista la figura del Plan de ordenación territorial con la política de ordenación del territorio, existe el riesgo de que la identificación recaiga, ahora, en estas actuaciones urbanísticas propias y directas de la Comunidad, y ésta acabe destinando la mayor parte de su esfuerzo político y administrativo al urbanismo directo en detrimento de la dimensión territorial de su competencia, y en posible conflicto con los Ayuntamientos.

No se puede negar a la CAM la posibilidad de realizar actuaciones urbanísticas de interés regional, como las que representan las Zonas, ni las de ejecutar Proyectos concretos de interés o alcance regional. Pero los problemas surgen cuando se comprueba que tanto unas como otras suponen una excepción al principio general de que el planeamiento general regula de forma integral el uso de la totalidad del suelo municipal. Excepciones que pueden estar justificadas cuando se trate de las Zonas de Interés Regional de Actuación Inmediata o de Proyectos de Alcance Regional de infraestructuras, dotaciones, equipamientos, e incluso de viviendas públicas, pero que no

lo parecen tanto cuando se extienden a la constitución de reservas de suelo a largo plazo, o a la implantación de actividades económicas. Otra característica notable de la Ley es que ha sobrevalorado el fenómeno metropolitano de Madrid, en el que tiene peso específico el municipio de la capital, prescindiendo de la posibilidad de crear una entidad metropolitana ad hoc, de acuerdo con la legislación de régimen local. Se presupone que los problemas urbanísticos metropolitanos se resolverán a través del Plan Regional de Estrategia Territorial y de los Programas Coordinados de Acción Territorial. El silencio de la Ley sobre Madrid capital resulta llamativo; la única concesión que ha realizado la Ley a su favor ha sido garantizar la presencia permanente de un representante de su Ayuntamiento en la Comisión de Concertación de la Acción Territorial.

El planeamiento

Agotada la regulación de la política territorial en los Títulos III y IV, los restantes se refieren a aspectos del planeamiento urbanístico, al régimen del suelo no urbanizable y urbanizable no programado, a la expropiación forzosa, a la intervención pública en el mercado inmobiliario de la vivienda y a la adopción de medidas para incrementar la eficacia administrativa.

En materia de planeamiento la Ley no introduce innovaciones, salvo la posibilidad de incluir sistemas generales en áreas de reparto de suelo urbano, la matización del artículo 43 de que para determinar el aprovechamiento en las áreas de reparto se podrá referir el cálculo del aprovechamiento lucrativo a índices de edificabilidad o a la aplicación de las concretas condi-

La Ley ha sobrevolado bastante el fenómeno metropolitano de Madrid, en el que tiene un peso específico el municipio de la capital.

ciones edificatorias, y la importante novedad del artículo 45, que permite distinguir en el planeamiento general las determinaciones que deben considerarse como propias del planeamiento de desarrollo y, por tanto, sujetar su modificación al mismo procedimiento de su aprobación. Esta es una de las escasísimas muestras de confianza de la Ley en la esfera municipal, limitada por el anuncio de la Disposición Final Tercera b) de una autorización deslegalizadora al Consejo de Gobierno para regular las determinaciones del planeamiento general, cuya modificación no puede trasladarse al nivel competencial municipal, así como para someter a nueva regulación el procedimiento de aprobación de las modificaciones de las de nivel de planeamiento general y de las de nivel de planeamiento de desarrollo.

El resto del Título V se dedica a redefinir los conceptos de modificación y revisión y a establecer el régimen de competencias para la aprobación del planeamiento. Sobre la base de una doctrina jurisprudencial reciente que vino a garantizar las competencias municipales frente a las competencias de los órganos autonómicos en el acto de la aprobación definitiva del planeamiento municipal, el artículo 48 refuerza las de la Comunidad, a la que permite corregir, modificar e incluso sustituir la ordenación propuesta por el municipio sobre el modelo territorial, la clasificación del suelo, uso e intensidades y sistemas generales municipales, con la justificación de que se fundamente en la perspectiva de los intereses supramunicipales.

La segunda muestra de confianza en la competencia municipal está en la reducción a 15.000 habitantes del nivel de población que habilita a un Ayuntamiento para la aprobación definitiva de los Planes Parciales y Especiales, estén previstos o no en el planeamiento general, siempre que resulten conformes con el mismo. Este último inciso puede ser el final de la inteligente doctrina jurisprudencial sobre la habilitación de los Planes Especiales para alterar determinaciones del planeamiento general siempre que no afecten a sus sistemas estructurantes.

El Título afronta, en línea con la reciente Ley Reguladora de la Actividad Urbanística de la Generalitat Valenciana, la cuestión del régimen urbanístico del suelo no urbanizable y del urbanizable no programado en tanto no se aprueben Programas de Actuación Urbanística, y lo hace afirmando que se amplíen los usos admisibles.

La visión del suelo no urbanizable

La nueva visión del suelo no urbanizable representa más un cambio de mentalidad de la Comunidad, que una diferencia real con lo que establecían los artículos 85 y 86 del Texto Refundido de la Ley del Suelo y establecen los artículos 16 y 18 del Texto Refundido de 26 de junio de 1992. En todo caso, es elogiable la normalización del tratamiento de la utilización del suelo rural, aunque hay que advertir que las obras, construcciones e

instalaciones vinculadas con los usos del suelo no urbanizable a que se refiere el artículo 53 de la nueva Ley de la Comunidad, sólo son posibles previa calificación, o informe en el caso del apartado a), de la Comunidad y licencia municipal. Calificación sometida a plazo renovable en los supuestos de los artículos 53.1 c) y f), cuya caducidad, como la de la licencia, por no solicitar prórroga, establece el artículo 65 c) sin necesidad de trámite o declaración administrativa alguna, olvidando la constante doctrina jurisprudencial sobre la necesidad de que la caducidad de las licencias sea expresamente declarada en expediente administrativo con audiencia del interesado. De nuevo se manifiesta la prepotente prerrogativa del poder sobre la débil conquista del principio de seguridad jurídica del administrado.

Además de la calificación, la Ley establece, según los casos, la imposición de pago de cantidades en concepto de canon, prestación de garantías, y cesiones en calidad de cargas urbanísticas. Aflora, una vez más, la tesis de que todo lo que se construya sobre el suelo proviene de un beneficio otorgado por la Administración que debe, en justicia, percibir una participación que para el propietario o promotor representa una carga urbanística, que, más que aportación al proceso de urbanización y creación de suelo urbano, es una especie de penalidad por el aprovechamiento que la Administración le permite obtener gravando injustificadamente la actividad productiva que, al final, paga el consumidor. Cuánto más sencillo hubiera sido establecer que los Planes regularan los usos y construcciones autorizables según la Ley en el suelo no urbanizable, sometiendo su aplicación a la licencia municipal. Pero claro, una solución tan simple excluye una de las finalidades perseguidas: someter todo el suelo no urbanizable y urbanizable no programado al directo control de la Comunidad Autónoma de Madrid.

La gestión propuesta

En la gestión urbanística, destaca la regulación de los convenios urbanísticos, cuya naturaleza jurídico-administrativa determina el artículo 77, y de la liberación de la expropiación, la creación del sistema de ejecución forzosa y el planteamiento de los Programas de Rehabilitación Concertada de Areas Urbanas. No se han introducido mejoras en el sistema de compensación, como es la reducción del quorum para implantar el sistema y para aprobar el Proyecto de Compensación, aunque el art. 74.3 permite que los convenios de gestión se aparten de los sistemas de actuación y establezcan el estatuto específico de la ejecución de que se trate.

Legitimar la expropiación

El Título VIII regula las causas que legitiman la expropiación y crea el Jurado Territorial de Expropiación Forzosa de la CAM, incurriendo en una duplicidad que no justifica ni la eficacia administrativa, ni la facultad legal con que cuenta ésta para crearlo. Los Títulos IX y X introducen medidas para la intervención pública en el mercado inmobiliario y en la vivienda y para el incremento de la eficacia de la actividad administrativa. Lo que más destaca es la imposición de incluir en el planeamiento general los municipios de más de 25.000 habitantes, y los de menos que acuerde la Comunidad de previsiones para que el 50% de la superficie de suelo urbanizable destinado a uso residencial se reserve para construir viviendas sujetas a algún régimen de protección, y la constitución del Patrimonio Urbanístico del Suelo de la Comunidad corolario natural de la actividad urbanística que la Ley le atribuye. De las Disposiciones Adicionales destaca la Segunda, que anuncia nuevas disposiciones del Consejo de Gobierno de la CAM, y la Tercera, que excluye la aplicación de la ruina a los bienes inmuebles sujetos a un régimen de protección exigente de su preservación, obligándole además a la rehabilitación. De las Transitorias la Tercera somete a tanteo y retracto de la CAM y de los Municipios el suelo clasificado por el planeamiento y destinado a la construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública o incluido en Areas de Rehabilitación Integrada o Concertada.

