

TO PARK IN MADRID

In the last issue (number 22), we announced that this issue (number 23) would mark the start of a new era for Urbanismo/COAM, with GLOBUS COMUNICACION, S.A. taking over publishing side of the magazine while keeping our own the management team in place. The magazine's basic format is essentially the same, with the introduction of some new features prompted by the Madrid Architect's Association (COAM) Board of Directors' criteria and suggestions made by the publishing house, contributing its professional experience to the magazine. As desired by the Association, more space will be devoted to "everything" related to urban planning in Madrid. Two aspects remaining unchanged are the monographic cover feature and the section dealing with urban regions and European cities. The space allocated to the presentation of specific plans, projects and examples of urban developments has also been increased. Two brand new sections have been included. The first features essays and opinions on relatively theoretical issues, which may take the form of a debate between experts as in this issue. The second examines any possible technological innovations directly related to urban planning as they arise. This time the debate focuses on the Madrid Regional Zoning Strategy Plan currently being drawn up by the regional government. As a complement to the cover story, the section dealing with innovations puts the spotlight on so-called "intelligent parking". One of the most essential and equally controversial ingredients in the recipe for suitable mobility in a city with the size, scope and problems of Madrid is its parking system. Over recent decades, the construction of parking lots in our cities has become increasingly complex, as reflected by the current wide range of parking facilities, including short, medium and long term parking, resident-only parking (PAR), metropolitan dissuasive parking, urban dissuasive parking, and so on. The articles featured in the monographic section aim, first of all, to try and clarify these different concepts. At the same time, a theory has gradually been formed about city parking which repeats a process so often seen in other walks of life, crystallizing into two opposing standpoints which could be called interventionist and liberal. The interventionist approach believes city center parking is inherently bad as it attracts and generates a new flow of traffic into urban centers. The solution to this congestion problem therefore lies in combining measures to improve public transportation with other measures to prevent private vehicles from driving in downtown areas. These measures could even go as far as establishing tolls for access to certain areas or closing off certain areas to

APARCAR EN MADRID



Como ya se anunciaba en el número 22, con el presente ejemplar se inicia una nueva etapa de Urbanismo/COAM, en la que la responsabilidad editorial recae en GLOBUS COMUNICACION, S.A., manteniéndose el equipo director de la anterior etapa.

La estructura de la revista permanece en líneas generales, aunque se ha considerado conveniente introducir algunas novedades, atendiendo tanto a criterios del Consejo de Administración (COAM) como a sugerencias de la empresa editorial, que aporta, en esta nueva andadura, su experiencia profesional. De acuerdo con la opinión colegial, se refuerza la presencia de "todo" lo que sea urbanismo madrileño, entendiendo por tal el ámbito geográfico de nuestra Comunidad. Se mantienen el tema monográfico de portada y también el dedicado a las regiones urbanas y ciudades europeas (en este número, una revisión del papel de los aparcamientos en la ciudad y Munich respectivamente), y se refuerza la presentación de planes, proyectos y ejemplos concretos de realizaciones urbanas. Como auténtica novedad se incorporan dos nuevas secciones: una de ellas está dedicada a ensayos u opiniones sobre un tema más o menos teórico, la cual podrá revestir la forma, como ocurre en el presente número, de un debate entre diferentes expertos, y la otra sección se centra en contemplar las posibles innovaciones tecnológicas que vayan apareciendo directamente relacionadas con el mundo del urbanismo. En este número 23 el debate se ha desarrollado en torno al Plan Regional de Estrategia Territorial de Madrid, actualmente en elaboración por la Comunidad de Madrid, y la sección de innovaciones a los llamados "aparcamientos inteligentes", como complemento del tema de portada.

Los planteamientos

En el planteamiento de un modelo de movilidad para una ciudad del tamaño, envergadura y problemas como puede ser el caso de Madrid, el sistema de aparcamientos concebido en el mismo constituye uno de sus elementos esenciales a la par que más polémicos. A lo largo de las últimas décadas, la construcción de aparcamientos en nuestras ciudades ha ido convirtiéndose en un fenómeno cada vez más complejo, esencial y polémico, como revela la rica tipología que se ha venido desarrollando: rotatorios

de corta, media o larga estancia, para residentes (PAR), disuasorios metropolitanos, disuasorios urbanos o de aproximación... Los artículos que componen la sección monográfica pretenden, en primer lugar, ayudar a clarificar estos conceptos.

