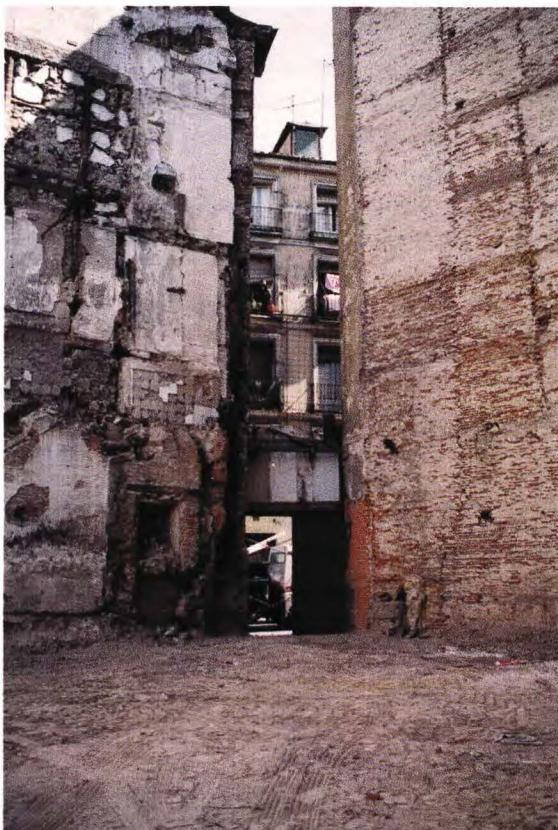


El ocaso de la racionalidad urbanística

Grupo Municipal Socialista



Consideramos que el Plan General es el instrumento urbanístico que establece, por una parte, las determinaciones que van a condicionar la forma de la ciudad en el futuro, a partir de la ciudad existente, y, por otra parte, las "reglas del juego" a las que habrán de someterse los múltiples y diversos agentes que intervienen en la construcción y transformación de la ciudad.

Al adoptarse esas determinaciones, en un preciso contexto económico, éste ha de tenerse en cuenta a la hora de caracterizar la naturaleza y entidad de los procesos urbanos que se estén dando en la ciudad que se pretende ordenar, y de los que puedan darse en el futuro. Las decisiones que implica el planeamiento pueden tener efectos de toda índole –económicos, políticos, sociales, etc.–, creemos que todos ellos son de consideración obligada para los planes de ordenación.

Pero esto último no significa que el Plan tenga que ser el vehículo de todo tipo de decisiones de política urbana y económica, o dicho de otra manera, que el Plan persiga objetivos de política económica –conseguir una mayor eficacia del aparato productivo, o conseguir efectos redistributivos de la renta (que, por cierto, no es el caso del Avance que comentamos)– no puede llevar al error de evaluarlo a partir de supuestas capacidades que el Plan no tiene ni puede tener.

Los objetivos de un Plan y su enfoque mismo, parten de qué es lo que se considera como problema, desde una única perspectiva: la del Plan como instrumento. Cuestión nada banal ni obvia y que constituye, además, el punto de partida de la política urbana que el Ayuntamiento defiende. Los contenidos del Plan y las medidas a aplicar se derivarán de la interpretación que se haga, del modo y forma en que se han generado los procesos urbanos que se dan en la ciudad, y de las variables por las que se caracterizan, de forma diferenciada, en los distintos espacios de la ciudad.

Esto hace que pese a la definición legal de su alcance y contenido no todos los Planes Generales son iguales.

Sus enfoques conceptuales y metodológicos y sus propios contenidos y formatos responden, insistimos, al diagnóstico que se haga de los problemas que se pretenden resolver con el Plan; la política urbanística del Ayuntamiento que lo aprueba, que se concreta en los objetivos que, con toda la complejidad que implica, configuran la estrategia del Plan; y a la interpretación de la ciudad de la que se parte. Es decir, del análisis que se haga de los procesos y transformaciones de la ciudad y, en consecuencia, cómo, cuándo, por qué y para

qué, se puede intervenir en la ciudad con los instrumentos urbanísticos de aplicación desde un Plan General.

Estas bases, que definen la concepción y posibilidades de un Plan General, exigen que se redacte con un cierto método que permita alcanzar los resultados pretendidos.