ANÁLISIS FINAL

Más que una Ley para la actuación urbanística de esta Comunidad, es una Ley decididamente intervencionista y poco municipalista, que agrava la maraña administrativa que constituye el tejido en el que se mueven todos los sectores de actividad urbanística. Por el contrario, puede resultar altamente eficaz cuando se trate del planeamiento, público o privado, de iniciativas de interés regional, pero a

costa de la quiebra del sistema legal del planeamiento municipal, lo que pone una vez más en cuestión la validez de un sistema tan rígido y la necesidad de proceder a su adaptación a las necesidades del mercado, reduciendo el dogmatismo de la inflexibilidad jerárquica de los Planes cuando su aplicación corresponde a los Ayuntamientos y a los miembros de la sociedad civil.



Electa.
Madrid, 1994.

CIUDADES: DEL GLOBO AL SATELITE

Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona

Esta obra recoge el catálogo de la exposición "Ciudades: del Globo al Satélite", recientemente exhibida en Madrid y Sevilla y montada en la actualidad en Málaga. El libro abre al lector un espectacular conjunto de imágenes de las ciudades del globo, haciendo un inédito recorrido a lo largo de la Historia para conocer cuales han sido las diversas visiones aéreas del mundo y sus correspondientes técnicas en cada etapa histórica. El catálogo, según Josep Ramoneda, refleja la síntesis de esta exposición. Es decir, una breve y triple historia de un objetivo, la ciudad, de una técnica, el hombre sube peldaños en el cielo con lo que ello supone al definir un nuevo campo de visión, y de una mirada, más lejana y más fuerte. Una pequeña historia, en definitiva, de los sucesivos empujones que el hombre ha dado a la ciudad moderna hasta hacer irreconocible la aldea amurallada en el continuo urbano camino de la aldea global. El hombre es por tanto el protagonista, aunque apenas se le ve bullir por las calles y barrios de esa ciudad.

En esta misma línea de reflexión coincide Albert Gar-

cía Espuche: captar y entender la evolución física de las ciudades, es decir la parte más visible de las transformaciones demográficas, económicas, tecnológicas y sociológicas... ayudan a entender los otros parámetros del cambio.

Visiones de ayer

Este ejemplar muestra cómo en el siglo XIX la visión imaginaria desde el globo se esfuerza por retratar el objeto, pero la técnica no es todavía la del vuelo, sino la de reconstrucción con el soporte del plano y el dibujo: "el hombre mira sin la máquina y la ciudad es la ciudad dibujada". París, Orleans, Estrasburgo o ciudades nuestras, como Barcelona, Valencia, Sevilla o Córdoba de finales del XIX, o las ciudades americanas de Kansas, Nueva York... aparecen reflejadas en las preciosas imágenes del libro: visones estas últimas que además permiten captar los dos fenómenos que caracterizan la urbanización norteamericana del XIX. A partir de finales de este siglo la visión aérea de una ciudad que ha roto sus límites se basa en el vuelo y la técnica fotográfica. El hombre mira desde la máquina y la

ciudad es la ciudad fotografiada. Aunque el objetivo de la fotografía aérea es en principio artístico, pronto se convertirá en utilitario. Los usos de control militar se impondrán rápidamente y dominarán a lo largo de los años.

Después de la Segunda Guerra Mundial queda claro que los nuevos instrumentos ofrecidos por la visión se pueden incorporar con éxito a la comprensión y resolución de determinados problemas de la ciudad. Las técnicas cartográficas que derivan de la fotografía aérea proporcionan las bases para nuevos análisis urbanos. Muestra de esta época son las excepcionales fotografías españolas de Guernica, Valencia, Barcelona o el desfile de la "Victoria" en Madrid, las imágenes de impacto de la Segunda Guerra Mundial de Colonia, Berlín, o el efecto impresionante de la bomba atómica en Hiroshima, el 6 de agosto de 1945.

La llegada del satélite

En las últimas décadas del siglo XX, la visión desde el aire está basada esencialmente en la técnica espacial, en los satélites. La máquina mira sin el hombre y la ciudad es la

ciudad digitalizada. Aquí, los usos militares y los civiles se separan enseguida y todo el mundo puede utilizar la nueva visión global. Actualmente, y a partir de los satélites, es posible ver las megápolis, las regiones y los estados enteros de una simple mirada. La imagen satélite permite obtener la dimensión del fenómeno, detectar las tendencias y captar, en definitiva, la globalidad del área sobre el territorio.

En este volumen aparecen como colofón las sorprendentes y ya cotidianas imágenes SPOT de ciudades como Amsterdam (1987), las megápolis de Nueva York, Los Angeles, Pekín, o las grandes urbes incontroladas de América Latina: Río de Janeiro, Lima, donde el satélite permite un seguimiento constante del crecimiento de las ciudades.

A lo largo de este aéreo recorrido histórico, aparecen visiones de una ciudad amurallada, fragmentada y metropolitana; de un objeto dibujado, fotografiado, digitalizado. Visiones, al fin, de la ciudad para mostrarla como una obra de creación (arte), para entenderla y construirla (urbanismo), para dominarla y también destruirla (guerra).



Colección
Administración y
Territorio.
Universidad Carlos
III de Madrid - BOE,
1994.

CINCUENTA AÑOS DE URBANÍSTICA EN ITALIA. 1942-1993

Giuseppe Campos Venuti - Federico Oliver

Esta primera publicación del Instituto Pascual Madoz, de la Universidad Carlos III de Madrid, inaugura la colección titulada "Administración y Territorio", con la que se quiere abordar los problemas territoriales, urbanos, de la naturaleza y el medio ambiente en tanto que son problemas políticos o de la responsabilidad de la colectividad. La colección, dicen sus responsables, nace con la intención de propiciar una mayor y mejor integración de las distintas ciencias, saberes y profesiones relevantes para la

política territorial, el urbanismo y el medio ambiente. Además, este conjunto de publicaciones se abre a trabajos realizados en otros ámbitos facilitando el acceso y conocimiento en nuestro país de obras y experiencias extranjeras significativas. Lo que aclarará, en parte, la sorpresa del lector de que la primera obra de este instituto español se dedique a divulgar la historia del urbanismo italiano de los últimos cincuenta años. Desde estas páginas damos la bienvenida a este tipo de iniciativas significativas para profesionales y

estudiosos del urbanismo de nuestro país y animamos también a que proyectos de este carácter aúnen, en proporción adecuada, experiencias que plantean los problemas urbanísticos propios y específicos de la historia reciente de nuestro país, pendientes aún de análisis y valoraciones equivalentes a los ahora reseñados.

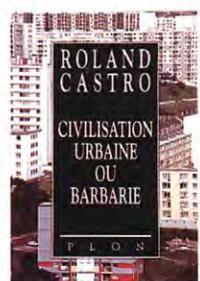
Los grandes cambios

La publicación se encuentra dividida en seis apartados que recogen 23 capítulos a cargo de distintos expertos. El primer apartado, Introducción al

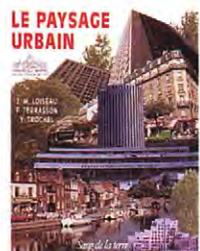
urbanismo italiano, recoge dos colaboraciones de la historia urbana italiana. En palabras de Campos Venuti, "cuando decidí afrontar cincuenta años de urbanismo en Italia pensaba en un período de transformaciones cruciales en el mundo y en particular en Italia, y pensaba examinar el cambio en lo que atañe a las ciudades y al territorio; al urbanismo, en suma. Es decir, preocupándonos de cómo a los grandes cambios políticos, económicos, sociales y culturales han correspondido grandes cambios urbanísticos".



Ed. Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 1993.



Ed. PLON. París, 1994.



Ed. Sang de la Terre. París, 1993.



Espacios y Sociedades. Serie General 1ª. Ed. Síntesis. Madrid, 1994.

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN EN CENTROS HISTÓRICOS

Rafaele Panella, Vittorio Spigai, Alberto Clemente, Francesco Giovanetti y Francesco Doglioni

Continuando con la reseña de publicaciones editadas en España pero con referencia al urbanismo italiano, presentamos con esta publicación el tema específico de la intervención en los centros históricos, dado que en la dilatada y no siempre feliz experiencia italiana se pueden observar casos, procesos y métodos que pueden ser de utilidad en nuestro país.

