

Plan General de Ordenación Urbana de Madrid 1997

MEMORIA



Ayuntamiento de Madrid

Plan General de Ordenación Urbana de Madrid **1997**

MEMORIA



Ayuntamiento de Madrid

Realicacion: Equipo de Diseno La Luna de Madrid, S.A.

Imprime: Eurocolor, S.A.

I.S.B.N.. 84-7812-403-9

I.S.B.N.. 84-7812-402-0 (Obra Completa)

Deposito Legal: M-25438 (Obra Completa)

MEMORIA

ORDEN DE 17 DE ABRIL DE 1997 DE LA CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES DE LA COMUNIDAD DE MADRID POR LA QUE SE HACE PUBLICO ACUERDO RELATIVO A LA REVISION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DEL TERMINO MUNICIPAL DE MADRID PROMOVIDO POR LA GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO ASI COMO LAS NORMAS URBANISTICAS DE DICHO PLAN GENERAL.

En la sesion celebrada el dia 17 de abril de 1997 por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, se ha adoptado Acuerdo del siguiente tenor:

Con fecha 23 de diciembre de 1996, por el Ayuntamiento de Madrid se remite a esta Comunidad el expediente relativo a la revision del Plan General de Ordenacion Urbana de dicho termino municipal, a los efectos de su aprobacion definitiva.

Segun la Memoria presentada, con la presente Revision se pretende dotar al municipio de Madrid de un Plan General flexible que promueva la combinacion de los usos en nuevas areas de desarrollo con el fin de hacer ciudad y equilibrar las carencias existentes en la actualidad, dando satisfaccion a las nuevas y crecientes demandas producto de la propia dinamica de una sociedad moderna.

En el horizonte temporal, el Plan General planifica a medio y largo plazo, persiguiendo ambiciosos objetivos en las distintas políticas que vertebran el mismo, entre las que cabe destacar: la política de suelo, vivienda, proteccion del patrimonio, transportes, localizacion de actividades economicas, usos dotacionales y medioambiental.

Respecto de la compatibilidad regional, la Revision del Plan General de Ordenacion Urbana de Madrid propone una estrategia general que se concibe y apoya en un conjunto de propuestas territoriales, principalmente en dos grandes ambitos, las denominadas «Corona Norte» y «Corona Suroeste-Sur-Sureste» Asimismo, se recogen diversas operaciones estructurantes que se diversifican por el territorio no sólo tratando de difundir la centralidad hacia la periferia, sino tambien intentando que esta difusion sea equilibrada en el conjunto de la geografía municipal.

Entre estas operaciones de futuro merecen especial significacion las siguientes: Prolongacion de la Castellana; Ciudad Olímpica; Nueva Centralidad del Este; Operacion Campamento; Ampliacion de Barajas-Ciudad Aeroportuaria-Parque de Valdebebas.

La documentacion remitida por el Ayuntamiento consta de los siguientes documentos específicos:

- Memoria.
- Planos de informacion.
- Planos de ordenacion urbanistica del territorio.
- Normas urbanisticas.
- Fichero de ambitos de ordenacion y planes tematicos.
- Documentacion complementaria.
- Catálogos de proteccion.
- Programa de actuacion.
- Estudio economico-financiero.

Dicha documentacion cumple con lo dispuesto en los artículos 38 a 42 del Reglamento de Planeamiento.

En las actuaciones administrativas seguidas se han cumplimentado los tramites previstos en los artículos 123 y siguientes del Reglamento de Planeamiento, encontrandose completo el expediente en cuanto a la tramitacion administrativa se refiere.

Asimismo, se ha otorgado tramite de audiencia a los distintos organismos afectados, habiendose evacuado los correspondientes informes que obran en el expediente. En particular, a los efectos del presente Acuerdo, interesa señalar los siguientes:

- Informe de la Direccion General de Urbanismo y Planificacion Regional de la Consejeria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de fecha 10 de abril de 1997
- Informe de la Direccion General de Arquitectura y Vivienda de la Consejeria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de fecha 4 de abril de 1997
- Informes de la Direccion General de Carreteras y Direccion General de Infraestructuras del Transporte, ambas de la Consejeria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, de fechas 6 de febrero y 2 de abril de 1997 respectivamente.
- Informe de la Direccion General de Educacion y Prevencion Ambiental de la Consejeria de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de fecha 4 de abril de 1997
- Informe de la Direccion General de Patrimonio Cultural de la Consejeria de Educacion y Cultura de fecha 8 de abril de 1997 complementado por informes posteriores de fechas 10 y 15 de abril de 1997
- Informes de la Direccion General de Agricultura y Alimentacion y de la Direccion General de Comercio y Consumo, ambas de la Consejeria de Economia y Empleo, de fechas 20 de marzo y 1 de abril de 1997 respectivamente.
- Informe de la Direccion General de Carreteras del Ministerio de Fomento de fecha 4 de abril de 1997

De otra parte, y a los efectos previstos en el artículo 47.1.b) de la Ley 9/95, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid, el presente expediente ha sido informado por la Comisión de Urbanismo de Madrid en sesion celebrada el día 16 de abril de 1997

Analizado pormenorizadamente el contenido de la citada documentacion tecnica aportada por el Ayuntamiento de Madrid, a la vista de los informes antes relacionados obrantes en el expediente y en base a lo informado por la Comision de Urbanismo de Madrid en sesion celebrada el día 16 de abril de 1997 se considera que, a excepcion de los ambitos que se relacionan en el apartado segundo de la parte dispositiva del presente Acuerdo, resulta procedente la aprobacion definitiva de la presente Revision del Plan General de Ordenacion Urbana de Madrid con las condiciones a que se hace referencia en el apartado primero de la parte dispositiva y que expresamente se detallan en el informe evacuado por la Comision de Urbanismo de Madrid en sesion celebrada el día 16 de abril de 1997

Respecto a los ambitos relacionados en el apartado segundo de la parte dispositiva, se estima pertinente el aplazamiento de su aprobacion definitiva por los motivos que se exponen en el informe de la Direccion General de Urbanismo y Planificacion Regional de la Consejeria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes en que se fundamenta el evacuado por la Comision de Urbanismo de Madrid, procediendo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 48.C) de la Ley 9/95, de 28 de marzo, la devolucion del expediente al Ayuntamiento de Madrid al objeto de que por el mismo se introduzcan las rectificaciones que se senalan en el referido informe, debiendose remitir el expediente a esta Comunidad en el plazo maximo de seis meses, a contar desde la notificacion del presente Acuerdo.

En su virtud, a propuesta del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes y conforme a lo establecido en el artículo 47.1.b) en relacion con el 48.C) de la citada Ley 9/95, de 28 de marzo, el Consejo de Gobierno

ACUERDA.

Primero.—Aprobar definitivamente, a excepcion de los ambitos relacionados en el apartado segundo, la Revision del Plan General de Ordenacion Urbana de Madrid con las condiciones que se señalan a continuacion:

A) DE CARACTER GENERAL.

- a) Debera adaptarse la asignacion de niveles (N1 y N2), contenidos en el articulado de las Normas Urbanisticas, adecuandolas a lo que son determinaciones propias de Plan General y determinaciones propias de planeamiento de desarrollo, con caracter previo a cualquier modificacion del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, de acuerdo con lo establecido en el artículo 45.1 de la Ley 9/95 en relacion con los artículos 19 a 36 del Reglamento de Planeamiento.
- b) Debera rectificarse la reserva de dispensacion contenida en el artículo 1.3.3 de las Normas Urbanisticas, respecto a la no aplicacion del artículo 2.2 del Real Decreto Ley 5/96, de 7 de junio, de Medidas Liberalizadoras del Suelo.
- c) Debera rectificarse el artículo 3.2.7 de las Normas Urbanisticas para establecer el caracter vinculante de aquellas determinaciones del planeamiento incorporado que por sus caracteristicas deban ser vinculantes, a fin de no desnaturalizar el planeamiento antecedente. Entre ellas, las senaladas en los apartados 5, 7 y 9 relativas al numero de viviendas y compatibilidad de usos en las areas de planeamiento incorporado del suelo urbano (API).
- d) Debera excluirse el uso compatible de terciario-recreativo establecido en el artículo 7.8.5 de las Normas Urbanisticas, por cuanto la implantacion de dicho uso modifica sustancialmente la zonificacion y uso propio de las zonas verdes.

En este mismo sentido, en este artículo así como en el 7.8.4 deberan incorporarse las precisiones necesarias a fin de dar cumplimiento a las condiciones que establece el informe de la Consejeria de Medio Ambiente y Desarrollo Regional para las instalaciones de suministro de combustible y el uso de garaje subterraneo con objeto de garantizar la salvaguarda de las especies arboreas existentes o futuras.

Por último, dado el caracter metropolitano y la gran envergadura que supondria actuar sobre los parques que se plantean en el punto 5 del artículo 7.8.5, la ordenación sobre dichos ámbitos no puede remitirse a un Plan Especial, sino que la actuacion sobre los mismos debera ser objeto de una modificacion de planeamiento general, en su caso, debiendo corregirse en este sentido.

B) SUELO URBANO:

- a) Debera incorporarse a las fichas de ordenacion el aprovechamiento tipo de las siguientes areas de reparto:
 - Aquellas areas de planeamiento específico y remitido en las que no se concreta el aprovechamiento tipo.
 - Area de dotaciones privadas (ADP).

- b) APR.08.03 «Prolongacion de la Castellana» Debera acordarse por las Administraciones Públicas (Ministerio de Fomento, Comunidad de Madrid y Ayuntamiento de Madrid) un Convenio que establezca los parametros urbanisticos y las bases del planeamiento, debiendo quedar solventados, entre otros objetivos regionales, la solucion de los enlaces de la M-30 y la M-40, los espacios dotacionales de rango metropolitano y nacional y un posible alojamiento y equipamiento olímpico.
- c) Debera concretarse el uso caracteristico de los siguientes ambitos, suprimriendose la transitoriedad prevista en las fichas de ordenacion:

APR.05.01 «Escuela Politecnica del Ejercito»

APR.07.09 «TPA Ramundo Fernandez Villaverde»

APR.09.05 «Mutualidad de la Policia»

APR.10.02 «Instalaciones Militares de Campamento»

APR.11.06 «Cuartel Arteaga»

APR.17.06 «Villa sur de San Cristóbal»

APE.17.02 «Parque Central de Ingenieros»

APE.17.10 «Parque de Automocion»

APR.11.01 «Cárcel de Carabanchel»

Respecto al APR.10.02 «Instalaciones Militares de Campamento» ademas deberan incorporarse las limitaciones que sobre este area senala el informe de la Consejeria de Medio Ambiente y Desarrollo Regional.

- d) Deberan incorporarse las observaciones expresadas por la Consejeria de Medio Ambiente y Desarrollo Regional respecto al APE.09.20 «Plan Especial de Proteccion y Ordenacion del Manzanares-Tramo Norte» APE.12.01 y APE.17.04 «Plan Especial de Proteccion y Ordenacion del Manzanares-Tramo Sur»
- e) El APE.08.06 «Colonia Mingorrubio» y APE.08.08 «Casco Historico El Pardo» de conformidad con lo establecido en el informe de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional y en la Ley 23/1982, de 26 de junio, de Patrimonio Nacional, artículos 3 y 4, deberan suprimirse las determinaciones urbanisticas propuestas en la presente Revision adaptandolas a lo establecido en dichos artículos.
- f) El API.08.09 «Universidad Autonoma (Cantoblanco)» de conformidad con el informe del Patronato de la Cuenca Alta del Manzanares de la Consejeria de Medio Ambiente y Desarrollo Regional, se debera excluir del ambito del API la parte afectada por la Ley 1/1985, de 23 de enero, de Creacion del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, el cual se clasificara como suelo no urbanizable protegido, encontrandose zonificados por la citada Ley como B-3 «Parque Comarcal Agropecuario a Regenerar»

Asimismo, aquellas parcelas de dotacion de servicios infraestructurales y de servicios públicos singulares, situadas en la franja de terreno existente entre el Monte del Pardo y Autovia de Colmenar Viejo, se clasifican como suelo no urbanizable protegido, conforme a la Ley 1/1985, de 23 de enero, por encontrarse zonificados al igual que en el caso anterior como zona B-3 «Parque Comarcal Agropecuario a Regenerar» debiendose atener asimismo a las prescripciones senaladas por la Consejeria de Medio Ambiente y Desarrollo Regional.

- g) Dado que la ordenacion detallada del ambito APR.12.05 «Talbot-Peugeot» no es vinculante, segun consta en la ficha de ordenacion, y que la misma se remite a un estudio de detalle, como figura de desarrollo se incumple lo establecido en el artículo 65 del Reglamento de Planeamiento, el cual establece cuál es el contenido de un estudio de detalle entre los que no se encuentra el establecimiento de las condiciones de ordenacion.

En su virtud deben incorporarse a la citada ficha de ordenacion los siguientes condicionantes: que se remita a un Plan Especial de Reforma Interior, con los siguientes parametros urbanisticos: aprovechamiento tipo: 0,7 m²/m² referido al uso residencial, edificabilidad: 106.860 m² ordenanza zonal 5 grado 3, manteniendose las demas condiciones de la ficha de ordenacion. Todo ello en virtud de mantener las características edificatorias de la zona donde se ubica la presente actuacion urbanistica.

- h) Debera modificarse la ficha de ordenacion del APR.17.03 «Estaciones de Villaverde» en el sentido de que la iniciativa pública del planeamiento sera entre las tres Administraciones (Estado, Comunidad de Madrid y Ayuntamiento de Madrid) debido al caracter estructurante del sistema de transportes establecido en el documento de bases del Plan Regional de Estrategia Territorial.
- i) Los APE.09.18 «Buen Suceso» APE.02.08 «Calle Tomas Breton/Estacion de Delicias» e inmuebles catalogados con los numeros 25427 calle San Bernabe, y 13266, calle Marques de Riscal n. 7 deberan pasar a ser Areas de Planeamiento Especial, cuya aprobacion requiera el informe vinculante de la Direccion General de Patrimonio Cultural.

C) SUELO URBANIZABLE:

- a) Debera senalarse y precisarse en las fichas de ordenacion del suelo urbanizable de carácter residencial la exigencia de que como minimo el 50 por 100 de la superficie de dicho suelo se destine a la construccion de viviendas sujetas a algun regimen de proteccion.
- b) UZI.00.04 «Centro TIR-TIF» debera excluirse de los ambitos que corresponden a suelo urbanizable incorporado por cuanto carece de planeamiento de desarrollo aprobado, debiendo clasificarse el ambito como suelo urbanizable no programado.
- c) UZI.00.06 «Arroyo del Fresno» debera excluirse de los ambitos que corresponden a suelo urbanizable incorporado por cuanto carece de planeamiento de desarrollo aprobado, debiendo clasificarse el ambito como suelo urbanizable no programado con las condiciones que se establecen en su ficha de ordenacion.
- d) Se debera incorporar a las fichas de condiciones particulares del UZI.00.07 «Montecarmelo» UZI.00.08 «Las Tablas» UZI.00.09 «Sanchinarro» y UZI.00.10 «Ensanche de Carabanchel» lo siguiente:
 - 1) Con caracter pormenorizado, los suelos correspondientes al uso residencial sujeto a algun regimen de proteccion pública, manteniendo los porcentajes de vivienda protegida establecidos en el Convenio suscrito por la Comunidad de Madrid y Ayuntamiento de Madrid en fecha 12 de diciembre de 1995.
 - 2) Debera constar expresamente la exigencia de que se ponga a disposicion de la Administracion, terminados y en estado de funcionamiento, los elementos de urbanizacion interior, así como las necesarias conexiones exteriores con las redes generales del territorio.
- e) En el suelo urbanizable programado se deberan:
 - 1) Adecuar los elementos de la estructura organica adoptada por el Ayuntamiento de Madrid al dimensionamiento especificado en el documento de bases del Plan Regional, en concreto la reserva de suelo correspondiente al sistema general de via pública principal de la M-45 y M-50, prolongacion del eje de O'Donnell, N-III y prolongacion del eje de Entrevias, sera de 200 metros, y para el Sistema General de Servicio de Transporte Ferroviario relativo al tren de cercanias, en los ambitos afectados, sera de 50 metros.

Asimismo, se deberá tener en cuenta lo señalado en el informe de la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de 6 de febrero de 1997 respecto a la M-45; en el de la Dirección General de Infraestructuras del Transporte de 2 de abril de 1997 respecto a las reservas de suelo para el tren de Arganda, y en el de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

- 2) Asimismo, le será de aplicación a estos ámbitos lo especificado en el apartado C)d)2) de la presente propuesta.
- 3) Incorporar la cuantificación de los sistemas generales interiores en cada uno de los sectores que componen los diferentes cuatrienios, de conformidad con lo grafado en las fichas de ordenación.
- 4) Se deberán incorporar a la ficha de ordenación del UZP.01.03 «Ensanche de Vallecas» las determinaciones urbanísticas relativas a la asunción de las cargas que corresponden a la ejecución material de los accesos a la M-45 y prolongación de la línea 1 de Metro, debiéndose cumplir los parámetros urbanísticos respecto al mantenimiento de los porcentajes de vivienda protegida establecidos en el Convenio suscrito por la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid en fecha 12 de diciembre de 1995.

A este respecto se deberá tener en cuenta lo señalado en el informe de la Dirección General de Carreteras de esta Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, en lo que afecta a la M-45. Y, asimismo, se deben tener en cuenta las determinaciones establecidas por la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional respecto a las distancias al vertedero de Valdemingomez, su ampliación y la incineradora y los nuevos cementerios, así como lo dispuesto en el informe del Canal de Isabel II.

- 5) Deberá incorporarse a la ficha de ordenación del UZP.03.01 «Desarrollo del Este-Valdecarros» que para llevarse a cabo el desarrollo de la presente actuación se deberá celebrar un Convenio Urbanístico entre la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid para la formulación del planeamiento, así como para supervisar y dirigir su desarrollo, que podrá ejecutarse por el sistema de compensación. Y, asimismo, se deben tener en cuenta las determinaciones establecidas por la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional respecto a las distancias al vertedero de Valdemingomez, su ampliación y la incineradora y los nuevos cementerios.
- f) En el suelo urbanizable no programado:
- 1) En las fichas de ordenación del suelo urbanizable no programado se deberán definir las determinaciones concretas que establece el artículo 34 del Reglamento de Planeamiento para dicha clase de suelo.
 - 2) Respecto a los siguientes ámbitos: UNP.04.01 «Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas» UNP.04.09 «El Encinar de los Reyes» UNP.04.10 «Solana de Valdebebas» y UNP.04.11 «Fuente Fria Norte» con carácter previo a la aprobación del Programa de Actuación Urbanística se deberá celebrar un Convenio Urbanístico entre la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid, en el que se establezcan los parámetros urbanísticos y las bases de su desarrollo.

Asimismo, deberá garantizarse:

1. La integración del Arroyo de Valdebebas en el parque.
2. Las características de la vía de enlace M-40-Ciudad Aeroportuaria, según lo señalado en el informe de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional.

3. La reserva de suelo del Tren de Alta Velocidad y el acceso ferroviario a Barajas no cruzara el parque, debiendo ir paralelo al acceso Norte de Barajas entre los actuales Recintos FERIALES y su ampliacion, siguiendo el límite del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario en direccion Sur-Norte hasta alcanzar el borde del termino municipal de Alcobendas, anulandose por tanto la reserva establecida en la ficha de ordenacion, asi como en los planos de infraestructuras y otros documentos del Plan General.
- 3) Respecto al ambito UNP.04.03 «Nueva Centralidad del Este» con caracter previo a la aprobacion del Programa de Actuacion Urbanistica se debera celebrar un Convenio Urbanistico entre la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid, en el que se estableceran los parametros urbanisticos y las bases de su desarrollo.
- 4) Se debera clasificar en el ambito del UNP.04.04 «Desarrollo del Este-Ensanche de Coslada» la Canada Real de las Merinas como suelo no urbanizable especialmente protegido, debiendose estudiar la compatibilizacion del desarrollo de este ambito con el del municipio de Coslada, de conformidad con lo establecido en el informe de la Consejeria de Medio Ambiente y Desarrollo Regional.
- 5) Respecto al ambito UNP.04.07 «Remate del Suroeste-Campamento» con caracter previo a la aprobacion del Programa de Actuacion Urbanistica se debera celebrar un Convenio Urbanistico entre el Estado, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid, en el que se estableceran los parametros urbanisticos y las bases de su desarrollo, dado el caracter supramunicipal que afecta a infraestructuras militares y dotaciones metropolitanas olímpicas.

D) AREAS DE ORDENACION ESPECIAL.

- a) Se deberán concretar en AOE.00.01 «Equipamiento General de Valdegrulla» los objetivos y determinaciones del ambito por las Administraciones Públicas afectadas, dado el caracter supramunicipal y que afecta a elementos estructurantes regionales. Asimismo, se debera estar a lo dispuesto en el informe de la Consejeria de Medio Ambiente y Desarrollo Regional y de la Direccion General de Carreteras de la Consejeria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.
- b) Se deberan concretar en el AOE.00.02 «Sistema Aeroportuario de Barajas» los objetivos y determinaciones del ambito por las Administraciones Públicas afectadas, dado el caracter supramunicipal que afecta a elementos estructurantes regionales. Asimismo, se estara a lo dispuesto en el informe de la Consejeria de Medio Ambiente y Desarrollo Regional.
- c) Respecto al Sistema General Dotacional de Servicios Colectivos denominado Area de Ordenacion Especial AOE.00.03 «Centro Logistico de Vicálvaro» el convenio previsto para la definicion de su desarrollo urbanistico debera ser entre las Administraciones implicadas, Comunidad de Madrid y Ayuntamiento de Madrid.
- d) Debera corregirse el AOE.00.05 «Ampliacion Mercamadrid» a efectos de que se aclare la prohibicion del uso industrial establecido en la ficha de condiciones particulares.
- e) Se deberan concretar en el AOE.00.06 «Sistema Aeroportuario de Cuatro Vientos» los objetivos y determinaciones del ambito por las Administraciones Públicas afectadas, dado el caracter supramunicipal que afecta a elementos estructurantes regionales. Asimismo, se debera estar a lo dispuesto en el informe de la Consejeria de Medio Ambiente y Desarrollo Regional y del Ministerio de Defensa.

- f) Se deberán concretar en el AOE.00.08 «Parque Olímpico-Sector Oeste» los objetivos y determinaciones del ámbito por las Administraciones Públicas afectadas, dado el carácter supramunicipal que afecta a elementos estructurantes regionales de equipamiento del sistema olímpico.

E) PROGRAMA DE ACTUACION Y ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO:

- a) Deberá adecuarse el Programa de Actuación y el Estudio Económico-Financiero, de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, a lo señalado en los informes de la Dirección General de Carreteras de fecha 6 de febrero de 1997 y en el del Canal de Isabel II de 20 de febrero de 1997
- b) Asimismo, respecto a las inversiones previstas para dotaciones e infraestructuras atribuidas a los distintos agentes implicados, deberá previamente definirse la pormenorización de dichas actuaciones, atribuyéndose en función de las distintas competencias de cada una de las Administraciones Públicas.

F) INFORMES SECTORIALES:

En todo lo que no se encuentre de forma concreta establecido en la presente propuesta quedan incorporadas cuantas determinaciones vinculantes y correcciones legales se encuentren señaladas en los informes de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional —con especial referencia al tratamiento de los espacios protegidos, zonas de especial protección para las aves (ZEPA), Monte del Pardo, Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama, red de vías pecuarias y espacios forestales en régimen especial— Dirección General de Arquitectura y Vivienda, Dirección General de Carreteras y Dirección General de Infraestructura del Transporte, todas ellas de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura, Dirección General de Agricultura y Alimentación y Dirección General de Comercio y Consumo, ambas de la Consejería de Economía y Empleo, así como de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Segundo.—Aplazar la aprobación definitiva de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid en los ámbitos que a continuación se relacionan:

A) SUELO URBANO:

- a) Ámbito definido por los terrenos propiedad del Canal de Isabel II situados en la Plaza de Castilla, al objeto de que se concrete el desarrollo del ámbito garantizando y haciendo compatible el mantenimiento de la infraestructura básica de abastecimiento de agua.
- b) Ámbito de Valdeamarín-Aravaca, al objeto de que se reduzca con carácter homogéneo la edificabilidad de los ámbitos afectados, a excepción de las Áreas de Planeamiento Incorporado y los planeamientos vinculados a los Convenios de adquisición de la M-40.
- c) APR.12.01 «Farmacia Antibióticos» al objeto de mantener la ordenación existente como uso industrial.

- d) Las determinaciones de equipamientos básicos en los Planos de Ordenación del Suelo Urbano, al objeto de que se definan con carácter pormenorizado la asignación de usos y su emplazamiento.

B) SUELO URBANIZABLE:

- a) UNP.04.06 «Desarrollo del Este-La Vallejana» al objeto de que se clasifique la vía pecuaria de la Canada Real de las Merinas como suelo no urbanizable especialmente protegido, debiéndose cumplir asimismo las determinaciones establecidas por la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional respecto a las directrices europeas del Libro Verde del Medio Ambiente Urbano.
- b) UNP.04.13 «Aravaca-La Mina del Cazador» al objeto de su clasificación como suelo no urbanizable o como sistema general de espacios libres.

C) PROGRAMA DE ACTUACION Y ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO

Al objeto de que las inversiones previstas para equipamientos atribuidas a los distintos agentes implicados, se definan con carácter pormenorizado, las distintas actuaciones, atribuyéndose en función de las distintas competencias de cada una de las Administraciones Públicas.

Tercero.—Publicar el presente Acuerdo junto con las Normas Urbanísticas de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

Madrid, 17 de abril de 1997

EL CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES

EL PRESIDENTE

Fdo.. Luis Eduardo Cortes Munoz

Fdo.. Alberto Ruiz-Gallardon Jimenez

RELACION DE PERSONAS
QUE HAN INTERVENIDO EN EL DOCUMENTO

PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE MADRID
NUEVO PLAN GENERAL

OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN

CONSEJO DE ADMINISTRACION DE LA O.M.P.

Periodo comprendido entre el 30 de enero de 1992 y el 17 de julio de 1995

Presidente

Jose Ignacio Echeverria Echaniz. *Segundo Teniente de Alcalde y Concejal Delegado del Area de Urbanismo*

Vocales

Miguel Cantos Hernandez. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Popular*

Pedro Ortiz Castano. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Popular*

Sigfrido Herraiz Rodriguez. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Popular*

Enrique Villoria Martínez. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Popular*

Angel Larroca de Dolarea. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Popular*

Miguel Angel Araujo Serrano. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Popular*

M^a Antonia Suarez Cuesta. *Concejala del Grupo Político Municipal del Partido Popular*

Simón Vinals Pérez. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Popular*

Jose M^a de la Riva Ameiz. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Socialista Obrero Español*

Leandro Crespo Valera. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Socialista Obrero Español*

Pilar Garcia Pena. *Concejala del Grupo Político Municipal del Partido Socialista Obrero Español*

Gines Melendez González. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Socialista Obrero Español*

Joaquin Garcia Pontes. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Socialista Obrero Español*

Francisco Herrera de Elera. *Concejal del Grupo Político Municipal de Izquierda Unida*

Jose Luis Pestana Polaino. *Concejal del Grupo Político Municipal de Izquierda Unida*

Secretario

Mario Corella Monedero. *Secretario General del Excmo. Ayuntamiento de Madrid*

Desde el 17 de julio de 1995

Presidente

Ignacio del Río Garcia de Sola. *Tercer Teniente de Alcalde (Segundo Teniente de Alcalde desde el 29 de mayo de 1996) y Concejal Delegado del Area de Urbanismo*

Vocales

Esperanza Aguirre Gil de Biedma. *(Hasta el 6 de mayo de 1996). Primera Teniente de Alcalde y Concejala del Grupo Político del Partido Popular*

Jose Ignacio Echeverria Echaniz. *Segundo Teniente de Alcalde (Primer Teniente de Alcalde desde el 29 de mayo de 1996) y Concejal del Grupo Político del Partido Popular*

Adriano Garcia-Loygorri Ruiz. *Concejal del Grupo Político del Partido Popular*

Juan Antonio Gomez-Angulo Rodriguez. *Concejal del Grupo Político del Partido Popular*

Enrique Villoria Martínez. *Concejal del Grupo Político del Partido Popular*

Sigfrido Herraiz Rodriguez. *Concejal del Grupo Político del Partido Popular*

Miguel Angel Araujo Serrano. *Concejal del Grupo Político del Partido Popular*

M^a Antonia Suarez Cuesta. *Concejala del Grupo Político del Partido Popular*

Simon Vinals Pérez. *Concejal del Grupo Político del Partido Popular*

Jose M^a de la Riva Amez. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Socialista Obrero Espanol*
Joaquin Garcia Pontes. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Socialista Obrero Espanol*
Manuel Garcia-Hierro Caraballo. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Socialista Obrero Espanol*
Eugenio Morales Tomillo. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Socialista Obrero Espanol*
Pilar Garcia Peña. *Concejala del Grupo Político Municipal del Partido Socialista Obrero Espanol*
Ana Maria de Vicente Tutor-Guarnido. *Concejala del Grupo Político Municipal del Partido Socialista Obrero Espanol*
Manuel Lindo Garrido. *Concejal del Grupo Político Municipal de Izquierda Unida*
Nicasia de la Cruz Pérez. *Concejal del Grupo Político Municipal de Izquierda Unida*

Secretario

Mario Corella Monedero. *(Hasta el 8 de abril de 1996). Secretario General del Excmo. Ayuntamiento de Madrid*
Vicente Doral Isla. *(Desde el 8 de abril de 1996). Secretario General en funciones del Excmo. Ayuntamiento de Madrid.*
Paulino Martín Hernandez. *Desde el 17 de mayo de 1996 como adjunto al Secretario General en funciones del Excmo. Ayuntamiento de Madrid. Desde el 3 de diciembre de 1996, como Secretario General del Excmo. Ayuntamiento de Madrid.*

COMISION DE DIRECCION

Periodo comprendido entre el 30 de enero de 1992 y el 17 de julio de 1995

Presidente

Jose Ignacio Echeverria Echaniz. *Segundo Teniente de Alcalde y Concejal Delegado del Area de Urbanismo*

Vocales

Miguel Cantos Hernandez. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Popular*
Miguel Angel Araujo Serrano. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Popular*
Sigfrido Herraiz Rodriguez. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Popular*
Pedro Ortiz Castano. *Concejal del Grupo Político Municipal del Partido Popular*
Pedro Areitio Toledo. *Gerente Municipal de Urbanismo*

Secretario

Mario Corella Monedero. *Secretario General del Excmo. Ayuntamiento de Madrid*

Desde el 17 de julio de 1995

Presidente

Ignacio del Río Garcia de Sola. *Tercer Teniente de Alcalde (Segundo Teniente de Alcalde desde el 29 de mayo de 1996) y Concejal Delegado del Area de Urbanismo*

Vocales

Esperanza Aguirre Gil de Biedma. *(Hasta el 6 de mayo de 1996). Primera Teniente de Alcalde y Concejala del Grupo Político Municipal del Partido Popular*

Jose Ignacio Echeverria Echaniz. *Segundo Teniente de Alcalde (Primer Teniente de Alcalde desde el 29 de mayo de 1996) y Concejál del Grupo Político Municipal del Partido Popular*
Adriano Garcia-Loygorri Ruiz. *Concejál del Grupo Político Municipal del Partido Popular*
Juan Antonio Gomez-Angulo Rodriguez. *Concejál del Grupo Político Municipal del Partido Popular*
Enrique Villoria Martínez. *Concejál del Grupo Político Municipal del Partido Popular*
Sigfrido Herraéz Rodriguez. *Concejál del Grupo Político Municipal del Partido Popular*
Luis Rodriguez-Avial Llarent. *Gerente Municipal de Urbanismo*

Secretario

Mario Corella Monedero. *Secretario General del Excmo. Ayuntamiento de Madrid*
Vicente Doral Isla. *(Desde el 8 de abril de 1996 al 17 de mayo de 1996). Secretario General en funciones del Excmo. Ayuntamiento de Madrid.*
Paulino Martín Hernandez. *Desde el 17 de mayo de 1996 como adjunto al Secretario General en funciones del Excmo. Ayuntamiento de Madrid. Desde el 3 de diciembre de 1996 como Secretario General del Excmo. Ayuntamiento de Madrid.*

GERENTE MUNICIPAL DE URBANISMO

Hasta el 23 de junio de 1995

Pedro Areitio Toledo. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*

Desde el 23 de junio de 1995

Luis Rodriguez-Avial Llarent. *Arquitecto*

GERENTE DE LA O.M.P.

Del 13 de marzo de 1992 al 23 de junio de 1995

Luis Rodriguez-Avial Llarent. *Arquitecto*

Del 21 de julio de 1995 al 11 de mayo de 1996

Fernando Nasarre y de Goicoechea. *Arquitecto*

Desde el 13 de mayo de 1996, en funciones

Luis Rodriguez-Avial Llarent. *Arquitecto*

DIRECTOR TECNICO

Del 9 de octubre de 1992 al 21 de julio de 1995

Fernando Nasarre y de Goicoechea. *Arquitecto*

Desde el 14 de mayo de 1996, en funciones

Jose Ignacio Gomez Cuesta. *Arquitecto*

DIRECTOR DE COORDINACION

Alfonso del Moral Carro. *Arquitecto*

JEFES DE AREAS

Emilio Martínez Vidal. *Jefe del Area de Estructuración y Ordenación. Arquitecto*

Angel Sanz d'Asteck. *Jefe del Area Normativa. Arquitecto*

Francisco Javier Dívar Rodriguez. *Jefe del Area Jurídica y de Gestion. Licenciado en Derecho*

Pedro Garcia Alarco. *Jefe del Area Metodologica. Licenciado en Ciencias Economicas*

JEFES DE DEPARTAMENTOS

Enrique Ubillos Orsolich. *Jefe del Departamento de Sistemas Territoriales. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*

Carlos Lasheras Merino. *Jefe del Departamento de Actividades. Arquitecto*

Victoria Catalina Munoz. *Jefa del Departamento de Sistemas Normativos. Arquitecta*

Rafael Martínez Leonardo. *(Fallecido el 21 de enero de 1995). Jefe del Departamento de Sistemas Normativos. Arquitecto*

Jose Luis Pamies Lopez. *Jefe del Departamento de Proteccion de Patrimonio. Arquitecto*

Antonio Armengot de Pedro. *Jefe del Departamento de Gestion. Arquitecto*

Pilar Lample Lopez. *Jefa del Departamento de Asesoria Jurídica. Licenciada en Derecho*

Carlos de la Vega Oyague. *Jefe del Departamento de Administracion. Licenciado en Psicologia*

CONSEJEROS TECNICOS

Javier Bodas Ortega. *Ingeniero Industrial*

Angel Calonge Calonge. *Licenciado en Ciencias Economicas*

Jose Ignacio Gomez Cuesta. *(Desde el 14 de mayo de 1996 en funciones de Director Técnico). Arquitecto*

Ana de la Jara Velasco. *Licenciada en Derecho*

TECNICOS

Asesores de Grupos Políticos Municipales

Por el Grupo Político Municipal del Partido Popular

Luis Sanchez del Corral. *Arquitecto*

Alfredo Fernandez Villaverde Lopez. *Arquitecto*

Por el Grupo Político Municipal del Partido Socialista Obrero Español

Angela Bautista Palacios. *(Desde el 26 de diciembre de 1995). Licenciada en Ciencias de la Informacion*

M^a Teresa Bonilla Lozano. *Arquitecta*

Ricardo Lajara Olmo. *(Hasta el 26 de diciembre de 1995). Arquitecto*

Blanca Molto Blasco. *Licenciada en Derecho*

Francisco Olivares Zurilla. *Arquitecto*

Por el Grupo Político Municipal de Izquierda Unida

Carlos Belmonte Laguna. *Ingeniero Técnico de Obras Públicas*

Jose Luis Cordoba González. *Ingeniero Técnico de Obras Públicas*

Jesus Martín Díaz. *Licenciado en Derecho*

Teodoro Montero Sanchez. *Arquitecto Técnico*

Gabinete del Gerente

Jesus Cerezo Arillo. *Arquitecto*

Lourdes Lechuga Cercas. *Licenciada en Ciencias Economicas*

Rafael Martínez Cavanilles. *Licenciado en Ciencias Economicas*

Jose Manuel Rodriguez Climent. *Arquitecto*

Jose Enrique Vergara Dominguez. *Licenciado en Derecho*

Dirección de Coordinación

Gonzalo Mesa Lopez de Colmenar. *Arquitecto*
Francisco Javier Sanz Boixareu. *Arquitecto*

Área de Estructuración y Ordenación

Vicente Alsina Aser. *Ingeniero Técnico de Obras Públicas*
Eduardo de Antonio González. *Arquitecto*
Fernando Benito Pey. *Arquitecto*
Jose Maria Boyano Sánchez. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Gonzalo Corella Hervas. *Licenciado en Sociología*
Soledad Checa Sánchez. *Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos*
Antonio Díaz Sotelo. *Arquitecto*
Jose Díaz Tamargo. *Ingeniero Técnico de Obras Públicas*
Rosa Espeja Castano. *Arquitecta*
Luis Antonio Fernandez Garate. *Arquitecto*
Miguel González Rodríguez. *Arquitecto*
Manuel Marquez Pérez. *Arquitecto*
Maria Medina del Río. *Licenciada en Sociología*
Carmen Moreno Caballero. *Licenciada en Sociología*
Cristina Moreno Lorente. *Arquitecta*
Fernando Otero Carrasco. *Arquitecto*
Coral Palomera Güez. *Ingeniera Agrónoma*
Jose de la Paz y Sánchez-Montanes. *Licenciado en Sociología*
Cristina Sanabria Brassart. *Licenciada en Geografía*
Teresa Sánchez-Fayos Calabug. *Licenciada en Geografía*
Jaime Tortosa Saavedra. *Arquitecto*
Silvia Villacanas Beades. *Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos*

Área Normativa

Beatriz Blanco Garcia. *Arquitecta*
Luis Camacho Galera. *Arquitecto Técnico*
Maria del Henar Pérez-Zaballos Guillen. *Arquitecta*
Nicoleta Petrovanu Petrovanu. *Arquitecta*
Jose Miguel Rueda Munoz de San Pedro. *Arquitecto*
Manuel Soler Gallego. *Arquitecto*
Rocio Varela de Seijas Sapia. *Arquitecta*

Área Jurídica y de Gestión

Julian de Antonio de Pedro. *Arquitecto Técnico*
Eduardo Benavides Cano. *Arquitecto Técnico*
Maria Pilar Criado Casado. *Licenciada en Derecho*
Rafael Hinojar Arzadun. *Aparejador*
Vicente Laso Baeza. *Licenciado en Derecho*
Alfredo de Malibrán Alonso. *Licenciado en Derecho*
Mariano Ovejas Mamblona. *Arquitecto Técnico*
Gloria Poza Llorente. *Licenciada en Derecho*
Francisco Zaragoza Ivars. *Licenciado en Derecho*

Area Metodologica

Ramon Constantino González. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Francisco Javier Díaz Sagredo. *Ingeniero de Telecomunicaciones*
Pilar Díez-Canedo Romero. *Licenciada en Geografía e Historia*
Maria Jesus Estebaranz Garcia. *Licenciada en Ciencias Químicas*
Alfredo Fernandez Hidalgo. *Licenciado en Informática*
Jose Maria de Frutos Palomino. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Lorenzo Jaro Arias. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Carlos Jimenez-Laiglesia González. *Ingeniero de Telecomunicaciones*
Miguel Angel Munoz Gracia. *Ingeniero Técnico en Topografía*
Luis Ripoll Morales. *Licenciado en Informática*
Juan Romo Segú. *Ingeniero de Telecomunicaciones*

Departamento de Administracion

María Isabel Hernandez Vega. *Licenciada en Derecho*

PERSONAL DE DELINEACION

Francisco Pisonero Cerezo. *Delineante Jefe de Division*
Domingo Aguilar Vicente
Jesus Alonso Asenjo
Miguel Angel Aragon Arevalo
Fernando Aspe Corcuera
Ignacio Carbajo de la Fuente
Susana Gumiel Nadador
Gerardo Izquierdo Blázquez
Carlos Manuel Lopez Garcia
Juan Carlos Lopez Merino
Adrian Leiva Suarez
Jesús Martínez Cepero
Beatriz Mills Raboso
Roberto Puyet Martínez
Luis Reus Flores
Pedro Velasco Arias
Mercedes Yañez Garcia

PERSONAL ADMINISTRATIVO, INFORMATICO Y AUXILIAR**Grupos Políticos Municipales**

Trinidad Martínez Rodríguez
Teresa Pérez Giron

Secretaría del Gerente

Cristina Anduiza Arriola
Jorge Bazo Perea
Maria Cruz Camacho González
Joaquin Garcia García
Ana Ramos Hortiguella

Secretaria Director Técnico

Rosa Martínez Gallego

Dirección de Coordinación

Asunción Chozas Sanz
María Isabel García Merchan
Manuel Riego Nieto
María Teresa Zarco Bonmatí

Área de Estructuración y Ordenación

Ángel García Vidal
Javier García Navarro
Tomas Ledo Guerrero
María del Romeral López Caveró
Lucía Uriarte Brizuela

Área Normativa

Mercedes Civantos Capella
Victoria Fernández Cavia
Ricardo Galeote Lago
Sacramento García García
Concepción Gutiérrez González
Emilia Molina Ramírez
Myriam Peón González
Lucía Rodríguez Sanjose
Guíomar Sánchez Guinea
Mercedes Vaz Ruiz

Área Jurídica y de Gestión

Sonia de Diego Jordan
María de los Angeles Fernández González

Área Metodológica

Carlos Manuel López García
María Eugenia Ortiz España
Daniel Rodríguez Reyes
Gina Rojas López
Raquel Rubio Sevilla

Departamento de Administración

María de los Angeles Carretero Manrique
Javier Díez Domenech
Cristina Jiménez Nieto
Ester Villafañe Gallego

Reprografía

Fernando José Cabezas Coscojuela

ASESORES

Luis Felipe Arregui Lucea. *Abogado*

Javier Botella Atienza. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*

Pablo Bueno Sainz. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*

Fernando Contreras Gayoso. *Arquitecto*

Luis Maria Enriquez de Salamanca. *Abogado*

Jose Maria Fluxa Ceva. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*

Emilio Fontela Montes. *Economista*

Amando de Miguel Rodriguez. *Sociólogo*

Francisco Perales Madueno. *Abogado*

Juan Antonio Ridruejo Breva. *Arquitecto*

Fernando de Teran Troyano. *Arquitecto*

COLABORADORES DE AREAS MUNICIPALES Y JUNTAS MUNICIPALES DE DISTRITO

Técnicos

Oscar Acero Fernandez. *Arquitecto Técnico*
Pilar Aller Aller. *Licenciada en Ciencias de la Informacion*
Jose Manuel Andrey Martínez. *Arquitecto*
Luis Armada Martínez-Campos. *Arquitecto*
Manuel Benítez Pérez. *Ingeniero Técnico Industrial*
Jesus de Benito Fernandez. *Arquitecto*
Eva Blanco Fernandez. *Licenciada en Derecho*
Miguel Angel Blesa Radigales. *Licenciado en Derecho*
Tomas Burgaleta Hernando. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Matías Carrascoso Bauset. *Aparejador*
Fernando Catala Moreno. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Fernando Colodron Gomez. *Licenciado en Ciencias Economicas*
Elena Fernandez Cruz. *Licenciada en Derecho*
Jose Luis Garcia de la Calle. *Ayudante de Obras Públicas*
Aurelio Escallada Bartolome. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Pío Garcia Escudero. *Arquitecto*
Jose Maria Garcia Gomez. *Ingeniero Industrial*
Bernardo Garcia Rubio. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Juan Carlos Garcia Valdecantos. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Joaquin Gomez Martínez. *Arquitecto*
Ignacio González González. *Licenciado en Derecho*
Desiderio Enrique González Reglero. *Ingeniero Técnico Industrial*
Alfonso Güemes Cobos. *Arquitecto*
Severo Izquierdo Munoz. *Licenciado en Derecho*
M^a Antonia Landero Duran. *Licenciada en Ciencias de la Informacion*
Javier Maestro Aznar. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Paulino Martín Hernandez. *Licenciado en Derecho*
Carmen Martín Moreno. *Licenciada en Ciencias Físicas*
Jose Vicente Martínez Esteban. *Arquitecto*
Sara Maria de la Mata Medrano. *Arquitecta*
Javier Mateo Sagasta. *Arquitecto*
Jose Luis Mato Leal. *Arquitecto*
Juan Moratilla Gato. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Carlos Nunez Martínez. *Licenciado en Derecho*
Ester del Olmo Rodriguez. *Licenciada en Ciencias Quimicas*
Javier Pereira Pagan. *Licenciado en Derecho*
Placido Perera Melero. *Ingeniero Técnico Industrial*
Ana Perpiña Carrera. *Arquitecta*
Jose Manuel Pradillo Pombo. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Francisco Ramos Llinas. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Sebastian de la Rica Castedo. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Félix Rubio Martín. *Ingeniero Técnico Industrial*
Jose Antonio Ruiz Garcia. *Ingeniero Industrial*
Soledad Santos Hernandez. *Arquitecta Técnica*

Luis Subirana Pita. *Arquitecto*
Carmen Taladriz Gallego. *Licenciada en Ciencias Economicas*
Carmen Torrano Ruiz. *Licenciada en Derecho*
Enrique de la Torre de Diego. *Arquitecto Técnico*
Aurora Torres Zapico. *Ingeniera Técnica Industrial*
Jose Valenzuela Muela. *Arquitecto Técnico*
Miguel Angel Valiente Clares. *Arquitecto Técnico*
Igor Yanez Velasco. *Licenciado en Derecho*

Todo el personal de las Areas Municipales afectadas, y especialmente el de la Gerencia Municipal de Urbanismo.

Coordinadores de las Juntas Municipales de Distrito con la Oficina Municipal del Plan:

Ernesto Benlloch Pérez. *(Fallecido el 18 de abril de 1993). Por la Junta Municipal de Centro*
Gema Roa Luzuriaga. *Por la Junta Municipal de Arganzuela*
Jose Vicente Martínez Esteban. *Por la Junta Municipal de Retiro*
Carmen Moneo Araquistáin. *Por la Junta Municipal de Salamanca*
Ignacio Aguirre del Palacio. *Por la Junta Municipal de Chamartín*
Ricardo Regúlez Díaz. *Por la Junta Municipal de Tetuán*
Mariano Garcia Bachiller. *Por la Junta Municipal de Chamberí*
Cristina Molina Dominguez. *Por la Junta Municipal de Fuencarral El Pardo*
Jose Antonio Mora Hipólito. *Por la Junta Municipal de Fuencarral El Pardo*
Ignacio Castro Juez. *Por la Junta Municipal de Fuencarral El Pardo*
Joaquin Díaz Rasines. *Por la Junta Municipal de Moncloa*
Ramon Canosa de los Cuertos. *Por la Junta Municipal de Moncloa*
Enrique Francisco Manzano Martínez. *Por la Junta Municipal de Latina*
Francisco Ríos Coello de Portugal. *Por la Junta Municipal de Carabanchel*
Pedro Laso Jimenez. *Por la Junta Municipal de Usera*
Jose Esteban de la Paz Soria. *Por la Junta Municipal de Usera*
Miguel Angel Blazquez Prieto. *Por la Junta Municipal de Puente de Vallecas*
Ricardo Garcia Alvarez. *Por la Junta Municipal de Moratalaz*
José Herreros Soto. *Por la Junta Municipal de Moratalaz*
Juan Moratilla Gato. *Por la Junta Municipal de Ciudad Lineal*
Valentín Alvarez Fernandez. *Por la Junta Municipal de Hortaleza*
Jorge Juan Crespo Pérez. *Por la Junta Municipal de Villaverde*
Jose Luis Carrasco González. *Por la Junta Municipal de Villa de Vallecas*
Faustino Alvarez Menendez. *Por la Junta Municipal de Villa de Vallecas*
Jose Luis Rodríguez de Parla. *Por la Junta Municipal de Vicálvaro*
Miguel Angel Sanchez Barrado. *Por la Junta Municipal de Vicálvaro*
Faustino Velazquez Fernandez. *Por la Junta Municipal de San Blas*

Personal de delineacion, administrativo y auxiliar

Alicia Alcaide Tejero
Roberto Casla Yubero
M^a Luisa Castillo Sánchez
Gloria Ferreiro Serrano
Franco Sastre Moreno

CONSULTORES

Entidades

Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid
Escuela Técnica Superior de Arquitectura (Instituto Juan de Herrera, Seminario de Planeamiento y Ordenación del Territorio)
Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (Fundación Agustín de Bethencourt)
Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas
Fundación General Universidad Autónoma de Madrid

Profesionales

Juan Antonio Hernanz Morales. *Arquitecto*
Ester Herraiz Igualador. *Arqueóloga*
Javier Herreros Ortega. *Arquitecto*
Mercedes Herrero Pérez. *Arquitecta*
Javier Huidobro Salas. *Arquitecto*
Bernardo Ibanez Rodriguez. *Arquitecto*
Fernando Maria Ingles Musoles. *Arquitecto*
Alberto Juan-Yseva San Martín. *Ingeniero Técnico Agrícola*
Francisco Landínez Gutierrez. *Arquitecto*
Jose Luis Laso Martínez. *Abogado*
Jose Lopez Arranz. *Arquitecto*
Jose A. Lopez Candeira. *Arquitecto*
Miguel A. Lopez-Hermida Nunez. *Arquitecto*
Rafael Izquierdo de Bartolome. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Alicia Lopez Izquierdo Botín. *Arquitecta*
Juan Lopez Jaen. *Arquitecto*
Santiago Martín Barajas. *Ingeniero Agrónomo*
Deogracias Martínez Baena. *Ingeniero Técnico en Topografía*
Cervantes Martínez Brocca. *Arquitecto*
Carlos Martínez González. *Ingeniero Técnico en Topografía*
Adelaida Martínez de Ibarreta. *Arquitecta*
Juan Antonio Martínez Ripoll. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Jose Martínez Sarandeses. *Arquitecto*
Consuelo Martorell Aroca. *Arquitecta*
Eva Mejías Amat. *Arquitecta*
Fernando Melendez Andrade. *Arquitecto*
Homero Menendez Martínez. *Maquetista*
Javier Mesones Cabello. *Arquitecto*
Carlos Moreu Arcos. *Arquitecto*
Luis Moya González. *Arquitecto*
Teresa Muñoz Gutierrez. *Arquitecta*
Santiago Muñoz Machado. *Abogado*
Pedro Navascues del Palacio. *Historiador del Arte*
Emilia Nogueras Monteagudo. *Arqueóloga*
Miguel Oliver Pérez. *Arquitecto*
Juan Carlos Ortega Manteola. *Piloto comercial*

Ana Maria Ortiz Arostegui. *Paisajista*
Juan Otamendi Gaztelacuto. *Sociólogo*
Gregorio Oviedo Rosello. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Eduardo Pascual Buye. *Economista*
Carmen Pazos Nunez. *Técnico conercial*
Francisco Perales Madueno. *Abogado*
Pilar Pérez de la Cuadra. *Arquitecta*
Carlos Pérez Fernandez. *Arquitecto*
Diego Pérez Medina. *Arquitecto*
Felipe J. Pérez Somarriba. *Arquitecto*
Pedro Pérez Velasco. *Ingeniero Técnico Industrial*
Dolores del Pino Castro. *Arquitecta*
Carmen Plaza Bayon. *Arquitecta*
Francisco Javier Poch Broto. *Arquitecto*
Jose Maria Pons Alcantara. *Geodesta*
Jose Maria Ponte Puncel. *Ingeniero Técnico en Topografía*
Enrique Porto Rey. *Arquitecto*
Julio Pozueta Echavarri. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Fernando Pulin Moreno. *Arquitecto*
Rosa Recio Aguado. *Historiadora del Arte*
Francisco Javier Redondo Zapata. *Arquitecto*
Luis Revenga Rubalcaba. *Ingeniero Técnico en Topografía*
Carlos de Riano Lozano. *Arquitecto*
Juan Antonio Ridruejo Brieua. *Arquitecto*
Fernando Roch Pena. *Arquitecto*
Teodoro Jose Rodriguez Fernandez. *Arquitecto*
Luis Rodriguez-Cueto Ferrandiz. *Arquitecto*
Raquel Romanillos Lopez. *Geografa*
Carlos Roquero de Laburu. *Ingeniero Agronomo*
Carlos Rubio Carvajal. *Arquitecto*
Javier Ruiz Sanchez. *Arquitecto*
Francisco Ruiz Sanz. *Técnico Industrial*
Daniel Ruiz Souza. *Arquitecto*
Rafael Saiz Fraile. *Arquitecto*
Roberto Sala Sosa. *Ingeniero de Telecomunicaciones*
Víctor Salamanca Velayos. *Arquitecto*
Carlos Sambricio Rivera-Echegaray. *Historiador del Arte*
Sanchez de Leon Asociados. *Arquitectos*
Teresa Sanchez de Lerin. *Arquitecta*
Alberto Sanchez Simon. *Arquitecto*
Juan Sebastian Milanés. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Lucia Serredi Gianfaldoni. *Paisajista*
Myriam Silber Brodsky. *Aparejadora*
Francisco Sintés Oliver. *Arquitecto*
Richard Spellman. *Musico*
Olga Tarancon Rico. *Geografa*
Fernando de Teran Troyano. *Arquitecto*
Javier Tiemblo Palacios. *Arquitecto*

Jose Maria Torrego Casado. *Ingeniero de Montes*
Alvaro de Torres Mac Crory. *Arquitecto*
Juan Torrejon Casado. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*
Alfonso Tulla Lobo. *Periodista*
Justo Usle Alvarez. *Arquitecto*
Soledad Varela Rey. *Socióloga*
Juan Carlos Verona Calvo. *Biólogo*
Pedro Villahermosa Moraleda. *Arquitecto*
Antonio Vivanco Herrero. *Arquitecto*
Orlando Yague de Miguel. *Arquitecto*
Jose Javier Zuazo Barroso. *Arquitecto*

Empresas

ADEA
AYSE, S.A.
CADIC, S.A.
CADMOS, S.A.
CARDIF, S.L.
CARTOCIVIL, S.L.
CARTOGESA
C.G.S.U.I., S.L.
CIDESA
CIETE, S.A. INGENIEROS
COMYLSA
CONSULTRANS, S.A.
C.S.G., S.A.
CYCSE, S.L.
D.S.4., S.A.
DRAFT & PLAN, S.L.
EDEF, S.L.
EDIS, S.A.
EMAT, S.A.
EMER - GFK
ENDECAR, S.A.
EPYPSA
ESRI, S.A.
ESTUDIO 6 ARQUIT. Y URBANISMO
FORMAT SISTEMAS Y GESTION, S.L.
GENECAR, S.A.
GEOCART, S.A.
GEOMAP, S.A.
GEOPRIN, S.A.
GEOTOP, S.A.
G.S.G., S.A.
I.B.M., ESPAÑA
IBERAQ, S.L.
ICI, S.A.
INCAR, S.A.
INECO, S.A.
INGENIERIA BASICA, S.L.
INTECSA
INTOPSA
IPATIA
KEON, S.A.

KRONACH, S.A.
LOGO 3 ARQUITECTURA Y URBANISMO
MOVIS 21, S.L.
MUSICORREO, S.L.
NORCONSULT, S.A.
PLAN & DESIGN
PROINTEC, S.A.
PROMADRID, S.A.
RENATUR, S.A.
SCHLOSS, S.L.
SOLUCIONES PARA MEDIO AMBIENTE
STEREOCARTO, S.L.
TALLER DE ARQUITECTURA PARTNERSHIP
TECNURBAN, S.A.L.
TELSON S.A.
TEMA GRUPO CONSULTOR, S.A.
TERATEC, S.L.
TOPSER, S.A.
TYPESA
URBANISMO Y GESTION, S.A.
U.S.M., S.A.

La Oficina Técnica Municipal del Plan expresa su agradecimiento, por la colaboracion prestada para la realizacion de los trabajos de Revision del Plan General de Ordenacion Urbana de Madrid, a la Administracion Estatal, Autonómica, Ayuntamientos limítrofes, Organismos, Instituciones y Empresas públicas, Compañías suministradoras, y a todos aquéllos que con su participacion han contribuido a la realizacion de estos trabajos.

En particular y por su especial y continuada colaboracion, se hace especial mencion de los siguientes:

Organismos

Direccion General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades
Direccion General de Patrimonio del Estado
Direccion General de Infraestructuras de la Defensa
Patrimonio Nacional

Empresas y otras entidades

AENA
Canal de Isabel II
Gas Natural, S.D.G.
IBERDROLA, S.A.
REDESA
RENFE
TELEFONICA, S.A.
UNION FENOSA, S.A.

