

REGION DE BRUSELAS-CAPITAL PLAN REGIONAL DE DESARROLLO

Recientemente aprobado, este vasto instrumento se ocupa desde las políticas de economía, vivienda o empleo a los objetivos internacionales de la ciudad.

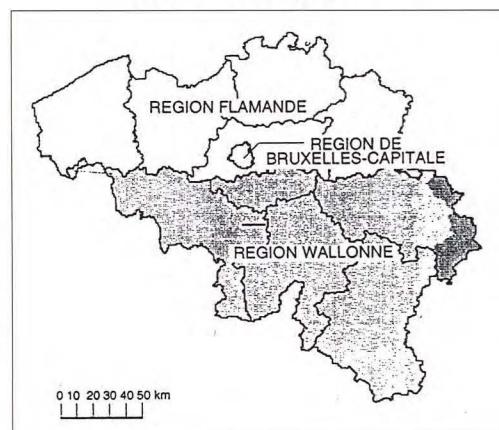


Texto: BENOIT PERILLEUX

Ingeniero jefe.
Director f.f.

El proceso de federalización del Estado belga dio lugar a la creación de la región de Bruselas-Capital en la década anterior. Singular por muchas razones dentro de las europeas, la ciudad se ha dotado de un Plan de Desarrollo Urbano complejo y ambicioso, que abarca prácticamente todos los aspectos posibles: demografía y vivienda, economía y empleo, objetivos internacionales, embellecimiento urbano y protección del patrimonio, seguridad, equipamientos y comercios y políticas medio ambiental, cultural, de desplazamientos y utilización del suelo. Este trabajo, firmado por uno de sus responsables directos, expone las líneas maestras del nuevo Plan Regional.

DIVISION REGIONAL

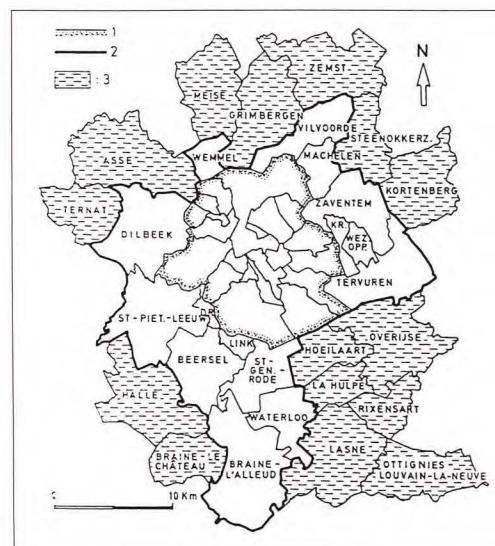


Región flamenca: 5.768.900 habitantes
La comunidad flamenca: +/- 5.823.000 personas
Región BXL: 949.070 habitantes
La comunidad francesa: +/- 4.060.000 personas
Región valona: 3.255.700 habitantes
La comunidad germanófona: +/- 60.000 personas

LOS 19 MUNICIPIOS DE LA REGION



LA SUBURBANIZACION DE BRUSELAS: LA AMPLIACION DE LA REGION BRUSELENSE



1 = Límite de Bruselas-Capital
2 = Límite de aglomeración morfológica
3 = Periferia

La región de Bruselas-Capital, nueva institución política que comprende a partir de 1989 un Parlamento Regional constituido por representantes elegidos directamente y un Gobierno Regional, ha decidido dotarse de los medios que le permitan diseñar el marco de su futuro.

Antes de entrar en el examen detallado del Plan de Desarrollo, precisamos los contextos político, institucional y legislativo en los que se inscribe y a los que tiene que adecuarse dicho Plan.

LA REGION

Se trata de una nueva institución política producto de la reforma del Estado belga. El proceso de federalización responde, en parte, a las reivindicaciones de los movimientos flamencos y valones, que tienen orígenes y puntos de vista muy diferentes:

- Las reivindicaciones flamencas han sido básicamente de carácter lingüístico y cultural. Su lengua y cultura estaban dominadas, efectivamente, por la supremacía del francés.
- El movimiento valón reivindica ante todo autonomía económica para su región, que se encuentra en franco declive (minería y siderurgia).

La reforma se abordó en tres etapas; la de 1989 puso en marcha, finalmente, el mecanismo previsto en 1970 con la creación de la región Bruselas-Capital.

Las competencias de las tres regiones (Flandes, Valonia y Bruselas, que aparecen en el mapa de la parte superior de la página) experimentaron una notable ampliación al abarcar todas las políticas que pueden territorializarse (economía regional, obras públicas y comunicación, vivienda, medio ambiente, empleo y formación...).

Las comunidades flamenca, francesa y germanófona también amplían sus competencias al responsabilizarse de la enseñanza más allá de las asignaturas de carácter cultural y de las "personalizables" (cultura, actividad audiovisual, equipamientos sociales).

El estatuto de Bruselas-Capital es especial porque se trata de un territorio bilingüe (francés, neerlandés). Los fla-

mencos, que son minoría en Bruselas (aproximadamente el 15% de la población) tienen asegurada la representación paritaria en el Gobierno Regional como contrapartida de la paridad que se les otorgó a los francófonos, respecto de los neerlandófonos, en el Gobierno Federal Nacional.

SU DELIMITACION POLITICO-ADMINISTRATIVA

La región bilingüe de Bruselas-Capital se reduce al territorio del conglomerado urbano que agrupa diecinueve ayuntamientos, entre los que se encuentra el central de Bruselas. Para los flamencos era inadmisible la ampliación del territorio bilingüe de Bruselas, en detrimento de la región flamenca, en la que se encuentra la capital.

Bruselas era una ciudad básicamente flamenca hace un siglo (dos tercios de sus habitantes en 1842). Su condición de capital de la nación y su crecimiento demográfico han propiciado su afrancesamiento progresivo y el de los ayuntamientos que circundan el conglomerado urbano.

La consecuencia más importante de esta delimitación política es que Bruselas no gobierna su "hinterland". Los diferentes criterios empleados por los geógrafos para calificar las regiones urbanas indican que el conglomerado urbano morfológico (edificación ininterrumpida) abarcaría 1.353.000 habitantes en una superficie de 574 km²; pero quedó limitado a 160 km² y a 951.580 habitantes. La región urbana comprende, de acuerdo con el tipo de delimitación adoptado que se refleja en el mapa adjunto, entre 1.659.000 y 2.538.000 habitantes.

RECURSOS REGIONALES Y PROBLEMAS DEMOGRAFICOS

La ley de financiación votada en el marco de la reforma de las instituciones prevé que las comunidades se financien básicamente mediante los retornos del impuesto federal (Impuesto sobre el Valor Añadido que grava los intercambios de bienes y servicios diversos). Las regiones basan sus ingresos en una

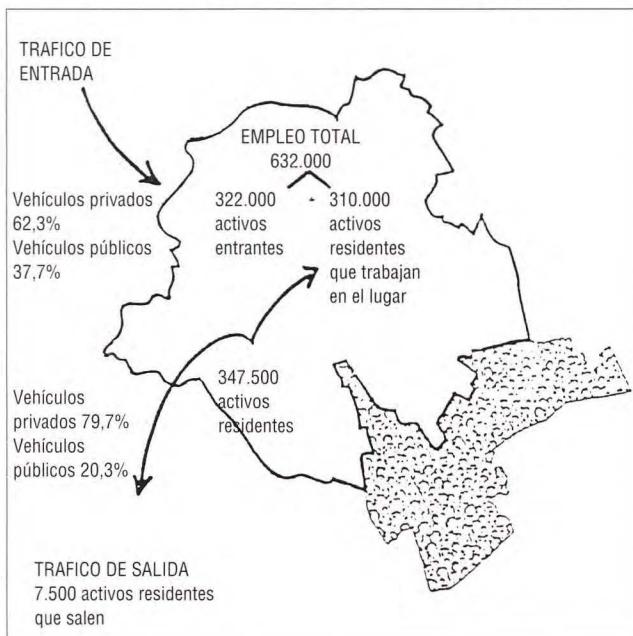
REGIONAL DEVELOPMENT PLAN
The Brussels capital region has passed its Development Plan with

which it aims to face the urban crisis the city suffers from, particularly felt in terms of the

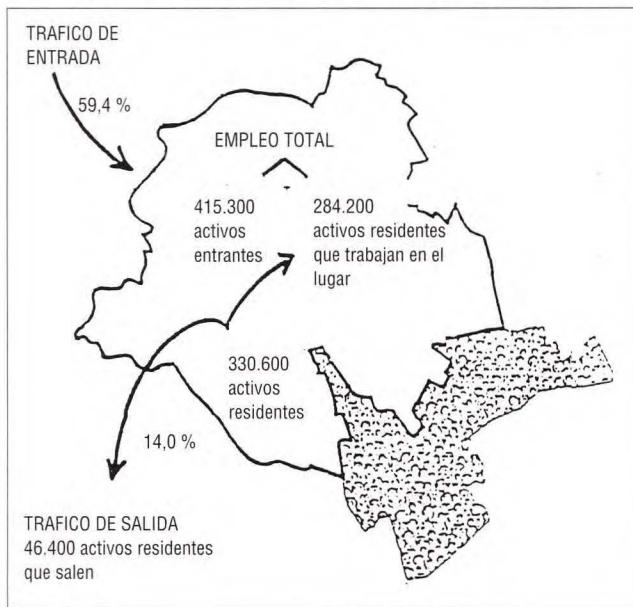
degradation of the buildings themselves and the urban environment and public areas, and

in terms of social re-integration problems and unemployment. Two principles underpin this plan. One is

MOVIMIENTOS DE POBLACION ACTIVA 1991



MOVIMIENTOS DE POBLACION ACTIVA 2005



participación en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (familias que residan en la región), además de percibir otros impuestos de carácter estrictamente local (derechos de registro en transmisiones inmobiliarias).

