

El Avance de la Revisión visto por el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la ETSAM



El Avance 1993 de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid ha sido evaluado inicialmente por el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

Como señala el director del Departamento, **Juan Jesús Trapero**, a continuación se incluyen los primeros comentarios que la lectura de dicho Avance ha sugerido a los profesores **Julio García Lanza**, **Luis Climent Soto**, **Fernando Roch Peña**, **Agustín Hernández Aja**, **Enrique Porto Rey** y **Luis Moya González**, acerca de los temas generales planteados.



Primeras impresiones sobre el Avance de la Revisión

Juan Jesús Trapero

Desde que, hace ahora poco más de un año, el Ayuntamiento de Madrid encomendó a la Oficina Municipal del Plan, creada al efecto, la redacción de la Revisión del vigente Plan General de 1985, se ha acometido tan ardua tarea con gran decisión, método y medios relativamente abundantes. Es de señalar la publicidad que se ha ido dando a cada uno de los documentos elaborados y, así, ahora nos encontramos ante un paso fundamental cual es el conocimiento y discusión del Avance de la Revisión.

El gran esfuerzo que realiza la Oficina del Plan no sólo consiste en la preparación directa de los documentos que van plasmando los objetivos y las soluciones de la ordenación. Destaca también la dirección y coordinación de una importante serie de trabajos encargados externamente con objeto de preparar la definición de problemas y soluciones a concretar en la Revisión. El bloque más importante de estos trabajos se refiere al suelo urbano y, en especial, a las áreas centrales de Madrid.

Es de esperar que tan ingente esfuerzo se vea corroborado no sólo con las propuestas de la Revisión sino en la implementación de los medios que tales decisiones impliquen. Ojalá que este nuevo Plan sea capaz de suscitar un ilusionado

empeño común por trabajar en pro de la reincorporación de las áreas centrales a una vida activa y actual.

Ante este documento de Avance de la Revisión del Plan General de Madrid, los profesores del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela de Arquitectura de Madrid han mostrado el interés que para todos tiene el conocer y analizar los trabajos hasta ahora desarrollados. En este sentido, tras una primera lectura del Avance y como fruto de sus impresiones, algunos profesores se han dispuesto a avanzar unas primeras aportaciones y existe la intención de proceder con más sosiego a realizar los estudios necesarios que conduzcan a aportar al Ayuntamiento sus consideraciones, precisiones y objeciones que plasmen su impresión y contribuyan a mejorar el nuevo planeamiento.

En una época de pérdida de interés por el planeamiento y de abandono de ideales solidarios, no deja de sorprender el empeño con que se aborda la tarea de preparar el planeamiento municipal de la primera ciudad española y el convencimiento que se manifiesta por utilizar la nueva normativa urbanística.

Entrando en el documento del Avance, y como primer comentario, cabe señalar que nos encontramos ante una revisión que nace coartada por las limitaciones de tener que intervenir en un término municipal casi totalmente urbanizado y por surgir condicionado por la planificación previa, aunque casi simultánea, de seis programas de actuación urbanística que corresponden a las necesidades de viviendas de los próximos cuatro años.

A esa limitación del ámbito municipal que impide plantear en los términos adecuados los temas fundamentales que han de definir la ordenación, se une la falta de criterios y de directrices de ámbito metropolitano y regional. La Oficina ha entendido la cuestión y se ha planteado alcanzar una mayor perspectiva pero los temas siguen desbordando el área considerada y resultan insuficientemente tratados y débilmente abordados. Quizás por ello, el Avance cae en la formulación de ciertas propuestas llamativas sin contribuir a una estructuración de los territorios actualmente articulados.

De una primera lectura del Avance surgen, asimismo, dudas sobre la decisión de promover actuaciones en el sureste madrileño que no justifica la necesidad de una singularidad del territorio que, a una cierta distancia, no tiene por qué existir.

Since, just over a year ago, the Madrid City Council entrusted the purposely set up Municipal Plan Office with the job of drawing up the

Revisal for the current General Plan dating from 1985, this arduous task has been undertaken with great decision, method and relatively plenti-

Juan Jesús Trapero
*Director del Departamento de Urbanística
y Ordenación del Territorio*

Reflexiones sobre el marco metropolitano

Julio García Lanza

Dentro del puzzle que representa el área metropolitana madrileña, el término municipal de Madrid es una pieza clave (incluso tiene la forma clásica de las piezas de este tipo de juego) que, unida a las de sus alrededores, conforma una estampa en la que se muestra la configuración territorial de la metrópoli madrileña. Como siempre pasa con este tipo de juegos, si examinamos aisladamente una pieza, aunque sea muy importante, nos dirá muy poco de cómo es la estampa completa a la que pertenece e, incluso, tendremos dificultad para localizarla en su sitio preciso.



Hortaleza. Junta Municipal.

El Plan General de 1985, por razones propias del momento en que se redacta (existe una exaltación de la independencia urbanística de los municipios), no trató el territorio con la imagen completa del área metropolitana, dejando sin resolver algunos de los problemas fundamentales de estructura territorial que entonces ya existían, aunque no con la importancia que se presentan en el momento actual. Tuvo que pasar el responsable del urbanismo municipal de Madrid, en el momento de la redacción del Plan General, a dirigir el urbanismo de la Comunidad para que la estructura del territorio del Área Metropolitana se empezase a tratar de una manera conjunta, intentando unir todas las piezas necesarias, labor que todavía hoy está sin concluir.

En esta circunstancia se está revisando el Plan General de Madrid, y con buen criterio se pretende realizar el trabajo desde una visión de conjunto dentro de un marco metropolitano, por lo que se desprende de lo expresado en el capítulo III de la Memoria del Avance, donde se considera fundamental recuperar la visión supramunicipal, de carácter metropolitano, aunque se planifique sólo para el municipio de Madrid (pág. 73). Asimismo, se establece en uno de sus objetivos (pág. 54) pasar del actual modelo radioconcéntrico a un modelo polinuclear, mediante la creación de nuevas centralidades periféricas.

Estas buenas intenciones, manifestadas en los primeros postulados, no se ven reflejadas, de una manera suficiente, en las propuestas que el Avance realiza para la estructura del marco metropolitano.

En primer lugar por el ámbito que se trata, ya que se reduce al término municipal de Madrid con la incorporación de parte de los municipios limítrofes por el Sur, cuando en realidad un mínimo necesario hubiera sido el ámbito que ocupaba la antigua Área Metropolitana de Madrid, a la que se extendía el Plan General del 63, y, si se quiere ser realista, a la mayor parte de la Comunidad sobre la que la influencia de la ciudad de Madrid va teniendo cada vez mayor importancia.