La publicación recoge el conjunto de reflexiones del Seminario que, bajo el título "Estrategias de Intervención en Centros Históricos", se celebró en Valencia dentro del marco de reflexión impuesto para la recuperación del Centro Histórico de la citada ciudad, el cual, como muchos otros cascos históricos, tiene problemas comunes. Los procesos urbanos en curso, los hábitos y formas de vida actuales, el significado y la valoración social del patrimonio construido, y la necesidad de cuantiosas inversiones en infraestructuras son todos ellos aspectos que fortalecen o bien dificultan la recuperación, y que inciden de forma permanente en el destino de cualquier centro histórico.

En la publicación se recopilan, por una parte, las intervenciones de los cinco arquitectos que participaron en el Seminario, y por otra, los casos de estudio que los mismos arquitectos mostraron en la Exposición del mismo nombre y que reflejan sus posiciones teóricas y los resultados de sus investigaciones en el campo de la recuperación del patrimonio histórico urbano y arquitectónico. El libro, pues, se estructura en cinco apartados en los cuales cada autor desarrolla un aspecto de la recuperación de los centros históricos.

A partir de posiciones convergentes, aunque con diferentes matices y superposiciones que resultan inevitables, los autores desarrollan una serie de argumentos disciplinares

desde sus diferentes ámbitos institucionales y también profesionales, así como desde distintas ciudades italianas.

CIVILIZACIÓN URBANA O BARBARIE

Roland Castro

Desde 1945 las ciudades han doblado su volumen. Las chabolas de las periferias urbanas han sido sustituidas por espacios llenos de grandes conjuntos feos y uniformes, inmensas torres o barreras, las llamadas HLM (Viviendas de Protección Oficial en nuestro país).

La aglomeración urbana es nuestro destino. Para evitar situaciones límites, sería necesario volver a plantear nuestra "República mestizada", reinventar un sistema en el que todos los ciudadanos se sientan integrados, mantener sus ideales republicanos y sobre todo laicos, porque no hay que confundir culturas y religiones. Para que exista integración es necesario que exista un proyecto en común. Esta es la tesis que presenta en esta publicación, editada por la conocida editorial francesa PLON, su autor, Roland Castro, conocido arquitecto, profesor de París - La Villette - y antiguo responsable de la Rehabilitación en las periferias (Banlieues 89).

La ciudad aparece como hilo conductor a lo largo de los 19 capítulos que contiene el libro, donde, además, van desfilando los temas que inciden en la historia urbana de nuestro tiempo: civilización urbana o barbarie; situación actual de los espacios urbanos; 1930 como fecha de referencia para la derrota no sólo del pensamiento, sino también del tema de urbanidad; la reconstrucción, el delirio racionalista de la postguerra. También se hace referencia a dos fechas evolutivas: 1968 y 1974 con las "Banlieues 89", los "Grands Travaux" (Grandes Obras). Todas las ideas de finales de siglo concebidas por la izquierda francesa van siendo enumeradas una a una con destreza y crítica aguda, pero de forma constructiva.

Se trata en definitiva, de un interesante libro de debate donde construir y pensar son para el autor nociones indisolubles: es esta concepción la que le induce a pensar que el arte de lo urbano tiene que ser el centro de reflexiones que conciernen a la ciudad.

EL PAISAJE URBANO

J.M. Loiseau, F. Terrasson, Y. Trochel

De cada cuatro franceses, tres viven en la ciudad, de ellos, la mitad viven en las grandes aglomeraciones; de cada tres, uno vive en la periferia. Se entiende, por tanto, la importancia creciente que el paisaje urbano está adquiriendo entre las preocupaciones de los planificadores y responsables públicos de la calidad de vida. Los errores en la concepción y elección de proyectos de ordenación pueden tener consecuencias graves tanto en el plano humano y social como en el económico y político.

Este libro constituye un esfuerzo importante de síntesis entre todas las disciplinas tratadas, siendo el resultado de un grupo de trabajo formado por representantes del Servicio Técnico de Urbanismo (STU), el Centro de Estudios de Transportes Urbanos (CE-TUR) de la Dirección de Paisaje y la Dirección de Arquitectura y Arte urbano, todos ellos organismos de la Administración francesa.

Los autores de esta publicación pretenden explicar cómo "el hombre de la calle" ve y percibe el paisaje, al tiempo que realizan un análisis con diferentes aproximaciones que permiten entender, apreciar y componer los paisajes urbanos.

LA PRACTICA DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Luis Moya González

La editorial Síntesis publica dentro de sus colecciones este útil manual sobre una de las partes más importantes del proceso de planeamiento: la redacción del documento que incluye los procedimientos

para su gestión. Pretende contribuir a mejorar la formación de los técnicos para la práctica del planeamiento así como servir de apoyo a la tarea de los responsables en estos temas de las distintas Administraciones Públicas.

El libro está dividido en seis capítulos: el primero, a cargo de Juan Jesús Traperero, trata de aclarar diferentes enfoques posibles con los que el profesional se enfrenta a la hora de planear. El segundo, de Celestino Candela, expone de manera sencilla los aspectos principales de la Ley del Suelo, sobre todo a partir de los cambios introducidos por el Nuevo Texto Refundido y los Reglamentos que la desarrollan, para la redacción del planeamiento. Más adelante, y atendiendo a la organización jerárquica del planeamiento, se exponen en los siguientes capítulos las descripciones y propuestas detalladas sobre el proceso de elaboración de cada figura de planeamiento. El tercero, de José M^a Ezquiaga, hace hincapié en aspectos estructurales como corresponde al planeamiento general. Sin embargo, Ramón López de Lucio dedica el cuarto para tratar los Programas de Actuación Urbanística, Planes Parciales y Proyectos de Urbanización, figuras con determinaciones de P.G. como son los P.A.U., y de gran detalle, incluso constructivo, como son los Proyectos de Urbanización. Mientras, en el capítulo quinto, Luis Moya aborda la realización de los Planes Especiales de Reforma Interior y los Estudios de Detalle, entrando así más en aspectos de diseño.

Por último, el desarrollo de la informática y el tratamiento de datos georreferenciados es tratado en el sexto apartado, por Luis Suárez Carreño, que pretende descubrir las posibilidades existentes en los campos de la Información y Análisis Urbanístico y la Gestión del Plan, terminando con un ejemplo de la herramienta SIG en un Plan General.

El manual se completa con un amplio índice; sin embargo se echa en falta otro con todas las figuras que conforman la excelente parte gráfica, la cual complementa la documentación recopilada para la elaboración de esta interesante obra.

IX Premios de Urbanismo, Arquitectura y Obra Pública 1994

El pasado día 9 de mayo el jurado de los IX Premios de Urbanismo, Arquitectura y Obra Pública 1994 del Ayuntamiento de Madrid –cuyo presidente es José Ignacio Echeverría Echániz, segundo teniente de alcalde y concejal de urbanismo del Ayuntamiento de Madrid–, se reunió para proceder al fallo de los Premios de Urbanismo, Arquitectura y Obra Pública, en su novena edición. Así por ejemplo, en el Apartado C, "Elementos componentes del espacio público", el premio recayó en Angel Cruz Plaza y Juan Pablo Rodríguez Frade, del Servicio Histórico del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, por las Placas de señalización e información del Patrimonio arquitectónico de Madrid. En el Apartado D, "Infraestructuras básicas y de transporte", Juan José Arenas, Marcos Jesús Pantaleón, Alfonso Travesí Sanz y Pedro Rivero Marco fueron los ganadores del premio por el enlace de la M-40 con la autovía N-I de Madrid a Burgos. En el Apartado E, "Edificios de nueva planta", el premio se concedió a José Manuel Sanz y Sanz y Juan López-Rioboo Latorre por el edificio para los servicios culturales, científicos y técnicos de la Embajada de Francia en España, situado en la calle Marqués de la Ensenada, 10. En el Apartado J, "Historia e investigación urbana", se concedió a Carmen Blasco Rodríguez por la tesis doctoral "Restitución proyectual del Palacio del Buen Retiro de Madrid". En cambio, los Apartados A, "Planeamiento urbanístico", y B, "Urbanización de espacios públicos", se declararon desiertos.

Obras son amores...

La sede de la Fundación COAM se ha convertido en escenario de un ciclo de conferencias, organizado por el Grupo de Trabajo de Cultura, en el cual un edificio singular madrileño es explicado por sus arquitectos autores. Hasta el momento se han expuesto el edificio de Transmediterránea, el edificio de los servicios culturales, científicos y técnicos de la Embajada de Francia en España, el Invernadero de Exposición del Real Jardín Botánico, el edificio de Castellana 110 y el edificio Aragón.



Los PAUs

El pasado día 2 de marzo tuvo lugar en la sede de la Fundación Cultural COAM el acto de presentación de los PAUs así como la nueva programación de la vivienda para Madrid. Este acto, organizado por el Grupo de Trabajo de Vivienda, contó con la participación de los principales responsables de política municipal y autonómica en temas urbanísticos y de vivienda para Madrid.