INDICE

I INTRODUCCION	1
1 ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS	3
1.1 FUNDAMENTOS LEGALES Y REALES	3
1.1.1 FUNDAMENTOS LEGALES	3
1.1.2 FUNDAMENTOS REALES	4
1.2 DOCUMENTO DE DIRECTRICES DE ACTUACION	5
1.3 DOCUMENTO DE CRITERIOS Y OBJETIVOS	6
1.4 DOCUMENTO DE ESTRATEGIAS BASICAS	9
1.5 AVANCE DEL NPG	10
1.6 DOCUMENTO DE APROBACION INICIAL DEL NPG	12
1.7 DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL	13
2 TRANSPARENCIA Y PARTICIPACION	15
3 PROCESO DE REDACCION Y METODOLOGIA DE ELABORACION DEL DOCUMENTO DEL PLAN GENERAL	21
4 CONTENIDO DOCUMENTAL DEL PLAN	23
4.1 LA DOCUMENTACION DEL PLAN	23
4.1.1 MEMORIA	23
4.1.2 PLANOS DE INFORMACION	24
4.1.3 PLANOS DE ORDENACION URBANISTICA DEL TERRITORIO	24
4.1.4 NORMAS URBANISTICAS	25
4.1.5 FICHERO DE AMBITOS DE ORDENACION Y PLANES TEMATICOS	25
4.1.6 DOCUMENTACION COMPLEMENTARIA	26
4.1.7 CATALOGOS DE PROTECCION	26
4.1.8 PROGRAMA DE ACTUACION	27
4.1.9 ESTUDIO ECONOMICO Y FINANCIERO	27
4.2 VALOR RELATIVO DE LOS DOCUMENTOS DEL PLAN	28
II PLANEAMIENTO CONCEPTUAL	29
1 INTRODUCCION	31
2 EL MOMENTO ACTUAL. ¿HACIA DONDE VA EL PLANEAMIENTO GENERAL?	32
3 CARACTERISTICAS TIPOLOGICAS DEL NUEVO PLANEAMIENTO	33
4 METAS, CRITERIOS Y OBJETIVOS	36
4.1 METAS	36
4.2 CRITERIOS	36
4.2.1 LINEAS DE ACTUACION METODOLOGICA	37
4.2.2 CARACTERISTICAS BASICAS DEL NUEVO PLAN GENERAL	38

4.3	OBJETIVOS	41
4.3.1	RESOLVER EL PROBLEMA DE LA VIVIENDA	41
4.3.2	MEJORAR LA MOVILIDAD Y ESPECIALMENTE LA ACCESIBILIDAD	43
4.3.3	ESTABLECER UN MODELO DE ASENTAMIENTOS PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONOMICAS MAS ACORDE CON LAS DEMANDAS ACTUALES	45
4.3.4	CONSEGUIR UNA CIUDAD EQUILIBRADA	47
4.3.5	PROTEGER ADECUADAMENTE EL PATRIMONIO HISTORICO	49
4.3.6	REVITALIZAR EL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD	49
4.3.7	ESTABLECER UN PROYECTO DE CIUDAD PARA EL SIGLO XXI	50
III	PROYECTO DE FUTURO	53
1	EL NUEVO PLAN GENERAL, MARCO PARA DEFINIR UN PROYECTO DE FUTURO	55
2	EL MARCO REFERENCIAL	57
2.1	LA SITUACION DE MADRID Y SU PROYECCION EN ESPANA, EUROPA Y LA COMUNIDAD INTERNACIONAL	57
2.1.1	LA DIMENSION Y PROYECCION DE MADRID EN LOS ULTIMOS ANOS	58
2.1.2	EL DESARROLLO ECONOMICO RECIENTE DE MADRID: CAUSAS Y EFECTOS	58
2.1.3	LOS RIESGOS FUTUROS	59
2.2	LOS EJES DE DESARROLLO EUROPEOS	61
2.3	LA SITUACION DE MADRID: DATOS FUNDAMENTALES	65
2.4	MADRID, POLO PERIFERICO EUROPEO	72
2.5	CONCLUSIONES Y PROPUESTAS	76
3	LA SITUACION ACTUAL. LOS PROBLEMAS DE LA CIUDAD Y LAS OPORTUNIDADES QUE OFRECE EL TERRITORIO MUNICIPAL	78
3.1	LOS PROBLEMAS	78
3.1.1	EL ACCESO A LA VIVIENDA	78
3.1.2	LAS DIFICULTADES DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD	80
3.1.3	LA DEGRADACION DE LAS AREAS HISTORICAS	81
3.1.4	LA EXISTENCIA DE AREAS INDUSTRIALES OBSOLETAS	82
3.1.5	LOS PROBLEMAS MEDIOAMBIENTALES	83
3.2	LAS OPORTUNIDADES QUE OFRECE EL TERRITORIO MUNICIPAL.	84
4	CARACTERISTICAS FUNDAMENTALES DEL PROYECTO DE FUTURO	89
4.1	PLANEAMIENTO AL LIMITE DE CAPACIDAD	89
4.2	DIFUSION DE LA CENTRALIDAD	89
4.3	ENFOQUE METROPOLITANO	90
4.4	PLANTEAMIENTO DE LA ESTRUCTURA URBANA ORIENTADA HACIA EL REEQUILIBRIO DE LA CIUDAD	91
4.5	NUEVO ENFOQUE Y TRATAMIENTO DE LAS AREAS HISTORICAS	92
4.5.1	AREAS HISTORICAS DE LA CIUDAD DE MADRID	92
4.5.2	INSTRUMENTACION DE LA PROTECCION DE LAS AREAS HISTORICAS	94
4.6	PROTAGONISMO DEL MEDIO AMBIENTE EN EL FUTURO DE LA CIUDAD	95
4.6.1	CONSIDERACIONES INICIALES	96
4.6.2	LAS PROPUESTAS	97

5 ESTRATEGIA GENERAL. LAS PROPUESTAS TERRITORIALES	102
6 ORDENACION A NIVEL METROPOLITANO	105
6.1 CRITERIOS GENERALES	105
6.2 ESTRUCTURA METROPOLITANA EN LA CORONA NORTE	106
6.3 ESTRUCTURA METROPOLITANA EN LA CORONA SURESTE	109
7 PROPUESTA DE NUEVAS CENTRALIDADES	113
8 OPERACIONES ESTRUCTURANTES DE FUTURO	116
8.1 OPERACIONES ESTRUCTURANTES EN SUELO URBANO	118
8.1.1 LA TRANSFORMACION DEL SUR	118
8.1.2 RECUPERACION DE LA AVENIDA DE CORDOBA	123
8.1.3 PROLONGACION DE LA CASTELLANA E INTEGRACION DE LAS AREAS FERROVIARIAS DE CHAMARTIN Y FUENCARRAL	127
8.1.4 REMATE Y DESARROLLO DEL CASCO DE VICALVARO	133
8.2 OPERACIONES ESTRUCTURANTES EN SUELO URBANIZABLE	135
8.2.1 EL PROGRAMA MUNICIPAL DE VIVIENDA EN SUELOS URBANIZABLES	135
8.2.2 AMPLIACION DE BARAJAS - CIUDAD AEROPORTUARIA PARQUE DE VALDEBEBAS	142
8.2.3 LA NUEVA CENTRALIDAD DEL ESTE	147
8.2.4 ESTRATEGIA DE DESARROLLO DEL ESTE	153
8.2.5 EL REMATE DEL SUROESTE	160
9 GRANDES OPERACIONES DE CARACTER EMBLEMATICO	166
9.1 APUESTA A LARGO PLAZO POR MADRID CIUDAD OLIMPICA	166
9.1.1 CRITERIOS DE PARTIDA	166
9.1.2 FACTORES A CONSIDERAR EN ORDEN A PREPARAR A MADRID PARA SER SEDE DE UNOS JUEGOS OLIMPICOS	168
9.1.3 LOS EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS ESPECIALES Y EL NUEVO PLAN GENERAL DE MADRID	175
9.1.4 EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS EN LA CIUDAD DE MADRID	176
9.1.5 PRINCIPALES EQUIPAMIENTOS ESPECIALES DE LA CIUDAD DE MADRID	179
9.1.6 EL CENTRO DE NATACION M'86	181
9.1.7 UNA POSIBLE PROPUESTA PARA MADRID	183
9.1.8 DE LA PLANIFICACION AL PROYECTO	190
9.2 LA RECUPERACION DEL CASCO ANTIGUO	194
9.2.1 CARACTER EMBLEMATICO DE LA OPERACION	194
9.2.2 PLANTEAMIENTO METODOLOGICO	194
9.2.3 CARACTERISTICAS EVOLUTIVAS DE LOS CASCOS ANTIGUOS EN LA EUROPA OCCIDENTAL	196
9.2.4 EL CASCO DE MADRID	196
9.2.5 DIAGNOSTICO DE LA SITUACION ACTUAL	198
9.2.6 OBJETIVOS DE LA PROPUESTA DE PLANEAMIENTO DEL NPG PARA LA RECUPERACION DEL CASCO ANTIGUO	205
9.2.7 INSTRUMENTACION DE LA PROPUESTA DE PLANEAMIENTO PARA LA RECUPERACION DEL CASCO ANTIGUO	213
9.2.8 CATALOGOS DE PROTECCION	218
9.2.9 ESTRATEGIA DE GESTION	218
9.3 PROTECCION Y DESARROLLO DEL AREA CULTURAL RECOLETOS-PRADO	219
9.3.1 EL AREA CULTURAL RECOLETOS-PRADO	219
9.3.2 ANTECEDENTES HISTORICOS	220
9.3.3 PROBLEMAS ACTUALES	224

9.3.4 DESCRIPCION Y CARACTERISTICAS GENERALES DE LA PROPUESTA	224
9.3.5 INSTRUMENTACION DE LA PROPUESTA	229
10 ESTRUCTURA URBANA DE FUTURO	230
10.1 EL MODELO DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD	230
10.1.1 CARACTERISTICAS DEL MODELO	231
10.2 LOS SISTEMAS GENERALES Y LOCALES Y EL REEQUILIBRIO TERRITORIAL	232
10.3 EL PATRON DE LOS USOS Y LA LOCALIZACION ESPACIAL	234
IV LA ESTRUCTURA URBANA	237
1 LA VIA PUBLICA	239
1.1 JERARQUIZACION DE LA RED VIARIA	240
1.2 EL SIMULADOR DE TRAFICO COMO HERRAMIENTA DE ANALISIS DE LA RED VIARIA PROPUESTA	243
1.2.1 ELABORACION DEL SIMULADOR DE TRAFICO	244
1.2.2 UTILIZACION DEL SIMULADOR DE TRAFICO	246
1.3 LA IMAGEN FINAL	250
1.3.1 DESCRIPCION DE LA RED	251
2 EL SISTEMA DE TRANSPORTE	257
2.1 LA RED DE METRO	257
2.2 RED FERROVIARIA	263
2.3 OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE	268
2.3.1 AUTOBUSES URBANOS	268
2.3.2 AUTOBUSES INTERURBANOS	268
2.3.3 SISTEMAS DE CAPACIDAD INTERMEDIA Y PLATAFORMAS RESERVADAS	269
2.4 INTERCAMBIADORES	274
2.5 LOGISTICA DEL TRANSPORTE	281
2.6 APARCAMIENTOS DISUASORIOS	281
3 EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES	288
3.1 LOS ESPACIOS VERDES PERIFERICOS	288
3.2 LAS ZONAS VERDES DE LA CIUDAD CONSOLIDADA	291
3.3 CUANTIFICACION DE LA PROPUESTA DE ZONAS VERDES DEL NPG	292
4 EL SISTEMA DOTACIONAL	300
4.1 EL PAPEL DE LOS EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS DEPORTIVOS EN EL NPG	300
4.1.1 CONCEPCION DEL EQUIPAMIENTO EN EL MARCO DE LA PLANIFICACION URBANISTICA	300
4.1.2 EL PAPEL DE LOS EQUIPAMIENTOS EN EL NUEVO PLAN GENERAL	301
4.2 DIAGNOSTICO DE LA SITUACION ACTUAL	301
4.2.1 ANALISIS ESPACIAL DEL DEFICIT DOTACIONAL	301
4.2.2 EL PROCESO DE PRODUCCION DE LOS ESPACIOS DEPORTIVOS Y LOS EQUIPAMIENTOS EN LOS ULTIMOS ANOS	303

4.2.3	DISTRIBUCION TERRITORIAL DE LA OFERTA DE ESPACIOS DEPORTIVOS Y DE EQUIPAMIENTO	307
4.3	UN ENFOQUE GLOBAL DEL EQUIPAMIENTO	310
4.3.1	LA INTEGRACION DE LAS NUEVAS DEMANDAS SOCIALES	310
4.3.2	LA ORDENACION DEL EQUIPAMIENTO	312
4.3.3	LA REGULACION URBANISTICA DEL EQUIPAMIENTO	312
4.3.4	LA GESTION DEL EQUIPAMIENTO	314
4.4	LA PROPUESTA DE ESPACIOS DEPORTIVOS Y EQUIPAMIENTO DEL NPG	314
4.4.1	ESPACIOS DEPORTIVOS Y EQUIPAMIENTOS EN NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES PENDIENTES DE DESARROLLO EN LA CIUDAD CONSOLIDADA	318
4.4.2	LA PROPUESTA DOTACIONAL EN NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES PENDIENTES DE DESARROLLO EN SUP	320
4.4.3	LOS NUEVOS EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS DEPORTIVOS DEL NPG	322
4.5	LAS DOTACIONES AL SERVICIO DE LA CIUDAD	329
4.6	LAS INFRAESTRUCTURAS BASICAS	330
4.6.1	ABASTECIMIENTO DE AGUA	330
4.6.2	SANEAMIENTO	331
4.6.3	ENERGIA ELECTRICA	332
4.6.4	SUMINISTRO DE GAS	334
4.6.5	TELEFONIA	335
4.6.6	RESIDUOS SOLIDOS	335
5	LA ORDENACION DEL USO RESIDENCIAL	340
5.1	CONSIDERACIONES GENERALES	340
5.2	OBJETIVOS DEL PLANEAMIENTO EN RELACION CON LA VIVIENDA	342
5.3	PROPUESTAS EN EL SECTOR VIVIENDA	345
5.3.1	LAS NECESIDADES DE VIVIENDA	345
5.3.2	DIMENSIONADO DEL PLAN EN MATERIA DE VIVIENDA	346
6	LA ESTRUCTURA DE LOS USOS PRODUCTIVOS Y EL PATRON DE SU LOCALIZACION ESPACIAL	353
6.1	MODELO DE DISTRIBUCION DE LAS ACTIVIDADES ECONOMICAS	353
6.2	LAS LINEAS ESTRATEGICAS DEL PLAN GENERAL EN RELACION CON LA DISTRIBUCION DE LAS ACTIVIDADES ECONOMICAS	353
6.3	LA REGULACION URBANISTICA DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA EN EL SUELO CONSOLIDADO: ASPECTOS ESTRUCTURALES DE LA NORMATIVA	354
6.4	INTERVENCIONES EN EL SUELO URBANO PRODUCTIVO	355
6.5	ACTIVIDADES ECONOMICAS EN LAS OPERACIONES ESTRUCTURANTES	356
6.6	NUEVOS CRECIMIENTOS DE SUELO PRODUCTIVO	357
V	LA ORDENACION	367
1.	INTRODUCCION	369
2.	LOS PLANOS GENERALES	370
2.1	ESTRUCTURA GENERAL	370
2.2	SISTEMAS GENERALES	370

2.3	CLASIFICACION DE SUELO	370
2.4	RED VIARIA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS	371
3	EL PLANO DE ORDENACION	372
3.1	LA DIVISION DEL TERRITORIO	372
3.1.1	SUELO URBANO	372
3.1.2	SUELO URBANIZABLE	413
3.1.3	SUELO NO URBANIZABLE	430
3.2	LA CALIFICACIÓN DIRECTA	430
3.2.1	VIA PUBLICA	431
3.2.2	ZONAS VERDES	431
3.2.3	DOTACIONES	431
3.3	LAS ALINEACIONES	431
3.3.1	ALINEACION OFICIAL	432
3.3.2	ALINEACION EN VOLUMETRIA ESPECIFICA	432
3.4	LAS NORMAS ZONALES	432
VI	LA PROTECCION DE LAS AREAS HISTORICAS	433
1.	DIAGNOSTICO DE LA SITUACION	435
1.1	CASCO ANTIGUO Y ENSANCHE	435
1.1.1	EL ENSANCHE SUR	435
1.1.2	LOS ENSANCHES DECIMONONICOS	436
1.2	AREAS DE PLANEAMIENTO ESPECIFICO DE LOS CASCOS HISTÓRICOS DE LOS DISTRITOS PERIFERICOS	438
1.3	AREAS DE PLANEAMIENTO ESPECIFICO DE LAS COLONIAS HISTORICAS	440
1.4	CEMENTERIOS HISTORICOS	443
2.	EL PLANEAMIENTO DE LAS AREAS HISTORICAS	445
2.1	EL PLANEAMIENTO DEL CENTRO HISTORICO	445
2.1.1	CRITERIOS Y OBJETIVOS	445
2.1.2	CARACTERISTICAS FUNDAMENTALES DEL NUEVO PLANEAMIENTO	446
2.2	AREAS DE PLANEAMIENTO ESPECIFICO DE LOS CASCOS HISTORICOS PERIFERICOS	453
2.2.1	CRITERIOS	453
2.2.2	OBJETIVOS	454
2.2.3	CARACTERISTICAS E INSTRUMENTACION	455
2.3	AREAS DE PLANEAMIENTO ESPECIFICO DE LAS COLONIAS HISTORICAS	457
2.3.1	CRITERIOS	457
2.3.2	OBJETIVOS	458
2.3.3	CARACTERISTICAS E INSTRUMENTACION	459

2.4	LOS PLANES ESPECIALES DE CONTENIDO TEMATICO DE CEMENTERIOS HISTÓRICOS	461
2.4.1	CRITERIOS Y OBJETIVOS	461
2.4.2	CARACTERISTICAS FUNDAMENTALES DEL PLANEAMIENTO	461
3	CATALOGOS DE PROTECCION	462
3.1	CRITERIOS DE ELABORACION	462
3.2	CATALOGO DE EDIFICIOS	462
3.2.1	TOMA DE DATOS	462
3.2.2	VALORACION PREVIA	463
3.2.3	HOMOGENEIZACION DE CRITERIOS	463
3.2.4	CRITERIOS Y VALORES DE CATALOGACION	463
3.2.5	NIVELES DE PROTECCION	464
3.2.6	CONJUNTOS HOMOGÉNEOS	466
3.2.7	CONTENIDO DOCUMENTAL	466
3.3	CATALOGO DE ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES	467
3.3.1	AMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGIA	467
3.3.2	CRITERIOS DE CATALOGACION	467
3.3.3	CONTENIDO DOCUMENTAL	468
3.4	CATALOGO DE MONUMENTOS PUBLICOS Y ELEMENTOS SINGULARES	468
3.4.1	AMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA	468
3.4.2	CRITERIOS DE CATALOGACION	468
3.4.3	CONTENIDO DOCUMENTAL	469
3.5	CATALOGO DE PARQUES HISTORICOS Y JARDINES DE INTERES	469
3.5.1	AMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGIA	469
3.5.2	CRITERIOS DE CATALOGACION	469
3.5.3	CONTENIDO DOCUMENTAL	470
3.6	CATALOGO DE ARBOLES SINGULARES	471
3.6.1	AMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGIA	471
3.6.2	CRITERIOS DE CATALOGACION	471
3.6.3	CONTENIDO DOCUMENTAL	471
3.7	CATALOGO DE ESPACIOS URBANOS	471
3.7.1	AMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGIA	471
3.7.2	CRITERIOS DE CATALOGACION	472
3.7.3	CONTENIDO DOCUMENTAL	472
3.8	CATALOGO DE ESPACIOS NATURALES	472
3.8.1	AMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGIA	472
3.8.2	CONTENIDO DOCUMENTAL	472
3.9	CATALOGO DE CEMENTERIOS	472
3.9.1	AMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA	473
3.9.2	CONTENIDO DOCUMENTAL	473

4 LA GESTION DE LAS AREAS HISTORIAS PROTEGIDAS	474
5 ANEXO DOCUMENTAL	475
VII PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE	477
1 EVALUACION ESTRATEGICA AMBIENTAL	479
1.1 CONSIDERACIONES METODOLOGICAS	479
1.2 EL IMPACTO DEL TRAFICO: CONSUMO ENERGETICO Y CONTAMINACION ATMOSFERICA	480
1.3 LOS ESPACIOS NATURALES, ZONAS VERDES Y OTROS ESPACIOS LIBRES: VALORACION Y CONECTIVIDAD	481
1.4 LOS NUEVOS DESARROLLOS: EVALUACION DE IMPACTOS	484
1.5 MEDIDAS CORRECTORAS Y PROTECTORAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN	486
1.5.1 INSTRUCCIONES ESPECIFICAS A SER CONSIDERADAS EN LOS SUELOS URBANIZABLES INCORPORADOS (UZI)	486
1.5.2 EVALUACION AMBIENTAL DE INSTRUMENTOS DE DESARROLLO DEL PLAN	487
1.5.3 MEDIDAS CAUTELARES PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS	487
2 LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE EN LAS NORMAS URBANISTICAS DEL PLAN GENERAL	490
2.1 PREMISAS DE PARTIDA	490
2.2 COMPROBACIONES AMBIENTALES DE INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO Y DE LA IMPLANTACION DE USOS	491
2.3 LOS NIVELES SONOROS AMBIENTALES	492
2.4 EL FOMENTO DEL AHORRO Y LA EFICIENCIA ENERGÉTICA	493
2.5 LA REUTILIZACION DE LOS RESIDUOS SOLIDOS URBANOS	493
3 PROPUESTAS PARA LA MEJORA DEL MEDIO AMBIENTE URBANO	495
3.1 ACTUACIONES ESPECIALES	495
3.1.1 EL PLAN ESPECIAL DEL MANZANARES-TRAMO NORTE	495
3.1.2 EL PLAN ESPECIAL DEL MANZANARES-TRAMO SUR	497
3.1.3 EL PLAN ESPECIAL DE LA CASA DE CAMPO	501
3.1.4 LA REGENERACION DE LOS SUELOS DEL SURESTE	503
3.2 PLAN ESPECIAL DE PROMOCION DE LA ACCESIBILIDAD Y SUPRESION DE BARRERAS	504
3.3 PLANES ESPECIALES DE ADAPTACION DE LA VIA PUBLICA	505
3.4 PLANES ESPECIALES DE MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL EN POLIGONOS DE BLOQUE ABIERTO	506
3.5 OTRAS ACCIONES AMBIENTALES PREVISTAS EN EL PLAN GENERAL	507
3.5.1 MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD PEATONAL	507
3.5.2 INTEGRACION DEL FERROCARRIL Y MEJORA DE MARGENES	508
3.5.3 CORRECCIONES ACUSTICAS	509
3.5.4 CREACION DE CARRILES-BICI O ITINERARIOS PARA BICICLETAS	509
3.5.5 CONECTORES DE ZONAS VERDES	509
3.5.6 RELACION DE ACCIONES ESPECIFICAS	509

VIII NORMAS URBANISTICAS	513
1 INTRODUCCION	513
2 LA FLEXIBILIDAD EN EL PLAN GENERAL	518
2.1 INTRODUCCION	518
2.2 LA DIVERSIFICACION NORMATIVA	518
2.2.1 LA DIVERSIFICACION NORMATIVA EN EL SUELO URBANO	521
2.2.2 LA DIVERSIFICACION NORMATIVA EN EL SUELO URBANIZABLE	522
2.3 LA CLASIFICACION Y EL REGIMEN DE COMPATIBILIDAD DE LOS USOS	522
3 LA PROTECCION DEL PATRIMONIO	528
3.1 ESPACIOS NATURALES	528
3.1.1 ESPACIOS DE ALTO VALOR ECOLOGICO Y PAISAJISTICO	528
3.1.2 AREAS DE PROTECCION GEOLOGICA	528
3.1.3 AREAS DE PROTECCION ARQUEOLOGICA Y PALEONTOLOGICA	528
3.2 EDIFICACION	529
3.2.1 AREAS DE ESPECIAL PROTECCION	529
3.2.2 LOS CONJUNTOS HOMOGENEOS	529
3.3 CATALOGO DE ELEMENTOS PROTEGIDOS	530
3.3.1 DE EDIFICIOS PROTEGIDOS	530
3.3.2 DE ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES	530
3.3.3 DE ELEMENTOS URBANOS SINGULARES	530
3.3.4 DE PARQUES Y JARDINES DE INTERES	530
3.3.5 DE ARBOLES SINGULARES	531
3.3.6 DE ESPACIOS VIARIOS	531
3.4 INSTRUMENTOS DE PROTECCION DEL PATRIMONIO	531
4 LA PROTECCION DEL AMBIENTE URBANO	532
5 LAS NORMAS ZONALES	534
5.1 NORMA ZONAL 1: PROTECCION DEL CENTRO HISTORICO Y SU ENTORNO	534
5.2 NORMA ZONAL 2: PROTECCION DE LAS COLONIAS HISTORICAS	534
5.3 NORMA ZONAL 3: VOLUMETRIA ESPECÍFICA	535
5.4 NORMA ZONAL 4: EDIFICACION EN MANZANA CERRADA	535
5.5 NORMA ZONAL 5: EDIFICACION EN BLOQUES ABIERTOS	536
5.6 NORMA ZONAL 6: EDIFICACION EN CASCOS HISTORICOS DE LOS DISTRITOS PERIFERICOS	536
5.7 NORMA ZONAL 7: EDIFICACION EN BAJA DENSIDAD	536
5.8 NORMA ZONAL 8: EDIFICACION UNIFAMILIAR	537
5.9 NORMA ZONAL 9: ACTIVIDADES ECONOMICAS	537
5.10 CONDICIONES PARTICULARES DE LOS EJES TERCARIOS	538
5.11 CONDICIONES PARTICULARES PARA LA REMODELACION	538

6 LAS NORMAS URBANISTICAS: SU SISTEMATICA Y CONTENIDO FUNDAMENTAL	539
6.1 TITULO I. DISPOSICIONES GENERALES, E INSTRUMENTOS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN GENERAL	539
6.2 TITULO II. INTERVENCION MUNICIPAL DE LA EDIFICACION Y USO DEL SUELO, E INCIDENCIA DEL PLANEAMIENTO SOBRE SITUACIONES PREEXISTENTES	539
6.3 TITULO III. REGIMEN URBANISTICO DEL SUELO	540
6.4 TITULO 4. CONDICIONES DE PROTECCION DEL PATRIMONIO HISTORICO Y NATURAL	543
6.5 TITULO 5. CONDICIONES GENERALES PARA LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE URBANO	543
6.6 TITULO 6. PARAMETROS Y CONDICIONES GENERALES DE LA EDIFICACION Y DE SUS RELACIONES CON EL ENTORNO	544
6.7 TITULO 7 REGIMEN DE LOS USOS	544
6.8 TITULO 8. CONDICIONES PARTICULARES DE LAS ZONAS EN EL SUELO URBANO	544
 IX GESTION	 545
1 NUEVOS OBJETIVOS DE GESTION	547
1.1 GENERALIDADES	547
1.2 NUEVOS OBJETIVOS PARA LA GESTION	548
1.2.1 EN SUELO URBANO	548
1.2.2 EN SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO	548
1.2.3 EN SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO	548
 2 LA EJECUCION DEL PLAN GENERAL	 549
2.1 EL PLANO DE GESTION	549
2.2 CESIONES OBLIGATORIAS Y GRATUITAS	550
2.2.1 EN SUELO URBANO	550
2.2.2 EN SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO	550
2.2.3 EN SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO	550
2.2.4 CESION DE LOS TERRENOS EN LOS QUE SE LOCALICE EL APROVECHAMIENTO CORRESPONDIENTE AL AYUNTAMIENTO	551
2.3 UNIDADES DE EJECUCION	552
2.3.1 FUNCIONES DE LA UNIDAD DE EJECUCION	552
2.3.2 DELIMITACION DE LAS UNIDADES DE EJECUCION	552
 3 DELIMITACION DE AREAS DE REPARTO. APROVECHAMIENTOS TIPO	 553
3.1 CRITERIOS GENERALES	553
3.2 DELIMITACION DE AREAS DE REPARTO EN SUELO URBANO	553
3.2.1 SUELO URBANO CONSOLIDADO	554
3.2.2 SUELO EQUIDISTRIBUIDO	558
3.2.3 SUELO PENDIENTE DE EQUIDISTRIBUCION	559
3.3 DELIMITACION DE AREAS DE REPARTO EN SUELOS URBANIZABLES	560
3.3.1 SUELO URBANIZABLE INCORPORADO	560
3.3.2 SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO	561
3.3.3 SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO	563

4 LA GESTION DE LOS SISTEMAS GENERALES Y LAS DOTACIONES LOCALES	564
4.1 SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS EN SUELO URBANO	564
4.2 SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS EN SUELO URBANO CON GESTION INCORPORADA	565
4.3 SISTEMAS INCLUIDOS EN SUELO URBANIZABLE INCORPORADO	565
4.4 SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS O ADSCRITOS A SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO	566
4.5 SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS A SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO	566
4.6 SISTEMAS GENERALES EN SUELO NO URBANIZABLE	566
4.7 OTROS MODOS DE OBTENCION DE SISTEMAS GENERALES	567
4.8 LA GESTION DE LAS DOTACIONES LOCALES	567
4.8.1 EN SUELO URBANO	567
4.8.2 EN SUELO URBANIZABLE	567
 X EL ESTUDIO ECONOMICO Y FINANCIERO	 569
1 EL PROGRAMA DE ACTUACION	571
1.1 INTRODUCCION	571
1.2 CARACTERISTICAS DEL PROGRAMA DE ACTUACION	571
1.2.1 UN PROGRAMA ABIERTO	571
1.2.2 UN PROGRAMA MAS FLEXIBLE	572
1.2.3 UN PROGRAMA COORDINADO	572
1.3 REFERENCIAS LEGALES	573
1.4 EL CONTENIDO	574
1.4.1 PROGRAMA DE PLANEAMIENTO	574
1.4.2 PROGRAMA DE GESTION	574
1.4.3 INVENTARIO DE ACCIONES	575
1.4.4 PROGRAMA DE ADQUISICION DE SUELO POR EXPROPIACION	575
1.4.5 PROGRAMA DE VIVIENDA	575
2 EL ESTUDIO ECONOMICO Y FINANCIERO	577
2.1 EL MARCO DE APLICACION DE LOS ESTUDIOS ECONOMICOS Y FINANCIEROS. POSIBILIDADES, RESTRICCIONES Y EVALUACION	577
2.2 UN ENFOQUE PRAGMATICO DEL ESTUDIO ECONOMICO Y FINANCIERO Y DEL PROGRAMA DE ACTUACION	578
2.3 LAS BASES DEL ESTUDIO Y SUS CONTENIDOS	579
3 EVOLUCION PRESUPUESTARIA	581
3.1 EVOLUCION DE LOS DERECHOS RECONOCIDOS	581
3.2 EVOLUCION DE LAS OBLIGACIONES RECONOCIDAS	581
3.3 RESUMEN DE LA EVOLUCION PRESUPUESTARIA	582
4 COMPORTAMIENTO INVERSOR: CAMBIO DE TENDENCIA	583

5 LA FINANCIACION DEL PLAN GENERAL	584
5.1 ESTRUCTURA FINANCIERA DE LAS CORPORACIONES LOCALES	584
5.1.1 MARCO TEORICO	584
5.1.2 ESTRUCTURA	584
5.2 LOS RECURSOS FINANCIEROS EN EL AYUNTAMIENTO DE MADRID	584
5.2.1 CARACTERISTICAS DE LOS INGRESOS	585
6 LA CAPACIDAD FINANCIERA MUNICIPAL	587
6.1 CARACTERISTICAS DE LA FINANCIACION MUNICIPAL	587
6.2 HIPOTESIS DE FINANCIACION DEL PLAN DE INVERSIONES	587
7 PROGRAMA DE ACTUACION Y VALORACION ECONOMICA DEL PLAN GENERAL	589
7.1 EVALUACION ECONOMICA DEL PROGRAMA DE PLANEAMIENTO	590
7.2 EVALUACION DEL PROGRAMA DE ADQUISICION DE SUELO POR EXPROPIACION	590
7.3 EVALUACION ECONOMICA DEL PROGRAMA DE VIVIENDA	591
7.4 EVALUACION ECONOMICA DEL PROGRAMA DE REHABILITACION DE AREAS HISTORICAS	592
7.5 EVALUACION DEL INVENTARIO DE ACCIONES	592
8 PROGRAMACION TEMPORAL Y ASIGNACION POR AGENTES INVERSORES	593
9 LA VIABILIDAD FINANCIERA DEL PLAN GENERAL	594

CAPITULO I

INTRODUCCIÓN

I ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS

1.1 FUNDAMENTOS LEGALES Y REALES

La ordenacion urbanística de Madrid esta regida por el vigente Plan General aprobado el 7 de marzo de 1985 y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 23 de abril de 1985, día en que comenzo efectivamente su vigencia.

A comienzos de 1992 resultaba ya evidente que dicho planeamiento general no era el marco juridico-urbanistico mas adecuado para las circunstancias políticas, económicas, sociales y culturales de la ciudad, muy diferentes del contexto en que aquel se redacto, así como que la promulgacion de nuevas disposiciones legislativas y, en especial, la Ley 8/1990, de 25 de julio, exigia una adaptacion a las mismas del Plan General vigente, todo lo cual imponia la urgente necesidad de su revision.

En consecuencia con ello, el equipo de gobierno del Ayuntamiento de Madrid decidio acometer la Revision del Plan General, creando para ello la Oficina Técnica Municipal del Plan, en adelante OMP cuyas normas de organizacion y regimen juridico fueron aprobadas el 30 de enero de 1992 por el Ayuntamiento Pleno.

1.1.1 FUNDAMENTOS LEGALES

A pesar de que el art. 125 del Texto Refundido de la Ley sobre el Regimen del Suelo y Ordenacion Urbana de 26 de junio de 1992 dice que *los Planes de Ordenacion tendran vigencia indefinida*, el contenido de los instrumentos de planeamiento puede ser alterado mediante la revision o modificacion de algunos de los elementos que los constituyen. Ello quiere decir que su vigencia es indefinida sin perjuicio de su revision o modificacion cuando proceda, de acuerdo con el art. 126 de la citada Ley.

A continuacion, el art. 126.4, en concordancia con el art. 154 del Reglamento de Planeamiento, define el concepto de revision del planeamiento general como *la adopcion de nuevos criterios respecto de la estructura general y organica del territorio o de la clasificacion del suelo, motivada por la eleccion de un modelo territorial distinto o por la aparicion de circunstancias sobrevenidas, de caracter demográfico o economico, que incidan sustancialmente sobre la ordenacion, o por el agotamiento de su capacidad*.

Ademas, la Disposicion Transitoria Septima del citado Texto Refundido obliga a los municipios a los que, en funcion de la Disposicion Adicional Primera, se les aplique las normas sobre areas de reparto y cálculo del aprovechamiento tipo en suelo urbano, es decir, a los municipios mayores de 50.000 habitantes y a las capitales de provincia, a adaptar su Plan General a lo dispuesto en dicho Texto Refundido en el plazo maximo de tres anos a contar desde la entrada en vigor de la Ley 8/1990, de 25 de julio.

Por otra parte, el Título Primero de las Normas Urbanisticas del Plan General de Madrid de 1985, que hace referencia a la vigencia, contenido y efectos del Plan General, establece en su art. 1.0.4 que, *a los ocho años de la vigencia del Plan General, el Ayuntamiento verificara la oportunidad de proceder a su revision*.

La revision del Plan puede producirse, ademas, en cualquier otro momento, anterior o posterior, siempre que se produzcan algunas de las circunstancias recogidas por el citado art. 1.0.4 de las Normas Urbanisticas, y que son las siguientes:

- a) Si se aprueba un Plan de Ordenacion de ambito supramunicipal que comprenda el termino municipal de Madrid y que asi lo disponga o lo haga necesario.
- b) Si las previsiones de los niveles de dotacion urbanistica exigieren una mayor superficie de suelo destinado a equipamientos públicos pertenecientes a sistemas generales, sea por la propia evolucion demografica, sea como consecuencia de la entrada en vigor de disposiciones de rango suficiente que asi lo determinen.
- c) Cuando circunstancias sobrevenidas alteren las hipotesis del Plan en cuanto a las magnitudes basicas de poblacion dinamica del empleo o mercado de la vivienda, de forma que obliguen a modificar los criterios generales de la ordenacion expresados en la Memoria y en el Programa de Actuacion.
- d) Si se producen modificaciones del regimen normativo vigente sobre proteccion pública a la vivienda que impongan alteraciones sustanciales de las determinaciones del Plan en esta materia.
- e) Cuando la ejecucion del Plan ponga de manifiesto la conveniencia de ampliar sus objetivos mediante ulteriores desarrollos del mismo modelo de ordenacion no previstos inicialmente y que requieran la consideracion global de las previsiones economico-financieras.
- f) Si se han de tramitar modificaciones concretas de las determinaciones del Plan que den lugar a alteraciones que incidan sobre la estructura general del territorio del municipio o sobre las determinaciones sustanciales que la caracterizan.
- g) Cuando otras circunstancias sobrevenidas de análoga naturaleza e importancia lo justifiquen, por afectar a los criterios determinantes de la estructura general y organica del territorio o de la clasificacion del suelo, y asi lo acuerde motivadamente el Pleno del Ayuntamiento.

Como se pone de evidencia en el apartado siguiente, a traves del análisis pormenorizado de la situacion real en que se encuentra hoy la ciudad, buena parte de estas circunstancias, parcial o totalmente, se han producido o se estan produciendo actualmente en aquella.

1.1.2 FUNDAMENTOS REALES

El Plan General de 1985 nace ya casi desfasado con la realidad del momento de su aprobacion. Parte de la base de la existencia de una crisis estructural del modelo capitalista que, a los pocos meses de su entrada en vigor, se demostraria tenia caracter coyuntural, tanto en la economia mundial como en la española y, aun mas en concreto, en la madrileña.

El Plan, con esa base, adopto una hipotesis de caracter estacionario en cuanto a la dinamica demografica y economica, que sirvio de fundamento a toda una serie de decisiones importantes. *No se preve un ulterior crecimiento demográfico y se redacta un Plan para el acabado de la ciudad en terminos físicos* se decia en la memoria, y aun cuando el peso poblacional se ha mantenido, no es menos cierto que la ciudad ha crecido en vivienda, empleo, infraestructuras, etc. y, lo que es mas importante, ha sufrido una gran transformacion convirtiendose de nuevo en motor de la propia economia regional y nacional.

El *boom* de la promocion inmobiliaria y construccion producido a partir del otoño de 1985, en respuesta a un cambio radical en la situacion de la demanda, se tradujo en una espectacular subida de los precios del suelo, a la que, ademas de factores externos, no fueron ajenos ciertos rigidos planteamientos del propio Plan General.

El encarecimiento del suelo, junto con la incertidumbre legal que supuso la calificación impuesta de Viviendas de Protección Oficial en el suelo urbanizable, hizo que se paralizara prácticamente la construcción de VPO. Todo ello produjo la aparición de un gran segmento de población -aquél que no podía conseguir vivienda de promoción pública y que tampoco podía acceder a la vivienda libre- que se vio abocado a fijar su residencia en los municipios colindantes.

Según el actual Plan General, Madrid tenía en 1985 *una suficiente capacidad infraestructural* y, en base a ello, no sólo se recortó la entonces vigente red arterial, sino que, no se hicieron *reservas específicas para viario exterior del continuo edificado*. La realidad demostró la equivocada visión del Plan General en relación con el sistema viario. Únicamente la firma, en diciembre de 1988, de un Convenio por parte del Ayuntamiento con el MOPU y la Comunidad de Madrid sirvió para reconducir en parte el problema. Ahora bien, los casi cuatro años de retraso produjeron consecuencias importantes y difíciles de evaluar. La modificación sustancial del sistema viario contenido en el citado Convenio, que necesariamente se vera aun mas reforzada al considerarse todavía insuficiente, conlleva una nueva visión de partes importantes de la estructura de la ciudad, dado el carácter formalizador y estructurante del mismo.

Además, el objetivo del Plan de 1985 fue la consecución de un reparto modal del transporte público-privado del 80%-20%, a todas luces utópico en función de la realidad existente en otras ciudades. Dicho objetivo no se ha cumplido ya que la situación actual refleja un reparto comprendido entre el 50%-50% y el 60%-40% según distintas fuentes, que ha agravado hasta límites preocupantes el tráfico en la ciudad. El retraso en la ejecución de las inversiones previstas para potenciar el transporte colectivo -principalmente ferrocarril y Metro- así como las deficiencias del sistema viario existente han sido los factores desencadenantes del grave problema actual. La potenciación del transporte colectivo, con las necesarias mejoras infraestructurales, es uno de los grandes retos pendientes que actualmente tiene Madrid.

Con respecto a los usos productivos, el Plan General de 1985 no supo predecir los procesos de cambio que tuvieron lugar nada más aprobarse el Plan. En relación con el sector de oficinas, las previsiones sobre demanda -60.000 m²/año- se vieron superadas, en más del triple, por una realidad en la que influyeron tanto factores internos, debidos a la reactivación económica, como externos, con motivo de la integración en los mercados europeos e internacionales. El sector industrial en la última década ha sufrido cambios espectaculares en cuanto a los propios procesos de producción. La nueva estructura empresarial, la terciarización de la propia industria, las nuevas tecnologías, etc. han modificado la calidad de la demanda para la que el vigente Plan General no supo prever la respuesta adecuada.

Este conjunto de circunstancias pone en evidencia la necesidad real de acometer la Revisión del Plan General.

1.2 DOCUMENTO DE DIRECTRICES DE ACTUACION

La Comisión de Dirección de la OMP consideró que la redacción de los trabajos de esta debía encuadrarse en dos coordenadas fundamentales: la obtención de un documento flexible y abierto, y la consecución de una máxima participación a nivel general.

En función de ambas coordenadas, y en aplicación de lo establecido por las Normas de Organización y Régimen Jurídico de la OMP se redactó el documento de *Directrices de Actuación* -aprobado por el Consejo de Administración el 9 de abril de 1992- en el que están definidas las líneas de la elaboración del nuevo Plan General.

Estas quedaron estructuradas en tres grandes grupos: *Líneas de Actuación Básicas*, *Líneas de Actuación Complementaria* y *Metodología General y Programación Temporal*.

Las *Lineas de Actuacion Basicas* establecen los puntos de partida de los trabajos a desarrollar bajo la optica de un Madrid metropolitano, estatal y europeo.

Es imprescindible que el futuro de la ciudad este concebido como un elemento equilibrante de la region. Para ello, la OMP pone todos los medios a su alcance para que las entidades con competencia en el ambito geografico de la capital puedan colaborar y participar en la definicion de una region metropolitana comun.

Madrid es, ademas, la capital del Estado espanol. En consecuencia, ha de desarrollar la capacidad de sus servicios para el conjunto de la nacion e integrarse en los ejes de desarrollo europeos. Por ello, el Plan fomenta la consolidacion de estas capacidades sin que se perjudique su habitabilidad.

La mejora de las infraestructuras de transporte, las comunicaciones y las telecomunicaciones, el soporte de las actividades economicas, la calidad de vida y la actualizacion de los procedimientos de gestion urbanistica, culminan estas lineas basicas de actuacion.

Las *Lineas de Actuacion Complementarias* radican esencialmente en el apoyo y la colaboracion que la OMP ha de prestar a la Gerencia Municipal de Urbanismo, sobre todo, en la solucion de situaciones urbanisticas de urgencia. El fomento y apoyo a la politica de vivienda, la proteccion del patrimonio historico-artístico y la actualizacion del sistema normativo de aplicacion, rematan este segundo grupo.

Por lo que se refiere a su alcance, el documento de *Directrices de Actuacion* establece en su tercera parte, una *Metodologia General* a seguir y una *Programacion Temporal* a cumplir, en las que quedan enumerados los principales hitos en el proceso de desarrollo de la Revision, asi como la fecha en la que esta prevista su culminacion.

Los trabajos de revision quedaron asi divididos en cinco fases sucesivas; la primera o *preparatoria*, en la que se ha elaborado la base cartografica, se ha reconstruido el Madrid actual y el Madrid planeado y se concluyo el proceso de organizacion de la OMP. La segunda fase, en la que se redacto el documento de *Criterios y Objetivos*. La tercera, el *Avance*. La cuarta fase, el documento completo del Plan para su Aprobacion Inicial. Y la quinta fase, el documento completo para su Aprobacion Provisional y posterior remision a la Comunidad Autonoma de Madrid para su Aprobacion Definitiva.

1.3 DOCUMENTO DE CRITERIOS Y OBJETIVOS

Unos meses mas tarde, y tras una fase de participacion a la que se hara mencion posteriormente, la Oficina Municipal del Plan sometio al Consejo de Administracion de fecha 21 de julio de 1992 el documento completo de *Criterios y Objetivos* que seria aprobado por el Ayuntamiento Pleno en sesion celebrada el 28 de julio del mismo año.

Dicho documento contenia, ademas de tres capítulos introductorios en los que se justificaban los fundamentos de la revision, los antecedentes y el proceso metodologico, un capítulo dedicado a la definicion de las politicas sectoriales que conforman la politica urbanistica municipal: politica de suelo, de vivienda, de proteccion del Patrimonio, de transporte, de localizacion de actividades economicas, de usos dotacionales y de medio ambiente. En los dos últimos capítulos se precisaban los criterios que servirian de base fundamental para definir el contenido de la Revision del Plan General asi como se enumeraban los objetivos que se propugnaban, ordenados, para su mejor comprension, en paralelo con las politicas sectoriales enunciadas anteriormente.

Precisando aun mas, y por lo que se refiere a los criterios, se hace mencion de los siguientes:

- a) El papel de Madrid en el contexto europeo. La capitalidad. El futuro de Madrid esta muy directamente relacionado con su capacidad para consolidarse como centro de atraccion del extremo suroeste europeo y para convertirse en el gran proveedor de servicios avanzados del arco mediterraneo, de Portugal e Iberoamerica.
- b) Un Plan en la línea de las innovaciones actuales, que propicie y posibilite las nuevas demandas producto de la dinamica de la sociedad moderna.
- c) Flexibilidad frente a sobredeterminismo, para no cercenar posibles propuestas imaginativas respetuosas con el planeamiento general que puedan realizarse posteriormente.
- d) Clasificacion del suelo. Se pretende eliminar determinaciones excesivas no garantizables ni tecnica ni economicamente, y aumentar el grado de definicion y fiabilidad de los elementos necesarios exigibles para el desarrollo inmediato de la ciudad.
- e) La combinacion y segregacion de usos. El Plan General promueve la combinacion de los usos en nuevas areas de desarrollo con el fin de hacer ciudad y reequilibrar las carencias existentes.
- f) Los rangos normativos. El Plan propugna el establecimiento de distintos rangos en cuanto al carácter de la propia normativa.
- g) La gestión en la Revision del Plan General. El Plan debe redactarse desde y para la gestion.
- h) El horizonte temporal. Plan y Programa. Ademas de ser un Programa de Actuacion temporal y concreto con inversiones comprometidas, el Plan General tiene que pensar y planificar, a medio y largo plazo, para no hipotecar un futuro mejor.
- i) Base instrumental de la documentacion. El Plan se esta concibiendo, desde el comienzo de sus trabajos, de modo que facilite su posterior administracion, gestion y seguimiento.

En cuanto a los objetivos, quedan ordenados, como ya se ha mencionado, segun las distintas políticas sectoriales:

OBJETIVOS EN RELACION CON LA POLITICA DE SUELO

Facilitar la participacion de la comunidad en las plusvalías que genere la accion urbanistica de los entes públicos.

Asignar a la clasificacion y calificacion un papel activo en la política de suelo.

Utilizar ponderadamente el Patrimonio Municipal del Suelo.

Delimitar areas de reparto para la correcta distribucion de las cargas y beneficios.

- Potenciar la actuacion de la iniciativa privada en el proceso de planeamiento.

Agilizar la gestion en el desarrollo y ejecucion del planeamiento.

Incrementar la colaboracion de los propietarios de suelo en la gestion urbanistica.

OBJETIVOS EN RELACION CON LA POLITICA DE VIVIENDA

Facilitar el acceso a la vivienda a todos los residentes.

Fomentar el mantenimiento de los usos residenciales en las areas centrales.

Disenar la oferta de vivienda de acuerdo con una evaluacion ponderada de los distintos factores que conforman la demanda.

Establecer un marco adecuado que fomente la coordinacion entre las administraciones públicas.

Fomentar la rehabilitacion de viviendas en areas consolidadas.

Incentivar a la iniciativa privada en la promocion y construccion de viviendas.

Procurar, en operaciones que exijan realojos, el mantenimiento de los residentes en su entorno urbanistico inicial.

OBJETIVOS EN RELACION CON LA POLITICA DE PROTECCION DEL PATRIMONIO

Confeccionar el Catálogo de bienes protegidos con el grado de precision adecuada.

Proseguir adecuadamente la proteccion de las Colonias Historicas.

Concluir todos los trabajos en el plazo adecuado para su inclusion en el documento del Plan General.

OBJETIVOS EN RELACION CON LA POLITICA DE TRANSPORTES

Establecer un sistema integral del transporte.

Fomentar el transporte colectivo.

Poner en valor la estructura de la trama urbana.

Potenciar Madrid como principal centro logistico a nivel nacional e internacional, para la distribucion de mercancías.

Adaptar el sistema de transportes al marco de actuacion de la Comision de la Comunidad Europea: Integracion de las políticas de transporte y medio ambiente.

OBJETIVOS EN RELACION CON LA POLITICA DE LOCALIZACION DE ACTIVIDADES ECONOMICAS

Adaptar la normativa urbanistica de los usos productivos a las características y demandas actuales.

Posibilitar las transformaciones de las industrias obsoletas o localizadas inadecuadamente.

Crear nuevos focos de centralidad en la periferia de la ciudad.

Reequipar las zonas industriales existentes.

- Crear nuevos espacios para actividades productivas adecuados a las nuevas tipologías.

OBJETIVOS EN RELACION CON LA POLITICA DE USOS DOTACIONALES

Adaptar la planificacion del equipamiento a las transformaciones sociales.

completo y cerrado de las variables fundamentales que inciden en la ordenacion del territorio, sino que eran, simplemente, las principales líneas de actuacion y una definicion del marco territorial.

El conjunto de acciones estrategicas planteadas, incluia aquellas de marco metropolitano: *Corona Norte* y *Corona Suroeste-Sur-Sureste*; las grandes operaciones estructurantes: *Nueva centralidad del Este* y *La transformacion del Sur* y el tratamiento del suelo urbano: *Plan Especial del Centro*, *Proteccion de las Colonias Historicas*, *Catálogos de Proteccion* y *Planes Especiales de Mejora de la Calidad Ambiental*.

Merecen destacarse las estrategias metropolitanas planteadas, la Corona Norte y la Corona Suroeste-Sur-Sureste:

En relacion con la Corona Norte, en el momento en que se creo la OMP la Gerencia Municipal de Urbanismo habia iniciado su programa de suelo para viviendas redactando un conjunto de Planes de Actuacion Urbanistica (PAU), cuatro de los cuales se localizaban en la Corona Norte, en el territorio comprendido entre la M-30 y la M-40. Al mismo tiempo, la Administracion del Estado tomaba la decision definitiva de ampliar hacia el Norte las actuales instalaciones aeroportuarias de Barajas. Esta situacion suponia la terminacion de la ciudad por el Norte.

La OMP considero que el programa de suelo no era conveniente que se produjera a partir de operaciones urbanisticas independientes, y, por ello, se considero imprescindible la redaccion de un estudio global del territorio de la Corona Norte metropolitana que permitiera definir, desde la optica de conjunto, un remate urbanisticamente digno de la ciudad, creando dos mallas yuxtapuestas, de viario y de espacios libres, conectando el Este con el Oeste de la Corona; rematando el arco Noroeste desde las riberas del Manzanares hasta la Autovia de Colmenar; reordenando el vertice Norte entre la Autovia de Colmenar y la N-I; terminando la estructura urbana del Polígono 18 de Alcobendas con su prolongacion en Madrid; ordenando el triangulo limitado por la N-I, la M-40 y el ferrocarril de contorno; rematando el Sur de la urbanizacion La Moraleja; definiendo la Ciudad Aeroportuaria de Barajas; componiendo una posible ampliacion de los Recintos FERIALES; ordenando el Parque urbano de Valdebebas y, por último, tratando el tramo inicial de la futura Autopista a Guadalajara y Zaragoza.

Esta ordenacion sirvio como Avance para la redaccion definitiva de los cuatro PAUs del Norte, dandoles una estructura urbana coherente y coordinada.

Para la Corona SO-S-SE, la OMP desarrollo una estrategia conjunta en la zona comprendida entre la M-40 y la futura M-50. La estrategia se articulo a partir de la definicion de una gran via de caracter urbano y de posicion intermedia entre la M-40 y la M-50 que recorrería este ambito entre la carretera de la Coruña y la carretera de Barcelona.

En el ambito del termino municipal de Madrid, esa via servia para articular las diferentes areas de oportunidad que se proponian, cada una de ellas de distinta importancia y funcion.

Esa gran via articuladora seria el eje conductor de las actuaciones, tanto como soporte del transporte colectivo de tipo ligero, como de los usos de mayor actividad urbana.

Esta propuesta sirvio de apoyo a la redaccion del PAU de Vallecas, dandole un mayor contenido y una mejor estructura territorial. Al mismo tiempo supuso una reduccion considerable del numero de viviendas inicialmente previsto.

1.5 AVANCE DEL NPG

La documentacion del Avance de la Revision del P.G.O.U.M. fue aprobada por el Consejo de Administracion de la Oficina Municipal del Plan el día 17 de junio de 1993 y, previo dictamen de la

- Favorecer la regeneracion de las zonas urbanas deterioradas.
- Proponer la creacion de equipamientos singulares.
- Posibilitar nuevas formas de gestion de los equipamientos.
- Potenciar la recualificacion ambiental de la ciudad.
- Integrar el sistema de espacios libres y zonas verdes en la estructura urbana.
- Considerar los condicionantes derivados de las infraestructuras basicas.

OBJETIVOS EN RELACION A LA POLITICA MEDIOAMBIENTAL

- Propiciar los usos mixtos del suelo.
- Buscar la calidad de los espacios públicos y zonas verdes.
- Solucionar los problemas de congestion y contaminacion.
- Resolver los problemas relacionados con la gestion y eliminacion de residuos.
- Contemplar de forma integral el ciclo del agua.
- Paliar los efectos negativos de la contaminacion acustica.
- Desarrollar estudios y recomendaciones para mejorar la calidad ambiental de la ciudad.

1.4 DOCUMENTO DE ESTRATEGIAS BASICAS

A partir de la aprobacion del documento de Criterios y Objetivos, la Oficina Municipal del Plan inicio los trabajos de preparacion del Avance.

Para ello, se comenzo por concretar un análisis-diagnostico de la situacion actual de Madrid. Como informacion basica, se partio de una serie de trabajos realizados por la Gerencia Municipal de Urbanismo, apoyados por una actualizacion al año 1992. Por otra parte, se estudiaron los trabajos del Plan Estrategico de Madrid, concluida ya su tercera fase.

A partir de ambos trabajos, la Oficina Municipal realizo una serie de estudios, no sólo de las políticas sectoriales, sino tambien del cumplimiento y desarrollo del planeamiento vigente, para establecer ese diagnostico en el cual fundamentar las propuestas de ordenacion y estructuracion de la ciudad.

Con el animo de conseguir la maxima participacion, y dado que esta no se alcanza exponiendo unicamente el documento completo del Avance, una vez definidas las acciones fundamentales en las que deben basarse las propuestas de este, se formulo el documento de *Estrategias Basicas* para ser sometido a un nuevo proceso de participacion que se expone con detalle en el apartado posterior y cuyo principal objetivo fue constituir la base de discusion y debate de las propuestas presentadas. Y todo ello con una finalidad: definir las opciones sobre las que podía basarse el modelo territorial y urbanistico de la metropoli madrileña.

Las Estrategias Básicas contenidas en el documento que fue presentado al Consejo de Administracion de la OMP el 14 de diciembre de 1992, son, por lo tanto, las propuestas fundamentales que definen y enmarcan la estructura territorial y las acciones de mayor relieve sobre las que va a incidir el nuevo Plan General. El documento no estaba concebido como un Avance, ya que no contenia un diagnostico

Comision Informativa de Urbanismo de fecha 25 de junio de 1993, elevada al Ayuntamiento Pleno de fecha 28 de junio de 1993, que acordo su exposicion al público conforme determina el art. 125 del Reglamento de Planeamiento. Este acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid el día 9 de julio de 1993, abriéndose así el periodo de exposicion al público de la documentacion aprobada, que se prolongo hasta el día 15 de diciembre de 1993.

El documento de Avance de la Revision del Plan General de Ordenacion Urbana de Madrid constituye la expresion de los criterios, objetivos y soluciones generales del planeamiento con el suficiente grado de elaboracion que permite, al propio Ayuntamiento que lo formula, exponer públicamente los trabajos realizados, de tal forma que los ciudadanos puedan entender y comprender el modelo de ciudad que se pretende y, al mismo tiempo, plantear las sugerencias y alternativas que consideren oportunas.

En él se incluye una explicacion de la metodologia empleada para su formulacion, en la que se ha realizado un esfuerzo importante para conseguir la maxima transparencia en su elaboracion y la maxima participacion de las distintas instituciones y organizaciones existentes en la ciudad.

Con estas premisas, el contenido del Avance se concreto en un documento de 1.184 paginas y 41 planos formado por tres grandes bloques: Diagnostico, Memoria y Documentacion Grafica.

En el Diagnostico se analiza detalladamente la situacion actual de la ciudad. Basado en parte en trabajos realizados para el Avance de 1990, actualizados a la realidad presente, y en estudios específicos elaborados en la Oficina Municipal del Plan y mediante colaboraciones externas, se ha estructurado en doce capítulos, dedicados a: Poblacion, Vivienda, Industria, Sector Terciario (Oficinas, Comercio y Hospedaje) Equipamientos, Espacios Libres, Movilidad, Red Viaria, Transporte Colectivo, Infraestructuras Básicas y Servicios Urbanos, y Medio Ambiente, y uno, final, dedicado a un análisis detallado del Casco Antiguo.

En la Memoria se explica ordenadamente el contenido específico del Avance:

En su primera parte, dedicada al planteamiento conceptual, se expresan los fundamentos de la Revision, sus metas, objetivos y criterios, el nuevo planeamiento, y el marco referencial de Madrid en la region, el Estado y en el contexto europeo.

La segunda parte de la Memoria expone las propuestas fundamentales del Avance del Plan General, ordenadas de manera sectorial, segun los usos fundamentales y segun los elementos estructurantes. Dentro de cada uno de sus capítulos se resumen las conclusiones principales del diagnostico elaborado y se describen los objetivos y propuestas. Así se recogen los sectores de Vivienda, Industria, Terciario, Equipamientos, Espacios Libres, Movilidad, Red Viaria, Transporte Colectivo, Infraestructuras Básicas y Medio Ambiente Urbano.

La tercera parte de la Memoria contiene las propuestas territoriales del Avance del Plan General, lo que permite comprender sobre el territorio, y de manera global, el contenido de sus determinaciones. En primer lugar se describe la propuesta de planeamiento del municipio encuadrada en el contexto metropolitano contiguo. A continuacion se presenta en grado de Avance la Clasificacion y Ordenacion general; se adelanta el futuro regimen juridico del suelo; y se incorpora la ordenacion general a partir de la definicion de los elementos fundamentales de la estructura urbanistica. En tercer lugar se describen las Propuestas Estructurantes, operaciones importantes en el territorio y que significan una nueva ordenacion, para las que se definen los objetivos globales y las propuestas concretas de cada una de ellas. Estas son: la Corona Norte, la Corona Sureste, la Nueva Centralidad del Este, el remate del Suroeste, la denominada Integracion de Chamartín, y la Transformacion del Sur. En cuarto lugar se describen las Intervenciones en Suelo Urbano: Planes Especiales de Tratamiento Integral de Areas

Específicas, Planes de Protección y otras actuaciones. En quinto lugar se estudia el Casco Antiguo, el Centro Histórico y los Catálogos de Protección.

La cuarta y última parte de la Memoria contiene los Instrumentos jurídicos y económicos. Se propone, en primer lugar, un avance de la revisión del sistema normativo, en cuanto a los criterios básicos a mantener y a modificar de las normas urbanísticas, seguido de un análisis de los principios fundamentales de la gestión urbanística. En segundo lugar se adelantan los instrumentos para la gestión urbanística. Por último, se exponen los criterios generales que se tendrán en cuenta para la redacción del Programa de Actuación y del Estudio Económico y Financiero.

El tercer bloque del documento del Avance del Plan General lo constituye su Documentación Gráfica: planos de Estructura a escala 1:6.000 (Marco Metropolitano, Sistemas de Transportes, Red Viaria e Intervenciones en Suelo Urbano), Avance de Clasificación y Ordenación a escala 1:20.000, y Propuestas sobre el Casco Antiguo a escala 1:6.000 (Estructura Urbana propuesta, Acciones en la Estructura Urbana, y Viario).

1.6 DOCUMENTO DE APROBACION INICIAL DEL NPG

Los trabajos de la Oficina Municipal del Plan tras la aprobación del Avance y el subsiguiente periodo de participación ciudadana, se centraron en la elaboración del Documento de Aprobación Inicial del NPG, confeccionado a partir del estudio de las sugerencias presentadas y de la profundización y materialización de los planteamientos que se habían formulado en el Documento de Avance, incorporando al mismo aquellas sugerencias que pudieran mejorarlo o enriquecerlo, y desarrollando asimismo la normativa urbanística del NPG hasta alcanzar el grado de definición adecuado.

El Documento de Aprobación Inicial del NPG, fue aprobado por el Consejo de Administración de la OMP el 22 de marzo de 1995 y, previo dictamen de la Comisión Informativa de Urbanismo de la misma fecha, elevado al Ayuntamiento Pleno de 29 de marzo de 1995, que acordó su aprobación inicial y posterior sometimiento al trámite de información pública, de conformidad con lo dispuesto en el art. 114 de la Ley del Suelo, Texto Refundido de 26 de junio de 1992.

La exposición pública del Documento se inició el 25 de abril de 1995 y se prolongó hasta el 30 de octubre del mismo año, periodo durante el cual se mantuvo en funcionamiento una instalación específica de información ciudadana, erigida en los Jardines del Descubrimiento de la Plaza de Colón, cuyo desarrollo se detalla en el punto siguiente, y en el que cualquier interesado pudo obtener información y asesoramiento técnico en relación con el proyecto expuesto.

Sin contar los documentos de Criterios y Objetivos, Estrategias Básicas y Avance que se incorporan como anexos, el documento confeccionado para ser sometido a aprobación inicial cuenta aproximadamente con 5.000 planos y 20.000 páginas. A ello deben añadirse las cerca de 19.000 fichas individuales de edificios incluidos en el Centro Histórico, e inmuebles catalogados de la periferia.

En el Documento de Aprobación Inicial se define ya la estructura que habrá de adoptar el Plan General, y que se describe pormenorizadamente en el punto 4 de este Capítulo, dado que en adelante no sufrirá variaciones sustanciales. El documento se concibe, pues, como un ensayo de la versión definitiva y, por primera vez, incorpora entre otros un Plano de Ordenación a escala suficiente para detallar la regulación urbanística de todo el territorio, así como un Plano de Gestión, el Programa de Actuación y el Estudio Económico y Financiero.

El Documento incluye tambien diversas propuestas novedosas de ordenaciones de detalle, cuyo objeto es pulsar la acogida que se les dispensa por parte de la opinion pública, de modo que la posterior resolucio n definitiva se diseñe en funcion de la valoracion mas o menos positiva de los diferentes agentes urbanos.

En este sentido destacan las Areas de Oportunidad a Concertar, que desaparecieron en posteriores documentaciones, y en las que se ofrecen a la ciudadania dos alternativas de ordenacion, generalmente una de ellas mas decidida y con mejores resultados finales a costa de mayores costes economicos y sociales, y una segunda mas conservadora pero con un resultado urbanistico inferior. El planteamiento a la opinion pública de una serie de dilemas en tal sentido constituyo una aportacion metodologica de gran interes, tanto por carecer de precedentes en el planeamiento de nuestra ciudad, como por la amplitud y riqueza de la respuesta ciudadana que contribuyo a mejorar el tratamiento urbanistico de las zonas en cuestion desde el Plan General.

Dentro del Plan General cobran una especial relevancia algunos aspectos parciales que en el Documento de Aprobacion Inicial adquieren ya su definitiva complejidad y profundidad. Pueden, entre ellos, citarse los siguientes:

- a) Se completa el análisis minucioso, finca por finca, del Casco Antiguo y Centro Historico, que se estudian a nivel de Plan Especial, tanto en su vertiente urbanistica, como en lo relativo a catalogacion.
- b) Se efectua un trabajo similar en el ambito de 42 Colonias de Hotelitos, 10 Cascos anexionados y 5 Cementerios Historicos cuya conservacion se regula.
- c) Se concreta la division basica del suelo urbano, asignandose las distintas normales zonales y apareciendo las Areas de Planeamiento Incorporado, Específico y Remitido, cuya significacion se detalla en el punto 4 de este capítulo.
- d) Se definen asimismo todos los sectores de suelo urbanizable (incorporado, programado y no programado) en los que se apoyaran las previsiones de crecimiento urbano.
- e) Aparece por primera vez un Plano de Gestion a la misma escala del de Ordenacion, cuyas determinaciones se completan con el Programa de Actuacion y Estudio Economico y Financiero.
- f) La normativa alcanza su mas depurado nivel concretandose en un volumen de doce títulos, realizado a partir de una minuciosa reelaboracion de las anteriores normas de aplicaci3n.

En resumen, el Plan General alcanza en este punto su grado final de desarrollo, de forma que las posteriores documentaciones sucesivamente elaboradas, no haran sino profundizar en los criterios ya expuestos y depurar la documentacion de Aprobacion Inicial, corrigiendo los errores inevitables en un trabajo de tal envergadura.

1.7 DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL

A partir del cierre de la exposicio n pública del Documento de Aprobacion Inicial, los servicios tecnicos de la OMP vuelcan su esfuerzo en el estudio de los mas de 16.000 escritos de alegaciones presentados, al tiempo que se continua con los trabajos de profundizacion de la ordenacion prevista para la ciudad, con especial relevancia en lo que respecta a los aspectos normativos y a la proteccion historico-artística.

Paralelamente, se sigue manteniendo una comunicacion fluida con las restantes Administraciones públicas, instituciones y organismos con protagonismo en la ciudad, en especial con los Ayuntamientos de los municipios limítrofes y con la Consejería de Política Territorial de la Comunidad Autonoma.

El resultado de este amplio proceso de concertacion y valoración de la respuesta ciudadana al Documento de Aprobacion Inicial, se concreta en una serie de modificaciones de gran envergadura, cuya relacion se detalla en la Memoria de Participacion, apartado 4.4, y entre las que pueden destacarse la creacion de la Autovia Urbana M-45, que implica la remodelacion de todo el crecimiento del sureste, la supresion de las Areas de Ordenacion a Concertar, la eliminacion de 31 gasolineras previstas, o la desaparicion de los usos subordinados en las parcelas dotacionales, por citar cuatro tipos de variacion de muy diferente rango pero con una característica comun: su capacidad de afectar a derechos de instituciones y particulares.