En segundo lugar por los temas que se tratan, ya que la ordenación territorial integral debería considerar una serie de temas, no abordados en el Avance, tales como la localización de la residencia en función de la capacidad de acogida del territorio metropolitano, la distribución de la actividad en función de las diferentes situaciones estratégicas territoriales, el modelo de movilidad interrelacionada con los temas anteriores, etc.

ful means. A noteworthy point is the publicity that has been given to each of the documents drawn up, and thus we are now facing a fundamen-

tal step, namely to make known and discuss the Revisal Preview.

The great effort being put in by the Plan Office does not consiste

No se trata de decir aquí que el Plan General de Madrid tiene que tener necesariamente dentro de sus documentos un estudio territorial del área metropolitana, sino que, para realizar una correcta y verosímil ordenación de su término municipal, es imprescindible disponer una estructura territorial del ámbito de influencia de su área metropolitana; si esta ordenación no está realizada (como sucede en este caso) es cuando, desde la visión del Plan General de Madrid, se debe plantear una alternativa de estructura territorial que fundamente las propuestas del propio Plan General y pueda ser asumido por las otras Administraciones competentes, con las aportaciones que se consideren oportunas.

En este sentido, se aprecia que el marco metropolitano que el Avance considera es muy reducido, fundamentalmente por el Sureste y por el corredor del Henares (lugares donde se encuentra el mayor crecimiento metropolitano) y, complementariamente por el Norte. Es aquí donde el equipo redactor debería haber sido más osado (pues ya que se sale de su término municipal, conviene hacerlo con todas las consecuencias) y considerar para sus propuestas territoriales un marco más amplio que recogiese lo que podríamos definir como área metropolitana actual.

Con este ámbito sí se podrían plantear nuevos modelos de asentamientos urbanos en el territorio metropolitano, de tipo polinuclear, direccional, lineal, etc., o la combinación de algunos de ellos, en función de las diferentes características territoriales; no hay que perder de vista que a escala metropolitana, y más a escala provincial, Madrid tiene una gran variedad geomorfológica y ecológica con la que ha de contar el desarrollo urbano para la definición de su utilización urbanística.

Desde esta óptica se pueden enjuiciar algunas de las propuestas que el Avance realiza, dentro del marco metropolitano, y que, posiblemente, tendrían distinta solución al considerarlas desde un marco de referencia más amplio.

En cuanto al cambio de modelo de ciudad radioconcéntrica a ciudad polinuclear, difícilmente se puede entender que, dentro del término municipal de Madrid, se pueda llevar a cabo sin contar con las grandes concentraciones urbanas que ya existen en su entorno.

El modelo radioconcéntrico ha funcionado, de una manera más o menos natural, en las primeras etapas del crecimiento de Madrid, con las primeras rondas del casco histórico, con las segundas rondas del ensanche de Castro, e, incluso, si se quiere, con la M-30 en última instancia; pero a partir de aquí,

la presencia de personajes tan significados como la Casa de Campo, el Monte del Pardo, el aeropuerto de Barajas (mucho más con su ampliación) y los yesos del Sureste, han impedido que la ciudad creciera de forma concéntrica, haciendo difícil el trazado de la M-40, para la que se han utilizado en muchos casos soluciones bastante forzadas; por último, el trazado propuesto para la M-50 (para seguir este modelo radioconcéntrico) no se adapta a los últimos crecimientos del área metropolitana (fomentando, posiblemente, otros nuevos crecimientos no esperados y nada favorables) y ni siquiera se puede cerrar como consecuencia de la presencia del Monte del Pardo.

Considerando el conjunto de asentamientos urbanos y las condiciones geomorfológicas y ambientales del territorio madrileño, parece que, en una primera y rápida aproximación, se sugieren diferentes modelos urbanos distintos al radioconcéntrico, que podrían ser el de malla direccional para el Sureste, el lineal para el corredor del Henares y el polinuclear para el Norte, quedando la ciudad de Madrid como origen y referencia de todos ellos.

Por otro lado, y desde esta misma óptica, no se vería tan aconsejable la utilización de las zonas vacías del Sureste para asentamientos urbanos, ya que contribuyen de una forma clara a la consolidación del modelo radioconcéntrico que, a partir de un momento y escala determinados, congestiona y deteriora de una forma irreversible las zonas centrales de la ciudad.

En el mismo sentido, la Gran Vía que el Avance propone como vía articuladora de la corona sur, a pesar de que se le califica como vía urbana, con sus decenas de kilómetros de trazado continuo entrará a formar parte del viario de primer orden, reforzando la malla radioconcéntrica en una zona donde precisamente es menos aplicable este modelo.

Como conclusión de estas reflexiones sobre el marco metropolitano, parece aconsejable que antes de utilizar aquellas zonas vacías (Noreste y Sureste) dentro del término municipal de Madrid para resolver problemas tanto metropolitanos como locales, se analice el ámbito metropolitano en su total extensión y se tomen las determinaciones oportunas sobre la ordenación territorial con una visión de conjunto, no sea que por querer resolver todos los problemas metropolitanos dentro del término municipal estemos ahogando el centro de la ciudad de Madrid, sin posibilidad de salidas para el futuro de la propia ciudad y del conjunto metropolitano.

Las centralidades excéntricas

Luis Climent

Con la intención de intervenir estratégicamente y actuar de forma regeneradora sobre la ciudad, según patrones ya planteados anteriormente en Madrid (cinco operaciones para transformar la estructura de la ciudad) o Barcelona (áreas de nueva centralidad), el Avance pone énfasis en una serie de

operaciones, que por su magnitud y ambición pueden considerarse claves en el nuevo modelo urbano previsto:

La **Nueva Centralidad del Este** (Parque Deportivo Metropolitano + Uso Residencial + Campus Universitario + Parque Tecnológico).

La **Mejora del Sur** (Intervención en parte de los distritos de Retiro, Arganzuela, Puente de Vallecas, Usera y Villaverde para relocalizar determinados usos industriales y establecer usos terciarios, residenciales y dotacionales que impulsen la revitalización y renovación física y productiva de la ciudad).

El **Remate del Suroeste** (PAU Ensanche de Carabanchel, con 10.350 viviendas + Cementerio de Carabanchel + Avenida de los Poblados + Gran vía urbana de la Corona Suroeste-Sur-Sureste + Operación Campamento, nueva centralidad con 3.500 viviendas, equipamientos, usos administrativos y parque empresarial).

