



PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR AVENIDA DAROCA - BARRIO DE BILBAO

*La operación pretende la remodelación total
de un área fuertemente degradada*

El 28 de octubre de 1988 se aprobó el Plan Especial de Reforma Interior para esta zona. Un programa de actuación necesario para dotarla de una nueva infraestructura viaria, crear manzanas residenciales, minipolígonos industriales y equipamientos colectivos.

AUTORES: Teresa Riestra Rodríguez-Losada. *Arquitecta.*
Martín Martínez Calvo.
Ingeniero de Caminos.

En el año 1985 se inició un largo proceso de planeamiento, gestión y urbanización con la redacción del Plan Especial de Reforma Interior 16/6, en cumplimiento del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, el cual delimitaba el ámbito del mismo, fijaba todas las condiciones para su desarrollo y remitía la redacción por iniciativa municipal a ejecutar por expropiación.

Posteriormente el Programa de Actuación del Área de Urbanismo e Infraestructuras para el año 1988 incluía, dentro del conjunto de proyectos que los componen, el programa de Bolsas de Deterioro Urbano. En este programa se desarrollaban 19 enclaves, uno de los cuales era el P.E.R.I. 16/6 Avenida Daroca-Barrio de Bilbao. Tales enclaves coincidían con áreas

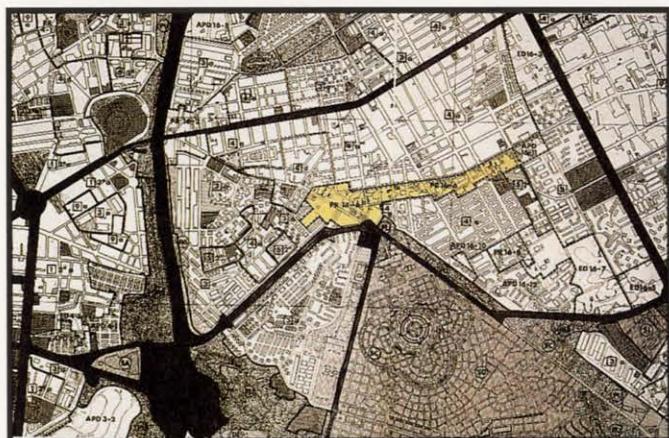
donde, debido a su deterioro, se hacía necesario aplicar una acción de vivienda pública como consecuencia del realojo que sería preciso llevar a cabo para poder acometer la urbanización. Urbanización que en la mayor parte de los casos implicaba unos elevados costes, los cuales solamente la intervención pública podía solventar. Por otra parte, el protagonismo público se centraba en los procesos de liberación y preparación de suelo.

Objetivos a cumplir

El 28 de octubre de 1988 el excepcional Ayuntamiento Pleno aprobó definitivamente el P.E.R.I. 16/6. Este se centraba básicamente en los objetivos que el Plan General señalaba:

“Remodelación total de un área con fuerte presencia de infravivienda y que constituye una barrera dentro de la trama del barrio de Bilbao. La zona se ordenará teniendo en cuenta las conexiones viarias transversales. Se mantendrá la morfología de trama ortogonal del resto del barrio de Bilbao con alineación a calle y edificación cerrada. Asimismo, se plantearán manzanas para dotaciones y para dos minipolígonos industriales. Facilitar el realojoamiento de la población y la actividad preexistente de la propia zona”.

En el momento de la redacción del Plan se contabilizaron 190 familias.