La entidad de las modificaciones introducidas aconseja someter el documento a un nuevo periodo de informacion pública previo a la Aprobacion Provisional, con objeto de que la ciudad conozca las soluciones adoptadas y pueda aportar sus últimas opiniones.

El documento para esta nueva informacion pública se termina de elaborar en el mes de julio de 1.996. El Pleno municipal del día 26 de dicho mes conoce el documento y acuerda su exposicion pública durante dos meses. Esta tercera exposicion pública se organiza en el Museo de la Ciudad y es mas corta que las anteriores por entenderse que el Plan ya ha tenido un proceso de participacion ciudadana sin precedentes en nuestro pais, y que deben acelerarse los tramites que restan hasta la aprobacion definitiva, por el bien de la ciudad, en donde se estan generando ya unas expectativas en torno a dicha aprobacion y entrada en vigor que, de demorarse en exceso, pueden producir retenciones en el mercado inmobiliario, destruccion de empleo y otros efectos no deseados.

Por otra parte, el documento mantiene la estructura general y características principales del que se sometio a Aprobacion Inicial. La exposicion permanece abierta al público durante los meses de agosto y septiembre de 1.996, recibiendo mas de 11.000 visitantes y cerca de 9.000 nuevos escritos de alegaciones, segun datos que se precisan y desarrollan en la Memoria de Participacion.

Las últimas alegaciones se estudian durante los meses de octubre y noviembre, produciendo una última tanda de correcciones que, en todos los casos, afectan a aspectos puntuales. Asimismo se depuran y perfeccionan los sistemas de gestion y la normativa general estando listo el documento para su aprobacion provisional en la primera semana de diciembre. El día 12 de diciembre de 1.996 se reúne el Consejo de Administracion de la OMP que procede a aprobar la nueva documentacion y, previo dictamen de la Comision Informativa de Urbanismo reunida en la misma fecha, eleva las actuaciones al Ayuntamiento Pleno, que el 17 de diciembre acuerda aprobar provisionalmente el Nuevo Plan General y remitirlo a la Comunidad Autonoma de Madrid para su aprobación definitiva.

2 TRANSPARENCIA Y PARTICIPACIÓN

Configurar el posible futuro de una ciudad es algo que no puede hacerse sin concertar voluntades, aunar criterios y, sobre todo, asumir los aspectos críticos y los problemas que la ciudad actual crea a los ciudadanos.

No ha sido una característica de la tradición del planeamiento en España el desarrollo de amplios procesos de consulta pública, como lo son en el marco de la cultura anglosajona o centroeuropea. Quizas por ello uno de los criterios básicos de la Oficina Municipal del Plan ha sido conseguir la máxima participación de instituciones, asociaciones, grupos políticos, entidades, fuerzas sociales y ciudadanos, en la elaboración del Nuevo Plan General de Ordenación Urbana, generando con ello, no solo un cierto nivel de consenso respecto a los planteamientos y objetivos del modelo de ciudad deseable, sino también, y dado el carácter exhaustivo del planeamiento general, la particularización y localización espacial y temática de los problemas y necesidades de los ciudadanos.

Este criterio ha inspirado, desde el origen, el diseño de la propia Oficina. Así ocurre con el Consejo de Administración de la Oficina Municipal del Plan que está constituido por concejales de los tres grupos políticos con representación en el Ayuntamiento, y con la Ponencia Técnica, órgano al que se incorporan en la Oficina dos técnicos externos designados por cada uno de los grupos políticos municipales.

A través de los órganos citados y de una permanente información directa por los responsables y técnicos de la Oficina Municipal del Plan, se ha dado cuenta de los trabajos elaborados para la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, al Consejo de Administración en diferentes sesiones, conforme se iban concertando los aspectos fundamentales.

El proceso de participación ha sido muy amplio desde el inicio de los trabajos, pues ya la elaboración de las Normas de Organización y Régimen Jurídico de la OMP fue consensuada con los Grupos Políticos Municipales, fijándose como objetivo primordial el asegurar una intensa participación ciudadana, institucional, de entidades y de asociaciones.

Con la puesta en marcha de los trabajos de elaboración del documento de *Criterios y Objetivos*, la Oficina Municipal del Plan celebró una serie de Mesas de Trabajo con todas las Áreas del Ayuntamiento de Madrid y representantes de las Juntas Municipales de Distrito en primer lugar, y, posteriormente, con expertos y técnicos del resto de las Administraciones. Las Mesas se convocaron con el fin de conocer los problemas, demandas y necesidades más acuciantes de Madrid y de sus ciudadanos. En ellas se plantearon los cauces de participación que han tenido su primer fruto en el conjunto de sugerencias recibidas por parte de dichos grupos. Asimismo, se designaron coordinadores entre la Oficina Municipal del Plan y estos organismos, con el fin de poder mantener una participación permanente a lo largo de todo el proceso.

Con el mismo sentido, y para favorecer la incorporación de la sociedad civil al proceso de planeamiento urbanístico, se convocaron seis Mesas Redondas de carácter técnico a las que fueron invitadas 150 instituciones, organizaciones, administraciones y expertos en la materia, y a las que asistieron un total de 207 representantes.

Durante el transcurso de estas, se debatieron temas de marco de planeamiento, vivienda y patrimonio arquitectónico, desarrollo socioeconómico, infraestructuras de transporte y movilidad metropolitana, medio ambiente y equipamientos, aspectos con un papel determinante a la hora de la Revisión del Plan General.

Dado el gran numero de organismos, operadores urbanos y demas entidades interesadas y afectadas por los trabajos de revision y para que pudieran aportar todos ellos sus puntos de vista, iniciativas y experiencias, la Oficina Municipal del Plan envio 235 comunicaciones solicitando la colaboracion de todos ellos. En esta fase del proceso se recibieron 54 escritos de sugerencias.

Durante la elaboracion de los trabajos se mantuvo tambien una estrecha colaboracion con los trabajos del Plan Estrategico de Madrid que desarrollaba Promadrid, S.A.

ENCUESTA Y DOCUMENTOS BASICOS

En este marco de colaboracion y coordinacion, a fin de completar la participacion ciudadana directa en esta fase, la Oficina Municipal del Plan, en colaboracion con Promadrid, difundio el 12 de julio de 1992 en todos los periodicos de Madrid, una encuesta dirigida a los vecinos del municipio, y en la que se dieron a conocer los trabajos de la Revision del Plan General y la realizacion del Plan Estrategico para la ciudad. La encuesta iba dirigida a conocer mas a fondo todas las preferencias de los ciudadanos en cuanto a proyectos, medidas y actuaciones urbanisticas, acciones para la movilidad de Madrid y su corona metropolitana, medidas especiales para la regeneracion del centro y fomento de los equipamientos colectivos e iniciativas para el aumento de la calidad ambiental, asi como la opinion de los participantes en torno a la evolucion a corto y medio plazo de las diversas variables. Los datos obtenidos fueron debidamente procesados para tener en cuenta las preferencias de los ciudadanos en cuanto al aumento de competitividad de Madrid, las medidas urbanisticas para el desarrollo y modernizacion de las actividades economicas, la mejora de la movilidad en la ciudad y su corona metropolitana, la regeneracion urbanistica del centro de la capital, las medidas sobre equipamientos de caracter colectivo y la mejora de la calidad ambiental.

Por otro lado, tras la elaboracion del documento de *Estrategias Basicas*, se celebro a finales de enero y principios de febrero de 1993, un ciclo de cinco Mesas Redondas sobre el contenido del mismo, concebidas no sólo para exponer las propias ideas de la Oficina Municipal del Plan, sino, fundamentalmente, para servir de debate con las instituciones y los agentes economicos y sociales protagonistas del presente y del futuro de Madrid, previamente a la presentacion del Avance y para poder definir las opciones sobre las que pudiera basarse el modelo territorial y urbanistico de la metropoli madrileña.

Se celebro una primera Mesa Redonda referente al tema *Difusion de Centralidad y Modelo Metropolitano*, en la que se trataron temas tales como la correccion de desequilibrios, la vision conjunta del territorio, estrategias de la Corona Norte y la Corona Suroeste Sur Sureste, la compatibilizacion entre operaciones y modelo de la ciudad y la concertacion entre Administraciones.

Dos de las Mesas Redondas se convocaron con caracter sectorial: Tratamiento del Suelo Urbano e Infraestructuras de Transporte en el Modelo Metropolitano. En la primera se expusieron a debate, fundamentalmente, el planeamiento especial en el Casco Antiguo y el Ensanche, los catálogos de proteccion, las colonias historicas y los objetivos de los Planes Especiales de mejora de la calidad ambiental. En la segunda se hizo referencia al sistema aeroportuario, a las propuestas de red viaria, ferrocarriles, transporte público y al modelo de movilidad.

De una vision metropolitana conjunta sobre posibles acciones coordinadas trato la Mesa Redonda de caracter institucional, a la que fueron invitados expresamente los concejales responsables de Urbanismo de todos los Ayuntamientos colindantes. En ella se plantearon los problemas comunes a los municipios de la Corona Metropolitana y la posibilidad de actuaciones conjuntas y mecanismos de promocion e intervencion.

Por último, y como colofon a esta segunda fase de participacion, se convoco una Mesa bajo el título de Estrategias para el Avance del Plan General de Ordenacion Urbana de Madrid a la que asistieron expertos, en la que se examinaron aspectos tales como el tratamiento del suelo urbano, los elementos de cohesion territorial metropolitana y la terminacion de la ciudad.

A este ciclo de Mesas fueron invitadas 165 instituciones, organizaciones y representantes de las distintas administraciones y 80 expertos. La participacion fue aproximadamente de 100 asistentes.

Muestras de este talante abierto a todas las sugerencias, de la total transparencia y de cualquier otra forma de colaboracion, es el libre acceso que cualquier ciudadano tiene a la Oficina Municipal del Plan, para plantear dudas o consultas y recibir la adecuada informacion. Asimismo han existido contactos institucionales, no solo con numerosos organismos estatales, sino tambien autonomicos, a traves de la Direccion General de Planificacion Urbanistica y Concertacion, para compatibilizar las propuestas del Nuevo Plan General con los planeamientos urbanos de los municipios colindantes con Madrid. Ademias, con los municipios que forman parte de la Corona Metropolitana, se han mantenido reuniones tecnicas e institucionales, y se les ha cursado invitaciones para asistir, tanto a las Mesas Redondas celebradas a lo largo del proceso de confeccion de los sucesivos documentos que la Oficina Municipal del Plan ha ido elaborando, como a las sesiones informativas o a la inauguracion de la Exposicion en el Museo de la Ciudad.

EL AVANCE Y LA INFORMACION PUBLICA

El día 28 de junio de 1993, el Pleno del Ayuntamiento de Madrid acordo exponer al público los documentos elaborados por la Oficina Municipal del Plan, relativos al Avance de la Revision del Plan General, para hacer posible la presentacion de sugerencias y alternativas de planeamiento, de conformidad con lo dispuesto en el art. 125 del Reglamento de Planeamiento.

Publicado dicho acuerdo en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid el día 9 de julio de 1993, se abrio un período de exposicion al público que se prolongo hasta el día 15 de diciembre de 1993.

Para dinamizar la participacion ciudadana se diseno un amplio programa que incluye:

- a) El envio de la documentacion completa del Avance a todas las entidades, asociaciones y expertos que participaron en las Mesas Redondas así como a todas las instituciones que pudieran estar relacionadas con la Revision del Plan General.
- b) La realizacion de una gran exposicion central en el Museo de la Ciudad, apoyada por una Oficina de Informacion al Público.
- c) Un video explicativo.
- d) La organizacion de 21 exposiciones de alcance en las 21 Juntas de Distrito, así como de otras dos en los Colegios Oficiales de Arquitectos y Aparejadores y Arquitectos Técnicos a peticion de estas entidades.
- e) El desarrollo de un audiovisual interactivo y la instalacion de 35 puntos de informacion interactiva.
- f) La publicacion de un folleto divulgativo y de apoyo a las presentaciones del Avance.
- g) La realizacion de 21 presentaciones-debate a los vecinos de las 21 Juntas de Distrito.
- h) El desarrollo de otras 23 presentaciones a peticion de asociaciones, entidades, escuelas tecnicas, y diversas organizaciones.

- i) La realizacion o participacion en 14 sesiones de debate sobre el conjunto del Avance o sobre aspectos sectoriales.
- j) Un programa de participacion activa de jovenes escolares.
- k) Un análisis sociológico sobre las preferencias de los madrileños.
- l) Un análisis prospectivo, con la metodología Delphi, dirigido a 25 líderes de opinion para identificar y consensuar escenarios de futuro (escenario tendencial y el escenario deseable del que el plan debiera ser un agente facilitador).

LA COLABORACION CIUDADANA

Como balance del proceso de participacion en el Avance del Nuevo Plan General hay que decir que 90.000 personas han visitado las exposiciones del Avance; que se han atendido 3.200 consultas en la Oficina de Informacion instalada en el Museo de la Ciudad; que los Puestos Interactivos de Informacion en 14.000 horas de consulta han atendido a 39.500 informantes; que unos 4.000 vecinos han participado activamente en las presentaciones/debate desarrolladas en la totalidad de las 21 Juntas de Distrito. Durante este prolongado periodo se presentaron 3.661 escritos de sugerencias, y fuera de dicho periodo, hasta el 31 de diciembre del mismo año, otros 436 escritos, que por decision del equipo de gobierno fueron admitidos fuera de plazo, que totalizan 4.097 escritos de sugerencias, con 6.687 temas tratados y 27.170 sugerencias planteadas por 13.639 firmantes. De entre los escritos de sugerencias, caben destacar por su extension el presentado por el grupo municipal del PSOE, que contiene unas 1.500 sugerencias y el del grupo municipal de IU con unas 850 sugerencias. Analizadas las citadas sugerencias se pueden agrupar en:

- a) Tema principal: alineaciones 36, catalogacion 84, conjuntas 145, ordenacion 2.887 transportes 343, otros 602.
- b) Por el responsable de la presentacion:
 - i) Instituciones y organismos: públicos 319 y privados 645.
 - ii) Asociaciones: profesionales 2, empresariales 17 de vecinos 283 y otros 41.
 - iii) Particulares: personas físicas 2.403 y personas jurídicas 371.
 - iv) Grupos políticos y sociales: partidos políticos 6, sindicatos 8, otros 1, y no identificados 1.
- c) Por distritos: en funcion de 6.687 temas tratados en los 4.097 escritos de sugerencias: Centro, 354; Arganzuela, 153; Retiro, 658; Salamanca, 953; Chamartín, 248; Tetuan, 289; Chamberí, 57; El Pardo, 239; Moncloa-Aravaca, 607; Latina, 154; Carabanchel, 159; Usera, 925; Vallecas, 225; Moratalaz, 82; Ciudad Lineal, 161, Hortaleza, 198; Villaverde, 149; Villa de Vallecas, 106; Vicálvaro, 61, San Blas, 107; Barajas, 224; que afecten a todos los distritos, 578.

Ademas, hay que considerar, la participacion inducida que este proceso ha promovido y que no es facilmente cuantificable: las asociaciones de vecinos se han movilizado, reunido y debatido sobre el Avance, siguiendo los propicios cauces y como preparacion o continuacion de los debates organizados por el Ayuntamiento en las Juntas de Distrito, elaborando sus propuestas y sugerencias; otras asociaciones y entidades han organizado sus propios debates y discusiones sobre el Avance y sus posibles repercusiones.

Es decir, que la sociedad civil también ha desarrollado su propio proceso de análisis y participación, para lo que ha contado siempre con el apoyo solicitado a la Oficina del Plan: documentación, paneles, folletos, videos...

Como muestra de la importancia dada por el Ayuntamiento al programa orientado a los escolares, a fin de pulsar su opinión y fomentar su interés en el desarrollo de la ciudad, se convocó un concurso escolar en el cual han participado veintiún centros escolares, pertenecientes a los siete distritos más afectados por las propuestas del Avance, otorgándose tres premios a los mejores trabajos presentados.

Las sugerencias presentadas, cuya caracterización se detalla en la Memoria de Participación (Anexo 4 de la Memoria), fueron objeto de un estudio individualizado, que culminó con una mayoría de aceptaciones totales o parciales. Los organismos y particulares que formularon sugerencias recibieron en enero de 1.994 una carta de agradecimiento por su interés y colaboración, y una segunda carta en el mes de diciembre del mismo año en la que se les anunciaba la próxima resolución de sus peticiones.

Tras la aprobación inicial se remitió finalmente a todos los interesados un escrito específico de contestación, que resultó total o parcialmente positivo en el 64% de los casos. Estos escritos se cursaron entre los meses de abril a julio de 1.995.

Es de destacar que, si bien la información pública del Avance concluyó el 15 de diciembre de 1.993, el Registro de la OMP continuó abierto hasta finales de octubre de 1.994, dándose a todos los escritos presentados en ese periodo, el mismo tratamiento de las sugerencias formales, incluida su contestación específica.

EL DOCUMENTO DE APROBACION INICIAL Y LA INFORMACION PUBLICA

El Ayuntamiento de Madrid, en un esfuerzo sin precedentes, organizó una exposición pública del Documento de Aprobación Inicial en los jardines de la Plaza de Colón, en la que durante siete meses los madrilenos pudieron informarse de su contenido y obtener asesoramiento técnico, así como manifestar por escrito sus opiniones.

La exposición fue inaugurada por el Excmo. Sr. Alcalde el 30 de marzo de 1995 y se prolongó hasta el 30 de octubre del mismo año, siendo constante la afluencia de público a lo largo de su desarrollo. Sus principales características se detallan en la Memoria de Participación.

El Acuerdo de aprobación inicial del Plan General se publicó en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid de 24 de abril de 1995, iniciándose al día siguiente la recepción de escritos de alegaciones que llegó a totalizar 16.604 escritos presentados en los diferentes registros municipales.

La caracterización de las alegaciones, así como su distribución por distritos y los porcentajes de aceptaciones y denegaciones se desarrolla igualmente en la Memoria de Participación. Con carácter general debe indicarse que todos y cada uno de los escritos fue objeto de análisis individual, con el criterio de incorporar su contenido al Plan General en la medida de lo posible.

Es de destacar el grado de participación popular en torno a temas como las Áreas de Oportunidad a Concertar, que suscitaron un debate ciudadano amplio y fecundo, como se pretendía. La opinión de los diferentes agentes fue tenida en cuenta en temas tan decisivos como la vía norte de la Ciudad Universitaria, la Casa de Campo o la regulación del barrio de Valdemarín, por citar solo algunos ejemplos en que el pronunciamiento vecinal tuvo una incidencia decisiva en el diseño final de las respectivas soluciones urbanísticas.

Son de destacar tambien las alegaciones de diversos organismos como el Colegio Oficial de Arquitectos, o la asociacion ASPRIMA que hicieron un profundo análisis del sistema normativo propuesto en el Plan General, colaborando de manera destacada en su conformacion final.

La exposicion pública del Documento de Aprobacion Inicial constituyo, en suma, la culminacion del amplio proceso de participacion ciudadana puesto en marcha por el Ayuntamiento de Madrid en torno al Nuevo Plan General, proyecto decisivo para definir el futuro de nuestra ciudad, que debe estar respaldado por el mas amplio consenso político, economico, cultural y ciudadano, y que desde el primer momento se ha elaborado con un criterio de la maxima transparencia y participacion de todos los agentes que intervienen en el urbanismo madrileño.

La valoracion de este proceso fue masivamente positiva tanto desde la opinion pública, como desde la prensa, los partidos políticos de la oposicion y las entidades vecinales que en todo momento reconocieron la calidad tecnica del documento y las condiciones de transparencia y participacion en que fue elaborado.

El estudio de las alegaciones trajo consigo una serie de variaciones en la ordenacion de la ciudad, que obligaron a variar numerosos aspectos del documento de Plan General, segun se detalla en la Memoria de Participacion. Con objeto de dar a conocer a la ciudad las variaciones introducidas, en consonancia con la tradicion de transparencia que a lo largo de sus trabajos ha presidido las actuaciones de la Oficina Municipal del Plan, se organizo un último tramite de exposicion pública, segun lo acordado en el Pleno municipal de 26 de julio de 1.996.

Esta nueva exposicion, ubicada en el Museo de la Ciudad se mantuvo abierta al público durante los meses de agosto y septiembre, obteniendo una acogida por parte del pueblo de Madrid similar a la de las anteriores exposiciones del Nuevo Plan General. En ella, cualquier particular que lo deseara tuvo la oportunidad de consultar el documento en su última version, previamente a su aprobacion provisional por el municipio.

En este último periodo de informacion pública se registraron 8.884 escritos de alegaciones, en su mayoria repeticiones de solicitudes anteriores, que fueron analizados individualmente por los servicios tecnicos de la OMP originando algunas correcciones de interes, tal como se detalla en la Memoria de Participacion. Pueden destacarse por su relevancia la reduccion de las previsiones de ampliacion del Aeropuerto de Barajas y el cambio de clasificacion del area denominada Mina del Cazador, que paso a convertirse en suelo urbanizable no programado, con una notable reduccion del numero de viviendas previsto, a partir de la valoracion de la oposicion vecinal que suscitaba.

La tarea de materializar las últimas correcciones concluyo en los comienzos del mes de diciembre de 1.996, lo que propicio la sesion del Consejo de Administracion de la OMP del día 12 de diciembre que aprobo el documento elaborado proponiendo, previo dictamen de la Comision Informativa de Urbanismo, su elevacion al Ayuntamiento Pleno que, en sesion celebrada el día 17 de dicho mes acordo la Aprobacion Provisional del Nuevo Plan General.

3 PROCESO DE REDACCION Y METODOLOGIA DE ELABORACION DEL DOCUMENTO DEL PLAN GENERAL

Los trabajos de redaccion del Plan General se han efectuado por el equipo tecnico correspondiente sobre la base de las grandes líneas definidas en el documento de Directrices de Actuacion.

En cuanto a las líneas de actuacion metodológica, la redaccion del Plan General se ha enmarcado en tres coordenadas fundamentales:

- a) Conseguir la máxima participacion de las fuerzas sociales, entidades, agentes y operadores urbanos y ciudadanía en general.
- b) Lograr la máxima concertacion con las distintas Administraciones competentes en materias territoriales y sectoriales.
- c) Incorporar planeamiento de desarrollo tanto en suelo urbano como en suelo urbanizable programado para adelantar la gestion posterior.

No entraremos en este apartado en la participacion de las fuerzas sociales, entidades, agentes y ciudadanía general, ya que ha sido descrito anteriormente en el punto de Transparencia y Participación.

La OMP ha pretendido lograr la necesaria concertacion interadministrativa para conseguir un planeamiento urbanistico coherente y compatible con planteamientos territoriales y sectoriales realizados o en proceso de elaboracion por otras Administraciones.

Para ello se han mantenido, de manera permanente, reuniones de trabajo con las distintas Administraciones. Por una parte, se ha tenido en cuenta la situacion actual y previsible en los distintos planeamientos urbanos de todos los municipios colindantes con el municipio de Madrid para intentar compatibilizar las propuestas sobre las zonas inmediatas. Y, por otra, se han tenido contactos permanentes con la Comunidad de Madrid, especialmente con la Direccion General de Planificacion Urbanistica y Concertacion en funcion de las competencias territoriales y urbanisticas que residen en ella.

Asimismo, y en funcion de las competencias que sobre distintos sectores mantiene la Administracion del Estado, se han establecido reuniones de trabajo con los organismos correspondientes.

La incorporacion del planeamiento de desarrollo se ha llevado a cabo de diversas formas:

En aquellas areas de suelo urbano (Casco Antiguo, Centro Historico, Colonias, Cascos Anexionados, Areas de intervencion delimitadas por el avance y las ordenaciones convenidas con entidades institucionales -Renfe, Defensa o Patrimonio del Estado-) en las que el Plan General ha detectado la necesidad de intervenir en la ordenacion existente transformandola en otra diferente, bien por tratarse de areas que carecen de una minima estructura urbana, o porque la ordenacion anterior resulta inadecuada, se han sometido a un estudio pormenorizado preferente. Como resultado de ello, se presentan con ordenacion de detalle resuelta y gestion remitida a traves de unidades de ejecucion individualizadas del resto del suelo urbano comun. Ello permitira, que en la gran mayoria de estas areas y desde el momento de la aprobacion definitiva del Plan General, puedan iniciarse todas las acciones previstas en el mismo.

Las numerosas actuaciones de planeamiento, gestion y ejecucion que desarrollan el planeamiento general anterior, se han asumido, plenamente o con modificaciones, en forma de Areas de Planeamiento Incorporado, que remiten directamente a los expedientes de origen.

Respecto al suelo urbanizable se han distinguido tres clases: el suelo urbanizable programado, el urbanizable no programado y el urbanizable incorporado. Tan sólo en este último suelo se ha incorporado planeamiento de desarrollo para adelantar la gestión.

En el Suelo Urbanizable Programado Incorporado (UZI) se han incluido aquellos suelos urbanizables que cuentan con planeamiento parcial ya redactado, pero su grado de ejecución no es suficiente para adquirir la condición de suelo urbano, tales como los Planes parciales redactados por la iniciativa privada en desarrollo del Plan General de 1985 y los PAU de iniciativa pública, ligados al Programa Municipal de Vivienda, resultantes del acuerdo con la Comunidad Autónoma de Madrid, de 12 de diciembre de 1995.

Para acometer un proceso tan largo y complejo, ha sido preciso movilizar buena parte de la capacidad técnica y jurídica de la ciudad, en un esfuerzo sin precedentes, cuyos participantes se relacionan individualmente al principio de este Capítulo.

La Oficina Municipal del Plan, además de los trabajos directamente asumidos por sus diferentes órganos, ha debido coordinar y canalizar las numerosas ayudas exteriores recabadas a profesionales de las diversas ramas relacionadas con el planeamiento.

En lugar preferente debe citarse el Consejo de Asesores del Gerente de la OMP compuesto por profesionales de prestigio reconocido que, en reuniones de periodicidad variable, han contribuido a centrar las grandes directrices del debate urbanístico de que se nutre el presente Plan General, aportando al mismo el resultado de sus reflexiones e investigaciones individuales sobre la ciudad.

La Oficina Municipal del Plan ha contado también con la ayuda de los diferentes organismos municipales, como la Gerencia Municipal de Urbanismo, cuyos departamentos han prestado una colaboración continuada a los trabajos de redacción del Plan.

Del mismo modo, las Juntas Municipales de Distrito y Áreas de Servicios del Ayuntamiento de Madrid, han puesto al servicio del Plan General su conocimiento detallado y específico de la realidad urbanística madrileña, contribuyendo a que el documento final resulte de la participación cualificada del mayor número posible de agentes que operan en la ciudad.

Cabe destacar finalmente la colaboración de colegios profesionales y escuelas técnicas y facultades universitarias que ha resultado de gran utilidad para conseguir un Plan General con el más amplio respaldo técnico y profesional.

4 CONTENIDO DOCUMENTAL DEL PLAN

Los distintos documentos que componen el nuevo Plan General forman un conjunto integrado, cuyas determinaciones se superponen y complementan para definir la *ordenacion integral del territorio* en el ambito municipal, que se concreta tanto en las grandes propuestas estrategicas y acciones estructurantes del desarrollo urbano, como en la regulacion pormenorizada del regimen urbanistico de cada una de las parcelas del municipio.

Este conjunto de determinaciones se desarrolla a lo largo de una serie de documentos escritos y graficos, elaborados de acuerdo con lo establecido en los artículos 37 al 42, ambos inclusive, del vigente Reglamento de Planeamiento.

La documentacion escrita, compuesta principalmente por la Memoria y las Normas Urbanisticas, se completa con una serie de ficheros, que sirven para particularizar el regimen urbanistico de areas concretas, especificar las condiciones de proteccion de los distintos elementos que el Plan General cataloga, o detallar las acciones previstas y su programacion temporal. Estas fichas se han elaborado sobre formatos homogeneos e incluyen, en muchos casos, la informacion grafica que completa sus determinaciones.

La documentacion grafica del Plan General se ha confeccionado sobre base cartografica digitalizada propia, y se edita a diferentes escalas, segun el detalle que requiera la informacion que en cada caso se contiene.

Se utiliza la escala 1:50.000 para todos aquellos planos que contienen determinaciones que deben ser consideradas globalmente en el conjunto del termino municipal. Para aquellos otros que detallan el regimen urbanistico de las parcelas se emplea en cambio la escala 1:2.000, aunque se edita a 1:4.000, con excepcion de los planos de informacion, que se editan a 1:5.000. Finalmente, el grado de pormenorizacion con que se ha estudiado el Centro Historico de la ciudad requiere una documentacion gráfica de escala 1:1.000, y, en algunos casos, 1:500.

De acuerdo con estos criterios, el Plan General se estructura en nueve documentos: Memoria, Planos de informacion, Planos de ordenacion urbanistica del territorio, Normas urbanisticas, Ficheros de ambitos de ordenacion y planes tematicos, Documentacion complementaria de areas de planeamiento específico, Catálogos de proteccion, Programa de actuacion y Estudio economico y financiero.

4.1 LA DOCUMENTACION DEL PLAN

4.1.1 MEMORIA

La Memoria es el documento escrito que define los objetivos generales del Plan General, las conclusiones de la informacion urbanistica elaborada, la justificacion del modelo territorial elegido y las características del proyecto de futuro, así como aquellos aspectos parciales que, por su especial relevancia en el conjunto del Plan, merecen destacarse de modo preferente.

Tras el capítulo I de Introduccion, que incluye una breve reseña del proceso y metodologia de redaccion del documento, los capítulos II y III establecen el planteamiento conceptual sobre el que se basa el nuevo Plan General, así como las características fundamentales del proyecto de futuro. Ambos capítulos son, por tanto, esenciales a la hora de definir las líneas maestras de la estrategia territorial que el Plan propone.

Los capítulos IV y V describen la ordenación del territorio elegida, el primero de ellos desde un punto de vista sectorial, detallando las características de la red viaria, los sistemas de transportes, espacios libres y dotaciones y los patrones de distribución de los usos residenciales y productivos; el segundo con un enfoque más instrumental, definiendo la división básica del territorio y el régimen urbanístico de las diferentes clases y subclases de suelo.

Los capítulos VI y VII inciden específicamente en dos aspectos parciales de gran importancia relativa dentro del documento de Plan General: la protección de las Áreas Históricas y la protección del Medio Ambiente. Ambos criterios están en el origen de buena parte de las decisiones de planeamiento adoptadas por el Plan General.

Finalmente, los tres últimos capítulos describen los instrumentos de normativa, gestión, programación y financiación, que el Plan General propone para la consecución de los objetivos planteados.

Asimismo, la Memoria incorpora como anexos los documentos sucesivamente elaborados durante el proceso de redacción del Plan General: Criterios y Objetivos, Estrategias Básicas y Avance, así como una Memoria de Participación en la que se analiza la participación ciudadana que en todo momento ha acompañado al mismo.

4.1.2 PLANOS DE INFORMACION

Es una colección de planos a escala 1:5.000, sobre base cartográfica elaborada a partir de la información facilitada por vuelos topográficos recientes y completada con trabajo de campo.

Los planos contienen información sobre el estado actual del territorio, características geográficas y usos genéricos del medio natural, infraestructuras y servicios existentes, edificación consolidada y obras de urbanización y edificación en curso.

4.1.3 PLANOS DE ORDENACION URBANISTICA DEL TERRITORIO

La ordenación del territorio se expresa gráficamente en tres colecciones de planos:

A PLANOS GENERALES

A escala 1:50.000, en donde se definen los elementos fundamentales de la estructura urbana, la clasificación del suelo, así como los grandes sistemas de viario, transportes e infraestructuras que forman la malla básica sobre la que se apoyará el desarrollo urbanístico de la ciudad.

B PLANOS DE DETALLE

Son dos colecciones de planos a escala 1:2.000, editados a 1:4.000, denominados plano de Ordenación y plano de Gestión, que constituyen los documentos clave, desde el punto de vista gráfico, para el establecimiento del régimen urbanístico de los distintos suelos, y la definición de los sistemas de gestión previstos.

El plano de Ordenacion detalla la division basica del territorio, adscribe cada clase y categoria de suelo a un regimen normativo concreto, bien directamente o bien mediante planeamiento de desarrollo, define la calificacion pormenorizada de los usos dotacionales y fija las alineaciones de las areas de regulacion directa.

El plano de Gestion delimita las areas de reparto, tanto en suelo urbano como urbanizable, define las acciones previstas para la obtencion de suelo, ejecucion, ampliacion o mejora de red viaria, transportes, infraestructuras y resto de usos dotacionales, y finalmente determina el modo de gestion a que se adscribe cada una de dichas acciones, tanto en el caso de dotaciones locales como en el de sistemas generales.

C PLANOS COMPLEMENTARIOS

Son planos de escalas diferentes, que completan las determinaciones de los planos generales y de detalle, incidiendo en aspectos sectoriales de tipo juridico o medioambiental.

4.1.4 NORMAS URBANISTICAS

Es el documento basico para conocer el regimen urbanistico a que se adscribe cada una de las clases y categorias de suelo que se definen en el plano de Ordenacion.

Los Títulos 1 al 3 contienen las disposiciones generales, las condiciones de vigencia, revision y modificacion del Plan General, la pormenorizacion de sus instrumentos de desarrollo, la regulacion de la intervencion municipal en la edificacion y uso del suelo, la division basica del territorio y la regulacion urbanistica de cada uno de los tipos de suelo resultantes.

Los Títulos 4 y 5 inciden particularmente en los aspectos normativos de la proteccion del patrimonio historico y del medio ambiente.

Los Títulos 6 y 7 establecen los parametros generales de la edificacion y las condiciones generales de los usos.

Finalmente, el Título 8 determina las condiciones particulares por las que se regula cada una de las zonas del suelo urbano.

4.1.5 FICHERO DE AMBITOS DE ORDENACION Y PLANES TEMATICOS

Es un documento que complementa al plano de Ordenacion y a las Normas Urbanisticas, estableciendo una regulacion urbanistica pormenorizada para cada una de las areas que el Plan General ha estimado oportuno individualizar para su ordenacion diferenciada, de acuerdo con la clasificacion que aparece en el Capítulo V Seccion 3.1 de esta Memoria.

Para las Areas de Planeamiento Incorporado, y el Suelo Urbanizable Incorporado, las fichas contienen una remision expresa al planeamiento inmediatamente antecedente, que se asume e incorpora al Plan General, en ocasiones con modificacion parcial de sus determinaciones.

En los casos de Areas de Planeamiento Especifico, las fichas son un complemento de la regulacion urbanistica contenida en el resto de la documentacion.

Por último, las fichas de Áreas de Planeamiento Remitido, Suelo Urbanizable Programado y No Programado, Ámbitos de Ordenación Especial y Planes Especiales Temáticos, contienen las instrucciones para la redacción, en su caso, de los estudios de detalle, planes especiales y parciales y programas de actuación urbanística, que habrán de formularse en desarrollo del Plan General.

4.1.6 DOCUMENTACION COMPLEMENTARIA

Dentro de las áreas de planeamiento específico definidas en el plano de Ordenación, existe un grupo numeroso de ámbitos que, por la complejidad de la problemática urbanística que presentan, o por su valor estratégico, han sido objeto de un estudio exhaustivo, cuyas conclusiones no pueden expresarse en una simple ficha de condiciones.

En estos casos, el Plan General incorpora una documentación específica de cada una de dichas áreas, con la extensión suficiente como para contemplar todos los matices de su regulación urbanística.

Mención especial merece el APE.00.01, que contiene la regulación pormenorizada del Centro Histórico de la ciudad, a nivel de plan especial. La documentación de esta Área de Planeamiento Específico incluye en primer lugar dos planos de detalle de la ordenación a escala 1:4.000, denominados *plano de usos y actividades* y *plano de condiciones de la edificación*, que constituyen una pormenorización de la regulación urbanística genérica que aparece en el plano de Ordenación. El primero de ellos detalla el régimen de usos cualificados y compatibles, con especial incidencia en los usos terciarios y dotacionales. El segundo de dichos planos define alturas, fondos edificables y demás condiciones particulares a que habrán de someterse eventuales obras de sustitución.

Un tercer plano de detalle a escala 1:4.000 delimita las áreas de rehabilitación preferente o integrada, que se prevén en desarrollo del Plan General. Asimismo, se establecen diversas actuaciones en materia viaria y de regulación de tráfico, que se detallan en un plano a escala 1:5.000 y un fichero de modelos de viario.

El APE.00.01 se completa con las fichas de condiciones especiales de la edificación y las fichas de condiciones urbanísticas, que establecen finca por finca las características del régimen de protección de la edificación, la posibilidad, en su caso, de sustitución, el régimen de usos y demás condiciones particulares que configuran su régimen urbanístico específico.

El resto de áreas de planeamiento específico que cuentan con documentación complementaria, esta compuesto por cuarenta y dos colonias de hotelitos, diez cascos históricos anexionados y cinco cementerios, todo ello estudiado a nivel de plan especial, así como otras veinte áreas de la ciudad, entre las que cabe destacar por su papel medioambiental el Parque Lineal del Manzanares en sus tres tramos y la Casa de Campo.

4.1.7 CATALOGOS DE PROTECCION

La protección del patrimonio histórico-artístico y natural se instrumenta, dentro del Plan General, en este documento que consta de catálogo, planos y fichas individuales que particularizan las condiciones de protección de cada uno de los elementos estudiados.

A CATALOGO DE ELEMENTOS PROTEGIDOS

Esta compuesto por cuatro volúmenes diferentes. El catálogo de espacios naturales contempla áreas de alto valor geológico y ambiental, áreas de interés geológico y áreas de interés arqueológico y paleo-

ontológico. Un segundo volumen centra su estudio en las edificaciones, incluyendo también conjuntos homogéneos y áreas de especial protección. En el tercero se incluyen los denominados elementos arquitectónicos especiales, que comportan la protección de determinados establecimientos comerciales, así como los monumentos públicos y elementos singulares de la trama urbana. Por último, el cuarto de los volúmenes de catálogo relaciona los parques históricos, jardines de interés, arbolado singular, espacios viarios y cementerios que se someten a algún régimen de protección y conservación.

B PLANOS DE CATALOGACION

Las edificaciones catalogadas se reflejan gráficamente en el plano denominado Catálogo General de Edificios, a escala 1:4.000, y su protección se pormenoriza en los planos de Análisis de la Edificación, elaborados a escalas 1:1.000 y 1:500. El resto de los elementos que se protegen aparece en los planos de Espacios naturales y conjuntos de interés, a escala 1:50.000, y Elementos singulares a escala 1:4.000.

C FICHAS DE CATALOGO

El régimen de protección se completa con una serie de ficheros que recogen individualmente cada uno de los monumentos públicos y elementos singulares, establecimientos comerciales, parques históricos, jardines de interés, árboles singulares, espacios viarios y cementerios.

4.1.8 PROGRAMA DE ACTUACIÓN

Este documento constituye un complemento de las determinaciones del plano de Gestión y contiene una relación de todas las acciones previstas para el desarrollo y ejecución del Plan General, definiendo tipo de acción, prioridad, valoración, asignación de su financiación, plazos, y cualquier otra circunstancia relacionada con su programación temporal.

Las acciones así relacionadas se distribuyen entre los dos cuatrienios de desarrollo del Plan General, quedando un tercer grupo de acciones indicadas como fuera de programa.

4.1.9 ESTUDIO ECONOMICO Y FINANCIERO

Es el documento que evalúa económicamente el coste de las acciones necesarias para el desarrollo y ejecución del Plan General, con especial incidencia en la ejecución de las obras de urbanización correspondientes a la estructura general del territorio, así como a la implantación de los servicios, tanto en el suelo urbanizable programado como en el suelo urbano.

El estudio elaborado analiza la economía de Madrid y su región, así como la capacidad presupuestaria de las distintas Administraciones actuantes y las posibilidades de financiación de las inversiones relacionadas con el Plan General.

La comparación de los recursos disponibles con los gastos derivados de las acciones programadas, demuestra la posibilidad de alcanzar el modelo territorial diseñado por el Plan General en los plazos previstos.

4.2 VALOR RELATIVO DE LOS DOCUMENTOS DEL PLAN

Los distintos documentos del Plan General integran una unidad homogénea, en la que cada pieza cumple un papel específico en la definición del régimen urbanístico del suelo, de modo que dicho régimen resulta de la superposición armónica de una serie de determinaciones diferentes, cuyo valor relativo debe delimitarse con la mayor precisión posible.

Para una cabal interpretación de la documentación del Plan General, y una adecuada valoración relativa de sus determinaciones, se tendrán en cuenta los siguientes criterios generales.

Salvo indicación expresa en contrario, las determinaciones contenidas en la documentación escrita predominarán sobre las propias de la documentación gráfica, de acuerdo con la jurisprudencia más habitual.

Entre planos de diferente escala, y salvo indicación expresa en contrario, se entenderán de superior valor las determinaciones del plano de mayor escala, por su mayor grado de detalle.

Cada uno de los documentos del Plan General predomina sobre los demás en lo que atañe a sus contenidos específicos, que se han detallado en el punto 4.1 de esta Memoria.

Cuando la aplicación de los criterios anteriores no sea suficiente para aclarar una contradicción o imprecisión en la documentación del Plan General, se considerará predominante aquella interpretación de la que se derive una mejor resolución urbanística de la trama urbana, una más equilibrada proporción entre espacio libre y edificado, un mayor porcentaje de usos dotacionales, una mejor conservación del patrimonio histórico artístico, del medio ambiente, del paisaje y de la imagen urbana y, en general, una mayor salvaguarda de los intereses colectivos y una superior adecuación al objetivo central del Plan General de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

CAPITULO II

**PLANEAMIENTO
CONCEPTUAL**

1 INTRODUCCIÓN

El planeamiento municipal desarrollado en España en la década de los 80, especialmente a partir del Plan General de Madrid de 1981-85, presenta tres características fundamentales: la negación de la validez del planeamiento metropolitano, la recuperación del protagonismo del tratamiento morfológico y, en consecuencia, del papel del diseño urbano y la incorporación del movimiento ciudadano al proceso de su elaboración. Las dos primeras arrastran el paso a segundo plano de las concepciones estructurantes del territorio, a partir de una línea de pensamiento coherente, por otra parte, con el pesimismo desde el que se valoró la posible evolución de la crisis económica del mundo occidental, iniciada en 1973 con la del petróleo, pero que tuvo su periodo de mayor apogeo en España en los primeros años de aquella década. La tercera de aquellas características, la incorporación del movimiento ciudadano, se explica por dos circunstancias concurrentes: la madurez de las sociedades urbanas de finales del siglo XX, ya plenamente capacitadas para exponer sus criterios y deseos en relación con el futuro de la ciudad, y el hecho de que en la España de 1979 se constituyeron los primeros Ayuntamientos democráticos.

La redacción, gestión y ejecución de este tipo de planeamiento ha revelado algunas realidades. En primer lugar, la errónea concepción de las visiones localistas propugnadas en el Plan de 1985, que la experiencia ha demostrado obedecieron a modas del momento, carentes de adecuada base teórica o científica correctamente argumentada, que ha traído como consecuencia claros efectos negativos en los desarrollos posteriores, especialmente en lo concerniente a la red viaria, por infravaloración de la demanda real de movilidad. En segundo, la falta de previsiones a largo plazo, coherente con esta concepción localista y con el pesimismo citado, que ha reducido el horizonte del Plan a sólo el corto y medio plazo.

Finalmente, y en sentido contrario, el acierto que ha supuesto la recuperación del tratamiento morfológico de la ciudad y el activo papel que en el mismo ha desempeñado la herramienta del diseño urbano, hechos a partir de los cuales han podido ponerse en marcha importantes procesos de recuperación de la ciudad existente, si bien excesivamente fragmentarios hasta el momento.

Por último, y en relación con la incorporación del movimiento ciudadano, cabe decir que la misma ha sido más teórica que efectiva, pues, a fin de cuentas, el Plan de 1985 sigue sin ser, en la línea de los planes generales anteriores de Madrid, un Plan con un amplio respaldo social.

Complementariamente a estas tres características fundamentales, el planeamiento de los años 80 presenta, también, otras que deben ser mencionadas, concretamente:

La excesiva rigidez en el conjunto de sus determinaciones, que imposibilita su adaptación a los cambios más importantes de comportamiento que se producen en nuestras sociedades urbanas de forma cada vez más acelerada.

La concepción de la protección del patrimonio edificado basada únicamente en planteamientos meramente restrictivos y prohibitivos respecto de la intervención sobre el mismo, que hoy puede entenderse como instrumento de salvaguardia frente a las propuestas meramente destructivas, pero cuyos resultados han sido cualitativamente poco brillantes desde un punto de vista urbanístico.

El alto nivel técnico alcanzado por los equipos redactores del planeamiento, lo que supone su plena madurez técnica.

2 EL MOMENTO ACTUAL. ¿HACIA DÓNDE VA EL PLANEAMIENTO GENERAL?

Siempre es difícil hacer previsiones de futuro. Sin embargo, desde la madurez técnica que acaba de mencionarse y teniendo en cuenta las circunstancias que concurren hoy en nuestras ciudades y en la sociedades urbanas que las habitan, se puede, en principio, reflexionar sobre la inmediata evolución del planeamiento general municipal y sus tendencias más probables.

El modelo de plan general terminado y completo, con objetivos y determinaciones exhaustivamente planteados y sometidos a una programación rigurosa a corto y medio plazo y cuya vigencia alcanza hasta que se plantee su revisión, parece que se ha revelado excesivamente rígido e incapaz de asimilar y dar adecuada respuesta a las cambiantes demandas de la sociedad.

Parece por ello probable y deseable dirigirnos hacia un nuevo tipo de planeamiento que permita su gestión y ejecución en un proceso de evolución continua que ha de ponerse en marcha al día siguiente de su entrada en vigor. En ciudades como Madrid, las revisiones de su planeamiento general, en plazos cada vez más cortos, se revelan excesivamente traumáticas para su sociedad y para buena parte de las actividades económicas que se desarrollan en ellas. Se necesita por ello un nuevo tipo de planeamiento que, sin requerir su replanteamiento global cada cinco o seis años o cada vez que cambie el signo político del equipo de gobierno municipal, pueda hacer frente de forma rápida y sencilla, a las nuevas demandas que la sociedad plantea; que no este concebido de forma que resulte obsoleto en buena parte de sus planteamientos en cuanto aquellas afloran y que, en consecuencia, este preparado para asimilarlas y darles adecuada respuesta.

Un planeamiento que permita su gestión y ejecución en un proceso de evolución continua requiere que su elaboración se realice desde dos premisas de partida: la obtención de un documento abierto y flexible que garantice aquella y la consecución del máximo respaldo social a través del fomento de la participación de la sociedad en toda su gestación.

La flexibilidad en el planeamiento sólo puede conseguirse a través de la diferenciación del conjunto de sus determinaciones en rangos o niveles. Al nivel de las determinaciones fundamentales deben adscribirse los elementos esenciales del nuevo Plan, pocos, concretos, claros y concisos y, desde luego, difíciles de modificar y sometido este posible trámite al máximo de garantías para la sociedad. El rango de las determinaciones secundarias ha de estar compuesto por el paquete más numeroso pero menos cualificado, y su alteración debería ser fácil y rápida, con tramitación exclusivamente a nivel municipal y por procedimientos abreviados, ya que su reforma no afectaría a los elementos básicos que definen la concepción global del futuro.

Dado que la legislación actual no permite esta diferenciación de rangos o niveles, se ha solicitado a la Consejería de Política Territorial de la Comunidad Autónoma de Madrid la consiguiente flexibilización del marco legal, la cual aparece recogida en la Ley 9/95 de 28 de marzo de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid.

El máximo respaldo social para el nuevo Plan General sólo es posible que se consiga a través del fomento de la participación ciudadana, institucional y generalizada, a lo largo de todo el proceso de elaboración de aquél. Y esta es la línea que la Oficina Municipal del Plan ha seguido en la confección de los documentos previos al Avance, concretamente los de *Criterios y Objetivos*, y *Estrategias Básicas* en las que la participación fue de carácter institucional, sobre el propio *Avance* sometido a un trámite de participación ciudadana de más de seis meses de duración, con veinticuatro exposiciones del mismo a lo largo y ancho de la ciudad, y con sesenta actos de presentación y debate, de los cuales veintiuno se desarrollaron en todas y cada una de las Juntas Municipales de distrito, y, finalmente, sobre el *Documento de Aprobación Inicial*, expuesto durante siete meses en los que se constituyó en el centro del debate urbanístico de Madrid.

3 CARACTERÍSTICAS TIPOLOGICAS DEL NUEVO PLANEAMIENTO

Desde un punto de vista conceptual el nuevo Plan General se dirige, fundamentalmente, a conseguir un incremento notable de la calidad de vida en la ciudad. Los habitantes de Madrid son los únicos protagonistas de los objetivos que se plantea el planeamiento. Ellos han de ser los destinatarios directos de esa mejora de la calidad de vida, la cual debe basarse en la solución de los problemas existentes y en la consecución de una ciudad más equilibrada en todos los órdenes.

La solución de los problemas actuales y la obtención de este equilibrio sólo puede conseguirse a partir de un perfeccionamiento de su estructura urbana caracterizado por: un sistema multimodal de movilidad, que proporcione accesibilidad a los madrilenos en tiempo y condiciones razonables, y en el que la componente de mayor peso corresponda al transporte colectivo; un sistema de espacios libres armonizado con el conjunto de áreas que comprende la ciudad; un sistema de equipamientos colectivos, proporcionado en cantidad, calidad y situación geográfica con las necesidades de la población; una oferta de vivienda que cubra todos los segmentos de la actual demanda insatisfecha; una propuesta de suelo para actividades con capacidad apropiada a las necesidades generadas por la sociedad madrileña; un tratamiento de los problemas de la ciudad existente que se proponga la recuperación y revitalización del Centro Histórico y especialmente del Casco Antiguo, el remate de los tejidos urbanos y la mejora de la calidad ambiental de las áreas periféricas; y, finalmente, por un reconocimiento efectivo del máximo protagonismo del medio ambiente en todos los órdenes.

La conjugación de estos enfoques en un todo armónico enmarcado por la importancia que la sociedad urbana actual otorga al cuidado del medio ambiente urbano, debe ser la nueva dirección que ponga a la ciudad en el camino de conseguir una notable mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

No debe olvidarse, al mismo tiempo, que la elaboración de un nuevo Plan General de Ordenación Urbana constituye la ocasión más genuina para hacer una reflexión sobre la ciudad existente y desde la misma definir su futuro. Y a la hora de sentar las bases de cómo debe ser el futuro de una ciudad, no sólo hay que intentar resolver los problemas y conseguir un reequilibrio territorial, sino que se necesita añadir algo más, justamente aquello que permite a la sociedad percibir que se está definiendo un verdadero *proyecto de futuro*.

Por otra parte, el nuevo planeamiento ha de tratar de corregir los errores más importantes que la gestión del planeamiento de los años 80 ha puesto en evidencia. En este sentido se considera fundamental recuperar la visión supramunicipal de carácter metropolitano, aunque se planifique sólo para el ámbito territorial del municipio de Madrid. Es imprescindible, por tanto, que la Revisión del Plan General se contextualice dentro de una reflexión sobre un marco territorial a escala metropolitana.

El área de influencia de muchas de las propuestas que pueden hacerse en Madrid, sobrepasa el término municipal e incide muy directamente en los municipios circundantes, de igual forma que muchos de los problemas que estos presentan tienen su solución en aquella. La complejidad de la ciudad, con sus dependencias e interrelaciones funcionales, sistemas de transporte, distribución de actividades y empleos, áreas para recreo y ocio, etc., no entiende de límites administrativos y necesita una visión global que asegure un equilibrio espacial y socioeconómico del conjunto de los ciudadanos.

Esta circunstancia pone sobre la mesa, por otra parte, la necesidad de la concertación. Se ha considerado imprescindible, desde el reparto competencial entre las distintas Administraciones sobre materias que inciden en el territorio, redactar el planeamiento urbanístico de manera concertada y, más, en el municipio de Madrid que esta, como antes se ha comentado, integrado en una estructura regional más

amplia y compleja y en la que ejerce una primacia como capital. En la elaboracion del nuevo Plan General no se han escatimado esfuerzos en este sentido.

Se ha estimado asimismo esencial recuperar el equilibrio entre las propuestas a corto, medio y largo plazo. Ha sido por ello indispensable volver a pensar en el futuro, si bien en lo que concierne al horizonte mas dilatado las propuestas que configuran este se han concebido de forma mas flexible, porque es de las que menos seguro se puede estar hoy.

El Plan General actualmente vigente en Madrid se redactó bajo el supuesto de la quiebra del modelo de crecimiento y de la existencia de una crisis económica estructural que tendría una larga duración sin preverse entonces ninguna salida ni siquiera a medio plazo. El dimensionamiento de las grandes magnitudes se realizó a partir de la suma de las oportunidades detectadas y de la capacidad de la oferta para producir nueva ciudad.

La realidad ha demostrado lo equivocado de este planteamiento. Y el nuevo Plan General no quiere cometer el mismo error.

La OMP ha considerado fundamental, a la vista de la realidad física actual de ocupación del espacio en el término municipal, analizar, sin plazo temporal acotado, como puede y debe ser el futuro de Madrid y cual podría ser el límite razonable, urbanísticamente hablando, de la capacidad de acogida de nuevos asentamientos dentro del término municipal, y ello desde una visión metropolitana. El proyecto de futuro que propone el nuevo Plan General intenta dar respuesta a esta interrogante.

Se ha estimado que ello es posible y conveniente porque el nuevo Plan General, a la vista del modelo estructural elegido, distingue entre Plan y Programa. El Plan debe tener un horizonte temporal amplio y sin caer en la utopía buscar soluciones, aunque no pueda comprometer su ejecución. El Programa prioriza, junto con el Estudio Económico y Financiero, aquellas acciones e inversiones en función de los recursos disponibles en cada momento.

De esta forma, con la actualización temporal del Programa de Actuación, dependiente en gran parte de la coyuntura económica, el Plan General podrá ser un documento adaptable en el tiempo, pero manteniendo, en todo momento, los deseables objetivos a cumplir.

Los agentes inversores limitan sus previsiones a los recursos existentes en cada momento. Los agentes planificadores necesitan buscar soluciones a medio y largo plazo. El Plan General tiene parte de uno y de otro; debe canalizar y comprometer inversiones, pero tiene que pensar y planificar para no hipotecar un futuro mejor y, desde este punto de vista, está formulado el nuevo Plan General.

Se considera igualmente fundamental que el nuevo Plan General mantenga la apuesta por el protagonismo del tratamiento morfológico de la ciudad, reforzando en consecuencia el papel del diseño urbano, en la línea de lo preconizado por el Plan de 1985. Esta línea de trabajo se ha aplicado tanto a la ciudad existente como a las áreas que se destinan a producir nueva ciudad. Sin embargo, esta apuesta ha sido desarrollada en equilibrio con la necesaria recuperación de la componente estructural para el conjunto de las propuestas que contiene el nuevo Plan General. Ello es además coherente con el criterio de recuperación equilibrada de la visión a largo plazo, en relación con las soluciones que se definan a corto y medio, expuesto anteriormente.

En definitiva, cuando se reflexiona sobre la ciudad hay que hacerlo teniendo en cuenta el ayer, el hoy y el mañana de la misma.

Coherentemente con el criterio que acaba de señalarse, el nuevo Plan mantiene el protagonismo de las propuestas a desarrollar sobre la ciudad existente, que han sido convenientemente enfatizadas a fin de conseguir su permanente mejora.

Una de las novedades conceptuales que el nuevo Plan General plantea se refiere al tratamiento del patrimonio edificado. Desde que se inicia, a finales de los años 60, el movimiento ciudadano en defensa de este y hasta el momento actual, el planeamiento elaborado -Plan Especial de Protección y Conservación de Edificios y Conjuntos de interés histórico-artístico de la Villa de Madrid y Plan General de Ordenación Urbana de 1985 que asume este de forma matizada- ha partido siempre del mismo enfoque: conservar el patrimonio edificado mediante medidas restrictivas e incluso prohibitivas a la intervención sobre el mismo. Este planteamiento, básicamente negativo para dicha intervención, puede comprenderse perfectamente en el marco de las circunstancias que concurrían en las décadas 70 y 80, especialmente en la primera, pues el problema concreto que entonces existía era el de frenar el proceso destructivo generalizado de aquél, iniciado en los años 50 y 60. Hoy en día, sin embargo, la madurez de la sociedad madrileña exige pensar que el problema principal ya no es el puramente destructivo, sino el de sentar las bases para conseguir una auténtica recuperación tanto del patrimonio heredado, como de la vida en el Centro Histórico y, especialmente, en el Casco Antiguo.

La mera protección ya no sirve; es necesario avanzar un paso más y desarrollar una nueva propuesta en términos positivos que supere la anterior visión puramente negativa. Por ello, se ha intentado conseguir una verdadera recuperación que permita una auténtica revitalización del Casco Antiguo, de manera que la vida en este vuelva a ser atractiva. Además, por este camino se conseguirá, indirectamente, la protección generalizada y voluntaria del patrimonio edificado que presente valores artísticos, arquitectónicos e históricos.

Finalmente, el nuevo Plan no sólo se ha propuesto mantener como mínimo el nivel técnico alcanzado por el planeamiento de los años 80, sino que se ha intentado mejorar el mismo a partir de la aplicación de las técnicas cartográficas desarrolladas en los últimos años. En este sentido, el NPG incorpora, como soporte en su elaboración, las herramientas más avanzadas y métodos de vanguardia para dotarlo de una dimensión global, integradora de los análisis y visiones sectoriales.

Partiendo de una cartografía digitalizada, el Plan se desarrolla con una amplia base instrumental, tanto analítica como interpretativa, ofreciendo su resultado -el propio Plan- sobre un amplio soporte informatizado. Sobre este se desarrolla el conjunto de las determinaciones que permitirá a los actores (promotores, arquitectos, propietarios, administradores ...) una más fácil comprensión de aquél, su interpretación y la aplicación de la normativa, de forma que se pueda obtener un alto grado de seguridad jurídica.

El Plan se ha concebido de modo que facilite su posterior administración, gestión y seguimiento, tanto desde la perspectiva del Ayuntamiento, como desde la de los administrados, simplificando los trámites y ofreciendo, en determinados casos, la posibilidad de una autoevaluación previa de algunas consultas o solicitudes, de modo que se fundamenten mejor las peticiones y se simplifique su trámite posterior.

El sistema de Gestión previsto por el Plan permitirá ofrecer una base permanentemente actualizada del planeamiento y formas de ejecución, así como del inventario del suelo.

4 METAS, CRITERIOS Y OBJETIVOS

4.1 METAS

El Plan General de Ordenacion Urbana, como integracion de todas las políticas con incidencia en la ciudad, permite tener un conocimiento profundo de la realidad actual y de los problemas existentes, una reflexion global sobre la misma y, a partir de ello, plantear los grandes objetivos a alcanzar mediante unas líneas de accion. Ahora bien, es necesario concretar cuál es su meta basica o fin último.

Para que se redacta el nuevo Plan. Que se pretende alcanzar. La respuesta a esa pregunta es la meta del nuevo Plan General: conseguir un Madrid mejor para vivir, mejorar la calidad de vida de los madrileños.

Este objetivo final, como compendio de todo aquello que se pretende alcanzar, esta siempre presente en todas las propuestas sectoriales e individualizadas espacialmente que este nuevo Plan contiene.

El nuevo Plan esta pensado para todos los madrilenos, para aquellos que residen, trabajan, se divierten y se relacionan en esta ciudad y pretende que todas esas funciones el ciudadano las realice mejor y con mayor calidad.

Ese es el gran reto del Plan y dentro de esta concepcion hay que mantener todas y cada una de las líneas de accion que el mismo plantea. Dentro de ellas podemos entresacar aquellas con mayor incidencia en la consecucion del objetivo final:

Creacion de nuevos suelos residenciales que permitan el acceso a la vivienda de los ciudadanos madrilenos que lo demandan.

Mejora de la movilidad y la accesibilidad, fomentando el transporte colectivo especialmente de cercanias y Metro y favoreciendo las infraestructuras viarias metropolitanas y de conectividad interdistrital.

Revitalizacion de la ciudad consolidada, especialmente el Casco Antiguo y el Centro Historico, compaginando los procesos de conservacion y cambio y protegiendo la estructura urbana y edificatoria de las areas de mayor valor arquitectonico, historico y medio ambiental.

Modernizacion de las areas productivas favoreciendo los usos compatibles y mejorando la calidad medioambiental.

Adecuacion de las reservas de equipamiento, mediante la flexibilizacion normativa, a las necesidades específicas de cada zona.

Tratamiento adecuado de los espacios libres públicos para su mejor utilizacion por los ciudadanos.

Todas estas medidas que se contienen en el NPG tienden a la recuperacion y mejora del medio ambiente urbano y, por tanto, a conseguir entre todos un Madrid mejor para sus habitantes.

4.2 CRITERIOS

Definidas las grandes metas para el futuro de la ciudad, es preciso especificar los criterios de elaboracion del propio Plan General. Es decir como, de que forma, se formula el nuevo planeamiento.

4.2.1 LINEAS DE ACTUACION METODOLOGICA

En primer lugar han de aplicarse las líneas de actuación metodológica. A este respecto la redacción del Plan General se ha enmarcado en tres coordenadas fundamentales:

Conseguir la máxima participación de las fuerzas, sociales, entidades, agentes y operadores urbanos y ciudadanía en general.

Lograr la máxima concertación con las distintas Administraciones competentes en materias territoriales y sectoriales.

Incorporar el planeamiento de desarrollo, especialmente en suelo urbano, para adelantar su ejecución posterior.