Todas estas actuaciones, y algunas más que en el Avance no se plantean con mayores precisiones (Operación Barajas) o sobre las que se pospone una toma de postura respecto a las mismas (transformación del espacio ferroviario en torno a la Estación de Chamartín), constituyen un importante repertorio sobre el que, sin duda alguna, habrá que profundizar fuertemente en el período previo a la aprobación del Plan. Al margen de que la propuesta municipal matice la importancia de estas acciones singulares en función de que procedan de su propia iniciativa o de otras Administraciones (Madrid, por su capacidad de proyección a nivel nacional e internacional es el "oscuro objeto del deseo" de las Administraciones Públicas), nos encontramos en un buen momento para abordar una valoración global del modelo "real" que se avecina sobre Madrid, y que, en buena medida, puede ser modulado por la ordenación del Plan General.

Con independencia del carácter de estas actuaciones, sobre cuya filosofía no cabe duda alguna -la polinucleación de la trama urbana ayuda a homogeneizar y equilibrar su configuración-, es evidente, al menos sobre el papel, la diferente idoneidad y eficacia que se presume en cada una de ellas.

Una primera conclusión que se deduce del análisis general de estas actuaciones, es que resulta preciso hacer referencia al marco supramunicipal para resolver los problemas de cohesión que tiene la periferia urbana de Madrid. La intención de generar centros de atracción en el este y suroeste plantea ineludiblemente la necesidad de un "pacto de integración urbanística-territorial" con los municipios colindantes.



Villaverde. Virgen de los Desamparados.

in the Revisal. The most important set of tasks of this kind refers to urban land and, in particular, to the central areas of Madrid.

It is hoped that such a huge effort is corroborated not only in the proposals put forward in the Revisal, but also in the implementing of the me-

La Nueva Centralidad del Este al “otro lado” de la M-40 y aislada por infraestructuras de comunicaciones, se encuentra tan ligada a Coslada y San Fernando como a Madrid. Sin perjuicio de que probablemente convenga propiciar un nuevo centro en este ámbito territorial, su ubicación entre barreras muy potentes de circulación periférica, obliga a provocar la máxima permeabilidad posible con los núcleos urbanos colindantes, con independencia de su adscripción municipal. Por otra parte, frente a un diseño como el ya planteado, encerrado en sí mismo, podría estudiarse la conveniencia de crear ejes aglutinadores de actividad, que aseguren la continuidad en la relación con sus asentamientos periféricos.

La Operación Campamento, sólo justificable desde una óptica metropolitana, plantea grandes dudas si se intenta explicar el papel de esta nueva centralidad con respecto a Madrid. Apoyada en un eje radial muy insuficiente, su contacto lateral con la ciudad consolidada, más que reestructurar el espacio urbano, provoca una extensión discutible sobre un espacio público y con vocación fundamentalmente de dotación metropolitana para el esparcimiento. Si se pone en evidencia, sin embargo, la necesidad de dotar a este arco suroeste de Madrid de una nueva oferta de centralidad que aglutine las periferias de Carabanchel, Alcorcón, Leganés y Getafe. La Gran Vía Urbana de la Corona Suroeste-Sur-Sureste, propuesta en el Avance, puede ser un buen pretexto para organizar esta nueva centralidad periférica.

En un segundo apartado, hay que hacer mención a la operación de reestructuración propuesta en el Sur. Constituye uno de los temas más interesantes del Avance, por su voluntad transformadora de espacios a la vez residuales y centrales de la primera periferia urbana y, esencialmente, por su planteamiento encaminado a la ruptura de las barreras creadas por las infraestructuras, intentando integrar ciudad y periferia de una forma muy coherente. Cabe, no obstante, hacer alguna observación sobre la conveniencia de extender el ámbito de esta actuación al amplio paquete de suelo que gravita sobre el eje que constituye el Paseo de Santa María de la Cabeza. Las operaciones ya realizadas en este sector en el Pasillo Verde, la incorporación de la calle Méndez Alvaro a la estructura principal de vías de circulación, resolviendo su enlace con la glorieta de Atocha, la adaptación de los usos industriales existentes a un modelo urbano plurifuncional, la necesaria reestructuración del tráfico, que permite la nueva

oferta de viario prevista, etc., pueden transformar sustancialmente esta zona sur de Madrid, incorporándola plenamente a una estructura urbana metropolitana.

En esta misma línea, se echa en falta el planteamiento de un esquema estructurante a implantar en el distrito de Tetuán, en la zona comprendida entre las calles Reina Victoria, Bravo Murillo y Asturias. La prevista prolongación de la calle Sor Angela de la Cruz puede rentabilizarse adecuadamente si se realiza un diseño integrador de los residuos urbanos de esta área.

Capítulo aparte merece otra nueva centralidad, que aunque no abordada por el Avance, dada su reciente aparición a la luz pública, deberá ser considerada en la futura redacción del Plan General. Se trata de la Operación Estación de Chamartín, encuadrada dentro de la estrategia de “recalificación urbanística” que adoptan últimamente muchos operadores de la Administración, con la justificación ética de que la gestión inmobiliaria pública beneficia finalmente a todos.

Es evidente que el vacío urbano provocado por las instalaciones ferroviarias de la Estación de Chamartín crea problemas de discontinuidad en la trama urbana, cuya integración es siempre deseable. Pero también es cierto que la ciudad ha asumido de alguna manera este vacío edificatorio, incrementando los volúmenes construidos sobre su periferia. Junto a la conveniencia de “perforar” el entramado ferroviario de Chamartín, hay que admitir la fragilidad de esta zona urbana de Madrid, como cualquier otra, cara a la absorción de mayor actividad y demandas de uso. Cualquiera que sea la propuesta sobre la zona debería aplicarse la “receta” tradicional de utilización de las operaciones de reforma interior para mejora de equipamientos, obtención de servicios y, en este caso, estructuración de la zona.

Finalmente, la Operación Barajas, poco desarrollada en el Avance por tratarse de una iniciativa cuya responsabilidad reside en la Administración Central, constituye el último de los elementos de centralidad del municipio de Madrid. Es importante, a este respecto, que la propuesta de nueva ciudad aeroportuaria que habrá de surgir como consecuencia de la ampliación del aeropuerto quede dominada por el planeamiento urbanístico e integrada con los desarrollos previstos en torno al Ferial de Madrid. Todo este conjunto de actuaciones, de gran ambición urbanística y económica, tiene una vocación de centralidad que es preciso reconocer y diseñar de forma conveniente.