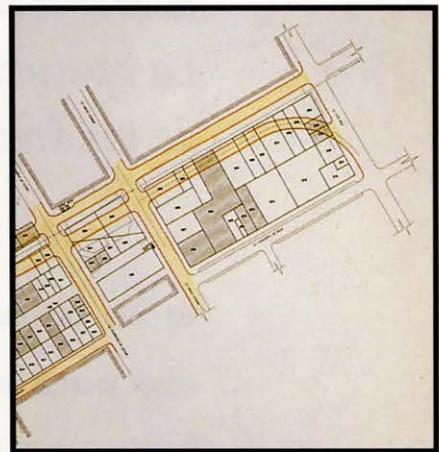
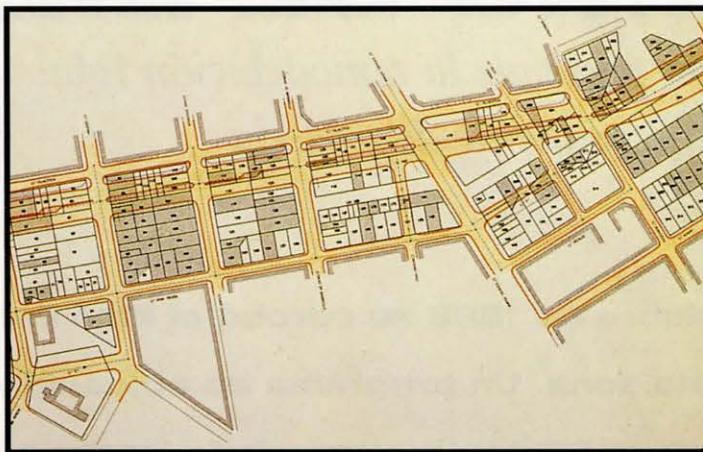
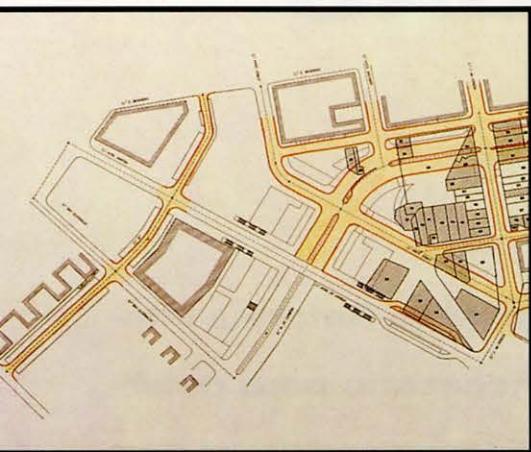


En la foto grande,
imagen del estado
actual de la
Avenida Daroca;
sobre estas líneas
plano detallado de
la misma, y a la
derecha una vista
aérea de su
situación inicial



El eje básico de la operación es la vía de Ascao Villaespesa, donde se encuentra la mayor cantidad de suelo disponible para iniciar las obras.

PLANO DE EXPROPIACIONES



Sobre estas líneas, los tres tramos detallados del plano completo de las expropiaciones

No obstante, y debido al carácter de enclave suburbial del área y la marginalidad de una parte importante de la población existente en ella, la citada cifra podía verse sometida a diversas modificaciones. Asimismo se habían contabilizado unas 30 edificaciones deshabitadas, y era posible estimar que la población denominada "de derecho" de la zona se encontraba en torno a las 220 familias.

En cuanto a los usos existentes en dicha zona, predominaba el residencial, y dentro de éste, el unifamiliar res-

pecto del colectivo. La actividad industrial artesanal más importante realizada en ella, era la de marmolista.

Los planes de Ordenación

El Plan parte del eje de la Avenida Daroca; entre las calles Francisco Villaespesa y Servando Batanero, al Oeste, las calles Francisco Villaespesa y Ascao, al Norte, y la Avenida Trueba, al Sur, hasta la calle Luis Ruiz, al Este.

El eje básico de la operación, en su aspecto viario, es la nueva vía de Ascao Villaespesa, que en su primer tramo, desde la intersección a desnivel con la Avenida Daroca hasta la calle Berastegui, es de complicada topografía. En la margen derecha de esta vía, según se accede desde Marqués de Corbera, queda el principal paquete de suelo edificable que se produce en esta actuación, y en él existe un desnivel en torno a once metros entre calzadas, por lo que el suelo a ambos lados cuenta con fuertes pendientes. Es en esta zona donde se encuentran los mayores y mejores contingentes de suelo vacante para iniciar la operación. Por ello, la ordenación plantea situar en este tramo un parque local que conecte con el bulevar de la nueva vía; cuatro manzanas residenciales en la margen izquierda; y en la margen derecha el primer minipolígono industrial, que tiene por objeto resolver el realojamiento de

los talleres marmolistas. Para ello es preciso reforzar su relación con el área del cementerio y la Avenida Daroca.