En desarrollo de estos criterios, y antes del proceso de participación ciudadana exigido por la legislación urbanística, que se desarrolló sobre el Avance, han existido dos amplios procesos de participación en los que la Oficina Municipal del Plan ha sometido a discusión y debate los trabajos y las propuestas clave de la formulación. Tanto los Criterios y Objetivos para la elaboración del Plan General como las Estrategias Básicas del nuevo Plan General han sido objeto de distintas mesas redondas -más de 250 asistentes- a las que fueron invitadas todas aquellas instituciones públicas y privadas que tuvieran relación con el urbanismo. Asimismo, y con el mismo objetivo, se realizó una encuesta ciudadana a través de todos los periódicos diarios madrileños.

Aun cuando las características y resultados de este proceso han sido descritos anteriormente, hay que recordar la innovación que han representado, en la metodología, los dos procesos de consulta efectuados previamente a la elaboración del Avance.

Pero, además de este debate institucional, la OMP ha tenido la consideración de oficina abierta en la que cualquier ciudadano ha tenido la posibilidad de plantear consultas y recibir la información adecuada a su solicitud.

Además del proceso de participación, la OMP ha pretendido lograr la necesaria concertación interadministrativa para conseguir un planeamiento urbanístico coherente y compatible con planteamientos territoriales y sectoriales realizados o en proceso de elaboración por otras Administraciones.

Para ello, se han mantenido, de manera permanente, reuniones de trabajo con las distintas Administraciones. Por una parte, se ha tenido en cuenta la situación actual y previsible en los distintos planeamientos urbanos de todos los municipios colindantes con el municipio de Madrid para intentar compatibilizar las propuestas sobre las zonas colindantes. Y, por otra, se han tenido contactos permanentes con la Comunidad de Madrid, especialmente con la Dirección General de Planificación Urbanística y Concertación en función de las competencias territoriales y urbanísticas que residen en ella.

Asimismo, y en función de las competencias que sobre distintos sectores mantiene la Administración del Estado, se han mantenido reuniones de trabajo con los organismos correspondientes. Deben destacarse especialmente las habidas con las Direcciones Generales de Infraestructura de la Defensa y de Patrimonio del Estado.

De la misma forma ha de hacerse hincapié en los esfuerzos de coordinación permanente, desarrollados entre la OMP y los trabajos de elaboración del Plan Estratégico, cuyas principales conclusiones de carácter urbanístico han sido asumidas como objetivos del NPG.

También hay que tener en cuenta que, por su situación geográfica y por su capitalidad, inciden sobre Madrid políticas sectoriales que resultan fundamentales para la definición de la estructura del territo-

rio. Es necesario recordar, a título de ejemplo, que las carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, defensa nacional etc. son elementos que conforman la ciudad y condicionan su desarrollo.

Por último, el nuevo Plan General introduce una novedad metodológica que incrementa su credibilidad de cara a la gestión pública. En efecto, el suelo que razonablemente se hubiera clasificado como suelo urbanizable programado, ha iniciado ya su andadura con la presentación de los Programas de Actuación Urbanística correspondientes al Programa de vivienda y, que razonablemente responde a las necesidades estrictas en esta materia para los próximos cuatro años, los cuales se incorporan plenamente al NPG.

Igualmente sobre el suelo urbano -Casco Antiguo, Centro Histórico, Colonias, y Cascos Rurales- se ha desarrollado, paralelamente, el planeamiento a nivel de Plan Especial para su incorporación al Plan General. Ello permitirá que la gran mayoría del suelo urbano desde el momento de la aprobación definitiva del Plan General, disponga de planeamiento detallado y, por tanto, puedan iniciarse todas las acciones previstas en el mismo.

4.2.2 CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DEL NUEVO PLAN GENERAL

A MADRID EN SU ENTORNO REGIONAL, NACIONAL Y EUROPEO

El cambio de orientación de algunos postulados de la economía regional, potenciados por los procesos de descentralización política y económica, la integración europea y la internacionalización de la economía, han transformado el papel de las ciudades. Este cambio de orientación responde, por una parte, a la importancia que se confiere al sistema de ciudades como ejes vertebradores del crecimiento y, por otro, a la insistencia en el desarrollo de las capacidades endógenas de una región y en los efectos de difusión de los focos naturales de crecimiento.

Las ciudades están siendo consideradas como un elemento clave de la riqueza económica social y cultural de las naciones. Actúan como motores que impulsan el desarrollo económico de las regiones circundantes y como centros de innovación social, cultural y técnica.

En este sentido el Plan General propugna potenciar la competitividad de Madrid como región urbana, propiciando aquellas actividades de mayor proyección internacional, incrementando su conectividad con los ejes de desarrollo europeos, a través de la mejora de las infraestructuras de transporte y telecomunicaciones, reafirmando su identidad como capital, a partir de operaciones urbanísticas que ayuden a reforzar la imagen exterior, y mejorando, al mismo tiempo, la calidad de vida de los ciudadanos.

B DEFINICIÓN DE UN MARCO METROPOLITANO

Madrid no puede concebirse sólo desde la óptica de su término municipal. Las relaciones y dependencias superan los límites administrativos y se expanden sin solución de continuidad en el espacio circundante.

El nuevo Plan General, aunque ha de referirse específicamente al municipio de Madrid, necesita contextualizarse dentro de una reflexión sobre un marco territorial a escala metropolitana.

No cabe duda de que cualquier actuación que se proponga sobre Madrid tiene incidencia en los municipios que la rodean y, del mismo modo, las propuestas que se instrumentan desde estos municipios

pueden afectar de alguna manera a la ciudad central. La complejidad de una region urbana como la madrileña, con sus relaciones y dependencias, debe abordarse desde un punto de vista global, que propicie el equilibrio del conjunto y posibilite una actuacion concertada de las diferentes administraciones que sobre ella operan.

C FLEXIBILIDAD FRENTE A SOBREDETERMINISMO

Una de las críticas generalizadas al Plan General vigente ha sido su excesiva rigidez. Desde todas las posiciones se ha constatado su sobredeterminismo, lo que ha llevado a producir cientos de pequeñas modificaciones puntuales, muchas de ellas de casi nula importancia, con el consiguiente retraso que todo ello conlleva dada su dilatada tramitacion.

La ciudad es un organismo cambiante y el planeamiento urbanistico, principalmente en la última epoca, ha tenido una actitud defensiva ante cualquier evolucion. Salvaguardar, impedir, limitar, evitar, prohibir, han sido actitudes mayoritarias en la cultura urbanistica reciente. Cualquier pretendida innovacion ha chocado frontalmente con reglas o limitaciones que dificultan todo tipo de transformaciones.

El planeamiento no debe impedir, sin mas, estas pretensiones y tendra que propiciar y posibilitar aquellas nuevas demandas producto de la dinamica de la sociedad moderna. Todo ello sin que signifique permisividad ante aquellas iniciativas que unicamente intentan obtener un maximo rendimiento, para lo que indefectiblemente deberan tomarse las medidas de control convenientes.

Ademas, una cosa es estudiar la imagen futura de la ciudad propuesta en base a las determinaciones del planeamiento general, y otra considerar esa imagen futura de ciudad terminada y construida como determinacion vinculante de planeamiento.

El planificador no puede cercenar posibles propuestas imaginativas, respetuosas con el planeamiento general y con la ordenacion propuesta, que con los estudios mas cuidadosos y a mayor escala puedan realizarse posteriormente.

En este sentido, el Plan General propugna considerar como determinaciones vinculantes aquellas decisiones claves en el trazado y ordenacion y estimular como indicativos los esquemas y propuestas que en algun momento puedan ayudar a comprender la imagen perseguida, pero que, en ningun caso, han de concebirse como imposiciones imposibles de modificar, de interpretar o de adaptar a la realidad del cambio de escalas.

D CLASIFICACION DE DETERMINACIONES FUNDAMENTALES

La flexibilizacion propiciada por el nuevo Plan General no supone, ni mucho menos, indeterminacion. Es mas, es criterio basico conseguir definiciones claras y concisas de todas y cada una de las determinaciones fundamentales.

El vigente Plan General de 1985, en su afan de regulacion total, ha tenido múltiples problemas de interpretacion, de tal forma que practicamente desde su entrada en vigor se constituyo una Comision de Interpretacion, que en la actualidad sigue en funcionamiento, con el fin de clarificar y compatibilizar aquellos aspectos o exigencias que resultaran oscuros, dudosos o contradictorios.

Por ello el nuevo Plan General propone llevar a cabo una diferenciacion o diversificacion normativa que permita distinguir lo que es fundamental, es decir, forma parte de la estructura general y organica del territorio, de aquellas otras determinaciones que, en el conjunto urbano, constituyen determinacio-

nes de detalle, accesorias o accidentales. Todo ello respetando las competencias de la Comunidad de Madrid, en cuanto a la aprobacion definitiva de las determinaciones urbanisticas propias y caracteristicas del planeamiento general, en la línea de la nueva legislacion urbanistica que propugna la Comunidad Autonoma.

E EL HORIZONTE TEMPORAL. PLAN Y PROGRAMA

Un Plan General tiene, legalmente, vigencia indefinida mientras no sea revisado por otro, y ello es logico para evitar situaciones de inexistencia de planeamiento. Pero un Plan General tiene tambien un Programa de Actuacion por cuatrienios junto con un Estudio Economico y Financiero que debe evaluar y justificar la viabilidad del mismo.

Esta viabilidad y su justificacion economica deben estar basadas en las posibilidades inversoras y ejecutoras de los agentes implicados y esas posibilidades dependen fundamentalmente del ciclo economico en el que se encuentren. Los ciclos economicos son variables y normalmente alternativos por lo que es muy dificil prever en que punto de la sinusoide nos encontramos al cabo de cierto tiempo.

Un Plan General, que estudia la ciudad como es hoy y como quiere que sea en el futuro, que detecta los problemas y propone soluciones, no puede caer en el error de planificar solo en funcion de la coyuntura economica del momento. El Plan debe tener un horizonte temporal amplio y buscar soluciones, aunque en un momento dado, de posible crisis economica, no pueda comprometer su ejecucion. Y por ello el Programa de Actuacion debera priorizar temporalmente las inversiones, en funcion de los recursos disponibles en cada momento.

A partir de ello, las sucesivas actualizaciones temporales del Programa de Actuacion, garantiza la posibilidad de adaptar el Plan General a las diferentes coyunturas socioeconomicas que pueda producirse, sin apartarse de los objetivos generales que se proponen.

F UN PLAN POSIBLE Y GESTIONABLE

La gestion ha supuesto durante los últimos años un escollo en el desarrollo de lo planificado. En este sentido es preciso senalar que, en Madrid, han sido necesarios ocho años, como termino medio, desde la aprobacion del planeamiento hasta la culminacion del proceso de urbanizacion. Esto ha sido así, unas veces por dificultades derivadas de un planeamiento inadecuado y, otras, por problemas inherentes a la propia gestion. Por consiguiente, establecer los instrumentos de gestion adecuados es tanto o mas importante que realizar un buen planeamiento.

El desarrollo del nuevo Plan General tendra como fin primario y fundamental la obtencion y realizacion de los objetivos pretendidos por el mismo.

La gestion abarca todo el amplio espectro que define la actividad urbanistica, por lo que todo planeamiento, que no sea redactado teniendo en cuenta su gestion posterior, esta avocado a convertirse en un proyecto inutil.

Por ello, todo el proceso de elaboracion tiene presente como va a ser la posterior actuacion que lo gestione y si ella es posible desde todos los puntos de vista: juridico, tecnico y economico.

4.3 OBJETIVOS

De acuerdo con las metas definidas y en funcion de los criterios contemplados, se recogen a continuacion, de forma concreta, los principales objetivos específicos:

4.3.1 RESOLVER EL PROBLEMA DE LA VIVIENDA

A partir de mediados de la decada de los setenta, la situacion de la vivienda en Madrid ha provocado que una parte considerable de la poblacion, especialmente matrimonios jovenes, establezcan su lugar de residencia en la Corona metropolitana. Aunque una parte del exodo se produce de forma voluntaria, la mayoria de las salidas estan provocadas por la imposibilidad de acceder a una vivienda en las condiciones de mercado en el municipio de Madrid.

Esta situacion tradicional de encarecimiento en los precios de la vivienda en Madrid se agravo a partir de finales de 1985. Coincidiendo con el conocido boom inmobiliario el precio de la vivienda en Madrid crece desmesuradamente. Al mismo tiempo, durante este periodo, las viviendas con algun tipo de proteccion experimentan una caida sin paliativos, tanto las VPO de promocion privada, como las promovidas directamente por la Administracion.

Tampoco el alquiler se ha configurado durante los últimos años como alternativa a la propiedad, mas bien al contrario, ya que desde los años sesenta el porcentaje de viviendas en alquiler viene experimentando un decrecimiento progresivo.

Por último, la demanda de vivienda se incrementa notablemente en estos años debido a que la poblacion nacida en la epoca de explosion demografica de los años sesenta esta entrando en la etapa de emancipacion.

Aunque existen multitud de factores que inciden en el sector, el planeamiento se encuentra entre los que tienen un papel fundamental a la hora de instrumentar cualquier política de vivienda. El reciente encarecimiento producido en el precio final de la vivienda se debio, entre otras causas, a que la expansion de la demanda surgio en un momento de escasez generalizada de suelo apto para edificar.

Por consiguiente, la calificacion de suelo suficiente para hacer frente a las necesidades de vivienda del municipio de Madrid es una condicion necesaria para orientar la evolucion del sector residencial hacia el objetivo expresado en el artículo 47 de la Constitucion, que establece el derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada.

Sin embargo, la sola calificacion de suelo no es suficiente; es necesario, una vez que se establece un marco de planeamiento adecuado, desarrollar una gestion agil de lo planificado. Una gestion eficaz es imprescindible si se quiere disponer de un stock suficiente de suelo en el mercado, con el objetivo de paliar los efectos negativos de los procesos especulativos y de las alzas bruscas de precios. En este sentido, tambien el texto constitucional establece la responsabilidad de los poderes públicos en aras de hacer efectivo el derecho a la vivienda, regulando la utilizacion del suelo de acuerdo con el interes general de impedir la especulacion.

Desde el nuevo Plan General se pretende incidir en los problemas de alojamiento que afectan en la actualidad a los ciudadanos que, o bien carecen de vivienda, o la que disfrutan no responde a los estandares minimos de habitabilidad.

En ese sentido, aunque en terminos generales el nivel de instalaciones basicas de las viviendas es aceptable para el conjunto del municipio, persisten en algunas areas de los distritos centrales viviendas con carencias importantes de instalaciones de baño o ducha, inodoro y agua caliente, ademas de carecer de la iluminacion y ventilacion adecuadas. Por otra parte, tambien existen disfunciones en cuanto a las superficies medias utiles por habitante. Se dan en el municipio las dos situaciones opuestas: mientras en algunos barrios no se alcanzan los estandares minimos, en determinadas areas de los distritos centrales existen viviendas cuyas superficies utiles medias resultan excesivas en relacion con las necesidades actuales de la poblacion.

Aun cuando la incidencia del planeamiento es reducida en los procesos de rehabilitacion, las carencias y desadecuaciones de una parte del parque de viviendas requieren una actuacion decidida y coordinada por parte de las distintas administraciones con competencias en este campo. Desde el presente documento se estima del maximo interes el fomento de la rehabilitacion de la edificacion existente, tanto por la iniciativa pública como por la privada.

Evitar el exodo de madrilenos hacia la periferia metropolitana, especialmente el de aquellas familias cuya baja renta no les permite acceder a una vivienda en la capital, es un objetivo prioritario del Plan General, en la medida en que es el colectivo de jovenes en edad de emancipacion el mas afectado por el proceso de expulsion, lo que genera un envejecimiento importante de la poblacion municipal, tendencia que, no solo comporta importantes costes sociales para el municipio, sino que ademas contribuye a la segregacion funcional del Area Metropolitana, en el sentido de que la capital se configura como centro de actividad, mientras que en la periferia adquiere un papel preponderante la funcion residencial.

En consonancia con lo anterior, desde el nuevo Plan General se establecen porcentajes minimos de viviendas protegidas en los suelos destinados a las nuevas actuaciones, con el objetivo de favorecer el acceso a los grupos sociales mas necesitados. De esta forma, el Plan General se presenta como un instrumento necesario para la realizacion del Plan Municipal de Vivienda, cuyo objetivo prioritario es facilitar el acceso a la misma de aquellos sectores que no pueden hacerlo en las condiciones del mercado.

Una de las carencias del Plan General de 1985 fue que no estableció instrumentos adecuados de colaboracion con la iniciativa privada. Por el contrario, una parte de sus determinaciones se impusieron incluso al margen de la legalidad urbanistica vigente en el momento de su redaccion. Ello ha ocasionado que un sector de la inversion privada haya dirigido sus actuaciones hacia otros municipios del Area Metropolitana donde las condiciones del planeamiento no eran tan restrictivas.

Por consiguiente, para conseguir los objetivos que fija el planeamiento, se precisa conseguir un cierto consenso con los promotores inmobiliarios sobre la vinculacion final de los diferentes tipos de vivienda y de los suelos calificados. En ese sentido, con los instrumentos legales oportunos, se propiciara la necesaria colaboracion con la iniciativa privada para que el Ayuntamiento pueda disponer de suelo público, especialmente para la promocion de VPO de regimen especial, ya que este tipo de promociones, al no contar con margen de beneficio, dificilmente van a ser acometidas por la iniciativa privada.

Constituye tambien un objetivo prioritario la coordinacion con las otras Administraciones con competencias en el sector, especialmente el MOPTMA, en lo referente a la planificacion general de actividad economica, y el IVIMA en cuanto al establecimiento de formulas de financiacion con cargo a su propio presupuesto.

El hecho de que una buena parte de los agentes inmobiliarios hayan considerado el suelo como objeto de inversion, ya que este permite obtener notables beneficios a traves de su revalorizacion, ha sido uno de los factores determinantes de la carestía de la vivienda. Desde el Plan General, como marco normativo, se pretende incidir en la reduccion del precio final de la vivienda en la componente que corresponde a los costes del suelo.

La legislación urbanística otorga a los Ayuntamientos la posibilidad de obtener el soporte físico que permita desarrollar actuaciones en las que el papel preponderante corresponde a organismos públicos, en especial la promoción de viviendas sujetas a algún régimen de protección, a través de la constitución del Patrimonio Municipal de Suelo, con un doble objetivo, por una parte, como elemento regulador del mercado y, por otra, para obtener las reservas de suelo necesarias para desarrollar su propia política de vivienda.

En definitiva, el nuevo Plan General debe ser un instrumento jurídico-urbanístico sustentador de acciones que contribuyan a la solución de los problemas de vivienda existentes en el Municipio en un marco de concertación en el que participen todos los agentes implicados, en especial la iniciativa empresarial privada y las diferentes administraciones públicas con competencias en el sector.

4.3.2 MEJORAR LA MOVILIDAD Y ESPECIALMENTE LA ACCESIBILIDAD

La realización de múltiples actividades, los contactos entre personas, el acceso a bienes culturales, de recreo, de consumo, la distribución de materias y productos de todo tipo, o la recogida de desechos y desperdicios requiere el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, es decir, requieren movilidad y accesibilidad.

El conjunto integrado por la red viaria y el sistema de transportes constituye un instrumento esencial de la ordenación del territorio y del desarrollo urbano y tiene una influencia fundamental tanto en las comunicaciones con el exterior como de apoyo a las estrategias de localización de actividades económicas y residenciales. Su importancia se manifiesta como instrumento de integración espacial y vertebración de los distintos sectores, así como agente básico de la calidad de vida urbana, por la importancia que el tiempo de viaje y las condiciones de desplazamiento tienen en los residentes y por los impactos ambientales que las infraestructuras y los vehículos ocasionan sobre el medio natural y urbano.

El presente Plan General tiende a proponer el diseño de un modelo de ciudad integrado en un marco territorial metropolitano que contempla como principales medidas, dirigidas a la disminución efectiva de los desplazamientos, la difusión de centralidad ligada a un uso mixto del suelo, al mantenimiento de la residencia en el centro de la ciudad, así como a la utilización del potencial que ofrecen las telecomunicaciones en la descentralización de las actividades económicas.

Es inevitable señalar que la tendencia hacia un modelo basado en centralidades periféricas no puede estar exclusivamente apoyada en la estructura viaria, ya que ello supondría un incremento de la congestión en la misma a corto plazo. Por tanto, se considera necesaria la propuesta de un modelo de transporte colectivo basado principalmente en la integración del ferrocarril y del Metro en el contexto de un sistema multimodal integrado.

La consecución de este modelo pasa por actuar tanto sobre la demanda, desincentivando voluntariamente el transporte en vehículo privado, como sobre la oferta, fomentando el transporte colectivo en un marco de libre elección del ciudadano para optar por el medio y modo que prefiera.

Desde la estrategia territorial formulada en el presente Plan se promueve el tránsito del modelo radioconcentrico predominante hacia un modelo polinuclear que difunda la centralidad en un espacio regional integrado. En este sentido, se considera como sistema para la referida difusión de centralidad la previsión de nuevas áreas de oportunidad o focos de atracción en la periferia, basados en el desarrollo de una favorable combinación de usos y actividades, que presenten una buena relación con las áreas centrales y con otros núcleos periféricos y dispongan de condiciones ambientales de calidad.

Los emplazamientos propuestos para la ubicación de las nuevas áreas de oportunidad están situados en puntos de máxima accesibilidad, tales como las intersecciones de los cinturones orbitales y arterias

de circunvalacion con los ejes radiales y principales vias de penetracion, especialmente apoyados en coincidencia con la red ferroviaria y la del Metro y sus posibles ampliaciones propuestas.

Son muy difíciles las alternativas reales de solucion a los desplazamientos, tanto entre el centro y la periferia como de caracter puramente urbano, que no esten basadas en el uso prioritario del transporte colectivo. La potenciacion del mismo en los accesos a Madrid exige, por un lado, la adecuacion y extension de la red ferroviaria de cercanias como medio suburbano capaz de absorber la mayor parte de los flujos radiales metropolitanos y, por otro, la mejora de los servicios de autobuses interurbanos como medio complementario del ferrocarril.

La potenciacion del transporte colectivo en el termino municipal de Madrid tiene que centrarse sobre la red del Metro: Su ampliacion y mejora son propuestas incluidas en este Plan como el modo basico de comunicacion interior de la ciudad, receptor y distribuidor de los viajes generados en la periferia.

Por consiguiente, el modelo de transporte que se propugna en el NPG engloba las siguientes actuaciones sectoriales: El fomento de la red ferroviaria de cercanias; la ampliacion y mejora de la red de Metro; la extension y mejora de las redes de autobuses urbanos e interurbanos; la aplicacion de medidas de mejora de la gestion del sistema; y la aplicacion de sistemas de capacidad intermedia en plataforma reservada sobre itinerarios específicos.

El Nuevo Plan General promueve la complementariedad de los diferentes modos, y dirige su esfuerzo hacia el diseno de una estructura de movilidad y accesibilidad equilibrada y multimodal que permita reequilibrar la disputa del espacio y la convivencia entre peatones y residentes con vehiculos.

La complejidad que presenta la movilidad en el conjunto de la ciudad y del area metropolitana conduce a proponer como el modelo mas adecuado aquel que optimiza el funcionamiento conjunto de los distintos modos de transporte. En consecuencia, el Plan manifiesta la necesidad de actuar de forma prioritaria en la mejora de los puntos de intercambio, en orden a facilitar el sistema multimodal de viajes, y a favorecer en terminos de tiempo, coste, seguridad y comodidad los desplazamientos mixtos en vehiculo privado y transporte colectivo.

Otro de los objetivos fundamentales, en orden a mejorar la movilidad y la accesibilidad, consiste en la puesta en valor de la estructura de la trama urbana en general, y de la optimizacion del uso y gestion de la red viaria existente en particular. Esta estrategia implica, por una parte, la ejecucion de acciones para conseguir la mejora de la conexion entre barrios y distritos, hoy aislados por barreras geograficas o urbanisticas y, por otra, la adecuacion del espacio público a los objetivos urbanisticos deseables como soporte de usos, actividades, relaciones, movimientos, servicios y ambiente.

En este sentido, se propone una diferenciacion de las jerarquias funcionales y de la tipologia de uso y actividad en las vias y espacios públicos, atendiendo a unos objetivos mas globales que sólo la capacidad para el trafico rodado, y para ello se toma en consideracion, ademas de las dimensiones físicas de las vias, la distribucion de usos en las secciones y, especialmente, la relacion entre la superficie del espacio público y la del espacio construido que vierte o se sustenta sobre aquél. Asimismo, se considera objetivo del NPG la tendencia a analizar y promover nuevos conceptos de diseno de vias urbanas, con especial atención a las intersecciones en areas suburbanas, al tratamiento de peatones, al acondicionamiento para el transporte público, así como a las medidas de proteccion frente al ruido y aplicacion de diversos metodos de moderacion del trafico, cuyo objetivo sea templar, limitar, regular o modelar la circulacion automovil para adaptarla a las características ambientales del area urbana que atraviesa.

En las zonas centrales de la ciudad se propone una normalizacion del tratamiento vial, atendiendo a la no monopolización por un solo flujo de los espacios públicos, atenuando el trafico parasito, dificultando o impidiendo el tráfico de paso y acompañando todas estas medidas por una recuperacion efectiva de la disciplina vial y de medidas reguladoras de la carga y descarga en el medio urbano.

El Nuevo Plan General tiene también como objetivo, en el campo de la movilidad y la accesibilidad, favorecer el tránsito peatonal. Las medidas tendentes a disminuir el conflicto entre el vehículo privado y el peatón pueden agruparse en tres bloques: Recomendaciones generales para la concepción de la red viaria en los nuevos desarrollos urbanos, con especial atención al dimensionamiento de las aceras y criterios de dimensionamiento de calzadas que favorezcan el tránsito rodado con velocidades adecuadas; la creación de itinerarios para peatones en relación con la localización de equipamientos y de uso terciario comercial, en áreas donde el tráfico peatonal adquiere especial importancia; y finalmente, la implantación de áreas de coexistencia de tráfico en aquel viario en el que no es el automóvil, ni su velocidad de circulación, el elemento que condiciona prioritariamente el diseño de la calle.

Señalar, finalmente, que la calidad de vida viene condicionada básicamente por dos tipos de factores: por el nivel de accesibilidad con el que se propone resolver las demandas de movilidad, en términos de seguridad de medios, capacidad y tiempos de viaje fijos, y por las condiciones medioambientales en cuanto a cantidad y calidad de los espacios libres, y niveles de contaminación, de ruido, etc.

Compatibilizar el desarrollo de las infraestructuras de transporte con el medio ambiente es, sin duda, uno de los grandes retos del Madrid del futuro. Se trata de la adaptación estratégica de las propuestas de transporte al marco de actuación de la Comisión de las Comunidades Europeas, a través de la integración de las políticas de transporte y medio ambiente.

4.3.3 ESTABLECER UN MODELO DE ASENTAMIENTOS PARA EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS MÁS ACORDE CON LAS DEMANDAS ACTUALES

Las grandes ciudades han llegado a ser entidades económicas y sociales que desempeñan un papel motor en el crecimiento regional, nacional e internacional. Son grandes centros demográficos pero también centros de producción y consumo. Por consiguiente la eficacia con que Madrid responda respecto a las actividades económicas repercutirá sobre toda la economía.

El proceso productivo ha sufrido en las últimas décadas una serie de transformaciones radicales:

Se han modificado las pautas de localización empresarial, más preocupadas antes por la cercanía a los mercados de consumo y de materias primas, valorándose actualmente más la accesibilidad a las redes de transporte, las infraestructuras, los servicios urbanos y la calidad ambiental.

El consiguiente incremento de las tareas no *productivas* y la progresiva automatización de los trabajos de fabricación más repetitivos, han supuesto unos cambios notables en la estructura de los centros de trabajo.

Tanto el mundo empresarial como el laboral han ido exigiendo la mejora en la calidad de los espacios urbanos donde se ubican sus actividades, y juntamente con las modificaciones del proceso productivo han hecho que surjan nuevas tipologías de asentamientos industriales y terciarios, distintas básicamente de las hasta ahora tradicionales.

Todo ello supone una interrelación continua entre bienes y servicios que dificulta progresivamente una distinción neta entre industria y terciario. En paralelo se ha asistido a una fuerte expansión de los servicios a la producción crecientemente ligados a la industria, tanto desde el punto de vista funcional como territorial.

Estas transformaciones han supuesto una creciente terciarización de las actividades industriales y el consiguiente incremento de las tareas no productivas en el seno de un cada vez mayor número de empresas. La complejidad cada vez mayor que entraña la organización de los procesos de producción y el acceso al mercado en condiciones competitivas, han conducido a un aumento progresivo de los

efectivos laborales destinados a la dirección y gestión de la empresa, el diseño, la innovación, la publicidad, el servicio post-venta y una disminución de los ligados a la producción directa de los bienes. En este sentido, se impone la necesidad de establecer un nuevo modelo, cuya concepción urbanística, especialmente en lo referente a la localización y regulación de usos, debiera adaptarse a las características y demandas actuales del sector industrial.

La propuesta ha de basarse en una nueva consideración del proceso productivo y en la interrelación e interpretación entre los componentes terciario e industrial del mismo teniendo en cuenta las siguientes pautas:

a) La transformación y regeneración de las localizaciones inadecuadas.

Es necesario posibilitar la transformación y regeneración de áreas industriales obsoletas, de baja productividad y que conforman los denominados *cadáveres industriales*. En casi ningún caso resulta rentable el mantenimiento de unas grandes instalaciones en desuso, que consumen grandes espacios, ya que, hoy en día, por los procesos de automatización que se vienen desarrollando necesitan menor superficie y menos mano de obra.

Para muchas empresas la decisión de relocarse se enmarca en un proyecto más ambicioso de modernización, ampliación, incorporación de nuevos equipos y mejora de accesos y equipamientos industriales, lo que supone una oportunidad de cambio estratégico. El planeamiento urbanístico no debe impedir ni frenar la reordenación de este tipo de empresas, pero sí en cambio, y en el caso de producirse por decisión de política industrial, conseguir la regeneración de la zona, permitiendo usos y actividades de acuerdo con la estructura de población y empleo del entorno existente y con las nuevas necesidades de los procesos de producción, logrando cubrir déficits actuales difíciles de reducir por otros métodos.

b) La descentralización del sector terciario. La dispersión y los nuevos focos de centralidad.

Al mismo tiempo que el Nuevo Plan General pretende mantener el uso residencial en las áreas centrales intenta conseguir una descentralización efectiva del sector terciario.

Esta descentralización no debe conseguirse a través de una calificación indiscriminada y masiva de suelo para oficinas, ya que el mercado de estos usos es muy selectivo en cuanto a las características locacionales respecto a accesibilidad, calidad del entorno, concentración de actividades, usos complementarios, etc...

Por todo ello se considera que la mejor posibilidad de difundir centralidad es la creación de focos de atracción de forma planificada y coordinada en puntos determinados con buena accesibilidad e integrando usos de oficinas, comerciales, de ocio y desde luego residenciales, dotándolos a todos ellos de una gran calidad ambiental.

c) Las nuevas tipologías industriales y el reequipamiento de las zonas industriales existentes.

Las transformaciones habidas en el proceso de producción con la incorporación de las nuevas tecnologías más avanzadas, han hecho aparecer unas nuevas tipologías de espacios industriales cada vez más demandadas en la metrópoli.

Nos referimos a los denominados parques tecnológicos y parques empresariales, caracterizados por la concentración de una serie de empresas tecnológicamente innovadoras, con alto grado de

actividad de I+D localizadas en centros de calidad, con buena accesibilidad y dotadas de los mejores servicios.

Ademas de la necesidad de espacios adecuados para las nuevas tipologias industriales, muchos de los polígonos industriales madrilenos en pleno funcionamiento, adolecen de determinados requisitos que las empresas vienen demandando a la propia zona sobre la cual se desarrolla la actividad productiva.

Por una parte, la exigencia de un atractivo diseno urbano en cuanto a estandares de calidad ambiental. Por otra, la mejora de los servicios urbanisticos adecuandolos a las necesidades actuales, principalmente en materia de comunicaciones y telecomunicaciones.

Pero ademas de las exigencias infraestructurales y de calidad ambiental, es necesario reequipar esas areas industriales con usos complementarios cada día mas demandados. La presencia de usos tales como la restauracion, el pequeno comercio, las oficinas bancarias, las farmacias, etc., se considera no sólo compatible sino necesaria.

4.3.4 CONSEGUIR UNA CIUDAD EQUILIBRADA

La vida cotidiana de los madrilenos esta marcada por los desequilibrios existentes en la ciudad, tanto en la ubicacion de las zonas verdes como en la de los equipamientos.

En las areas centrales, la congestion existente, derivada de la elevada densidad poblacional y de la concentracion de usos terciarios, se ve agravada por la falta de zonas de esparcimiento e instalaciones deportivas.

En la periferia la falta de una estructura urbana y su dependencia de las areas centrales, configuran un hábitat escasamente atractivo para el desarrollo de la vida ciudadana.

Los equipamientos y zonas verdes representan el espacio comun donde la comunidad se reconoce a si misma, formando una red de lugares sobre los que se desarrollan las actividades simbólicas y ludicas de la colectividad. Su caracter de patrimonio y servicio público, correctores de las desigualdades sociales, lo convierten en un instrumento activo en la creacion de un modelo de ciudad equilibrada.

La planificacion de los equipamientos y zonas verdes no debe unicamente responder a la exigencia de cobertura de unas determinadas demandas sociales ni contemplarse aisladamente. Por el contrario ha de considerarse uno de los elementos claves para la configuracion física de la ciudad y la definicion de la estructura urbana propuesta por el Plan.

La necesaria integracion de las zonas verdes y los espacios libres en la estructura urbana requiere la definicion de un sistema continuo sobre toda la trama que define aquélla, que sirva de enlace ininterrumpido entre todos los elementos, basada en una concepcion jerarquica de los espacios libres, desde el parque forestal hasta el area estancial. Una sucesion, en definitiva, de espacios libres con caracter y dedicacion al ocio, al esparcimiento o al fomento de los aspectos puramente naturales, que permitan acentuar la variedad urbana, reducir la densidad, potenciar los desplazamientos peatonales y el uso de los espacios libres existentes al facilitar su conexion con otros de mayor utilizacion

El equipamiento, concebido como posible soporte y catalizador de las relaciones sociales, ha de favorecer la vertebracion de la vida social en los barrios madrilenos, a traves del fomento de la participacion de los distintos grupos sociales, mediante una oferta diversificada de espacio para usos dotacionales.

No obstante, los cambios producidos en la estructura demografica, social y de formas de vida de los madrilenos, a los largo de los últimos años, condicionan las demandas y los modos de utilización de las dotaciones colectivas. Ni las necesidades sociales son estaticas ni los grupos sociales que las generan deben analizarse como algo estable, por lo que el Plan ha de incorporar a la planificación de los equipamientos las demandas derivadas de las nuevas estructuras demograficas y sociales.

Las características y los ritmos de trabajo marcan en gran parte las cadencias de la vida cotidiana, a las que se someten los usuarios de los equipamientos. El equipamiento local es utilizado preferentemente por la población dependiente, que es la que permanece en el barrio durante la jornada.

En este sentido es imprescindible flexibilizar el uso concreto de estos equipamientos locales para su adaptación a las necesidades básicas del barrio determinado. El planeamiento debe garantizar la obtención del suelo necesario para la colectividad y la gestión cotidiana facilitar el destino específico en función de las demandas concretas.

La práctica deportiva constituye una de las actividades preferentes entre las llevadas a cabo por los madrileños en su tiempo libre, lo que plantea la necesidad de facilitar su acceso a la cuota creciente de ciudadanos que han incorporado estas actividades a su vida cotidiana, a partir de una oferta heterogénea que de respuesta a las demandas de los diversos colectivos. Para ello, se ha de completar la red de equipamiento deportivo local, mediante la cobertura de los déficits existentes de polideportivos y una propuesta de pequeñas instalaciones insertadas en la trama residencial, que eviten a los ciudadanos largos y costosos desplazamientos.

El sistema de equipamiento deseable ha de compatibilizar el equipamiento de escala local, destinado a mejorar la calidad de la vida cotidiana de los madrilenos, con un conjunto de equipamientos singulares, cuidadosamente seleccionados, que consituyan un factor de alto atractivo para la ciudad.

La alta capacidad estructurante del territorio de este tipo de equipamientos, ha de contribuir a la definición de la imagen urbana de las nuevas áreas de centralidad así como a establecer la adecuada relación entre los usos productivos y los residenciales.

En ese sentido se considera prioritario impulsar la consecución de dotaciones singulares tales como nuevas áreas docentes de escala universitaria destinadas a la potenciación de la formación e investigación; instalaciones deportivas singulares, susceptibles de acoger los grandes acontecimientos deportivos internacionales; dotaciones sanitarias, especializadas en el tratamiento de nuevas patologías y parques recreacionales y de ocio integrados en el nuevo sistema de centralidades.

Si bien Madrid arrastra carencias dotacionales, localizadas en determinadas áreas urbanas, también es cierto que dispone de un patrimonio dotacional muchas veces susceptible de una mayor rentabilización social.

La planificación de los equipamientos debe estar vinculada, tanto a las exigencias sociales, como a las formas concretas de utilización y ocupación del espacio, debiendo estar su dinámica estrechamente vinculada a las transformaciones globales y parciales de la ciudad. Ello requiere la creación de un marco ágil y flexible que posibilite la participación de la iniciativa privada en las distintas fases de producción y gestión de los equipamientos, con la incorporación de diversas fórmulas de copartición.

El Plan ha de favorecer la instalación de dotaciones polifuncionales, que permitan la flexibilidad tanto en la definición de los usos específicos como en su gestión, adaptándolos a la heterogeneidad de la demanda social, y propiciando la participación de los usuarios en el diseño y gestión de los espacios de uso comunitario, con el fin de garantizar la adecuación a sus necesidades y expectativas.

4.3.5 PROTEGER ADECUADAMENTE EL PATRIMONIO HISTORICO

Como ya se ha expuesto anteriormente en el subcapítulo 2, la protección de las áreas históricas de la ciudad requiere un nuevo tratamiento que supere la mera protección del Patrimonio a partir del enfoque negativo constituido por el planteamiento restrictivo de intervención sobre el mismo. El objetivo ya no puede ser sólo la protección, pues la sociedad lo que demanda hoy es la recuperación de las áreas históricas.

Esta recuperación supone, además, la rehabilitación y revitalización de estas áreas y todo ello exige un tratamiento positivo que requiere, previamente, un análisis pormenorizado de la situación actual, el diagnóstico consecuente y la definición de las determinaciones de planeamiento y gestión necesarias para alcanzar dichos objetivos y conseguir de esta forma la adecuada conservación de las áreas históricas.

La herramienta más conveniente y única para esta estrategia de actuación es la del planeamiento especial de protección, y las áreas históricas que requieren su aplicación las siguientes:

El Centro Histórico que comprende el Casco Antiguo y los primitivos ensanches.

Las Colonias Históricas, como primeros ejemplos de construcción de viviendas unifamiliares agrupadas conforme a un ordenamiento específico.

Los Cascos Históricos que rodeaban al primitivo municipio de Madrid y fueron anexionados en la época del primer gran desarrollo urbano.

Los Cementerios Históricos constituidos por las Sacramentales de San Isidro, Santa María, Santos Justo y Pastor, San Lorenzo y la Almudena (cementerios católico, civil y hebreo).

La protección del Patrimonio Histórico incluye, además, la de los espacios naturales, los parques históricos, los jardines de interés y el arbolado singular, así como determinados espacios urbanos. Todas estas áreas exigen igualmente adecuadas medidas de planeamiento y para algunas en concreto también se utiliza la figura del plan especial de protección.

4.3.6 REVITALIZAR EL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD

Es sobradamente conocido el fenómeno de que las zonas históricas de las ciudades, que normalmente se encuentran situadas en su centro, suelen reunir dos cualidades antagónicas: por un lado han servido como lugar de sedimento de los mejores valores; por otro han concentrado los mayores problemas. Esto obliga, dentro de la actual revisión del Plan General, a proyectar un tratamiento diferenciado para este centro, con el doble objetivo de salvaguardar sus valores y reformar el tejido, de manera que existan las condiciones idóneas para su regeneración simbólica, funcional y social.

Si se define el Centro Histórico de Madrid como el área comprendida dentro del segundo cinturón de ronda y se fija el objetivo de englobar en el mismo rango de tratamiento todo su interior, solo puede concluirse, como acaba de señalarse, que las herramientas precisas para su análisis son las propias del planeamiento especial.

Partiendo del diagnóstico realizado, se proyectan para el Centro Histórico y especialmente para el Casco Antiguo grandes operaciones de regeneración del tejido urbano, cuyo motor debe ser en esencia la iniciativa pública, y permitir con ello la creación de expectativas adecuadas para incentivar a la iniciativa privada.

Como síntesis de lo anterior, se pueden agrupar los objetivos específicos para el Centro Histórico de la siguiente forma:

Potenciar el carácter residencial del centro con intervenciones dirigidas a garantizar un nivel de servicios que permita elevar la calidad de vida al menos hasta estándares análogos al resto de la ciudad.

Corregir la actual tendencia de terciarización indiscriminada, restringiendo este uso a zonas concretas que hayan mantenido históricamente esta vocación y que sean capaces de acogerlo con dignidad y sin interferencias indeseables para el vecindario.

Optimización del transporte colectivo con una política de fomento frente al privado, complementada con medidas de desincentivación voluntaria, más acentuadas a medida que este se aproxime al centro, tanto para acceder a él como, sobre todo, para atravesarlo.

Previsión de nuevos equipamientos y espacios libres que ejerzan funciones como focos regeneradores de la actividad urbana a fin de potenciar la recuperación del uso residencial.

Selección de equipamientos y sedes institucionales que permitan cualificar el carácter simbólico y emblemático del centro sin interferir con su vocación residencial.

Ajustar la protección de los edificios a sus verdaderos valores histórico-artísticos, en lugar de mantener una normativa de conservación sin más de volúmenes edificadas.

Recuperar la calidad medioambiental mejorando la imagen urbana, adecuando la morfología, teniendo como referencia la escala humana, y reduciendo la intensidad de la edificación para mejorar su habitabilidad.

El NPG confía que de esa manera sea posible recuperar un Centro Histórico vivo, para vivir, que contenga en sí mismo una sabia distribución de usos que complementen y enriquezcan el residencial, actividad principal que se pretende para el futuro de este Centro.

4.3.7 ESTABLECER UN PROYECTO DE CIUDAD PARA EL SIGLO XXI

Madrid, como capital de un Estado plenamente integrado en la Unión Europea, no puede contemplarse individualmente desde la estrecha perspectiva de una visión localista y un horizonte temporal limitado.

A las puertas del siglo XXI, las nuevas tendencias sobre el desarrollo regional, la internacionalización de la economía, la descentralización política y económica, así como las innovaciones en los modelos productivos tradicionales, hacen que una ciudad como Madrid solo pueda concebirse como punto nodal del sistema de ciudades europeas, es decir como núcleo de concentración de actividades que forma parte de una trama espacial de orden superior, alrededor de la cual se vertebra todo el desarrollo económico regional.

Desde la antigüedad, las ciudades han constituido la forma más compleja y elaborada de la sociedad humana, el lugar en que se han desarrollado los mayores avances políticos, sociales y culturales, el escenario en que se produce una organización funcional racionalizada, una forma de vida rica y creativa. Las grandes aglomeraciones urbanas, que aparecen a partir de la revolución industrial, mostraron por primera vez la cara negativa del hecho urbano.

En los momentos actuales, las grandes ciudades europeas han superado un período de infravaloración política y económica y están evidenciando un relanzamiento de su papel como elemento clave en la

creacion de riqueza economica y social para sus regiones circundantes, lo que las lleva de nuevo a ostentar el protagonismo de toda política de desarrollo regional.

Madrid, concebida por tanto como region urbana integrada en un sistema economico internacional y fuertemente interrelacionado, no puede ser ajena a los complejos fenomenos territoriales que ya empiezan a producirse. La dispersion espacial de las actividades productivas, junto a la concentracion de la gestion y el control empresarial en centros de decision, la circulacion de la informacion, las nuevas formas que adopta la produccion y el consumo o la division internacional del trabajo, son algunos de los exponentes de una epoca de transicion hacia una economia global.

La aceleracion de estos procesos, sin un adecuado control, puede producir efectos altamente negativos sobre la estructura social y economica de la ciudad. No hay que olvidar que las modernas metropolis son organismos vivos, muy sensibles a los cambios bruscos o inadecuadamente instrumentados. Los problemas de congestion, contaminacion, polarizacion social o carestía de la vivienda, por citar solo algunos de los mas significativos, pueden ser la contrapartida no deseada de cualquier proceso de desarrollo urbano. Proponer, facilitar e instrumentar las soluciones que demanda la sociedad contemporanea a este tipo de disfunciones, constituye una competencia específica del planeamiento urbanistico.

El nuevo Plan General de Madrid apuesta, en este contexto, por un conjunto de políticas dinamizadoras de la actividad urbana, que sienten las bases para su desarrollo futuro, manteniendo y mejorando el nivel de calidad de vida de los ciudadanos. Entre estas políticas pueden citarse las siguientes:

Definir grandes operaciones de caracter emblematico que constituyan propuestas ilusionantes en cuya consecucion puede embarcarse la sociedad madrileña en su conjunto.

Promover la transicion desde el actual modelo radioconcentrico de ocupacion del espacio, hacia un modelo territorial polinuclear, mediante la creación de nuevas centralidades perifericas que descongestionen las areas centrales y diversifiquen la oferta espacial de los distintos usos, definiendo las correspondientes operaciones estructurantes del territorio.

Favorecer la mezcla de usos, especialmente en las areas de nuevo desarrollo, evitando en lo posible la especializacion zonal que tan negativa ha resultado en los últimos años.

Facilitar la implantacion de nuevos usos acordes con los avances tecnologicos, las nuevas formas de diversificacion empresarial, las nuevas demandas culturales y sociales. Pueden citarse, a título de ejemplo, los parques tecnologicos y empresariales, campus universitarios y grandes equipamientos metropolitanos de tipo cultural y recreativo.

Promover la cohesion social, como base imprescindible para garantizar la habitabilidad de la ciudad, tanto mediante planes de mejora de la calidad ambiental, como con políticas de reequipamiento y regeneracion de areas deprimidas, o cualesquiera otras que fomenten la vertebracion social y la calidad de vida urbana.

Favorecer la atraccion de actividades terciarias de alta especializacion, como centros de decision economica, sedes de firmas financieras internacionales, servicios avanzados para las empresas o centros de investigacion y desarrollo (I+D), así como actividades administrativas inherentes a la capitalidad.

Evitar la especializacion exclusiva como ciudad de servicios, promoviendo la reindustrializacion del tejido productivo madrileño y la modernizacion de su estructura, como base para potenciar la competitividad economica de la region urbana.

Promover la funcionalidad urbana mejorando la movilidad y la accesibilidad, los sistemas de transporte colectivo y la conectividad intermodal, así como los sistemas avanzados de telecomunicaciones.

Obtener a medio y largo plazo una estructura urbana planteada para conseguir el reequilibrio de la ciudad.

Preservar el medio ambiente a partir de la consideración de la ciudad como un ecosistema urbano, mediante una estrategia medioambiental única, que contribuya a mitigar las disfunciones actuales.

Hacer del planeamiento un instrumento flexible que pueda dar adecuada respuesta a los problemas derivados de circunstancias cambiantes.

A partir de todas estas medidas, el nuevo Plan General propone un modelo territorial para el siglo XXI que puede resumirse en la idea de una macrociudad no especializada, en la que convivan armónicamente varias ciudades superpuestas: la ciudad productiva, la ciudad financiera, la ciudad de servicios, la ciudad administrativa, la ciudad histórica, la ciudad de la cultura, la ciudad del ocio.

Establecer, en definitiva, un proyecto global de futuro para la ciudad de Madrid.

CAPITULO III

PROYECTO DE FUTURO

1 EL NUEVO PLAN GENERAL, MARCO PARA DEFINIR UN PROYECTO DE FUTURO

Las ciudades, lo mismo que las sociedades, periodicamente hacen un alto en el camino y reflexionan sobre su historia, sobre lo que han sido y sobre lo mas conveniente para el futuro. Es el momento de analizar y comprender los cambios que se han producido en las epocas mas recientes, digerirlos y sacar consecuencias de cara al futuro. Pero tambien es el instante adecuado para pensar en este último, para utilizar la imaginacion y concebir las posibilidades que aquél ofrece, efectuar las previsiones y tomar las medidas mas adecuadas para que estas lleguen a materializarse.

La redaccion de un nuevo Plan General parece una de las circunstancias mas genuinas para hacer este tipo de alto en el camino. Sin embargo, la concepcion mas reciente del planeamiento general no ha favorecido practicamente este tipo de reflexiones, que se han quedado, basicamente, en analizar los problemas mas acuciantes para hacer frente a los mismos a corto plazo o, como mucho, a medio, con una vision excesivamente simplista del futuro, sin contemplar las posibilidades que ofrece este y traducirlas en previsiones, medidas y determinaciones adecuadas.

La Oficina Municipal del Plan no quiere dejar pasar la presente oportunidad, entre otras razones porque en el momento actual no concurren las circunstancias de todo tipo que se presentaban, en la ciudad de Madrid, a finales de los años 70 y que pueden explicar, que no justificar, un enfoque que el tiempo ha revelado como inadecuado. Se considera, asimismo, que dicha oportunidad puede ser unica, porque es posible que sea la última dado el avance de la ciudad sobre el territorio del termino municipal y la ineludible necesidad, en el futuro, de elaborar las planificaciones de ambitos como el madrilenio desde una base, como minimo, metropolitana. Es mas, como ya se ha dicho, en el momento actual, al carecer de este tipo de planeamiento, es imprescindible pensar en el futuro de la ciudad de Madrid de forma coordinada y coherente con su contexto metropolitano y regional.

Por todo ello, la OMP que inicio sus trabajos con el objetivo de revisar el vigente Plan General de 1985, ha ido evolucionando a lo largo de los mismos en el sentido de entender que era mas conveniente ir mas alla y concebir un autentico nuevo Plan General, a fin, entre otras cosas, de reflexionar sobre el pasado, analizar el presente y repensarse el futuro con todas las posibilidades que este ofrece. Dicha evolucion ha supuesto finalmente que el NPG se conciba como un autentico *proyecto de futuro*.

La elaboracion de un nuevo Plan General de Ordenacion Urbana para el termino municipal de Madrid, constituye pues una oportunidad excepcional en la línea que se acaba de exponer, para replantearse la ciudad, repensarla de nuevo y sentar las bases de un *proyecto de futuro* para la misma. Porque eso debe ser en esencia un Plan General, un *proyecto de futuro* que se ofrece a la sociedad que en ella vive, trabaja, se recrea, se mueve, sufre y se divierte; un *proyecto de futuro* al que poder prestar su adhesion e incorporar su esfuerzo para alcanzar sus metas; un *proyecto de futuro*, en definitiva, en que poder embarcarse aquella con la ilusion de que la ciudad, con el esfuerzo de todos, entre con el siglo XXI en el camino de convertirse en lo que debe ser, una de las grandes capitales europeas.

El *proyecto de futuro* que el nuevo Plan General propone, pretende, en primer lugar, solucionar los problemas que Madrid presenta; en segundo, reequilibrar el territorio del termino municipal en todos los ordenes; y, en tercero, ofrecer a la sociedad un conjunto de propuestas ilusionantes que aquélla este dispuesta a hacer suyas porque las comprende, desea que se hagan realidad, puede creer en ellas y, en consecuencia, va a estar en disposicion de asumirlas y de trabajar por que se conviertan en realidades.

La elaboracion de este proyecto de futuro se ha desarrollado en el marco de las tres coordenadas, citadas en el capítulo anterior, que conviene recordar de nuevo ahora:

- a) La necesaria e imprescindible flexibilidad y adaptabilidad de las determinaciones del nuevo Plan General para hacerlas compatibles con las cambiantes demandas.
- b) La transparencia y participacion ciudadana en todo el proceso de elaboracion del nuevo Plan General y
- c) El protagonismo del medio ambiente en la definicion del *proyecto de futuro* y en la redaccion del nuevo Plan General, de acuerdo con los actuales criterios de la sociedad.

El proyecto de futuro se ha definido a partir del análisis de las circunstancias actuales teniendo en cuenta el marco referencial de la situacion de Madrid y su proyeccion en Espana, Europa y la comunidad internacional. Este análisis ha permitido concretar los problemas de la ciudad y las oportunidades que ofrece el territorio municipal. En funcion de los mismos se han podido fijar las características fundamentales de aquel, la estrategia general y, en su marco, las propuestas territoriales en que aquellas habian de traducirse, las cuales se han concretado en una determinada ordenacion metropolitana y una oferta específica de nuevas centralidades que sirve de base a una serie de propuestas estructurantes de futuro, a las que se suman tres grandes operaciones de caracter emblematico y, por tanto, ilusionantes, en opinion de la OMP para el conjunto de la sociedad.

Finalmente el proyecto se concreta en una estructura urbana que permite obtener un territorio mas equilibrado en todos los ordenes.

Un proyecto de futuro como el que ofrece el NPG, considerado en su conjunto y de forma global, no tiene plazo. Se ira desarrollando y ejecutando conforme a las posibilidades de la ciudad en cada momento. Por ello tiene que estar concebido de forma abierta y flexible para que la sociedad lo pueda estar revisando y replanteando continuamente. Por ello un Plan General, concebido como *proyecto de futuro*, puede ser todo lo ambicioso que la sociedad que lo plantea considere oportuno.

Cosa distinta es el Programa de Actuacion, que acota en un tiempo concreto, ocho anos, las partes y determinaciones de un Plan General que han de ejecutarse a corto y medio plazo, las cuales, como es logico, deben dirigirse basicamente a resolver los problemas mas urgentes y acuciantes, sin que ello impida que se vayan *subiendo peldanos* en el camino de las grandes operaciones para el futuro. Y ello incluso con flexibilidad porque, no en vano, la actual legislacion urbanistica considera oportuno que, vencido el primer cuatrienio del programa, pueda replantearse el segundo en funcion de las circunstancias producidas en el transcurso de aquél.

Todo ello permite que en un proyecto de futuro tengan cabida tanto la estructura del territorio como el tratamiento morfologico de la ciudad existente, en el que el protagonismo sea asumido por la herramienta del diseno urbano.

Asi pues, la OMP concibe como *proyecto de futuro* el conjunto del Plan General y, por tanto, la suma de las previsiones a corto, medio y largo plazo. Todas deben estar incardinadas en esa trayectoria que la sociedad se define a si misma, y en la que caben perfectamente tanto las soluciones a problemas urgentes como las ilusiones realizables, aunque presenten muchas dificultades, y que aquella asume por el bien de la ciudad y de las futuras generaciones, pues ello caracterizara, en definitiva, a una sociedad urbana, como la madrileña, que ha alcanzado plenamente su madurez a finales del siglo XX, y es, por tanto, plenamente consciente de la necesidad de definir las líneas maestras de como debe ser el Madrid del siglo venidero.

2 EL MARCO REFERENCIAL

2.1 LA SITUACION DE MADRID Y SU PROYECCION EN ESPAÑA, EUROPA Y LA COMUNIDAD INTERNACIONAL

La ciudad de Madrid desempeña en España varios papeles: *peso importante en las decisiones públicas como capital del Estado*, lo que tiene efectos positivos y negativos en la apreciación de Madrid por otras ciudades y regiones españolas; *centro de educación, formación y desarrollo tecnológico*, de indudable talla en el contexto español; *centro de decisiones y operaciones financieras de dimensión indiscutible*; *protagonismo en la producción industrial del conjunto español*; *principal nudo de comunicación e intercomunicación entre las regiones y ciudades periféricas y con el exterior*; *relevancia en la producción y difusión cultural*; *mayor centro de decisión empresarial del país*. Además, posee un *entorno medioambiental atractivo* (montaña, parques naturales).

Algunos de estos papeles tienen una cierta continuidad y relevancia internacional (dimensiones cultural, política, financiera y educativa, por ejemplo), dentro de la forzosa relatividad de la dimensión de España ante los países más poblados y ricos de Europa y del mundo. Sin embargo, otras ciudades y regiones (españolas y extranjeras) compiten por fortalecer su dimensión, consolidar su proyección internacional, tratando de aventajar y desplazarse unas a otras. Esto es evidente en las ferias y convenciones internacionales, en el despliegue de una *diplomacia* internacional de las ciudades y de las regiones, en la creación de *lobbies* de defensa de los intereses locales que se mueven, por ejemplo, ante la Comisión Europea, el Parlamento Europeo, el Banco Mundial y los grupos financieros, comerciales e industriales. Así se evidencia en las disputas entre ciudades para conseguir ser sedes de centros de la Comisión Europea y de organismos internacionales o en la atracción de eventos de proyección internacional o en la consecución de calendarios favorables para la organización de ferias y exposiciones con suficiente representación internacional. Entre las ciudades españolas y ante muchas ciudades extranjeras, Madrid dispone de algunas ventajas estratégicas muy nítidas:

- a) Ser la capital del Estado.
- b) Ser el centro de decisiones políticas y financieras del país.
- c) Ser el nodo de la proyección internacional del país.
- d) Disponer de la concentración del potencial técnico y científico que ofrecen sus universidades.
- e) Poseer una herencia cultural, más que su irradiación.

Sin embargo, respecto a la proyección internacional, donde la ventaja es indudable, existen algunas dimensiones en las que el espacio internacional de Madrid es menos nítido o requiere un refuerzo para evitar su debilitamiento. Por ejemplo, **la dimensión comercial**, tanto en la talla de la proyección ferial (en disputa, por ejemplo, con la Fira de Barcelona y los salones monográficos de Valencia) como en el fortalecimiento de **la infraestructura logística**, al servicio de la canalización del transporte de mercancías locales, nacionales e internacionales.

La proyección internacional de Madrid, que es importante e incuestionable, como efecto de las instituciones públicas y privadas radicadas en ella, por ser la capital del Estado no debe enmascarar la necesidad de reforzar una proyección más concreta y específica de la ciudad en el contexto internacional.

2.1.1 LA DIMENSION Y PROYECCION DE MADRID EN LOS ULTIMOS AÑOS

Un panel internacional de expertos del INTA (International New Towns Association) analizaba en julio de 1992, en el marco de los trabajos del Plan Estrategico, la situacion de Madrid y sugeria una serie de líneas, de posible accion estrategica comenzando su análisis global con el título *Madrid: la historia de un éxito reciente*. Esto es una constatacion del espectacular desarrollo de Madrid en la segunda mitad de los 80. Este crecimiento, sustentado en una evolucion sostenida del producto interior bruto a cotas muy superiores a las de cualquier otra area europea, mantuvo en 1990 y 1991, cuando ya la desaceleracion economica empezo a manifestarse, un crecimiento del empleo superior a la media nacional en un 50% (1990) y en un 200% (1991). Dentro del balance del año 1992, donde ya aparecen en Madrid cifras significativas de desempleo, la recesion aparece menos grave que en el resto de Espana. Sin embargo, en 1993 y en los primeros meses de 1994 Madrid se revelo muy sensible a la crisis, sobrepasando en ella los efectos en la de las de otras areas de España.

Los datos de 1995, confirman esta tendencia y los que se conocen de 1996 son preocupantes porque revelan una enorme atonia de la economia madrileña: el conjunto de la region ha ocupado, respecto a las demas regiones espanolas, uno de los últimos lugares en la creacion de nuevas empresas y en el nivel de crecimiento del PIB.

Con una perspectiva mas amplia pueden analizarse algunas características de ese desarrollo así como sus causas y los posibles consecuencias que pueden extraerse del mismo para orientar futuras acciones y corregir algunos de los posibles riesgos detectados.

2.1.2 EL DESARROLLO ECONOMICO RECIENTE DE MADRID: CAUSAS Y EFECTOS

La aceleracion del desarrollo economico espanol debe inscribirse en el proceso que emerge desde la desaceleracion de los precios de la energia a partir de 1984 y que provoca un relanzamiento de la actividad economica mundial. Dentro de ese proceso Espana se convierte en un destino privilegiado de las inversiones exteriores por varias razones:

- a) Su proceso de integracion en la CEE, que la hacen aparecer como un destino interesante y como base atractiva para algunas operaciones industriales y comerciales.
- b) Una ventaja de precios -suelo, mano de obra, productos agrarios- para la localizacion de actividades industriales y de transformacion.
- c) Una liberalizacion economica que, junto con la dimension del mercado interior (el quinto pais en poblacion de Europa), hace a Espana apetecible como mercado, favoreciendo la instalacion de empresas comerciales.
- d) La toma de posiciones de la industria europea, adquiriendo empresas españolas como base de su implantacion en el mercado espanol.

A ello se anaden pronto otros factores enmarcados en la política economica del Gobierno de la nacion:

- a) Una política de estabilidad y saneamiento de los mercados financieros.
- b) Una política de altos tipos de interes que favorecen -junto al horizonte de estabilidad cambiaria- las inversiones financieras, en deuda pública y del Estado, de inversores extranjeros.

Todos estos factores producen (junto con los efectos del proceso de reconversion y modernizacion industrial, los apoyos para la creacion de nuevas empresas, el ciclo expansivo) una fuerte demanda de

suelo para oficinas, con mayor intensidad en Madrid que en otras ciudades, como claro sintoma de que las inversiones exteriores de caracter empresarial tienen un mayor enfasis comercial y de servicios que industrial. Otro factor acelerador del crecimiento es el gasto público que crece de modo continuo creando empleo directo (funcionarios en las Administraciones central, regional y local: 1.600.000 de empleos) y empleo inducido por la inversion pública y los servicios.

El crecimiento del gasto público se orienta hacia una política de deficit público que se financia con emisiones de deuda que se coloca, fundamentalmente, a inversores extranjeros con el incentivo de altos tipos de interes y como instrumento para aflorar las masas de dinero oculto existentes en el pais.