Sobre las actividades productivas

Fernando Roch

En un momento histórico marcado por el creciente desempleo; cuando en la ciudad han quedado sin terminar dos torres de oficinas que remataban por el norte el Centro de Negocios de la metrópolis (su buque insignia terciario) como consecuencia de un exceso de confianza nacida de un período de bonanza del mercado y más al sur, sobre el arroyo del

Culebro, se debate entre el ser y no ser la gran operación de recualificación del espacio productivo subregional, parece que la cuestión de la actividad económica, el soporte productivo de la metrópolis, cobra una especial significación.

Esto quiere decir que no es el momento para hacer estimaciones de necesidades al estilo convencional, es decir, esas que trataban de tener abastecido con justeza el mercado de demanda de suelo para oficinas o para actividades productivas más o menos tradicionales o más o menos modernizadas, y que venían a configurar el programa de suelo y de gestión correspondientes, sino que es el momento de tomar una decisión sobre el modelo de metrópolis productiva que se pretende para Madrid, después de una reflexión que no se ha producido. Pero aún, después de haber asumido sin ninguna crítica la representación trivializada que se viene construyendo de la crisis y de sus soluciones, unas soluciones, por cierto, que nadie tiene según se está demostrando.

No es tan fácil encontrar ese modelo productivo, porque no hay ninguno que esté suficientemente homologado y, por lo tanto, no existen patrones que cuenten con la legitimidad social y económica necesaria.

Así pues, el Avance del Plan de Madrid, adolece en principio de esos dos defectos que, por otra parte son comunes en la política social y económica a otras escalas de gobierno. Sin ir más lejos es el mismo problema que se encuentra en las políticas regionales, agravado allí por el vacío de objetivos. El primero de esos defectos es la concepción mercantilista de la estimación de necesidades como si se tratara de cantidades



Hortaleza. Centro comercial.



Tetuán. Azca.

homogéneas de determinados productos (suelo para ciertos productos inmobiliarios) bien tipificados, y el segundo la asunción de una determinada configuración ideológica de la crisis que cuenta con un amplio consenso en un variado espectro político, social y económico del país (e internacionalmente), pero que hasta ahora no ha demostrado ser capaz de describir los problemas presentes con suficiente concreción para proponer soluciones, es decir, no ha demostrado ninguna utilidad.

Faltando el modelo, es imposible que pueda plantearse su adecuada transcripción espacial, algo que para los tópicos con los que se describe la salida de la crisis ya existe sin embargo, aunque se reduzca a un breve repertorio de objetos de diseño que mantienen entre sí una considerable independencia (parques tecnológicos, empresariales, centros integrados de distribución y, sobre todo, unas infraestructuras de interconexión de gran cobertura). Con todo, en el Avance del Plan de Madrid, se apuntan algunos problemas concretos que merecen alguna consideración aparte.

La idea principal sobre la que gira la salida de la crisis, en su representación más difundida, es la de centralidad. Por primera vez, el espacio productivo del futuro (con futuro) se concibe como un espacio central, o como actividades centrales desgajadas o reconvertidas del anterior aparato productivo que precisan y crean condiciones de centralidad. De manera que el discurso sobre el modelo de actividad es un discurso sobre la centralidad, que al mismo tiempo hereda la tradición urbanística moderna (y, sobre todo, el hecho) de que el espacio de la producción principal es un espacio periférico. Esta aparente contradicción ha dado origen a una fórmula retórica que se ha aceptado sin una transcripción o formulación espacial adecuada y concreta, me refiero a "la difusión de centralidad en un espacio regional integrado", cuya crítica no es del caso aquí y que, de momento, ya ha conocido un desarrollo a través de las llamadas "áreas de oportunidad" que, a su vez, se combinan en unas autodenominadas "estrategias" que pretenden construir esos focos de centralidad (atracción y difusión según el clásico modelo mecánico) periférica, de los cuales se espera la redención productiva.

Es un discurso, como puede comprobarse, sobre lo excepcional al que el Avance no se ha substraído, y cuya materialización más trivial consiste en seleccionar esos lugares de excepción en los que apuntalar las operaciones de centralidad (un surtido suficiente), que no son otros que los nudos (algu-

nos de ellos) de la red de infraestructuras de transporte privado de la metrópolis, que al menos proporcionan unas condiciones de accesibilidad privilegiadas. Naturalmente, el nudo por excelencia es la intersección de las redes de comunicación terrestres con las aéreas, y es allí dónde se han dirigido las piezas de calibre grueso de la nueva centralidad descentralizada que propugna el Plan. Con esto, teóricamente, se "supera" el modelo radioconcéntrico de la vieja metrópolis al que se le atribuyen las ineficiencias observadas y se consigue por fin el ansiado modelo espacial polinuclear en cuya acción de talismán se confía. Convertir en centro la periferia es la gran propuesta, pero está por definir la naturaleza de esa centralidad. En realidad esta operación es más un desplazamiento de la centralidad de siempre o su desdoblamiento que un auténtico patrón de descentralización aplicable de forma generalizada a la actividad productiva moderna.

Mientras tanto, y el Avance es sensible al problema, en el tejido heredado, incluso en posiciones centrales, se presenta una densa amalgama de actividades productivas que colonizan ciertos nichos de ese tejido, unas veces marginales y otras no tanto. Son actividades de gran peso en la estructura productiva de la ciudad, aunque no esté suficientemente evaluado su papel, que unas veces van a permanecer en sus lugares transformándose o no y que otras van a desaparecer. Como paisaje de fondo, el Avance describe un proceso de micronización de la estructura empresarial, se supone que también un proceso de tecnificación (aunque no se hable de la cuestión de la recualificación imprescindible y masiva de mano de obra a la que en otras grandes metrópolis europeas se les dedica una atención preferente) y de un proceso continuado de descentralización productiva (se supone, aunque no se hacen esas distinciones, que se refiere a la industria clásica, ese núcleo estandarizado y masivo de producción sobre el cual se ejercen las acciones de dirección y control desde las metrópolis globales).