Lo que un Plan sea, su tipo o carácter, dependerá de esos resultados; hasta que estos puedan apreciarse, es decir, en la fase de Avance, como es nuestro caso con el NPG de Madrid, sólo es posible evaluar lo que el Plan pretende ser.

Los planes si están bien hechos, si son buenos planes, son un marco de referencia que pueden durar años al servicio de la comunidad; un Plan bien hecho, alcanza cotas importantes en el entendimiento de la situación en la que se encuentra la ciudad y en qué dirección puede ir. O qué capacidad de transformación se le puede dar, qué agentes urbanísticos existen, cuáles pueden venir de fuera y de qué manera hay instrumentos disponibles que puedan ser aplicados para transformar lo que se considere necesario.

Desgraciadamente, nada de estos tiene el NPG; un ejemplo más de que el matrimonio urbanista-político puede encañinar a una pérdida absoluta de la racionalidad.

La base cultural racionalmente construida del técnico pierde frente a la cultura global popular de determinados políticos y conduce, como en este caso, a un despotismo ilustrado encubierto y disimulado.

El Plan, al final, es un producto fundamentalmente político y hecho a base de consensos, y la mejor garantía de su calidad y eficacia es que sea un Plan al alcance del conjunto de la población, eliminando todo aquello que tiene de críptico y llegando a imágenes que la gente entienda.

En el fondo el urbanismo ha de ser un pacto que establecen los diversos grupos sociales de la ciudad, un pacto dirigido y arbitrado por quienes en un momento determinado detentan el poder, pero con un único objetivo: que el pacto, en condiciones de igualdad, se haga realidad; este pacto confiere al Plan carácter democrático, y sin él no dejaría de ser un Plan tecnocrático, más cuando se trata de un plan globalizador y cosmogónico que trata de dar respuesta a todo tipo de problemas de la ciudad, convirtiéndose en pura ideología.

Lo que el NPG pretende ser

Afrontar el comentario de un documento de la envergadura del Avance, y opinar ordenadamente sobre su contenido, requiere adoptar un cierto método. De un lado no parecía opor-

tuno intentar diseccionar la totalidad de sus entresijos. Ni el debate sobre el Avance va a agotarse en esta Revista, ni todos sus aspectos son de interés para la generación de los madrileños.

Por ello se ha adoptado por centrar este escrito sobre aquellos aspectos del Avance, enfatizados por el Equipo de Gobierno Municipal, por los responsables de su redacción, o resaltados de forma especial en el propio documento.

Participar, para mejorar la calidad de vida

José María Alvarez del Manzano, Alcalde Madrid, destaca en su introducción al Avance lo siguiente:

"El Planeamiento Urbano es una disciplina compleja cuyas propuestas y orientaciones no son fácilmente comprensibles para el común de los ciudadanos. Y para éstos, relacionar sus problemas y los de la ciudad con cuestiones como usos del suelo, aprovechamientos, catálogos y normativas les representa un salto difícil de aprehender... Quiero resaltar la importancia que, en este nuevo Plan, tiene el debate público que, desde el principio, ha sido constante del trabajo realizado en la Oficina del Plan. Se han sucedido las consultas y mesas redondas como medio de pulsar la opinión de los ciudadanos sobre el Madrid en que desean vivir. Un Madrid capaz de dar lo mejor de sí, no sólo a sus ciudadanos sino a España y al mundo".

En esta misma línea se pronuncia José Ignacio Echeverría, Concejal Delegado del Área de Urbanismo, al decir en el prólogo del Avance:

"Todo ello ha permitido elaborar un documento abierto y flexible, plenamente participado desde el arranque de su elaboración; tanto desde el hecho de la integración de todos los grupos políticos en el Consejo de Administración de la OMP, como por ser fruto, entre otras cosas, de los resultados obtenidos de los procesos de participación institucional desarrollados en dos de sus fases previas –las definiciones de los Criterios y Objetivos y de las Estrategias Básicas–."

Dado que el título de este apartado es la frase que abre y encabeza el Avance, entendemos que sintetiza su objetivo y característica más destacables (como se reitera en otras partes del documento): mejorar la calidad de vida y ser un Plan participado.