En la margen derecha, entre la nueva vía y la Avenida Trueba, se configuran cuatro manzanas residenciales (cuyas dimensiones son de 60 x 45 metros) con alineación a viales. La planta baja de la fachada a la nueva vía se destina a uso comercial en forma vinculante. En la terminación de este primer tramo empieza a desarrollarse el segundo minipolígono industrial, que se sitúa en la margen derecha de la nueva vía hasta llegar a la calle Berastegui.

Finalmente, en el tramo restante de la nueva vía se configura en su margen derecha un paquete de equipamiento educativo. En este mismo punto, pero en la margen izquierda, el P.E.R.I. propone la expropiación de un área para conseguir la consolidación de la fachada a la vía, remitiéndolo de nuevo a la regulación prevista por el Plan.

En el último tramo del ámbito se sitúan dos parcelas de equipamiento; la primera es una pequeña parcela en contacto con una zona verde, y la segunda, de gran tamaño, se adapta a la curva necesaria para conseguir la continuidad viaria a través de Luis Ruiz hacia Braulio Gutiérrez.

La superficie del ámbito del P.E.R.I. es de 175.550 m², destinando 19.782 m² a uso residencial con una edificabi-

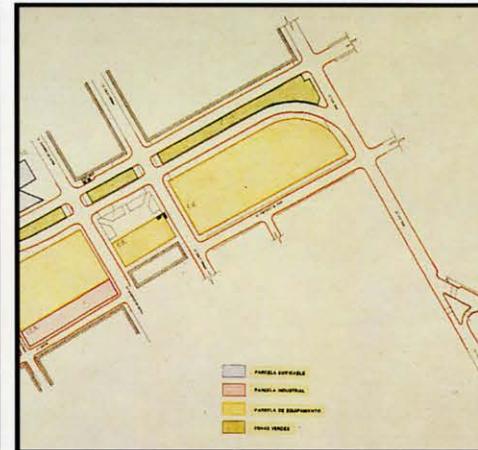
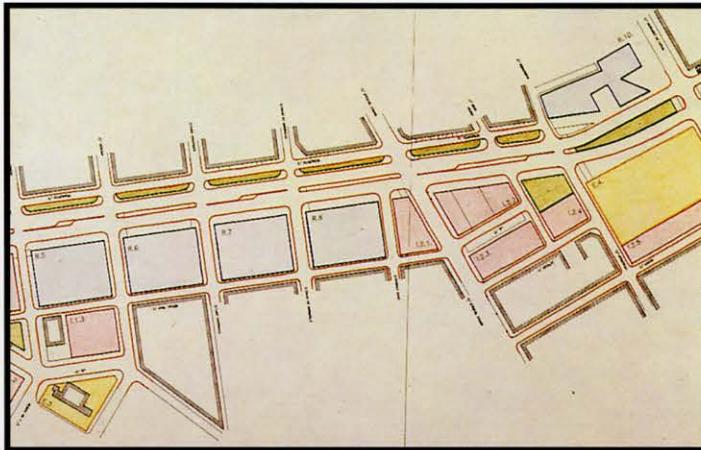
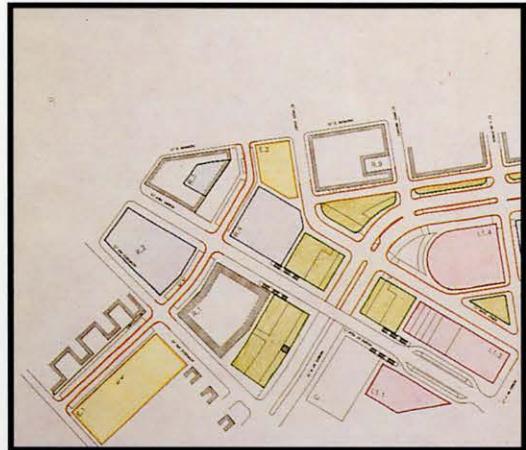
CARACTERISTICAS DE LA OBRA

DEMOLICION DE EDIFICIOS.	142. 100 M ³ .
EXCAVACION EN DESMONTE.	160. 200 M ³ .
TERRAPLEN COMPACTADO.	70. 500 M ³ .
EXCAVACION EN ZANJAS.	42. 200 M ³ .
CALZADA ASFALTADA.	52. 500 M ² .
ACERAS PAVIMENTADAS.	31. 500 M ² .
TUBERIA ABASTECIMIENTO DE AGUA.	5. 600 ML.
TUBERIA DE GAS NATURAL.	4. 700 ML.
RED DE RIEGO POR GOTEO.	26. 300 ML.
CABLE MEDIA TENSION.	10. 500 ML.
FAROLAS DE ALUMBRADO.	230 UD.
ZONA AJARDINADA.	25. 000 M ² .
DE ARBOLES.	512 U ² .
DE ARBUSTOS.	9. 800 UD.