Con esto se tiene el paisaje casi completo, porque la industrialización clásica, para entendernos, emigra hacia la periferia remota y deja de ser un problema de la ciudad central, para pasar a ser un problema de la región (aunque sitúe en Vicálvaro una especie de reserva para industria convencional pero de nuevas tipologías), y a aquella sólo le quedan tres problemas principales. El primero es buscar fórmulas para los reductos de la primera y segunda industrialización en fase de transformación y reconversión (Méndez Álvaro ya en fase de ejecu-

ción y único sobre el que el Plan hace propuestas concretas, Julián Camarillo, Ronda Sur y M-30 y Villaverde), cuestión que hasta la fecha ha conocido una angustiosa casuística, ya que nadie sabía cómo iba a terminar cada operación de traslado ni con qué coste urbanístico se iba a saldar (algunas grandes fábricas han conocido usos intermedios tan extravagantes como convertirse en un gigantesco bar de copas). El segundo es regular la compatibilidad de actividades productivas y económicas en el variado tejido urbano en el que se instalan, lo cual constituye un problema ecológico que habría que empezar por reconocer como tal, porque la micronización productiva lleva consigo la necesidad de disponer de un espacio de acogida de gran complejidad capaz de ofrecer una cada vez más amplia gama de servicios que ya no "cabén" en la fábrica. El tercero es dotar a Madrid de esas áreas de centralidad en las que, según el "manual de uso" de la crisis, se basa el futuro. Es en este último grupo donde el Plan hace un tan nutrido como estereotipado conjunto de propuestas.

Sea como fuere, el espacio productivo que emerge de la crisis es un espacio de gran complejidad que no está descrito en los manuales, y no me refiero a los parques tecnológicos que acaso sean los espacios más elementales de cuantos se proponen, aunque su funcionamiento dependa de condiciones muy especiales que, desde luego, escapan a las decisiones de planeamiento general. Me refiero a una propuesta del Avance que trata de establecer una normativa capaz de diferenciar las diversas "tipologías industriales", y que salvando el problema de que tales tipologías no están descritas en ninguna parte y menos en estos momentos de cambios profundos, creo que debería reconducirse hacia la identificación de los diferentes tejidos productivos presentes en la ciudad para mejorar sus prestaciones y permitir conservar y aumentar su complejidad futura, sobre todo en la medida en que se están borrando para ciertas actividades las diferencias entre la industria y el terciario. Téngase en cuenta que el único tejido conocido en el que se ha producido esa superposición (más que integración compleja) ha sido el surgido de una normativa de aprovechamiento industrial excesivo que ofrecía el Plan de 1985 y que ha conducido al edificio industrial en altura, pero que no ha producido condiciones "de ciudad" adecuadas para la nueva actividad industrial. Esta es seguramente una de las tareas principales que debería abordar el nuevo Plan.

Sin embargo, se ha preferido el espectáculo. El Plan sigue la cultura dominante de las grandes operaciones y eso lleva a

entrar en competición con la Región. Barajas parece convertirse en el nuevo centro en torno al cual se acumulan y duplican las operaciones de "modernidad", ya sea con el pretexto específicamente funcional de atender las necesidades del sistema de distribución y transporte de gran escala, como la operación de la Gran Vía Urbana del Sureste o la Prolongación de O'Donnell (incluso el remate de Villaverde sobre el supernudo Sur) o con la intención de explotar las condiciones excepcionales del Aeropuerto y el sistema de comunicaciones regional, cosa que ya está haciendo la C.A.M. en Alcalá de Henares con dos operaciones "tecnológicas" y, por lo visto, también Madrid, como si esos parques se pudieran improvisar.

Empieza a perfilarse, y creo que sería un gran error, la M-40 como el gran eje que directa o indirectamente va a vertebrar el nuevo espacio productivo de calidad y distribución mercantil madrileño. También en la actividad comercial el modelo de los grandes objetos domina sobre la frágil y compleja ecología del menudo comercio y en él la M-40 parece tener reservado un papel importante.

Todo apunta a que en la configuración metropolitana que emerge del Avance, la ciudad central ve muy acrecentado su papel de centro de actividad cualitativamente superior y que para ello se dota de nuevos centros de acumulación que desdoblán el centro actual saturado más que vertebran una polinuclearidad cuya geografía real está en las coronas metropolitanas. Se trata, en definitiva, de reforzar el papel del núcleo central con nuevas especializaciones en perjuicio del resto del sistema, lo que en realidad supone reescribir el modelo radioconcéntrico en la nueva situación. Es como un modelo reducido del universo metropolitano comprimido en los confines del municipio central, pero del que se hubiera sacado todo el mal según los patrones de la competitividad.

Sería más oportuno llegar a un reparto equitativo con el resto del sistema metropolitano de esas operaciones de calidad, si se quiere realmente proponer un modelo polinuclear y descentralizado, porque tal como se ha demostrado los costes son grandes y las oportunidades muy reducidas, y mientras tanto, y siguiendo una de las líneas apuntadas en el propio Avance, ir profundizando en la elaboración y recualificación de esos espacios de ecología compleja que constituyen la esencia de lo urbano, de la ciudad, mucho más que esas operaciones de teatro urbanístico que rara vez encuentran las condiciones objetivas para salir adelante.

Fernando Roch Peña
Profesor Titular Interino

tions which will render their impressions and contribute to improving the new planning scheme.

At a time when interest in plan-

ning is being lost and ideals of solidarity are being abandoned, the eagerness with which the task of preparing the municipal planning for

El medio ambiente en el Avance de la Revisión

Agustín Hernández



Arganzuela. Museo Botánico.



Vallecas. Paseo Federico García Lorca.

El Avance de la Revisión del Plan General de Madrid encierra en el capítulo XIV de la memoria, como sorpresa, la inclusión de un capítulo específico sobre el Medio Ambiente Urbano, en el que se reconoce el esquema del “Libro verde del medio ambiente urbano” de la Comisión de la CEE, este capítulo viene precedido de un diagnóstico específico sobre el medio ambiente urbano. La aparición de los correspondientes capítulos en memoria y diagnóstico, no puede sino congratularnos por lo que tiene de importancia para la práctica urbanística, que en la redacción de un plan de la importancia de Madrid se recoja el medio ambiente urbano como un capítulo específico de los objetivos y propuestas del Plan y que, de alguna manera, van a incidir en el modelo urbano y las propuestas específicas.

Resulta también muy importante, la utilización del esquema conceptual del libro verde del medio ambiente de la CEE, que contiene unas propuestas y objetivos que van más allá de las meramente higiénico-proteccionistas, para entrar a revisar de arriba abajo, el aparato conceptual de la Urbanística contemporánea.

No obstante se percibe en la lectura de la memoria del Avance, más un deseo de mostrar una coincidencia lo más literal posible con el texto del libro verde, que por la realización de una apuesta propia sobre un modelo específico de medio ambiente urbano para la ciudad de Madrid, apareciendo en cada epígrafe, tras la correspondiente declaración de principios de evidente interés teórico, no unas propuestas del Avance sino la descripción de políticas y proyectos municipales en marcha que puedan encajar en los epígrafes del libro verde.

