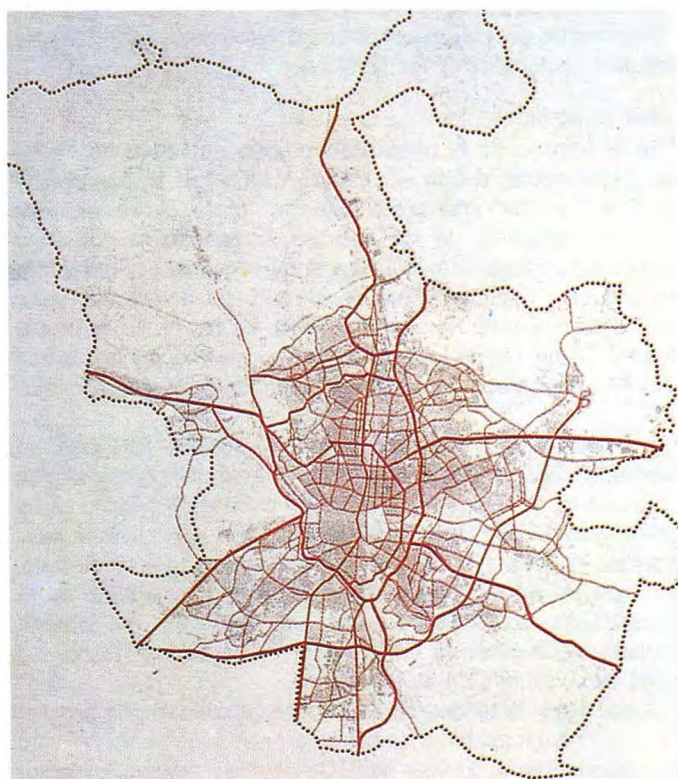


# EL FUTURO DE MADRID

Decía uno de los programas presentados a las elecciones municipales de 1983 que "las propuestas urbanísticas no deben ser partidistas, sino normas con vocación de integración y de futuro. Los planes de urbanismo deben ser fruto de un amplio debate y de una generosa voluntad política de integración de los criterios de racionalidad y defensa de los intereses generales, con los legítimos intereses de los diversos sectores sociales. Cada cambio de tendencia política en el Ayuntamiento no debería suponer cuestionar las bases de planificación sobre las que se asienta el urbanismo local".

Esto es justamente lo que el Plan General de Madrid no quiso ser, y no ha sido. Y de ahí arrancan sus males.



Plan General de Ordenación de Madrid. Propuesta de red viaria.

## DIALOGO Y CONSENSO

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.

El Plan General, en su primera redacción, surgía de posiciones ideológicas de intervencionismo voluntarista que no quisieron atender las voces de la moderación y de la razón. Intentar *forzar la legalidad* desde la ideología, además de ser una aberración democrática, fue un error que ha quedado demostrado por la reciente sentencia de la Audiencia Territorial sobre lo que ha llegado a llamarse el "impuesto revolucionario".

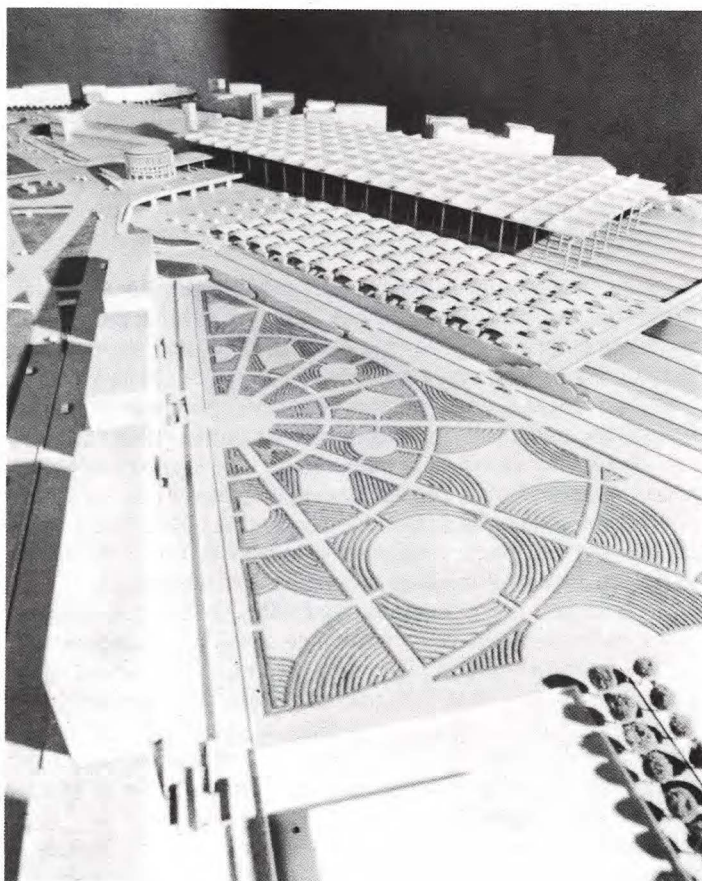
No sólo se intentó forzar la legalidad. También se intentó *forzar la realidad* urbana. La política de suelo que se impuso ha sido un factor esencial, aunque no el único, en el incremento del precio del suelo y de la vivienda. La política de inversiones en infraestructuras que impuso ha sido la causa principal en la situación del tráfico. Ambas políticas fueron analizadas, y sus consecuencias predichas con sorprendente precisión en 1983, pero no fueron atendidas.

Escuchando, debatiendo y consensuando el Plan General, más allá de la relación de fuerzas de un determinado momento, y que benefician coyunturalmente 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. El espíritu de consenso multipartidista que inspiró nuestra Constitución de 1978, y que está en el origen de su fuerza y de su éxito, está ausente del Plan General, lo que a su vez resume su debilidad y su fracaso.