Plan de Formación Continuada II (1995)

El pasado día 26 de enero se celebró en la sede de la Fundación Cultural COAM el acto de apertura y presentación del Plan de Formación Continuada II (1995). Con la asistencia del Presidente de la Fundación Cultural COAM, Luis del Rey, y la presentación de Felipe Pérez-Somarrriba, coordinador de este Plan de Formación, Francisco Javier Sáenz de Oiza pronunció el discurso inaugural, que trató sobre "El espacio de la Arquitectura: lo construido y lo representado". Ante la buena acogida del Plan anterior, en este Plan de Formación Continuada II se ha mantenido el planteamiento de ofrecer cursos cortos y con bajo coste de matrícula. Los cursos se engloban en cinco Áreas de Conocimiento: 1. Planeamiento y gestión urbanística; 2. Intervención en la edificación; 3. Tecnología; 4. Especialización profesional; 5. Informática aplicada a la Arquitectura. En el Área de Planeamiento y gestión urbanística se han programado los siguientes cursos: Curso de desarrollo y gestión urbanística en los pequeños y grandes municipios; curso de gestión de suelo para viviendas de

precio tasado y protección oficial; curso de análisis de los sistemas de cooperación y compensación a través de casos prácticos; curso de análisis de sistemas de expropiación a través de casos prácticos; curso de impacto ambiental en el planeamiento urbanístico; curso de funcionamiento de las oficinas técnicas municipales y de organismos autónomos; curso de valoración de terrenos; y curso de urbanismo concertado.



En la imagen de arriba, uno de los diseños que se mostraron en la exposición "El arte de sujetar".

Programa de exposiciones

En la Fundación Cultural COAM, en concreto en su planta baja, se han celebrado las exposiciones de pintura de la ya tradicional Obra Plástica de los Arquitectos y de los pintores Orcajo, Antonio López y Julián Gil. Mientras que en su sala de exposiciones se han mostrado diversas exhibiciones: la de los arquitectos Poch y Moliner; la muestra de los concursos de Viviendas de Protección Oficial en Vallecas, que organizó el COAM y la Empresa Municipal de la Vivienda; y la curiosa exposición "El Arte de Sujetar", en colaboración con Sotogrande, S.A., además de un concurso sobre este tema. Todas estas exposiciones, y en especial esta última, han tenido una gran repercusión en todos los medios de comunicación de Madrid.

Nueva Ley de Arrendamientos Urbanos

Los pasados días 1 y 2 de febrero se celebraron en la sede de la Fundación Cultural COAM unas jornadas sobre la nueva Ley de Arrendamientos Urbanos de 1995, organizadas por los Grupos de Trabajo de Vivienda y Tecnología. La primera mesa redonda trató sobre la necesidad y los objetivos de la nueva Ley, mientras que en la segunda el tema central fue la incidencia de la nueva Ley en el sector inmobiliario.

El suelo a debate

El pasado día 8 de febrero tuvo lugar una mesa redonda en la sede de la Fundación Cultural COAM, organizada por el Grupo de Trabajo de Urbanismo.

El debate central fue el tema del suelo, referido al dictamen emitido por la comisión de expertos sobre Urbanismo. Participaron representantes de las Administraciones y expertos en temas urbanísticos, legales y económicos.

Integración del Medio Ambiente en la ordenación territorial

El pasado día 1 de marzo tuvo lugar una mesa redonda en la sede de la Fundación Cultural COAM, organizada por el Grupo de Trabajo de Urbanismo y dedicada al medio ambiente y la ordenación territorial. En ella participaron representantes de las Administraciones y expertos en medio ambiente y paisajismo.

El Plan Regional de Estrategia Territorial

El pasado día 8 de marzo se celebró en la sede de la Fundación Cultural COAM una mesa redonda organizada por el Grupo de Trabajo de Urbanismo, sobre las bases de este Plan Regional. En la misma intervinieron representantes de política territorial municipal y autonómica.

Mesas redondas sobre el Casco Antiguo de Madrid

El Grupo de Trabajo de Cultura programó para los meses de mayo y junio, en la sede de la Fundación Cultural del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, un interesante ciclo de mesas redondas dedicadas a debatir sobre el Casco Antiguo de Madrid. Durante los citados encuentros se trataron temas estrechamente relacionados con esta zona: la nueva arquitectura en la ciudad antigua; los catálogos de la edificación; el papel del diseño en los espacios públicos; la pérdida de identidad de Madrid; y la propuesta para el Casco Antiguo en la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.





DOS GUIAS
IMPRESINDIBLES
DISEÑO INTERIOR
Y LA
GUIA MICHELIN
1995

Si, deseo suscribirme a **DISEÑO INTERIOR** por el período de un año (12 números)

Pagando 3.900 ptas cada trimestre o 14.500 ptas en un único pago.

Recibiré con el primer número la Guía Michelin (España y Portugal) 1995.

Me reservo el derecho de suspender la suscripción en cualquier momento anulándose todo pago posterior y obteniendo el reintegro de la parte proporcional de los pagos realizados.

Nombre y apellidos: _____

Dirección: _____ Telef: _____

Población: _____ Cod.Postal: _____ Provincia: _____

FORMA DE PAGO

Mediante talón adjunto a GLOBUS COMUNICACION, S.A. Tarjeta VISA/AE Nº _____
(válido para la modalidad de un pago único de 14.500 Ptas)

Mediante Domiciliación bancaria

Banco o Caja: _____ Agencia nº: _____

Domicilio: _____

Población: _____ Código Postal: _____ Provincia: _____

Nombre del titular: _____

Ruego a Vds. que con cargo a mi cuenta/libreta atiendan los recibos que les presente GLOBUS COMUNICACION, S.A. en mi calidad de suscriptor a la revista DISEÑO INTERIOR.

CODIGO CUENTA CLIENTE

Entidad _____ Oficina _____ D.C. _____ Nº de cuenta _____

Fecha: _____ Firma: _____ N.I.F.: _____

Respuesta Comercial
Autorización nº 10-628
B.O.C. Fecha 22-3-91

A
Franquear
en
Destino

DiseñoInterior

GLOBUS / COMUNICACION S.A.

Apartado Nº 969 FD

28080 MADRID

DOS GUIAS IMPRESCINDIBLES: DISEÑO INTERIOR Y LA GUIA MICHELIN 1995

**SUSCRIBASE AHORA A DISEÑO INTERIOR Y
RECIBA GRATIS LA EDICION 1995 DE LA MICHELIN**

PAGUE SOLO 3.900 PTAS.

GUIA MICHELIN (España y Portugal)

Pone a su servicio la referencia más prestigiada para escoger rutas, hoteles y restaurantes de la Península. Totalmente al día. (PVP 3.400 ptas.)

DISEÑO INTERIOR

Le descubre cada mes la obra nueva de los grandes arquitectos y el mejor interiorismo que se crea en España y en el resto del mundo; y le introduce en las tendencias del diseño integral, firmado por los profesionales de más alto nivel. Edición mensual. (Precio por ejemplar, 1.400 ptas.) Premio COAM 1993



GRATIS
LA EDICION 1995 DE LA
GUIA MICHELIN

GRUPO DE NEUMÁTICOS MICHELIN
Ducos Españoles, 157 - 28007 MADRID
Tel. (91) 409 09 40 - Fax: (91) 409 31 11

**UNA SUSCRIPCION
CON GRANDES
VENTAJAS Y
SIN COMPROMISOS**

RECIBA CADA MES
DISEÑO INTERIOR EN
SU DOMICILIO.
PAGUE SOLO 3.900 PTAS.
AL TRIMESTRE (EN LUGAR

DEL PRECIO DE PORTADA,
4.200 PTAS).
ANULE LA SUSCRIPCION
CUANDO LO CREA CONVE-
NIENTE CON UNA CARTA

O UNA SIMPLE LLAMADA.
CUENTE CON NUESTRA
GARANTIA DE REENVIO DE
CUALQUIER NUMERO QUE SE
HUBIESE EXTRAVIADO.

Los colegios profesionales y su Anteproyecto de Ley de Reforma

El pasado día 20 de febrero se iniciaron en la sede de la Fundación Cultural COAM una serie de actos relacionados con el anteproyecto de Ley de Reforma de los colegios profesionales. En ellos participaron, además del decano del COAM, representantes de los grupos parlamentarios del PP, PNV, IU-IC, pues los grupos del PSOE y de CIU declinaron la invitación y el portavoz del grupo Mixto excusó su asistencia. Asimismo, también participaron en estos actos varios catedráticos de Derecho Administrativo, así como representantes de consumidores y usuarios.

