

# Reflexiones sobre la ciudad y la arquitectura inclusiva

Luis Moya

## Resumen

El artículo quiere advertir sobre el desarrollo de Madrid con criterios mercantiles frente a medioambientales, lo que repercute en el bienestar de la población y su exclusión de las decisiones principales. El urbanismo y la arquitectura deben participar en la mejora del proceso, vinculando el continente con el contenido, desde la enseñanza al ejercicio profesional, involucrándose en el contexto social

## Palabras clave:

*inclusión, bienestar, asociacionismo, enseñanza, interdisciplinariedad.*

**ESP** Si entendemos por inclusión en la ciudad y la arquitectura la integración del continente con el contenido de un espacio social, podemos afirmar que la estrategia cuantitativa frente a la cualitativa no contribuye a su desarrollo.

¿Por qué se está difundiendo en los medios político-técnicos hoy día que es mejor un Madrid de 10-12 millones de habitantes que lo que los expertos del siglo pasado recomendaban como tamaño ideal: entre 250.000 y 500.000? El argumento de los primeros es la competencia económica con Londres o París, especialmente con la entrada del capital latinoamericano y los fondos de inversión inmobiliaria; el argumento de los segundos era alcanzar una población que pueda permitir suficientes servicios sociales sin los inconvenientes que acarrea las grandes aglomeraciones como carestía de la vivienda, congestión del tráfico, destrucción del Patrimonio entre otros, y en el orden personal el anonimato y la dificultad de las relaciones de todo tipo. Probablemente, es conocido que el beneficio económico de la gran ciudad repercute en muchos menos que el beneficio social con una buena administración, por mucho que se hable del incremento de puestos de trabajo o del PIB.

¿Por qué se considera hoy día que un edificio residencial puede alcanzar 12-20 plantas sin merma de su impacto en el espacio público y en las relaciones de sus habitantes que solo se comunican en el ascensor, mientras desde la bioclimática el espacio habitable debe integrarse con la naturaleza y que un edificio de este tipo no debería de tener más de 7 plantas para igualarse con la altura del porte de un árbol maduro de hoja caduca que le arroja sombra en verano y permite el paso del sol en invierno? En este sentido se escuchan voces, a veces amparadas en argumentos medioambientales, que insisten en lo positivo

# Reflections on the inclusive city and architecture

Luis Moya  
Catedrático.  
Universidad Politécnica de Madrid  
Departamento de Urbanística y  
Ordenación del Territorio  
luis.moya@upm.es

de aumentar la densidad con edificios más altos o, lo que es peor, con el recrecimiento de pisos en los edificios de la ciudad consolidada sin estudiar previamente su repercusión en el equipamiento necesario y en el paisaje urbano: el vaso de la calle, inmediatamente, y la visión de conjunto de los barrios. Pero también lo que supone la expulsión de los habitantes actuales de los edificios y las molestias por obras en el entorno.

¿Por qué se habla para Madrid de revisar el Plan General de 1997 con un Plan Estratégico de aprobación extraordinaria por la Comunidad de Madrid, puesto que no figura, de momento, en la normativa de la Ley del Suelo? Desde 1997 la ciudad ha cambiado considerablemente y, además, quizá la figura de Plan General no es adecuada por su rigidez, pero para un cambio de normativa es necesario una discusión y estudio profundo con todos los grupos sociales, lo que no se ha producido, pues no se puede llamar como tal el trámite de información pública. En otros países, y destacaríamos Gran Bretaña, el plan estratégico fue un debate continuo desde los años 1970 que fue ajustándose a lo largo del tiempo y a cada lugar. Todavía Bernardo Secchi en los años 1980 lo enriqueció con variables que no se habían desarrollado suficientemente, en cuanto los tiempos de aplicación y la participación explícita de las fuerzas sociales y económicas. En efecto, en la planificación que se considere inclusiva es básico tener una visión de conjunto, física y social. La fragmentación de las actuaciones, tal y como se ha venido produciendo mediante modificaciones puntuales del Plan General, beneficia a la especulación y perjudica a los habitantes. Ello se debe a que en estas actuaciones no suelen tenerse en cuenta las repercusiones que generan en términos de densificación, especialmente cuando no se ajustan, por ejemplo, las plazas escolares. Es decir, el equipamiento y los servicios urbanos resultan insuficientes, una cuestión reiteradamente señalada por las

Asociaciones de Madres y Padres de Alumnos (AMPAs), cuyas reivindicaciones han sido en general poco atendidas. En este sentido, resulta especialmente significativo, entre otros casos, la sustitución de un equipamiento escolar previsto en el Plan Especial del barrio Mahou-Calderón por un museo de autobuses al servicio de la animación de Madrid Río.