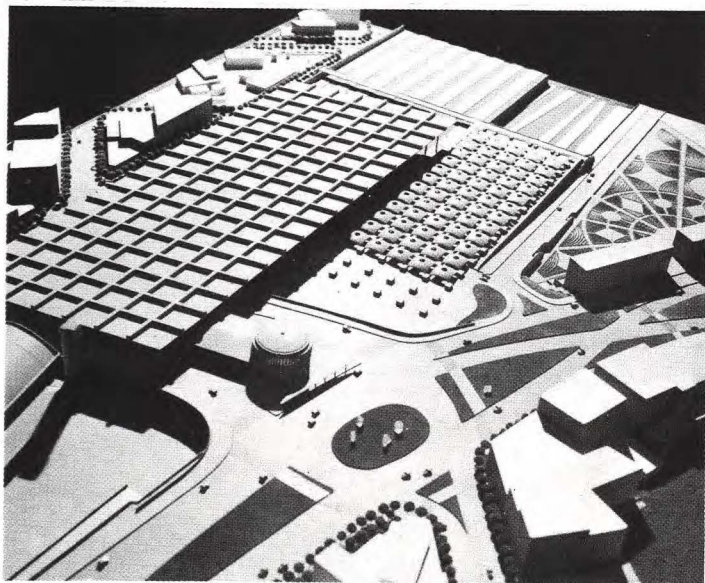
Aplicando ese criterio de diálogo y consenso, expuesto en la cita anterior, el fracaso se habría convertido en éxito. Estamos a tiempo. Hay que decir que la situación se ha reconducido. Por el camino del diálogo y del consenso se está caminando ahora, y por ese camino se va a caminar en el futuro inmediato del Plan General.

El Plan constituye un instrumento que tiene que ser alterado sustancialmente en algunos aspectos. El proceso de modificación pretende ser ampliamente consensuado por todos los grupos con representación en el Ayuntamiento. Las circunstan-

PEDRO ORTIZ



Operación Atocha. Maqueta de la Estación de Cercanías e Intercambiador.



cias políticas han cambiado. Lo que en su día fue ideología, hoy es pragmatismo. Lo que en su día fue imponer desde la esfera política un cambio sobre la ciudad, hoy es servir el cambio que se produce desde la propia ciudad. Lo que en su día fue intentar imponer un subjetivo ideal teórico, hoy es intentar dar satisfacción a unas legítimas demandas sociales.

Hay que mencionar en este cambio de actitud no sólo el cambio impuesto por una alteración de la relación de fuerzas en el Ayuntamiento, hay también que valorar el componente humano y el talante de las personas que, hoy por hoy, están involucradas en el proceso. Un talante diametralmente opuesto al que primó en el proceso de su primera redacción hace ya nueve años.

### FACTORES DETERMINANTES EN EL FUTURO DEL PLAN

Intentar vislumbrar cuál va a ser el futuro del Plan General es una labor de prognosis con elevadísimas posibilidades de fracaso debido a los factores que condicionan el resultado. Vamos a descomponer estos factores.

En el futuro del Plan General son determinantes dos tipos de factores: los técnicos y los políticos.

#### Factores políticos

En el terreno de la predicción política de futuro no se ha avanzado mucho desde el Oráculo de Delfos. Si compleja y difícil es realizar una predicción de futuro sobre factores técnicos (*forecast*), de los que tan a menudo hemos visto estrepitosos fracasos, más arriesgado es realizarlo sobre factores políticos. Especialmente en Madrid, en donde su futuro político no depende únicamente de la evolución de la propia ciudad. Como capital del Estado los avatares de la política nacional, e incluso internacional, determinan su propia evolución.

A pesar de su evidente riesgo y limitada fiabilidad, la politología utiliza sistemas como la extrapolación de tendencias históricas en la evolución de voto. En el caso de Madrid estas tendencias pueden ser relativamente firmes, pues vienen sustentadas no sólo por "preferencias políticas" del electorado, sino que se sustentan en una evolución demográfica de la ciudad. Esta se encamina hacia una reducción del tamaño familiar, un crecimiento de la edad media del madrileño, así como de su renta y de su patrimonio.

Desde 1979, la tendencia ha sido hacia una pérdida progresiva del voto del conjunto de la izquierda y un aumento del voto de centro-derecha. El voto del CDS en 1987 plantea un factor nuevo de multipartidismo. Esto requiere que en cualquier decisión política del Ayuntamiento, aplicable también al urbanismo, se produzca un "juego a tres bandas" para conseguir una mayoría con la suma de, al menos dos, de los tres partidos en liza: PP, CDS y PSOE.

Para la modificación y gestión del Plan General a lo largo de los próximos cuatro años, hasta 1992, nos interesa la evolución a corto plazo. Esta va a estar determinada esencialmente por dos factores:

Primero: La posibilidad de un pacto de gobierno entre dos de esos tres partidos, mediante el cual se pueda cambiar el actual

Gobierno y/o permitir un Gobierno estable con respaldo mayoritario del Pleno.

Segundo: Los resultados de las elecciones municipales de junio/julio de 1991, que supondrán, inevitablemente, una alteración del mapa político del Ayuntamiento.

Ninguno de los dos factores parece que vaya a ser determinante para un "vuelco" en la política urbanística que se adopte a partir de ahora. Sobre el primer factor cabe decir que cualquier pacto de gobierno requerirá un proceso continuo, aunque interno, de diálogo y consenso para la determinación de las decisiones urbanísticas. La necesidad por parte de los partidos gobernantes de mantener mensajes políticos diferenciados no parece que vaya a reducir el efecto "a tres bandas" del multipartidismo. Sobre el segundo factor cabe decir que de la extrapolación de la evolución política de aquí a mediados de 1991, sólo dos años, no parece que vaya a presentar convulsiones que permitan a alguno de los partidos gobernar en solitario con mayoría absoluta a partir de ese año.