En este sentido, Bruselas se enfrenta con un doble problema: la población ha disminuido a partir de comienzos de la década de 1970 (aproximadamente 8.000 habitantes de media en la década de los 70; unos 4.000 por año en la de 1980 y estabilización de las cifras a partir de 1994). Pero lo grave es que la ciudad ha perdido sobre todo a los habitantes que representan mayor interés desde el punto de vista financiero, es decir, los matrimonios con ingresos altos y medios. Esta clase social empe-

PLAN REGIONAL DE DESARROLLO

zó a abandonar la ciudad a comienzos de la década de los 70 para establecerse en los barrios residenciales de la periferia verde. Esta, constituida por pueblos antiguos, experimentó un acusado desarrollo a partir de esa época, sobre todo mediante la creación de urbanizaciones residenciales.

Bruselas, al contrario que la mayoría de las capitales europeas, no tiene arrabales obreros conflictivos. Las clases sociales con menores ingresos se establecieron en el centro antiguo y en la zona del Canal, centro de la antigua industrialización. Son estos barrios los que padecen ahora los síntomas de la crisis urbana que afecta a las periferias de otras ciudades: la coexistencia difícil entre las familias inmigradas, con gran número de hijos, y la población belga de personas mayores; la degradación del patrimonio inmobiliario, del medio urbano y de los espacios públicos; los problemas de inserción social, profesional y de formación; el desempleo; los aspectos escolares y sanitarios y los de integración cultural.

Al igual que las demás capitales, Bruselas ofrece empleos y servicios a personas no residentes que no contribuyen en la financiación de la ciudad. De los 632.000 empleos de la región, 322.000 los ocupan personas de desplazamiento diario con vehículo propio (que contribuyen a la congestión urbana) o que utilizan los transportes colectivos (metro, tranvía, autobús) sin contribuir a su financiación, pues no hay impuestos locales vinculados a las actividades económicas.

PLANIFICACION SOCIOECONOMICA Y TERRITORIAL EN BELGICA Y REFORMA LEGISLATIVA DE BRUSELAS-CAPITAL

Planificación socioeconómica prevista en la ley de 1970

Esta ley, relativa a la planificación y a la descentralización económica, perseguía un objetivo doble:

- Establecer planes quinquenales de desarrollo económico con un valor indicativo para el sector privado y un valor restrictivo para los poderes públicos.

- Crear instituciones regionales cuyos objetivos se concretasen básicamente en la adquisición, creación y equipamiento de las zonificaciones industriales y la participación del sec-

tor público en aquellas empresas con dificultades o necesidades de una reestructuración.

La planificación socioeconómica nunca cuajó en Bélgica, país donde la imposición de restricciones al sector económico privado causa rechazo.

Planificación territorial regulada por la ley orgánica de 1962 de Ordenación del Territorio y Urbanismo

La ley establecía un sistema jerarquizado de planificación en cuatro niveles:

A: Los planes regionales.

B: Los sectoriales.

C: Los generales públicos.

D: Los particulares de ordenación.

Sólo se han puesto en marcha los planes de intervención (Plan de Sector y Plan Particular de Ordenación), por un prurito de pragmatismo vinculado a la concesión de licencias de edificación. De tal modo que los planes sectoriales han alcanzado a la totalidad del territorio de Bélgica, en tanto que los planes particulares, de contenido más detallado, cubren el ámbito municipal.

Ordenanza orgánica bruselense de planificación y urbanismo

La nueva ley regional (1991), relativa a la ordenación del territorio y al urbanismo, intenta concretar un enfoque global y coherente que combine e integre la planificación socioeconómica en la planificación del territorio.

La ordenanza ha previsto planes reglamentarios de afectación del suelo y planes operativos cuya visión programática recoge un compromiso de los poderes públicos para realizar una política de ordenación multisectorial. Estos planes de desarrollo –tanto en el ámbito regional como en el municipal– deben señalar las opciones estratégicas perseguidas y los medios para ponerlas en práctica a través de políticas transversales. Resultaba indispensable el reforzamiento de la coherencia de las diferentes políticas de carácter público (equipamiento, vivienda, infraestructuras diversas), así como medir mejor sus efectos territoriales sobre el futuro de la ciudad y también sus costes externos (política medio ambiental).

Los planes de desarrollo son planes de legislatura. Contienen de manera accesoria indicaciones relativas a la afectación del suelo, cuyo valor es sólo

cohesiveness, with a focus on requirements for rational zoning, and the other is solidarity, with a

view to counteract segregation of various groups by class and function in the community.

The plan aims to bolster the city's identity by ensuring balanced development for the region, by

protecting residential areas in the face of encroaching offices, and by bolstering both the metropolitan



Palais Stoclet, de Josef Hoffmann, en Avenue de Tervuren.

reglamentario pero de carácter obligatorio, y no se extinguen con el plan.

Esta ley consagra los procedimientos democráticos de encuesta e información pública para los planes de ordenación y las solicitudes de licencias de construcción de cierta importancia.

EL PLAN REGIONAL DE DESARROLLO DE BRUSELAS

Proceso de elaboración

La metodología adoptada dio como resultado las siguientes etapas:

- Diagnóstico de los puntos fuertes y débiles de la región.

- Definición de los escenarios de tendencia: el año 2005 como horizonte.

- Construcción de un escenario voluntarista para indicar las rigideces que será necesario remover mediante la intervención pública.

- Definición de programas (vertiente indicativa) y normativa de ordenación (vertiente reglamentaria).

- Consultas sobre el proyecto PRD, tanto al público en general (campaña de 60 días, sesiones de información y debate) como a comisiones especializadas (Monumentos y Parajes, Transporte, Medio ambiente...) de los ayuntamientos y de la Comisión Regional de Desarrollo.

- Adopción del Plan definitivo, teniendo en cuenta las diferentes evaluaciones y pareceres.

El PRD: Objetivos y contenido

El Plan Regional se concretó en torno a dos principios básicos:

- Coherencia: Bruselas es un pequeño territorio en el que la competencia de los cargos para la ocupación

ción del suelo es bastante fuerte. Se impone, de hecho, una exigencia de racionalidad en cuanto a la ordenación del mismo se refiere.

Además, la región necesita encontrar un nuevo equilibrio con las entidades municipales que la componen. La tradición de "autonomía municipal" fue en todo momento un obstáculo que dificultó considerablemente la posibilidad de una ordenación global y coherente.

- Solidaridad: La región sufre una fractura social importante manifestada en forma de segregaciones socioespacial y sociofuncional. Los mecanismos de redistribución y de transferencia deben permitir que los municipios centrales pobres dediquen una atención especial a sus necesidades sociales, de mayor importancia y magnitud que las que afectan a las zonas de la periferia.

El PRD está compuesto por tres documentos:

A: El primero, "Líneas de Fuerza", indica los objetivos de las políticas regionales en lo que se refiere a los ámbitos demográfico, económico, social e internacional.

B: El segundo, "Actuaciones", presenta una serie de mapas indicativos que plasman en el plano espacial los objetivos de las líneas de fuerza.

C: El tercero recoge las disposiciones reglamentarias relativas a la afectación del suelo (plano + prescripción).

Para realizar una síntesis del Plan Regional centrada en concreto en la problemática de la ordenación urbana, vamos a presentar los diferentes apartados con datos procedentes, en algunos casos, de otros estudios, así

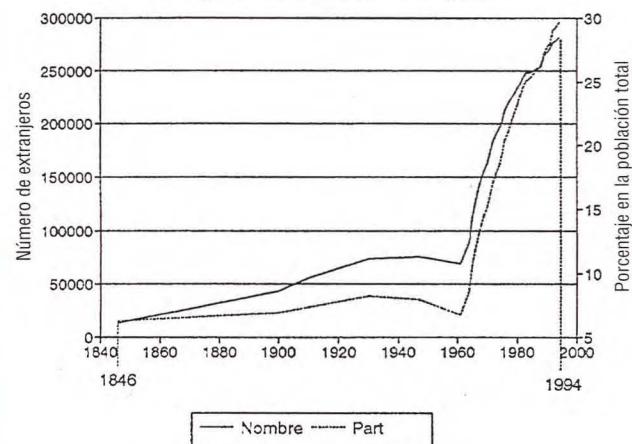
area government itself and the towns and villages with a very strong identity and long history

behind them.