También en algún momento se entremezclan en el discurso algunos párrafos de discutible interpretación del libro verde sobre el “impacto del transporte en el medio ambiente”, en los que se define la calidad de vida por el nivel de comunicabilidad y por las condiciones medioambientales, no matizándose sufi-

Spain's major city, and the conviction as regards using the new development regulations, is indeed surprising.

As a first remark on the Preview document, it should be pointed out that the revision in question is hampered from the very beginning by

cientemente "la comunicabilidad", aceptando la movilidad privada como factor de calidad, concepto que justificaría implícitamente desarrollos de viarios y aparcamientos destinados a apoyar el uso del vehículo privado, en un capítulo en el que esté por naturaleza en entredicho.

Las propuestas sobre el medio ambiente urbano

Las principales propuestas del Avance en materia de medio ambiente urbano son los siguientes:

- Aprovechar las oportunidades internas de la ciudad

En la que se incluye tan solo de momento la recuperación integral del centro, pero no queda definida una estrategia o idea fuerza que apoye un enfoque claro desde el medio ambiente urbano, y tampoco se aporta un análisis por el cual tan solo el centro ha de ser receptor de una política de mejor aprovechamiento de sus oportunidades implícitas, quedando de momento fuera de este objetivo el resto de la ciudad.

- Reutilización del agua depurada

La reutilización del agua, no parece que por sí misma represente un objetivo claro, el objetivo más claro sería la realización de políticas y programas de mejora de aprovechamiento y racionalización del consumo, mediante la recuperación de cauces en las zonas verdes, la utilización de especies autóctonas en jardinería y otras políticas que puedan generar desde la ordenación urbana.

- Racionalización y reciclado de residuos

Se describen los avances que en materia de gestión de residuos está realizando el Ayuntamiento, esperamos que en los siguientes documentos se prevea la recogida selectiva de basuras y se genere una batería de mecanismos para la obtención de espacios para el fraccionamiento, la clasificación y almacenamiento en los barrios o unidades locales, que permitan una gestión adecuada de los residuos urbanos.

- Reducción de la contaminación acústica y atmosférica

Las propuestas y descripción de las políticas municipales, no llegan aún a tocar el tema clave: la movilidad y la necesidad de reducir el uso del vehículo privado si queremos que las reducciones sean significativas.

Tras estos objetivos básicos, el capítulo desarrolla las políticas de estructuración ambiental, en la que describe la red de espacios verdes propuestos, su clasificación y el desarrollo de un conjunto de planes especiales, que en el caso de la Casa de Campo y el Parque lineal del Manzanares, vienen a insistir en

la necesidad de ordenación de dos de las piezas que dentro de su calidad vienen a tener una mayor presión y deterioro dentro de la ciudad. Proponiéndose una nueva serie de planes especiales de mejora de la calidad ambiental sobre un conjunto de barrios de bloque abierto de las periferias madrileñas.

Por último el Plan se propone realizar un estudio de impacto ambiental de sus propuestas, lo que supone una novedad en el panorama del planeamiento nacional.

Conclusiones

La inclusión del capítulo de medio ambiente urbano significa una novedad importante en el panorama de la práctica urbanística, sobre todo por venir incluida en el Plan General de Madrid, el interés se acrecienta si unimos que los conceptos utilizados son los del libre verde de la CEE.

El problema es que aún no se ha asimilado en toda su complejidad el cambio de actitud implícito en el libro verde, que sería el de la recuperación del ámbito urbano de los ciudadanos, la disponibilidad de un espacio próximo de media escala en el magma indiferenciado de la metrópoli, la necesidad de reconstruir escalas intermedias entre la ciudad y el vecindario, la necesidad de desagregar la oferta centralizada y especializada en un conjunto de barrios-ciudad en los que se pueda recuperar el placer de ser ciudadano, produciendo no una oferta homogeneizada a golpe de normativa, sino un conjunto equilibrado de ofertas diferenciadas que permitan el reconocimiento y autofirmación de sus poblaciones.

No parece posible mejorar la gestión ambiental de la ciudad, sin la participación activa de los ciudadanos, tanto en el ahorro energético o de agua como en la gestión o reciclaje de las basuras, y más aún en el control y mantenimiento de los equipamientos y zonas verdes, mediante políticas que de participación pública en el diseño, ejecución y mantenimiento de éstos, produciendo una simbiosis efectiva entre la actuación pública y la sociedad civil, que venga a sustituir los aspectos más dudosos del estado asistencial, en el que el individuo puede ser sustituido por la actividad burocrática, sin caer en el liberalismo absoluto en el que el individuo pierde la capacidad de transformación colectiva de la sociedad.

Las propuestas implícitas de medio ambiente o su revisión pueden generar un conjunto de ideas fuerza que conjunten las voluntades de los ciudadanos y la Administración en un objetivo común, que sirva como aglutinante de la ciudad y como reclamo e imagen hacia el exterior.

La gestión del Plan General vista desde el Avance de 1993

Enrique Porto

Los principios inspiradores de la elaboración del Plan los expone el Alcalde, Álvarez del Manzano, en la presentación del Avance, al decir que "se concibe de forma *abierta* para favorecer la participación de la sociedad en su gestación" y al desear que "resulte un Plan *flexible* para permitir que pueda adaptarse de forma continua a las demandas sociales de los madrileños". "Nace, pues, con vocación de permanencia y búsqueda del mayor respaldo social posible para que pueda ser gestionado por cualquier Ayuntamiento, con independencia del grupo político de su equipo de gobierno".

Ahora bien, en el ámbito de lo concreto ¿cómo se presen-



Usera. Vista del Barrio Almendrales.



Arganzuela. Nueva construcción antigua fábrica de gas.



Hortaleza. Gran Vía de Hortaleza.

ta, en el Avance, la futura gestión del Plan General?. La cuestión es importante porque ésta no es una revisión cualquiera del Plan General, sino una revisión cualificada cuyo contenido se ha de adaptar al Texto Refundido de la Ley del Suelo del 92, que ha puesto a disposición de los Ayuntamientos todo un arsenal de nuevos instrumentos y técnicas de gestión creadas o al menos legalizadas por la Ley 8/90.

Los criterios que el Avance expone, para posterior desarrollo de los preceptos relativos a la gestión, que obligatoriamente ha de contener el Plan General, no pueden ser más realistas:

1. En cuanto a la equidistribución en suelo urbano, que constituye el aspecto más conflictivo de la nueva Ley, no cae en la ingenuidad que sería, pretender igualar, a través del Plan, todas las desigualdades que los distintos Proyectos y Planes han ido produciendo a lo largo de los siglos de historia de la ciudad, entre los propietarios de suelo urbano.

El Plan pretende equidistribuir los aprovechamientos y corregir las desigualdades que el propio Plan crea. Para ello, en el suelo urbano iguala los derechos de los propietarios de suelo que hayan tenido un origen histórico común de producción de la ciudad, y constituyen por tanto áreas homogéneas, diferenciando también los suelos ya gestionados de los aún por gestionar a los que la Ley concede derechos adquiridos diferentes. Todo ello con vistas en no hacer más difícil, todavía, la gestión del suelo urbano, lo cual es de agradecer.

En el suelo urbanizable sigue los criterios legales pero diferenciando las áreas de reparto constituidas por los sectores cuyo planeamiento parcial deba aprobarse en un mismo cuatrienio y los sistemas generales adscritos o incluidos, de aquellas áreas de reparto constituidas por el suelo urbanizable del Plan General de 1985, cuyo Plan Parcial o ha sido aprobado definitivamente, pero no ha sido todavía urbanizado, o cuyo Plan Parcial no está aprobado definitivamente pero está en tramitación y se prevé su aprobación antes de la entrada en vigor del Plan General.

2. En cuanto a los aprovechamientos tipo, los coeficientes de homogeneización o ponderación relativa de usos respecto al dominante o característico de cada área de reparto, el Plan pretende interrelacionarlos con los coeficientes de otras áreas de reparto para facilitar el cálculo del aprovechamiento tipo atribuible al suelo de los sistemas generales del suelo urbano.

El establecimiento de los coeficientes pretende hacerlo en función de los rendimientos atribuibles a cada uso y, en su

caso, tipología edificatoria en cada área de reparto.

3. Las unidades de ejecución en suelo urbano, pese a que en la Ley se denominan actuaciones sistemáticas, el Avance de manera más realista no prevee que sea la forma de ejecución predominante, habida cuenta que la mayoría del suelo urbano ya está ejecutado y, por tanto, lo normal será que lo sistemático sea lo que la Ley denomina actuaciones asistemáticas.

El Avance parte de la filosofía general de reservar la delimitación de Unidades de Ejecución en Suelo Urbano para un momento posterior, pero asume las delimitaciones que respondan a unidades de gestión incorporadas del Plan vigente.

4. Pese a no ser obligatoria su inclusión en el Plan General, se prevee la delimitación de Reservas para incremento del patrimonio municipal del suelo y Áreas de Tanteo y Retracto, si bien, y como es lógico, el Avance aún no las localiza.

5. Pese a todo, lo más innovador en la ejecución del Plan General, es la utilización de un sistema de actuación no contemplado por la Ley del Suelo que consiste en intervenir en el mercado de suelo para satisfacer la demanda de vivienda a precio asequible a base de ejecutar los PAUs la iniciativa privada, pero con protagonismo público, sin necesidad de expropiar el suelo, sino pagando a los propietarios con solares en la zona para que puedan ejecutar la edificabilidad que se le asigne en la compensación por el justiprecio de sus terrenos.

Al concretar la edificabilidad que pueda corresponderles, dentro del ámbito territorial del PAU en el que se encuentren sus terrenos, no interviene el coeficiente de localización, por lo cual, el aprovechamiento unitario que les reconoce el Plan es idéntico para todos ellos, concretándose en m² de superficie edificable referida al uso residencial en tipología de vivienda libre.

Respecto a las empresas que, por concurso público, lleven a efecto la urbanización de los terrenos y los sistemas generales incluidos, el Ayuntamiento les paga con solares para edificar viviendas de precio tasado.

El único inconveniente que tiene este interesante e innovador sistema es que su aceptación, por parte de los propietarios de suelo es voluntaria. Quizá sería conveniente que la Comunidad Autónoma de Madrid crease un sistema parecido al del Ayuntamiento de Madrid, pero de aportación obligatoria, aunque la experiencia habida hasta ahora de la aplicación voluntaria del sistema es positiva.

El avance del Casco Antiguo de Madrid

Luis Moya

Se ha definido, en el Avance del Plan General, como Casco Antiguo al Madrid tradicional y preindustrial existente hasta 1860 encerrado por la antigua cerca de Felipe IV, hoy sustituida por la 1ª ronda ó M-10.

Si en general un comentario sobre un documento de planeamiento no puede pretenderse objetivo, menos puede hacerlo en este caso que participo junto a otros seis equipos en la redacción del Plan Especial del Casco Antiguo (1). A efectos de un trabajo más pormenorizado se ha dividido este en 7 zonas pero siendo todos conscientes de su unitariedad hemos actuado coordinadamente entre nosotros y con relación a la Oficina

(1) Los otros equipos están dirigidos por G. Alcázar, E. Amann, B. Brusilowsky, F. Contreras, M. Guzmán y J. López Jaén.



Arganzuela. San Francisco el Grande.



Centro. Puerta de Toledo.



Centro. Lavapiés

Municipal del Plan. El Avance recoge casi fielmente el análisis y las propuestas hechas por los siete equipos que a su vez han partido de las premisas fundamentales expuestas por la Dirección del P.G. para el Casco Antiguo y con las que evidentemente se ha coincidido. Las diferencias surgidas en el documento final del Avance se deben a los lógicos matices que provienen de una visión global que proporciona el control de todo el Plan General.

Cada ciudad tiene una historia que proviene de sus condiciones naturales y la idiosincrasia de su población. Un buen planeamiento es aquel que tiene en cuenta la historia específica de la ciudad y en este sentido puede decirse que las grandes líneas de ordenación de Madrid están trazadas desde principios de siglo. Esta afirmación es comprobable leyendo el diagnóstico y propuestas del Avance del P.G. del 85 para el Casco Antiguo cuyos principios orientadores son muy similares a los del Avance actual: mantener y potenciar la residencia, aumentar el transporte público y disminuir el privado, y cuidar la calidad ambiental. Las diferencias empezarán a manifestarse en los procedimientos que irán surgiendo en los próximos documentos del P.G. pero sobre todo en la gestión una vez aprobado el Plan. Es curioso, sin embargo, observar la importancia, difusión y comentarios a que da lugar un Plan General, y los pocos análisis que suscita su seguimiento, cuando estamos casi todos convencidos que su éxito depende de la puesta en práctica. En este sentido es cuando debíamos hablar del Planeamiento como Proyecto y equiparlo a la importancia que la dirección de una obra tiene en la plasmación de un proyecto arquitectónico.