La política urbanística en un horizonte de cuatro años, tanto en los aspectos de adaptación del Plan General como en los de gestión, parece entrar en un período de estabilización. La situación política indica una continuidad de estas dos tendencias: crecimiento de la mayoría de centro-derecha y mantenimiento del multipartidismo. El consenso no va a estar, por lo tanto, sólo amparado por la "voluntad" política, va a ser también una cuestión de "necesidad" política.

#### Factores técnicos

El Plan General de 1985 suponía un salto cualitativo frente al Plan de 1963. De igual manera que éste lo había supuesto frente al anterior planeamiento. El coste de redacción del Plan, que superó las 2.000 pesetas por cada familia madrileña, no tenía precedentes y justificaba con creces ese salto cualitativo en el microtratamiento de la ciudad. La eficacia de un microtratamiento centralizado ante una mayor flexibilidad descentralizada es algo discutible; y que podemos comprobar en que sólo un 29 % (76 de 257) son los equipamientos que se han realizado en tipología, lugar y tiempo sobre lo programado en el Plan.

Asumiendo en lo que tiene de bueno ese salto cualitativo, el Plan presentó desde el principio errores e insuficiencias que debían haber sido subsanadas. Diversas voces los denunciaron a tiempo, y se podían haber subsanado, de haber mediado una voluntad política de diálogo por parte de los redactores.

Los fallos esenciales del Plan fueron en primer lugar estructurales. Como consecuencia de ello se produjeron importantes fallos sectoriales. Vamos a mencionar sólo algunos de los más graves que deberían ser resueltos en la modificación en curso.

#### Errores estructurales

El Plan General se inició desde una perspectiva esencialmente "física" del planeamiento. Hubo una negativa explícita para aceptar que el desarrollo urbano y la evolución de Madrid tenían un carácter exógeno, que tenía su raíz en la evolución económica y social de la ciudad.

No se quiso realizar con la suficiente profundidad el análisis de la probable evolución y salida de la crisis económica;

cuando menos intentar, desde el Plan, atender las necesidades de la ciudad para colaborar a su superación. La falta de visión de futuro, la falta de instrumentos para colaborar en el desarrollo económico y social de Madrid, así como la falta de instrumentos internos que permitieran la adaptación permanente del Plan, al producirse la evolución de las condiciones externas, están en el origen de muchos de sus males.

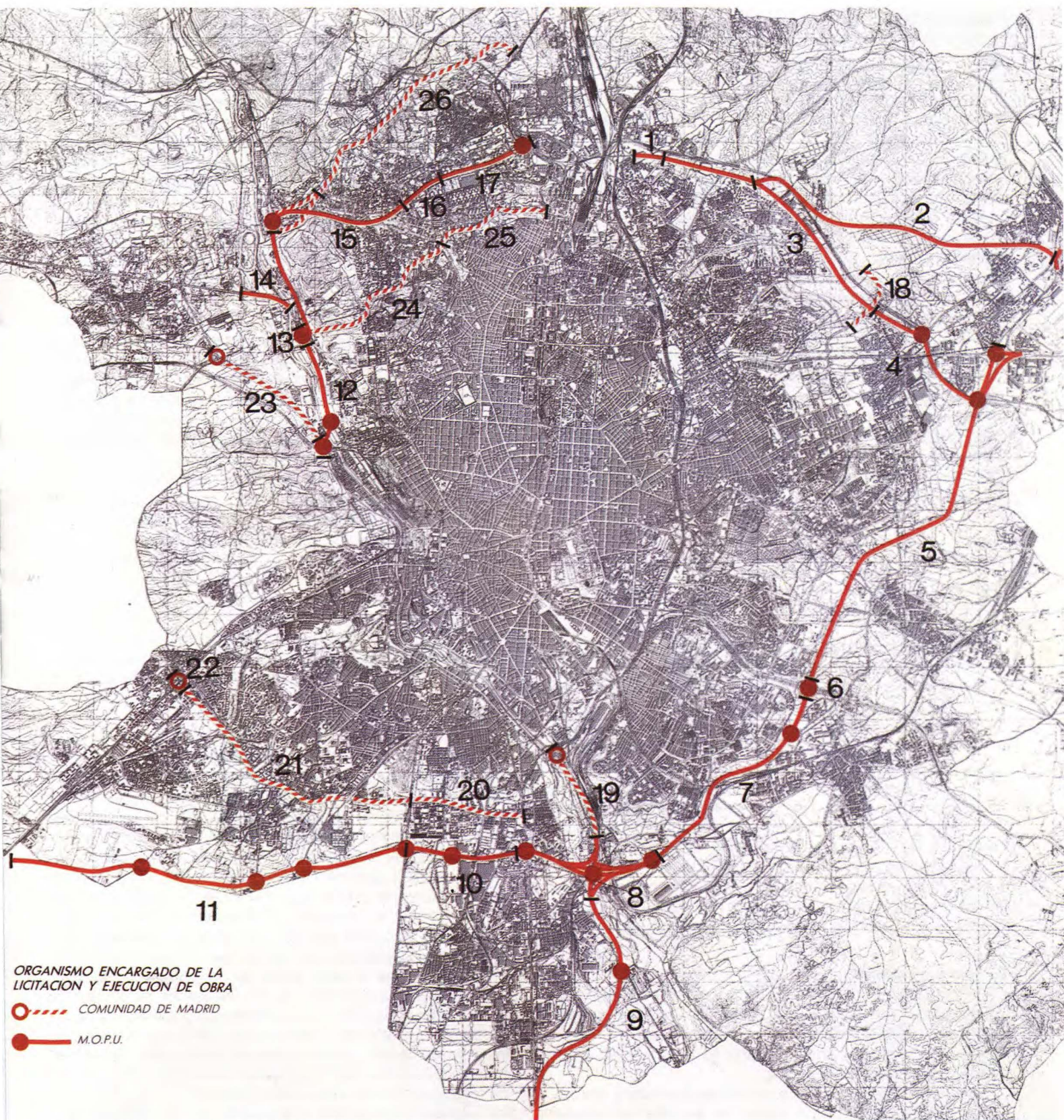
La superación de la crisis económica, negada e imprevista por el Plan, está en el origen de sus insuficiencias sectoriales. La falta de suelo residencial y de suelo terciario, el "boom" inmobiliario, y los problemas de tráfico tienen todos ellos en su origen errores estructurales en las previsiones del Plan General. En 1986, al año siguiente de su aprobación, las insuficiencias eran evidentes, pero el Plan carecía de los instrumentos necesarios para reconducir sus determinaciones.

Otro de los fenómenos imprevistos por el Plan ha sido el potencial catalizador de esfuerzos que ofrece el año 1992. Aunque su instrumentación política es cada día más evidente, y mueve a muchos a una reacción de escepticismo cuando se nombra, no es menos cierto que 1992 ofrece una oportunidad de convergencia de esfuerzos con un importante potencial económico. Es una ocasión que no se debe desaprovechar con la excusa de que "no estaba prevista en el planeamiento vigente", como argumentarían los más rígidos.

Es normal que el Plan no pudiera prever la situación que se ha creado en torno a la fecha de 1992. En los años en que se redactó el Plan, la Exposición Universal de Sevilla era un acontecimiento lejano en espacio y tiempo, y muy incierto. No se había producido la designación de Barcelona como sede de las Olimpiadas de 1992. España no había entrado en la Comunidad Europea. Menos previsible era que Madrid fuera nombrada Capital Europea de la Cultura. No es culpa del Plan no haber previsto todos estos acontecimientos. Sí es culpa del Plan no haber creado los instrumentos de análisis que permitieran detectar su importancia, y los elementos de flexibilidad que permitieran adaptar sus objetivos hacia un máximo aprovechamiento del acontecimiento.

El Plan va a tener que ser flexible. Va a tener que contemplar instrumentos de planificación permanente que permitan adaptarlo a situaciones inevitablemente cambiantes e imprevisibles. Gerencia, y ese es uno de los objetivos de su nueva conformación, va a incorporar departamentos de análisis y prospectiva urbana que permitan un seguimiento continuado de la situación de la ciudad. Se va a evitar a partir de ahora la situación de "ceguera" en la que nos movíamos entre Plan y Plan, y va a tener que comprometerse más profundamente con el desarrollo de la ciudad. Va a producirse un seguimiento de las variables económicas y sociales que permitan tomar las decisiones que afronten o aprovechen las situaciones que se vayan a producir.

Llegamos tarde a 1992, como no se pongan los medios políticos necesarios. Aunque la voz de alarma se dio por la oposición en el Pleno Municipal en enero de 1988. Ni el área de Economía, ni el área de Cultura, ni la de Urbanismo, a las que el mensaje iba dirigido, quisieron darse por enteradas. Cuando la adaptación del Plan esté acabada en diciembre de 1989, si el calendario se cumple, puede ser demasiado tarde para realizar los equipamientos culturales y económicos necesarios para



Operaciones previstas en el Plan General, en materia de accesos a Madrid.

aprovechar al máximo el potencial de 1992. Ni siquiera el ejemplo de Barcelona nos ha servido de acicate.

El Plan Estratégico de Madrid, con carácter eminentemente económico, no está siendo redactado en estrecha coordinación con el Área de Urbanismo, para realizar su integración con los objetivos y determinaciones del Plan. Ni siquiera está siendo redactado por el Ayuntamiento. Esta ha delegado en un organismo como PROMADRID. El resultado, por muy valioso que éste sea, tiene el riesgo de ser tomado "a título de inventario" por los órganos decisorios de gestión política del Ayuntamiento. Mucho más, por lo tanto, en el proceso en curso de adaptación del Plan, que ni siquiera contempla su coordinación.

Planificación permanente. Seguimiento urbano. Flexibilidad y adaptabilidad. Año 1992. Integración económico-social y planeamiento físico. Algunos de estos aspectos están teniéndose en cuenta en el proceso actual, otros no. No parece que aprendamos del todo las lecciones del pasado. La tendencia que, hoy por hoy, se detecta en el proceso de adaptación sigue siendo tan estructuralmente errónea, tan ciegamente rígida, y tan limitadamente "física", como la que dio al traste con el primer cuatrienio del Plan. Estamos a tiempo.

#### Errores sectoriales

Son diversos los errores sectoriales en los que ha incurrido el Plan. Mencionaremos los dos más importantes, que están teniendo los efectos más desastrosos: vivienda y tráfico.

La *situación de la vivienda* (y del suelo como corolario) en la que nos encontramos hoy, fue descrita en 1983, hace seis años, en algunas de las alegaciones que se presentaron al Plan General.

*"Las determinaciones del Plan con respecto a la vivienda son exhaustivas. Este intervencionismo de la Administración pública dificulta la mecánica de la asignación óptima de los recursos económicos, e impide el equilibrio entre la oferta y la demanda. El primer efecto va a ser el encarecimiento de los costes de producción debido al factor suelo.*

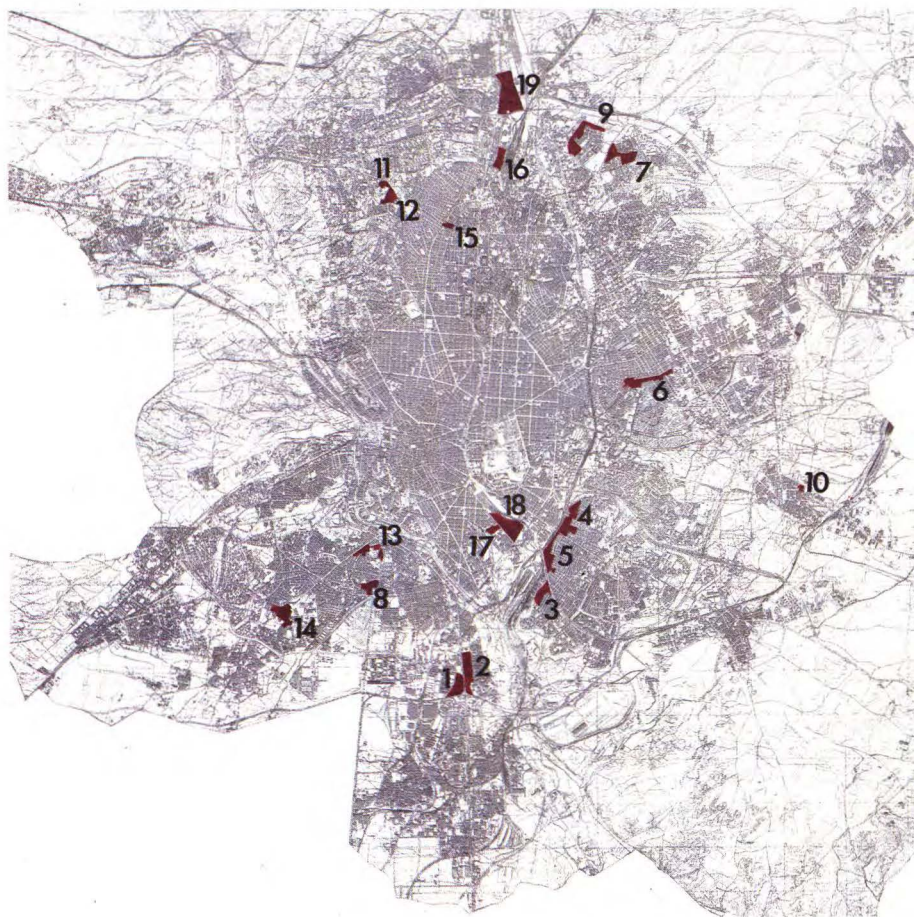
*Los redactores del Plan ingenuamente suponen que estos mayores costes van a ser absorbidos por los beneficios de la oferta, sin que se transmitan a la demanda, vía incremento de precios. Para que esto sea así instrumentan una política de restricción de viviendas libres (por definición incontrolables) y potencian, mediante adjudicación específica de suelo, las viviendas de protección oficial con precio controlado.*

*La limitación de oferta de suelo, es decir su encarecimiento para las viviendas libres, va a tener como efecto una desviación de la construcción hacia los segmentos más altos del mercado, aquellos que por su solvencia económica no tienen dificultades financieras para absorber estos incrementos. De forma simultánea se habrá producido un incremento del valor de las viviendas existentes, que redundará en beneficio de los actuales propietarios.*

*El Plan habrá conseguido aumentar los precios de las viviendas, restringiendo el acceso a la ciudad a las capas sociales de rentas más altas, e impidiéndoselo a unas capas sociales medias que, hoy por hoy, lo tenían. Se habrán revalorizado las viviendas existentes incrementando, por medio*



Emplazamiento de las bolsas de deterioro urbano.



de las plusvalías especulativas, el patrimonio inmobiliario de los segmentos más altos de rentas".

Fin de la cita. Fechada en julio de 1983. Huelgan comentarios.

Todos los grupos políticos son ya conscientes de la situación, y existe una voluntad clara para hacer frente a ella, en la medida en que se pueda actuar desde el Ayuntamiento sobre ciertas variables.

Política de suelo: Hay una voluntad por parte de todos los grupos en aumentar la oferta de suelo. Aumentar la oferta mediante la creación de suelo "no programado", que pueda pasar a "programado" vía concurso-convenio con el Ayuntamiento. Los particulares del proceso están por definir.

La localización de esta nueva oferta de suelo está todavía sin determinar; existen, por ahora, las tesis más diversas sobre la misma, que van desde la homogeneización de la periferia, a la aleatoriedad en el proceso de selección, o la generación de nuevas centralidades descongestionantes.

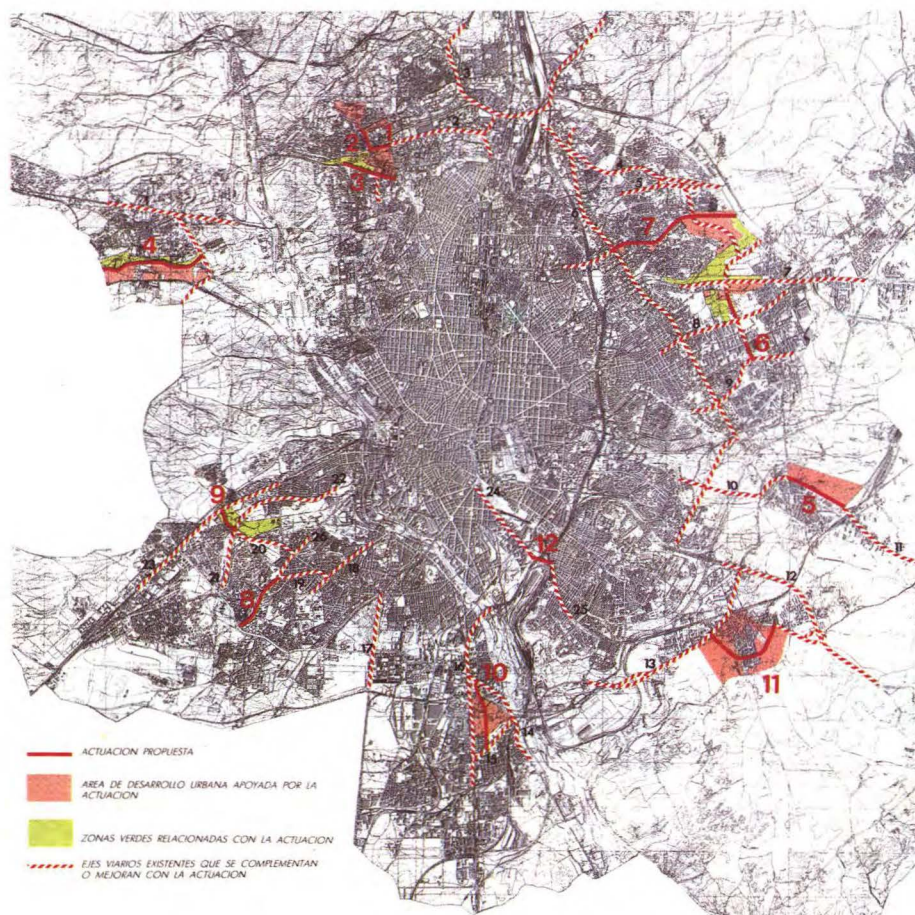
Política de vivienda: El Ayuntamiento, y sus organismos tentaculares, no saben qué hacer si no es el organizar coloquios y mesas redondas para debatir el tema, "vender gestión", o decir que hay que estructurar la demanda. Las necesidades de más de 20.000 viviendas al año de aquí al año 2000 (hoy en día se están construyendo del orden de 11.000),

superan cualquier tipo de limitada iniciativa de la Empresa Municipal de la Vivienda, del IVIMA, o de la propia Gerencia en sus programas de Bolsas de Deterioro Urbano o Convenios de Suelo, como el del reciente Plan 18.000.

La solución supera los estrechos límites en los que está establecido el Plan. Requiere una transformación estructural de los instrumentos y ámbitos de planificación. Los componentes económico-financieros que condicionan el problema de la vivienda y la necesidad esencial de salvar la brecha aparecida en 1974, entre la capacidad de la "demanda potencial" y la "oferta real" por medio de la subvención marginal "a la persona", superan los estrechos márgenes desde los que hoy se está abordando el problema de la vivienda.

La adaptación, tal y como se está planteando, reducirá la carga que hasta ahora ha supuesto el Plan para la vivienda. Sin embargo, no sabrá afrontar el problema correctamente mientras no se produzca una voluntad política que establezca un marco estructural adecuado en donde, con un Plan Especial de Vivienda, se actúe con pragmatismo sobre todas las variables que afectan al problema.

La situación del tráfico (y la insuficiencia de las infraestructuras viarias) en la que nos encontramos hoy, fue descrita en 1983, hace seis años, en alguna de las alegaciones que se presentaron al Plan General:



Operaciones programadas de viario estructurante.  
Avda. de la Ilustración.



"El Plan se plantea como objetivo utópico en materia de transporte, una relación público-individual del 80-20, reparto modal no alcanzado en las ciudades europeas. Para conseguir este objetivo se instrumentan unas medidas represoras hacia el transporte individual en las áreas centrales, intentando así dirigir esa demanda hacia una hipotético transporte público inexistente.

El resultado de este círculo vicioso será la reducción de la eficacia de las comunicaciones en la estructura urbana, incremento en los tiempos de transporte, reducción del número de viajes e incremento del coste. Unas restricciones sobre el transporte, como las que el Plan intenta imponer, sin que el transporte público sea una alternativa suficientemente eficaz, es una agresión directa a la maquinaria económica de la ciudad.

Los redactores del Plan están haciendo abuso de unas capacidades de tráfico "sobredimensionadas" (según ellos) en los años sesenta. Los redactores las critican y no desarrollan a su vez las necesarias reservas de vías de comunicación para el futuro. Un infradimensionamiento de las previsiones de la red arterial, tal y como las plantea el Plan, es un riesgo grave de cara al futuro.

La no cuantificación de las expectativas de crecimiento, argumentando el estancamiento en el crecimiento de la ciudad,

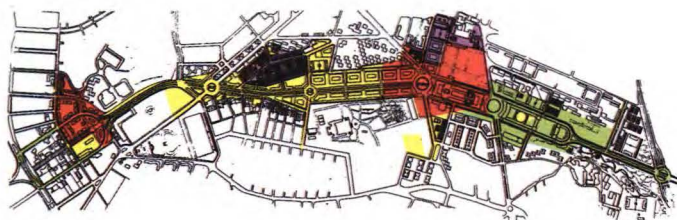
no es aplicable al sector de transportes. Es necesario que se realice una evaluación cuantitativa. Esta exigencia mínima no viene contemplada en el Plan, y su ausencia convierte sus políticas de transportes en unos actos especulativos con insuficiente rigor metodológico. No sería de extrañar un colapso más o menos generalizado de aquellas vías dimensionadas sin una metodología cuantitativa adecuada.

Desconocemos si el concepto de "estancialidad", que los redactores intentan conferirle a las vías urbanas, se refiere a que estas políticas de infradimensionamiento de la red arterial van a tener como efecto una reducción sustancial de la velocidad media urbana, llevándola, en algunos casos, a valores aproximados a cero. En tales casos, las vías de circulación se habrían convertido en auténticos "espacios estanciales", sobre todo para los ocupantes de los vehículos afectados por este fenómeno. Convendría adecuar en tal caso la denominación de "vehículo" empleada en el Plan por la más correcta, circunstancialmente, de "mobiliario urbano". Es probable que sea a esta nueva tipología de mobiliario a la que se hace referencia al mencionar la ubicación de unos "elementos funcionales y estéticos necesarios" para la adecuación de estas vías a esta nueva función estancial".

Fin de la cita. Fechada en julio de 1983. Huelgan comentarios.

No queremos dar demasiadas cifras, pero sí podemos decir como dato significativo que, en comparación con 1981, en la que la actual política urbanística del Plan era aplicada, vía gestión, por el Ayuntamiento, el madrileño se tiene que pasar un 70 % más de tiempo en su coche para hacer el mismo recorrido, y que la suma de los incrementos de costes de transporte alcanza la cifra de doscientos millones de pesetas al día en pérdidas económicas.

La necesidad de revisar en profundidad la política de reservas de suelo y de inversiones viarias del Plan General, es una voluntad expresada en varias ocasiones por el PP y el CDS. El PSOE es bastante reticente al respecto. En esta materia tiene un reparto de responsabilidades entre varios miembros que mantienen posturas contradictorias. A pesar de haberse producido varios Acuerdos Plenarios con mandatos inversores (ie: realización de pasos subterráneos y la adecuación de accesos), la política de pasividad gestora con respecto a los acuerdos



Gestión.

que no coinciden con sus criterios, deja en vía muerta esa política.

A lo largo de estos años han podido ir justificando la inflación con un "cumplimiento estricto" del Plan General. La revisión de éste va a requerir un compromiso más claro, que no se va a poder saldar, como hasta ahora, con una simple referencia a los Convenios de 1986 y 1988, MOPU-Comunidad-Ayuntamiento, de 70.000 millones.

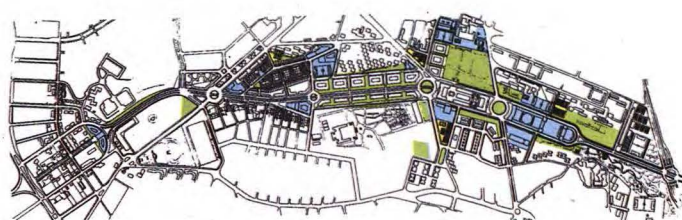
Tras la presión ejercida por la oposición durante los años 1987 y 1988, se va a realizar por la Concejalía de Circulación y Transportes una evaluación cuantificada de la demanda de circulación y la realización de un modelo matemático informatizado de tráfico. La descoordinación de responsabilidades en la gestión del Ayuntamiento está produciendo situaciones como la que estos estudios, que ni siquiera se hicieron en su día para redactar el Plan y que son tan esenciales para tomar las decisiones pertinentes sobre la política de inversiones en infraestructuras, los está realizando el Área de Circulación, sin que tenga conocimiento de ellos ni el Área de Urbanismo ni el equipo de adaptación del Plan. Estos estudios estarán, además, terminados para principios de 1990, cuando se haya cerrado el plazo previsto de adaptación del Plan.

El interés que presta, y el esfuerzo que dedica, la Concejalía de Urbanismo a la gestión del suelo, en donde se pueden generar importantes plusvalías, es muy superior al interés y esfuerzo que dedica a la gestión de actuaciones urbanas en infraestructura. Es previsible que, de no producirse una importante presión de los partidos de la oposición para la resolución de estas necesidades, la adaptación del Plan puede intentar

pasar "de puntillas" sobre el tema, postergando su solución cuatro años más.

## CONCLUSION

El Plan no ha quedado estático desde 1985. Ha sido modificado en estos años, si bien en ámbitos de carácter territorial, de los que el más importante ha sido la modificación del Pasillo Verde Ferroviario. Sin embargo, no ha podido adaptarse a situaciones en evolución, cambiantes o nuevas, cuando éstas tenían un carácter sectorial que afectaban a la totalidad del territorio, tal y como ha ocurrido con el caso de la reactivación económica y sus efectos sobre el suelo y las infraestructuras viarias. Existe una voluntad de adaptar la estructura de Gerencia y su gestión a estas necesidades. No es



Equipamiento y zonas verdes.

suficiente esa voluntad si el propio Plan no incluye los instrumentos necesarios para permitir su seguimiento y —vocablo bárbaro— su "monitorización".

El talante de diálogo y consenso por parte de los grupos políticos es bueno. Existe un diálogo fluido entre sus responsables, aunque no siempre con toda la transparencia que sería de desear. Con esta voluntad, la racionalidad profesional y técnica puede tener más campo de actuación del que tuvo en la primera redacción del Plan. Con racionalidad profesional no es difícil pronosticar los efectos de ciertas políticas y seleccionar las más adecuadas. No se puede seguir jugando a aprendices de brujo. Después pasa lo que pasa. Hemos citado "profecías", de 1983, que se han cumplido. No sería bueno desoir de nuevo las que se produzcan ahora por parte de los agentes sociales y colegios profesionales.

Existe voluntad para no cargar sobre la iniciativa privada y sobre la promoción inmobiliaria cargas y costes suplementarios que sean producto de la tramitación urbanística y administrativa del Plan. Existe una voluntad clara por no introducir suspensiones de licencias de forma indiscriminada. La posición más compartida parece ser la de levantar, en cierta medida, la "presión" que la Administración ha ejercido en estos años sobre el sector privado. A pesar de las diversas declaraciones programáticas, dirigidas más hacia un posicionamiento político y electoral, la liberalización de la gestión urbanística parece ser, bajo cuerda, la idea común a todos. "Cuánto" y "cuándo" son los términos en los que se centra el debate a puerta cerrada.

Hay quien duda que sea posible un talante no intervencionista por parte de la Administración española. No hace falta remon-

tarse a 1983 para buscar descripciones de los efectos nocivos que una política de imposición de cargas excesivas sobre la propiedad produce sobre la capacidad de la promoción para desarrollar su iniciativa. Hoy, sólo el 65 % de los planes de iniciativa privada programados en Suelo Urbano para el primer cuatrienio se han tramitado. El 66 % en Suelo Urbanizable Programado. Ninguno en Suelo Urbanizable no Programado. El retraimiento de la iniciativa privada, cuando la Administración pública supera con sus cargas los legítimos beneficios de la promoción, tiene un largo historial en nuestra ciudad.

El gusto de nuestros gobernantes por imponer excesivas cargas sobre el suelo, la edificabilidad o la promoción, no ha cambiado mucho en los últimos cuatrocientos años. El "umbral de sustitución" y la "transferencia de aprovechamiento urbanístico" de Felipe III, produjo, hace casi cuatrocientos años, efectos que se repiten de forma similar con el Plan General de Madrid. En una descripción que hace de Madrid un viajero

inglés, Sir Richard Wynn, en 1623 lo confirma en los siguientes términos.

*"Observé asimismo, que muchos edificios eran de una sola planta, mientras que los restantes tenían cinco o seis pisos. Cuando pregunté la razón de esta singularidad, me dijeron que esos edificios bajos los llamaban "casas de malicia", porque aquí es privilegio del rey que nadie pueda construir más que un piso sin su permiso, y por cada planta que levantan el rey debe percibir la mitad de la renta, de modo que para evitar este coste hay infinidad de casas de un solo piso".*

Fin de la cita. Fechada en 1623. Huelgan los comentarios.

**Pedro Ortiz Castaño**

*Arquitecto por la Universidad Politécnica de Madrid.*

*Town Planner por la Universidad Politécnica de Oxford.*

*Concejal del Ayuntamiento de Madrid por el Partido Popular (PP)*

## MADRID'S (MASTER PLAN) FUTURE

*The actual Master Plan has not been the outcome of a political compromise that would legitimize it beyond the time span of the political mandate of those who forced its approval. It was the outcome of an ideological attitude of forceful interventionism. It even tried to bend the Town Planning legal frame beyond its limits, as late adverse sentences have proved.*

*The Plan tried as well to force urban reality. The proposals it contains in such aspects as housing or infrastructural investments have been the main cause of both the inflationary process of housing and the traffic collapse. Both were forecasted consequences since 1983. Calls for town planning rationality were unheard from the planners in charge of the Plan.*

*The Master Plan lacks of the multi-political compromise spirit which is at the core of the Spanish Constitution of 1978. This lack brings about its weakness and its failure.*

*The Plan has to be substantially modified in some aspects. Political circumstances have changed and there is now an open attitude to dialogue from the main political forces.*

*The future of the Plan is going to be marked by technical and political factors:*

*A) Political factors are quite stable in the short-medium term due to two on going tendencies: forward trend since 1979 towards a larger center-right majority, and continuation of the multi-party equilibrium. Consensus, whatever possible Government coalition, will be a political necessity.*

*B) Technical factors are determined by the need to solve Master Plan's failures, both in structural and sectorial terms.*

*b.1.) Structural failures are due to the short-sighted "physical planning" perspective on which it is based. The Plan was unable to foresee the obvious changes in socio-economic patterns, and did not prepare the city to adapt to them.*

*Economic recovery, boom in housing prices, increase in traffic, new social demands, are all now evidences of the rigidity and obsolescence of the Plan. Some of the events could not be anticipated by 1984, such as the EEC entry, the Barcelona Olympic Games, the European Cultural Capital, but the rigidity of the planning system imposed upon Madrid prevents the city of taking advantage to the most of the urban opportunities these events provide.*

*Flexibility and adaptability must be introduced in the Plan. Monitoring, permanent planning, socio-economic versus "blueprint" planning, must be part of the process. Nothing of the kind is being done up to now. It is still time to correct. We must do it.*

*b.2.) The most relevant sectorial failures have been the housing and the road provision policies.*

*Both outcomes had been accurately forecasted by 1983. Attention was not paid to forecasts. Consequences in these areas are today so obvious that the willingness to react is now general.*

*An increase of residential land is going to be provided. In spite of it housing policy will continue to be insufficient as the actual approach is quite limited. It has to be corrected. All the intervening variables have to be dealt with in coordination, specially the financial ones, within the full sector planning approach of a Housing Subject Plan.*

*Investments in road provision are being substantially increased beyond the initial program. New investments are still falling short from actual demand. There is a technical gap in the Plan as nothing like a quantitative approach to needs has been produced to legitimize the decisions made. A full sectorial revision should be undertaken, instead of trying to tiptoe the problem.*

*We may conclude that there is actually a positive, political mood towards consensus and compromise on a more "liberal" planning frame. There is a willingness to avoid extra burdens upon private enterprise put over by public administration, or to introduce a more accurate equilibrium on the housing and land markets. Debate is on "how" and "how much".*

*Nevertheless doubts exist about the capacity of Spanish "political culture" to produce a more liberal framework. Criteria and mechanisms of control applied by the Master Plan are quite alike those used by Philip III, which produced the architectural decadence of Madrid in the 17th. Century. Not much has changed in almost 400 years of political interventionism.*