¿Por qué se fomenta un Madrid rico al norte y uno pobre al sur en lugar de una ciudad inclusiva donde sus habitantes y su paisaje encuentren un medio ambiente similar y autosuficiente: edificios residenciales, trabajo, equipamientos, servicios urbanos y espacios libres; y por qué parece imposible que en un mismo edificio convivan hogares de diferente poder adquisitivo? La Operación Río, que tan buenos resultados ha dado para reunir a los habitantes de las dos orillas del Manzanares supone, sin embargo, con su autovía subterránea, el fomento de la circulación del vehículo privado que facilita que el terciario se sitúe al norte y la residencia al sur, en términos generales. Es decir, alimenta el desequilibrio de la diferencia de precio del suelo en uno y otro lugar. En esta autovía no hay transporte público ni conexiones con el mismo, ni siquiera aparcamientos disuasorios para cambiar el sistema de desplazamiento.

Por fin, ¿por qué se habla de urbanismo y arquitectura como dos actividades profesionales diferentes o por qué no se incluye la una en la otra? Bruno Zevi inventó la palabra “urbatectura” para entenderlo como una sola actividad con procedimientos y objetivos afines, es decir composición racional y creativa del espacio en relación con el contexto social y paisajístico. Se trata de una inclusión profesional que complementa a ambas y que se entiende que actúa en una continuidad permanente adecuándose a las circunstancias cambiantes de los fenómenos físicos y sociales. La separación de ambas actividades conduce a un urbanismo normativo y numérico, y a una arquitectura autista compositivamente y desvinculada de los fines a los que debe servir. Si nos fijamos en la enseñanza de la arquitectura, observamos la paulatina separación de las especialidades, lo que condiciona la docencia del profesorado, que en ocasiones resulta más inclusivo en su práctica profesional o investigadora que en aquello que transmite en el aula. En este sentido, ha supuesto un avance significativo la incorporación de asignaturas inscritas en la modalidad de ApS (aprendizaje en servicio), que parten de demandas concretas de asociaciones, ya sean vecinales o temáticas.

Estamos inmersos en un proceso en el que los criterios de beneficio económico imperan por encima de los de bienestar social. Se ha pasado a una economía neoliberal sustituyendo la economía clásica de Adam Smith, David Ricardo o John Stuart Mill. Sin embargo, contradictoriamente -pero comprensiblemente- cada vez se habla de forma más profesional de la salud en la ciudad y la arquitectura inclusiva. Y por ello este monográfico de *Textos de 'Arquitectura'* es muy necesario.

## Abstract

This article seeks to warn against the development of Madrid based on market-driven rather than environmental criteria, a process that affects the well-being of the population and excludes it from major decision-making processes. Urbanism and architecture must take part in improving this process by linking container and content, from education to professional practice, and by becoming actively involved in the social context.

## Keywords:

*inclusion, well-being, associativism, education, interdisciplinarity.*

**ENG** If inclusion in the city and in architecture is understood as the integration of spatial form with the social content it hosts, then a purely quantitative strategy cannot be considered adequate. A qualitative approach is essential to urban development.

Political and technical discourse increasingly promotes the idea that Madrid should grow to 10–12 million inhabitants. This vision contrasts sharply with the recommendations of experts from the previous century, who considered an ideal city size to be between 250,000 and 500,000 inhabitants.

Supporters of large-scale growth argue that Madrid must compete economically with cities such as London or Paris. This argument is often linked to the influx of Latin American capital and international real estate investment funds. Earlier experts, however, pursued a different goal. They sought a population size that could sustain adequate social services while avoiding the negative effects of large agglomerations. These effects include housing shortages, traffic congestion, and the destruction of built heritage. On a personal level, they also include anonymity and the erosion of social relationships.

It is widely acknowledged that the economic benefits of very large cities are distributed among relatively few actors. By contrast, the social benefits of well-managed cities tend to reach a much broader population. This remains true despite frequent references to job creation or GDP growth.

A similar logic applies to residential architecture. Today, it is considered acceptable for housing buildings to reach 12–20 storeys without supposedly harming public space or social interaction. In practice, relationships among residents are often reduced to brief encounters in elevators.

From a bioclimatic perspective, however, habitable space should be closely integrated with nature. A residential building should not exceed seven storeys, roughly matching the height of a mature deciduous tree. Such trees provide

shade in summer while allowing sunlight to penetrate in winter.

Despite this, voices are increasingly heard—sometimes under the guise of environmental reasoning—that promote higher density through taller buildings. Even more problematic is the vertical extension of buildings in the consolidated city. These interventions are often carried out without studying their impact on urban facilities or on the urban landscape. The immediate consequences affect the street section, while broader effects alter the overall perception of entire neighbourhoods. These processes also lead to the displacement of existing residents and to prolonged disruption caused by construction works.

There is also growing discussion about revising Madrid's 1997 General Plan through a Strategic Plan approved on an extraordinary basis by the Community of Madrid. At present, this planning figure is not clearly defined within land-use legislation.

Since 1997, Madrid has changed substantially. Moreover, the General Plan may no longer be the most appropriate planning instrument due to its rigidity. Any regulatory change, however, requires in-depth debate and rigorous study involving all social groups. This has not taken place. The formal public consultation process cannot be considered sufficient in this regard.

In other countries, particularly Great Britain, strategic planning emerged from a continuous debate that began in the 1970s. These plans were gradually refined over time and adapted to specific contexts. In the 1980s, Bernardo Secchi further enriched this approach by introducing variables that had previously been underdeveloped. These included implementation timelines and the explicit participation of social and economic actors.

Inclusive planning requires an overall vision that is both physical and social. By contrast, the fragmentation of interventions—carried out through punctual modifications to the General Plan—favours speculation and harms residents. Such actions often fail to consider their cumulative effects, especially in terms of densification. This is particularly evident when essential services, such as school places, are not adjusted accordingly.

As a result, urban facilities and services become insufficient. This issue has been repeatedly raised by parents' associations (AMPAs), whose demands have generally been ignored. One especially revealing case is the replacement of a school facility planned in the Special Plan for the Mahou-Calderón neighbourhood with a bus museum intended to animate the Madrid Río area.

Urban inequality is also reinforced at the metropolitan scale. Instead of promoting an inclusive city, Madrid continues to develop as a wealthy north and a poorer south.

This division prevents residents and landscapes from sharing a comparable and self-sufficient environment. Such an environment would integrate housing, employment, facilities, urban services, and open spaces.

It also appears difficult to imagine different income groups coexisting within the same residential building. The Madrid Río project has successfully reconnected the two banks of the Manzanares River. However, its underground motorway encourages private vehicle use. This, in turn, facilitates the concentration of tertiary activities in the north and residential uses in the south.

As a result, land price disparities between these areas are further intensified. The motorway lacks public transport infrastructure, intermodal connections, and park-and-ride facilities. No real alternatives to private car use are provided.

Finally, it is worth asking why urbanism and architecture continue to be treated as separate professional activities. Bruno Zevi coined the term *urbatecture* to describe them as a single discipline. In this view, both share common procedures and objectives. These include the rational and creative composition of space in relation to its social and landscape context.

This professional integration complements both fields and operates as a continuous process. It adapts to the changing conditions of physical and social phenomena. Their separation, by contrast, leads to a regulatory and numerical form of urbanism. It also produces an architecture that is formally self-referential and detached from the purposes it should serve.

This separation is clearly reflected in architectural education. There has been a gradual fragmentation of specialisations. This affects teaching practices, as academics are sometimes more inclusive in their professional or research work than in what they transmit in the classroom.

In this context, the introduction of courses based on the ApS (service-learning) model represents a significant step forward. These courses respond to concrete demands raised by associations, whether neighbourhood-based or thematic.

We are currently immersed in a process in which economic profit consistently outweighs social well-being. Classical economic thinking, associated with authors such as Adam Smith, David Ricardo, or John Stuart Mill, has been replaced by a neoliberal model. Paradoxically—but understandably—there is also a growing professional interest in urban health and inclusive architecture. For this reason, this monographic issue of *Textos de 'Arquitectura'* is both timely and necessary.

# 02 *Arquitectura e inclusión: del cuerpo normativo al espacio compartido*

¿Por qué la gente se va de las ciudades? Porque la echan. Una multitud de factores, desde el precio a la financiación pasando por las comunicaciones, insta a las personas a dejar los espacios urbanos concentrados y establecerse en los dispersos. Hay varias generaciones, entre los casi cuarenta y los cincuenta y pico, que se han marchado de las ciudades y, con ellos, sus hijos. Es la gran marcha EGB. La masificación del turismo nos impide ver que las ciudades están en proceso de despoblación y envejecimiento. La estructura de población más habitual es el señor Barriga, con más gente jubilada que adolescentes o niños.

Jorge Dioni López, *El malestar de las ciudades*, 2023.