La falta de acciones decisivas en la mejora de las estructuras logisticas -nacionales, regionales y locales- unida al deficit de infraestructuras, que produce un encarecimiento de los costes de distribucion; el fenomeno vacacional en Espana, concentrado en los meses de verano, donde muchas empresas deben obtener en pocas semanas las rentas que amorticen sus activos, con una fuerte elevacion de la demanda, agrava las tensiones de precios; la consagracion de que las revisiones salariales se vinculen al IPC mas dos o tres puntos; el encarecimiento del dinero; la desinversion de muchos empresarios e inversores industriales, al ceder sus activos a otras empresas; la presion sobre el precio del suelo, que alcanza en Madrid límites comparables a los precios en Londres y Paris; van produciendo un incremento progresivo de la inflacion y un encarecimiento de los costes internos, a la par que una tendencia revaloratoria de la peseta que encarece las exportaciones, abarata las importaciones y debilita progresivamente la capacidad competitiva del pais, produciendose una destruccion profunda del tejido industrial del pais.

Asi, en el horizonte europeo, una serie de paises con inflaciones bajas (Benelux, Francia, Alemania) logran disminuir, en terminos relativos, sus costes por unidad de trabajo mientras que Italia, Reino Unido y Espana hacen crecer sus costes entre un 15% y un 20%.

Como ha podido constatarse en los últimos años, enmarcados por factores exteriores muy relevantes, como la Guerra del Golfo y la reunificacion alemana -que empuja a Alemania a un proceso mas difícil y costoso de lo imaginado, produciendole unas fuertes necesidades de capital y tensiones inflacionistas- se produce una, inicialmente lenta, caída de las inversiones directas, que dejan paso en 1992 a los efectos de los acuerdos de integracion de Espana en la Union Europea y que nos sitúan ante un punto de partida desventajoso, acelerandose el deficit comercial, y produciendose -con la elevacion de costes y la barrera del precio del dinero- un profundo debilitamiento del sector agrícola y del industrial.

Sin embargo, hasta la primavera de 1992, Madrid resiste la depresion, creando todavia empleo. Es a partir de las tensiones monetarias de ese verano cuando la economia madrileña comienza a evidenciar un desequilibrio negativo entre los puestos de trabajo destruidos y los creados, y a partir de ese punto en Madrid se destruyen, en terminos relativos, mas empleos que en otras regiones. Madrid comienza a reflejar claros sintomas de declive economico, con fuertes problemas estructurales que requieren una fuerte movilizacion de todas las oportunidades posibles.

No obstante, el proceso de recorte sistematico de los tipos de interes esta propiciando la regeneracion del tono economico que el alza de los mismos desalentó en los años pasados.

Por otra parte, las olas mas numerosas del "baby boom" que se sitúan entre los 19 y 25 años, se incorporan a partir de ahora al mercado de trabajo, aumentando la tasa de poblacion activa desempleada.

2.1.3 LOS RIESGOS FUTUROS

Los recientes acontecimientos han dejado ver, de modo traumatico, la artificialidad de la cotizacion de la peseta durante varios años, aupada con altos tipos de interes para remunerar los capitales exteriores

que financiarían la deuda pública, cubriendo un déficit presupuestario acumulado de magnitud considerable (26 billones de pesetas).

Ha comenzado ahora un período de reajuste y reposicionamiento de la economía española en que la competitividad -la reducción de los costes por unidad de producción y su vinculación a la productividad y no a la inflación -podrá y deberá ser el factor fundamental de valor añadido a la producción.

Todos los expertos (informe de la OCDE 1993, Informe de la Comisión de las Comunidades Europeas 1993) parecen coincidir en que el *desarrollo estable* debe basarse en un conjunto de procesos industriales y comerciales básicos a los que los servicios puedan añadir valor. El objetivo de la modernidad basado en los servicios de alto valor añadido puede ser un peligroso afán cuando no resulta de una emanación de una fuerte y consolidada economía productiva.

Madrid -tanto la ciudad como su hinterland- se enfrentan a riesgos importantes en este reasignación y reordenación económica que debe producirse en nuestro país: que una pérdida de la dimensión del mercado financiero pueda producir un debilitamiento de la proyección exterior de Madrid en un momento en que esta debe orientarse más hacia la integración industrial, comercial, competitiva y logística.

Es evidente que Madrid se ha encarecido demasiado. La depreciación de la peseta y la bajada de los tipos de interés están comenzando a producir la atracción de un nuevo flujo de inversiones exteriores directas sobre estructuras básicas y comerciales. Pero ello no ocurrirá hasta que existan en el mercado mundial excedentes de ahorro de capital empresarial y una perspectiva de relanzamiento de la demanda. Y ello será difícil que ocurra antes de mediados de 1997 cuando se despeja el horizonte de los países que podrán satisfacer los criterios de convergencia en 1998. Pero Madrid deberá perfeccionar sus infraestructuras para que estas sean un camino competitivo para los intercambios nacionales e internacionales, debiendo ser capaz de generar, en paralelo, y en condiciones que moderen el mercado, suelo industrial logísticamente válido, suelo de oficinas barato a corto y medio plazo, aun con el excedente de oficinas de "alto standing" existentes, y suelo residencial.

Como síntesis de la situación central podemos indicar que:

- a) Madrid ha conocido un desarrollo económico extraordinariamente fuerte en la segunda mitad de la década de los años 80. La desaceleración económica tardó más en afectarle que a otras regiones nacionales y europeas.
- b) Este desarrollo se ampara en la ventajosa situación de Madrid, capital del Estado, como centro de decisiones políticas, financieras y empresariales, su demanda interior, su potencial tecnológico y su situación como nudo de comunicaciones nacionales e internacionales.
- c) Sin embargo, las características de ese desarrollo económico, la coyuntura exterior y la fragilidad del modelo seguido, no fortalecieron en igual medida la integración industrial, agraria, comercial y logística que pudiera cimentar, duraderamente, el modelo de crecimiento.
- d) Las consecuencias del modelo económico, la coyuntura internacional y la rigidez de los mecanismos de producción de suelo logísticamente válido, produjeron un fuerte encarecimiento de costes que todavía gravarán, durante mucho tiempo, la economía madrileña.
- e) La situación económica internacional y la situación combinada de inflación y recesión por la que pasa nuestra economía, darán paso a ajustes del tejido productivo y comercial en todas las regiones. De estos ajustes, de los que se derivará una mayor competitividad para los supervivientes, pueden derivarse cambios en la situación relativa de Madrid respecto a otras áreas.
- f) La mejor contribución de Madrid al relanzamiento y posterior consolidación de la economía española sería, partiendo del apoyo de la dimensión internacional y geoestratégica de Madrid,

así como de su potencia como centro de gestión y decisión, proyectar la capacidad comercial del país y servir como una base competitiva eficaz de circulación y distribución de mercancías. Esta dimensión acrecentada serviría de base a la canalización de los servicios de valor añadido (financieros, comerciales, tecnológicos) que Madrid podría movilizar, aprovechando su potencialidad.

2.2 LOS EJES DE DESARROLLO EUROPEOS

El cambio de orientación de los postulados tradicionales de la economía regional, al potenciar los procesos de descentralización política y económica, de integración europea y de internacionalización económica, ha facilitado el relanzamiento del papel de las ciudades. Estas pasan a ser los nodos de aglutinación y de enlace (apoyados en complejas infraestructuras de servicios) de las regiones en que se insertan y de proyección exterior. Estudios recientes de la Comisión Europea han demostrado la importancia de las ciudades europeas como impulsoras del desarrollo económico, como centros de innovación social, cultural y técnica y como núcleos de investigación comunitaria. Las ciudades proporcionan las plataformas infraestructurales para servir y canalizar la creciente interacción de los flujos económicos, ofreciendo y suministrando el personal cualificado y la capacidad de producción tecnológica, generando la innovación y sirviendo de vivero al desarrollo de empresas de servicios avanzados, fundamentalmente aquellas que, de un modo u otro, generan la internacionalización económica y ofrecen una avanzada gama de servicios educativos, culturales e informativos.

Tal como se concluía en la Fase III del Plan Estratégico de Madrid, al analizar la relación de Madrid con los ejes de desarrollo europeos, *las ciudades constituyen sistemas funcionales vivos, muy sensibles a los cambios* y que pueden adaptarse con éxito diverso a las presiones de cambio del entorno.

Las dificultades de adaptación para afrontar con éxito los cambios, convirtiéndolos en oportunidades, puede traducirse en un grave deterioro de su equilibrio social y económico que abriría el riesgo de inicio de un proceso de declive urbano importante.

Es por ello que el análisis del desarrollo europeo ha comenzado a basarse, en los últimos años, sobre postulados de dinámica urbana. El estudio elaborado para la Comisión Europea por RECLUS/DATAR en 1989 mostraba la dinámica europea de desarrollo europea como orientada y dinamizada por una *megapolis* (la *gran banana*) cuyo eje se extendía desde la Lombardía italiana, comprendiendo ciudades como Milán y Turín, pasando por Suiza (Ginebra, Zúrich, Basilea), comprendiendo centroeuropa (Múnich, Frankfurt, Stuttgart, Colonia, Bruselas, Amberes, Amsterdam, Rotterdam y París entre otras), hasta Inglaterra, incluyendo Londres y su área de influencia. (Ver esquema nº 1)

A lo largo de esta megapolis, con una densidad media de más de 400 habitantes por km² se concentran los mayores indicadores de desarrollo y vitalidad económica configurando un auténtico eje de crecimiento que se entrelaza con otro eje transversal localizado a lo largo de la cuenca mediterránea (Alicante, Valencia, Barcelona, Marsella, Génova) hasta incardinarse con el extremo de la *gran banana* y que, a través del Valle del Rodano, con Lyon como centro logístico, establece la conexión de los flujos de intercambio entre el *gran eje central* y el *eje mediterráneo*. Es en este eje Mediterráneo, donde Madrid tiene su entronque más próximo, aunque con una posición periférica. (Ver esquema nº 2)

También se identifica el *finisterre*, como un espacio en el sector noroccidental, donde se localizan las economías basadas en sectores industriales y maduros en declive. Es en ese espacio donde se incluyen nuestras cuencas industriales cántabras y atlánticas, configurando el eje atlántico en declive.

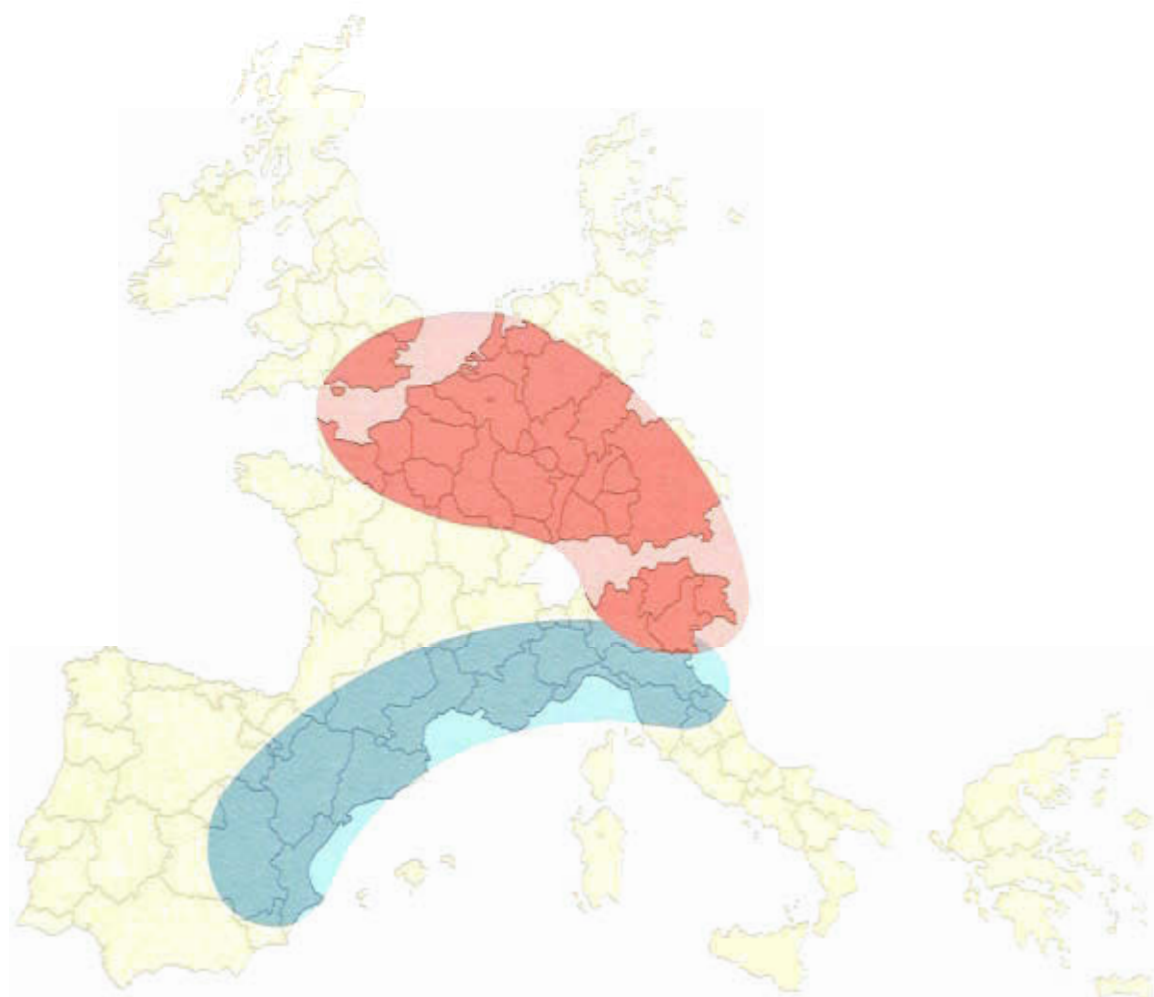
Sin embargo, en el informe *Europe 2000 +* publicado por la Comision Europea en 1994, aparece un segundo nivel de lectura de la dinamica europea propiciada, fundamentalmente por la ampliacion a 15 miembros y por la lista de espera de los paises del Este europeo. Dentro de esa lectura parece propiarse que las prioridades en el desarrollo de las infraestructuras transeuropeas deben centrarse donde la congestion es mayor y, en otro sentido, hacia los mercados potenciales del Este europeo. Este planteamiento puede convertirse en una amenaza para la perifericidad de nuestro pais, y de Madrid concretamente, si el esfuerzo europeo parece centrarse en la extension de la Gran Banana hasta Berlín, por el NE y Viena por el E.

De hecho el informe situa a Madrid en una Diagonal Continental, por lo que se une Madrid y las regiones perifericas, con las regiones centrales francesas menos desarrolladas. Es decir la Espana interior con los departamentos centrales e interiores de Francia (Toulouse, Auch, Foix, Modez, Aurillac, Clermont Ferraud, etc, hasta Orleans y Chatres).

Desde el punto de vista territorial y de las dinamicas metropolitanas tal encuadramiento es absurdo y, de hecho, parece que existe intencion de reorientar ese criterio de clasificacion.

En cualquier caso, esta circunstancia no es sino una expresion del riesgo que representa la desconexion física de Madrid de los grandes centros de presion continental. Esa *desconexion geográfica* va a requerir, como demuestra la experiencia de las relaciones con la Union Europea, una *proximidad política*, unas acciones proyeccion y comunicacion, y un esfuerzo de presencia (intelectual, comercial, política, financiera y de comunicacion) crecientes y eficaces, en dimension proporcion menos superiores a los actuales.

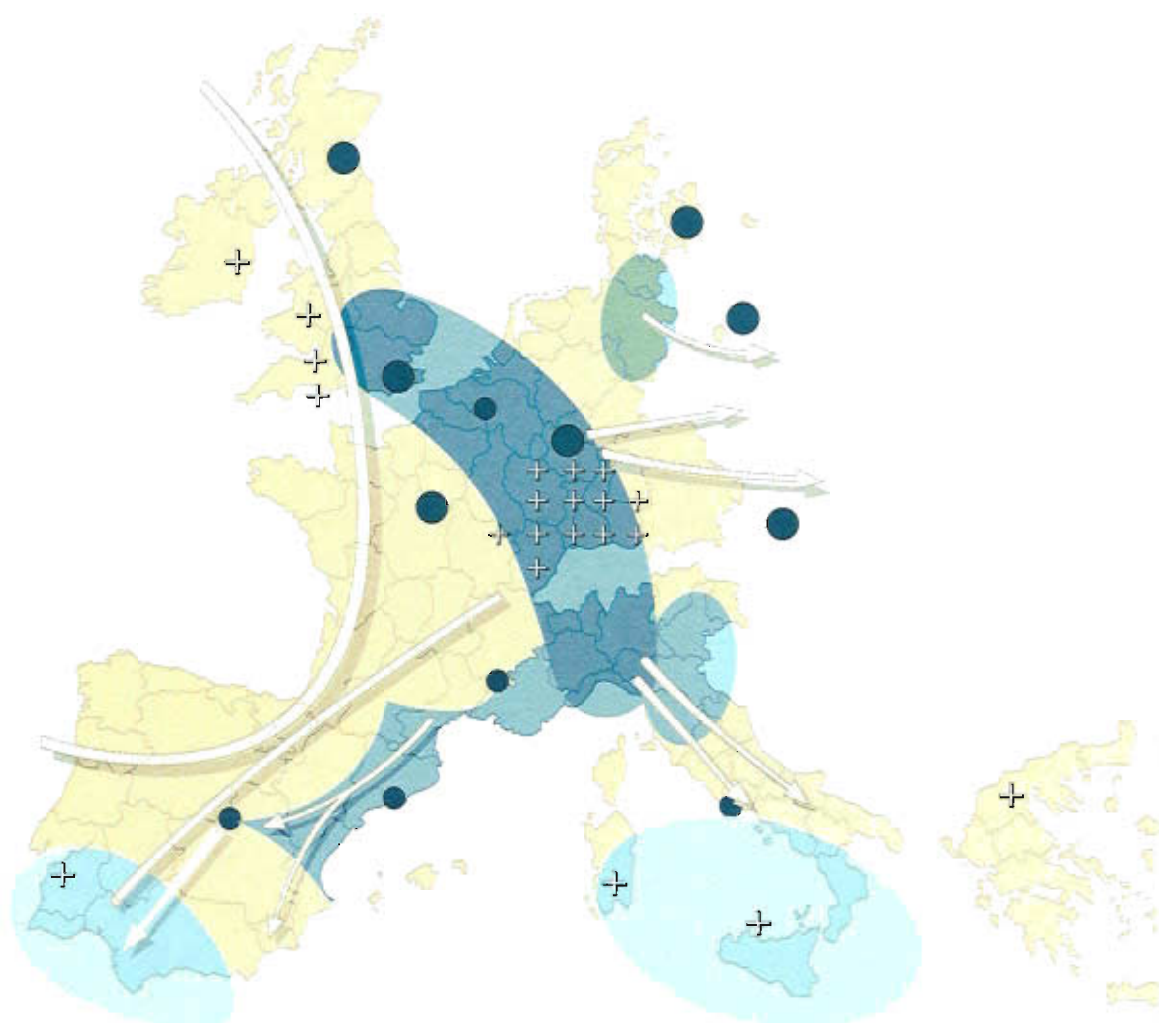
EJE TRADICIONAL Y REGIONES DE MAYOR CRECIMIENTO DE LA COMUNIDAD EUROPEA



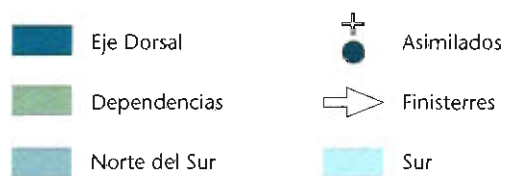
FUENTE: C.E.E.

- Eje tradicional
- Regiones de mayor crecimiento

LOS EJES DE DESARROLLO EUROPEO



FUENTE: Reclus/Datar, 1989



2.3 LA SITUACION DE MADRID: DATOS FUNDAMENTALES

Madrid, como capital del Estado, alberga las dependencias básicas de las distintas instituciones y poderes del Estado, además de las propias del Ayuntamiento y Comunidad Autónoma. El esquema nº 3 muestra cómo se sitúan en el centro de Madrid algo más de un centenar de dependencias relacionadas con la capitalidad del Estado.

También, como consecuencia de la capitalidad, las grandes empresas han venido instalando sus sedes sociales en el centro de Madrid, como puede verse en el esquema nº 4. Esta localización de actividades, claramente terciarias, crean una enorme servidumbre de Madrid hacia esa condición de capital del Estado (congestión, medidas de seguridad, desplazamientos de autoridades) que añade una distorsión sensible al funcionamiento, relativamente rutinario, de los desplazamientos en cualquier ciudad, creando un sobrecoste de capitalidad que los madrileños, pacientemente, soportan.

Sin embargo, las infraestructuras de Madrid no han estado a la altura de las exigencias y, todavía menos, de la previsión necesaria para generar las holguras necesarias para la futura expansión de la demanda.

Así por ejemplo, el Metro de Madrid ha conocido en estos años críticos un estancamiento que hace que no solo esta se encuentre en desventaja respecto a otras grandes ciudades capitalinas, como París o Londres, sino que incluso el nivel de equipamiento del Metro sea inferior al de Barcelona, que, además de las cercanías de RENFE, cuenta con los Ferrocarriles de la Generalitat que han conocido sustanciales mejoras en los últimos años.

La ciudad de Madrid tiene en el 7,56% del territorio de la región el 60,8% de habitantes, que generan el 76% del PIB regional y que, hasta finales de 1992, sólo contaba con el 52% del desempleo del conjunto de la Comunidad de Madrid.

La ciudad genera el 12% del PIB de España, con tan sólo el 7,4% de la población, acumulando sólo el 4% del desempleo total y contribuyendo con el 41% de los ingresos fiscales del conjunto del Estado.

El nivel de riqueza relativa de Madrid se sitúa por encima de la media de los países de la Comunidad Europea, con unas estructuras comerciales que se encuentran en un proceso de maduración intermedio entre las estructuras tradicionales y las estructuras comerciales modernas, como las de París, Londres, Fráncfort o Munich. Por ello el número de establecimientos comerciales es relativamente bajo en comparación, por ejemplo, con Cataluña, Valencia o Andalucía, aunque el negocio por unidad comercial sea mayor dado, además, el elevado nivel de gasto por habitante que se registra en Madrid.

Madrid es, como consecuencia, además de su función como capital del Estado, una pieza fundamental de la economía española, el mayor contribuyente en términos absolutos y relativos a la solidaridad nacional, y una pieza nada desdeñable del conjunto de Europa.

Particularmente, el incremento de la oferta de suelo urbanizable dentro de los límites del equilibrio espacial y medioambiental, del término municipal, puede influir en un abaratamiento de los precios del suelo que contribuya a invertir el proceso de retraso en la emancipación de los jóvenes. (Debe tenerse en cuenta que esa edad de emancipación -31,2 años, frente al 28,6 de media en Europa- supone, al generarse menos hogares, un problema estructural grave en la economía, perjudicando no sólo al sector de la construcción, sino a sectores como muebles, cerámica, decoración, electrodomésticos, y servicios. Ese problema estructural, esa menor actividad relativa frente a otros países, explica, aproximadamente, 1/3 de nuestras cifras de paro estructural).

La combinación de ese proceso con la reducción de las cargas financieras en la adquisición de viviendas, producirá un triple efecto que requerirá un minucioso análisis:

- aceleración del sector de la construcción;
- cambio del tamaño de la vivienda, porque una parte del menor coste se dedicará a la adquisición de unos espacios;
- cambio en los criterios de localización de las mismas, porque, también, según muestran los estudios realizados, una parte del ahorro se aplicará a mejorar las posibilidades de elección de la localización.

DEPENDENCIAS RELACIONADAS CON LA CAPITALIDAD DEL ESTADO



Fuente: Atlas de España "EL PAIS"-1993-

LOCALIZACIÓN EN LA CIUDAD DE MADRID DE LA SEDE SOCIAL DE LAS GRANDES EMPRESAS



Tamaño de la empresa. Ingresos en millones de pesetas -1983-

- Menos de 10.000 mill. pts
- 10.001 - 25.000 mill. pts
- 25.001 - 50.000 mill. pts
- 50.001 - 100.000 mill. pts
- Más de 100.000 mill. pts

Fuente: Atlas de España "EL PAÍS"-1993-

MADRID Y SU REGION: CIFRAS BASICAS

	Madrid Ciudad		Madrid Región
Superficie (km ²)	607	(7,56%)	8.028
Habitantes (millones)	2,9	59%	5.01
Habitantes/km ²	4.959	616	
PIB (billones)	7,01	(76%)	9,2
Licencias Comerciales	82.226	(69,28%)	118.681
Turismos/1.000 hab.	388	372	
Desempleo	121.366	(52%)	232.100

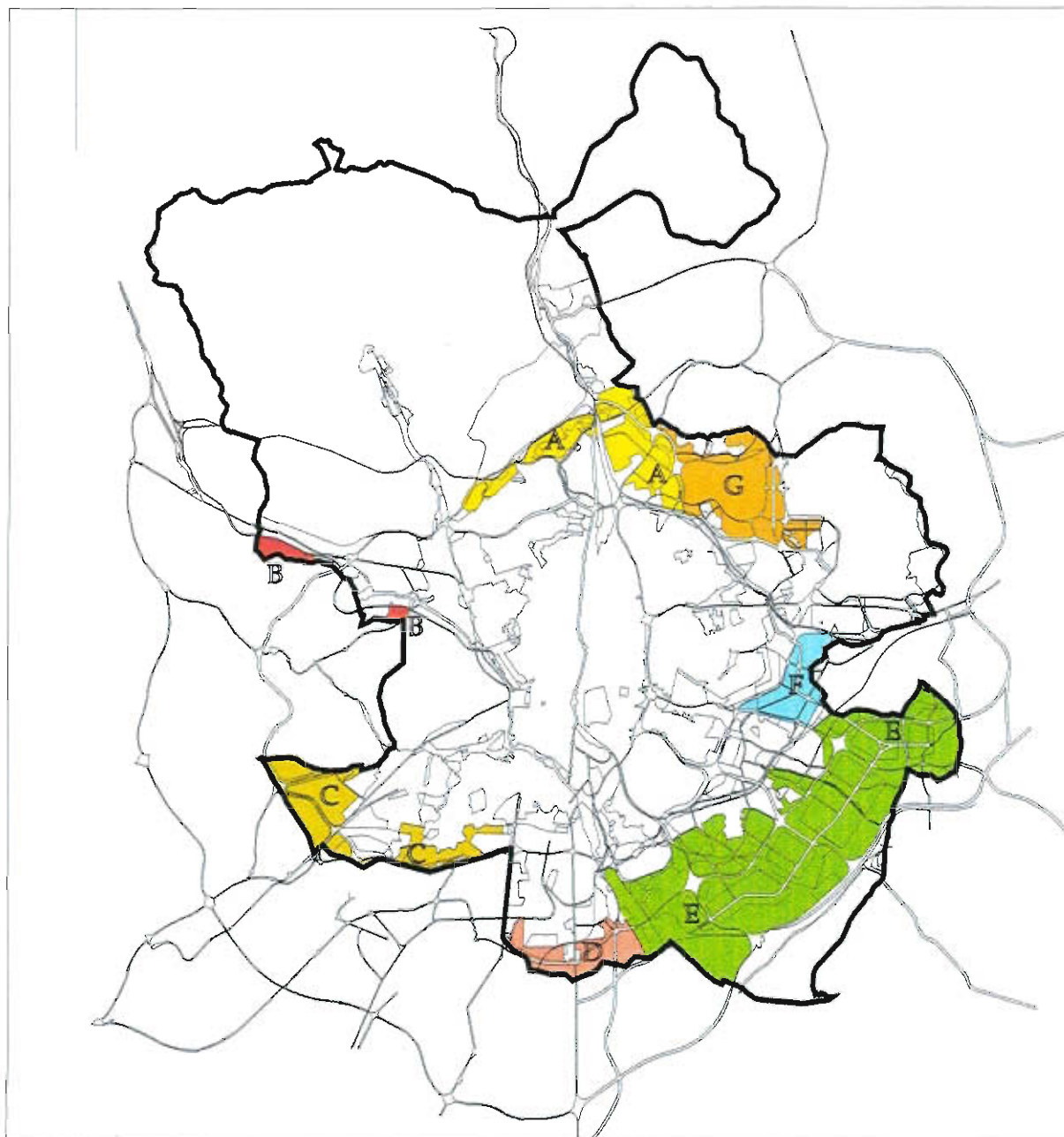
Fuentes: INE, 1995. Anuario Estadístico Ayto. Madrid 1994. Anuario del Mercado Español, 1994. BANESTO. INEM

MADRID REGION Y ESPAÑA: CIFRAS BASICAS

	Madrid Región		España
PIB (billones)	9,2	(16,4%)	56
Habitantes (millones)	5,01	(12,5%)	40
Desempleo	232.100	(7,93%)	2.927.000
Licencias Comerciales	133.126	(10,25%)	1.227.536 (1)
Turismos	2.051.622	(17%)	12.160.340
Turismos/1.000 hab.	412		307

- (1) Es destacable la aparente debilidad del comercio de Madrid, que contrasta con el elevado gasto por habitante. Este comercio está menos concentrado en el pequeño comercio que en Regiones como Cataluña, Valencia o Andalucía. En Madrid las grandes superficies y los establecimientos medios tienen mayor superficie y concentran más compras. Anuario del Mercado Español; INE 1995; INEM.

LAS OPORTUNIDADES QUE OFRECE EL TERRITORIO MUNICIPAL



- A - Area Norte y Noroeste
- B - Area Oeste
- C - Area Suroeste
- D - Area Sur en Villaverde
- E - Area Sureste
- F - Area Este
- G - Area Nordeste

LA REGIÓN DE MADRID Y OTRAS GRANDES REGIONES CAPITALINAS EUROPEAS, ALGUNAS MAGNITUDES COMERCIALES

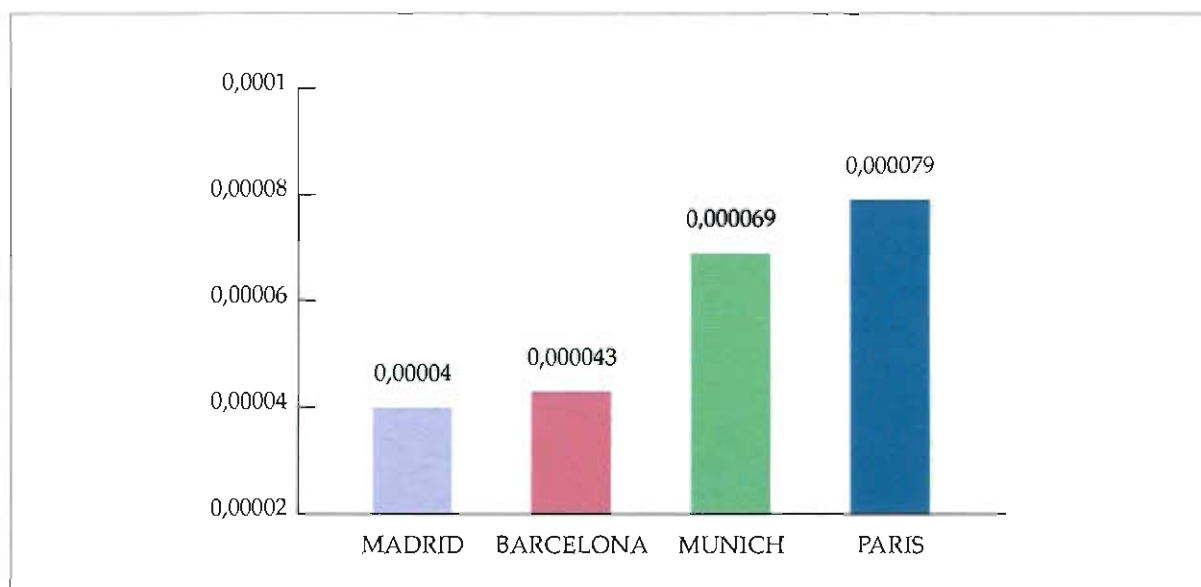
	Roma	Londres	París	Madrid
Habitantes	5 Millones	7 Millones	9 Millones	5 Millones
Densidad Hab./km ²	296	428	852	616
Comercios/1.000 hab.	17	10	7	⁽¹⁾ 15
Tipo distribución	Fragmentación	Centralización	Centralización	Poco centralizada
Superficie/Supermercado	100 m ²	190 m ²	400 m ²	120 m ²
Superficie/Super servicio	400 m ²	2.300 m ²	2.500 m ²	400 m ²
Superficie/Hipermercado	3.000 m ²	4.500 m ²	10.000 m ² ¹	7.000 m ²
Vehículos/1.000 hab.	418	436	431	372
PIB relativo	116	119	125	⁽²⁾ 102

NOTAS: (1) Como puede apreciarse, la estructura comercial de Madrid es intermedia entre la *mediterránea* de Roma y las de las más avanzadas zonas metropolitanas. El comercio de Madrid es más moderno que el resto de las ciudades españolas.

(2) Media europea = 100

Fuentes: Cámara de Comercio e Industria de Madrid, 1992. DATAR, 1993

GRAFICO Nº 1 KILOMETROS DE METRO POR HABITANTE



2.4 MADRID, POLO PERIFERICO EUROPEO

Siendo Europa nuestro referente más próximo es evidente que Madrid ocupa una posición periférica, tanto más en cuanto que la ampliación a 15 de los miembros de la Unión Europea, mas la decidida proyección de Alemania hacia el Este, desplaza en una componente NE el centro neurálgico de la Unión. No lo sería si, a esa visión eurocéntrica, le aplicáramos un *zoom* que nos permitiera visionar el norte de Africa y Centro y Sudamérica.

Estas regiones, ricas en recursos naturales y con bajos costes laborales y de energía, por su atraso relativo, son susceptibles, ante un cambio en la coyuntura mundial, de crecer a unas tasas muy superiores a las de los países que ya disfrutaban de un alto nivel de desarrollo. Son, además, zonas con las que España guarda un pasado y presente de buenas relaciones y que pueden mostrar grandes niveles de actividad en los próximos años, atrayendo flujos de capital, servicios, productos manufacturados y bienes de equipo y generando flujos de materias primas, productos con componentes altos de mano de obra, subconjuntos industriales y productos susceptibles de incrementar su valor añadido final.

El eventual papel de Madrid como enlace de esas áreas con los ejes de desarrollo europeos no se fundamentará tanto en las *tradicionalmente buenas relaciones* y en *nuestros lazos históricos y culturales* como en la habilidad y oportunidad para aprovechar esas oportunidades, si se encuentran adecuadamente soportadas con los medios (servicios e infraestructuras) mas convenientes y competitivos.

Esta es, posiblemente, la mejor oportunidad de Madrid para no ser una ciudad limítrofe al eje de desarrollo *periférico*. Si no es así, la situación puede complicarse mucho para Madrid. Los planes estratégicos de ciudades como Bilbao y Barcelona se centran en su capacidad de *terminales* y *nodos* logísticos. Génova y Marsella caminan en dirección similar, donde, además, su proximidad a los corredores terrestres y sus posibilidades de intercambio modal con el transporte marítimo les proporciona una clara *renta de situación* sostenida por otras ventajas espaciales. Por otra parte, la promoción tecnológica y el desarrollo de valor añadido forman parte de todos los planes de incentivo al desarrollo regional en todas las áreas.

Aunque el capital suele fluir hacia donde surgen las oportunidades, los centros de decisión suelen ser bastante estáticos. Ello significa que la dimensión de centro de decisión financiera de Madrid podría continuar jugando un papel importante, sobre todo si se prestigia como instrumento de canalización de inversiones en el eje mediterráneo y los canales norteafricano y sudamericano. Pero ello implicará una profunda especialización que, aunque hoy existe en germen, requerirá esfuerzo y estímulo.

En todo caso, si Madrid pudiera evolucionar para ser el gran nodo logístico de enlace de transporte terrestre (ferrocarril y carretera) con los puertos americanos (a través de Lisboa y Sevilla) y los puertos mediterráneos y atlánticos (Barcelona, Valencia, Bilbao), junto con una fortalecida capacidad aérea (*hub* del Sur de Europa), las oportunidades que se generarían, progresivamente, alentarían al desarrollo de las especialidades de servicio capaces de aprovechar el potencial de negocio que ese gran centro logístico generaría. Fundamentalmente las comerciales, las de ensamblaje y las financieras.

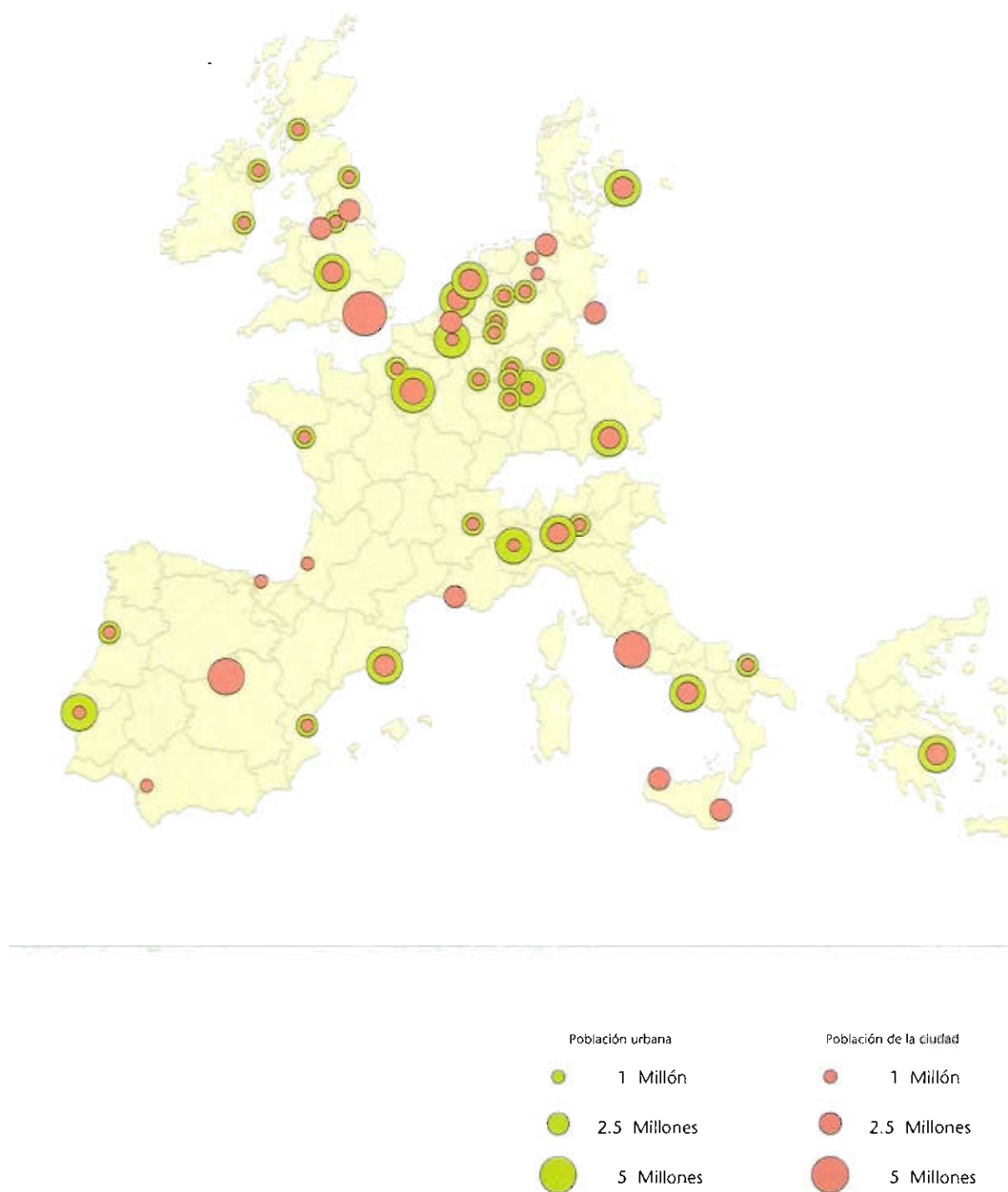
Por tanto, y como conclusión, en tanto que Madrid limite su posicionamiento internacional hacia Europa, Madrid será un área periférica, con dificultades para encontrarse en las líneas de mayor dinamismo de desarrollo futuro. En la medida en que Madrid desarrolle su proyección hacia América y el Norte de Africa con las miras puestas en la circulación de flujos hacia y desde Europa, su papel periférico se atenuará para posicionarse como una nueva centralidad para la interconexión de las áreas de futuro crecimiento con las economías desarrolladas de Europa.

Este objetivo no será fácil. Ciudades como Southampton (con el efecto del Tunel bajo el Canal de la Mancha) y París, entre otras, llevan desarrollando, desde hace años, una labor de captación de flujos

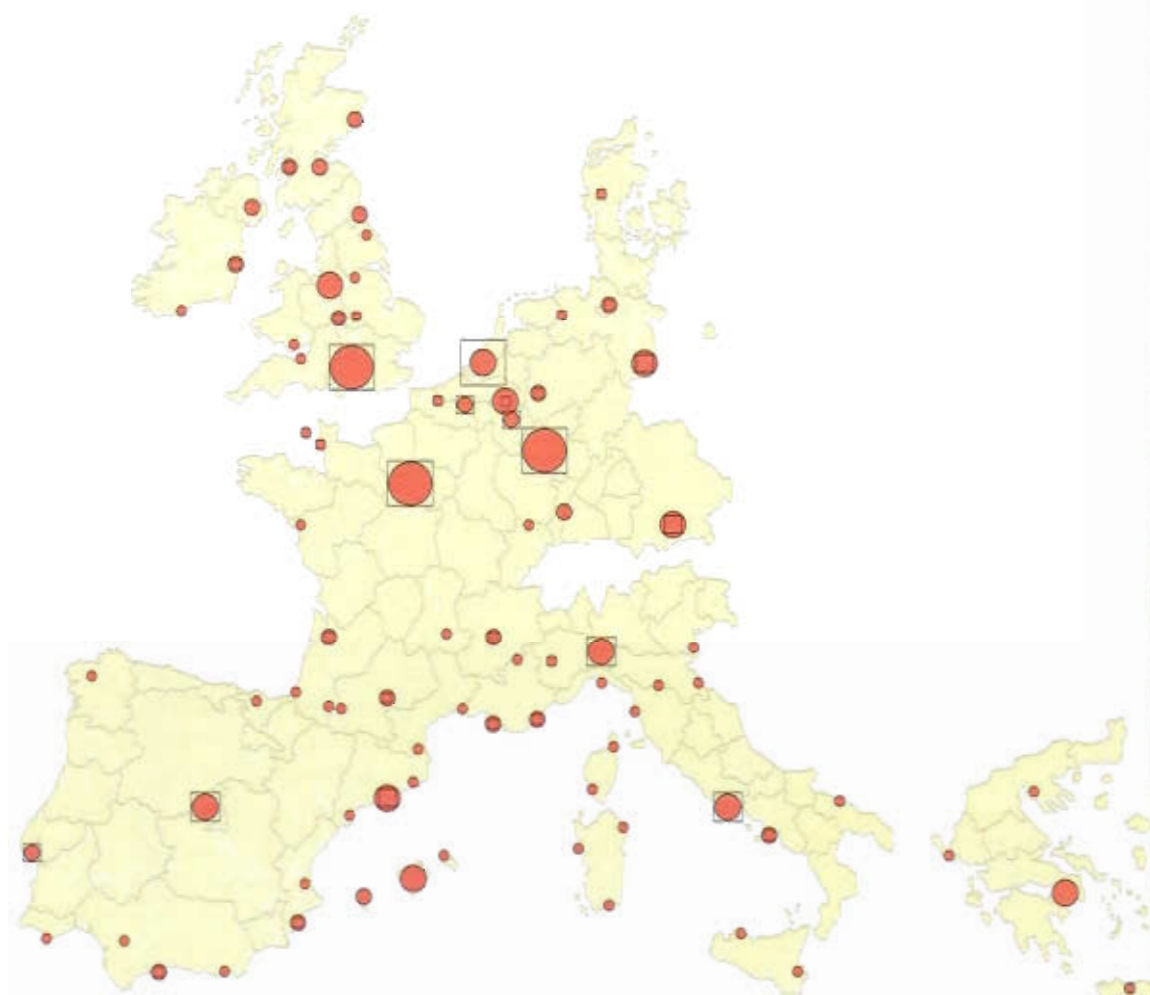
para aspirar a jugar ese papel de polos de intercambio y valor añadido. Madrid debe entrar en la competición, donde lo importante no es vencer o conseguir una imposible situación monopolística sino estar en la liza, formando parte de la disputa entre las ciudades que intentan forjar el futuro.

Pero para ello, los grandes proyectos con incidencia en la construcción del *nodo* intercontinental no deben retrasarse, ni recortarse en posibilidades y ambición; la ciudad aeroportuaria, las plataformas logísticas; el suelo económico para actividades logísticas y comerciales, equipado, comunicado y barato; las infraestructuras ferroviarias; los enlaces eficaces con las regiones próximas...

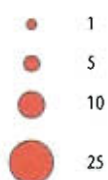
REGIONES URBANAS



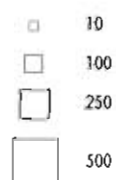
DESARROLLO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE



Pasajeros (millones)



Mercancías (miles de toneladas)



FUENTE: Europa 2000. C.E.E.

2.5 CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

Recogiendo algunas de las propuestas de la III Fase del Plan Estratégico, sobre la incardinación de Madrid con los ejes europeos de desarrollo, puede concluirse que el desarrollo de las oportunidades de Madrid, como nueva centralidad internacional emergente requerirán, como soporte:

- a) Un fuerte desarrollo de las infraestructuras de transporte, con una concepción de sistema logístico de dimensión internacional. Como consecuencia se precisan importantes facilidades para la intermodalidad de mercancías y la promoción de instalaciones y servicios de manutención, almacén, ensamble, manipulación y reexpedición (por carretera, ferrocarril y aéreo).
- b) La distribución en el mercado interior de Madrid debe ganar en calidad, eficacia y precio, lo que conllevará esfuerzos de infraestructura, de gestión y de organización.
- c) La provisión y movilización de suelo comercial, industrial, de servicios y residencial, adecuadamente localizado y a precios competitivos que mejoren, no sólo los costes de funcionamiento de la ciudad, sino que sirvan de plataforma a una mejora de la integración de procesos industriales, de transformación, comerciales y de servicios para el área metropolitana y el conjunto de la macrorregión que conforman el sistema de ciudades próximas a Madrid (Ávila, Valladolid, Guadalajara, Toledo, Segovia, Ciudad Real).

Particularmente el aumento del suelo urbanizable disponible debe contribuir a paliar ese grave problema de nuestra economía que supone el retraso en la edad de emancipación de los jóvenes. Ese retraso en la formación de nuevos hogares explica más del 30 % de nuestro desempleo estructural.

- d) La incardinación y la orientación de esas actuaciones sobre los ejes de desarrollo europeos y nacionales. Lo que, básicamente, implica pinzar el eje mediterráneo en los vectores Madrid-Zaragoza-Barcelona y Madrid-Valencia con un transporte de superficie, así como conectar con el eje central europeo. La comunicación con el eje Madrid-Valencia aparece como el punto débil de la actual situación, donde las comunicaciones son malas y las previsiones existentes en el Plan de Infraestructuras del MOPT no mejoran la situación; la fusión de los tráficos de las antiguas carreteras de Valencia y de Albacete-Alicante en una única autovía, sin caminos alternativos, es una solución que puede canalizar los volúmenes actuales pero que tendrá dificultades para soportar el tráfico inducido que su propia eficacia generaría. Ello se ve agravado por el inadecuado trazado ferroviario que, nuevamente, intenta acumular tráficos paralelos e intermedios, alargando en 100 Kms la distancia lógica a Valencia, con lo que un tren de velocidad alta difícilmente efectuaría el recorrido en menos de 2 horas y media.

La conexión con el eje centroeuropeo es la vía Irún y Canfranc, reforzándose de este modo la mejor alternativa para extender los efectos beneficiosos del Eurotúnel, bajo el canal de la Mancha, paliando de ese modo los efectos negativos que podría suponer la apertura del túnel en nuestros puertos cantábricos y atlánticos. Ello implica potenciar las conexiones terrestres por carretera y ferrocarril, así como con las instalaciones logísticas adecuadas, concretamente.

- a) El desarrollo del potencial de gran centro logístico de los flujos comerciales europeo, norafricanos; centro y sudamericanos. Fundamentalmente por la potenciación de nuestros puertos atlánticos y la adecuada conmutación con el cargo aéreo. Y ello quedaría asociado al desarrollo de la plataforma de carga aérea en Barajas y a la necesaria infraestructura y ordenación de usos asociados a esas actividades.
- b) Prestar atención a las necesidades de formación, educación y especialización en todos los niveles, así como a la investigación científico-técnica. El potencial existente en Madrid debe valorar-

se y desarrollarse con mayor intensidad, principalmente ahondando en la especialización y favoreciendo la instalación de centro de investigación de empresas nacionales y extranjeras. Los aspectos relacionados con los procesos logísticos al comercio internacional, la producción off-shore y los servicios avanzados de marketing deben potenciarse y no considerarse secundarios respecto a las actividades relacionadas con la alta tecnología, por ejemplo.

- c) El despliegue de una auténtica diplomacia internacional que valore el potencial de Madrid mejorando su prestigio y proyección. La proyección internacional de Madrid ha descansado excesivamente en las acciones derivadas de la capitalidad del Estado y de su dimensión cultural o turística. Otras ciudades que carecían de esos factores han promovido de modo sistemático una imagen de ciudad y una imagen comercial con mayor esfuerzo, pero con mayor control finalista de sus mensajes. Para ello han coordinado de manera eficaz su acción diplomática y sus esfuerzos de representación y de creación de una red de relaciones internacionales profesionalizada y activa.

Y ello requiere acciones institucionales y políticas coordinadas con asociaciones de carácter privado. El éxito de las campañas de algunas ciudades ha residido en el liderazgo político de acciones combinadas públicas y de entidades como las Cámaras de Comercio, las Ferias y las Universidades, dentro de un plan de acción a largo plazo.

Ejemplos claros de estos esfuerzos los ofrecen ciudades como Lyon y Barcelona.

En este sentido el Nuevo Plan General puede incidir en los siguientes aspectos:

- a) La potenciación de Barajas como gran hub de operaciones de pasajeros y, especialmente, de mercancías, con la ciudad aeroportuaria prevista en su entorno. Proyecto que no puede demorarse más, ante el precario funcionamiento de un Barajas saturado desde hace años.
- b) La potenciación de las conexiones de Barajas con la ciudad.
- c) La potenciación de las Zonas de Intercambio Modal de Transporte de mercancías.
- d) La mejora de la eficacia de la distribución de mercancías en la ciudad, tanto desde los aspectos normativos como en la provisión de infraestructuras y facilidades adecuadas.
- e) La reserva de suelo para las conexiones ferroviarias y la mejora de los accesos de las radiales.
- f) La promoción, en la medida de las competencias administrativas del Ayuntamiento de Madrid, de la mejora de la accesibilidad, fundamentalmente a y desde el arco mediterráneo, en los vectores directos Madrid-Zaragoza-Barcelona y Lisboa-Madrid-Valencia; y con la cornisa atlántica como vía de conexión hacia las economías y oportunidades de negocio que generará el Túnel de la Mancha.
- g) La previsión y la promoción de suelo para las actividades asociadas a esa dimensión logística de Madrid que se desea desarrollar.
- h) La previsión y la preparación de suelo para la extensión y mejora del sistema universitario.
- i) El diseño y la previsión de los espacios y dotaciones que mejoren la calidad ambiental haciendo de Madrid no sólo un lugar para estar, como hoy revelan las preferencias de los directivos de empresas multinacionales, sino, también, un lugar agradable para vivir y trabajar.
- j) El fortalecimiento y la recuperación de la identidad histórica y cultural de Madrid, como un factor diferenciador y cualificador de una dimensión integradora de la calidad residencial.
- k) El aumento, en el límite de las posibilidades físicas, de la oferta de suelo urbano, como instrumento de abastecimiento del suelo y como vehículo para superar uno de los graves déficits estructurales de nuestra economía.

3 LA SITUACION ACTUAL: LOS PROBLEMAS DE LA CIUDAD Y LAS OPORTUNIDADES QUE OFRECE EL TERRITORIO MUNICIPAL

3.1 LOS PROBLEMAS

Una ciudad de la magnitud de Madrid presenta necesariamente una problemática compleja, profunda y variada, cuya resolución no resulta nunca sencilla y debe afrontarse mediante una serie de políticas sectoriales, estrechamente relacionadas, que paulatinamente vayan invirtiendo las tendencias no deseadas, a la vez que sirven de orientación a su desarrollo a medio y largo plazo.

Entre los múltiples problemas que afectan a la ciudad de Madrid, cabe destacar por su trascendencia social y urbanística los siguientes:

- a) El acceso a la vivienda
- b) Las dificultades de movilidad y accesibilidad
- c) La degradación de las áreas históricas
- d) La existencia de áreas industriales obsoletas
- e) Los problemas medioambientales

Este conjunto de problemas puede englobarse en un solo concepto: la existencia de *desequilibrios territoriales* tanto en el Area Metropolitana como en la propia ciudad de Madrid. Estos desequilibrios se refieren a componentes de posición centro-periferia, norte-sur; a aspectos relacionados con los usos tanto residenciales, como terciarios, industriales y dotacionales, y por último al modelo de movilidad y accesibilidad que debe vertebrar el tejido urbano.

Dichos desequilibrios se agudizan por la falta de un *planeamiento territorial* y un *proyecto de futuro*, motivada por una errónea valoración de la crisis económica de los primeros ochenta, a cargo de los redactores del Plan General de 1985, plan dedicado fundamentalmente a paliar los problemas de la ciudad existente, con significativo olvido de propuestas estructurantes a medio y largo plazo.

Estos desequilibrios constituyen, en suma, una amenaza para la calidad de vida de los madrileños, cuya recuperación y mejora es el objetivo central del NPG.

3.1.1 EL ACCESO A LA VIVIENDA

Aunque el art. 47 de la Constitución Española establece el derecho de todos los españoles a disfrutar de una vivienda digna y adecuada a sus necesidades, la situación real dista mucho de lo previsto en el mandato constitucional.

Desde mediados de los setenta, una parte considerable de la población madrileña, en especial matrimonios jóvenes, ha establecido su residencia en la Corona Metropolitana. Aunque una parte del éxodo se produce de forma voluntaria, la mayor parte de las salidas están provocadas por la imposibilidad de acceder a una vivienda en las condiciones de mercado en el municipio de Madrid.

Esta situación tradicional de encarecimiento en los precios de vivienda en Madrid se agravó a partir de finales de 1985. Coincidiendo con el conocido boom inmobiliario, como ya se ha expuesto anteriormente, el precio de la vivienda en Madrid creció desmesuradamente. Cada vez es mayor el sector de población que, por una parte, no puede incluirse en programas de vivienda protegida por exceder de los topes salariales establecidos por la legislación correspondiente, y, sin embargo, carece de los suficientes recursos económicos como para adquirir un piso en el mercado libre. Esta última posibilidad solo resulta asequible para aquellos que ya tienen una vivienda en propiedad, lo que acentúa la aparición de tensiones hacia una cierta polarización social, fenómeno de consecuencias nefastas para la vida urbana.

El crecimiento generalizado de la actividad promotora privada en el campo de la vivienda libre durante estos años, se ha fundamentado en un aumento del valor de los patrimonios del suelo y de los stocks de viviendas, reforzando, en última instancia, los elementos especulativos sobre los productivos.

Al mismo tiempo, durante este período, las viviendas con algún tipo de protección han experimentado una caída sin paliativos, tanto las VPO de promoción privada, como las promovidas directamente por la Administración.

Tampoco el alquiler se ha configurado durante los últimos años como alternativa a la propiedad, más bien al contrario, ya que desde los años sesenta el porcentaje de viviendas en alquiler viene experimentando un decrecimiento progresivo.

El resultado de todo ello es un mercado de vivienda afectado por fuertes desequilibrios, que podríamos resumir en uno sólo: radical inadecuación entre el producto que se oferta y las necesidades reales de la demanda. Esta inadecuación no es sólo de tipo económico, sino que abarca también aspectos formales, especialmente en cuanto a tipología y superficie.

Una disfunción similar se produce en el mercado de las oficinas, con el resultado de una sobreabundancia de locales para oficinas de representación en localizaciones de prestigio, que se mantienen en buena parte sin ocupar, y, por contra, una insuficiente oferta de usos terciarios en el resto de la ciudad.

La respuesta de la población a tales desequilibrios es la emigración de sus sectores más jóvenes hacia los núcleos metropolitanos, en donde la oferta inmobiliaria se acerca más a sus posibilidades financieras.

Ello tiene al menos dos efectos perniciosos para la ciudad. Por un lado, la población que emigra a los alrededores continúa en muchos casos desarrollando su actividad laboral en los distritos centrales, lo que agrava los problemas de movilidad del área metropolitana. Por otro lado, se produce un estrangulamiento, por su base, de la pirámide de población de las zonas centrales de la ciudad, en donde subsiste una población cada vez más envejecida.

Aunque existen multitud de factores que inciden en el sector, el planeamiento se encuentra entre los que tienen un papel fundamental a la hora de instrumentar cualquier política de vivienda. El reciente encarecimiento producido en el precio final de esta se debió, entre otras causas, a que la expansión de la demanda surgió en un momento de escasez generalizada de suelo apto para edificar.

No hay que olvidar, sin embargo, que la calificación de suelo, aún constituyendo una condición necesaria, no es suficiente por sí sola para solucionar la problemática descrita. Las medidas que propone el NPG deberán tener su necesario complemento mediante políticas de fomento de la rehabilitación, de aumento del parque de viviendas en alquiler, de mejora de la gestión y programación pública, de coordinación interadministrativa, de reducción del coste del suelo o de incentivación financiera y fiscal de la demanda.

3.1.2 LAS DIFICULTADES DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

El Área Metropolitana de Madrid carece en estos momentos de un modelo de movilidad, entendiendo como tal un patrón racional de distribución de usos en el territorio y un conjunto integrado de sistemas de transporte que vertebrase esa distribución en base a criterios de funcionalidad, jerarquización, optimización, coexistencia entre los diferentes medios y respeto al medio ambiente.

Es obvio que este problema requiere una planificación territorial integrada, a nivel metropolitano, y con visión estratégica de futuro. La ausencia de esa planificación en las últimas décadas ha producido la situación actual: los núcleos de la corona metropolitana han crecido inmoderadamente, apoyándose en la trama de los antiguos pueblos y a costa de los habitantes expulsados del centro según el fenómeno descrito en el punto anterior. La red de transporte colectivo ha crecido ciertamente, pero no tanto como requiere la nueva distribución de la residencia.

El modelo radioconcéntrico, sobre el que se apoyaba el crecimiento metropolitano hasta el Plan General de 1963, es incapaz de resolver las necesidades de movilidad que genera la nueva situación.

La población joven ha establecido en buena parte su residencia en ciudades dormitorio, que carecen en buena medida de servicios, equipamientos y usos productivos, por lo que sigue gravitando sobre las áreas centrales de la ciudad. La falta de infraestructura para el transporte colectivo hace que la mayor parte de los viajes centro-periferia se efectúen en transporte privado, en muchos casos con más de un vehículo por familia.

La congestión de las vías radiales de acceso a Madrid es notable en las horas punta, aumentando considerablemente los tiempos de viaje vivienda-trabajo y viceversa. La previsión de nuevas infraestructuras y la resolución de cruces a desnivel, son soluciones útiles sin duda, pero que actúan a posteriori sobre el problema generado, problema que sería más fácil de resolver con una planificación previa.

La presión del vehículo privado sobre las áreas consolidadas presenta graves consecuencias sobre el medio ambiente y compromete seriamente las posibilidades de accesibilidad y evacuación de los vehículos específicos para situaciones de emergencia.

Se evidencia igualmente la ausencia de una política global de gestión del estacionamiento, observándose carencias tanto de aparcamientos para residentes, como rotatorios o de disuasión ligados a otros medios de transporte. Paradójicamente los aparcamientos existentes no se utilizan en toda su capacidad, ya que frecuentemente el usuario prefiere arriesgarse a aparcar ilegalmente en aceras, pasos de peatones, doble o triple fila, etc... La indisciplina viaria supera ampliamente la capacidad sancionadora de los agentes de vigilancia.

A pesar de todas las dificultades, el usuario continúa prefiriendo el transporte en automóvil privado, debido también a que los medios de transporte colectivo carecen en muchos casos de la debida frecuencia, calidad, comodidad o radio de acción, como para constituir una alternativa competitiva. La ausencia de un sistema de intercambiadores, que permita combinar con agilidad varios sistemas de transporte, produce en muchos casos excesivos fraccionamientos de los viajes, separados por largas esperas, que en definitiva resultan más incómodos que el atasco en el vehículo privado.

Es obvio que esta amplia problemática debe atacarse, tanto con medidas de descentralización de los usos no residenciales, para crear centralidades periféricas con usos mixtos, como mejorando la red de transporte colectivo. Ello ha de complementarse con medidas de desincentivación voluntaria del transporte privado, fomento del intercambio entre modos de transporte, gestión global del estacionamiento y mejora de la disciplina viaria.

3.1.3 LA DEGRADACION DE LAS AREAS HISTORICAS

Las zonas centrales de la ciudad reúnen una serie de problemas propios, que por su especificidad y trascendencia en el conjunto urbano, requieren un análisis separado, aún cuando empiezan a producirse también en algunas áreas exteriores (Tetuán, Puente de Vallecas), si bien de forma menos acentuada.

En primer lugar, un grave descenso en el número de habitantes, debido al éxodo de los sectores de población más jóvenes, por las causas que se han expuesto en el punto 3.1.1., lo que produce un envejecimiento progresivo, al tiempo que genera la aparición de un numeroso parque de viviendas vacías; en segundo, el desarrollo de usos agresivos que sustituyen al residencial, como oficinas o pensiones de legalidad en muchos casos cuestionable.

Por otra parte, el comercio tradicional va paulatinamente desapareciendo, tanto por la competencia de los nuevos macrocentros de comercio y ocio, como por la propia falta de clientes, e, incluso, por la incapacidad de determinados usos para modernizarse y adaptarse a los nuevos modos comerciales. Como en el caso de la vivienda, la desaparición del comercio tradicional genera zonas con las plantas bajas sin uso, y otras en las que aparecen usos igualmente agresivos: bares de copas, salones de juegos recreativos, comercios de 24 horas, etc..