PLANO DEL ESTADO FINAL



El proyecto pretende armonizar los trazados previstos con los ya existentes, adaptándose así a la complicada topografía de la zona.



Tres tramos seccionados del plano sobre el estado final (imagen superior) de la remodelación

dad de 71.136 m² y 14.665 m² a uso industrial, con una edificabilidad de 41.000 m². En cuanto al suelo de cesión se compone de 21.038 m² para parques y jardines de uso público, 23.060 m² para usos dotacionales y 96.998 m² para red viaria.

Gestión y urbanización

Es importante hacer hincapié en el largo y complicado proceso de gestión que ha hecho posible llevar a cabo la ordenación de este ámbito.

El sistema de actuación que fijó el Plan General fue el de expropiación (el más adecuado dadas las características del ámbito y el carácter público de la actuación), obteniéndose luego la declaración de urgencia mediante acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid. Con ello se ha conseguido agilizar la operación, ya que en aquellos casos en que ha sido posible se ha procedido a la ocupación inmediata de las fincas en la forma legalmente establecida. El propio P.E.R.I. fijaba entre sus objetivos el realojo de la población y de las actividades económicas preexistentes en la propia zona. Esta condición se ha convertido en una parte fundamental de la operación, puesto que ha sido necesario disponer de suelo adecuado para viviendas de protección oficial para el realojo de la población y, además, de suelo

industrial preciso para el realojo de la actividad económica. Todo ello ha hecho necesario ejecutar las obras de urbanización de forma muy fragmentada, a medida que el suelo se ha ido quedando vacante y coordinándose con el proceso expropiatorio.

El proyecto de urbanización básicamente desarrolla la ordenación planteada en el P.E.R.I., y se centra especialmente en armonizar los nuevos trazados con los existentes y adaptarse a la complicada topografía de la zona. En cuanto al tratamiento constructivo dado a los viales, se han seguido las pautas de la "Normalización de Elementos Constructivos" del excelentísimo Ayuntamiento de Madrid. Los firmes son de hormigón de 25 cm. de espesor con una capa de aglomerado de 5 cm.; las aceras van soladas con loseta hidráulica de 15 x 15 cm.; y los cruces se han regulado con semáforos. Asimismo se ha buscado vegetación autóctona que requiera pocas necesidades de agua para no tener que depender de los ciclos hidrológicos. Los árboles de alienación y de la mediana se riegan mediante red de goteo en tramos independientes, injertándolos a la red del Canal de Isabel II. El equipamiento de los servicios responde a todas las necesidades del propio ámbito, y a las de las zonas adyacentes deficitarias.

EQUIPOS QUE HAN INTERVENIDO

REDACCION DEL PLANEAMIENTO

Manuel Paredes Grosso, arquitecto y redactor del P.E.R.I. bajo la dirección del Dpto. de Planeamiento de la G.M.U.

PLANEAMIENTO Y GESTION DE SUELO

DPTO. PROMOCION DE SUELO
Jefa del Departamento: Ana Perpiñá Carrera.

SECCION DE ORDENACION
Jefa de Sección: Teresa Riestra Rdguez.-Losada.

SECCION DE EXPROPIACIONES
Y GESTION DE SUELO
Jefe de Sección: Juan Bautista Serrano Barba.

SECCION DE VALORACIONES
Jefe de Sección: Jesús Quintana Bescós.

URBANIZACION

DPTO. DE EMPRESAS DE GESTION DE SUELO
Jefe del Departamento: Luis Martínez López.

SECCION DE URBANIZACIONES
Jefe de Sección: Martín Martínez Calvo.