El común de los mortales suscribiría sin dudarlo ese objetivo, y cada persona o colectivo lo haría desde un entendimiento distinto lo que significa "calidad de vida", o de cómo puede alcanzarse su mejora. Así enunciado, en abstracto, sin matizaciones o apostillas que acoten significados, contenidos, caminos y medios para su consecución, no cabe hablar de objetivos, ni

We consider that the General Plan is the instrument of town planning that sets out, on the one hand, the factors that will have a determining effect on the from taken by cities in

the future, starting from cities as they are at the present time, and, on the other hand, the rules which must be complied with by the many different agents involved in building

and transforming cities.

Such determining factors are adopted in a specific economic context, which needs to be taken into account when deciding on the natu-

re and entity of the town planning processes that are taking place in a city where a plan is being prepared, as well as in those processes that are likely to take place in the future.

tan siquiera de declaración de intenciones. Se trata de un deseo angélico, cuya inocencia no puede menos que recordar el famoso precepto constitucional que instaba a los españoles a ser justos y benéficos. Más vale pués centrarse en objetivos menos principales que, una vez despojados de adornos lingüísticos son, para alegría de este Grupo Municipal Socialista, sorprendentemente parecidos a los del Plan General vigente.

La falta de consenso político en la aprobación del Plan General de 1985 ha sido uno de los caballos de batalla del Partido Popular. Así por ejemplo, Pedro Ortiz, en mayo de 1989 decía:

"La imposición, por la fuerza del «rodillo», sin atender a la razón de las numerosas voces que se levantaron sobre aspectos parciales o generales del mismo, ha sido su principal debilidad; y el origen de los errores y fallos que contiene... Escuchando, debatiendo y consensuando el Plan General, más allá de la relación de fuerzas de un determinado momento, y que beneficien coyunturalmente a tal o cual opción política, habría evitado que se produjera la actual situación, en la que pervive un Plan sin la legitimación de las opciones que lo impusieron" (1).

Valga este texto como muestra para justificar el interés del Partido Popular, en demostrar que la Revisión en marcha está siendo objeto de intensa participación. Este tema requiere matizaciones importantes. En primer lugar, el hecho de que todos los grupos políticos municipales estén representados en el Consejo de Administración de la Oficina responsable de la redacción del Plan no significa que nos encontremos ante un Plan consensuado. De hecho, las opiniones de los grupos de la oposición municipal no han sido tenidas en cuenta, ni cara a la redacción del Avance, ni en lo relativo al conjunto de modificaciones del Plan General vigente que se están tramitando, y que condicionan el futuro de Madrid en mayor medida que el propio Avance.

En segundo lugar, y como adjetiva el propio Echeverría, la participación que se ha realizado es institucional, lo que está bastante alejado de un entendimiento medianamente progresista de la colaboración ciudadana en la redacción del planeamiento. En la redacción del Avance no ha existido participación pública, sino que se ha recabado la opinión del ciudadano mediante un instrumento –la encuesta con preguntas y respuestas detalladas–, cuya utilización puede ser adecuada a efectos de definir políticas de captación de mercado, pero que cara al planeamiento urbanístico sólo es válida para condicionar la opinión sugiriendo respuestas predeterminadas.

(1) Pedro Ortiz. El futuro de Madrid. Revista Urbanismo, nº 7.

No puede existir participación pública sin información, y la exposición del Avance es la primera ocasión en que se produce una transferencia de información, sobre cuya posible eficacia el diario ABC opina:

"...Pero el problema es que la exposición, con gran derroche de medios audiovisuales, se realiza en lo que se ha dado en llamar jerga urbanística, un idioma supertécnico que entienden perfectamente arquitectos y personas cercanas al urbanismo, pero que suena a rollo incomprendible a la mayoría de la gente no especializada que acude al Museo de la Ciudad con la esperanza de saber cuál va a ser el futuro de Madrid." (ABC 12.7.93)

Se desconocen los frutos de la participación institucional, pero dado que el contenido de los documentos de *Criterios y Objetivos y Estrategias Básicas*, no ha sido modificado como consecuencia de la misma, sólo cabe pensar en una improbable y unánime ratificación de sus contenidos, o en la ignorancia de las opiniones vertidas a lo largo del proceso.

No cabe pués alardear de un proceso de participación radicalmente distinto de la incorporación de las experiencias de las Asociaciones de Vecinos, y de años de trabajo en los barrios, que caracterizó al Plan de 1985.

Las propuestas de desarrollo

La imagen de ciudad propuesta por el Avance sugiere a pronto y voleo los siguientes comentarios:

- La clasificación como suelo urbanizable de la práctica totalidad del actual suelo rural comunitario, aleja el fantasma del tercer fenómeno característico del modelo de producción de ciudad del pasado: la urbanización del suelo rural de espaldas al planeamiento.

- La conexión entre los crecimientos previstos y el tejido de la ciudad no es una de las preocupaciones de los redactores del Avance. Las barriadas "cuelgan" de grandes infraestructuras, lo que garantiza su aislamiento del resto de la ciudad.

- El Plan General vigente apostó con energía por el reequipamiento de la ciudad y la creación de espacios libres. El Avance supone una ruptura con esta línea de actuación.

- La política de espacios libres está caracterizada por la fragmentación de las áreas verdes, y el desmantelamiento del esquema de cuñas verdes y parques suburbanos del PGOU vigente, circunstancia agravada por la práctica extinción del suelo rural comunitario. Se recupera una visión residual del sistema de espacios libres, desconociendo su valor como elemento

The objectives of such a Plan, indeed its very approach, stem from what is deemed to be a problem, which is looked at from one point of view only: the Plan as an instru-

ment. This issue is neither trivial nor obvious and moreover constitutes the starting point of the town planning policy defended by the Town Council.

The Plan's conceptual and methodological approaches as well as its own contents and formats are a response to the diagnostic of the problems that the Plan is designed to

solve. This involves the town planning policy of the Town Council which approves the Plan, which is used to set targets which, with all the complexity that this involves,

to de la ciudad y reduciéndolo, en bastantes casos al mero papel de banda de protección de grandes infraestructuras.

• A pesar de la puesta en el mercado inmobiliario de todo el suelo disponible, sólo se configuran dos nuevos parques de escala de ciudad: el del Arroyo de la Gavia con dudosas condiciones de accesibilidad, y la Casa de Campo del Este, que vé notablemente mermado el tamaño en su día previsto.

El Avance no sólo ignora el análisis de sus efectos sobre el sector inmobiliario, sino también sobre la región. El desconocimiento de la realidad regional impregna todo el documento; desde el ámbito elegido para el Diagnóstico del marco territorial, limitado a los municipios interiores a M-50; a la definición de la estructura territorial que no contempla los arcos noreste y sureste, y cuya definición gráfica impide visualizar el patrón territorial de distribución de usos. Con estos miembros no es extraño que se haya obviado cualquier análisis del impacto en la región de las propuestas para el municipio de Madrid, del mismo modo que en parte alguna del documento se analizan los efectos sobre Madrid, de lo que ocurre del otro lado de los límites municipales.

En una región cuyo futuro depende del grado de integración y el equilibrio interno, la continuidad de las infraestructuras de transporte parece ser el único factor considerado.

Reinventar la red arterial

En este, como en otros aspectos, el Avance adolece de una disociación entre las estrategias de actuación y las propuestas que las concretan, así como entre las políticas sectoriales diseñadas en el documento, las llevadas a cabo y las actuaciones en el día a día de la gestión municipal.

Desde la asunción del grado de congestión de la red viaria, el Avance se plantea como objetivo conseguir una movilidad sostenible, con independencia de futuros incrementos en el número de viajes. Para alcanzar ese objetivo se enuncian una serie de estrategias, que van desde la consolidación de un modelo polinuclear equilibrado para la región, hasta la puesta en valor de la trama urbana, pasando por favorecer el tránsito peatonal y el transporte público, estrategias cuya puesta en práctica se traduce, fundamentalmente, en actuaciones de gestión de tráfico.

Aparentemente los criterios, objetivos y estrategias básicas de la política de tráfico y transporte recogida en el Avance, suponen una ratificación de los contenidos en el vigente Plan General, y en las directrices y propuestas diseñadas en los últimos años desde las Consejerías de Política Territorial,

de Transportes y desde el Consorcio de Transportes, si exceptuamos una reducción del porcentaje deseable para el transporte público en el reparto modal.

En una primera lectura, la confirmación de un enfoque progresista del transporte urbano, podría interpretarse como un loable replanteamiento de las posiciones tradicionales del Partido Popular, descritas en 1989 por el Concejal de Obras y Vivienda, Enrique Villoria, del siguiente modo:

"Contra el vehículo privado: El tratamiento dado a la red viaria principal (en el Plan General de 1985) tiene, igualmente, sus connotaciones políticas, desde el momento en que se ha prescindido de un estudio serio y global para una adecuada red arterial, con el exclusivo objetivo, debidamente expuesto en la documentación del Plan, de no dar facilidades de circulación al vehículo privado para obligar al uso del transporte público hasta en un 80 por 100 del total de los viajeros. Este criterio parece también responder a filosofías políticas propias de sistemas y países en los que la fabricación y venta de vehículos está controlada por el Estado, pero que, obviamente, no es de aplicación en sistemas de economía libre de mercado en los que preferentemente hay que resolver los problemas que crea un creciente parque automovilístico en circulación"

"En este sentido, hay que destacar la tercera proposición de imponer, por simple voluntarismo, la obligación del ciudadano a renunciar al vehículo privado para que haga uso de un incómodo transporte público, cuya mejora es sólo una promesa" (2).

El análisis de las propuestas concretas reduce las posibles veleidades progresistas, a un recurso idiomático, mediante el cual se enumeran conceptos como "plataforma reservada", "gestión del estacionamiento", "estrategia multimodal", que carecen de concreción real; como si el propio enunciado del concepto comportara mágicamente su materialización.

La inmaterialidad que caracteriza las propuestas de transporte, bien pudiera ser consecuencia de la acción conjunta de un deseo inconsciente: mantener el actual status quo, beneficiando el transporte privado, y otro consciente: no poner de manifiesto las contradicciones existentes entre la aproximación teórica del Avance, y la práctica de la gestión municipal.

Difícilmente pueden concretarse enunciados como crear plataformas reservadas para transporte público, controlar el estacionamiento de rotación en áreas centrales, o apoyar la intervención municipal para reducir el número de viajes, cuando la gestión del Ayuntamiento supone: la dejación de la vigilancia en el área de ORA, hasta hacerla inoperante, el abandono de la polí-

(2) Enrique Villoria. *Meditación y desafío*. Revista Urbanismo, nº 7.

from the strategy of the Plan. It also involves the interpretation of the city which is the starting point.

If the plans are well conceived, if they are good plans, they can be

used as a frame of reference which may serve the community for many years. A well-conceived Plan can achieve a high level of understanding of the situation in which the

city finds itself and of the direction it can take.

Unfortunately, the NPG shows none of these qualities. It is yet another example of how the marriage

between town planning and politics can result in all sense of rationality being lost.

In this document, we have chosen to focus on the aspects of the Ad-

tica de creación de carriles bus-taxi, una política de construcción de aparcamientos y pasos a distinto nivel, que en nada contribuye a fomentar el transporte público, el boicot continuado de la actuación del Consorcio de Transporte, y las sucesivas propuestas de privatización de la EMT, por citar algunos ejemplos.

Las contradicciones internas del propio Avance manifiestan la escasa fe del equipo redactor en el apoyo al transporte público. Así, es dudoso que pueda instrumentarse la línea estratégica de consolidación de un modelo plurinuclear para la región, cuando la propuesta del Avance refuerza la inclusión de espacios y actividades de centralidad en el término municipal de Madrid. Como también puede dudarse de la eficacia de aparcamientos "disusarios" emplazados en el interior de la ciudad: Puerta de Toledo, Ministerio del Aire, Cuatro Caminos, etc., o de una necesaria reducción del número de viajes, cuando la política de actividades económicas mantiene la localización de terciario en los distritos centrales.

El descrescimiento del Avance respecto a sus propias estrategias, alcanza casi el ateísmo en las líneas relativas a la puesta en valor de la trama urbana y apoyo al tránsito peatonal, en las que confusamente se despliegan un cúmulo de objetivos e intenciones, de los que se infiere que la movilidad peatonal va a favorecerse mediante recomendaciones para el diseño viario de los nuevos desarrollos e itinerarios peatonales relacionados con los centros comerciales. No se trata pues de entender la marcha a pie como un modo de transporte, sino de propiciar el funcionamiento de la actividad comercial. ¿Qué efecto pueden tener unas simples recomendaciones, como elemento transformador del diseño urbano? Recomendaciones cicateramente restringidas a los nuevos barrios, olvidando la mayor parte del territorio de la ciudad. ¿Qué entendimiento de la trama urbana conduce a pretender su "recuperación" mediante el "calado de barreras entre barrios", sobre todo cuando dicho "calado" se obtiene resucitando los ejes del núcleo?

Casco antiguo, Centro Histórico y Catalogación

Un aspecto paradigmático, reflejo de la disociación entre los distintos puntos de vista dentro del Avance, es el doble enfoque tanto del análisis como de los desarrollos propositivos de él derivados para tratar el tejido urbano consolidado.

Se presenta una forma de tratar el "Centro histórico" y otra para el resto de los suelos urbanos.

Si bien es verdad que el "Centro histórico" encierra problemas derivados de la época de su trazado y la edad de su edifica-

ción que lo definen como un ámbito singular, no es menos cierto que el criterio con que se debe tratar el continuo urbano ha de ser, si no idéntico, al menos coherente para una y otra parte.

En su análisis sobre el "Centro histórico" el Avance parece olvidar qué es lo que queda de una antigua ciudad completa, hoy parte de una ciudad nueva, incluso su mismo tratamiento gráfico la caracteriza como una isla multicolor sobre fondo blanco.

Como resto de aquella ciudad quedan hoy las distintas zonas de centralidad, comerciales, periféricas, etc... que no pueden, ni todas ni mucho menos en el mismo modo formar un nuevo centro homogéneo.

A este respecto el Avance pretende establecer diferencias con una división en siete distintos planes especiales que comprenden casi todo el distrito Centro y olvidan el resto de la ciudad. La división, en unidades continuas próximas a la división de Barrios, no responde a un criterio conceptual más sólido que estructure la reflexión desde distintos equipos de trabajo.

En su definición, de una forma aparentemente intuitiva, el Avance significa diferentes zonas a las que asocia criterios próximos a los comentados de "Acciones Integradas", "Rehabilitación Preferente" claramente heredadas del Plan de Rehabilitación del Centro Histórico desarrollo del Plan General de 1985 en manos de un órgano ejecutivo: Empresa Municipal de la Vivienda que inició los PIP (Programas de Intervención Preferente) programas que se detuvieron con el cambio de dirección del equipo municipal hace ya 3 años.

Por otra parte, la simplicidad con que se plantean los distintos tipos de centros posibles de una ciudad, para de entre ellos elegir el "Centro para vivir" (¿un centro rehabilitado, dotado, tranquilo?) si bien corresponde con el slogan del Plan está en plena contradicción con una política municipal que paraliza la actividad de la EMV, propone cerrar los centros de urgencias municipales, permite la especialización de las distintas zonas del casco con planteamientos propios del más trasnochado Planing, en definitiva, obstaculiza de facto la conversión en un centro residencial dotado y con servicios como ha de ser el "Centro para vivir" que nos quiere presentar este Avance.

Queda en este apartado hacer una reflexión sobre los criterios de Catalogación (descatalogación) del patrimonio Arquitectónico. Existe la voluntad de incorporar la arquitectura contemporánea; en Consejos de la Oficina del Plan hemos sido testigos de los criterios de descatalogación que han sido siempre coherentes: se ha descatalogado en el 90% de las ocasiones en que tal acto ha sido solicitado, claro, para dar

vance Plan that have been stressed by the team in power in the Municipality, by the persons responsible for drawing it up, or which have been particularly emphasised in the

document itself. In particular:

- Participation, to improve the quality of life
 - It comments on the process of participation that has been followed

up to the writing of the Advance Plan.

- The development proposals
 - It analyses the main proposals set out in the Document.

— Reinventing the network of roadways

- It points out the contradictions in the Proposals on Traffic and Transport.

paso a arquitecturas contemporáneas que poder catalogar, pero cuando se ha conseguido la difícil (por razones de mercado) incorporación de piezas de valor presumible como la proyectada por Alejandro de la Sota para la Gran Vía de San Francisco, el equipo de gobierno decide la adjudicación con contrata en una clara postura de buen gestor muy inculto. ¿Será ésta la incorporación de arquitectura contemporánea al Catálogo? o ¿se pretende que haya "poca" buena arquitectura para que destaque?

Suelo y vivienda: un ejemplo de manipulación de datos

En el Avance del NPG, se incluye, en el diagnóstico, los datos estadísticos, ya tópicos, que definen el problema de la vivienda en Madrid.

Se llega a la conclusión, no por tópica menos real, de que la demanda solvente en el mercado es cada vez más reducida en términos relativos. Sólo un exiguo porcentaje de hogares pueden acceder a comprar una vivienda a los precios y en las condiciones de financiación que ofrece el mercado.

De esta conclusión, sin analizar el tema de las viviendas vacías (más de un 17% del parque), sin analizar la capacidad de absorber las propuestas de nuevas viviendas por parte de un sector, sobredimensionado, inflado y protegido, que ha tendido más a la eliminación de excedentes laborales y al deterioro de las condiciones de contratación de los trabajadores que no a la reconversión tecnológica, se pasa a la propuesta tópica de estimular indiscriminadamente la actividad constructora en el subsector vivienda: 200.000 nuevas viviendas, 74.000 en los próximos cuatro años, ninguna de promoción pública.

En Madrid y en la región hacen falta viviendas –todavía existen hogares inadecuadamente alojados y muchos jóvenes pendientes de emanciparse ante la falta de vivienda asequible– pero éstos son precisamente los que no pueden acceder a la oferta que el mercado libre produce. De ahí, que el único medio de aproximar la oferta y demanda a la potencial –la que no se manifiesta como tal en el mercado–, sea la intervención en éste mediante la ayuda pública. Lo que induce a reflexionar sobre la inviabilidad demostrada (no sólo en España) de confiar en el mercado libre para la resolución de los problemas de alojamiento. La creencia en lo contrario sólo es explicable si se considera que la vivienda ha dejado de ser un problema social.

Si no se construyen más viviendas es porque no se venden. Incitar artificialmente a su producción para el mercado libre sig-

nifica mantener la ilusoria expectativa de que el sector construcción puede mantener su dimensión y premiar, en definitiva, el despilfarro. Incitar con argumentos falsos –construyendo más viviendas crecerá la población, las mujeres cambiarán de actitud y tendrán más hijos–, pone en cuestión dramáticamente la calidad ética y por supuesto científica de los redactores de esta propuesta sectorial.

Formalmente el modelo propuesto de crecimiento "en mancha de aceite" (Villaverde, Carabanchel-Latina-Aravaca, Villa de Vallecas, Vicálvaro, PAUs de la Corona Norte) y a saltos en el Arco Este, son lo que caracterizaron el crecimiento de Madrid en los años 60 y 70.

El Avance no evalúa el efecto que para la ciudad y el área metropolitana supone un incremento de tal envergadura, sino que soslaya el problema por el simple procedimiento de eludir la programación del suelo.

Este mecanismo lleva aparejada la imposibilidad real de anticipar el crecimiento de la ciudad, de prever la construcción de infraestructuras y dotaciones o de corregir desajustes en el mercado de suelo. Conlleva, además, priorizar las operaciones de suelo sobre la actividad constructiva, impidiendo la recuperación social de las plusvalías. La sobreclasificación de suelo supone la distorsión del mercado inmobiliario, ya de por sí poco transparente, y que ni siquiera garantiza la estabilidad en la promoción y la viabilidad de las inversiones. Lo que no beneficia a nadie, excepto a los intermediarios que se limitan a cobrar comisiones sin realizar a cambio ningún trabajo productivo y sí, en cambio, entorpeciendo y encareciendo el producto final.

A modo de conclusión

En 1923 Lewis Mumford resumía su opinión sobre el Plan Regional de Nueva York del siguiente modo:

"En suma, el Plan Regional para Nueva York y su entorno es un «pudding» mal concebido, en cuya confección se mezclan un gran número de ingredientes, algunos adecuados, otros dudosos. Los cocineros han intentado satisfacer todos los gustos, y su preocupación principal ha sido vender una porción de tarta a cada comensal, en especial a quien les pagan. El «pudding» es incomible y carece de sabor, pero aquí y allá una pasa o un pedazo de limón pueden comerse con agrado. Esperemos que el «pudding» sea recordado por esos sabores aislados".

Habríamos ahorrado a los lectores una buena dosis de esfuerzo y aburrimiento limitándonos a reproducir las palabras de Mumford

— Historic city centre and Cataloguing
— Land and housing: and example of how data has been manipulated.
It studies the approach taken by

the Diagnostic and also includes comments on the sizing of the proposals for housing and the scheduled time frames.