A su vez la presión de los nuevos usos contribuye a la expulsión de los habitantes originales y su sustitución por población marginal de todo tipo, lo que crea núcleos de infravivienda y afecta a la seguridad ciudadana.

La falta de población hace que, poco a poco, vayan desapareciendo los equipamientos públicos por falta de usuarios, aunque se mantienen los altos porcentajes de usos culturales, recreativos y de servicios, que por el carácter esporádico de su utilización atraen a numerosa población ocasional.

Uno de los fenómenos que más contribuye a la degradación de los tejidos urbanos centrales y que quizá sea más sencillo de controlar desde la Administración municipal, es el de la terciarización. Las oficinas de tipo representativo, con su potencial económico y de gestión, actúan directamente sobre el uso residencial y preparan el territorio para posteriores procesos de degradación. A este respecto los efectos son parecidos cuando el uso que invade los edificios residenciales es el de servicios de la Administración.

Paralelamente a todo ello, el centro sufre un fuerte deterioro del parque edificado. A ello ha contribuido el exceso de proteccionismo indiscriminado y mal entendido del Plan General vigente que, con medidas normativas como el umbral de sustitución, ha impedido durante años la adecuada renovación del tejido urbano, desvirtuando en el fondo los aciertos del anterior Plan Especial Villa de Madrid. Este último, surgido como defensa del patrimonio histórico entonces amenazado por la presión inmobiliaria, permitía sin embargo la sustitución de la edificación no catalogada por nuevos edificios respetuosos con el entorno, mediante la figura de la protección ambiental, suprimida por el posterior Plan General.

La aplicación de un planeamiento que extrema los preceptos negativos, sin proponer actuaciones positivas de revitalización, ha llevado a efectos contrarios a los deseados: la aceleración de los procesos de ruina más o menos inducida y la desaparición parcial del parque que se decía proteger.

A todo ello hay que añadir los problemas de congestión del tráfico, enunciados en el punto 3.1.2., que alteran gravemente la calidad ambiental, así como la indisciplina en el estacionamiento, que supone la invasión física de aceras y espacios peatonales.

Y por último, y como consecuencia de todo lo anterior, dos efectos que no pueden dejar de citarse: la inseguridad ciudadana y los problemas de limpieza urbana, que terminan de dibujar un paisaje ciertamente preocupante.

Una ciudad como Madrid, no puede permitirse un centro urbano en la situación descrita, que puede aún agravarse si no se atajan los problemas expuestos con una política decidida, que comprometa tanto a la Administración municipal, autonómica y estatal como a los inversores privados. Una política que permita regenerar un tejido cuyo cuidado es clave para la salud de la ciudad.

3.1.4 LA EXISTENCIA DE AREAS INDUSTRIALES OBSOLETAS

El Plan General de 1985 apostaba de forma decidida por el mantenimiento de la industria entonces existente. Para ello se asignaban todas las áreas predominantemente industriales a las normas zonales industriales, incluso las situadas en posiciones céntricas en la ciudad, independientemente de su tamaño y grado de actividad.

Con ese mismo objetivo, se daba a esas normas zonales una edificabilidad muy alta y un régimen de usos compatibles bastante estricto. Asimismo, se permitía la implantación de usos industriales compatibles en las zonas residenciales, y se preveían algunas áreas remitidas a planes remitidos en suelo urbano y a planes parciales en urbanizable, con objeto de crear nuevos polígonos industriales.

Diez años más tarde puede decirse que este conjunto de medidas normativas ha dado un resultado desigual, e, incluso, contrario en algunos sectores a los objetivos que se pretendían, manifestando en general una cierta rigidez para adaptarse a los cambios operados en este tiempo en el sistema productivo metropolitano.

Estos cambios pueden resumirse en el aumento, dentro de las empresas clasificadas fiscalmente como industriales, del peso específico de los usos terciarios asociados; los procesos de descentralización productiva, la reducción del tamaño medio industrial y los cambios en la estructura metropolitana de transportes que, al tiempo que validan nuevas localizaciones, dejan otras en proceso de obsolescencia.

Durante los años de vigencia del Plan General de 1985, se ha observado, en primer lugar, que la edificabilidad asignada a las normas zonales industriales era desmesurada para las necesidades de la propia actividad industrial y ello provocaba diversas tensiones en el mercado inmobiliario.

Las empresas tenían por otra parte gran dificultad para localizar las actividades terciarias al servicio de la producción industrial, por el reducido porcentaje que el planeamiento daba a los usos compatibles.

En cuanto a la implantación de usos industriales en plantas bajas de zonas residenciales, hay que indicar que ha sido numerosa, especialmente en las normas zonales 1, 3 y 4. Los planes remitidos en suelo urbano se han desarrollado en gran parte, no así los planes parciales previstos.

Entre los problemas que debe afrontar el NPG destaca, también, la falta de previsión de nuevas áreas destinadas a almacenaje, carga y distribución de mercancías, ligadas a las grandes infraestructuras del transporte, derivadas del progresivo papel de Madrid en el sistema europeo de grandes centros de distribución.

Todo este complejo proceso ha producido un deterioro en determinadas áreas industriales de localización central, que han sufrido el abandono de numerosas empresas, sin posibilidad de sustitución por otros usos, ni oportunidad de renovación del uso industrial. En algunos casos, su pequeño tamaño, localización en zonas residenciales y ausencia de empresas subsistentes en funcionamiento, aconsejan su paso directo a una norma zonal de uso característico residencial.

Otras de mayor tamaño, en las que coexisten empresas en funcionamiento con otras cerradas, deben remitirse a una ordenanza de transformación, que permita la sustitución paulatina por el uso residencial, sin expulsar a las industrias que voluntariamente quieran permanecer.

Ejemplos particulares de esta situación son el área denominada Transformación del Sur, apoyada en el eje de Méndez Alvaro, y la Avenida de Córdoba que, por su importancia dentro del municipio, han requerido un estudio pormenorizado, del que deriva una calificación detallada de las parcelas, para usos residenciales, terciarios e industriales.

En otras zonas menos céntricas, en que las tendencias recientes han llevado a una convivencia de hecho entre usos industriales y terciarios, parece más adecuada una ordenanza que permita simultáneamente ambos usos productivos.

Finalmente, en las áreas en que se pretende preservar el uso industrial en un sentido más tradicional, el NPG debe ajustar los parámetros de edificabilidad y flexibilizar las condiciones de compatibilidad de usos asociados.

Esta variada gama de posibilidades se ajusta más a la realidad productiva de la región, y puede permitir la regeneración de las áreas industriales obsoletas y su integración en el continuo urbano.

3.1.5 LOS PROBLEMAS MEDIOAMBIENTALES

Los desequilibrios analizados en los puntos anteriores tienen una especial incidencia en el aspecto medioambiental, deteriorando la calidad de vida de la ciudad considerada como un ecosistema urbano.

En este sentido, las zonas céntricas son las que más sufren los problemas de contaminación atmosférica y acústica. La terciarización y el desplazamiento de los usos residenciales tradicionales genera un alto volumen de viajes atraídos y, en consecuencia, congestión y demanda de aparcamiento.

Los niveles de contaminantes atmosféricos y ruido son los más altos de la ciudad, y la degradación ambiental del espacio público es un hecho, al perderse su carácter estancial, por el aparcamiento indebido de vehículos de todo tipo que invaden plazas y plazuelas en un caso y comprometen el tránsito peatonal por las aceras, hasta el punto de obligar a los viandantes a ocupar las calzadas.

En cuanto a las periferias urbanas, debido al cambio económico experimentado en Madrid en la década de los 80, en el que se ha generado un incremento en el nivel de la vida de la ciudad, se han producido desestructuraciones en el tejido al abandonarse espacios industriales.

Por otra parte, en estas periferias se han producido crecimientos residenciales con tipología edificatoria a base de manzanas abiertas y bloques aislados. Esta tipología de edificación hace que se pierda completamente la identidad y legibilidad tradicional del espacio público, problema que se acentúa aún más en los barrios periféricos populares, debido a la uniformidad y monotonía originada por la repetición de edificios.

Los espacios abiertos interbloques en estas promociones, generalmente públicas, sin adecuado tratamiento o por pérdida del original, confieren a todo el conjunto una bajísima calidad ambiental, al no contar con arbolado, pareciendo estar destinados a ser invadidos por los automóviles.

En las promociones de barrios acomodados, los espacios interbloques a los que se aludía anteriormente están ajardinados y arbolados; no obstante, existen problemas comunes entre ellos, como la escasa interacción con la calle que presenta esta tipología edificatoria, agravada en muchos casos con la interposición de espacios libres entre los portales y aceras.

Los problemas medioambientales más graves de la ciudad son hoy la contaminación atmosférica y la contaminación acústica, generados ambos en su mayor parte por el tráfico rodado. A ello hay que añadir la escasez particular de espacios libres y zonas verdes, suficientes globalmente en el conjunto de la ciudad, pero cuya distribución espacial, carente del necesario equilibrio y homogeneidad, no es la más deseable desde el punto de vista medioambiental. En muchos casos se evidencia además una gran deficiencia en la conservación y mantenimiento de las mismas.

La problemática medioambiental adquiere día a día un protagonismo creciente en el ámbito urbano, y muy pronto requerirá de una política global integrada, que contemple aspectos como el fomento del ahorro y uso inteligente de los recursos, integración de las políticas de transporte, racionalización de la gestión de la energía, recuperación y reciclado de residuos sólidos y, en suma, conduzca a una verdadera estructuración ambiental de la ciudad.

3.2 LAS OPORTUNIDADES QUE OFRECE EL TERRITORIO MUNICIPAL.

El avance de la ciudad en las últimas décadas en relación con los límites del término municipal; las áreas protegidas por sus valores ecológicos, en buena medida así declarados por legislación específica, que ocupan extensas superficies, y los compromisos de desarrollo de actuaciones sobre el territorio, legalmente adquiridos por otras instancias de la Administración, reducen notablemente las posibilidades de actuación del planeamiento de cara al futuro. Es por ello más conveniente, si cabe, analizar las reducidas oportunidades que ofrece el territorio municipal así como sus características intrínsecas. Para ello se describe, a continuación, un recorrido por el mismo, en sentido contrario a las agujas del reloj, comenzando por el vértice norte de la ciudad.

A AREA NORTE Y NOROESTE

La recuperación en el año 1988 de la M-40 como cuarto anillo orbital, a partir del Convenio MOPT - Comunidad de Madrid-Ayuntamiento de Madrid, ha supuesto, de hecho, concretar los suelos vacantes que existen en la zona Norte de la ciudad, entre ésta y aquel, definiendo, en consecuencia, una posible área de oportunidad a contemplar.

Al exterior de la M-40, prácticamente todos los suelos existentes se encuentran protegidos, bien por pertenecer al Monte de El Pardo, bien por formar parte del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, incluido el Soto de Viñuelas y el monte de Valdelatas.

En el vértice Norte, la M-40 constituye la frontera con el término municipal de Alcobendas, en lo que es su polígono nº 18 de actividad terciaria. Sólo quedan pequeños retales de suelo vacante en el paraje conocido como Valdegrulla, inmediatamente al sur del monte de Valdelatas.

B AREA OESTE

No existen, en la práctica, suelos vacantes que no esté protegidos en la zona Oeste del término municipal. La inmensa mayoría de este suelo está ocupado por el Monte de El Pardo y por la Casa de Campo. El resto constituye el área urbana de Aravaca sin solución de continuidad con la zona de la Estación del término municipal de Pozuelo de Alarcón.

Los únicos suelos vacantes con capacidad de ser ordenados, y que podían ser contemplados como área de oportunidad son dos pequeñas zonas, una paralela al ferrocarril formando parte de las fincas de La Escorzonera y del Monte del Pilar, pinar de gran categoría en su conjunto, que se extiende además de sobre Madrid, sobre Pozuelo y Majadahonda, y la otra al sur de Aravaca en el paraje conocido como la Mina del Cazador. El resto de los suelos no ocupados se encuentran ordenados, semiordenados o en trámite de ordenación mediante modificaciones puntuales del Plan General de 1985.

C AREA SUROESTE

El área suroeste del término municipal constituye, en su conjunto, una de sus más claras áreas de oportunidad. Existen cuatro zonas vacantes, de tamaño importante, que espacialmente se encuentran definidas y cuyos límites han sido prácticamente concretados por el trazado ya ejecutado y en servicio de los distribuidores sur y oeste de la M-40, que en muchos tramos prácticamente coinciden con los límites del término municipal.

El vértice suroeste corresponde a suelos, con muy bajo nivel de ocupación de la zona militar, propiedad del Ministerio de Defensa, conocida como Campamento, que resulta dividida en dos subzonas por el distribuidor oeste de la M-40, notablemente mayor la que queda al nordeste de éste último. A continuación, algo más al sur y en concreto al sureste de la carretera de Extremadura aparece el área no urbanizada comprendida entre el distribuidor sur de la M-40 y el Aeródromo de Cuatro Vientos, para el que AENA, organismo estatal responsable del mismo, tiene previstas actuaciones de potenciación y ampliación. Finalmente, estos suelos vacantes se prolongan hacia el Este, apoyados en la M-40, entre ésta y el Casco Urbano de Carabanchel Alto, hasta enlazar con el Cementerio del Sur y la carretera de Toledo.

D AREA SUR EN VILLAVERDE

El vértice sur del término municipal comprende la zona más meridional del Distrito de Villaverde, que muestra suelos vacantes entre el área urbana de dicho distrito y el término municipal de Getafe, si bien cruzados por importantes infraestructuras viarias y ferroviarias entre las que deben citarse: la antigua carretera de Andalucía, la nueva salida a ésta última en autovía desde el nudo supersur, la circunvalación norte de Leganés y Getafe, y las vías férreas de cercanías C-4 a Parla y C-3 a Toledo.

Se trata de retales de suelo concatenados que constituyen, al norte especialmente de la citada circunvalación, las áreas naturales de expansión de operaciones urbanas en marcha, como el Polígono industrial de La Resina y la modificación del Plan General para creación de un área residencial en el antiguo sector industrial I-11 del suelo urbanizable programado del vigente Plan General que ahora se revisa.

E AREA SURESTE

Constituye la auténtica zona vacante con amplio tamaño del término municipal. Se encuentra, comprendida entre las áreas urbanas de Mercamadrid, polígono industrial de Vallecas, área urbana de la Villa de Vallecas y polígono industrial de Vicálvaro y los límites del término municipal de Madrid con los de Getafe, Rivas Vaciamadrid, Coslada y San Fernando.

Se trata de una vasta área con bajo grado de ocupación, que forma parte de la corona metropolitana comprendida entre la M-40 y la futura M-50, en el tramo que se extiende entre la carretera de Andalucía y el doble casco urbano de Coslada y San Fernando.

Este área de pobres y degradados valores naturales, dispone hoy de pocas infraestructuras de acceso - apenas la carretera nacional III a Valencia y un par de carreteras locales secundarias- y, en cambio se encuentra atravesada, especialmente en su tramo sur, por importantes infraestructuras eléctricas que contribuyen a su degradación.

Potencialmente dispone de yacimientos, en principio importantes, del mineral conocido como sepiolita, cuya explotación debe realizarse a gran profundidad en la mayoría de los casos. Las zonas ya explotadas, aunque rellenadas de nuevo, son también causa principal de la degradación comentada. También debe señalarse que zonas importantes de este área contienen significativas formaciones yesíferas.

Asimismo, conviene citar la previsión de cara al futuro de tres importantes infraestructuras de comunicaciones que afectarán a esta área: la autovía prolongación del eje de O'Donnell, que la atravesará en dirección este-oeste al norte de la actual carretera N-III de Valencia, y la M-50 y el AVE a Barcelona que, formando un corredor asociado de alta velocidad se prevé discurra en dirección suroeste-nordeste, próxima al límite con el término municipal de Rivas-Vaciamadrid, en el área de vertederos de Valdemingómez.

Las áreas externas a la M-50, forman parte en un elevado porcentaje del nuevo parque regional aprobado por ley de la CAM, denominado *Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama*.

Finalmente señalar que en dirección norte-sur y en las proximidades del límite con el término municipal de Rivas-Vaciamadrid, se encuentra la Cañada Real de las Merinas, invadida hoy por un conglomerado de edificaciones y asentamientos ilegales que protagonizan también, en buena medida, el degradado aspecto general que presenta todo este área.

F AREA ESTE

En la zona central del límite este del término municipal, en el punto en que éste se vuelve cóncavo abrazando el término de Coslada, existe una amplia área vacante rodeada de cuatro potentísimas infraestructuras de comunicaciones: la M-40 en funcionamiento, la variante de la Nacional II a Barcelona ya ejecutada, el sistema ferroviario de Vicalvaro Coslada con su específica funcionalidad ligada al transporte de mercancías y la futura autovía hasta Alcalá de Henares, prolongación del eje de O'Donnell, a punto de construirse sus primeros tramos. Además este área se encuentra muy próxima al sistema más importante de Madrid en materia de comunicaciones nacionales e internacionales, el Aeropuerto de Barajas, actualmente sometido a intensas obras de ampliación y mejora que incrementarían notablemente, en los próximos años, su funcionalidad.

El conjunto de estas circunstancias convierten a esta pieza de suelo vacante en un lugar estratégicamente situado de cara a la futura ordenación regional de Madrid, de la que además constituye la cabeza de puente o elemento bisagra entre la ciudad y el Corredor del Henares.

El área en cuestión se encuentra hoy muy degradada, tanto por los negativos impactos que sobre la misma han producido las infraestructuras de comunicaciones recientemente ejecutadas, como por las explotaciones de yacimientos de sepiolitas que se viene efectuando y que transforman continuamente el paisaje. Se trata por tanto de una zona al borde de la actual ciudad muy necesitada de una intervención que regenere el suelo y el ambiente natural, máxime si se tiene en cuenta que en su entorno inmediato se acaba de construir la primera fase de un equipamiento metropolitano de primera magnitud, como lo es el nuevo Estadio de Atletismo de Canillejas, propiedad de la Comunidad Autónoma.

G AREA NORESTE

Por tamaño constituye la segunda área más importante de suelo vacante en el término municipal, si se exceptúa el Monte El Pardo, comprendida entre la M-40, la urbanización de la Moraleja en Alcobendas, el río Jarama, el actual Aeropuerto de Barajas y el núcleo urbano del mismo nombre y los Recintos FERIALES. Se trata, sin embargo, de un área sobre la que existen ya importantes compromisos adquiridos de futuro.

En primer lugar la decisión, tomada en julio de 1992 por el Gobierno de la Nación, en uso de sus competencias legalmente establecidas, de ampliar notablemente el Aeropuerto de Barajas y convertirlo, en consecuencia, en el sistema aeroportuario de Madrid para los próximos veinticinco o treinta años.

En segundo, el acuerdo existente entre las tres Administraciones, Central, Comunitaria y Local, de desarrollar, en directa relación con la ampliación del Aeropuerto, una importante Ciudad Aeroportuaria o de Servicios, denominada *Ciudad Barajas 2000*.

Para la inmensa mayoría del restante suelo de esta zona existe ya desde hace muchos años una vocación concreta, exigida especialmente por los vecinos de los distritos de Hortaleza y Barajas, que es la de la creación de un gran parque urbano, conocido como la Casa de Campo del Este o Parque de Valdebebas por el nombre del arroyo que lo atraviesa. La construcción de este Parque, además de los beneficios derivados de su propia funcionalidad, contribuiría a mejorar el medio ambiente y el paisaje, hoy en vías de degradación acelerada, en camino de incrementarse, con las obras de ampliación del Aeropuerto.

Finalmente debe recogerse la previsión, del actual plan de accesos a Madrid, de iniciar la futura autopista hacia Guadalajara y Zaragoza desde la M-40, atravesando en dirección este-oeste el Parque de Valdebebas.

H CONCLUSIONES

Examinadas las oportunidades que ofrece el territorio se pueden extraer las siguientes conclusiones, que deben ser tenidas en cuenta en la elaboración de las propuestas territoriales a incluir en el NPG:

- a) En el área nordeste-norte-noroeste, el suelo vacante entre los bordes de la ciudad existente y el trazado de la M-40 constituye un territorio que más pronto o más tarde acabará por ocuparse. Parece conveniente, por tanto, aprovechar la actual oportunidad y definir su adecuada ordenación. En la misma convendría incluir la solución de futuro para integrar de forma coherente en la ciudad a las áreas, hoy ferroviarias, de Chamartín y Fuencarral.

La ordenación de esta área debe por otra parte contemplarse conjuntamente con el futuro Parque de Valdebebas y la futura Ciudad Aeroportuaria, resolviendo los accesos a ésta y las nuevas terminales, tanto en transporte privado como en colectivo. Complementariamente parece evidente la conveniencia de definir el futuro de los restantes retales de suelo detectados y su adecuada integración con las áreas urbanas existentes en Barajas y Hortaleza, así como con los asentamientos limítrofes del término de Alcobendas.

Por último, significar que todo este territorio constituye una parte muy significativa de la Corona Norte Metropolitana, circunstancia que ha debido ser tenida en cuenta a la hora de elaborar la correspondiente propuesta.

- b) Las iniciativas existentes sobre los suelo vacantes en el extremo suroeste del término municipal - Campamento, desde hace años; ampliación de Cuatro Vientos, recientemente; y remate del Casco de Carabanchel Alto también desde hace años por su inclusión en el correspondiente PAU- aconsejan contemplar su ordenación en conjunto.
- c) El área sureste constituye la gran reserva de futuro del término municipal, sobre la que conviene sentar criterios que permitan su ocupación racional en el momento que se considere conveniente. Los mismos deben tener en cuenta todas las circunstancias que concurren sobre dicha área, ya comentadas, así como tres básicas de nivel metropolitano que se indican a continuación:
 - i) El área sureste vacante forma parte de la Corona Metropolitana comprendida entre la M-40 y futura M-50.
 - ii) Este territorio, por su situación y configuración constituye la diagonal que enlaza las dos áreas metropolitanas de mayor dinámica en el desarrollo de actividades económicas: el sur metropolitano, en el que se integra la operación del Culebro, y el Corredor del Henares.
 - iii) El ámbito vacante en el este presenta una situación estratégica desde el punto de vista metropolitano que, además de contemplar las circunstancias ya descritas, debe ordenarse en relación con el conjunto de la operación Barajas y el futuro desarrollo del área protagonizada por la actividad del transporte -Estación de Vicalvaro y Coslada, CITI-PAL de Coslada y Puerto Seco de RENFE-.
- d) Finalmente señalar que las restantes áreas vacantes, por constituir esencialmente retales de suelo vacante han sido, contempladas en directa relación con las circunstancias de sus entornos inmediatos.

Las anteriores conclusiones tuvieron mucho que ver, desde el momento en que se obtuvieron, con la decisión tomada ya por la OMP en el documento de *Estrategias Básicas*, anterior al Avance, de plantear el futuro urbanístico de Madrid al límite de su capacidad de acogida, como se verá en apartados posteriores.

4 CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTALES DEL PROYECTO DE FUTURO

Cinco son las características fundamentales del proyecto de futuro que ofrece el nuevo Plan General: definir el planeamiento al límite de la capacidad de acogida del término municipal de Madrid; difundir la centralidad hacia la periferia en la construcción de la ciudad; establecer las propuestas territoriales desde un enfoque metropolitano en la consideración de las circunstancias que concurren en el territorio; desarrollar un planeamiento global, coherente y realista para la protección de las áreas históricas y dar cauce adecuado al protagonismo del medio ambiente que demanda actualmente la sociedad.

4.1 PLANEAMIENTO AL LÍMITE DE CAPACIDAD

En función de la situación actual que acaba de analizarse, teniendo en cuenta el avance de la ciudad en relación con los estrictos límites del término municipal, así como las importantes áreas de alto valor ecológico que deben ser preservadas de cualquier proceso de urbanización y desarrollo, es muy poco el territorio vacante susceptible de poder ser ocupado razonablemente en el futuro.

Por esta razón, durante la fase de los trabajos del NPG en que se redactó el documento denominado *Estrategias Básicas de la Revisión*, se consideró la conveniencia de plantearse, de acuerdo con dichas circunstancias actuales, el siguiente interrogante: ¿cuál podría ser el límite razonable de capacidad de acogida de nuevos asentamientos en el término municipal, sin plazo temporal fijo de desarrollo, y desde un enfoque territorial metropolitano?

Las consideraciones y previsiones a largo plazo, que un proyecto de futuro para una ciudad como Madrid debe analizar y contener, aconsejaban hacerse dicha pregunta en relación con el conjunto del término municipal, sin que ello supusiera que la posible respuesta hubiera de ser materializada en un plazo concreto de tiempo, como por ejemplo los ocho años de vigencia que la legislación urbanística otorga al Programa de Actuación de un Plan General.

El problema no era ese pues, en la concepción de los Planes Generales, la Ley del Suelo diferencia claramente entre Plan y Programa, y aquel debe configurar un modelo de colonización del suelo del territorio municipal a largo plazo y sin horizonte temporal concreto. El problema al que la OMP ha debido enfrentarse es el de que en la actual situación de ocupación del territorio municipal por la ciudad, no parecía razonable plantearse ningún modelo de futuro que no contemplara la capacidad global del mismo. El criterio de la OMP, tras la oportuna valoración de este conjunto de circunstancias, ha sido desde el primer momento, el de intentar definir dicho modelo desde la respuesta que debería darse al interrogante formulado. Puede por ello decirse que el proyecto de futuro contiene esa respuesta y planifica la ciudad al límite de la capacidad de acogida del término municipal, en el marco de las premisas contenidas en el mencionado interrogante.

4.2 DIFUSIÓN DE LA CENTRALIDAD

En el mundo académico del urbanismo se entiende por centralidad el carácter que presentan aquellas áreas más centrales -de ahí la denominación- de nuestras ciudades, en las que históricamente se ha venido desarrollando una mezcla equilibrada de usos residenciales, terciarios, comerciales, de servi-

cios, equipamientos, dotaciones, ocio..., que ofrecían, en consecuencia, las mayores posibilidades de vida urbana intensa y por tanto han tendido a favorecer, al máximo, las relaciones sociales.

Este concepto de centralidad es el que ha caracterizado a la denominada ciudad mediterránea hasta prácticamente la segunda Guerra Mundial. Los crecimientos posteriores, de notable mayor intensidad que en épocas anteriores, desarrolladas en general en la periferia de las ciudades existentes, han respondido a un nuevo modelo, preconizado por el llamado, en el campo académico de la arquitectura, *movimiento moderno* que preconizaba la segregación de usos a través de la técnica de la zonificación, con el consiguiente abandono de la tradicional mezcla equilibrada de aquellos.

La consecuencia ha sido que los crecimientos de los últimos cuarenta años han dejado en nuestras ciudades, y Madrid no es una excepción, una huella de desequilibrios territoriales urbanos, que a su vez ha reforzado el carácter de *centralidad de sus áreas* más centrales e históricas, responsable, en buena medida, de la terciarización de las mismas, por el poder de atracción que ejercen, y, en parte, de la correspondiente expulsión de sus habitantes y del consecuente envejecimiento de la población del Centro Histórico y especialmente del Casco Antiguo y por tanto, en un alto porcentaje causa directa de su degradación.

La OMP ha entendido que la difusión de este carácter de centralidad hacia la periferia urbana, creando nuevas centralidades en las áreas de oportunidad vacantes, es la única solución posible para intentar conseguir un reequilibrio territorial en el término municipal, que permitirá, además, disminuir la presión de terciarización que sufre el Centro Histórico, y poder plantearse, en consecuencia, la recuperación de este.

4.3 ENFOQUE METROPOLITANO

Como ya se ha dicho, ni el territorio de la Comunidad de Madrid ni el ámbito metropolitano disponen, en el momento actual, de un planeamiento territorial de rango superior que sirviera de marco de referencia al NPG.

El Plan General de 1963 sí tenía carácter metropolitano. Sin embargo, su revisión, elaborada por los primeros Ayuntamientos democráticos surgidos de la Constitución de 1978, no tuvo este carácter, sino el de la suma de un conjunto de Planes Generales independientes para cada uno de los municipios del Área Metropolitana, debidamente compatibilizadas.

Este criterio, desarrollado a lo largo de los primeros años ochenta, es explicable por las circunstancias políticas del momento, pero técnicamente no puede justificarse dadas las características del conjunto metropolitano y el grado de implicación que presentan entre sí las distintas áreas urbanas y municipios que lo componen.

No debe por ello sorprender que desde finales de la pasada década, el organismo responsable de la ordenación del territorio de la CAM, la Consejería de Política Territorial, venga sentando las bases y desarrollando los correspondientes trabajos encaminados a producir un nuevo planeamiento de estas características, denominado Plan Regional de Estrategia Territorial. En el momento actual dicho Plan se encuentra todavía en las fases iniciales de su elaboración, lo que impide que el NPG pueda disponer de un planeamiento territorial de orden superior en el que enmarcar sus propuestas.

Sin embargo, la realidad de muchos de los problemas, anteriormente contemplados, y la índole metropolitana de los mismos, obligan a enfocar las soluciones analizando el territorio en un marco superior al estrictamente municipal.

La postura de la OMP, en relación con tales circunstancias, ha sido la de que Madrid no puede concebirse desde la estrecha óptica de los límites administrativos de su término municipal. Aunque las competencias que por Ley corresponden a la Revisión del Plan General impiden traspasar la barrera administrativa que separa a Madrid de los términos municipales circundantes, no cabe duda de que la unidad socioeconómica y urbanística básica es el área metropolitana, entendida como polo de concentración de actividades, en la línea de las grandes regiones urbanas europeas.

Cualquier estudio o propuesta que se realice sobre Madrid debe, por tanto, abordarse en el contexto de la región urbana concebida como elemento fundamental del modelo espacial europeo de ordenación del territorio.

El área de influencia de las propuestas que se instrumentan sobre Madrid sobrepasa con creces el término municipal, de igual forma que la problemática de los municipios circundantes gravita continuamente sobre la ciudad central.

La complejidad del tejido urbano con sus dependencias e interrelaciones funcionales, con su distribución de usos y actividades, compone un escenario que debe contemplarse globalmente, propiciando el equilibrio espacial del conjunto, como premisa básica para lograr el de las distintas partes que lo integran.

De acuerdo con todo ello, el nuevo Plan General, aunque formalmente se circunscribe al ámbito estricto del término municipal de Madrid, aborda su problemática urbana desde el punto de vista metropolitano, que encuadra conceptualmente todas sus determinaciones.

4.4 PLANTEAMIENTO DE LA ESTRUCTURA URBANA ORIENTADA HACIA EL REEQUILIBRIO DE LA CIUDAD

Todo Plan General ha de tender con sus propuestas a conseguir una situación lo más equilibrada posible, en todas las órdenes, sobre el territorio del término municipal en el que actúa. Por ello, esta característica fundamental no puede faltar en el proyecto de futuro que propone el NPG.

La ciudad de Madrid, a pesar de que a partir del Plan General de 1985 ha conseguido hacer frente a algunos de los desequilibrios manifiestos que tenía a finales de los años setenta, permanece hoy en una situación de carencia del adecuado equilibrio tanto desde el punto de vista territorial como sectorial. Por ello, el NPG pretende hacer frente a esta situación y especialmente combatir los siguientes problemas y dificultades, en orden a la consecución del necesario reequilibrio de la ciudad:

- a) Conseguir una distribución de los asentamientos y funciones sobre el conjunto del territorio más nivelada y homogénea, frenando la presión de terciarización que sufre el área central, mediante la difusión de la centralidad hacia la periferia, lo que debe ayudar a restablecer el equilibrio funcional entre el centro y esta.
- b) Plantear la ordenación general desde la perspectiva de obtener un mayor equilibrio de orden social para el conjunto de la población a partir de la consecución de una oferta de equipamientos y dotaciones lo más uniforme posible sobre la totalidad de la ciudad, así como sobre sus barrios y distritos, proporcionada cuantitativa y cualitativamente a las necesidades.
- c) En la misma línea, la ordenación futura debe intentar conseguir un reequilibrio general de los parques, zonas verdes y espacios libres, a lo largo y ancho del tejido urbano, así como a todas las

escalas y partes diferenciadas de la ciudad, de forma armonizada con el conjunto de sus áreas funcionales.

- d) De igual forma el imprescindible equilibrio entre las áreas históricas y las de reciente desarrollo debe ser contemplado y perseguido con el objeto de conseguir un enlace lo más racional posible de sus estructuras urbanas, que han de resultar concertadas y no enfrentadas.
- e) La oferta de suelo para vivienda así como para el desarrollo de actividades económicas ha de ser planteada en proporción a las demandas existentes y sobre las áreas geográficas que mejor ayuden a conseguir el reequilibrio territorial perseguido.
- f) La corrección del actual desequilibrio, a lo largo y ancho de la ciudad, en materia de movilidad y accesibilidad, inevitablemente ha de ser uno de los objetivos prioritarios del NPG, desarrollando una oferta igualmente equilibrada de transporte colectivo basada en el fomento del sistema multimodal.
- g) Como recuerdo de lo expuesto en el Capítulo II, el Nuevo Plan persigue asimismo recuperar el equilibrio en el planeamiento, entre el protagonismo de la estructura y el protagonismo del tratamiento morfológico y del diseño urbano, así como el correspondiente a una oferta racional y compensada de propuestas a corto, medio y largo plazo.

En definitiva, y como resumen, el NPG ha de plantearse de forma que la ciudad actual pueda evolucionar, hacia la ciudad futura, recuperando el equilibrio y la armonía general de su estructura urbana, que tuvo en su día y que perdió a partir de la época de su desarrollo masivo y acelerado que se inició a comienzos de los años sesenta.

4.5 NUEVO ENFOQUE Y TRATAMIENTO DE LAS ÁREAS HISTÓRICAS

Se ha hecho hincapié anteriormente, en el capítulo II, al analizar las características del nuevo planeamiento, en la necesidad de introducir un cambio cualitativo en el tratamiento del patrimonio arquitectónico de valor existente en las áreas históricas. El mero enfoque negativo, dirigido exclusivamente a evitar la desaparición del mismo, sin mayor ambición funcional urbana, no es suficiente, porque lo que hoy reclama la sociedad es la recuperación de aquellas. Por tanto, la sola catalogación se ha revelado como incapaz si no va acompañada de medidas positivas que inciten a la puesta en valor de dichas áreas, a que vuelva a ser atractiva la vida en las mismas, y por tanto a poner en marcha su rehabilitación, revitalización y consecuente recuperación en definitiva.

A continuación se analizan las áreas históricas de la ciudad de Madrid y la instrumentación para su protección que se propone.

4.5.1 ÁREAS HISTÓRICAS DE LA CIUDAD DE MADRID

A CASCO ANTIGUO

Desde los tiempos medievales, el Madrid árabe -siglos IX y X- y el Madrid cristiano, -a partir del siglo XI con su conquista por Alfonso VI en 1083- se fue desarrollando, prácticamente hasta mediados del siglo XIX, con ese tipo de tejido urbano abigarrado que tendía a ocupar el cien por cien de unas man-

zanas irregulares definidas por calles estrechas en su mayoría y adaptadas fundamentalmente a la topografía.

Sucesivos recintos fueron definiéndose a través de los siglos, mediante cercas y murallas. Núñez Granés en 1909 diferenciaba cuatro anteriores a la planificación del Ensanche:

- El recinto del siglo X, destruido por Ramiro II de León.
- El recinto existente cuando Madrid fue conquistado en 1083 por Alfonso VI.
- El recinto de la Villa en 1561, cuando Felipe II trasladó a Madrid su Corte.
- El recinto iniciado por Felipe II y terminado por Felipe IV, en el siglo XVII, al que corresponde la denominada cerca de este último Rey.

Estos sucesivos recintos fueron absorbiendo el crecimiento de la población -muy lento durante los siglos XVII y XVIII- simplemente por relleno y macizado de espacios vacantes, configurando en su conjunto lo que hoy denominamos el Casco Antiguo de Madrid, que coincide en esencia con el espacio encerrado por la Cerca de Felipe IV si exceptuamos los pocos asentamientos existentes al este del Paseo del Prado, construidos en el reinado de Carlos III.

Es el Madrid delimitado por la primera Ronda, constituida por los Antiguos Bulevares, Paseo de Recoletos, Paseo del Prado, Glorieta de Atocha o del Emperador Carlos V, Rondas de Atocha, de Valencia y de Toledo, Gran Vía de San Francisco calle de Bailén con el Palacio Real, Plaza de España y calle de la Princesa. Coincide con el actual distrito Centro.

B ENSANCHE

Proyectado en 1860 por el ingeniero Carlos M^a de Castro, en una época en que ejerce una importante influencia empresarial el Marqués de Salamanca comprende las áreas trazado geométrico de calles, presidido en general por su ortogonalidad, que delimitan manzanas regulares, concebidas en su origen para definir patios de manzana interiores, concentrando la edificación en la periferia de las mismas y apoyando su fachada en las alineaciones de aquellas.

Encierra el Madrid contenido dentro de la incompleta segunda ronda e incluye completo el distrito de Chamberí y buena parte de los de Moncloa, Salamanca, Retiro y Arganzuela.

El Conjunto del Casco Antiguo y del Ensanche forma lo que hoy se denomina el Centro Histórico de la ciudad y constituye el área histórica de la ciudad con mayor tamaño, que ha albergado a la inmensa mayoría de la población de Madrid hasta la década de los cincuenta.

C CASCOS HISTÓRICOS DE LOS DISTRITOS PERIFÉRICOS ANEXIONADOS

A finales de los años cuarenta y comienzos de los cincuenta, el término municipal de Madrid creció con la anexión de otros términos municipales colindantes, bastantes de los cuales incluían en sus áreas cascos urbanos de carácter histórico suficientemente conservados.

Estos términos anexionados, con el paso de los años, se han fusionado en el conjunto de la ciudad, integrando en el momento actual bastantes de los distritos que la componen. A pesar de los años transcurridos y de las transformaciones producidas, varios de aquellos cascos históricos mantienen, todavía, parte de sus características y valores arquitectónicos y urbanos que los hacen merecedores de una intervención positiva en orden a su conservación.

Se trata específicamente de los siguientes: Aravaca, El Pardo, Fuencarral, Hortaleza, Barajas, Canillejas, Vicálvaro, Villa de Vallecas, Villaverde, Carabanchel Alto y Carabanchel Bajo.

D COLONIAS HISTÓRICAS

Desde comienzos de siglo, pero especialmente desde mediados de los años diez y en la década de los veinte y principios de los treinta, al amparo de las distintas leyes de Casas Baratas que se promulgaron, se construyeron bastantes colonias de hotelitos, que se completarían con algunas más después de la Guerra Civil.

Se han contabilizado en total cuarenta y dos colonias de esta tipología específica de construcción de la ciudad, que responde al concepto de ciudad-jardín, cuya implantación fue en general en áreas periféricas de aquella en el momento de su nacimiento.

Con el paso de los años y el crecimiento masivo de Madrid, las cuarenta y dos colonias de hotelitos han quedado englobadas en el tejido urbano, con la consiguiente presión de este y el peligro correspondiente para su posible desaparición. Los últimos planeamientos urbanísticos elaborados sobre Madrid, incluido el Plan General de 1985, no han sido especialmente afortunados en el tratamiento de estas áreas históricas de la ciudad, lo que ha contribuido a su progresivo deterioro en las últimas décadas.

Las consideraciones expuestas llevan a la conclusión de la necesidad de modificar el enfoque del citado tratamiento, que ha de pasar por un análisis individual de las circunstancias urbanísticas, concepción, composición y elementos específicos de cada colonia, que lleve a una propuesta individualizada de planeamiento, basada especialmente en la protección del uso residencial para el que fueron concebidas y cuya sustitución se ha revelado como la principal causa del mencionado deterioro.

E CEMENTERIOS HISTÓRICOS

Las Sacramentales de finales del siglo XIX y primeras décadas de XX y el cementerio de la Almudena, constituyen hoy los cementerios históricos en los que, con evidentes muestras de deterioro, se conservan, además de su trazado y jardinería, elementos de significativo valor que convendría proteger.

Los cementerios históricos a considerar son las Sacramentales de San Isidro, Santa María, Santos Justo y Pastor y San Lorenzo y el triple cementerio, católico, civil y hebreo, de la Almudena, que también por avance y crecimiento de la ciudad hoy se encuentran englobados en su tejido urbano.

4.5.2 INSTRUMENTACIÓN DE LA PROTECCIÓN DE LAS ÁREAS HISTÓRICAS

El NPG ha considerado, tras valorar todas las circunstancias que concurren y que acaban de ser expuestas, que el mejor método para proteger las áreas históricas de la ciudad era el desarrollo de planeamiento especial de protección para cada una de aquellas, acompañado de los correspondientes catálogos de elementos, ya que este tratamiento específico permite la consideración individualizada de cada área y sus circunstancias concretas, así como superar la visión meramente negativa, desarrollada por el planeamiento hasta la fecha, así como abordar propuestas de carácter positivo, dirigidas hacia el triple objetivo de la rehabilitación, revitalización y recuperación en el Casco del Centro Histórico, Cascos históricos de los distritos periféricos y Colonias Históricas, y la rehabilitación y conservación de los Cementerios Históricos.

Se han elaborado, por tanto, planes especiales, que se incorporan como Areas de Planeamiento Específico o de Planeamiento Temático al nuevo Plan General, para las siguientes áreas históricas:

- Centro Histórico: Casco Antiguo más Ensanche.
- Cascos históricos de los distritos periféricos anexionados de Aravaca, El Pardo, Fuencarral, Hortaleza, Canillejas, Vicálvaro, Villa de Vallecas, Villaverde, Carabanchel Alto y Carabanchel Bajo (Barajas ya disponía de plan especial).
- Cuarenta y dos Colonias de Hotelitos, cuya relación por su prolijidad se incluye en el planeamiento correspondiente.
- Sacramentales de San Isidro, Santa María, Santos Justo y Pastor y San Lorenzo y cementerio de la Almudena en sus tres áreas, católica, civil y hebrea.

Los catálogos de elementos elaborados, que se incorporan asimismo como anexos al Plan General, son los siguientes:

- a) Catálogo de espacios naturales:
 - De alto valor geológico y ambiental
 - De interés geológico
 - De interés arqueológico y paleontológico
- b) Catálogo de edificación:
 - Areas de especial protección
 - Edificios
 - Conjuntos homogéneos
- c) Catálogo de elementos arquitectónicos especiales:
 - Establecimientos comerciales
 - Elementos singulares
- d) Catálogo de elementos urbanos:
 - Parques Históricos
 - Jardines de Interés
 - Arbolado singular
 - Espacios viarios
 - Cementerios históricos

4.6 PROTAGONISMO DEL MEDIO AMBIENTE EN EL FUTURO DE LA CIUDAD

La ciudad como ecosistema tiene la característica fundamental de ser el hábitat humano de mayor importancia. Por ello, además de considerarse los flujos y ciclos de la energía y de los materiales, es necesario tener en cuenta otros factores, algunos de ellos intangibles y no cuantificables, que inciden en la calidad de vida de los ciudadanos.

La importancia del concepto ambiental en la planificación del futuro de Madrid hace que tome un protagonismo manifiesto desde el origen de los análisis y diagnósticos de la situación actual hasta su proyección en un amplio conjunto de medidas y actuaciones que se proponen en el NPG. Con ello, éste no hace sino recoger el clamor ciudadano que existe hoy en día en orden a otorgar al medio ambiente el protagonismo que se merece en el acontecer diario.

4.6.1 CONSIDERACIONES INICIALES

Madrid es una ciudad que rodeada en buena medida de espacios naturales protegidos, sin embargo está sometida a unas condiciones medioambientales que hacen de la contaminación atmosférica un problema recurrente y, en ocasiones, crítico.

En la actualidad, el centro de Madrid ha experimentado un cambio notable en lo que se refiere a sus condiciones de vida, derivadas fundamentalmente de su terciarización. Se ha desplazado el uso residencial, generándose altos volúmenes de viajes atraídos y, consecuentemente, congestión y demanda de aparcamiento.

Los más altos niveles de contaminantes atmosféricos y ruido se producen también en el centro, donde es un hecho la degradación ambiental del espacio público al ponerse en grave riesgo su carácter estancial.

En las periferias urbanas, debido al cambio económico experimentado en Madrid en la década de los ochenta, en el que se ha generado un incremento en el nivel de vida de la ciudad, se han producido desestructuraciones en el tejido urbano al abandonarse espacios industriales. Los crecimientos residenciales habidos con tipología edificatoria a base de manzanas abiertas y bloques aislados, dificultan la identificabilidad de los espacios públicos que, en los barrios populares, adolecen de una bajísima calidad ambiental al contar con escaso arbolado, pareciendo estar destinados a su invasión por los automóviles, como ya se ha expuesto anteriormente.

En cuanto al ciclo del agua, hay que empezar por recordar la reducida dimensión de los cursos de agua que la atraviesan y su situación en general aguas arriba de estos cursos, que plantean problemas específicos por las demandas de la urbe tanto en materia de aguas residuales como de abastecimiento, consumo y optimización de recursos hídricos por otra. No debe olvidarse que Madrid ocupa en la cuenca del Tajo la situación con pluviometría más baja de la zona, estando el abastecimiento de agua comprometido por razones hidrológicas y climáticas. Los riegos de las zonas verdes y los baldeos de las calles, se realizan en parte con agua potable, lo que no parece hoy en día adecuado.

Asimismo, se manifiesta la necesidad de un nuevo Plan de Saneamiento en el que se incluya la mejora de los cauces receptores y se adapten los procesos de depuración de aguas residuales a las exigencias de la Comunidad Europea y al Plan Hidrológico de la Cuenca del Tajo, incluyendo el tratamiento terciario de reducción de nutrientes.

El volumen de residuos sólidos urbanos que diariamente se producen en Madrid, supone que haya una cantidad elevada de residuos que deban incorporarse al vertedero controlado convencional, aún considerando aquellos que son procesados en las plantas de tratamiento y de los que son reciclados para su posterior reutilización. Por otra parte, el tratamiento de los residuos sólidos urbanos se ha convertido en un problema de gran magnitud debido a la adopción de nuevos hábitos de consumo y al retraso en que en nuestro país se está introduciendo una actitud más responsable en esta materia.

La contaminación atmosférica que existe en Madrid es de carácter eminentemente urbano, siendo los contaminantes más importantes las partículas en suspensión, los óxidos de nitrógeno, el dióxido de azufre y, en menor medida, el plomo, el monóxido de carbono y los compuestos orgánicos volátiles.

Por su parte, los problemas de **contaminación acústica** tienen su origen fundamentalmente, en el tráfico rodado, habiéndose analizado las zonas con mayores problemas en este sentido a través del mapa acústico de Madrid.

El ruido, junto con la escasez y nivel de mantenimiento de zonas verdes, son claros indicadores de falta de calidad ambiental. La población madrileña demanda una mayor calidad del espacio, y una de las formas más coherentes de atenderla es mediante la contribución vegetal al espacio de vida cotidiano.

La distribución espacial de **las zonas verdes** de uso público del término municipal de Madrid no es la medioambientalmente deseable, y ello, en buena medida, debido a la diferencia geológica y edafológica existente entre el norte y el sur del municipio.

Los distritos centrales, por la propia dinámica de formación de la ciudad, son los que cuentan con menor cantidad de zonas verdes y con menores posibilidades de conseguirlas.

Conviene recordar que Madrid es una de las ciudades del mundo con mayor cantidad de árboles de alineación en la vía pública; las 180.000 unidades existentes conforman un estándar cercano a los 17 habitantes/árbol.

4.6.2 LAS PROPUESTAS

El protagonismo que el NPG atribuye a las consideraciones de carácter medioambiental para el futuro de la ciudad hace que se integren de diversas maneras, con múltiples tratamientos y metodologías, y en varias ubicaciones dentro del Plan, lo que debe entenderse como una preocupación constante que se proyecta en gran parte de su contenido y se asume como algo difícilmente diferenciable del resto de las acciones propuestas por el mismo.

A efectos puramente expositivos, las **propuestas ambientales** que se abordan en el NPG se agrupan en cinco grandes líneas:

- a) Medidas relacionadas con el campo de las infraestructuras básicas
- b) Actuaciones con carácter específico medioambiental
- c) La definición del sistema de zonas verdes y espacios libres
- d) La integración de las políticas de transporte y medio ambiente
- e) Las medidas de carácter normativo

A INFRAESTRUCTURAS BASICAS

En primer lugar, a través de los Capítulos referidos a este campo, se analizan y promueven soluciones sobre el ciclo del agua, tanto en el aspecto del abastecimiento, tratamiento, depósito y distribución de agua potable, como en el de recogida de vertidos de aguas residuales a través de las redes de alcantarillado y colectores y su posterior depuración en las estaciones regeneradoras de aguas residuales, previamente a su posible reutilización o vertido final a los cauces receptores.

Como infraestructura básica también se aborda el tratamiento de residuos sólidos urbanos, apoyado sobre una red de cantones de limpieza, de centros de recogida y reciclaje (CRR) e instalaciones para su tratamiento finalista.

El impacto medioambiental que producen las líneas eléctricas aéreas de alta tensión tiene su propio análisis, concretándose la necesidad de subterranización de todas las conducciones eléctricas y telefónicas por suelo urbano, y regulándose asimismo las condiciones de las mismas en el resto de clases de suelo, concretando los pasillos eléctricos por donde únicamente podrán existir grandes líneas de transporte hasta la subestaciones transformadoras centrales.

B CARACTER MEDIOAMBIENTAL ESPECIFICO

En el segundo bloque, de propuestas con **carácter específico medioambiental**, tienen su consideración, dentro del marco general de los principios contenidos en el *Libro Verde sobre el Medio Ambiente Urbano*, de la Comisión de las Comunidades Europeas (Bruselas, 26 de julio de 1990), entre otras, las siguientes propuestas:

- a) *Favorecer el uso mixto de las zonas urbanas* En la primera mitad de este siglo, la ciudad se concibe como soporte de cuatro funciones: vivienda, trabajo, ocio y transporte, que se analizan de forma individualizada, pretendiendo la separación física de cada una de ellas, zonificándose de este modo la ciudad al segregarse los usos. La red viaria es el elemento delimitador, perdiéndose de esta forma el concepto integrador de la calle y del barrio, generándose áreas aisladas en las que la vida urbana no existe prácticamente porque no se produce la convivencia y, por tanto, no existe ciudad.

Constituye una importante propuesta ambiental del NPG revitalizar las zonas urbanas existentes en el casco, dando prioridad a los habitantes sobre los automovilistas, fomentando la inversión privada en la mejora de las viviendas existentes y en la restitución de la actividad residencial anterior para evitar la excesiva concentración de usos terciarios en estos distritos centrales, que degrada la vida urbana, aumenta la inseguridad ciudadana y, en definitiva, disminuye la calidad medioambiental.

Las nuevas zonas residenciales deberán contar con un equipamiento suficiente para garantizar la calidad de vida, siendo prioritaria la accesibilidad y movilidad de los residentes.

Se pretende, pues, crear para el futuro una ciudad que ofrezca vida, capacidad de elección, perspectivas de ocio activo y pasivo, posibilidad de encuentros humanos y ahorro de tiempo y energía en los desplazamientos.

- b) *Aprovechar las oportunidades internas de la ciudad* El área metropolitana madrileña cuenta en su recinto con grandes oportunidades de espacios vacíos u obsoletos, que pueden dar cabida a actividades innovadoras y a espacios de recualificación urbana singulares. Constituyen espacios privilegiados que pueden convertirse en elementos cívicos que reequilibren sectores periféricos, aportándoles una centralidad que de por sí nunca tendrían.

Al mismo tiempo y en este sentido, cobra especial relevancia una de las estrategias básicas integradas en el NPG, consistente en la recuperación integral del centro, cuyos contenidos y propuestas se refieren en otra parte de esta Memoria.

Aunque la renovación o la rehabilitación urbana requieren muchos recursos, la experiencia ha demostrado que normalmente se genera una espiral de inversiones privadas a gran escala que compensa la inversión pública inicial. Estos proyectos bien concebidos y ejecutados, pueden tener un impacto económico favorable, además de una decidida contribución a la mejora del medio ambiente urbano de la ciudad existente.

En el resto del suelo urbano el NPG propone a través de un enfoque integrado, emprender la recuperación física y ambiental de los ámbitos más deficitarios y degradados. Asimismo, se propone un tratamiento del espacio calificado de **vía pública** en el conjunto del territorio, con objeto de que este espacio pueda albergar funciones de estancialidad y centralidad local.

- c) *Introducir criterios de ahorro y de uso inteligente de los recursos* En la gestión de las zonas urbanas, es necesario racionalizar la utilización de la energía empleada en los transporte, la industria y las viviendas, garantizar la recuperación y el reciclado de los residuos sólidos urbanos, así como realizar un uso del agua acorde con las condiciones climáticas y geográficas de la región madrileña. En esta dirección, se plantea la reutilización del agua residual depurada.

La racionalización de la gestión de la energía se propone a través de medidas de carácter normativo. Se considera que éstas, ligadas a optimizar la utilización de los recursos y, concretamente, a fomentar la utilización de los menos contaminantes, en particular el gas natural, serán cada vez de mayor aceptación, ya que la contaminación atmosférica que sufre la ciudad necesita reducir los niveles de emisiones con prioridad absoluta.

Asimismo, la recuperación y reciclado de residuos sólidos es un objetivo medioambiental prioritario del NPG. Las estrategias de recogida selectiva para favorecer así su reciclaje e instalar nuevas plantas de recuperación integral de residuos que disminuyan los vertidos, posibilitando la regeneración de los terrenos de vertedero para usos forestales, después de sellarlos, y la utilización del compost para fertilizar el suelo, son igualmente objetivos contemplados en el NPG.

- d) *Disminuir la contaminación* Se consideran las dos vertientes más importantes de la contaminación, la acústica y la atmosférica.
- i) Respecto a la primera, el urbanismo acústico de la ciudad se instrumenta a través de una serie de propuestas aplicadas en cada caso concreto a través de un diseño preventivo, o, en caso de sistemas implantados en realidades existentes que no resulten satisfactorios desde el punto de vista acústico, mediante medidas de rehabilitación acústica.
 - ii) El objetivo principal de las medidas previstas en el campo de la contaminación atmosférica se dirige a mejorar la calidad del aire en las zonas altamente contaminadas, hasta conseguir unos niveles de calidad aceptables; mantener los actuales niveles de calidad en las zonas menos contaminadas y eliminar las consecuencias de los períodos graves de contaminación que se producen en nuestra ciudad.
- e) *Efectuar una evaluación estratégica ambiental* El NPG ha desarrollado, de forma simultánea y paralela a su estudio y desarrollo, un procedimiento de evaluación estratégica ambiental cuya descripción pormenorizada se desarrolla en el Capítulo VII de la presente Memoria, referente a la Protección del Medio Ambiente Urbano.

Asimismo, dentro de las condiciones establecidas en el sistema normativo del NPG se incluye un novedoso sistema de comprobaciones ambientales del planeamiento de desarrollo, de los instrumentos de ejecución y de la implantación de usos cualificados y compatibles, que también se explican en el referido Capítulo.

C ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES

El NPG considera el sistema de las **Zonas Verdes y Espacios Libres** como uno de los elementos claves para la configuración física de la ciudad, la definición de la trama urbana y la calidad medioambien-

tal. Este sistema se concibe como factor estructurante fundamental del tejido urbano y como uno de los principales medios para mejorar las condiciones de vida y ambientales del conjunto de la ciudad.

La definición del sistema de Zonas Verdes y Espacios Libres que propone el NPG tiene en cuenta dos tipos de consideraciones: Por un lado, la continuidad de los elementos fundamentales de la estructura de zonas verdes y por otro, las recomendaciones realizadas por la Comisión de las Comunidades Europeas relativas a la protección y revalorización del entorno natural de las ciudades.

De acuerdo con dicho planteamiento, el sistema propuesto se articula en tres niveles de actuación:

- a) *La Trama Verde Principal, constituida por los espacios exteriores a la ciudad que se conciben como elementos positivos dentro del sistema urbano, con funciones no sólo para Madrid, sino también para la comunidad metropolitana. Se incluyen aquí las áreas forestales y los parques suburbanos.*
- b) *La Trama Verde Intermedia o de relación, es la que constituye la transición entre los espacios libres exteriores y aquellos que, con carácter urbano, se encuentran incluidos en el continuo consolidado y que se materializa a través de cuñas verdes cuya función es la de acercar a la ciudad los elementos naturales que se encuentran lejos de ella.*
- c) *La Trama Verde Secundaria, integrada por los espacios libres y zonas verdes que se encuentran ubicados dentro del ámbito puramente urbano, jerarquizados en función de su uso, tiempo de desplazamiento y tamaño. Incluyen entre los espacios verdes de cierta entidad: los parques históricos y los parques de barrio y de distrito y se completa el sistema con los espacios verdes menores como unidades de pequeña dimensión que constituyen ámbitos ajardinados y jardines urbanos de pequeño tamaño.*

El NPG considera un elemento de gran valor medioambiental al arbolado de alineación, por cuanto que representa la continuidad entre las grandes penetraciones verdes y otras zonas verdes y espacios libres existentes, conformando los enlaces de la trama estructurante del modelo referido.

Procede señalar también que, por su carácter singular y gran importancia ambiental, en el NPG se incorporan los Planes Especiales del Manzanares Norte y Sur, y el Plan Especial de la Casa de Campo, cuya referencia más detallada se incluye en el Capítulo VII de esta Memoria.

D INTEGRACION DE LAS POLITICAS DE TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE

Capital importancia en el medio ambiente del futuro de Madrid tiene la adecuada **integración de las políticas de transporte y medio ambiente**. En este sentido, la calidad de vida se encuentra básicamente condicionada por dos tipos de factores: la accesibilidad en términos de seguridad de medios, capacidad y tiempos de viaje, y por las condiciones medioambientales, en cuanto a espacios libres, contaminación y ruido.

Compatibilizar el necesario desarrollo de las infraestructuras de transporte con el medio ambiente es, sin duda, uno de los grandes retos del Madrid futuro. Se trata de formular una estrategia de transporte, en el ámbito madrileño, dentro del marco europeo para la movilidad sostenible mediante la integración de los transportes en el contexto general del desarrollo sostenible, entendido como aquel destinado a cubrir las necesidades actuales sin poner en peligro la posibilidad de que las generaciones futuras cubran las suyas propias. Todo ello dentro del marco establecido por el *Libro Verde sobre el impacto de Transporte en el medio ambiente*, de la Comisión de las Comunidades Europeas (Bruselas, 9 de abril de 1992).

Resulta imprescindible asumir, y así lo hace el NPG, que el fenómeno de la congestión es probablemente el factor de mayor trascendencia que incide en el medio ambiente urbano de Madrid.

Conviene, asimismo señalar que gran parte de las actuaciones del sector de la movilidad y de los transportes tienen una importante dimensión de carácter medioambiental. Entre ellas, el fomento del transporte colectivo en general, la primacía de modos de transporte de bajo consumo energético y poco contaminantes como son los modos ferroviarios, la estrategia multimodal, la consideración de nuevos aspectos del diseño de vías urbanas, los nuevos métodos de gestión de la demanda, los tratamientos específicos en zonas residenciales y del centro, constituyen un conjunto de opciones y campos de actuación de indudable proyección medioambiental.

En este sentido, el NPG propone un conjunto de medidas en materia de transporte destinadas a aminsonar su impacto sobre el medio ambiente, entre las que cabe referir las siguientes:

- a) La aplicación de *métodos de gestión de la demanda* en la búsqueda de soluciones más eficientes desde el punto de vista medioambiental para afrontar la creciente demanda de movilidad.
- b) Un *Plan de Ordenación Viaria* en el centro de la ciudad como medida complementaria para proteger sus valores históricos de los excesivos volúmenes de tráfico y niveles de contaminación que soportan.
- c) Una política eficiente de *regulación selectiva del aparcamiento*.
- d) Un conjunto de medidas tendentes a disminuir el *conflicto entre el vehículo privado y el peatón*, tales como las contenidas en la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública, de aplicación al planeamiento remitido y al de los nuevos desarrollos urbanos, la creación de itinerarios para peatones en relación con la localización de equipamientos y terciario comercial, la implantación de áreas de coexistencia y templado de tráficos, así como diversas medidas para la normalización de elementos físicos de la vía pública y de urbanización en general.

E DIMENSION NORMATIVA

Especial mención merece la **dimensión normativa** que en materia de protección del medio ambiente urbano incorpora el NPG en el cuerpo de sus Normas Urbanísticas, lo que constituye verdaderamente una relevante novedad en el planeamiento general de ordenación urbana redactado hasta la fecha. Con este tratamiento de carácter normativo se quiere subrayar nuevamente la importancia que el medio ambiente tiene para el futuro de la ciudad.

Las Normas Urbanísticas incluyen las condiciones generales para la protección del medio ambiente urbano, recogiendo entre las mismas las determinaciones de aplicación para llevar a efecto las comprobaciones ambientales sobre el planeamiento de desarrollo, los instrumentos de ejecución, así como en relación con la implantación de diversos usos. Asimismo, se regulan los niveles sonoros ambientales, se estimula el fomento del ahorro y la eficiencia energética y se regula la promoción de la reutilización de los residuos sólidos urbanos.

5 ESTRATEGIA GENERAL: LAS PROPUESTAS TERRITORIALES

En el marco de las peculiaridades del nuevo planeamiento -contempladas en el capítulo II- teniendo en cuenta el ámbito referencial, así como la situación actual en lo que concierne a los problemas más acuciantes que presenta la ciudad de Madrid y en especial a las oportunidades que ofrece el territorio del término municipal -examinados con detenimiento en el anterior apartado 3.2- y de acuerdo con las características fundamentales que definen el proyecto de futuro señaladas en el subcapítulo 4, el Nuevo Plan General propone una determinada estrategia general que se concibe y apoya en un conjunto de propuestas territoriales, las cuales se pueden clasificar en cinco tipos concretos:

- a) La ordenación global planteada desde el nivel metropolitano.
- b) La propuesta de nuevas centralidades.
- c) Las operaciones estructurantes diseñadas para el futuro.
- d) Las grandes operaciones de carácter emblemático a desarrollar a medio y largo plazo.
- e) La estructura urbana de futuro resultante

El análisis detallado de estos tipos de propuestas territoriales por su importancia intrínseca se desarrolla específicamente con suficiente detalle en los subcapítulos siguientes.