Arquitectos peritos judiciales

Durante los meses de febrero y marzo tuvieron lugar en la sede de la Fundación Cultural COAM unas jornadas sobre Arquitectos Peritos Judiciales, organizadas por el COAM y la Asociación de Profesionales de la Magistratura. En dichas jornadas se afrontó la problemática del Peritaje Judicial de los arquitectos, desde la óptica de los Peritos Judiciales y también de los Magistrados.

Productos y Sistemas Constructivos

El Grupo de Trabajo de Tecnología ha organizado una serie de jornadas de presentación y divulgación de productos y sistemas constructivos: estructuras de losas prefabricadas con tendones no adherentes; materiales aislantes en la construcción arquitectónica; herramientas informáticas aplicadas a la valoración de inmuebles; realizaciones actuales con módulos tridimensionales; impermeabilización con láminas sintéticas; así como últimas tendencias en la construcción de interiores. Todas estas jornadas han estado acompañadas de una exposición de los productos y sistemas presentados.

Convenio COAM-EMV en áreas de rehabilitación preferente

El pasado día 14 de marzo, en un acto celebrado por el COAM y la EMV, se celebró la presentación de este convenio de la Comunidad Autónoma de Madrid y el Ayuntamiento para la rehabilitación del Patrimonio edificado, residencial y urbano. En él intervinieron representantes del COAM, de la EMV y de la Caja de Arquitectos, encargados de explicar la normativa de aplicación y en qué consisten las ayudas existentes.

Clasificación de empresas consultoras y de servicios

El pasado día 22 de mayo se organizó en la sede de la Fundación Cultural COAM una interesante y controvertida jornada. Su tema versó sobre la obligación de poseer una determinada clasificación para contratar trabajos profesionales con la Administración, cuyos honorarios superen los diez millones de pesetas.

Insignias de oro y plata para arquitectos veteranos

El lunes 8 de mayo tuvo lugar en la sede de la Fundación Cultural COAM el acto de entrega de insignias de oro y plata a los arquitectos con 50 y 25 años de colegiación. Al acto asistieron, además del decano del COAM, numerosas personalidades relacionadas con la actividad profesional, junto con un gran número de colegiados.

El Nuevo Plan General de Madrid

El 9 de mayo se inauguró en la sede del COAM una exposición sobre el Nuevo Plan General de Madrid, coordinada por el Grupo de Trabajo de Urbanismo. En ella pudieron observarse cuales son los aspectos principales que plantea este Nuevo Plan General, así como efectuar consultas en la documentación remitida por la Oficina Municipal del Plan de Madrid. Asimismo, los días 9, 10, 11 de mayo se celebraron en la sede de la Fundación Cultural COAM unas interesantes jornadas sobre el Nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, también coordinadas por el Grupo de Trabajo de Urbanismo. En este encuentro intervinieron Luis Rodríguez-Avial, gerente de la OMP y los principales responsables de la citada Oficina Municipal.

Arquitectos sin fronteras

El pasado día 28 de marzo tuvo lugar en la sede de la Fundación Cultural COAM el acto de presentación de la sede en Madrid de Arquitectos sin Fronteras, la cual se encuentra situada en la quinta planta del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.



Los tres primeros ganadores del III Certamen de Pintura Rápida.

Comisión de Deontología profesional

El pasado día 25 de mayo tuvo lugar la toma de posesión de la Comisión de Deontología Profesional del COAM, la cual resultó proclamada y electa, y cuyo presidente es Javier Barroso Ladrón de Guevara.

Pintura Rápida en Puente de Ventas

La Empresa Municipal Puente de Ventas convocó el pasado 13 de mayo el III Certamen de Pintura Rápida en una zona acotada de la plataforma exterior de la Plaza de Toros. El primer premio, dotado con un millón de pesetas, recayó en

María Rocío López Herranz, el segundo, con quinientas mil pesetas, fue para Alex Creis Estrada, y el tercero, con doscientas mil, para Joaquín Roldán Pascual. Por votación popular se adjudicó un cuarto premio a Teodoro Sanz Arranz. El objeto del concurso comprendía lugares de notable significación para Madrid, como la Plaza de Toros, la Avenida de los Toreros, el antiguo cauce del Abroñigal (hoy M-30), el Parque de Antonio Pirala, el Mercado de Canillas (actualmente el Centro Comercial de Las Ventas), y la zona circundante a la calle Alcalá, desde Julio Camba a Fernández Lanseros. El jurado estuvo com-

puesto por Sigrifo Herráez, presidente del mismo; los concejales del Ayuntamiento de Madrid Victorino Granizo y Franco González; Rosa Garcerán Piqueras, catedrática de la Facultad de Bellas Artes de la Universidad Complutense de Madrid; Wifredo Rincón, presidente de la Asociación Española de Pintores y Escultores; Luis del Rey, decano-presidente del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid; Eugenio López Berrón, conocido pintor y galerista y Vicente Díez Zazo, gerente de la Empresa Municipal Puente de Ventas.

Esta iniciativa cultural, organizada por la Empresa Municipal Puente de Ventas, ha contribuido a enriquecer la labor urbanística que se está realizando entre el distrito de Ciudad Lineal y Salamanca para devolver al entorno las características urbanísticas que le corresponden.

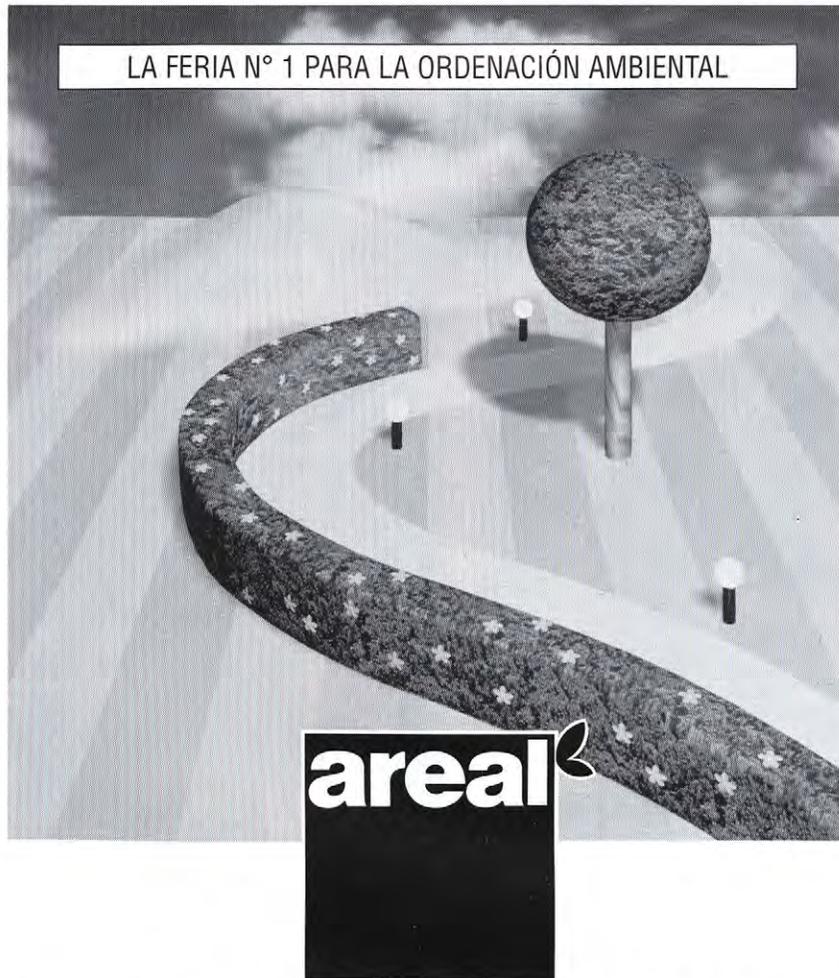
Nuevos concursos

En colaboración con la Fundación Cultural COAM, el Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y TEXSA, se ha desarrollado un primer concurso de Diseño de Fachadas de TEXSA 1994, cuyos premios se entregaron en el Salón Construmats '95, celebrado el pasado mes de abril. Por otra parte, la Empresa Municipal de la Vivienda y la Fundación Cultural COAM han promovido un nuevo concurso de Anteproyecto en Edificio de viviendas de protección oficial, Régimen General en "Las Rosas" parcela RC-3, Fase II, del Plan Parcial I-7. El citado concurso se fallará el próximo mes de octubre.

JORNADAS N.P.G.M.
(NUEVO PLAN GENERAL DE MADRID)

Días: 9, 10 y 11 de Mayo de 1995
Hora: 19.00 h.
Lugar: Salón de Actos de la Fundación Cultural COAM c/ Piamonte, 23 28004 Madrid

LA FERIA N° 1 PARA LA ORDENACIÓN AMBIENTAL



FERIA MONOGRÁFICA INTERNACIONAL PARA LA ORDENACIÓN Y CUIDADO DEL PAISAJE

— CON CONGRESO DE ARQUITECTOS PAISAJISTAS —

'95. Las perspectivas del futuro en Colonia.

Los datos nos lo muestran: El mercado está moviéndose. Se mira adelante, se apuesta por el futuro, se informa sobre las nuevas posibilidades para ordenar de forma imaginativa y conveniente el hábitat humano.

La areal es la plataforma del futuro:

donde se obtiene la visión total de conjunto sobre las

innovaciones, tendencias y productos reconocidos a través de la oferta de cerca de 400 empresas de 20 países:

- áreas verdes y configuración de caminos • equipamiento y decoración de instalaciones • plantas y semillas • cuidado de paisajes y áreas • productos biológicos y químicos • servicios especiales de invierno • técnica de cementerios • servicios

Tres ferias monográficas n° 1 en Colonia —
Una cita con un aprovechamiento triple

LA TRIPLE FERIA

Feria Monográfica
Internacional para
Instalaciones de
Tiempo Libre,
Deportes y Piscinas

Feria Monográfica
Internacional
para la Ordenación
y Cuidado del
Paisaje

Feria Monográfica
Internacional para
Mantenimiento,
Limpieza y
Conservación

25-28 DE OCTUBRE DE 1995

Cupón

Les rogamos nos envíen información más detallada sobre la:

fsb areal IRW

Cámara de Comercio Alemana para España, Pío XII, 26-28,
28016 Madrid, Tel. 91-3 59 84 55, 91-3 59 81 41, Telefax 91-3 50 04 76;
Calle Córcega, 301-303, 08008 Barcelona,
Tel. 93-4 15 54 44, Telefax 93-4 15 27 17

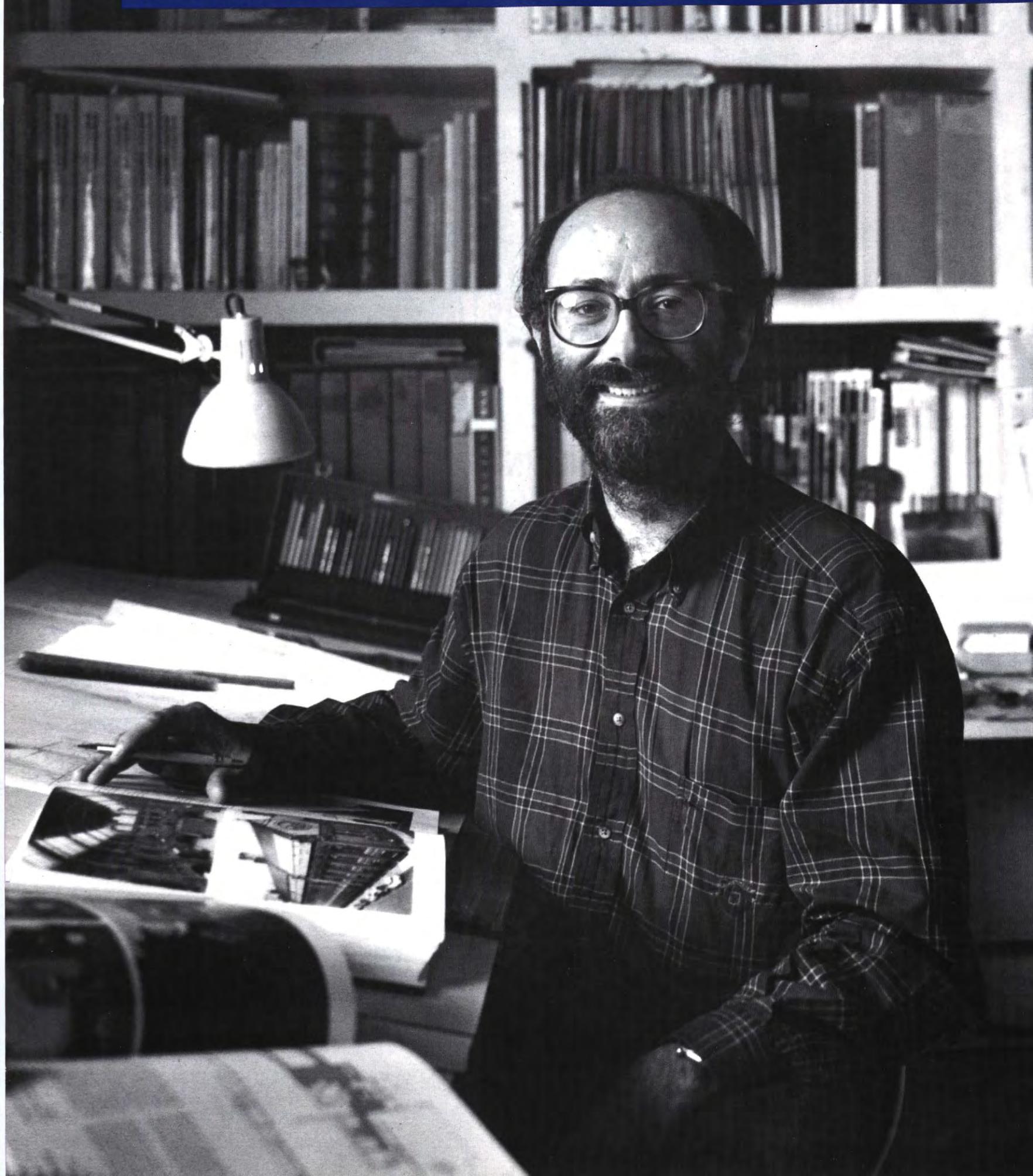
Nombre: _____

Calle: _____

C.P./población: _____

Köln Messe

“¿QUIEN HA DICHO QUE LAS CASAS
NO SE EMPIEZAN POR EL TEJADO?”



Luis Agosti Sánchez.
Arquitecto. Colg. n° 4034



Al contrario, el tejado es una de las primeras cosas que hay que tener en cuenta a la hora de construir una casa.

Hay que decidir la estética del tejado, el detalle del soporte, sus necesidades de aislamiento y acabado interior. Y todo esto con plena garantía.

Y en esto EL TEJADO TECTUM, constituye una valiosa ayuda. TECTUM concentra las cinco unidades de obra clásicas: teja, impermeabilización, tablero portante, aislante y acabado interior, en un producto único. EL TEJADO TECTUM.

Además, su instalación por especialistas homologados supone un importante ahorro económico y de tiempo. Y hay más, ahora con el programa TECTUM de diseño asistido por ordenador, todo es más sencillo.

Pregunte por EL TEJADO TECTUM, le conviene.



EL TEJADO



Si quiere saber todo sobre tejados TECTUM visite a su distribuidor autorizado más cercano o solicite gratuitamente nuestro catálogo por correo a:
URALITA, P.S. Marketing, Mejía Lequerica, 10, 28004 Madrid.

NOMBRE
PROFESION
CALLE CIUDAD
PROVINCIA C. POSTAL

URBAN.

RED DE INSTALADORES HOMOLOGADOS

BADAJOS

ALDEINSA
Apartado de Correos 148.
06800 MÉRIDA
(924) 33 06 89

TISA (Mérida)

Avda. de Sevilla, Km. 286,100.
06800 MÉRIDA
(924) 37 15 64

BARCELONA

TISA
C/ Aragón, 182. 3º piso.
08011 BARCELONA
(93) 453 00 33

MATERIALES ROURA DEL VALLÉS, S.A.

Avda. San Esteban, 77-83
08400 GRANOLLERS (Barcelona)
(93) 870 56 00

MATERIALES ROURA D'OSONA

C/ Arquebisbe Alemany, 31
08500 VIC (Barcelona)
(93) 883 32 11

QUALISERTEC, S.A.

Avda. San Esteban, 77-83.
08400 GRANOLLERS (Barcelona)
(93) 879 19 15

BURGOS

CUBIERTAS RUIZ, S.L.

C/ López Bravo, 39
Plz. Ind. Villalonguejar.
09001 BURGOS
(947) 29 83 83

HIJOS DE SARA MARTÍNEZ, S.L.

Avda. Doña Mencía de Velasco, 1.
09240 BRIVIESCA (Burgos)
(947) 59 01 10

CANTABRIA

TISA

C/ Lealtad, 13.
39002 SANTANDER
(942) 36 21 42

VIDROPLAST PUENTE, S.A.

Barrío El Cerezo, 14 B.
39300 TORRELAVEGA (Cantabria)
(942) 89 17 54

CASTELLÓN

URADIS

C/ Ctra. Alcora, 80.
12006 CASTELLÓN
(964) 25 50 00

CIUDAD REAL

SANEAMIENTOS RODRÍGUEZ, S. L.

C/ Altagracia, 7.
13003 CIUDAD REAL
(926) 25 01 37

GUADALAJARA

DIONISIO GÓMEZ VÁZQUEZ, C.B.

Ctra. Aranda de Duero, s/n.
19270 ATIENZA (Guadalajara)
(949) 39 91 51

GUIPÚZCOA

SASMAK

C/ Inigo de Loyola, 13.
20160 LASARTE (Guipúzcoa)
(943) 36 37 47

JAÉN

ÁVILA DECORACIÓN, S.A.

23008 JAÉN
(953) 25 22 19

LA CORUÑA

SERCUSA

C/ Povoá Montauto
15894 TEO (La Coruña)
(981) 52 38 46

TISA

C/ Ramón y Cajal, 34. 1ª Izda.
15006 LA CORUÑA
(981) 29 41 33

LEÓN

ARESBA, S.L.

Avda. Fernández Ladreda, 72.
24005 LEÓN
(987) 21 21 54

MADRID

CONSTRUCTORA CHAMBERÍ, S.L.

Plaza de Chamberí, 3. 1ª Izda.
28010 MADRID
(91) 448 79 28

TISA

Plaza Salesas, 11.
28004 MADRID
(91) 308 14 00

MONTAJES RICA, S.A.

C/ Electricidad, 11.
Pol. Ind. San José de Valderas
28917 LEGANES (Madrid)
(91) 619 47 64

MÁLAGA

TISA

Ctra. de Cádiz, Km. 240, 200.
29004 MÁLAGA
(95) 223 88 92

MURCIA

TISA

Ronda de Levante, 2. Entresuelo.
30008 MURCIA
(968) 24 94 04

NAVARRA

EMETAL, S. A.

C/ Abejeras, 13, bajo.
31007 PAMPLONA
(948) 23 50 87

PALENCIA

SUMINISTROS DE MATERIAL E INSTALACIONES, C.V.C., S.L.

C/ J. Antonio Primo de Rivera, 25.
34002 PALENCIA
(979) 71 09 71

PONTEVEDRA

SERCUSA

C/ Cologrande - Nave 11.
36318 CABRAL-VIGO (Pontevedra)
(986) 48 79 60

TISA

C/ Príncipe, 34. 2º.
36202 VIGO (Pontevedra)
(986) 43 13 11

SALAMANCA

CRIBADO HERMANOS, S.L.

Avda. Reyes de España, s/n.
37008 SALAMANCA
(923) 21 33 96

SEVILLA

J.P. CONSTRUCCIONES

Parque Monteflor, Bld. 1, 1, 5º 2.
41008 SEVILLA
(95) 435 29 92

TISA

Avda. Jerez, s/n. (Fca. Uralita)
41012 SEVILLA
(95) 423 83 40

CUBIERTAS SERRANO, S.L.

C/ Primera de Mayo, 30. 1º.
41100 CORIA DEL RIO (Sevilla)
(954) 77 32 81

SORIA

HNOS. MARTÍNEZ DE AZAGRA, S.A.

C/ San Lázaro, 1.
42200 ALMAZAN (Soria)
(975) 30 03 61

TOLEDO

MADERAS SORIA, S.L.

Ctra. de Huerto, 7
45400 MOA DE TOLEDO (Toledo)
(925) 30 08 77

VALENCIA

TISA

Cronistas Carreres, 9. 7º D.
46003 VALENCIA
(96) 352 65 86

CAOLITA

C.N. Madrid-Valencia, Km. 333.
46930 QUART DE POBLET (Valencia)
(96) 192 10 36

DELGADO OREA, S.L.

C/ Pérez Galdos, 15.
46900 TORRENTE (Valencia)
(96) 156 12 12

VALLADOLID

TISA

Ctra. Adanero-Gijón, Km. 187,500.
47009 VALLADOLID
(983) 47 27 54

RICHA GUERRERO, S.C.L.

Ctra. León, Km. 194,2
47610 ZARATÁN (Valladolid)
(983) 35 45 08

VIZCAYA

SASMAK

C/ Ibaizabal, 27.
48960 GALDÁCANO (Vizcaya)
(94) 456 87 50

ZARAGOZA

PASCUAL, S.C.

C/ Bretón, 1
50660 TAUSTE (Zaragoza)
(976) 85 40 98

PEARTE, S.A.

Ctra. Logroño, Km. 9,100.
50120 MONZALBARBA (Zaragoza)
(976) 77 28 72

GRUPO
URALITA

DEPARTAMENTO MARKETING:
Mejía Lequerica, 10. 28004 Madrid

Infórmese en el (900) 20 03 84



INFORMACION TECNICA

DESTINO

- Aislamiento térmico y acústico para ventanas y puertas en la edificación urbana de muros cortina y paredes acristaladas.
- Protección solar con la utilización de vidrios coloreados o reflectantes y mejora de la seguridad con la utilización de vidrios laminados o templados.

COMPOSICION

- Los vidrios aislantes Luxglas cordón orgánico permiten el uso de todo tipo de vidrios planos, curvos, tales como:
 - Vidrios flotados de 4 a 15 m.
 - Vidrios coloreados Parsol.
 - Vidrios colados con una cara lisa.
 - Vidrios templados.
 - Vidrios laminados de seguridad.
 - Vidrios reflectantes control solar.
 - Vidrios de baja emisividad.
- La diferencia de espesor admisible entre los dos vidrios es de 6 mm.
- Producto de sellado:
 - Cinta SWIGGLE STD de TREMCO.
- Espacios de aire disponibles: 6, 8, 10 y 12 mm.
- Vidrios planos, rectangulares o con forma.

DIMENSIONES Y CAMPOS DE EMPLEO

- Las fabricaciones más corrientes se componen de dos vidrios de 4, 5, 6, 8 ó 12 mm. y cámaras de aire de 6, 8, 10 ó 12 mm. Es posible el ensamblaje con SWIGGLE STD de TREMCO de dos vidrios planos de naturaleza diferente. Las medidas máximas de los vidrios de composición mixta vienen dados por las posibilidades de transformaciones especiales (templados, laminados,...) siempre para una longitud máxima de 2,50 m., una superficie máxima de 6 m² y una relación largo/ancho máxima de 5.
- Cualquier otra composición o dimensión no incluidos en la Normativa Técnica (vidrio de baja emisión, triple vidrio, vidrio con gas) serán objeto de un estudio especial.
- Tolerancias:
 - Espesor: $\pm 0,5$ mm.
 - Largo y ancho: si $L \leq 3$ m y $e \leq 6$ mm: ± 2 mm.
 - si $L > 3$ m y $e > 6$ mm: ± 3 mm.

PROPIEDADES FISICAS

- Térmicas: (en W/m²/°C)

| Cámara de aire | 6 | 8 | 10 | 12 |
|----------------|-----|-----|-----|-----|
| Con 2 vidrios | 3,4 | 3,2 | 3,1 | 3,0 |



- Acústicas

A falta de medidas efectuadas sobre ventanas equipadas con vidrios aislantes, nos referimos a los valores convencionales como índice de debilitamiento acústico o causa de los ruidos de tráfico de las ventanas cuya clase de estanqueidad al aire es A² o A³:

- dos vidrios de 4 mm. 27 dB (A)
- dos vidrios de 5 ó 6 mm. 28 dB (A)

CARACTERISTICAS

- El Vidrio Aislante Luxglas ha obtenido la Normativa Técnica del C.S.T.B. (N.º 6/86-437), directrices UEAtc conformadas según decisión 234 del Instituto de Ciencias de la Construcción Eduardo Torroja de fecha 30-11-91. Este documento sirve de referencia al fabricante para la obtención de un certificado de seguimiento y marcaje, sello INCE. Además, el SWIGGLE responde a los criterios de calidad de las distintas normas europeas y norteamericanas en vigor.
 - DIN 1286 PARTE 1
 - BS 5713
 - ASTM 774-81/E 773-81 nivel CBA
 - 12 GP8
 - Directiva UEATC
 - CEKAL Francia
- Impermeabilidad al vapor del agua excepcional; índice de penetración de humedad $I < 0,01$ (CSTB). Punto de rocío $< -70^{\circ}$ C después de 18 meses en estufa de alta humedad (60° C y 95% H.R.).
- Este procedimiento único posee en un solo producto las características de impermeabilidad al vapor de agua del Swiggle y las propiedades de mantenimiento mecánico de una barrera de elastómero.
- Las ventajas propias del procedimiento de fabricación con el cordón orgánico. Swiggle aseguran una calidad óptima del vidrio aislante.

APLICACION

- La colocación en obra no plantea ningún problema específico, los bastidores deben ser drenados.
- Los vidrios SWIGGLE STD de TREMCO deben ser transportados, almacenados y colocados según las disposiciones y prescripciones definidas en el documento "Condiciones Generales de Empleo y de Aplicación de Vidrios Aislantes".
- Colocación en altitud:
 - La altitud máxima a la cual los vidrios aislantes pueden ser colocados sin dispositivo especial no debe superar los 900 m. de la altura del lugar de fabricación.

GARANTIAS

- El vidrio aislante térmico **LUXGLAS** está homologado por el **MOPMA** según las disposiciones reguladoras del sello **INCE** para materiales y sistemas de aislamiento utilizados en la edificación.

Luxglas

Distribuido y fabricado por:



OFICINAS: Pedro Heredia, 31 • Tels. 356 04 01-02 • Fax 361 12 68 • 28028 MADRID
FABRICA: Hierro, 20 • Telef./Fax 656 12 78 • Polígono Industrial (PROCOINSA)
ALMACEN: TORREJON DE ARDOZ (Madrid)

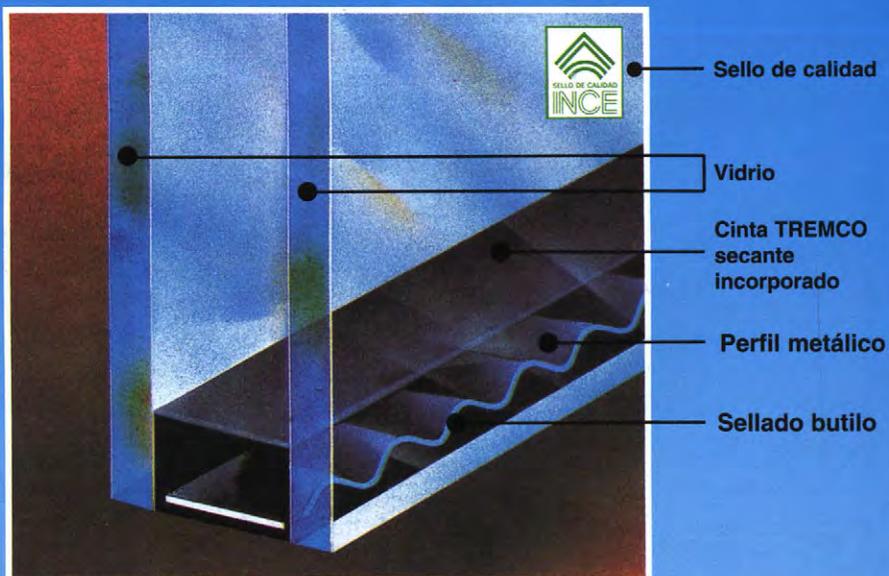
Vidrio aislante

LuxGlas® **TREMCO**® STD

Producido en fábrica especializada, el vidrio aislante LUXGLAS está compuesto de dos vidrios planos unidos en su periferia por pegado mediante un cordón orgánico delimitando un volumen de aire seco y cuya separación está asegurada por un fleje metálico.



• **STD** se utiliza solo y es una **doble barrera en un solo producto**. Posee las características de estanqueidad del butilo y las propiedades mecánicas de un elastómero. Posee la homologación del A.A.T. n.º 2.219 sello **INCE** para vidrios aislantes cuyas dimensiones no excedan de 2,50 m. x 2,50 m., sin limitación particular de empleo y colocación en obra.



Los acristalamientos aislantes LUXGLAS fabricados según el procedimiento TREMCO están garantizados por un periodo de DIEZ AÑOS a partir de la fecha de fabricación, contra todo defecto que pueda producir disminución de la visibilidad por formación de condensaciones, depósitos de polvo u otros defectos de la cámara interior de los acristalamientos.



Oficinas:
PEDRO HEREDIA, 31
TELEFS. 356 04 01 - 02
FAX 361 12 68
28028 MADRID



Fábrica y Almacén:
HIERRO, 20
TELEF./FAX 656 12 78
Polígono Industrial PROCOINSA
TORREJON DE ARDOZ (Madrid)

Sociedad Técnica de Aplicaciones Vítreas

*La experiencia nos ha dado la razón.
Usted nos dará las gracias.*

S/TEC

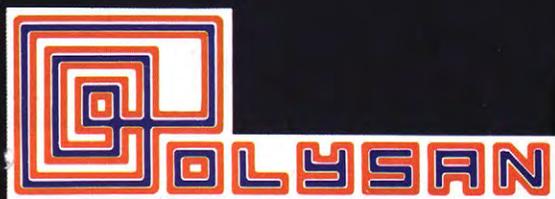


PARA AGUA FRIA
Y CALIENTE

LA TUBERIA

DE POLIPROPILENO

QUE NO TIENE UNIONES



DISTRIBUIDOR
EXCLUSIVO PARA
ESPAÑA Y PORTUGAL

DIRECCION Y VENTAS:

Eugenio Caxes, 1
Tels. 475 73 96 - 475 70 61
Fax 475 78 99
28026 MADRID

Y ADEMAS...

- ✓ NO SE CORROE
- ✓ NO SE DEPOSITA CAL
- ✓ NO EXISTE PAR GALVANICO
- ✓ NO PRODUCE RUIDOS

INALTERABLE AL YESO, CEMENTO, ETC.
INATAicable POR LOS ACIDOS
MONTAJE SENCILLO Y RAPIDO
ECONOMIA EN MANO DE OBRA

**"Gran calidad, gran formato...
lo único pequeño es el precio"**



*IVA NO INCLUIDO

PLOTTERS DE INYECCION DE TINTA TECHJET

Tanto si usted exige alta calidad de color, como si lo que busca es la mejor respuesta en monocromo, la solución está en la serie TechJET de CalComp. Podrá elegir entre el TechJET Designer 720, un plotter monocromo de 720 ppp, o el TechJET Color, que imprime, además de en monocromo, a unos increíbles 360 ppp en color.

Los TechJET admiten el uso de papel en rollo y hojas sueltas, soportan PostScript y los programas más extendidos e incluyen de serie una amplia memoria interna, para que usted pueda afrontar grandes tiradas de planos. Y todo, por un precio mucho más reducido del que cabría esperar en plotters de inyección de tinta de alta calidad.

La serie TechJET continúa la tradición de calidad y fiabilidad que CalComp instituyó hace 35 años.

Solicite más información llamando a CalComp al teléfono 91-372 99 43. O envíe sus datos por fax al 91-372 97 20.

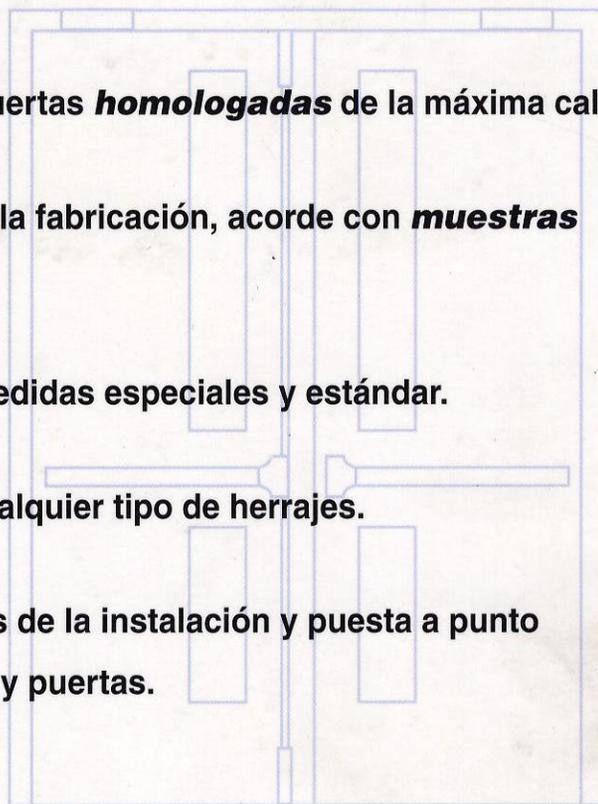
 **CalComp**

CalComp España, S.A.
C/ Basauri, 17. 28023 MADRID

Abrimos una puerta a su seguridad



- Fabricamos puertas **homologadas** de la máxima calidad.
- Garantizamos la fabricación, acorde con **muestras certificadas**.
- Realizamos medidas especiales y estándar.
- Colocamos cualquier tipo de herrajes.
- Nos ocupamos de la instalación y puesta a punto de accesorios y puertas.



Algunas obras representativas:

- Teatro Real
- Universidad Carlos III
- Agencia EFE
- Delegación de Hacienda de Madrid
- Centros Comerciales Hipercor y El Corte Inglés
- Sede Central Banco Central Hispano



Delegación Comercial:



DECOPORT



GISMERO[®]

MIEMBRO **AENOR**
Asociación Española de
Normalización y Certificación