En paralelo, poco a poco se ha ido elaborando una teoría sobre los aparcamientos en nuestras ciudades, que, como sucede en otros órdenes de la vida, hoy en día se cristaliza en dos posturas bastante antagónicas: la intervencionista y la liberal. La primera entiende que los aparcamientos en el centro de las ciudades generan nuevos tráfico hacia el mismo, por lo que son intrínsecamente perjudiciales. Desde esta concepción, el problema del tráfico congestionado en las áreas centrales debe resolverse a partir de la combinación de medidas para mejorar el transporte colectivo con otras que impidan al vehículo privado circular por aquéllas, incluso estableciendo peajes de acceso a determinadas zonas o llegando a proponer para determinadas áreas el cierre al tráfico privado. No debe por tanto extrañarnos que, desde este punto de vista, se produzca una oposición radical a la creación de nuevos aparcamientos, a excepción de los destinados a residentes puesto que estos no generan nuevos tráfico.

Las actitudes

Por el contrario, la postura liberal entiende que la demanda de circular libremente por una ciudad es consustancial con el individuo propietario de un vehículo privado, circunstancia que se considera por otra parte una conquista social irrenunciable. En consecuencia, y partiendo del déficit existente de aparcamientos, especialmente en los centros de las ciudades, hay que facilitar a las personas las máximas posibilidades de elección individual, mejorando en cualquier caso el transporte colectivo. Desde esta filosofía se considera que será el equilibrio entre la oferta y la demanda lo que acabará produciendo una mejora sin necesidad de coartar la libertad del individuo. Como es lógico, esta concepción se encuentra a favor de la construcción de todo tipo de aparcamientos para residentes, pero entendiendo este término de forma muy amplia: no sólo para los que habitan, sino también para los que desarrollan actividades en las áreas centrales de nuestras ciudades.

En las últimas décadas ha surgido una nueva tipología de aparcamientos, los disuasorios, de



Una imagen de la Puerta del Sol, hacia 1900

situación periférica y siempre asociados a importantes intercambiadores del transporte colectivo. Los intervencionistas son partidarios de los mismos, pues los consideran una estrategia básica en su concepción de la movilidad en una ciudad como por ejemplo Madrid, a condición de que se cumpla el principio de que “disuaden” efectivamente cuanto más alejados estén del centro de aquélla. Los liberales los apoyan, sin especial fervor, como una pieza más de la rica oferta que entienden debe ponerse a disposición del individuo. No exigen la extrema lejanía, e incluso consideran que pueden coexistir aparcamientos disuasorios de carácter metropolitano y disuasorios de periferia urbana.

Como suele ocurrir ante posturas diametralmente opuestas, quizá la virtud se encuentre en un razonable punto equidistante desde la aplicación estricta del sentido común. En primer lugar, parece evidente que los llamados aparcamientos disuasorios sólo son concebibles asociados a importantes intercambiadores de transporte colectivo. Su efectividad será directamente proporcional a que “disuadan” en la máxima proximidad a los asentamientos residenciales de la periferia metropolitana. Sin embargo, esa efectividad se ve reducida en el acercamiento a las áreas centrales de la ciudad, cuando para llegar al punto de destino se deben hacer más de dos transbordos. Hasta que el transporte colectivo urbano no haya alcanzado un mínimo umbral de desarrollo que garantice esta premisa, pueden tener sentido los aparcamientos disuasorios urbanos, a condición de que se ubiquen en la periferia urbana y estén asociados a intercambiadores de aquél.

Las soluciones

En una urbe como Madrid, es razonable fomentar el aparcamiento para residentes, especialmente en su área central, cuando se pretende recuperar en ésta ese uso específico como medida básica para detener la terciarización producida en las últimas décadas, principal causa de su progresivo deterioro. Sin embargo, una política de este estilo, que fuera

más allá de una cierta liberalización de los aparcamientos para residentes en las nuevas edificaciones y rehabilitaciones, mediante la construcción de aparcamientos para residentes de iniciativa pública, sería conveniente someterla, con carácter previo, a un estudio global de necesidades, demandas potenciales y posible oferta de situaciones. Quizá la redacción de un Plan Especial de aparcamientos para residentes fuera la fórmula más recomendable.

Finalmente, en relación con los aparcamientos rotatorios, en alguna medida generan tráfico. En consecuencia, un fomento generalizado de nuevos aparcamientos de este tipo no parece tener defensa en áreas congestionadas. Sin embargo, aunque de forma excepcional, para puntos concretos de aquellas áreas en que exista un notorio desequilibrio en su accesibilidad, especialmente en medios de transporte colectivo, sí es posible e incluso aconsejable. De nuevo parece que sería conveniente un estudio previo de carácter global, por ejemplo en el caso de Madrid sobre su Centro Histórico, en relación con este y otros extremos —grado de congestión circulatoria, situación medioambiental, accesibilidad en transporte colectivo, posibilidad razonable de nuevas ubicaciones, características temporales de corta, media y larga estancia...—, que muy probablemente requeriría la forma de un Plan Especial de aparcamientos rotatorios, el cual podría ser conveniente unificar con el de aparcamientos para residentes.

Los artículos incluidos en la sección sobre la región urbana de Munich presentan, junto con la referencia a diversas cuestiones generales que ponen de manifiesto su cualidad modélica, el análisis de dos proyectos particulares de especial oportunidad para Madrid y de los que pueden deducirse más de una enseñanza: el aprovechamiento con fines urbanísticos de terrenos previamente desocupados por servidumbres del ferrocarril, y la reutilización como zona de ensanche de la ciudad de los terrenos del antiguo aeropuerto de Riem, tras optar por un nuevo emplazamiento, alejado de la aglomeración urbana, para construir el nuevo aeropuerto.

private traffic. It should come as no surprise to anyone, therefore, that from this standpoint there is radical opposition to the creation of any new parking not strictly resident-only as this does not generate new traffic. At the opposite end of the spectrum, the liberal (deregulationist) sees the need to drive freely around a city as part and parcel of the rights of the individual owner of a private vehicle and as an undeniably earned right. Consequently, given the deficit in parking currently available, especially in city centers, people must be offered the greatest possible freedom of choice together with improved public transportation services. Over recent decades, a new kind of parking known as dissuasive parking has emerged on the outskirts of cities, close to large public transportation change-over centers. First, it seems clear that so-called dissuasive parking is only conceivable when used in conjunction with large-scale public transportation change-over stations. Also, technically speaking, their effectiveness works indisputably as a function of their being able to dissuade as close as possible to residential areas in the far ranges of the metropolitan area. (Thus the only possible public transportation change-over stations would be those at metropolitan rail stations). However, this effectiveness diminishes the closer the parking is to the center of the city, when in order to reach one's final destination, one must change over twice. As urban public transportation has not yet been sufficiently developed to ensure the veracity of this premise, urban dissuasive parking, also known as drive and ride parking may and in fact is sensible as long as it is located in outlying areas and linked to public transportation change-over stations. The positive combined effect of planning for both types of dissuasive parking will be directly related to appropriate hourly or daily parking rates making this parking more economical the farther it is from the heart of the big city. In Madrid, the promotion of resident parking, especially in the center, seems a reasonable aim, above all when trying to once again foster its specific use as a basic measure to curb the trend towards the domination of the service sector seen in recent decades, which has been the main cause of progressive decline in the center. Technically speaking, rotational parking unquestionably generates a certain amount of traffic and so any widespread promotion of new parking of this type cannot really be defended in congested areas. However, there may be exceptional cases of specific areas where accessibility is very poor and where such car parks may be possible. All this would probably need to be drawn up in a Special Plan for rotational parking which may be joined to the Plan for resident-only parking.