Con carácter previo se expone a continuación una consideración global sobre la estrategia general que aquellos implican.

Parte la misma de la necesidad, imperiosa hoy, de que cualquier propuesta territorial se efectúe desde un enfoque metropolitano, lo que exige que el conjunto de las mismas se realice en el marco de una ordenación general de este nivel, y así se ha hecho en el NPG, como se verá más adelante, al contemplar el papel de cara al futuro que ha de asignárseles a las Coronas metropolitanas norte y sureste.

La imprescindible necesidad de difundir la centralidad hacia la periferia, se concreta en una serie de nuevas centralidades, diseminadas por el territorio, en directa relación con la ordenación de nivel metropolitano y que actúan como motor central de las propuestas estructurantes de futuro que constituyen los elementos fundamentales de la ordenación territorial contemplada en el NPG.

De entre las nueve propuestas estructurantes diseñadas, algunas, por su rango y características, alcanzan o forman parte de ese nivel superior, que se ha definido como emblemático por su aptitud ilusionante capaz de embarcar a una o varias generaciones de una misma sociedad urbana en pos de su consecución.

Finalmente, el conjunto de estas propuestas territoriales definen un modelo de utilización del suelo a largo plazo que se traduce en una determinada estructura urbana de futuro, cuyo objetivo fundamental, como ya se ha dicho, es el reequilibrio general de la ciudad basado en el de los sistemas generales y locales de comunicaciones, espacios libres y equipamientos, en una notable mejora de la accesibilidad y en un ponderado y armonioso reparto espacial, a lo largo y ancho del tejido urbano, de los usos considerados como básicos: el uso residencial y el uso para el desarrollo de todo tipo de actividades económicas.

La estructura urbana que propone el NPG, resultado de las propuestas territoriales que acaban de mencionarse, es como puede observarse, y así se comprueba en los apartados en que se analizan cada una de aquellas, una directa consecuencia del aprovechamiento de las oportunidades que ofrece el territorio municipal en el marco de su contemplación desde la óptica metropolitana.

Las nueve operaciones estructurantes se diversifican por el territorio, no sólo tratando de difundir la centralidad hacia la periferia, sino también intentando que esta difusión sea equilibrada en el conjunto de la geografía municipal, buscando al mismo tiempo la máxima sinergia entre las mismas.

Así por ejemplo, las operaciones de la Ciudad Aeroportuaria-Valdebebas y la apuesta de Madrid como Ciudad Olímpica, incluyen para el futuro la obtención de dos grandes parques urbanos -Valdebebas ó Casa de Campo del Este y el parque fluvial del Manzanares ó Casa de Campo de Manzanares Sur- que junto con la tradicional Casa de Campo permitirán que Madrid pueda disponer de tres equipamientos de estas características en los vértices del triángulo equilátero en el que queda encuadrada la inmensa mayoría del área urbana de Madrid.

De la misma forma cabe señalar que operaciones tan señaladas como la Ciudad Aeroportuaria y la Nueva Centralidad del Este, que incluyen la Ciudad Olímpica y el Parque Olímpico, y la Estrategia de Desarrollo del Este quedan entrelazadas entre sí por una gran eje viario urbano norte-sur, espina dorsal de la primera, que bordeando el parque Juan Carlos I, continua por la Avda. de Logroño, para saltar posteriormente sobre la Nacional II, bordear el futuro Estadio Olímpico y tras salvar la M-40, y enlazar con las instalaciones que se proponen para completar la ciudad Olímpica en la Nueva Centralidad del Este alcanzar la Gran Vía articuladora del Sureste. Este nuevo eje viario norte-sur se concibe como un nuevo Paseo de la Castellana desplazado hacia el este, estructurador de las operaciones que se conciben en esta zona de la ciudad.

En la misma línea, la gran avenida urbana del sureste se convierte también en el eje estructurante del *rosario de centralidades* que se desarrollan a lo largo de la denominada Estrategia del Este. Esta estrategia propicia, además, el desarrollo industrial de Vicálvaro, e incrementa de esta forma las posibilidades del remate del Casco Urbano de este distrito, que se propone en sustitución del actual asentamiento de la fábrica de Valderribas.

El desarrollo industrial y área norte de Vicálvaro, integrado en la Estrategia del Este, va a permitir la implantación de asentamientos para nuevas actividades económicas, basadas en la logística del transporte, en la alta tecnología y en los procesos de investigación y desarrollo. Asociado al área logística del transporte y a las zonas para parques tecnológicos previstos en la Nueva Centralidad del Este, al distrito de Vicálvaro se le asigna en el NPG un doble papel en relación con la actividad económica industrial: por una parte constituir la reserva de suelo calificado más capacitada para acoger aquellas industrias cuyas fases productivas compatibles con otros uso no pueden seguir estando ubicadas en áreas centrales de la ciudad, y por otra ofrecer, tras la regeneración ambiental prevista, las mejores condiciones para albergar a toda la componente de industria moderna y de futuro que hoy no tiene cabida en Madrid por no disponer esta de suelo adecuadamente preparado.

La operación Campamento, especialmente en lo concerniente a las actuales áreas vacantes, sólo puede ser entendida en la medida en que, además de propiciar la difusión de la centralidad, permite asociada a la ampliación y desarrollo de Cuatro Vientos y a la conclusión ordenada del Casco de Carabanchel Alto, (Urbanizable Incorporado de Carabanchel), definir un adecuado remate conjunto de todo el vértice sureste de la ciudad.

Los ámbitos de ordenación del norte deben leerse no sólo en conjunto, que es como han sido concebidos, sino también en simbiosis con las restantes operaciones de la Corona Norte Metropolitana - Valdebebas y Ciudad Aeroportuaria- y especialmente con la que propugna la prolongación de la Castellana y la integración de las áreas ferroviarias de Chamartín y Fuencarral, operación esta última que en conjunto constituirá en el futuro el centro neurálgico de dicha Corona y, por tanto, el de la expansión ordenada y controlada de la ciudad que aquellos representan.

La transformación del Centro del Sur y operación Méndez Álvaro, asimismo no se concibe sólo como una regeneración simple de tejidos urbanos obsoletos, sino que persigue recrear una nueva centralidad en las áreas urbanas situadas al sur del Centro Histórico, como directa continuación del gran eje Recoletos-Prado que se prolongaría a través de aquella avenida, mediante su adecuada integración en la Glorieta del Emperador Carlos V.

Finalmente, la recuperación de la antigua carretera de Andalucía, hoy Avenida de Córdoba, como eje estructurante del apéndice sur de la ciudad, no sólo ha de servir para regenerar en sí mismos los tejidos urbanos adyacentes, sino que también permitirá completar la ciudad en el distrito de Villaverde, ya que la nueva estructura que aquella genera en éste admite integrar la ordenación de los retales de suelo vacantes.

6 ORDENACIÓN A NIVEL METROPOLITANO

6.1 CRITERIOS GENERALES

El ámbito a considerar a la hora de establecer una propuesta de estructura metropolitana constituye un tema de difícil medida. Las relaciones entre los municipios y Madrid no varían en función de la distancia, dependiendo en cambio de una serie de condiciones de diversa índole. Es por ello que el hecho de definir el ámbito en el que se han de mover las estrategias de ámbito metropolitano es una decisión complicada, pues cualquiera que sea la propuesta que se considere, siempre podrá ser objeto de observación y crítica.

A la vista de lo anterior y dadas las peculiaridades de la configuración del Término Municipal de Madrid en el Avance se consideró como ámbito de estudio el incluido en el interior del anillo incompleto que forma la proyectada vía M-50, y en la parte norte (Monte de El Pardo, Soto de Viñuelas) el que define el propio término municipal de Madrid.

Las diferentes condiciones de partida que existen en el entorno del término municipal hacen que el tratamiento general de las estrategias puede ser a su vez dividida en sus dos ámbitos. Por un lado la denominada Corona Norte y por otro la Corona Suroeste-Sur-Sureste.

Se considera Corona Norte a aquella parte del territorio que se encuentra situada entre los márgenes exteriores anteriormente descritos, esto es, la M-50 y el Monte de El Pardo y la zona comprendida entre las carreteras de La Coruña (N-VI), Colmenar (CN-607), Burgos (N-I) y Barcelona (N-II).

El otro ámbito contemplado en el Avance, la Corona Suroeste-Sur-Sureste, que es complementaria con la anterior Corona, remata el tratamiento territorial del continuo metropolitano considerado inicialmente. Así recoge el territorio situado entre las carreteras de La Coruña, Extremadura, Toledo, Andalucía y Valencia hasta llegar a la de Barcelona, la M-40 y el propio trazado previsto para la M-50.

De acuerdo con el criterio adoptado por los municipios colindantes del Sur de Madrid, durante el trámite de participación ciudadana, en el NPG el ámbito de la Corona Suroeste-Sur-Sureste se ha reducido a los estrictos límites del término municipal de Madrid, como Corona Sureste, permitiendo la ordenación que se propone retormar en el futuro, sin considerar conveniente, la solución de ordenación metropolitana contemplada para el conjunto de aquellos en el Avance.

El análisis de los territorios contemplados en estas Coronas metropolitanas Norte y Sureste parte de las grandes infraestructuras que configuran y, delimitan los ámbitos de actuación considerados. Dichas infraestructuras se han basado en el documento denominado *Directrices* para el Planeamiento de las Infraestructuras del Transporte, elaborado por el MOPTMA en enero de 1993, en el que se describen las propuestas de actuación para los diferentes modos de transporte, viario, ferroviario y aeroportuario.

Igualmente, y por razón de su importancia, se ha incorporado la decisión que la Administración del Estado, a través del MOPTMA y de su Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), adoptó en relación a la ampliación de las actuales instalaciones de Barajas. Por ello se ha recogido el ámbito de la propuesta, que en la actualidad se encuentra en el proceso de obtención del suelo.

Una vez definidas ambas premisas de carácter estructurante, se han considerado igualmente las actuaciones estratégicas que viene estudiando la CAM de acuerdo con el nivel de las mismas conocido por el Ayuntamiento de Madrid. Las actuaciones que se han contemplado son aquellas que se encuentran en el ámbito territorial definido.

6.2 ESTRUCTURA METROPOLITANA EN LA CORONA NORTE

El ámbito que denominamos Corona Norte abarca el territorio existente al norte del suelo consolidado de Madrid y limitado por las carreteras nacionales N-VI a La Coruña y N-II a Barcelona.

Este ámbito está claramente condicionado en sus posibles propuestas de actuación por dos elementos fundamentales: por un lado, el Monte de El Pardo y el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, y, por otro, la aparición de los nuevos crecimientos del sistema aeroportuario de Barajas.

Una vez establecidos esos dos primeros elementos de partida, las posibilidades de acción quedan reducidas a los suelos delimitados en los ámbitos de ordenación del Norte y al espacio vacante entre el Aeropuerto de Barajas y el Urbanizable Incorporado denominado de Sanchinarro. En dichos espacios vacantes se propone la configuración de unos elementos que sirvan por un lado de remate de las situaciones existentes, El Encinar de los Reyes, La Moraleja, Núcleo de Barajas y, por otro, la definición del denominado Parque de Valdebebas, situado en la cuenca del arroyo del mismo nombre, que se uniría, una vez salvada la parte de las instalaciones aeroportuarias de Barajas, con el denominado Pasillo Fluvial del Jarama. Esta Casa de Campo del Este serviría de desahogo como espacio natural a los nuevos crecimientos, así como de relación de estos con las situaciones consolidadas de la Moraleja y las zonas al Sur de los Municipios de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes. Asimismo el Parque de Valdebebas se le asigna en el futuro un papel primordial en la mejora de las condiciones ambientales del área Nordeste de la ciudad.

El cauce del río Jarama, en su recorrido Norte-Sur, configura el futuro Parque Fluvial quedando delimitado por una parte de suelo no urbanizable común que colinda con el crecimiento de las instalaciones aeroportuarias y por los elementos y escarpaduras de Paracuellos del Jarama, hasta llegar a un punto angosto, a la altura del Puente de San Fernando, donde encuentra con la actual N-II y su variante.

Los crecimientos definidos en este Plan y que se contemplan en el apartado específico correspondiente, recoge los suelos urbanizables de remate de Madrid frente al Monte de El Pardo, Monte Carmelo, así como los de Las Tablas y Sanchinarro. Entre los tres y el área de suelo urbanizable incorporado de Arroyo del Fresno, terminan el continuo urbano de Madrid hacia la M-40.

Los crecimientos de Sanchinarro y Las Tablas permiten en su periferia la continuidad del Parque de Valdebebas hasta su encuentro con la zona inmediata del Monte de El Pardo.

Los otros crecimientos propuestos se restringen a los remates del Encinar de los Reyes y La Moraleja al Norte, así como las zonas inmediatas a los barrios de las Cárcavas y del núcleo de Barajas. Además se recoge la nueva Ciudad de Servicios o Aeroportuaria y la ampliación de los Recintos FERIALES como equipamiento de carácter metropolitano.

La estructura viaria del ámbito territorial de la Corona Norte se articula a través del cierre de la M-40, como anillo orbital distribuidor desde el nudo de El Barrial, en el que enlaza con la N-VI de La Coruña, hasta su incorporación al tramo que constituye el borde de Hortaleza, a través de varios sectores interradiales: N-VI de La Coruña - Carretera del Pardo desde el Nudo de la Zarzuela - C-607 de Colmenar - N-I de Burgos- Enlace de arranque de la Vía Parque, primer tramo de la futura Autopista del Ebro - Conexión con vía borde de Hortaleza, siguiendo un recorrido anular desde el noroeste hasta el nordeste.

Papel fundamental en la estructura viaria de la Corona Norte se le asigna a la prolongación del Paseo de la Castellana entre la M-30 y la M-40, llamado a ser el elemento estructurante sobre el que se soporta el área de mayor centralidad de aquella, y el enlace transversal Norte-Sur de la malla Este-Oeste.

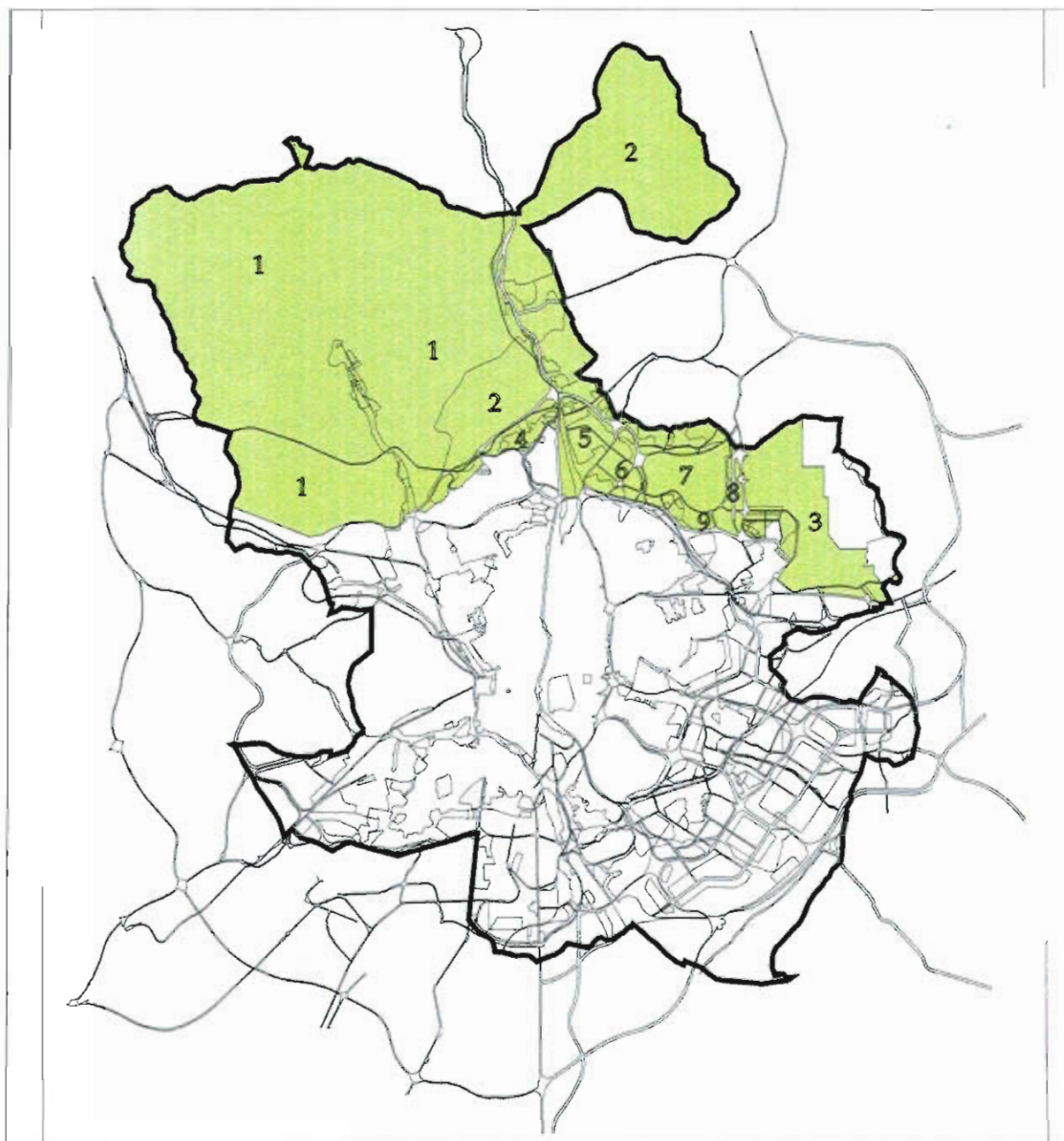
La articulación interna se confía a una malla viaria constituida por dos ejes transversales: la vía Arroyo del Fresno, que cruza la zona ferroviaria de Fuencarral y continua por Las Tablas y Sanchinarro hasta unirse con la prolongación de la carretera de la Estación de Hortaleza, y el eje Herrera Oria al Oeste y su continuación igualmente por los suelos urbanizables incorporados citados de las Tablas y Sanchinarro, al este del haz ferroviario, hasta su conexión con la prolongación norte de Arturo Soria.

Los referidos ejes transversales se traman con el continuo urbano consolidado a través de una serie de vías radiales como son las prolongaciones de Isla Tabarca, eje Vereda de Ganapanes -Betanzos, carretera de Fuencarral a El Pardo, prolongación de Mauricio Legendre, eje bisectriz de las Tablas, y continuaciones de Arturo Soria y de la carretera de la Estación de Hortaleza.

La red viaria del Norte se completa con las actuaciones de rango estratégico y metropolitano del distribuidor exterior M-50, fuera del término municipal del tramo inicial urbano de la futura Autopista del Ebro que cruza el parque de Valdebebas y del eje de la Ciudad Aeroportuaria que discurre en dirección Norte-Sur desde la N-I en la variante de Alcobendas, hasta su conexión con los accesos existentes a Barajas.

Las propuestas de transporte colectivo para estos ámbitos, que se exponen ampliamente en otros apartados, se resumen en las prolongaciones centrífugas de las líneas de Metro L.7 (Vadearza - Peñagrande - Pitís), L.1 (Fuencarral - Monte Carmelo), L.8 (Chamartín - Hortaleza - RENFE - PAUs de Sanchinarro y Las Tablas) y L.4 (Esperanza - Villa Rosa- Pinar del Rey), y en la propuesta ferroviaria de cercanías, de comunicación del corredor del Henares con las terminales antiguas y nuevas de Barajas, Ciudad Aeroportuaria y conexión, a través del área de intercambio de la nueva Estación de Hortaleza, con la Estación de Chamartín. Las referidas propuestas ferroviarias se complementan con el trazado de un sistema de transporte de capacidad intermedia (SCI), en plataforma reservada, sobre el circuito que recorre los nuevos crecimientos de la ampliación de los Recintos FERIALES, Ciudad Aeroportuaria, nuevas y antiguas Terminales de Barajas, casco de Barajas y los barrios de Alameda de Osuna y La Piovera, hasta su enlace con la ampliación de la red de Metro en L.4 - Villa Rosa -, a través del polígono de Los Llanos, actualmente en ejecución.

ESTRUCTURA METROPOLITANA EN LA CORONA NORTE



- 1 - Monte de El Pardo
- 2 - Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares
- 3 - Sistema Aeroportuario de Barajas
- 4 - Monte Carmelo
- 5 - Las Tablas
- 6 - Sanchinarro
- 7 - Parque de Valdebebas
- 8 - Ciudad Aeroportuaria
- 9 - Ampliación Recintos FERIALES

6.3 ESTRUCTURA METROPOLITANA EN LA CORONA SURESTE

El Avance 1993 contenía una propuesta de estructura metropolitana para la denominada Corona Suroeste-Sur-Sureste, de ámbito complementario a la Corona Norte, que no fue bien entendida por los municipios colindantes por el Sur con el término municipal de Madrid, lo que les hizo presentar sugerencias en contra de dicha propuesta.

Teniendo en cuenta los deseos de dichos municipios (Getafe, Leganés y Alcorcón) el NPG renuncia a plantear dicha estructura metropolitana para el conjunto de la Corona, limitando su propuesta a los estrictos límites del término municipal de Madrid, eso sí con una solución que no impediría retomar en el futuro la idea inicial, si aquellos o la CAM lo consideraran oportuno. Por tanto, se expondrá a continuación sólo la ordenación de carácter metropolitano correspondiente a la Corona Sureste.

Igualmente, considerando las circunstancias urbanísticas que concurren en el municipio de San Fernando, la estructura metropolitana que se propone para el Sureste no alcanza de forma independiente a la carretera N-II de Barcelona, sino que enlaza con las infraestructuras viarias fundamentales previstas en la revisión del Plan General de San Fernando de Henares.

El ámbito de la Corona Sureste abarca el territorio comprendido entre la M-40 y el trazado propuesto para la M-50, entre las carreteras de Andalucía y Barcelona, pasando por la de Valencia y enlazando con aquella a través del viario de San Fernando de Henares.

Esta Corona tiene unas condiciones de partida muy diferentes, tanto en cuanto a su ámbito, como en sus condiciones de ocupación territorial, como asimismo en accesibilidad por infraestructuras existentes, espacios naturales, preservados, etc..., en comparación con las de la Corona Norte.

La propuesta de realización de una estrategia metropolitana conduce a la búsqueda de la necesaria armonización de elementos, tanto existentes como previstos. Es por ello que, como punto de partida, se propone la configuración de una estructura viaria básica, estructura que, a partir de la definida por el MOPTMA en sus Directrices para el Planeamiento de las Infraestructuras de Transporte, se complementa con los nuevos crecimientos y sirve de elemento de relación y configuración de los mismos.

Por criterio establecido recientemente por la CAM, se ha definido la autovía M-45 que sirve para potenciar el enlace y relación entre el Sur Metropolitano y el Corredor del Henares. Su posición en el territorio se adapta al máximo a los continuos urbanos existentes o comprometidos, de forma que permite la ordenación del suelo restante mediante una estructura viaria complementaria.

Esta estructura viaria complementaria se basa en esencia en la aparición de una gran vía de carácter urbano situada en una posición intermedia entre la M-45 y la M-50. Esta vía no competiría con las autopistas urbanas, pues nunca sería esta su función, sino que serviría como nexo de articulación y remate de los crecimientos existentes o previstos a lo largo de su recorrido.

Dicha Gran Vía Urbana no presenta una sección uniforme dada su función diversa, que puede ser de remate de barrios residenciales, industriales, o elemento estructurante de un nuevo crecimiento, o vía de enlace a través de un espacio natural. Esta diversidad conlleva una especialización y adaptación de su sección a las situaciones correspondientes.

Arranca hacia el Este de las áreas urbanas del núcleo de Perales del Río en el término de Getafe y desde este y una vez salvada la travesía del Parque Lineal del Manzanares Sur, con el lógico tratamiento paisajístico que en este tramo llevaría la vía, el trazado aborda la incorporación a las plataformas superiores por una de las vaguadas existentes entre las escarpaduras de los márgenes orientales del río.

En este punto la vía pasa a convertirse en el elemento estructurante de los nuevos crecimientos que se diseñan para la zona Sureste del término municipal de Madrid.

Entre las terrazas del Manzanares y los espacios próximos a la carretera de Valencia existe una plataforma de suelo vacante que, en la actualidad, no está ocupada por otras actividades, que la agropecuaria ó la de servir como soporte de las infraestructuras o servicios urbanos. Dentro de este ámbito se plantea una serie de crecimientos que se han considerado como suelo urbanizable programado, el Ensanche de la Villa de Vallecas y la Atalayuela y el área denominada Valdecarros como urbanizable programado de tercer cuatrienio.

Estos crecimientos se ven limitados al Sureste por la previsión de una banda de suelo que servirá de soporte a dos grandes infraestructuras del transporte, la M-50 y el AVE. Este doble corredor forma a su vez en la práctica el límite del denominado Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama. Los ámbitos de concentración, definidos con carácter indicativo en el documento, configuran una secuencia de espacios libres que unen dicho Parque Regional con el sistema existente en la actualidad en las proximidades de Entrevías, rodeando el área de Mercamadrid y penetrando hasta la M-40 y M-30.

Como elemento del sistema viario, que complementa las estructuras existentes, aparece el denominado eje del Sureste, eje que estructura transversalmente los posibles crecimientos previstos. Este eje enlaza la M-50, M-45 y la M-40 y, atravesando entre los barrios de Entrevías y Madrid-Sur, alcanza la M-30, mediante una solución de integración del sistema ferroviario en la ciudad, junto a la estación de Contenedores y Méndez Alvaro.

El suelo urbanizable programado Ensanche Villa de Vallecas es uno de los ámbitos en los que coexisten la M-45 y el eje de la Gran Vía articuladora. Una vez salvada la carretera de Valencia, la vía continúa manteniendo su dirección, permitiendo en ese tramo la entrada de otra de las cuñas propuestas de penetración de los espacios libres frontales que, abrazando el cerro de Almodovar, se une al Parque de Valdebernardo, al sur de Vicálvaro.

Otro de crecimientos diseñados se configura como remate del Polígono Industrial de Vicálvaro, polígono que se ha desarrollado a lo largo de la carretera M-211. Las piezas que se definen en su entorno se ven limitadas, al norte, por el trazado del nuevo eje del Este, prolongación de O'Donnell, de forma que a su vez acompaña a otra cuña verde que enlaza con el Parque de Vicálvaro Norte y la propia cuña verde de O'Donnell, al sur del cementerio de la Almudena.

En este punto la vía se divide de forma que por su lado oriental alcance las áreas denominadas como Nueva Centralidad del Este y por su lado occidental alcanza el río Jarama y los crecimientos de San Fernando de Henares.

En esta visión secuencial a lo largo de la Gran Vía articuladora, se llega finalmente, a las propuestas definidas como remate y complementación de los núcleos de Coslada y San Fernando. Estas propuestas de crecimiento van a servir como elemento de relación de dichos núcleos con la zona Sur del conjunto metropolitano, a través de la Gran Vía, y su incorporación posterior a los grandes canales de comunicación, M-40, M-45 y M-50.

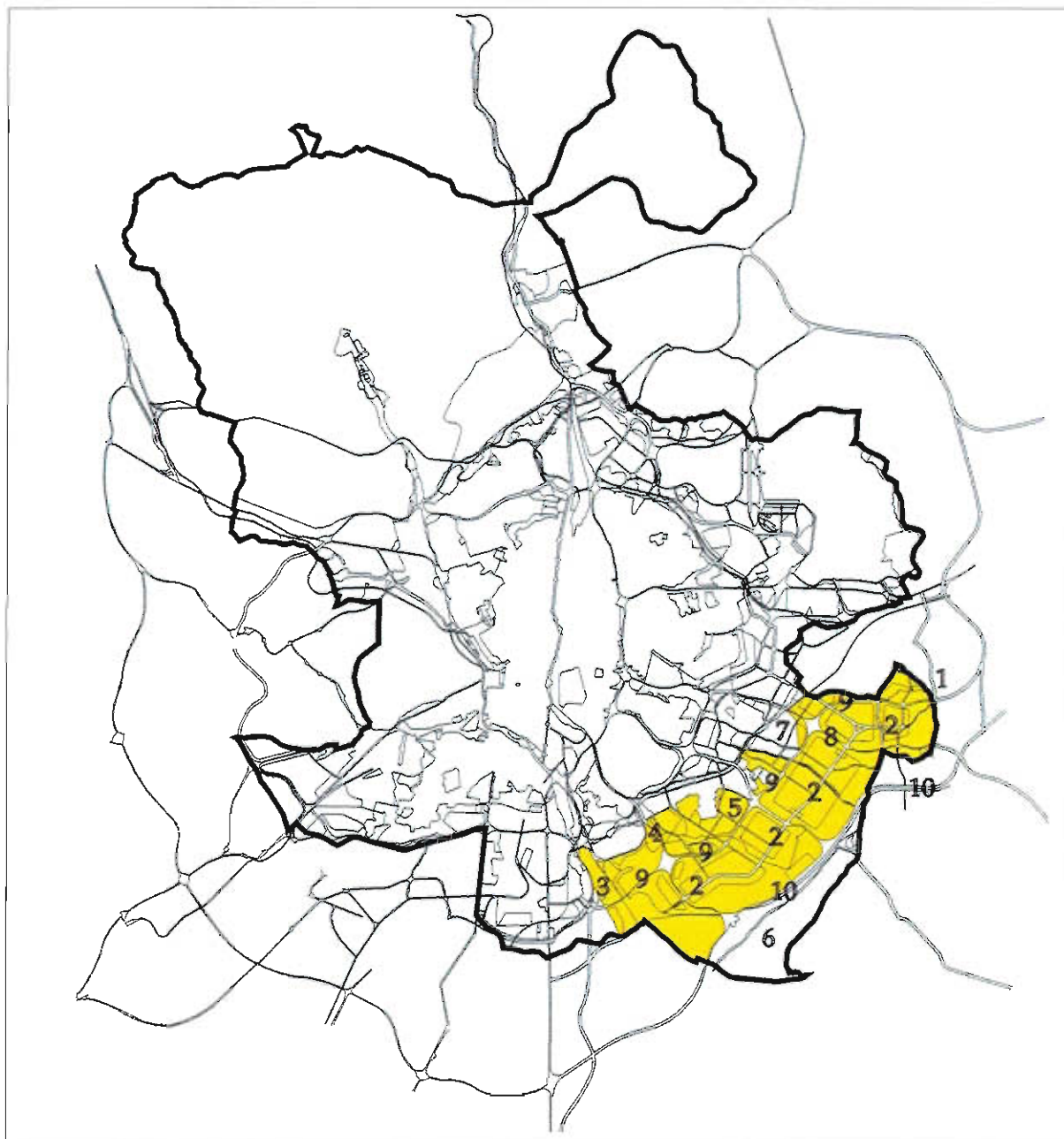
El continuo urbano de Coslada y San Fernando de Henares se confirma como una penetración física en el término municipal de Madrid. Dicha penetración se encuentra aislada de esta, a causa de los elementos ferroviarios existentes, la estación de clasificación de Vicálvaro y las líneas de cercanías, largo recorrido y mercancías. Su único contacto sin trabas estructurales se encuentra en la zona Sur, zona que actualmente aparece libre de crecimientos.

Con la propuesta del NPG se plantea el remate y consolidación de estos crecimientos, para que con la debida ordenación se responda a la resolución de los problemas de accesibilidad existentes. De esta manera y a través de la M-45 y la Gran Vía articuladora se comunican dichos núcleos con el Pasillo Fluvial del Jarama y el nuevo Parque Regional, punto en el que se encuentran igualmente, la malla de infraestructuras de la M-50 y la N-III. Las soluciones incorporadas se han definido de común acuerdo con ambos municipios, dando salida, a través del viario previsto en San Fernando, a la Gran Vía hasta la N-II.

En relación al transporte colectivo, se mantiene la propuesta generalizada de prolongación de líneas de Metro hasta dos puntos en la Gran Vía del Sureste. Estas prolongaciones persiguen cubrir los déficits existentes en los barrios periféricos, de forma que las nuevas actuaciones sirvan para acelerar el proceso de implantación de este servicio público.

Estas propuestas se complementan con dos trazados para implantación de un sistema de transporte de capacidad intermedia: uno sobre la Avenida de Córdoba en dirección norte-sur con cabecera en el intercambiador de Legazpi y posible final en su conexión meridional con la Gran Vía Urbana del Sureste; y el segundo discurriendo por el arco periférico que define precisamente la referida Gran Vía Urbana del Sureste, con carácter de interconexión longitudinal uniendo entre sí los nuevos desarrollos previstos y sirviendo de eje de comunicación transversal de los núcleos de esta Corona. Esta reserva posibilita la implantación de un sistema de transporte colectivo de alta o media capacidad, pudiendo desarrollarse sobre la misma tanto un sistema de ferrocarril de cercanías, como cualquier otro sistema de capacidad intermedia.

ESTRUCTURA METROPOLITANA EN LA CORONA SURESTE



- 1 - San Fernando de Henares
- 2 - Gran Vía Urbana
- 3 - Parque Lineal Manzanares Sur
- 4 - Gran Vía del Sureste
- 5 - Ensanche Villa de Vallecas
- 6 - Parque Regional entre los Cursos Bajos de los Ríos Manzanares y Jarama
- 7 - Polígono Industrial de Vicálvaro
- 8 - Eje del Este
- 9 - M-45
- 10 - M-50

7 PROPUESTA DE NUEVAS CENTRALIDADES

La propuesta de nuevas centralidades constituye la respuesta articulada que el Nuevo Plan General ofrece, ante la necesidad de distribuir la centralidad hacia la periferia, como mecanismo imprescindible para conseguir un reequilibrio del territorio municipal. En su definición, como es lógico, se han tenido especialmente en cuenta las oportunidades que ofrece el territorio, examinadas anteriormente.

Estas nuevas centralidades, que constituyen el germen de las operaciones estructurantes de futuro que se definen en el apartado siguiente, son de dos tipos, según se conciben en ámbitos actualmente urbanos o ligados a nuevos desarrollos en suelo urbanizable.

Entre las primeras cabe citar siguiendo el recorrido de las agujas del reloj:

- a) El Nuevo Centro del Sur ligado a la operación denominada transformación del Sur, también conocida como operación Méndez Alvaro.
- b) La centralidad asignada a la Avenida de Córdoba en su papel de eje estructurante del extremo sur del término municipal.
- c) La parte de la centralidad de Campamento sobre el área urbana de éste, concebida desde la mezcla de usos, aunque predomine en la misma el residencial.
- d) La prolongación de la Castellana por el norte y la integración en la ciudad, ligada a la misma, de las actuales áreas ferroviarias de Chamartín y Fuencarral, verdadero nuevo centro de la futura Corona Norte Metropolitana.
- e) La transformación de los actuales suelos industriales del casco de Vicálvaro, por traslado de la instalación cementera de Valderribas, que permitirá el remate de aquél y el desarrollo de esta centralidad en torno a la estación ferroviaria.

Entre las segundas deben señalarse, asimismo, las siguientes:

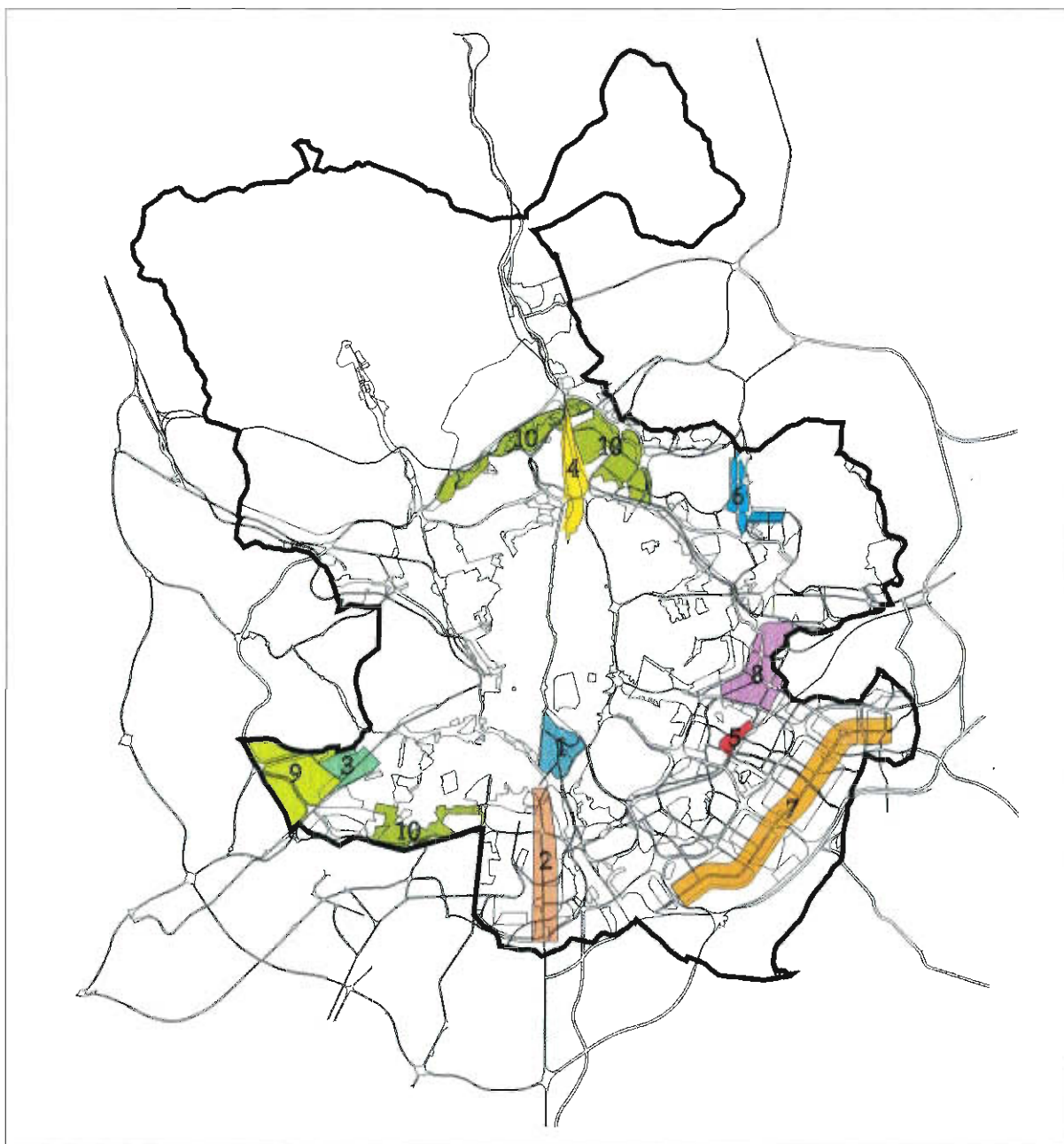
- a) La centralidad ligada al Aeropuerto de Barajas constituida por la futura Ciudad Aeroportuaria o Ciudad de Servicios.
- b) El *rosario lineal* de centralidades previsto en el desarrollo de la Corona Metropolitana del Sureste.
- c) La nueva Centralidad del Este, concebida como Centro de Centralidades de dicha Corona.
- d) La centralidad de gran importancia a desarrollar sobre los suelos urbanizables de Campamento.
- e) El papel de nuevas centralidades que en cierta medida absorberán los suelos urbanizables incorporados definidos como Programa Municipal de Suelo, que concebidos con usos predominantemente residenciales, también prevén áreas para desarrollo de actividades económicas, en terciario de oficinas y comercio y, de usos industriales.

Este conjunto de nuevas centralidades, previsto como se ha dicho en relación con las oportunidades que ofrece actualmente el territorio, además de ser la respuesta que ofrece el NPG a la necesidad de difundir la centralidad hacia la periferia, va a suponer la base del intento de conseguir un reequilibrio general del territorio de la ciudad que constituye una de las características fundamentales del proyecto de futuro que se plantea por aquel.

En efecto, el Nuevo Plan General plantea las nuevas centralidades y las operaciones estructurantes de futuro en absoluta dependencia biunívoca, de tal forma que las mismas no serán comprensibles sin esta interdependencia. Por tanto estas centralidades se conciben como el motor fundamental de las citadas operaciones y por ello se encuentran en la base de la apuesta general por el reequilibrio territorial de la ciudad que persigue el proyecto de futuro.

En función de esta circunstancia, el análisis detallado del contenido de las mismas se recoge de forma pormenorizada en el subcapítulo siguiente dedicado a las operaciones estructurantes del futuro.

PROPUESTA DE NUEVAS CENTRALIDADES



- 1 - Nuevo Centro del Sur. Operación Méndez Alvaro
- 2 - Avenida de Córdoba
- 3 - Areas Urbanas de Campamento
- 4 - Prolongación de la Castellana
- 5 - Transformación del Casco de Vicálvaro
- 6 - Ciudad Aeroportuaria
- 7 - Rosario de Centralidades de la Corona del Sureste
- 8 - Nueva Centralidad del Este
- 9 - Campamento
- 10 - Programa Municipal de Viviendas

8 OPERACIONES ESTRUCTURANTES DE FUTURO

Las operaciones estructurantes para el futuro se definen en el NPG, como acaba de exponerse, en torno a las nuevas centralidades propuestas. Se han fijado nueve grandes operaciones, de las cuales cuatro se desarrollan sobre suelo urbano y otras cuatro sobre suelo urbanizable, siendo la novena de carácter mixto, pues el remate del suroeste, cuyo elemento fundamental es Campamento, se prevé sobre ambas clases de suelo, aunque con predominio del urbanizable. Se establecen estas operaciones en relación con las áreas de oportunidad que ofrece el territorio municipal, tanto en la periferia de la ciudad existente como en el suelo actualmente vacante. En concreto son las siguientes:

A OPERACIONES ESTRUCTURANTES EN SUELO URBANO

Las operaciones propuestas son las siguientes:

- a) Transformación del Sur
- b) Recuperación de la Avda. de Córdoba
- c) Prolongación de la Castellana e integración de las áreas ferroviarias de Chamartín y Fuencarral.
- d) Remate y desarrollo del Casco de Vicalvaro.

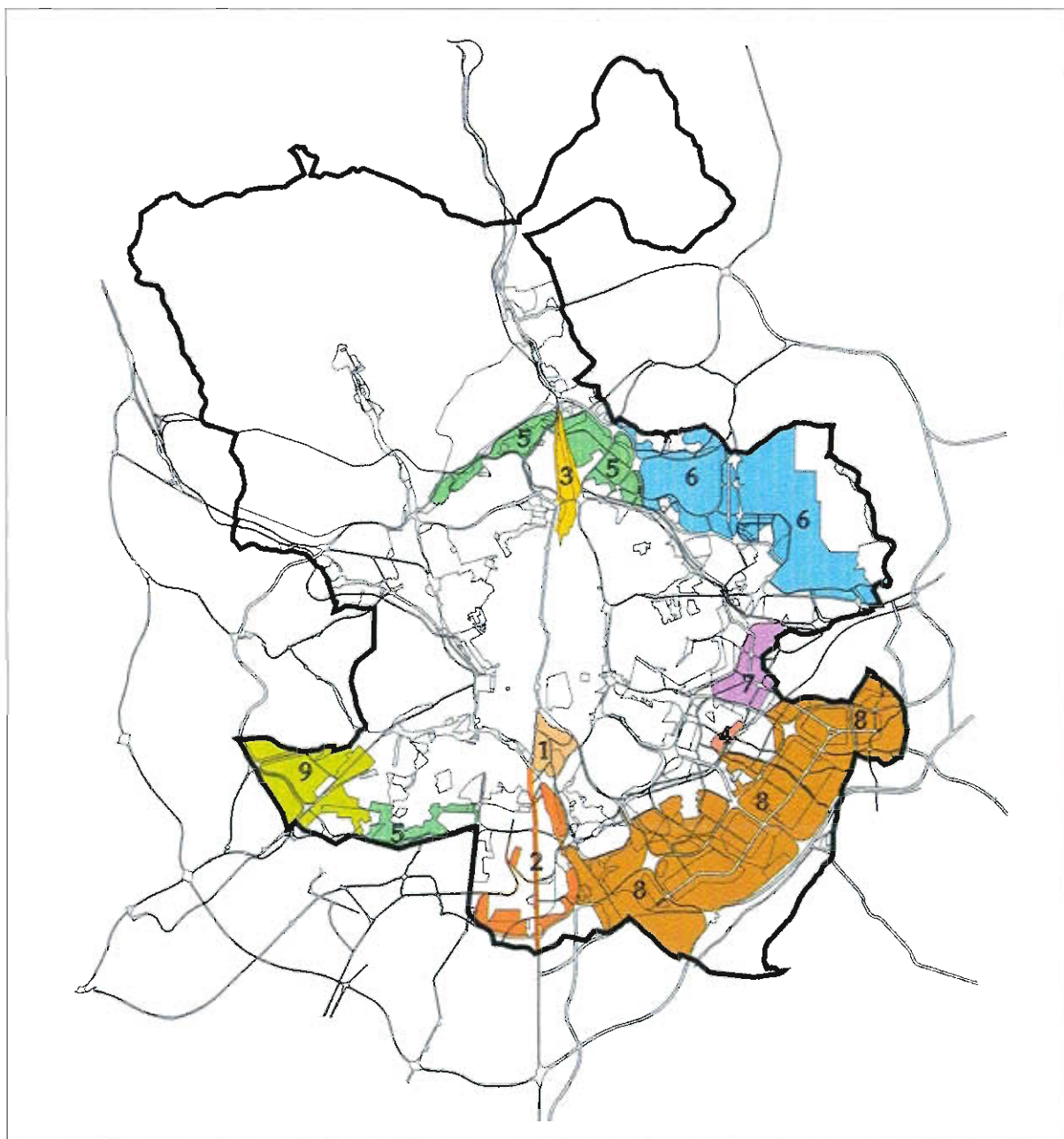
B OPERACIONES ESTRUCTURANTES EN SUELO URBANIZABLE

Las operaciones propuestas son las siguientes:

- a) Programa municipal de vivienda en suelos urbanizables.
- b) Ampliación de Barajas-Ciudad Aeroportuaria-Parque de Valdebebas.
- c) Nueva Centralidad del Este.
- d) Estrategia de Desarrollo del Este.
- e) Remate del Suroeste: Campamento-Cuatro Vientos -PAU de Carabanchel.

A continuación se describen los objetivos, características y elementos fundamentales de cada una de estas operaciones.

OPERACIONES ESTRUCTURANTES DE FUTURO



- 1 - Transformación del Sur
- 2 - Recuperación de la Avenida de Córdoba
- 3 - Prolongación de la Castellana
- 4 - Remate del Casco de Vicalvaro
- 5 - Programa Municipal de UZIs y PAUs
- 6 - Ampliación de Barajas-Ciudad Aeroportuaria-Parque de Valdebebas
- 7 - Nueva Centralidad del Este
- 8 - Estrategia de Desarrollo del Este
- 9 - Remate del Suroeste: Campamento-Cuatro Vientos-UZI de Carabanchel

8.1 OPERACIONES ESTRUCTURANTES EN SUELO URBANO

8.1.1 LA TRANSFORMACION DEL SUR

Se denomina Transformación del Sur a la operación estructurante que el NPG propone en el distrito de Arganzuela, en un área delimitada al oeste por la zona residencial estructurada en torno al Paseo de las Acacias, al sur y este por la M-30 y al norte por el conjunto de vías ferroviarias que componen la cabecera sur de acceso a la estación de Atocha.

Una delimitación más precisa exige excluir el PERI *Estación Sur de Autobuses*, la Estación de Delicias, el Parque Tierno Galván y los dos Estudios de Detalle residenciales situados al sur de dicho parque, zonas todas ellas ordenadas con anterioridad, en desarrollo del Plan General de 1985, y asumidas por el NPG sin grandes variaciones.

El área así caracterizada alberga en estos momentos una gran mayoría de usos industriales, en diverso grado de funcionamiento. El resto lo ocupan algunos núcleos de infravivienda y usos dotacionales esporádicos. El tamaño medio de las parcelas es alto, de acuerdo con las necesidades del uso industrial, y la red viaria interior presenta notables deficiencias, tanto en cuanto a la sección como a la continuidad y racionalidad de la malla.

El Plan General de 1985 incluía como uno de sus objetivos principales el mantenimiento de la industria en localizaciones lo más céntricas posibles. En base a esa concepción, adscribía la mayor parte del área a la Norma Zonal 9, de uso industrial, y delimitaba varias áreas remitidas a planes intermedios, también de uso básicamente industrial.

Estos planeamientos han tenido un desarrollo azaroso. En algunos casos no han llegado a redactarse (Las Chinas), en otros se han paralizado en el trámite de avance (Méndez Alvaro). La rigidez normativa ha llevado a efectos opuestos a los que se deseaban y el planeamiento no ha servido en este caso para detener un proceso que ya estaba en marcha: el cierre de empresas y el abandono progresivo de un tejido urbano deteriorado en busca de mejores localizaciones.

Algunas empresas han sufrido un proceso de descentralización productiva, trasladando la cadena de producción a localizaciones periféricas y manteniendo en la zona las oficinas, sedes representativas, comercialización y venta. Esta circunstancia chocaba en general con una norma que reservaba a tales usos solo un 25% de la edificabilidad potencial.

La vocación del área para albergar usos diferentes del industrial parece clara, y ya en el Avance de 1990 se enunciaban los objetivos genéricos de la operación que, en líneas generales, el NPG mantiene y desarrolla: extender el centro hacia el sur, acercar la centralidad a barrios como Entrevías o Madrid Sur, corregir las disfunciones de la malla viaria, poner en servicio el Parque Tierno Galván, actualmente aislado e infrautilizado, y prever usos propios de centralidad: residenciales, terciarios y equipamientos.

El PERI Estación Sur de Autobuses, al establecer usos como el circo estable, equipamientos culturales y recreativos, torres de oficinas, gran superficie comercial y la propia estación, ha actuado como cabeza de puente, que ahora es preciso conectar con las áreas centrales.

La operación propuesta presenta, no obstante, ciertas dificultades. Por una parte no resulta adecuada su resolución mediante una ordenanza de transformación, como puede ser la que se propone bajo la denominación de 9-2º, tanto por el tamaño medio de parcela, inadecuado para usos residenciales y terciarios, como por la gran dimensión de la propia operación, que exige la previsión de nuevos espacios libres y equipamientos al servicio de la nueva pieza de ciudad creada.

Por otro lado, la información extensa y pormenorizada de la zona ha permitido verificar que existen bastantes empresas con vocación de permanencia, al menos a medio plazo, en algunos casos con obras recientes de mejora de sus instalaciones. Esta intención de pervivencia puede verse favorecida por una normativa que flexibilice la implantación de usos terciarios asociados al uso principal industrial, como la que el NPG propone.

El criterio del Nuevo Plan General, de acuerdo con su filosofía, es permitir la sustitución del uso industrial, de forma voluntaria, sin expulsar aquellos usos que quieran permanecer, y con una ordenación que garantice la mínimas dotaciones inherentes a los nuevos usos que se implanten.

Por otro lado, en los últimos años se han tramitado por el Ayuntamiento de Madrid varias Modificaciones Puntuales en el área, que adelantaban la transformación del uso, sustentadas en convenios con el municipio, que la OMP ha conocido e informado favorablemente por ser integrables en la propuesta global.

Por último, se ha intentado que la ordenación sea posible sin grandes dificultades de gestión, lo que excluye la actuación por grandes unidades de ejecución. El resultado final es una ordenación concebida de forma global y troceada para su gestión en pequeñas áreas que resuelven en su interior las cesiones que permiten completar la red viaria y obtener algunas zonas verdes y dotaciones.

El territorio queda así dividido en Áreas de Planeamiento Específico, Áreas de Planeamiento Remitido y fincas que se adscriben directamente a regulación zonal industrial.

Geográficamente pueden distinguirse tres piezas, caracterizadas además por diferentes problemáticas.

A LA ZONA DE MÉNDEZ ALVARO

Situada al norte de la Estación de Delicias, se estructura alrededor de la calle Méndez Alvaro, concebida como eje de concentración de actividades, que conecta la Glorieta de Atocha con la Estación Sur de Autobuses y sus instalaciones anejas.

La acera norte de Méndez Alvaro, en la parte comprendida entre la Estación de Atocha y el PERI *Estación sur de Autobuses*, se resuelve mediante remisión a planeamiento posterior, debido a su falta de estructura urbana y a la existencia de un importante núcleo de infravivienda, a resolver por expropiación.

En la parte sur la situación es más compleja. El primer tramo de Méndez Alvaro, partiendo desde la Glorieta de Atocha, aparece incluido en el Área Cultural Recoletos-Prado, que resuelve la conexión con las zonas centrales de la ciudad, y que va acompañado por dos pequeñas Áreas de Planeamiento Específico que permiten regularizar el viario local y obtener algunas zonas verdes.

A continuación, el Área de Planeamiento Incorporado *El Aguila-Alcatel* recoge una Modificación Puntual anterior que resuelve la parte central del frente edificado hacia la calle Méndez Alvaro, además de permitir la conversión de la antigua fábrica de cervezas El Aguila en un centro cultural y recreativo que constituirá uno de los polos de atracción del nuevo barrio. La zona intermedia se completa con otra Área del Planeamiento Incorporado, que recoge un estudio de detalle ya aprobado y parcialmente construido con usos mixtos.

Continuando hacia el sur, se crean dos Áreas de Planeamiento Específico, una de las cuales permite obtener un paso subterráneo, que contribuye a incorporar el Parque Tierno Galván al nuevo barrio de Méndez-Alvaro, y el otro que resuelve el frente hacia el cruce con la calle Pedro Bosch. Junto a ello, dos parcelas que albergan industrias con intención de permanecer, pasan a regularse por la norma zonal 9, grado 5º.

La zona situada al sur de la Avda. del Planeneamiento se remite a un planeamiento posterior, que en su día deberá resolver la integración de esta pieza en el conjunto.

B LA ZONA INTERMEDIA

Abarca toda el área situada al sur de la Estación de Delicias, de la que excluimos el barrio de la Dehesa de Arganzuela que tiene una problemática diferente. Esta amplia zona, estructurada alrededor de la calle Embajadores, presenta las parcelas de mayor tamaño y tiene un viario claramente insuficiente para albergar usos residenciales. Carece, sin embargo, de núcleos de infravivienda.

En esta parte de la actuación existen cuatro Actuaciones previstas, correspondientes a propiedades que han alcanzado acuerdos con el Ayuntamiento, cristalizados en convenios urbanísticos, que se recogen en tres de los casos como Areas de Planeamiento Incorporado, por tratarse de convenios anteriores, y la cuarta como Area de Planeamiento Específico.

Unas cuantas parcelas se remiten a la Norma Zonal 9, grado 4ª, para permitir la supervivencia de industrias que así lo han manifestado durante la información pública del Avance de NPG. El resto se resuelve mediante un numeroso grupo de Areas de Planeamiento Específico o Remitido, que constituyen unidades de ejecución independientes y permiten obtener una malla viaria suficiente, así como diversas zonas verdes y dotaciones de pequeño tamaño, necesarias para enriquecer el tejido urbano, básicamente residencial, que se crea.

El área así ordenada conecta el barrio estructurado alrededor del Paseo de la Delicias con el Parque Tierno Galván, lo que supone una notable mejora para ambos: la zona residencial logra un acceso sin obstáculos hacia un espacio libre de calidad y gran tamaño y el Parque se rescata del abandono propiciado por su aislamiento y falta de uso.

Cabe señalar finalmente que, a partir de la estimación de una sugerencia presentada al Avance del NPG, se crea también un pequeño núcleo residencial al sur de la Urbanización Jardín de Embajadores, que resuelve de forma más lógica el tramo final de la calle del mismo nombre, permitiendo la obtención de una zona verde de protección hacia la M-30, y un nuevo equipamiento deportivo de más de 6000 m² que servirá más directamente a la zona de la Dehesa de Arganzuela, y que completa adecuadamente la ordenación de toda la pieza hacia el sur.

C LA DEHESA DE ARGANZUELA

Esta zona presenta una problemática diferente dentro del ámbito, por tratarse de un área de parcelario mucho más fragmentado, con viario de sección escasa aunque urbanizado y en la que conviven diversos usos: viviendas en las plantas superiores, pequeños talleres en plantas bajas e industrias en edificio exclusivo.

La calidad constructiva es baja y las características sociales y urbanísticas se aproximan a las de los núcleos de infravivienda. La actuación prevista por el Plan General de 1985 para mejorar el barrio no llegó siquiera a iniciarse. Durante la información pública del Avance de 1993, la Asociación de Vecinos del barrio expresó su deseo de que la zona se destinara preferentemente al uso residencial.

La propuesta del Avance del NPG, sobre la base de dicha solicitud, dividía el barrio en unidades de ejecución por manzanas, a desarrollar por compensación, que permitían una reconversión del barrio hacia usos residenciales, con ampliación del viario y obtención de dotaciones y zonas verdes.

Esta propuesta encontró una gran oposición por parte de numerosos vecinos del barrio que manifestaron de manera individual su voluntad de permanecer en la situación anterior.

La solución final pasa por la adscripción a una normativa que permite el mantenimiento de los usos actuales, en aquellas manzanas en que dicho mantenimiento se solicitó de forma masiva. En las restantes manzanas se continúan proponiendo unidades de actuación por compensación.

D GRANDES ACTUACIONES INFRAESTRUCTURALES

En este apartado hay que citar en primer lugar la conversión de la calle Méndez Alvaro en vía principal de la red urbana, desde la Glorieta de Atocha, hasta la conexión con la M-30 y el eje del Sureste.

Se prevé también la ampliación de la Avenida del Planetario, mediante un puente paralelo al ferrocarril, por encima del río y la M-30, para conectar con la calle Antonio López y la zona de la Avenida de Córdoba.

Hay que citar, finalmente, la prolongación de la vía ferroviaria del Pasillo Verde hasta la estación de Atocha, que permite su unión con la de Príncipe Pío, de gran importancia para el sistema de ferrocarriles de cercanías e inaugurada en junio de este año 96. Esta vía se resuelve en superficie a partir del Paseo de las Delicias, y será objeto de un proyecto de integración del ferrocarril en la trama urbana.

TRANSFORMACION DEL SUR



8.1.2 RECUPERACIÓN DE LA AVENIDA DE CÓRDOBA

Se conoce con este nombre la amplia operación estructurante que el NPG propone dentro de los distritos de Usera y Villaverde, y que se articula y vertebra a partir del tratamiento de la antigua carretera de Andalucía que, convertida en Avenida de Córdoba, se configura como el eje principal de concentración de la actividad urbana de todo el sur de la ciudad.

Sus objetivos generales, además de la potenciación de la propia Avenida como eje urbano de primer orden, son la regeneración de los barrios más deprimidos, la mejora de las conexiones viarias con el resto de la ciudad, la continuidad de la malla urbana entre barrios actualmente aislados entre sí, la potenciación del Polígono Industrial de Villaverde, la integración en el tejido urbano de las vías ferroviarias que recorren el área, así como un conjunto de acciones para la protección y mejora del medio ambiente, como el Plan Especial del Parque Lineal del Manzanares Sur, la subterrneización o desvío de líneas eléctricas aéreas de alta tensión y la ampliación y mejora de las estaciones regeneradoras de agua residual.

Dentro de esta gran operación, merece la pena destacar algunas de las acciones más significativas que comprende la misma:

A LA ZONA DE LAS CAROLINAS

En este área se redactó y aprobó un PERI en desarrollo del Plan General de 1985, que no ha tenido una adecuada continuidad de gestión, contribuyendo a la paralización de la actividad constructiva en el barrio.

El NPG propone el paso de la mayor parte del área a suelo urbano de regulación zonal ordinaria, manteniendo únicamente un área de planeamiento específico, denominada Virgen de la Encina, para permitir el realojo de un bloque de infraviviendas amenazado de ruinas, según la actuación promovida por la Junta Municipal de distrito.

En esta zona hay que destacar también la importante actuación, de iniciativa municipal, que supone la conexión de la Avenida del Planetario con la Calle Antonio López, mediante un puente, paralelo al ferrocarril, sobre el río y la M-30, vital para la conexión del distrito de Usera con la zona de Embajadores-Legazpi.

B LA AVENIDA DE CÓRDOBA

En cuanto a la Avenida propiamente dicha, el NPG recoge una idea enunciada con anterioridad pero que no había llegado a desarrollarse mínimamente. Se trata de la recuperación para el uso urbano de la antigua carretera de Andalucía, a partir de la realización del by-pass desde la M-30 ya en funcionamiento.

La Avenida se configura así como el gran eje urbano del sur, en el que se concentra la actividad urbana, en especial los usos terciarios al servicio de las actividades productivas que se desarrollan en los polígonos industriales aledaños.

La actuación se refuerza con la previsión de una urbanización adecuada, con bulevar y plataforma de transportes para un sistema de capacidad intermedia, a conectar con el sistema similar previsto en la Gran Vía Urbana del Sureste. El ámbito se extiende desde el inicio de la Avenida, y su confluencia con

Antonio López, hasta la unión con aquella, debiendo resolverse el cruce con la M-40 y pudiéndose desarrollar en fases.

La nueva vía así concebida, formará un eje vertebrador que articulará los barrios de Almendrales, Las Carolinas, San Fermín, Rancho del Cordobés, El Espinillo, Ciudad Los Angeles, Villaverde Bajo, San Cristóbal y Los Rosales.

C EL PARQUE LINEAL DEL MANZANARES

La propuesta de creación de un Parque Lineal, a lo largo del río, constituyó una de las ideas fundamentales del Plan General de 1985, que no llegó nunca a contar con un planeamiento específico aprobado, en parte por las dificultades de gestión y en parte por la propia radicalidad de las propuestas que contenía.

El NPG retoma la idea sobre la base de una actualización y racionalización de objetivos, en la línea de las últimas tendencias sobre parques equipados, con un tratamiento menos paisajístico y más centrado en la recuperación y regeneración de las riberas y en la utilización por los barrios contiguos, y con especial énfasis en la neutralización de los impactos ambientales negativos de las infraestructuras que lo flanquean (nudo Supersur, AVE, etc.).

El parque así concebido puede convertirse en unos de los polos regeneradores del sur de la ciudad, por su alto poder estructurante y recualificador del tejido urbano.

D LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL

La idea de integrar los trazados ferroviarios, para dar continuidad a los barrios ahora separados por el tren, es fundamental en el tratamiento del sur de la ciudad. El NPG la recoge como área de planeamiento remitido, a la espera de lograr una mayor concreción de la ordenación, concertadamente con RENFE, con quien existe ya un acuerdo de principio.

El proyecto se inicia por el oeste con la integración del tramo común de las líneas de cercanías C-5, a Fuenlabrada y C-4, a Parla. Este primer tramo comprende el remate sur de Villaverde Alto y la conversión de la actual estación en un intercambiador con aparcamiento y usos asociados de apoyo.

A continuación el NPG propone una ordenación para resolver la acera sur de la calle Lenguas y el estudio de detalle industrial contiguo, que no llegó a iniciar su redacción. La zona sur de la calle Lenguas se destina a uso residencial, separando el sistema general viario del continuo edificado, y mejorando las conexiones viarias, en especial la continuidad con la carretera Villaverde-Getafe, sustituyendo el actual puente, amenazado de ruina, por una conexión subterránea.

La propia línea C-4 de cercanías se dota de una vía adicional, para separar el tráfico de mercancías del de viajeros, desde su separación de la C-5 hasta su conexión con la C-3. En este tramo se crea una nueva estación junto al parque de la Dehesa Boyal, que sirve de unión a los barrios de San Cristóbal y Villaverde Bajo, actualmente separados.

Una vez unidas las líneas C-3 y C-4 se crea un nuevo intercambiador, con aparcamiento disuasorio y usos asociados, que servirá de polo de atracción de actividades urbanas y conexión, en este caso, de Villaverde Bajo con la zona de Los Rosales.

E OTRAS ACTUACIONES DE INTERCONEXIÓN DE BARRIOS

Además de las antes señaladas hay que destacar, en primer lugar, la conexión entre Villaverde Alto y Ciudad Los Angeles, a partir de la desaparición de industrias obsoletas en el cruce de las calles San Jenaro y Alcocer, integrando también la zona de vivienda unifamiliar situada al este de la UVA de Villaverde.

Es de reseñar también la conexión entre El Espinillo y Villaverde Bajo, al crearse una nueva zona residencial en el área actualmente ocupada por las factorías Tafesa y Ateinsa.

Asimismo, la zona sur de Los Rosales se transforma a uso residencial, conectando con la actuación denominada Verona II, desarrollada a partir de una Modificación Puntual del Plan General vigente. Al sur de esta actuación se crea una nueva zona edificable, con uso residencial al norte e industrial al sur, para conectar con la zona de almacenaje ligada al ferrocarril de El Salobral.

Es importante reseñar la mejora de las comunicaciones viarias de San Cristóbal de Los Angeles, tanto mediante la nueva estación junto al parque de la Dehesa Boyal, como con la Gran Vía Urbana del Sureste.

Finalmente, una de las operaciones más largamente solicitadas por los vecinos, la desaparición del Cuartel de Ingenieros de Villaverde, se resuelve a partir del acuerdo con el Ministerio de Defensa, creando una nueva pieza urbana con usos residenciales y dotacionales en el centro, un parque urbano al norte y una gran parcela para uso deportivo público al sur.

F LA POTENCIACIÓN DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE VILLAVERDE

El polígono industrial se amplía hacia el sur con el Plan Parcial de La Resina, previsto en el Plan General de 1985, así como con el área denominada Cerro del Gato, y cuatro nuevos sectores de suelo urbanizable al sur, programado en las áreas en que se ha llegado a un acuerdo de principio con la propiedad, y programado de tercer cuatrienio en el resto.

Se configura así un remate adecuado hacia el sur de la zona industrial de Villaverde, que se potencia como gran centro de la actividad productiva de la zona sur de la ciudad.

RECUPERACION DE LA AVENIDA DE CORDOBA



8.1.3 PROLONGACION DE LA CASTELLANA E INTEGRACION DE LAS AREAS FERROVIARIAS DE CHAMARTIN Y FUENCARRAL

A CONSIDERACIONES GENERALES

Dentro del área definida como Corona Norte Metropolitana, el espacio comprendido entre la ciudad actual y la M-40, en parte recientemente inaugurada, constituye el ámbito de creación de nueva ciudad ordenado en los suelos urbanizables del Norte. La zona central de este espacio exterior a la M-30 se encuentra hoy ocupada por el sistema ferroviario de Fuencarral, prolongación hacia el norte del de Chamartín, situado en cambio dentro de la *almendra central*.

Este gran espacio vacante, que va a ocupar el desarrollo y ejecución de los suelos urbanizables incorporados UZI, ha sido contemplado en el apartado 3.2 de este capítulo como una de las áreas de oportunidad existentes en el término municipal de Madrid. La decisión de ordenarlo adecuadamente pone sobre la mesa y da sentido a la conveniencia de proponer la prolongación del Paseo de la Castellana a lo largo del distrito de Fuencarral, entre la M-30 y la M-40.

Teniendo en cuenta que el conjunto de los suelos urbanizables presenta una estructura urbanística reforzada en dirección este-oeste, en función de ser pieza básica de la Corona Norte, la prolongación de la Castellana, por su posición central en ésta, se convertirá en el elemento que atará transversalmente a dicha estructura.

El conjunto de estas circunstancias confiere al nuevo tramo del Paseo de la Castellana, un claro potencial de centralidad en el conjunto de la Corona, por lo que el mismo está llamado a ser auténtico centro de ésta, convirtiéndose de esta forma en su eje estructurante básico, que no sólo atará entre sí toda la estructura este-oeste de dicha Corona, sino que también se convertirá en el elemento fundamental para relacionarla con las áreas centrales de la ciudad.

Decidida la conveniencia de prolongar la Castellana, la misma explica y justifica la necesidad de ordenar, en consecuencia, las áreas ferroviarias de Fuencarral y Chamartín que discurren paralelamente a aquella, a fin de integrarlas adecuadamente en la trama urbana, resolviendo la necesaria continuidad transversal de ésta en dirección este-oeste y rematando convenientemente sus bordes a fin de conseguir una transición razonable entre los elementos de esta gran infraestructura de comunicaciones y la ciudad existente o futura.

A partir de estas consideraciones, el NPG ha desarrollado los planteamientos del Avance unificando y coordinando las dos propuestas que allí se recogían, denominadas Integración de Chamartín y operación Renfe-Fuencarral.

Este ámbito se caracteriza en esencia por la gran ocupación de suelo que el sistema ferroviario del norte de Madrid ocupa en la actualidad. Dicha ocupación a su vez constituye una barrera de todo tipo para la ciudad inmediata, con las consiguientes repercusiones ambientales y de tráfico para el entorno.

Para paliar dichas repercusiones el planteamiento de la operación se configura de forma que la permeabilidad este-oeste se resuelva mediante el establecimiento de una serie de vías transversales estructurantes continuación de otras ya existentes o que han sido definidas en los suelos urbanizables incorporados. En todo caso la actuación debe mantener adecuadamente el servicio de transporte ferroviario existente.

El ámbito de actuación de esta propuesta se puede resumir, en una descripción siguiendo el sentido horario y desde el norte, de la siguiente forma. Se inicia en el encuentro de la M-40 con la autovía de

Colmenar para, posteriormente, alcanzar el límite oriental del UZI de Las Tablas y, tras incluir el sistema ferroviario colindante con la Avenida de Burgos, continúa hacia el sur, hasta alcanzar el cruce con la Avenida de Pio XII, bordea la estación de Chamartín en colindancia con la Colonia Rosales hasta alcanzar la calle Mateo Inurria que se constituye como límite sur de la operación.

Continuando hacia el norte se incorporan a la operación los terrenos que el PG de 1985, denominaba ED-5.3 Estación de Chamartín Plaza, se continúa hacia el norte por la calle de Mauricio Legendre, incluyendo las cocheras de la EMT. Posteriormente, tras atravesar la M-30, se incluyen en el ámbito las áreas correspondientes al PR 8-6, Fuencarral Malmea, parte de los suelos del PT 8-10 Polígono B Fuencarral, el ED 8-5 Isla Jamaica, y parte del borde del antiguo PR 8-2 Casco de Fuencarral. Tras incorporar algunos terrenos regulados por norma zonal, discurre por la antigua carretera de Fuencarral, hasta lindar con el UZI de Monte Carmelo en su extremo oriental. Por fin remata en el punto inicialmente descrito de encuentro con la M-40.

Dada la envergadura de la operación se considera que antes de tramitarse la ordenación definitiva se debe plantear un Avance de Plan Especial de Reforma Interior como primera fase para la definición final de los aspectos funcionales y estructurales, así como los aprovechamientos, cesiones, dotaciones, acciones, cargas, etapas y unidades de ejecución del conjunto del área a ordenar. El contenido de ese Avance concretará en uno o varios Planes Especiales.

Una vez conocidas las anteriores consideraciones de tipo general la propuesta debe explicarse diferenciando las dos áreas específicas que lo componen

B INTEGRACIÓN DE CHAMARTÍN

La estación ferroviaria de Chamartín y su entorno urbano constituyen, actualmente, un área plenamente englobada en la ciudad, que, sin embargo, no se encuentra urbanísticamente integrada en la misma, ya que aparece hoy claramente desordenada, tanto en sí misma como en cuanto a la falta de estructuración que manifiesta en relación con las áreas colindantes.

El ámbito de la operación comprende básicamente el suelo ocupado por el sistema ferroviario tanto la zona propia de vías, como la zona de instalaciones ferroviarias y la zona de estación así como las áreas adyacentes incluidas en la delimitación.

En consecuencia la ordenación deberá pronunciarse sobre en qué medida la misma cubre la totalidad o parte de aquellas para resolver los objetivos de integración urbana perseguidos, así como la ubicación de otros usos no estrictamente ferroviarios.

Se incluye como se indicaba anteriormente el suelo destinado a la ordenación remitida por el Plan General de 1985 denominada ED-5.3 Estación Chamartín - Plaza pues su solución debe integrarse en el conjunto, a fin de dotar de una fachada sur a la estación.

También ha de tenerse presente el ámbito del área APE Colonia Campamento, en orden a la integración de su ordenación con la solución general que se define para el ámbito especialmente en lo referente a la composición de la fachada oeste de la Estación de Chamartín y sus accesos viarios y peatonales.

Desde un punto de vista urbanístico es necesario incorporar igualmente el suelo ocupado por las cocheras de la EMT, situadas en las proximidades del sistema ferroviario, dado que aquellas van a ser trasladadas a una nueva localización, liberando el suelo correspondiente. La integración de este área en la operación requiere que en la solución definitiva que se proponga para la misma se contemplen las preexistencias actuales en el área de las cocheras, como, por ejemplo, las viviendas construidas en su día por el arquitecto Secundino Zuazo.

De acuerdo con las características que presenta el área en su conjunto, la operación de Chamartín debe permitir crear un área de centralidad al Norte de la actual ciudad basada en el desarrollo de un conjunto de usos mixtos: residenciales, terciarios de oficinas y comercio y equipamientos.

Estos últimos deberán responder tanto a las demandas que prevean los usos a desarrollar como a cubrir déficits existentes en la zona entre los que ya hoy se detectan los de tipo educativo, cultural -bibliotecas- y deportivo.

En cuanto a los usos residenciales y terciarios se considera que deben predominar los primeros y que los segundos se han de cuantificar de forma conjunta con el resto de la operación y de forma que no produzcan un desequilibrio radical sobre otras operaciones del conjunto de la Corona Norte.

La previsión de una estación de autobuses integrada con el metro y los servicios ferroviarios se incluye dentro del APE Colonia Campamento, siendo imprescindible que las obras de remodelación de la estación de Chamartín se coordinen con esa instalación para conseguir en conjunto el desarrollo de un auténtico intercambiador modal de transporte.

De suma importancia es igualmente definir una solución urbanística para toda la calle de Mauricio Legendre, teniendo presente que por su zona central discurren bajo rasante unas grandes conducciones del Canal de Isabel II.

La ordenación del ámbito debe incluir un sistema de parques urbanos y equipamientos adecuados que incluyan, en su caso, la posible cubierta parcial de vías y que proporcionen un buen nivel de calidad ambiental complementando el equipamiento de las áreas próximas del distrito de Chamartín.

La estación de Chamartín se habrá de complementar y transformar en la línea de su mejora y modernización, coordinándose con el intercambiador modal anteriormente referido.

Se habrá de considerar la creación de un gran espacio de equipamiento a nivel de ciudad como cabecera Norte de este ámbito de forma que al mismo tiempo se constituya en pieza que sirva de charnela y enlace con el ámbito norte del conjunto, así como de respuesta, a través de un tratamiento similar al descrito anteriormente, sobre el área central ferroviaria.

En lo referente a la estructura viaria transversal se deberán de resolver las conexiones de la Avda. de Pío XII y Avda. de San Luis hacia el oeste, tras ser tratadas como piezas de la propia estructura.

Los dos ejes viarios norte-sur, actualmente existentes, Avda. de Burgos y Mauricio Legendre, se deberán de considerar, una vez potenciados y tratados, como los dos elementos de relación viaria mas importantes entre los ámbitos norte y sur de la operación Chamartín-Fuencarral considerada en conjunto, sirviendo al mismo tiempo para relacionar los ejes transversales de la propia estructura.

C FUENCARRAL

La pieza norte del conjunto que denominamos Fuencarral al estar situada en el referido distrito, es la que va a recoger el elemento estructurante que sirve de base al desarrollo de la operación global, la Prolongación de la Castellana. Esta se ha de realizar en base a la alteración de las actuales condiciones de la estructura existente, debiendo resolver las circulaciones que actualmente existen, mas la prevista de continuación de la Castellana.

La operación debe de contemplar de una forma detallada el enlace entre los dos ámbitos, norte y sur, así como el tratamiento a otorgar al entorno de la M-30.

PROLONGACION DE LA CASTELLANA



El trazado de la Castellana en su prolongación se debe de tratar con las características adecuadas a su condición de elemento histórico de la ciudad, que ha sido base de los sucesivos crecimientos hacia el norte de la misma.

En este ámbito se plantean dos cruces en sentido este-oeste para la estructura viaria principal. Todos ellos se *enganchan* en el lado oriental con la estructura propia del UZI Norte de Fuencarral-Las Tablas, alcanzando en su extremo occidental otros elementos, bien de la trama urbana existente, Cardenal Herrera Oria, o propuesta, viarios del UZI de Monte Carmelo.

En esta zona el sistema ferroviario quedará restringido a una banda de las dimensiones necesarias para su correcto funcionamiento, pero sin considerar su cubrición como en el caso de Chamartín.

La estación de Fuencarral, actualmente infrautilizada como elemento de movilidad e intercambio, se deberá de mejorar y potenciar, adecuándola a su nueva situación de elemento central de comunicación ferroviaria desde la Corona Norte.

Asimismo, esta ordenación ha de plantear y resolver el remate de la ciudad de Madrid hacia el Norte de forma que se constituya el acceso y salida de la ciudad hacia las áreas de mayor potencial ecológico, coordinándose con las medidas de protección derivadas de la consideración de los entornos como Parque Regional.

D OBJETIVOS PORMENORIZADOS DEL APR

A continuación se relacionan los objetivos pormenorizados de la ordenación, conforme se fijan en la ficha del área de planeamiento remitido, APR 08.03, y que son los siguientes:

- Prolongar el eje urbano de la Castellana, entre la M-30 y la M-40, como eje estructurante metropolitano.
- Definir la configuración de una nueva centralidad norte, a desarrollar sobre la prolongación de la Castellana, concebida como elemento estructurante del conjunto de la Corona Norte metropolitana, así como de los distritos de Chamartín y Fuencarral.
- Establecer las condiciones para la solución de futuro entre la continuación de la Castellana y las áreas ocupadas por los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral.
- Eliminación del efecto barrera que el sistema ferroviario produce en esa parte de la ciudad, con las consiguientes repercusiones ambientales y de tráfico. Dicho efecto barrera se resolverá mediante la ejecución de cruces transversales sobre las vías en sentido Este-Oeste, en ambos recintos ferroviarios. La ordenación deberá de prever el alcance del cubrimiento de las vías en el ámbito de Chamartín, sobre los que se podrán materializar aprovechamientos urbanísticos, así como el tratamiento e integración de los bordes ferroviarios del ámbito de Fuencarral y a la mejora de accesos perimetrales conforme a los criterios de ordenación de esta ficha.
- Creación de un sistema de parques urbanos y equipamientos adecuados, que sirva como elemento estructurante de la ordenación y complemento para las áreas colindantes.
- Transformación de la estación de Chamartín mediante la realización de obras de mejora y modernización, de sus instalaciones, potenciando la función del intercambiador modal de transportes, en coordinación con la estación de autobuses colindante.

- Mantenimiento de la utilización del sistema de transporte ferroviario con la posibilidad de desarrollar como usos complementarios y compatibles del mismo los recogidos como característicos y cualificados en esta ficha.
- La ordenación del área no supondrá, en ningún caso, una disminución de la funcionalidad del sistema ferroviario.
- Creación de equipamientos y dotaciones, que contribuyan a la configuración de una nueva centralidad en la periferia norte de la ciudad.
- Reubicación de las instalaciones actuales de la EMT, en lugar a definir, de forma que cumpla adecuadamente su condición de servicio público del transporte urbano.
- Ejecución de la estructura viaria de la prolongación de la Castellana, con las características adecuadas a su condición de elemento estructurante del crecimiento histórico de la ciudad, resolviendo su unión con el nudo de enlace con la M-30, así como su remate hasta la M-40 en su encuentro con la carretera de Colmenar, debiendo resolverse ambas conexiones a cargo de la Administración competente.
- Realización de dos cruces de viario estructurante, Avda. Pío XII y Avda. de San Luis, en el ámbito de Chamartín, así como otros dos que enlacen las nuevas estructuras Este-Oeste previstas en la Corona Norte, dentro del ámbito de Fuencarral.
- Resolución adecuada de las transiciones de la edificación y ordenación desde el núcleo de Fuencarral y UZI.0.11 Las Tablas con la propuesta.
- Mejora y acondicionamiento de la estación cercanías de Fuencarral, adecuándola a su nueva situación de elemento central de comunicación ferroviaria en el ámbito de la Corona Norte.
- Reordenar las áreas industriales del área de Fuencarral, para lo cual el PERI considerará la conveniencia de consolidar total o parcialmente las instalaciones existentes.
- Definición de elementos de centralidad, que configuren la relación entre los ámbitos Chamartín y Fuencarral articulando el enlace de los ejes direccionales de composición urbana de ambas partes.
- Resolución del remate de la ciudad de Madrid hacia el Norte de forma que se constituya en acceso y salida de la ciudad hacia las áreas de mayor potencial ecológico, coordinándose con las medidas de protección derivadas de la consideración de los entornos como Parque Regional.
- Los criterios finales de la ordenación así como las determinaciones concretas de su desarrollo, como aprovechamientos, cesiones, dotaciones, acciones, cargas... se plantearán en un documento de Avance de PERI, en el que se establecerán también los criterios de gestión urbanística que posibiliten la definición de los ámbitos de ejecución más adecuados para llegar al mejor reparto posible de cargas y aprovechamientos de acuerdo al planeamiento y con la inclusión del sistema ferroviario en el área de reparto a efectos del artículo 154, 1 y 2 de la Ley del Suelo. Posteriormente la ordenación se regulará mediante la figura de uno o varios Planes Especiales de Reforma Interior. Igualmente se podrán definir ámbitos de actuaciones complementarias.
- En el Avance se recogerán las condiciones específicas por los que se debe de regir las propiedades del sistema ferroviario en función de la peculiaridad de su régimen específico, tanto a efectos de su titularidad demanial como de su gestión.

8.1.4 REMATE Y DESARROLLO DEL CASCO DE VICÁLVARO

Dentro de las operaciones propuestas para el suelo urbano, el Remate y Desarrollo del Casco de Vicálvaro se puede considerar como una de las denominadas estructurantes, en base tanto a la alteración trascendente que, para el casco histórico de Vicálvaro, va a representar la desaparición de las instalaciones de carácter industrial de producción de cemento, con las que ha convivido desde su fundación en el año 1923, como en cuanto a sí misma ya que los usos a desarrollar van a permitir completar aquél y crear en buena medida una nueva centralidad periférica.

La desaparición de la actividad cementera se basa en el traslado de parte de sus instalaciones a unos terrenos situados en colindancia al actual polígono industrial de Vicálvaro, al pie del ferrocarril que enlaza las instalaciones actuales con las existentes en el término municipal de Morata de Tajuña.

Esta desaparición conlleva la liberación de un elemento de convivencia no deseada por los habitantes del casco de Vicálvaro, de forma que en su lugar aparecerá un área de carácter eminentemente residencial con usos de terciario y equipamientos que complete y complemente al propio casco.

En esencia esta operación se basa en la creación de un barrio de carácter residencial que va a completar parte de la trama urbana, a la vez que sirve para la ejecución de algunos elementos de la estructura viaria del sureste madrileño, de rango urbano y distrital.

La ordenación se apoya en la nueva Vía de Mercancías, que se define como uno de los elementos de relación fundamental de las áreas industriales mas urbanas de Madrid, polígonos de Vallecas y Vicálvaro y su conexión hasta el Centro de Transportes de Coslada y el área de carga al sur del sistema aeroportuario de Barajas. Esta vía recorre en paralelo el ferrocarril que conduce al Corredor del Henares desde Atocha, sirviendo a su vez como enlace de la ordenación, y del propio casco de Vicálvaro con los elementos metropolitanos radiales colindantes, la CN-III a Valencia y la futura Autovía del Este, que, como prolongación de O'Donnell, bordea por el norte el ensanche del casco de Vicálvaro.

Otros elementos viarios de importancia son la vía Variante Sur de Vicálvaro, que tras atravesar la zona de las Gallegas, alcanza, tras cruzar el ferrocarril, las áreas de desarrollo de la Corona Sureste. Asimismo, la operación queda bordeada por el sur con el eje urbano que, surgiendo de Valdebernardo, atraviesa el área de reforestación de esta ordenación y alcanza igualmente las áreas de la Corona Sureste.

En base a estas condiciones de mallado viario de rango superior, la ordenación se desarrollará de forma que sirva de transición desde el casco al sistema ferroviario y hasta el parque forestal del ámbito de Valdebernardo.

La propuesta pretende, en su estructura interna configurar la ordenación en base a una malla paralela al ferrocarril, de forma que se complementen, por un lado, las áreas de zonas verdes del núcleo de Vicálvaro y, por otro, las áreas de Valdebernardo.

Asimismo resuelve la relación entre el casco y su elemento de comunicación de transporte colectivo inmediato, el ferrocarril de cercanías. De esta forma se potencia la existencia de un intercambiador que alcance un nivel suficiente como para ser elemento de relación entre las líneas de cercanías C1, C2 y C7, y la prolongación definida para la línea 9 de Metro, así como permitir los intercambios con autobuses y la utilización de los aparcamientos de acompañamiento, que pueden funcionar en buena medida como disuasorios.

REMATE Y DESARROLLO DEL CASCO DE VICALVARO



8.2 OPERACIONES ESTRUCTURANTES EN SUELO URBANIZABLE

8.2.1 EL PROGRAMA MUNICIPAL DE VIVIENDA EN SUELOS URBANIZABLES

La propuesta del Ayuntamiento de Madrid para la creación de suelo destinado a la construcción de viviendas, que el NPG incorpora con todas sus premisas y determinaciones, está basada, fundamentalmente, en el desarrollo del Convenio suscrito entre la CAM y el Ayuntamiento de Madrid el día 10 de febrero de 1995, y su posterior actualización de 12 de diciembre de 1995.

Las propuestas se reparten entre las áreas situadas en la periferia norte de la ciudad, denominadas *Arroyo del Fresno*, *Monte Carmelo*, *Las Tablas*, y *Sanchinarro*, y otra localizada en el sureste y sur de la misma, *Carabanchel*. Estas propuestas han quedado clasificadas como suelos urbanizables programados incorporados, en adelante UZI.

La propuesta original del Ayuntamiento de Madrid incluía, asimismo, un ámbito adicional, el PAU II.5 *Ensanche Villa de Vallecas* que, al no incluirse en el Convenio citado inicialmente, se ha incorporado al NPG como suelo urbanizable programado de primer cuatrienio.

Responden los UZI al criterio de desarrollar un importante proyecto municipal de preparación de suelo urbanizado, cuya finalidad es acoger un total de 44.887 viviendas, de las cuales un 56% estarán sometidas a algún régimen de protección y el resto serán libres. De esta forma el Ayuntamiento pretende afrontar el problema de la creciente demanda de vivienda de precios asequibles dentro del municipio y contribuir, en la medida de lo posible, a la reactivación del sector inmobiliario, que en el momento actual se encuentra en difícil situación dentro del panorama de crisis generalizada de la economía del país, contribución que podría ser más interesante todavía si se confirmara la perspectiva de una reactivación económica de la que tanto se habla.

Los criterios de ordenación que se fijan para los cinco UZI se integraron desde el primer momento en los trabajos de la revisión del Plan General. Confirmación de ello son los estudios de ordenación de las Corona Metropolitana norte, incorporados al Nuevo Plan General, en los que se contempla la integración urbana en éste de las áreas de *Arroyo del Fresno*, *Monte Carmelo*, *Las Tablas* y *Sanchinarro*. El área correspondiente a *Carabanchel* forma parte de la operación estructurante denominada Remate del Suroeste y se concibe como la solución de terminación del Casco de Carabanchel Alto.

Con la finalidad de agilizar el proceso, los PAU arrancaron tramitándose como modificaciones del vigente Plan General, e, incluso, los plenos municipales en que se aprobaron inicial y provisionalmente aquellas, aprobaron también los desarrollos de planeamiento legalmente necesarios. Teniendo en cuenta que las cuatro áreas pasaron a clasificarse como suelo urbanizable no programado, aquellos han consistido en los consiguientes programas de actuación urbanística (los PAU con que coloquialmente se conoce la actuación) sobre cada una de las cinco áreas, así como los planes parciales que los desarrollan.

Las determinaciones numéricas y gráficas que se recogen en el NPG proceden de los planes parciales aprobados provisionalmente, ya que éstos constituyen los documentos que, de forma más pormenorizada y precisa, definen usos y edificabilidades construibles.

PROGRAMA MUNICIPAL DE VIVIENDA EN SUELOS URBANIZABLES



A DATOS BASICOS DE PLANEAMIENTO

Del conjunto de cifras que supone la actuación global en los cuatro UZI tramitados hasta su aprobación definitiva deben resaltarse las siguientes:

a) Superficie de suelo afectado

El total de suelo incluido en los cuatro ámbitos es de 1.358,3 Ha.

b) Número máximo de viviendas

El número máximo de viviendas a construir es de 44.887, lo que representa una densidad bruta para el conjunto de la actuación de 33 viv/Ha. Oscila por ámbitos entre las 33,4 viv/Ha. de *Monte Carmelo* y las 31,7 viv/Ha. de *Carabanchel*. Del total de viviendas, 25.638 (el 56%) serán protegidas y 19.249 (el 44%) libres.

c) Edificabilidad

La edificabilidad media total de la actuación es de 0,41 m²/m², para un montante total de 5.533.427 m² construídos. El UZI con la edificabilidad más alta es el de *Carabanchel* con 0,42 m²/m², en tanto que *Monte Carmelo* es el que presenta la más baja con 0,39 m²/m². Del conjunto de la edificabilidad, el 82% (4.496.101 m²) se destina a usos residenciales y un 18% (1.037.326 m²) a otros usos.

Los sistemas de actuación por los que se regulará el reparto de beneficios y cargas en estos ámbitos, se fijarán con posterioridad en la delimitación de las Unidades de Ejecución, de forma que se compatibilicen la salvaguarda de los intereses privados con el necesario control público sobre el total del proceso.

El planteamiento de la gestión, que se propone desarrollar por la Gerencia Municipal de Urbanismo con propietarios de suelo y empresas urbanizadoras, pretende que la operación global diseñada -la cual va a suponer un elevado coste económico dada su magnitud, puesta de relieve por las cifras que se acaban de ofrecer- se financie de la forma más autosuficiente posible, lo que redundará en el mínimo gasto municipal.

B CIRCUNSTANCIAS SECTORIALES EN QUE SE ENMARCA LA PROPUESTA

a) Demografía

En los diez años comprendidos entre 1981 y 91, la población de derecho del término municipal de Madrid ha sufrido un descenso de 148.326 habitantes, recuperado ligeramente entre 1991 y enero de 1994 (30.609 habitantes), siendo, por tanto, la pérdida absoluta desde 1981 de 117.717 personas.

De acuerdo con los datos más recientes la pérdida anual de habitantes en el municipio de Madrid ha sido de 13.643 en 1991 y de 29.162 en 1992. Este hecho real supone una contradicción con el deseo conocido de la gran mayoría de la demanda familiar residente en Madrid capital, cifrada en el 89%, que manifiesta ampliamente su voluntad de permanecer en su actual lugar de residencia, manteniendo por tanto las redes de relaciones familiares, de amistad, etc.

Puede hablarse por tanto de verdadera expulsión forzosa de la población para la inmensa mayoría de las pérdidas producidas en los últimos años.

Desde el punto de vista demográfico ha de destacarse también el hecho del envejecimiento de la población madrileña, en la que la cohorte de más de 65 años pasó de un 13'10% a un 15'06%, entre 1986 y 91.

La emigración de nuevos matrimonios incrementa en consecuencia este envejecimiento, quedando cuestionado el anunciado repunte de la natalidad, derivado de la incorporación de la generación del *baby-boom* a los grupos de edad demográficamente fértiles, si aquellos no cubren sus necesidades de vivienda dentro del municipio.

La conclusión que debe tenerse presente es que el envejecimiento de la estructura por edad del Municipio de Madrid, en cotas notablemente superiores a las del total de la Comunidad y del resto del Estado, constituye un desequilibrio con claras consecuencias negativas, como por ejemplo fiscales, de aumento del gasto social, pérdida de vitalidad urbana.

b) Desarrollo urbanístico

La propuesta contenida en los cuatro UZI supone un incremento de sólo un 3,76% respecto del número total de viviendas principales existentes en el municipio en 1991 (989.901).

c) Necesidades de vivienda en el municipio de Madrid

Se han contemplado en el apartado 3.1. del subcapítulo 3 del presente capítulo III de la Memoria, así como en el documento de Diagnóstico del Avance. A modo de conclusiones y como recordatorio, se recogen a continuación algunos datos significativos.

El déficit actual de viviendas en el municipio de Madrid es especialmente significativo si se considera su régimen de protección, dado que la mayoría de la oferta disponible de suelo calificado es de residencial libre. Esta escasez es la que cuestiona el mantenimiento de amplios sectores sociales en el municipio de Madrid y ello es la principal causa impulsora de que el actual Ayuntamiento elaboró un Plan de Vivienda en cuyo programa se incluían, como pieza fundamental, los ámbitos de las seis modificaciones puntuales para la puesta en marcha de los PAU, que en cumplimiento del Convenio, cinco de ellos se han considerado como UZI en este NPG.

Esta operación tiene, entre sus objetivos fundamentales, el de facilitar el acceso a la vivienda a las personas con ingresos entre 2,5 y 5,5 veces el Salario Mínimo Interprofesional -SMI- a través de Viviendas de Protección Oficial, y a las personas con ingresos entre 4,5 y 7,6 veces el SMI a través de Viviendas a Precio Tasado. A este respecto hay que resaltar que 7,6 veces el SMI en Madrid municipio, en función de la renta interna familiar de éste, supone un porcentaje atendido semejante a lo que representa 5,5 veces el SMI para el resto de España, en función de la renta familiar nacional. En este sentido debe recordarse, como ya se ha dicho anteriormente, que los cuatro UZI en aprobación definitiva prevén 13.523 VPO y otras 12.115 VPT, alcanzando un porcentaje del 56,8% respecto del total de viviendas.

d) La operación de los UZI y la mejora de la movilidad en el municipio de Madrid

El modelo metropolitano de Madrid se caracteriza por una alta concentración de empleos en el municipio (el 70% de los existentes en el ámbito de la CAM). La distancia física entre el empleo y la residencia genera una importante movilidad radial que redundará en la congestión del tráfico. Estos problemas de congestión se reducirían con la operación UZI por las siguientes razones:

- i) El acercamiento de la residencia a los empleos terciarios, localizados fundamentalmente en la almendra central y en los mismos ámbitos de ordenación.
- ii) El UZI de Carabanchel aproxima la residencia a los grandes espacios industriales del sur, donde reside el mayor porcentaje de población que trabaja en la industria. Las personas que trabajan en este sector representan, en el sureste del municipio de Madrid, el 50% respecto al total del ámbito mencionado (Norte-Oeste, 24,0%; Sur-Este, 50,0%; Almendra Central, 26,0%).
- iii) Al constituir ámbitos con mezcla de usos (residencial, comercial, industrial) reducen la necesidad de utilizar medios mecanizados de transporte.

e) Incidencia beneficiosa del desarrollo de los UZI en el sector del empleo

Los UZI generarán un importante número de empleos, directos e indirectos, en el sector de la construcción, posibilitando la creación de nuevos puestos de trabajo en el sector terciario y secundario.

La inversión global de los cuatro UZI se aproxima a los 435.000 millones, resultado de sumar el coste de la urbanización (85.000 millones) al coste de la edificación residencial, terciaria e industrial (350.000 millones). De estos datos se deduce una inversión anual de 54.000 millones que dará origen a 6.750 empleos directos (8 millones/empleo), que aumentarán a 12.000 si consideramos los empleos indirectos de las industrias auxiliares de la construcción (transformados metálicos, derivados de cemento, vidrio, etc).

El empleo que acogen los cuatro UZI se obtiene al considerar el ratio de 40 m²/empleo. La edificabilidad no residencial prevista en los UZI asciende a 1.037.326 metros cuadrados por lo que se posibilitará la cifra de 25.934 empleos.

C INTEGRACION DE LA OPERACION EN EL NPG

Desde el arranque de los trabajos de la Revisión, la consecución de un planeamiento y ordenación urbana de los PAU armónicamente encajado en el NPG, constituyó la principal preocupación de la GMU y de la OMP.

A finales de 1992 la OMP disponía ya del documento denominado *Estrategias Básicas* de la Revisión - concebido como un anteproyecto del Avance del NPG- en el que el encaje del planeamiento de los PAU, en redacción ya muy avanzada en aquellos momentos, era total en lo concerniente a infraestructuras viarias y de transporte colectivo, así como en materia de parques urbanos y grandes equipamientos (los cuatro PAU del norte eran totalmente coherentes con la estructura definida por la OMP para la Corona Norte metropolitana, el PAU de Vallecas encajaba al cien por cien en la estructura urbana definida para la estrategia del sureste del término municipal y el PAU de Carabanchel mostraba su coherencia con las previsiones de futuro de la OMP para esta zona de la ciudad).

El documento de Avance, sometido al trámite de participación ciudadana desde el 1 de julio hasta el 31 de diciembre de 1993, mantiene y refuerza dicho encaje y coherencia entre ambos planeamientos.

Tras el Convenio entre el Ayuntamiento y la CAM de 12 de Diciembre de 1995 éstos se han recogido como suelo urbanizable incorporado UZI, considerando el NPG como suelo urbanizable programado UZP de primer cuatrienio al Ensanche Villa de Vallecas a la vista de la decisión autonómica de la creación de la M-45.

En el presente documento del NPG, se puede observar el encaje del planeamiento de los UZI en el mismo, en materia de infraestructuras viarias y de transporte colectivo así como de equipamientos generales y programación de futuro, de acuerdo con el siguiente detalle:

- a) Previsiones de infraestructuras viarias fundamentales en el NPG: malla viaria Este-Oeste para estructurar la Corona Norte, M-45 Gran Vía Urbana del Suroeste y su malla viaria de acompañamiento en el UZP de Vallecas, que engancha con la ciudad y la futura vía de pesados y estructura del UZI de Carabanchel sobre la futura variante del Sureste y las Avenidas de los Poblados y de la Aviación y la Carretera de la Fortuna.
- b) Propuestas de prolongación de líneas de Metro en el NPG en relación con los mismos prolongación de la línea 7 hasta Pitis (UZI Arroyo del Fresno), prolongación de la línea 1 hasta Monte Carmelo, prolongación de la línea 8 a Hortaleza, Sanchinarro y Las Tablas, prolongación de la línea 1 por el Sur a la Villa de Vallecas y centro del UZP, prolongación de la línea 10 en bucle desde Campamento a Carabanchel y Glorieta Elíptica.
- c) Previsión de importantes parques urbanos y zonas verdes de continuidad en el conjunto de los cuatro ámbitos de la Corona Norte, enlazando El Pardo con Valdebebas, sistema de parques forestales en el UZP de Vallecas que encaja en todo el sistema forestal de futuro en el sureste que relacionaría el Jarama con el Manzanares y sistema lineal de parques en el UZI de Carabanchel en el borde de la M-40.
- d) Señalamiento de las provisiones de equipamientos generales en los ámbitos de ordenación: todos ellos, además de los equipamientos locales demandados por su futura población, contienen reservas de suelo para dotaciones metropolitanas y de ciudad que compensen déficits existentes en ésta y equilibren el conjunto.
- e) En la concepción del NPG los UZI, como suelo para nuevos desarrollos, básicamente residenciales, pertenecientes a la primera fase de ejecución de aquel, constituyen en la práctica el primer cuatrienio de su Programa de Actuación.

En relación con las densidades propuestas deben calificarse de razonables, con tendencia a ser bajas, rozando el nivel mínimo para conseguir, con la ordenación y edificación resultante, la *tensión urbana* imprescindible para conseguir auténticos barrios con vida social. Edificabilidades de 0,50 y 0,55 m²/m² son normales y generalizadas en operaciones análogas de ciudades europeas y americanas. Asimismo, la propia CAM en nuevos desarrollos aprobados, para municipios de la Corona Metropolitana, está aceptando edificabilidades de hasta 0,70 y 0,80 m²/m².

D CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTALES DE LOS UZI

Se recogen con detalle en las fichas correspondientes, incluyéndose a continuación las más significativas:

a) UZI 0.07 Monte Carmelo

El esquema de ordenación se basa en un desarrollo lineal paralelo a la M-40 con una graduación de densidades y alturas a disminuir hacia el Monte de El Pardo y el Parque Regional.

Predomina la vivienda colectiva y vivienda unifamiliar en hilera y aislada de dos plantas.

Comprende 255,8 Ha. (sin incluir el SG adscrito de la M-40: 50 Ha.) para un total de 8.457 viviendas (33,4 viv/hab), que se descomponen en 2.850 de VPO, 1815 de VPT y 3.882 libres.

La edificabilidad total asciende a 991.300 m² (0,39 m²/m²) de ellos 854.700 m² residenciales (86%) y 136.600 m² terciarios (14%).

El suelo destinado a dotaciones locales para equipamientos, actividades deportivas y zonas verdes, supone respectivamente en porcentajes de suelo el 9 %, 2,7% y 19%.

El suelo destinado a dotaciones generales para equipamientos, actividades deportivas y zonas verdes, suponen el 9% , 1,2% y 11,2%, respectivamente.

b) UZI 0.08 *Las Tablas*

La ordenación general se desarrolla básicamente entre polígonos industriales existentes y con predominio de grandes espacios libres y zonas verdes. Incluye el remate del Polígono 18 de Alcobendas, en la zona del ámbito exterior a la M-40.

Comprende 362,3 Ha. para un total de 12.272 viviendas (33,87 viv/hab), de las cuales se prevén 3.450 de VPO, 3.801 de VPT y 5.021 libres.

La edificabilidad total asciende a 1.500.000 m² de construcción (0,41 m²/m²), 1.198.868 m² residenciales (80%) y 301.132 m² de otros usos (20%)

El suelo destinado a dotaciones locales para equipamientos, actividades deportivas y zonas verdes, supone respectivamente en porcentajes de suelo el 8,8 %, 2,9% y 20,6%.

El suelo destinado a dotaciones generales para equipamientos y zonas verdes, suponen el 4,3% y 8,9%, respectivamente.

c) UZI 0.09 *Sanchinarro*

Ordenación desarrollada en coordinación con el P.E. del área ocupada por las instalaciones de Gas Natural, con una superficie de 384,21 Ha., comprendidas entre la Autovía de Burgos y la M-40, con amplios espacios libres y zonas verdes para un total de 12.718 viviendas (33,10 viv/hab), de las cuales 3.837 son de VPO, 3.759 de VPT, y 5.122 libres. La edificabilidad total asciende a 1.555.500 m² de los cuales 1.291.602 m² son residenciales (83%) y 207.383 m² son terciarios e industriales; y 56.515 m² dotacionales privados (3,6%).

El suelo residencial se desarrolla en vivienda colectiva.

El suelo destinado a dotaciones locales para equipamientos, actividades deportivas y zonas verdes, suponen porcentajes del 9,6%, 2,9% y 22,68% sobre el ámbito.

El suelo destinado a dotaciones generales para equipamientos y zonas verdes suponen, respectivamente, el 1,9% y 9,1% del total.

d) UZI 0.10 *Carabanchel*

La ordenación, con un predominio de la composición de carácter lineal, se desarrolla sobre los suelos vacantes comprendidos entre el casco de Carabanchel Alto, el aeródromo de Cuatro Vientos, el Cementerio de Carabanchel y la M-40.

Comprende 356,5 Ha., en donde se desarrolla 11.350 viviendas (31,83 viv/hab), de las cuales 3.386 son VPO, 2.740 VPT y 5.224 libres. La edificabilidad total asciende a 1.486.627 m² construidos (0,42m²/m²) de los que 1.150.931 m² son residenciales (77%) y 335.696 m² son para otros usos (23%).

El suelo residencial se desarrolla en manzanas cerradas y bloques abiertos.

El suelo destinado a dotaciones locales para equipamientos, actividades deportivas y zonas verdes representa el 6,9%, 2,6% y 10,7%.

El suelo destinado a dotaciones generales para equipamientos y zonas verdes representa el 3,6% y el 29,4% cada uno.

8.2.2 AMPLIACION DE BARAJAS - CIUDAD AEROPORTUARIA - PARQUE DE VALDEBEBAS

A CONSIDERACIONES GENERALES

Dentro de las operaciones propuestas para el suelo urbanizable, la Ampliación de Barajas y la Ciudad Aeroportuaria con el Parque de Valdebebas se puede considerar como una de las denominadas estructurantes, en base a la trascendencia que el conjunto territorial comprendido representa para el ámbito metropolitano de Madrid.

El cuadrante nororiental de Madrid se ha visto configurado de una manera transcendental por la aparición de una decisión de la Administración Central, de carácter estructural, como es la ampliación del sistema aeroportuario de Barajas.

Este criterio se apoya en la importancia de futuro concedida al transporte aéreo, de forma que se configure de una manera clara como el factor crítico e insustituible para dotar a la región de Madrid de unos niveles de atracción y competitividad fundamentales comparativamente con las otras regiones europeas.

Los aeropuertos han evolucionado como piezas de la ordenación del territorio, convirtiéndose en áreas de centralidad, considerándose no solo como focos de generación de empleo y actividad económica, en virtud de su propia actividad, sino también como centros de atracción para otras industrias y actividades económicas.

En virtud de lo anterior, los aeropuertos así considerados constituyen una centralidad periférica, con un gran efecto descongestionador en las regiones metropolitanas, considerándose como uno de los medios mas eficaces para garantizar la ocupación armónica y equilibrada del territorio.

El aeropuerto es igualmente no solo un motor de desarrollo y generador de riqueza, sino que también tiene su parte de costes sociales, derivados de impactos medioambientales, y del conjunto de limitaciones al desarrollo que imponen sus servidumbres (gran consumidor de espacio, efectos de huellas sonoras, contaminación atmosférica, ...).

La organización funcional del aeropuerto, para que éste se considere como un elemento estructurante del territorio, es necesario que cumpla las siguientes condiciones:

- a) Cumplir eficazmente su función básica como infraestructura aeronáutica. (Lado aire).
- b) Cumplir eficazmente su función como nudo de comunicaciones o intercambiador modal, con todo el conjunto de actividades complementarias conocidas.
- c) Contar con una eficaz y potente relación con el resto de la estructura metropolitana, a través del sistema de transportes, con infraestructuras propias o plataformas reservadas.
- d) Garantizar su encuadre territorial en lo referente a la relación con el entorno económico y la integración medioambiental del aeropuerto a través de un conjunto de medidas de prevención, corrección y compensación de sus impactos.

Una vez definidas las ideas predominantes para el desarrollo del sistema aeroportuario, cuyo origen nace en el Avance del Plan Director del Sistema Aeroportuario de Madrid, elaborado en 1991, se desarrolla la idea y concepto de Ciudad Aeroportuaria, así como en la necesidad de la previsión de reservas para las comunicaciones, la acción medioambiental y la creación de espacios libres.

Al profundizarse en la concepción del Aeropuerto, se desarrolla igualmente la idea de considerar a la Ciudad Aeroportuaria como polo de concentración de actividades terciarias o de nueva centralidad, completándose con la ejecución de una segunda Casa de Campo, el Parque de Valdebebas y la aparición del Parque Fluvial del Jarama Norte.

Las propuestas iniciales igualmente consideraban la aparición de un sistema de accesos y de transportes colectivos, con especial significación en las conexiones intermodales.

En esencia y como referencia urbanística dentro del término municipal de Madrid del conjunto descrito, se puede dividir esta propuesta estructurante en las cuatro acciones previstas en el presente Plan General. Estos ámbitos de ordenación son los siguientes:

- a) Sistema Aeroportuario de Barajas. Cuya ordenación detallada se ha de formular a través del desarrollo del oportuno Plan Especial.
- b) Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas. Cuya ordenación detallada se ha de formular, mediante un Programa de Actuación Urbanística.
- c) Solana de Valdebebas y el Encinar de los Reyes. Cuya ordenación detallada se ha de formular, mediante dos Programas de Actuación Urbanística.
- d) Remate Sur de Barajas - La Muñoza - Jarama. Cuya ordenación detallada se ha de formular, mediante un Programa de Actuación Urbanística

Una vez relacionados los ámbitos de ordenación se procede a la exposición de las características fundamentales de cada uno de ellos.

B SISTEMA AEROPORTUARIO DE BARAJAS

Este ámbito tiene como objetivo fundamental la ordenación del sistema aeroportuario, garantizando así su operatividad como gran intercambiador modal y área de centralidad a la vez que la definición y delimitación de dos subsistemas -área de movimiento de aeronaves y área de actividades aeroportuarias-.

El proyecto planteado de ampliación cuenta con una capacidad para cubrir la demanda de tráfico aéreo para un plazo superior a los 25 años, tanto como centro de transporte de viajeros como gran centro de carga o transporte de mercancías.

La ampliación se plantea de forma que se incremente su capacidad actual, de 16 millones de pasajeros/año, hasta los 40 millones en el año 2012.

Así, y en función de esa capacidad máxima, se han proyectado inicialmente una serie de modificaciones de los campos de vuelo, mas ampliaciones de las terminales y desarrollo de la zona de carga del sur. En una segunda fase, con horizonte 2012, se prevén la realización de las nuevas terminales y la construcción de una nueva pista paralela a la ejecutada en la primera fase.

El esquema de máximo desarrollo, sin definición temporal, incluye reservas para un total de cinco pistas, con precisión de suelo para actividades complementarias, reservándose igualmente la posibilidad de conexión de aeronaves en rodaje con la pista del aeródromo de Torrejón.

Las relaciones del Sistema Aeroportuario con su entorno inmediato y con los grandes elementos de infraestructuras de acceso y enlace han de ser uno de los objetivos de la ordenación. En concreto establecerá las oportunas coordinaciones con la ciudad aeroportuaria y los tratamientos de protección del cauce del río Jarama. En el caso de su relación con el río Jarama, existe una franja de suelo no urbanizable común, entre el Sistema Aeroportuario y el área de protección del cauce que se verá condicionada en sus actuaciones por las servidumbres y dependencias del propio uso aeroportuario.

Como elementos estructurantes de relación exterior se plantea el eje Norte-Sur, que conectará la futura autovía A-2 con la actual A-10 de acceso a las terminales actuales. En relación a las áreas de carga del sur, su elemento de relación será el viario paralelo a la N-II, propuesto como límite sur del Sistema, que resolverá los enlaces desde las áreas del CITI-PAL de Coslada y la denominada Via de Mercancías del sureste.

La red viaria interior se compatibilizará con los viarios estructurantes de acceso, resolviendo en todo caso las conexiones de las carreteras M-110 y M-111, con sus puntos de destino, Alcobendas y Paracuellos del Jarama.

La creación de las relaciones con los modos de transporte complementarios, ferrocarril, autobuses y sistemas de capacidad intermedia previstos y que servirían al propio sistema aeroportuario, es otro de los elementos que se han de resolver, atendiendo en su recorrido a las áreas urbanas colindantes de forma coordinada y complementaria.

El tratamiento de los espacios libres del ámbito, se deberá de considerar en la ordenación, como base para la corrección de los impactos medioambientales derivados del propio sistema.

C CIUDAD AEROPORTUARIA Y PARQUE DE VALDEBEBAS

Este ámbito, cuyo límite occidental coincide con el sistema aeroportuario anteriormente descrito, abarca todo el remate de ordenación del término municipal de Madrid en su extremo nordeste.

Por el oeste coincide con la M-40, en su enlace desde los accesos al aeropuerto, A-10, hasta su entronque con la N-I, Burgos. Por el sur, su límite, una vez aislado el ámbito del barrio de las Cárcavas y su ampliación, se hace coincidir con la A-10, anteriormente mencionada. Por el este, su límite se configura por el sistema aeroportuario y el propuesto ensanche de Barajas. Por el norte el límite coincide con el arroyo de Valdebebas que representa igualmente el límite de otras piezas de la ordenación, La Solana de Valdebebas y el Encinar de los Reyes.

La propuesta se apoya en la creación de un elemento de centralidad de gran potencia, apoyado en la ampliación del Aeropuerto de Barajas y especializado en actividades terciarias de alto nivel, ya sean asociadas al uso aeroportuario o que se aprovechen de las excepcionales condiciones de calidad del entorno y de su accesibilidad. Asimismo, se desarrollarían actuaciones complementarias de vivienda, de una magnitud razonable, en **relación directa** con el parque.

En la zona sur de la propuesta la ampliación del sistema aeroportuario, y al norte del casco urbano de Barajas, se desarrollará una pieza de carácter industrial para altas tecnologías asociadas al uso aeroportuario, que servirán de elemento de enlace entre las dos terminales, estando previsto su aislamiento respecto de los crecimientos residenciales con espacios libres y zonas verdes.

Se preverán igualmente, dotaciones de rango metropolitano, como la ampliación de los recintos feriales y otros equipamientos ligados a las terminales del aeropuerto.

AMPLIACION DE BARAJAS-CIUDAD AEROPORTUARIA-PARQUE DE VALDEBEBAS



Como pieza transcendental en la operación, surge el Parque de Valdebebas o Casa de Campo del Este, que se configura como un elemento del sistema de parques metropolitano, de forma que, naciendo en el Parque Juan Carlos I, y a través de la Corona Norte, conecte con las masas forestales del Monte de El Pardo. El Parque incluye el tratamiento de los diferentes arroyos que, confluyendo en el de Valdebebas, alcanzan el río Jarama tras el oportuno encauzamiento bajo las pistas del aeropuerto.

La previsión de la Vía-Parque de Valdebebas, que enlazará la M-40 con la futura autopista del Ebro, representa el elemento viario límite del Parque. Este eje dotado de vías de servicio, continuará el acceso norte al mismo, permitiéndose la relación viaria con los crecimientos previstos en la Solana de Valdebebas.

El eje viario Norte-Sur comprende dos elementos, uno con carácter de vía rápida como acceso al sistema aeroportuario y otro como gran vía urbana de calidad, que estructura la ordenación de la ciudad aeroportuaria. Esta gran vía urbana proveniente de las áreas próximas a la Nueva Centralidad del Este, y, se apoya en la Avda. de Logroño, y facilitará la accesibilidad urbana desde las áreas de la zona sureste de Madrid. Su remate norte se realizará sobre la vía-parque de Valdebebas, en la confluencia de la autopista del Ebro, y la M-110, Alcobendas-Barajas. Se concibe, tal como anteriormente ya se ha dicho, como un nuevo paseo de la Castellana desplazado hacia el Este de la ciudad.

Pertenecen también a la estructura viaria del ámbito una vía de enlace desde las actuales terminales a las nuevas, que a su vez estructura las áreas industriales colindantes en la zona sur. Asimismo, se ha considerado la realización de la vía borde del Parque de Valdebebas, que delimita la ciudad aeroportuaria por el oeste y sirve de borde norte a la ampliación de los recintos feriales y al remate de las Cárcavas hasta su enlace con la trama viaria del UZI de Sanchinarro.

En relación de otros modos de transporte se ha previsto el establecimiento de una reserva ferroviaria para el enlace de cercanías, desde el corredor del Henares a Barajas, estación de Hortaleza y Chamartín, de forma que sea compatible con la integridad y máxima entidad del Parque de Valdebebas.

La posibilidad de desarrollar otros modos de transporte en el ámbito se plantea en base una reserva para un sistema de transporte de capacidad intermedia, que sirva a las áreas consolidadas al Este de la ciudad (Hortaleza, Alameda de Osuna, Barajas, ...), a los nuevos desarrollos (Ciudad Aeroportuaria) y a las terminales (antiguas y nuevas) del sistema aeroportuario.

D SOLANA DE VALDEBEBAS

Este ámbito de la operación que se subdivide a efectos de planeamiento y gestión en tres UNP, y áreas de suelo urbano, presenta como límites la Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas al sur, al norte y el este el término municipal de Alcobendas. Siendo su límite occidental la M-40, en sus proximidades a la N-II.

Se pretende establecer un remate urbanístico de los crecimientos originados en La Moraleja y el Encinar de los Reyes, de forma que resuelva la falta de tratamiento del borde de los mismos y permita una transición gradual hasta el Parque de Valdebebas. El mismo servirá para la configuración de la parte norte del arroyo de Valdebebas de forma que se integre y complemente con el Parque de Valdebebas.

La creación de una red viaria local que apoye y facilite la accesibilidad hacia la Vía-Parque de Valdebebas de los crecimientos previstos, así como los actuales núcleos residenciales colindantes, se plantea como otro de los objetivos de la ordenación.

E REMATE SUR DE BARAJAS - LA MUÑOZA - JARAMA

Este ámbito pretende la ordenación de las áreas situadas al sur y este del Sistema Aeroportuario de Madrid - Barajas, siendo sus límites este último al norte y oeste, el río Jarama hasta el Término Municipal al este y la carretera N-II y las áreas urbanas colindantes con los accesos viarios y ferroviarios desde las áreas próximas al CITI-PAL de Coslada, al sur.

Como objetivo primordial de la operación se establece la posible ampliación de las instalaciones industriales, asociadas al aeropuerto, existentes en la actualidad, en el área de La Muñoza, de forma que se integre en las propuestas globales definidas en el Sistema Aeroportuario.

Las servidumbres aeronáuticas establecen una serie de limitaciones sobre el ámbito de esta ordenación que son condicionantes para el desarrollo de áreas de usos asociados o complementarios con la actividad aeroportuaria en los márgenes de la N-II Barcelona.

Otro de los objetivos que se pretende es la compatibilización de la ampliación anterior con la necesaria preservación y potenciación de la ribera del Jarama, posibilitando su destino como área de recreo y expansión, para lo cual deberán establecerse las medidas conducentes a su protección como futuro Parque Fluvial del Jarama Norte, dotándole de los correspondientes accesos controlados, desde la N-II hasta la M-111 de Paracuellos del Jarama.

Dentro de este ámbito igualmente se ha de posibilitar una de las condiciones establecidas por la propuesta del Plan Director del Sistema Aeroportuario, consistente en la previsión de un posible enlace y conexión para aeronaves en rodadura con el aeródromo de Torrejón.

8.2.3 LA NUEVA CENTRALIDAD DEL ESTE

A OBJETIVOS GENERALES

En el marco regional, se trata de diseñar una Operación Estructurante, basada en la creación de una nueva centralidad de gran potencia, que cumpla la doble función de rematar el continuo urbano en su vértice este, y de establecer la conexión entre el ámbito subregional del Corredor del Henares y las áreas industriales del sur, apoyadas en la Carretera de Andalucía. Como consecuencia de esta intervención, se pretende articular y potenciar el desarrollo del Arco o Diagonal Sureste de la región metropolitana.

Enmarcada dentro de un amplio haz de operaciones, actualmente en marcha o en proyecto, la Nueva Centralidad del Este servirá en parte para completar la ordenación integral del transporte en el citado Arco Sureste de la región. Se organiza con ello el subsistema del transporte de mercancías, enlazando las áreas de actividad económica del Este y del Sur de la región, rompiendo así el modelo concéntrico histórico, con la creación de un centro de transporte intermodal (carretera/avión/ferrocarril) que integre y potencia la oferta logística, existente y en proyecto, en la zona.

Por otra parte, se ponen de manifiesto las oportunidades creadas por esta intervención para obtener un adecuado remate del continuo urbano, mediante el desarrollo de áreas residenciales adecuadas y la creación de un campus universitario, nuevos equipamientos, zonas deportivas y espacios libres. Asimismo, se racionaliza el esquema viario al evitar el tráfico de pesados a través de los cascos urbanos.

La operación se diseña a partir del reconocimiento del gran potencial, pero también de las grandes limitaciones, que presenta esta pieza territorial. El potencial reside en su accesibilidad a los centros

regionales de transporte así como a las grandes infraestructuras: Aeropuerto de Barajas, CITI-PAL de Coslada, Estación de Clasificación de Vicálvaro, Mercamadrid, y M-40, M-50, Variante de la N-II, y Prolongación de O'Donnell.

Sus limitaciones se refieren a las servidumbres aeronáuticas e impactos medioambientales del Aeropuerto, a la hostilidad del entorno inmediato, y a las incompatibilidades topográficas y geotécnicas por la actividad extractiva presente en la zona; así como a la existencia de grandes infraestructuras eléctricas que cruzan la pieza.

B CARACTERÍSTICAS DE LA OPERACIÓN

La propuesta se apoya en cuatro acciones coordinadas.

a) El Centro Logístico.

Cuya misión es articular toda la actividad de transporte, almacenamiento y distribución de mercancías de la diagonal Sureste, para crear un conjunto integrado con el CITI-PAL, la Zona de Carga de Barajas, la Estación de Clasificación de Vicálvaro, y el Puerto Seco de Renfe; así como vertebrar y clarificar la oferta logística espontánea existente en la zona.

Su eje está consituido por una nueva vía de pesados que conecta la prolongación de O'Donnell y la Variante de la N-II con el CITI-PAL, el polígono industrial de Las Mercedes y la zona de carga de Barajas.

Dotado de sus propios equipamientos, los usos previstos, además de los operadores logísticos, son los servicios e industrias auxiliares del transporte, y los servicios comerciales y empresariales asociados a este sector. Se prevé también la posible implantación de terminales energéticas para la ordenación de las redes infraestructurales del entorno.

b) El Parque Tecnológico.

Responde a la demanda existente para instalaciones de alta calidad del desarrollo industrial explotando la posibilidad de crear un Parque Tecnológico apoyado en el Centro Logístico.

Constituye una unidad compleja pero integrada mediante el diseño urbano, a la manera habitual de las agrupaciones tecnológicas existentes en los países avanzados. Se prevé la implantación de actividades I+D, centros de apoyo a empresas, especialmente de transporte, laboratorios, así como sedes de empresas relacionadas con el sector.

c) La Ciudad Deportiva o Parque Olímpico.

Con el fin de completar y potenciar las instalaciones deportivas de la Comunidad Autónoma de Madrid, situadas en el vértice de la M-40 y la N-II, se propone la implantación de un gran complejo deportivo que, unido al anterior, pueda constituir en su día una posible Ciudad Olímpica.

Este complejo incluye, además de pistas e instalaciones deportivas, otros equipamientos y servicios administrativos auxiliares.

Su localización viene determinada no sólo por la continuidad de las instalaciones existentes, sino también por la influencia de las servidumbres aeronáuticas que limitan severamente la altura de la edificación, haciéndola coincidir prácticamente con el perfil del terreno existente.

La porción situada más al Este de esta pieza se ha reservado para la ampliación del existente Cementerio de Coslada.

d) El Polígono de Vivienda y el Parque Metropolitano.

Con el fin de obtener una mayor rentabilidad de la M-40 en este sector, y también como reflejo de la actuación de Las Rosas situada en el lado opuesto de la M-40, se propone el desarrollo de un polígono residencial. Se aprovecha además con ello la oportunidad de crear una mayor oferta de equipamientos y espacios libres de rango metropolitano, reequipando las zonas circundantes del entorno de Vicálvaro.

Este polígono se ha situado en la zona de alta capacidad extractiva de mineral de sepiolita, por lo que su programación en el tiempo queda en cierta medida condicionada por los planes de extracción de dicho mineral.

Dentro de la oferta de suelo residencial, se han incluido previsiones para vivienda relacionada con la posible actividad deportiva. En función del desarrollo que en el tiempo pueda tener la idea de la apuesta de Madrid como Ciudad Olímpica, este polígono residencial podría constituir la base de la Villa Olímpica a incluir en esta zona olímpica que propone el NPG.

C CRITERIOS DE DELIMITACIÓN

El ámbito de la actuación se define por los siguientes límites:

- NORTE: Variante de la N-II.
- SUR: Ensanche Norte de Vicálvaro.
- ESTE: Haz de vías de la Estación Clasificadora y Centro Integral de Transporte Internacional (CITI) de Coslada.
- OESTE: M-40.

Mediante esta operación se ha previsto la modificación de delimitación entre los términos de Madrid y Coslada. Este último municipio cederá terrenos en el interior de esta Actuación, a cambio de otros a ceder por Madrid, situados al sur del Casco de Coslada.

La nueva línea del término municipal quedaría, como se refleja en las fichas de esta actuación y los planos indicativos de posible ordenación, de forma que los terrenos previstos para la ampliación del Cementerio de Coslada permanecerían en este último término municipal.

D CRITERIOS DE ORDENACIