

## 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.



Centro. Puerta de Toledo.



Arganzuela. San Francisco el Grande.



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 m<sup>2</sup> que sería necesario reducir a la mitad para duplicar su superficie pues 60 m<sup>2</sup> 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, firmitas 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 borde 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 m<sup>2</sup> 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*