Quizá lo explicado se ponga de manifiesto si tomamos el objetivo principal para el Casco Antiguo como es mantener y potenciar su uso residencial. En los procedimientos para alcanzar este objetivo se irá vislumbrando la siguiente pregunta fundamental: ¿para quién?. Evidentemente queremos que el Casco Antiguo al igual que cualquier otra parte de la ciudad esté lo más equilibrado posible en sus usos y en su población en cuanto a su pirámide y condiciones socioeconómicas, aunque tanto los usos como la población tengan alguna característica específica dada su centralidad. La cuestión estará en los porcentajes de los diferentes tipos de población y serán consecuencia de los procedimientos estipulados en el Plan y sobre todo en la Gestión del Plan. En los años ochenta hemos visto que la posibilidad de mantener la población residente está en la capacidad inversora de la Administración pues lógicamente

la inversión privada trata de captar clientes con mayor nivel adquisitivo. Todo consiste en que la revalorización inmobiliaria que provoca la inversión pública en mejoras del espacio público, equipamientos e infraestructuras sirva para mantener a la población tradicional mediante convenios con los inversores privados. Además, se cuenta con la inversión oficial en rehabilitación y construcción de nuevas viviendas para los más indefensos económicamente, pero ya se ha comprobado que ésta en la realidad no puede ser más que una medida complementaria.

El Casco Antiguo de Madrid con sus 350 Has. y sus 5.000 edificios no ha dejado de ser la ciudad total que fue durante varios siglos anteriores. A diferencia de otras ciudades europeas, y quizá por nuestra forma de vida mediterránea es el lugar residencial por excelencia. La terciarización se ha ido produciendo sin un planeamiento preestablecido, incluso la operación de la Gran Vía a principios de siglo tenía uso residencial prioritariamente. Sin embargo, las condiciones de habitabilidad no han sido muy favorables. Ahora que la población ha descendido hasta un nivel de densidad habitable es una buena ocasión (130.000 habitantes, 370 hab/Ha) para mantenerla con una renovación permanente que permita la entrada a grupos de jóvenes, parejas con niños, matrimonios mayores e individuos solos, en mejores condiciones de habitabilidad (si existen 14,3 edificios por Ha y suponemos que dada la cantidad de edificios de servicios públicos y el tipo de familias con pocos miembros, 2 hab/viv., puede haber unas 140 viv/Ha, lo que nos daría aproximadamente 10 viv. por edificio). Por ejemplo, existen 10.000 viviendas menores de 30 m² que sería necesario reducir a la mitad para duplicar su superficie pues 60 m² debería ser la vivienda mínima, aunque la media de la superficie de la vivienda del Casco Antiguo no fuera mucho mayor. No sólo el tejido urbano necesita esponjamiento para conseguir espacios libres de estancia, también la edificación necesita más superficie y patios de parcela más grandes que los patios de ventilación existentes.

Creo que el Avance del Casco Antiguo ha aportado en el análisis y en las propuestas un mayor nivel de detalle que en planeamientos anteriores. Este tejido tan denso, menudo y delicado lo requiere. El análisis edificatorio se ha hecho estudiando las tres famosas categorías vitrubianas, utilitas, firmittas y venustas, es decir considerando el edificio no sólo en su estilo y composición que es lo típico de las catalogaciones tradicionales y con una finalidad de paisaje urbano, si no estu-

supramunicipal sphere. This makes it possible to attain a greater perspective, but the questions continue to spill over from the area being

considered and are feebly approached and insufficiently dealt with. Perhaps because of this the Preview slips into formulating to providing a

structure for the areas which currently have none.

A first reading of the Preview also raises doubts regarding the decision

to encourage undertakings in the south-western part of Madrid which fails to justify the need for a circular-type land structure which, at a cer-

diando sus características intrínsecas de estado de conservación y habitabilidad. La habitabilidad es un componente fundamental que condiciona el tipo de obras posibles de cualquier clase, integrales, estructurales o ambientales. De esta forma tratamos de ser coherentes con el objetivo principal de hacer el Casco residencial. El criterio cambia cuando se trata de edificios singulares de valor emblemático y en general con uso público.

El mayor detalle en el estudio de los edificios es extensible a los espacios libres, dimensiones, tratamiento, mobiliario y en general la morfología urbana, siendo absolutamente respetuoso con dicha morfología puesto que es lo más permanente del tejido tradicional: alineaciones exteriores, volúmenes, parcelas, texturas, colores, etc.

También se ha realizado un gran esfuerzo en el análisis, diagnóstico y propuestas de tráfico, el transporte y los aparcamientos. Este trabajo realizado en la O.M.P. para todo el municipio, como no podía ser de otra forma, ha entrado en un gran detalle en el Casco Antiguo, recogiendo las propuestas hechas desde cada una de nuestras 7 zonas teniendo en cuenta criterios de morfología y usos. La clasificación del viario y el tratamiento que se da a cada tipo de vía, los intercambiadores de transporte público junto con el manejo que se hace de cada tipo de transporte público, y la organización del aparcamiento son muy avanzados, sin embargo creo que es necesario más radicalismo en el tratamiento del vehículo privado; es insuficiente pasar de un 20% a un 15% de transporte privado y los aparcamientos rotatorios en bordillo de estancias inferiores a 2,5 h. en las vías locales pueden producir una circulación permanente en las áreas residenciales. También me parece que el estándar de m² de garaje de residente debe ser menor en este área que en otras más periféricas de la ciudad, porque en el Casco Antiguo la alternativa de transporte público es mucho mayor. Es necesario cambiar los esquemas mentales en la relación de la calidad de vida en el Casco Antiguo y el número de vehículos privados.

Esperemos que avance el Plan del Casco Antiguo lo más posible por el camino marcado en el Avance y no sufra bajas irremediables en el proceloso camino que va desde aquí hasta la aprobación definitiva. Y, una vez aprobado, que se hagan cargo del Plan personas que se hayan ido preparando en su redacción, para que su ejecución responda fielmente y al mismo tiempo con flexibilidad al documento del Plan General.



Arganzuela. Plaza de Cascorro.



Centro. Lavapiés.

tain distance, has no reason to exist.
The first comments that a reading
of the Preview has drawn from the
Department's staff on the subject of

the most general points raised are
given below.

Luis Moya González
Catedrático de Planeamiento Urbanístico