Since the 1960s when the drop in the city's population was offset by

the arrival of immigrants, social and economic segregation has characterized residential areas. The

CRECIMIENTO DE EXTRANJEROS Región de Bruselas-Capital



REGION DE BRUSELAS-CAPITAL EVOLUCION DE LA POBLACION (1846-1995)

Año	Número de habitantes	Número de extranjeros	Porcentaje de extranjeros
1846	211.634	13.167	6,2 %
1900	626.075	43.021	6,9 %
1910	761.898	55.897	7,3 %
1930	892.183	73.405	8,2 %
1947	955.929	75.671	7,9 %
1961	1.022.795	68.989	7,8 %
1964	1.040.523	90.157	8,7 %
1970	1.075.136	173.507	16,1 %
1981	997.293	237.875	23,9 %
1991	954.045	271.587	28,5 %
1995	951.580	285.671	30,0 %

Fuente: Censos de población y estadísticas demográficas I.N.S.

Dotado de amplias competencias, el estatuto de la ciudad es singular, por ser territorio bilingüe: 15% neerlandés y resto francés.

como con las propuestas generales y sus aspectos espaciales.

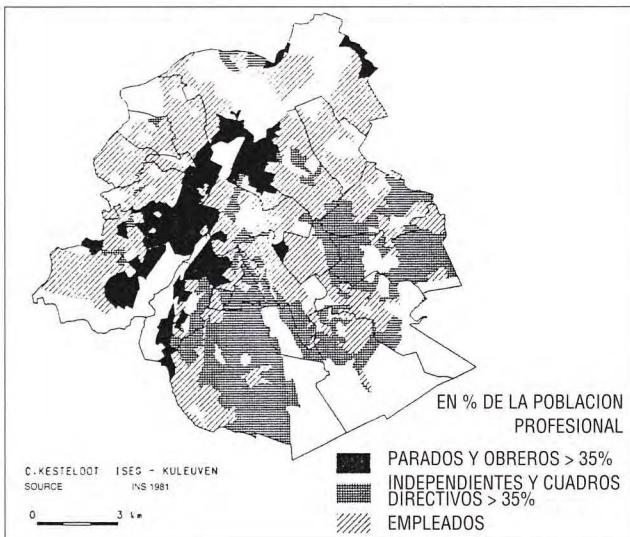
Demografía y vivienda

1 Situación actual:

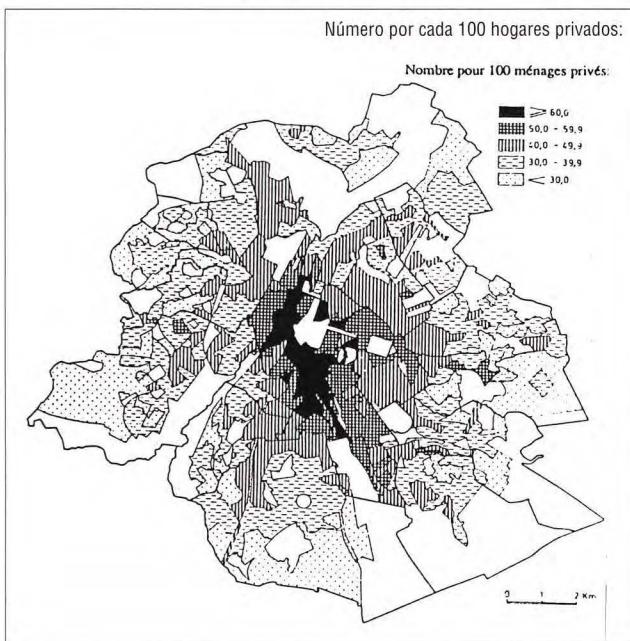
La población de Bruselas se redujo a partir de la década de los 70, pero el éxodo urbano de la clase media empezó en los 60: la población extranjera compensó este declive, como respuesta a la necesidad de mano de obra poco cualificada que suscitó el crecimiento económico.

La diferenciación residencial en la región bruselense se corresponde con el modelo de ecología factorial:

- La segregación socioeconómica actúa de acuerdo con una división en sectores geográficos (oeste y norte, población obrera; sudeste y sur, cua-



LA DISTRIBUCION DE PERSONAS AISLADAS EN BRUSELAS EN 1981



dros directivos y profesionales liberales), como muestra el mapa situado en la parte superior de la página.

Los residentes extranjeros adscritos a las instituciones internacionales, matrimonios de ingresos elevados, que habitan principalmente en las poblaciones residenciales ricas (este y sudeste del conglomerado urbano), han reforzado la diferenciación socioespacial.

- La distinción correspondiente a la situación familiar actúa de acuerdo a una estructura concéntrica (personas aisladas habitan mayoritariamente en el centro, como se aprecia en el mapa).

- El reparto según la naturaleza étnica actúa de forma nodal de acuerdo con las nacionalidades y las culturas.

Las variables descriptivas deben completarse con las explicativas:

largely by managers and professionals and the east and southeast are populated by

foreigners working for international institutions as well as high income married couples. Segregation

PLAN REGIONAL DE DESARROLLO

- La estructura y el funcionamiento de los mercados inmobiliarios y de la vivienda, así como la calidad y la antigüedad de la dotación en el año 1981, reflejadas ambas en los mapas de la página contigua.

- Los efectos espaciales de la evolución económica y social y de los modos de producción, con las consecuencias relacionadas con la permanencia de la construcción (acumulación y estratificación). Desde el punto de vista histórico se pueden distinguir una fase de crecimiento urbano interno (industrialización y aglomeración urbana), una fase de suburbanización acompañada de programas de "saneamiento" de los barrios céntricos y una fase de declive del centro y un proceso de "filtración" social.

El escenario de tendencias indica el riesgo de que se acentúe la dualización de la ciudad. La población se reduciría en 17.845 unidades, pero recuperando realidades muy diferentes: aumentaría el número de familias de perfil socioeconómico alto (principalmente solitario), al igual que el número de familias de perfil socioeconómico bajo, mientras que la clase media experimentaría una reducción (42.900 familias menos y 13.700 solitarios).

Además, Bruselas, como otras ciudades europeas, sufre una reducción significativa del tamaño medio de los hogares que pasarían de 2,07 unidades en 1991 a 1,97 en el 2005.

2 Los objetivos demográficos y la política de vivienda:

Se espera que el Plan consiga estabilizar una población diversificada o logre hacerla crecer.

El planteamiento voluntarista trata de aumentar la población en 34.000 unidades de aquí al 2005. Este aumento requeriría la creación de 48.000 viviendas adicionales, para cubrir la desaparición de 15.500 viviendas que habrá que demoler y una tasa de obsolescencia relativamente baja que oscila entre el 0,5 y el 1% de la dotación total.

Esta necesidad de 3.450 viviendas nuevas quedaría cubierta con la construcción de 2.250 por año (que corresponde a los años mejores); la recuperación de las viviendas ocupadas por oficinas, que se elevan a 200; la de casas abandonadas, que ronda las 470, y, finalmente, la división de las viviendas

existentes de acuerdo con la disminución del tamaño de las familias, que asciende a 530 casas.

La dotación actual de 460.100 viviendas es relativamente antigua y seguirá necesitando ayudas para la rehabilitación. El nivel medio de confort mejoró y la superficie media por habitante es elevada (34 m²/habitante) en comparación con otras ciudades.

El Plan prevé el reparto de las intervenciones de los diferentes organismos y empresas públicos y privados, según las categorías de viviendas (social de alquiler, media para la venta, privada). Lo precario de la dotación de viviendas sociales existente –8,2% del total– y la escasez de medios públicos regionales sólo permite la construcción de 200 a 250 nuevas viviendas por año. Es indispensable que la región ponga en marcha una política social de vivienda movilizando una parte de la dotación privada, ya sea por medio de ayudas para alquileres, o de intervenciones de intermediación en el mercado.

El Plan promueve en este sentido una doble actuación: el desarrollo de una dotación de viviendas sociales, de común acuerdo con los inversores privados, y la creación de agencias inmobiliarias sociales con capacidad de intervención en el mercado privado de alquileres.

3 Objetivos de ordenación:

El proyecto de la ciudad resume los principales objetivos del Plan:

- Asegurar un desarrollo equilibrado de la región: la zona oeste de la ciudad y la zona del Canal serán objeto de operaciones urbanas de carácter prioritario.

- Ocuparse de la protección de la función residencial en los barrios sometidos a los cambios funcionales orientados a la instalación de oficinas y detener el avance de las mismas en toda la ciudad, al tiempo que se intenta romper la monofuncionalidad de los barrios administrativos reintroduciendo en ellos la función residencial.

- Preservar el carácter mixto de las funciones tradicionales garantizando a las actividades económicas la posibilidad de desarrollarse en los tejidos urbanos renovados.

- Fortalecer el centralismo metropolitano y las entidades de población antiguas con identidad local acusada.

occurs in terms of household composition, with the city's center largely inhabited by isolated persons, and of ethnicity, with persons of the same national origin and culture also living together.



La corriente Art Nouveau forma parte del paisaje urbano de la región Bruselas-Capital.

- Reforzar la identidad de la ciudad revalorizando elementos del paisaje urbano que contribuyan a la belleza de la misma y los equipamientos importantes que ejerzan influencia sobre la vida económica, ya sean los transportes (terminal AVE), la conexión con el aeropuerto nacional o los equipamientos universitarios y de investigación.

Política económica y empleo

1 Comprobación:

Bruselas ha experimentado un desarrollo importante de las actividades terciarias, especialmente como consecuencia de la evolución de su función internacional. El empleo industrial ha caído en un 25% entre 1981 y 1990. Este descenso es más importante que el de otras partes y se debe sobre todo a la periferización de sus actividades, a la búsqueda de espacios amplios y más baratos, bien situados respecto a las infraestructuras de transporte privado (papel estructurador del cinturón de autovía exterior a Bruselas).

El comercio mayorista y las actividades de transporte también están en descenso. El escenario de tendencias prevé una pérdida suplementaria de 36.000 empleos (sobre un total de 120.500) en la industria y en el sector terciario pesado, mientras que los sec-

tores terciario y cuaternario ven incrementados los empleos en 246.000 y 293.500 unidades.

Por último, los actores económicos inducidos en el nivel local o urbano (comercio, hostelería, servicios, transporte, enseñanza...) pasarían de 264.700 a 274.000 empleos.

En cuanto a las ubicaciones:

- Las oficinas se concentran en el CBD con extensiones hacia las periferias sur y este.
- Las industrias se concentran a lo largo del eje del Canal, zona de antigua industrialización.

2 Objetivos económicos y de empleo:

El PRD quiere garantizar un crecimiento de las actividades compatibles con la calidad de vida ciudadana y mantener la diversidad de empleos.

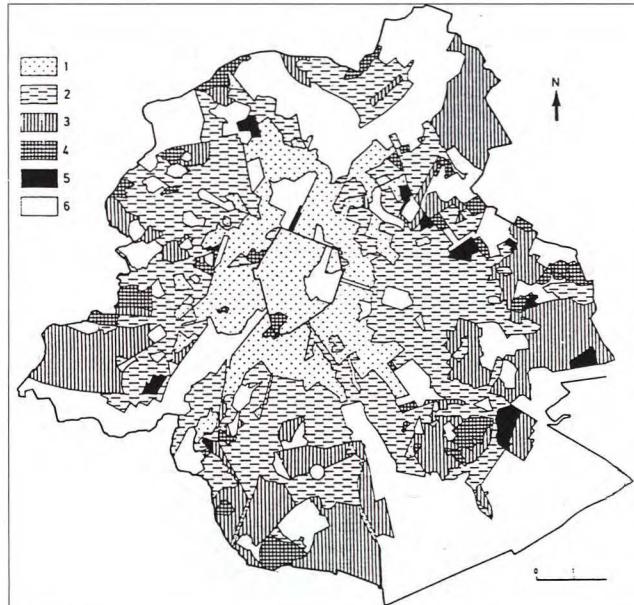
Ante estas evoluciones, el Plan desea recuperar en la región un lugar real para la industria, en previsión, por una parte, de unas capacidades de acogida adecuadas y accesibles (reservas territoriales movilizables) y desarrollando, por otra, las sinergias entre la investigación/desarrollo en torno a las universidades y las nuevas actividades de producción definidas en el seno de la Tecnópolis. Afecta especialmente al sector agroalimentario, la mecánica de precisión, la salud y las comunicaciones. Las zonas de actividades industriales urbanas representan aproximadamente 250 Ha. y el Plan se propone frenar la caída del empleo industrial en 12.000 unidades.

Las perspectivas socioeconómicas prevén un aumento de 45.000 empleos terciarios como máximo de aquí al 2005, mientras que las posibilidades cartológicas en materia de edificios de oficinas permitirían acoger a 80.000 empleados.

La dotación inmobiliaria de oficinas comprende las superficies siguientes:

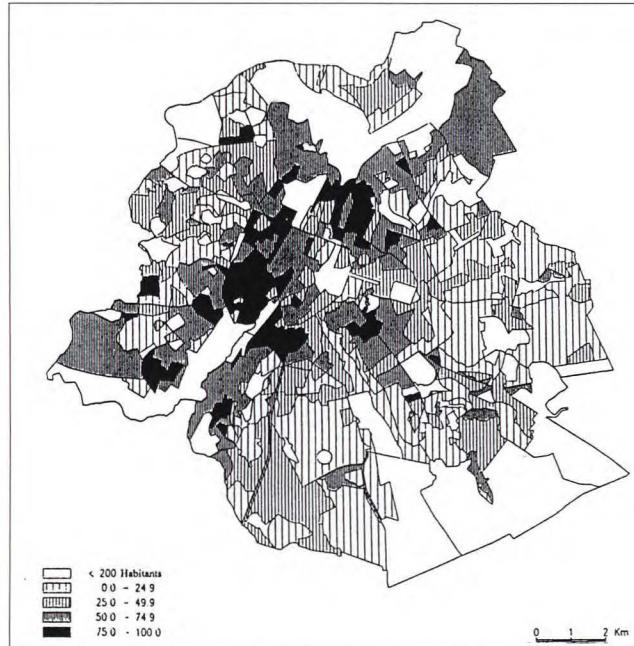
- 7.997.000 m² de edificios existentes (de los cuales cerca de 1.302.000 m² están actualmente desocupados, lo cual representa una tasa de desocupación del 16,3 %).
- 590.000 m² de oficinas en construcción.
- 1.450.000 m² de capacidad cartográfica c-a-d de superficies autorizables en virtud de los planes y reglamentos existentes.

EL MERCADO DE LA VIVIENDA EN LA AGLOMERACIÓN BRUSELENSE, 1981



1. Sector de alquiler residual ($>=75\%$ de inquilinos); 2. Sector alquiler privado (50-74% de inquilinos); 3. Sector de compra directa ($> 50\%$ de propietarios); 4. Sector de alquiler social ($>= 75\%$ de inquilinos); 5. Sector de compra subvencionada ($> 25\%$ de propietarios); 6. Sectores estadísticos con menos de 100 viviendas.

LA DISTRIBUCIÓN DE VIVIENDAS SIN COMODIDADES PLENAS EN BRUSELAS EN 1981



Las viviendas que se consideran sin comodidades plenas carecen como mínimo de uno de los siguientes equipamientos: agua corriente, ducha o cuarto de baño, aseo privado, calefacción central.

- Aproximadamente 1.000.000 m² de oficinas que ocupen superficies residenciales (alrededor de 10.000 viviendas).

Todo ello indica la importancia de esta función, ya que son cerca de 9,5 m²/habitante, frente a sólo 2,5 a 3 m²/habitante de Londres y París.

El Plan indica la necesidad de recuperar el 25% de las viviendas que han

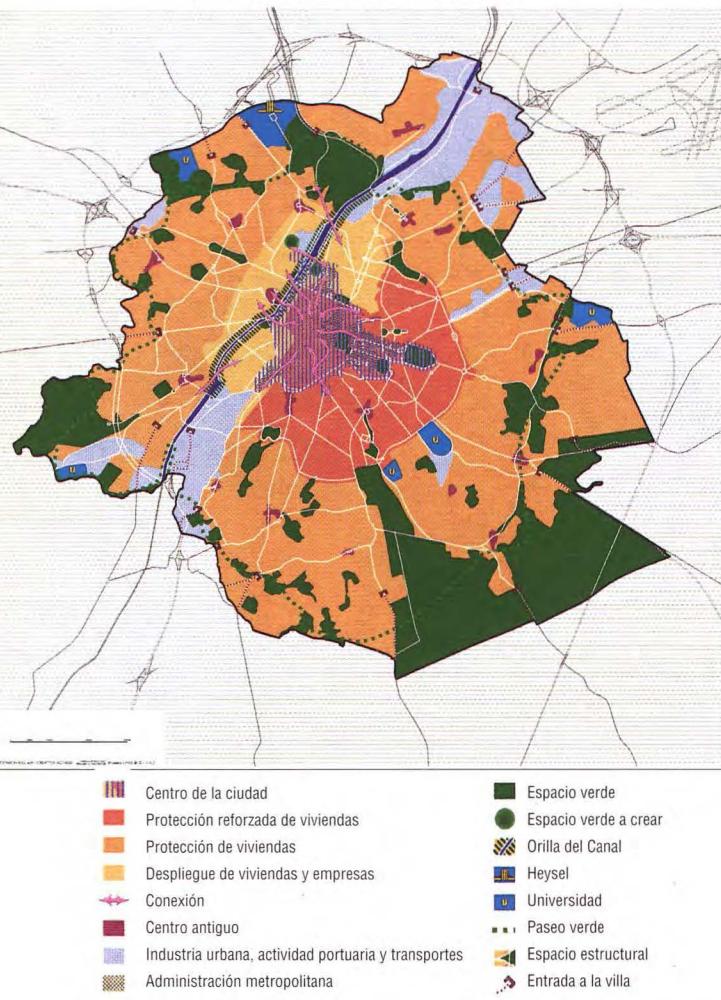
One of the Regional Development Plan's objectives is to mitigate this segregation.

The city's 460,100 dwellings are relatively old and in need of aid and rehabilitation. The buildings will be

worked on by different public organizations or private companies depending on the type of housing to

be treated. An agreement with private investors for the creation of low to moderate income real estate

EL PROYECTO DE LA VILLA



sido convertidas, la mayoría de las veces de forma ilegal, en oficinas (es decir, 2.800 viviendas en 14 años), ya que las mutaciones funcionales han ocasionado efectos negativos, como el alza de los alquileres de las viviendas y el desalojo de numerosos inquilinos.

El Plan Regional ha previsto la posibilidad de ampliación de los polos administrativos en torno a las grandes estaciones (véase más adelante, política de localización y compresión del transporte) con cuotas más importantes en los alrededores de las estaciones del norte (250.000 m² más autorizables) y del sur (300.000 m² más autorizables).

El mapa del PRD nº 3 de protección de la diversidad económica, que aparece en la página contigua, indica la zona de intervención económica prioritaria al oeste de la región. En esta zona pueden concederse ayudas específicas para la reaffectación o la reinversión de antiguas instalaciones industriales. Los polígonos industriales urbanos quedan reservados específicamente, bien para la industria de tipo

agencies will palliate the lack of this type of housing as well as the scarcity of regional funding available.

Traffic clogs Brussels' roads and the city must make up for

PLAN REGIONAL DE DESARROLLO

tradicional o bien para las actividades consideradas de alta tecnología.

3 Vinculaciones entre política de desplazamientos y localización de actividades:

La repercusión que los desplazamientos tuvieron sobre el Plan ha demostrado lo importante que era vincular la ordenación territorial y la problemática de aquéllos. El fenómeno del tráfico de acceso ha experimentado una explosión en los últimos tiempos:

- En 1991, Bruselas contaba con 632.000 empleos, de los cuales 322.000 correspondían a personas no residentes en Bruselas.
- En el 2005 los desplazamientos diarios podrían ascender a 415.000 como consecuencia del aumento del número de empleos total de 632.000 a 699.000 y a una disminución de la población activa residente.

En conjunto, los desplazamientos diarios se reparten en 1/3 por transporte público y 2/3 en coche. La congestión que ya se produce en numerosas vías de acceso corre el riesgo de aumentar marcadamente.

La modelización de los comportamientos de los habitantes en la elección de transportes indica que deben tomarse en cuenta tres variables:

• Tiempo de desplazamiento comparativo entre transporte público y transporte privado: es preciso aumentar la velocidad comercial de los transportes públicos (valores ecológicos, prioridad de paso...).

- Tasa de motorización en aumento.
- Localización del empleo: cuando se encuentra en el centro, en las proximidades de los transportes comunes, el 56% de los trabajadores utilizan éstos, mientras que la tasa baja a un 26% cuando el empleo se localiza en la segunda corona.

La reflexión sobre la elección de localización del empleo se inspira en la planificación holandesa. Las empresas se clasifican de acuerdo con su "bereikbaarheids profil", es decir, el perfil de accesibilidad y su "mobiliteitsprofil", su perfil de necesidades de movilidad y de desplazamientos. Esto ha llevado a una división de la ciudad en tres zonas

ZONAS A

Ofrecen una accesibilidad excelente en transporte público desde el conjunto del país (estaciones de alcance nacio-

nal). Se debe alentar la localización en estas zonas de todas las actividades administrativas y de las oficinas que no tengan una necesidad perentoria del automóvil para su funcionamiento.

ZONAS B

Presentan una accesibilidad media por carretera y por transporte público. En ellas es preciso alentar la ubicación de las empresas que funcionan en el ámbito de la ciudad (pequeños servicios, comercios, equipamientos).

ZONAS C

Están muy bien dotadas de red viaria y autopistas, pero en general con escaso transporte público. Deben quedar reservadas a las actividades económicas que tienen una gran necesidad de la carretera, como las industriales y el comercio mayorista (cf. zonas de industrias urbanas abastecidas por las autopistas de circunvalación y el canal).

Objetivos internacionales

Entre las metas del PRD está afirmar las ambiciones de metrópoli europea e internacional en el marco del respeto por la vida cotidiana de los habitantes.

Bruselas se beneficia de una ubicación excepcional dentro de la megápolis europea. Se encuentra en el centro de las redes de comunicación, especialmente la ferroviaria, en concreto el futuro Tren de Alta Velocidad que permitirá llegar de Bruselas a París en 1,30 horas, a Londres en 2,35 horas, y a Amsterdam en 1,40 horas.

La ciudad se inserta también en una serie de redes de información (CRENO, GEIE TECHNOPOLE, ROME), de asociación de regiones (Euro-región) y de asociación de ciudades (Metrópolis).

Su atractivo hacia el exterior es indiscutible por lo que se refiere a los empleos, a servicios específicos (hospitales, enseñanza superior) y de acogida de instituciones internacionales. Sus puntos débiles son, si duda, su falta de identidad y de grandeza, de promoción real de actividades bruselenses atractivas desde todos los puntos de vista (economía, cultura, turismo).

El crecimiento de la función europea (ampliación del número de países y de las competencias de la Unión) supone un aumento de unos 14.600 empleos directos, lo que significa que habría más de 18.100 personas en la región trabajando para la Unión Europea.



Site de Logis. El Plan, para embellecer la ciudad, preserva, entre otros, los espacios verdes.

El parque de oficinas actualmente ocupado por las instituciones es de 734.000 m² y el aumento previsible sería de 906.000 m² (de los cuales 350.000 corresponden a los espacios anexos que comprende el nuevo hemicírculo del Parlamento). Estas necesidades ya están cubiertas en sus 3/4 partes por los proyectos actuales en parte en vías de realización (674.000 m²). El resto puede llevarse a cabo fácilmente en el marco del potencial cartológico actual.

Política de embellecimiento urbano y de protección del patrimonio

1 Comprobación:

La destrucción del entramado urbano antiguo y del patrimonio que en muchos casos podía considerarse notable, de Bruselas alcanzó tal amplitud que el fenómeno fue denominado "bruselización" por los urbanistas. Esta evolución de la ciudad estuvo motivada por dos espejismos:

- La imagen de modernidad del modelo americano, concretada en el "Manhattan Center" y el "World Trade Center". El distrito norte de Bruselas ha sido arrasado tras su expropiación para realizar allí un centro de negocios (torres de oficinas). Este proyecto quedó paralizado durante veinte años.

- La plena pujanza del modelo de desplazamiento en coche: tras la Exposición Universal de 1958, se dio prioridad al coche para la realización de túneles viarios y vías de acceso, llegándose incluso a concretar un proyecto (Plan Alfa 1968, felizmente abandonado) que apostaba por realizar autovías de penetración que alcanzarían

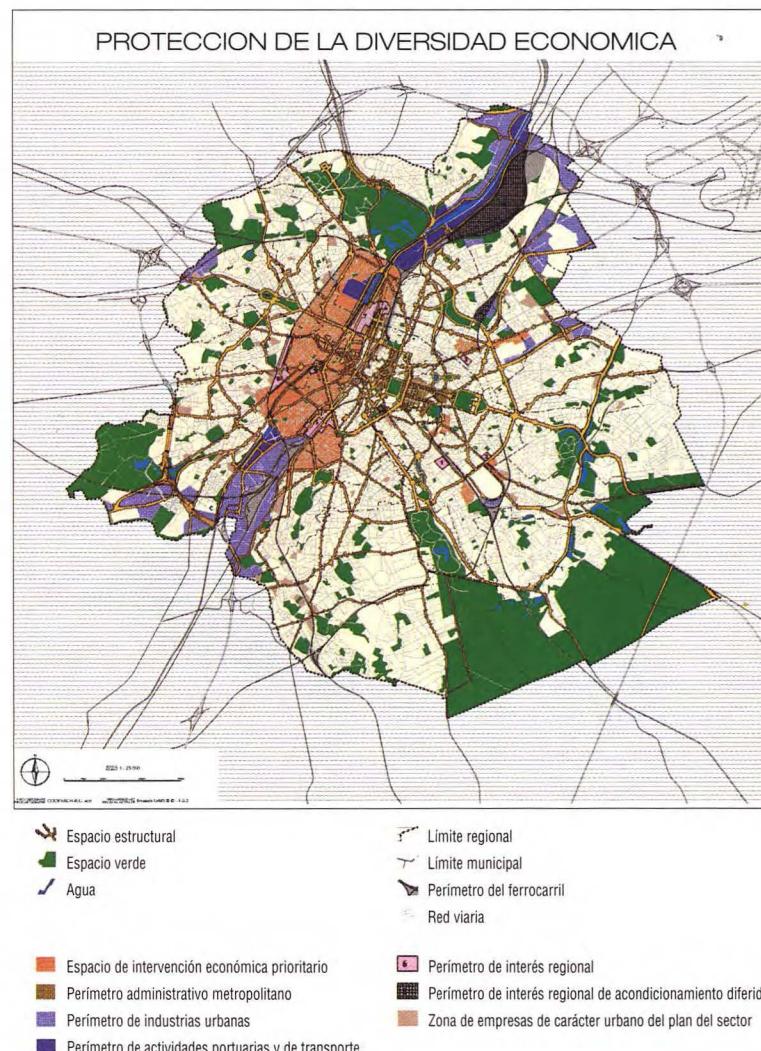
an el corazón de la ciudad: la Grand Place, en pleno centro urbano.

2 Objetivos:

Se trata de llevar adelante una gran política del marco de la vida, los paisajes y el embellecimiento de la ciudad. Además de la recalificación de los espacios públicos, de las antiguas calles donde a menudo se concentran las zonas comerciales, el Plan va a tratar de valorizar el potencial de riquezas culturales, arquitectónicas e históricas de la ciudad. Junto a la protección tradicional de los monumentos, se definirán zonas de interés histórico o estético que son objeto de medidas particulares de protección y de fomento (conjuntos homogéneos construidos en ciertas épocas del desarrollo de la ciudad: art nouveau, conjuntos neoclásicos...).

El mapa nº 4 del PRD de los patrimonios y del embellecimiento de la ciudad señala la voluntad de preservar y de redistribuir los espacios verdes, de crear cuatro nuevos parques, de aumentar el lugar de la naturaleza en los distritos densamente construidos (política de reforestación de aceras y medianas, de calles y de plazas). En él se hace un repertorio del patrimonio inmobiliario excepcional que hay que revalorizar.

Señala los espacios estructurales que hay que redistribuir: vías, plazas y espacios públicos que cumplen una función importante en la percepción de la imagen de la ciudad. Estos espacios, que aportan legibilidad e identidad a la estructura urbana, se componen de antiguos restos históricos en el Pentágono, de las principales calles antiguas y de los grandes ejes urbanos de la primera y la segunda corona, de los princi-



A partir de 1970, las clases media y alta empezaron a cambiar la ciudad por la periferia verde, dejando el centro para obreros, inmigrantes y ancianos.

pales espacios verdes y del eje del Canal. El mapa indica también los perímetros de interés cultural, histórico o estético y de embellecimiento donde debe prestarse una atención especial a la protección y a la valorización del patrimonio y a los espacios públicos (véase el mapa en la página siguiente).

Política social

La región se propone llevar a cabo programas de formación profesional y de inserción socio-profesional destinados fundamentalmente a las personas con escasa cualificación, principales

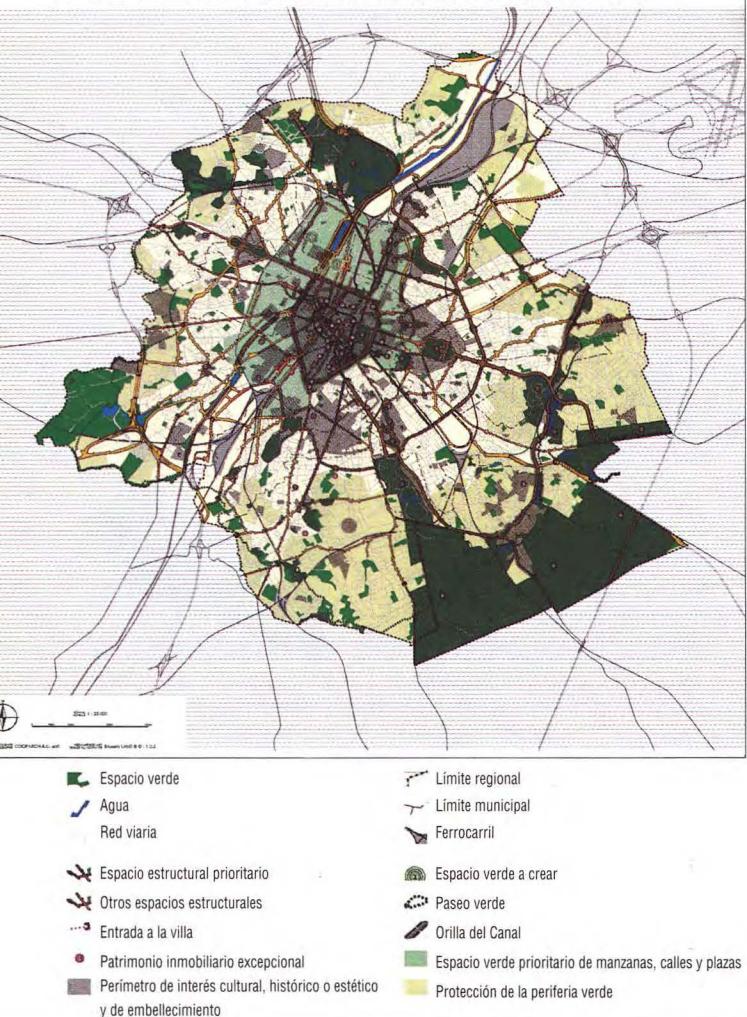
caused by commuting. Three different areas will be traced out in the region. Type A zones, areas with

excellent access by public transportation from throughout the country, have been targeted by the

plan for government and commercial use. Type B zones, with reasonable road and public

transportation access, have been targeted for businesses linked to the city itself. And type C zones, with

PATRIMONIO Y EMBELLECIMIENTO DE LA VILLA



víctimas del paro de larga duración. Se estima que los grupos considerados de riesgo y los huesos duros de la exclusión social son entre 50.000 y 70.000 personas. De los 79.462 desempleados, la mitad son parados de larga duración (más de un año) y 50.000 de escasa cualificación. La creación de empleos nuevos no responde necesariamente a las capacidades de esta población: cada vez más migrantes alternos (navetteurs) que vienen en busca de empleos técnicos o industriales.

La región no tiene competencias en materia de educación, pero financiará la prioritaria en los distritos difíciles. Además, se fomentarán la educación permanente y la enseñanza de promoción social (política de alfabetización, de formación y de actualización).

Política de seguridad: Se refiere a dos políticas, una de prevención y otra específica de seguridad

La segunda se impone, no sólo en virtud del derecho a la ciudad y a la calidad de vida, sino también de la solidaridad social: la inseguridad urbana

very good road and highway access but poor public transportation, have been set aside for industry and

wholesale businesses. Modernization and the expansion of commuting by car has eroded part

PLAN REGIONAL DE DESARROLLO

golpea muchas veces de manera discriminatoria a las poblaciones más frágiles desde el punto de vista social sobre todo en los distritos populares. La región financia las iniciativas del ámbito municipal en materia de prevención en ordenación urbana y circulatoria, calidad y equipamiento de las viviendas y trabajo social de proximidad. En cuanto a las políticas de seguridad, la región fomenta la creación de antenas de policía de distrito y la función de "ilotier".

Política de equipamientos y comercios: Se trata de valorizar el comercio y los servicios diversificados

Los núcleos comerciales, especialmente del centro, han experimentado cierta declinación como consecuencia, en parte, de la disminución de la población residente en la región, de la atracción de los centros comerciales periféricos que disponen de grandes zonas de estacionamiento de fácil acceso, de la presencia de una oferta excedentaria de superficies comerciales y de la degradación de la imagen de la ciudad.

El Plan considera la necesidad de reforzar la función comercial central para devolver al centro el atractivo mediante sistemas de contratos de centros comerciales entre autoridades públicas y socios privados. Estos programas de revitalización serán subvencionados para la reordenación de los espacios públicos y la resolución de los problemas de circulación, accesibilidad y estacionamiento.

Los equipamientos y los servicios a la población son elementos decisivos al elegir una residencia. El Plan prevé aumentar la accesibilidad de los equipamientos metropolitanos (servicio de comunicación por transporte público demasiado deficiente por las noches y los fines de semana) y privilegiar la calidad de los equipamientos en el ámbito municipal.

Política medio ambiental: Procura la gestión racional de recursos y reducción de elementos perjudiciales

El Plan se inscribe en el marco del desarrollo sostenible tratando de responder a las generaciones actuales sin comprometer la posibilidad de dar solución a las necesidades de las futuras. Se pondrá, pues, el acento en la economización de energía y en la elección

de las menos contaminantes (en especial, gas natural para la calefacción).

Por lo que respecta a la gestión del agua, el proyecto indica la necesidad de realizar grandes obras de depuración (creación de depuradoras al norte y al sur de Bruselas) y de alcantarillado para reducir los riesgos de inundación en algunos distritos.

El Plan de Prevención y de Gestión de residuos se basa en los siguientes principios:

- Disminuir la cantidad de basuras en origen.
- Favorecer la selección, reciclaje y valorización de las mismas para disminuir el volumen de las que hay que incinerar.
- Garantizar la eliminación sin riesgo de los residuos especiales.

Los diferentes aspectos de la lucha contra la contaminación conciernen a la reducción de las molestias ocasionadas por los ruidos (reducción de la circulación y de la velocidad) y a la contaminación del aire (reducción de las emisiones del tráfico y de las emisiones domésticas) o la del suelo.

Por último, el patrimonio verde, aunque importante en Bruselas (9,4 m² por habitante) está repartido de forma muy desigual (0,8 m²/hab en Saint-Gilles frente a 24 m²/hab en Jette).

Política cultural

La región no tiene competencias directas en materia cultural, pero el Plan reconoce la importancia de este apartado como factor de atracción hacia el exterior, especialmente mediante grandes manifestaciones culturales, y de cohesión interna, a través de experiencias de prácticas multi o interculturales.

Política de desplazamientos

1 Comprobación:

La red de carreteras está saturada y las perspectivas de aumento del tráfico son catastróficas. La oferta de transportes públicos lleva 25 años en regresión (disminución de los km. ofrecidos y de las frecuencias) y se aprecia un descenso neto en la clientela. Desde 1989 se observa un cambio de tendencia.

2 Objetivos:

La imprescindible mejora de los transportes públicos requiere fuertes inversiones e infraestructura, en equipamiento, en ordenación de superfi-

of the region's old fabric of streets and roads and some of its heritage. Proposals such as the requalifying

of public areas, and valuing of cultural assets have been made to put an end to this erosion.



Le Bois de La Cambre es una de las zonas en las que el Plan pone especial interés. En la zona sur de este bosque se reducirá considerablemente la circulación automovilística.

cie y en material (nuevos tranvías y ramales de metro).

El mapa nº 5 del PRD de los transportes públicos presenta las opciones de las ordenaciones siguientes:

- La construcción del Tren de Alta Velocidad (TGV) con una parada en la Estación del Sur.
- La puesta a punto de una Red-Expreso Regional (RER)

El acceso ferroviario a Bruselas es excelente a partir del conjunto de ciudades de Bélgica, con Bruselas como nudo de la red. Es así que más del 70% de los trasladados diarios utilizan el ferrocarril para llegar a la capital cuando la distancia que debe recorrer supera los 30 km. En cambio, el acceso en transporte público desde los alrededores es poco menos que inexistente.

La construcción de una red de ferrocarriles suburbanos rápidos, con buena frecuencia y cómodos, es indispensable para fomentar el abandono del coche privado por el ferrocarril. Este proyecto requiere la participación financiera de las regiones flamenca y valona y del Estado.

El Plan prevé una mejora rápida e inmediata de la red de trenes locales (aumento de las frecuencias y de las paradas) y la vuelta al servicio de antiguas estaciones y la creación de otras posiblemente nuevas para la RER.

● La terminación de las obras de construcción del metro (conexión del cinturón y extensión en periferia de la línea oeste ya existente).

● Un conjunto de obras necesarias para mejorar la velocidad comercial sobre las redes de superficie.

El Plan prevé también la construcción de una serie de lugares protegidos para los tranvías o autobuses y la instalación

y/o gestión de carriles que permitan conceder prioridad de paso a los transportes públicos (sistema de control de los semáforos por el conductor del tranvía o del autobús).

El mapa nº 6 del PRD de viales muestra la especialización de éstos y la necesaria rehabilitación de los espacios públicos.

La organización general de la circulación está prevista en tres redes:

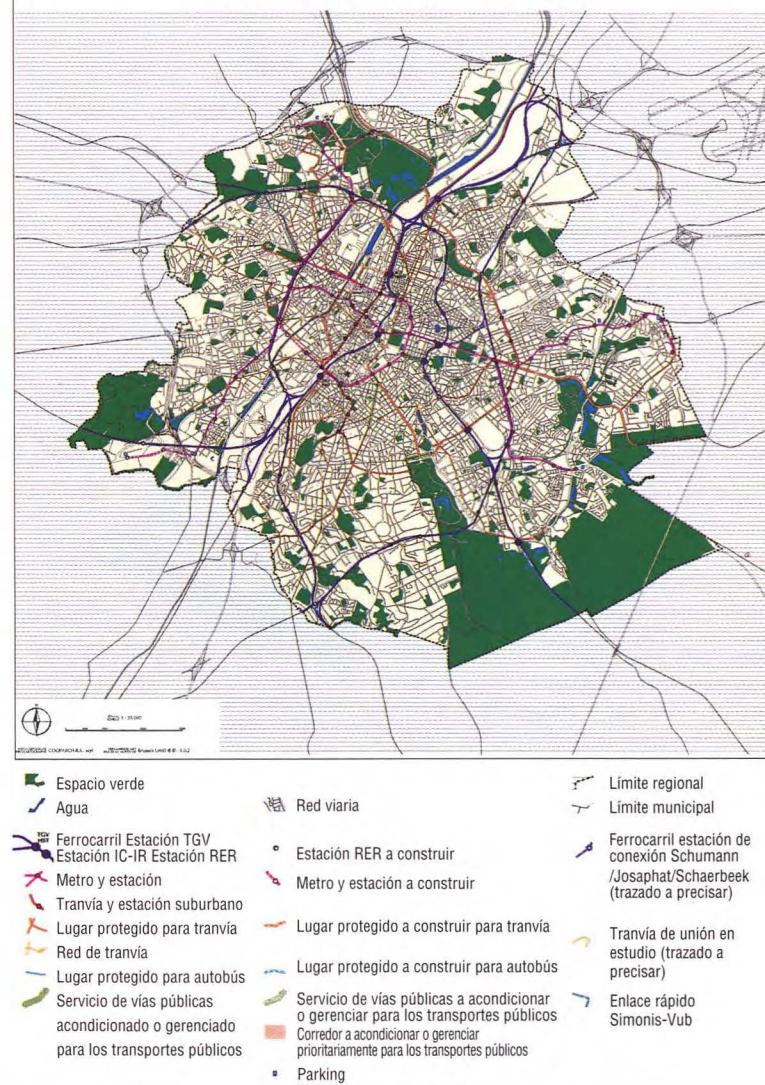
- La red de distrito, marco del tráfico de proximidad, de escasa densidad, comprende las calles locales y los colectores de los distritos. El tráfico de tránsito debe ser disuadido (establecimiento de rodeos o de sentidos únicos), limitándose la velocidad a 30 km/hora. Se trata de devolver a la calle y al espacio público una "función de vecindario" indispensable para recuperar unas cualidades atractivas para la residencia en dichos distritos.

- La red interdistritos debe unir entre sí los distritos vecinos, garantizar la circulación entre ellos y desviarla hacia las vías de la red regional. La ordenación tiene que reducir las molestias ocasionadas por el tráfico (un carril de circulación por sentido).

Esta red es gestionada por los municipios, salvo los ejes de transporte público. La velocidad máxima autorizada es de 50 km/h, con la posibilidad de establecer reducciones locales a 30 km/h (comercios, escuelas...).

- La red regional comprende las vías principales, vectores de los desplazamientos más largos (avenidas o bulevares de dos carriles por sentido como máximo), que deben ser rehabilitadas cuando la molestia debida a la circulación sea excesiva; y las vías metropolitanas formadas por tramos

LOS TRANSPORTES PUBLICOS



de circunvalación o por vías radiales situadas en la prolongación de las autovías, que tienen una circulación intensa (arterias equipadas con túneles...). Estos viales deben ser rehabilitados para conciliar circulación, seguridad y vida local, fijando el límite de velocidad máxima en 50 km/h. Hay que establecer medidas compensatorias para favorecer a los habitantes vecinos de estas arterias cuando las molestias superen ciertos umbrales determinados.

Dos zonas particulares necesitan planes detallados de circulación:

- El Pentágono, donde los objetivos son la supresión del tráfico de tránsito, la buena accesibilidad de los estacionamientos públicos para comercios y equipamientos centrales y el aumento de la velocidad comercial de los transportes públicos de superficie.

- La zona sur del "Bois de la Cambre" donde debe reducirse la circulación para favorecer las actividades recreativas del bosque.

PLAN REGIONAL DE DESARROLLO



El Plan sólo prevé pequeños tramos de viales complementarios de interés regional que es preciso estudiar.

- Itinerarios para bicicletas: Se fija como objetivo aumentar los desplazamientos en bicicletas de aquí al año 2005, para alcanzar el 10% del total de los mecanizados. Para lograrlo se debe poner en marcha una red de itinerarios especial que comprenda trayectos señalizados y adaptados a los ciclistas.

- Circulación de peatones y personas de movilidad reducida: En Bruselas un 40% de la población hace todos sus recorridos a pie. La parte del espacio público reservada a los peatones es reveladora, sin embargo, de la poco equitativa relación de fuerza que se ha instalado entre los usuarios de los viales. El Plan prevé la rehabilitación necesaria de unas aceras cómodas, accesibles y de itinerarios peatonales agradables y continuados. El ancho de las aceras debe sistematizarse en un mínimo de 1,50 metros.

- Estacionamientos y garajes: Se prevé la construcción de estacionamientos disuasorios que deberían

administrative zone, generation of new office space will be curbed, and small and medium sized enterprises

and businesses will be drawn to the city's center while access will be improved.

Environmental policies will be pursued by fostering energy savings and less polluting energy. The

2. Vivienda y empresa.
3. Actividades administrativas.
4. Empresas de carácter urbano.
- B. Las industriales.
- C. Las de espacios verdes y rurales.
- D. Las de equipamiento de interés colectivo o de servicio público.
- E. Las demás zonas (reservas, cementerios...).

El Plan ha dejado posibilidades de modulación en el seno de estas zonas, previendo superficies y/o cuotas máximas para las utilizaciones espurias al destino principal del área.

De este modo ha permitido, por ejemplo, construir edificios de oficinas en una zona residencial con una doble condición: la superficie total del suelo afectado no debe sobrepasar el 10% de la superficie de suelo de la manzana considerada ($P/S = 0,1$) y la función principal no puede quedar amenazada.

Estos mecanismos derogatorios están vinculados además a un procedimiento particular de publicidad: tras una consulta pública que permita a los interesados consultar los documentos, la autoridad municipal debe reunir una comisión de concertación encargada de dar su parecer sobre la demanda.

En el curso de quince años de gestión de este Plan se han comprobado deslizamientos progresivos que han llevado, tras los procedimientos de concertación, a la realización de proyectos contradictorios con él. Por ejemplo, desde 1979 casi la mitad de los edificios de oficinas han sido construidos fuera de las zonas administrativas previstas para tal fin. Por otra parte, los Planes Particulares Municipales (PPA) también han modificado a veces la naturaleza de los distritos ya que podían degradar el Plan de Sector y superar los umbrales $P/S 0,1$ y $0,2$ impuestos para las oficinas.

2 Reglas complementarias del PRD en materia de utilización del suelo (mapa nº 7):

El PRD ha querido conservar el Plan de Sector reforzando al mismo tiempo la protección de las viviendas en la zona que rodea al distrito central de negocios, donde la difusión de la función administrativa en los distritos residenciales es la más marcada. El PRD ha definido perímetros, entre ellos el central de protección de las viviendas, que se superponen a las zonas del Plan

situarse fuera de la región en conexión con las estaciones de ferrocarril. Los estacionamientos de tránsito, de menores dimensiones, están instalados en las fronteras de la región en conexión con el transporte público urbano. El Plan señala la necesidad de coordinar mejor la gestión de los estacionamientos públicos (señalamiento, condiciones de acceso) y de revisar las normas en materia de construcción de plazas de garaje en los inmuebles de oficinas, según el tipo de actividad y el nivel de servicio ofrecido por los transportes públicos. La existencia de estacionamientos subterráneos contribuye al aumento de la congestión urbana.

Es preciso reducir el estacionamiento de larga duración en los viales y alentar la rotación en la zona comercial.

- Transporte de mercancías: El aumento de transporte para pesos pesados, cuyo tráfico está actualmente comprendido en las redes de distrito, hace necesaria la implantación de un centro de trasbordo en la zona portuaria que permita la distribución del transporte de bienes mediante vehículos de dimensiones más reducidas. La vía de agua debería ser revalorizada para el transporte de las mercancías más pesadas y de los residuos y la basura.

Reglas para la utilización del suelo

1 El Plan del Sector de Bruselas de 1979: una gestión dinámica del Plan de Ocupación del Suelo:

El Plan de Sector de 1979 se concibió como protección de las actividades menos fuertes (vivienda, talleres, artesanado, equipamiento) y de las características arquitectónicas y urbanísticas de los distritos. Su consecución se debe a una doble coyuntura favorable:

- Una crisis de sobreproducción de superficies administrativas llevó a los profesionales a aceptar restricciones en las nuevas urbanizaciones.

- El nacimiento del Comité de Habitantes Numerosos y Activos ha sensibilizado la opinión en las apuestas urbanísticas. De igual modo surgieron las reivindicaciones relativas a la salvaguarda del patrimonio y a la mejora del marco de vida.

El título comprende diversos usos:

A. La zona de habitat en cuyo seno se han distinguido:

1. Vivienda.



Imagen del edificio de la Comisión Europea. Bruselas debe hacer frente también urbanísticamente a su carácter de "ciudad sede" de la Unión Europea.

de Sector. Las restricciones principales en estos perímetros son las relativas a las oficinas (200 m² autorizados, aumentando a un máximo de 500 m², sin derogación del umbral de densidad del 10% de la superficie del suelo de las manzanas) y la función hostelera (hotel autorizado siempre que no tenga más de 50 habitaciones). No es posible derogar las restricciones con planes municipales particulares. En general, las prescripciones reglamentarias limitan la modificación de la utilización o destino de una vivienda y la demolición de una existente, a no ser que se construya al menos la misma superficie de suelo de vivienda en el lugar.

Para los perímetros de industria urbana, los de actividades portuarias y de transportes se imponen restricciones relativas a la implantación de oficinas para reservar terrenos accesibles financieramente a la producción. Los otros perímetros no autorizan la implantación de oficinas que sobrepasen un máximo de 1.500 m² por inmueble. Se pretende permitir la instalación de pequeñas y medianas empresas de servicios y obligar a las administrativas de mayores dimensiones a implantarse en la zona administrativa.

Asociación público-privada y tasa de urbanismo

El principio de financiación cruzada, que consiste en permitir la financiación de actividades deficitarias gracias a los beneficios obtenidos de la realización de operaciones rentables, ha sido aplicado a los permisos relativos a las oficinas. La inversión en oficinas es más

segura en cuanto a las rentas de alquiler, presenta gastos de gestión de alquiler menos elevados y permite obtener una plusvalía considerable con motivo de la realización del programa (en general, los inmuebles de oficinas tienen una relación piso/suelo netamente más alta que los de viviendas).

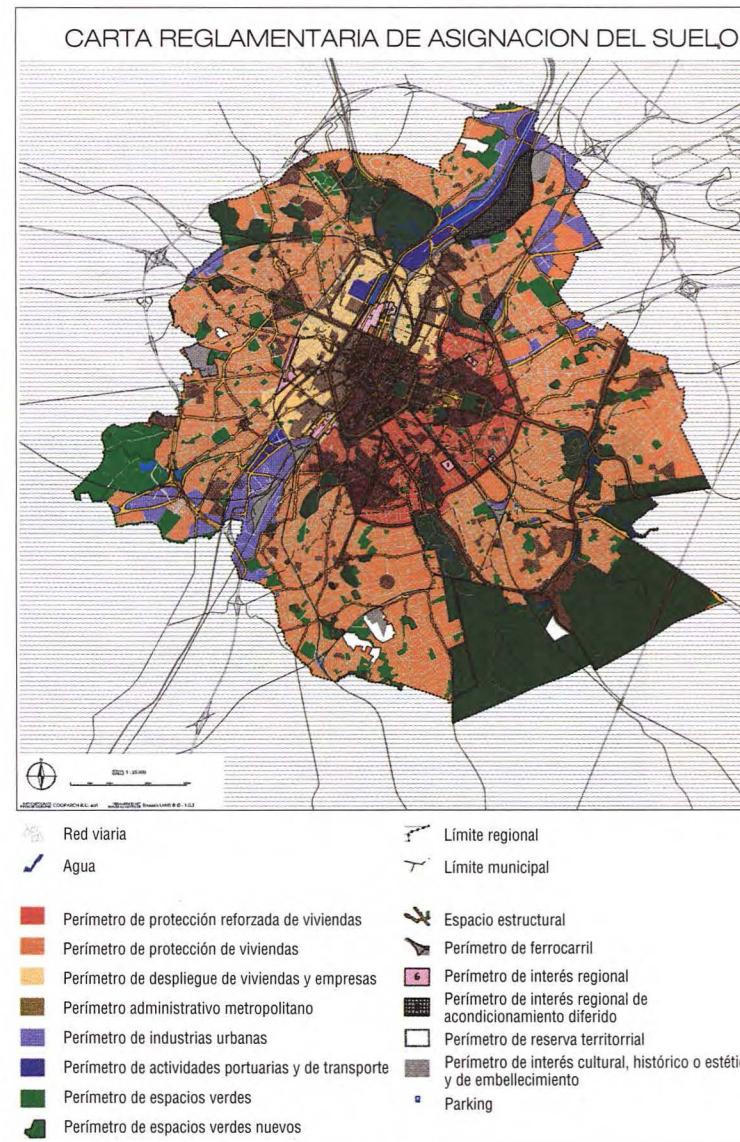
Los alquileres que pueden pedirse por m² y por inmuebles en buen estado se ajustan del siguiente modo:

- Oficinas: 6 a 10.000 F/m²/año.
- Viviendas: 2 a 3.000 F/m²/año.
- Locales industriales: 1.500 a 3.000 F/m²/año.

La imputación de bienes raíces puede ser especialmente elevada por m² construido: de 15.000 a 50.000 F/m² contra 5 por 10.000 F/m² para vivienda.

Los poderes públicos estimaron lógico que una parte de esta plusvalía volviese a la colectividad, para lo que vincularon la emisión de permisos de urbanismo a la ejecución de tasas. Estas cargas pueden consistir también en construir vertederos, espacios públicos o viviendas: la circular de aplicación prevé la obligación de realizar 1 m² de vivienda social o 3 m² de vivienda "concertada" por 10 m² de oficina.

La vivienda social se cede gratuitamente al municipio. Para la vivienda concertada, una concertación con el inversor prevé un precio de venta máximo por m², y la tasa de urbanismo consiste, en este caso concreto, en la diferencia entre el coste de construcción total de la vivienda (coste del terreno, demolición, construcción, honorarios, etc.) y el precio de venta a tanto alzado impuesto (el precio de construcción glo-



Bruselas es un pequeño

territorio con una alta

demandas de terreno: de ahí

**la exigencia de
racionalidad de la ordenación.**

bal se estima en 50.000 F/m² y el precio de venta impuesto 35.000 F/m².

Para asegurar que la operación de la vivienda respeta el carácter social que debe tenerse, se prevén determinadas condiciones de acceso para los candidatos compradores. Si la tasa consiste en una redistribución de vertederos o equipamientos, la contribución del inversor se eleva a 4.500 F/m² de oficina para la zona administrativa y 6.000 F/m² de oficina fuera de esta zona, lo cual es la traducción en términos financieros de la tasa de construcción de viviendas.

designed for water treatment.
Also taken into account is a need to implement policies for training and

social and professional re-integration as well as safety and prevention programs.

In order to do this remodeling work on the city, the plan provides for cross financing which will ensure that the deficit-running project are implemented by generating funds from other profitable operations.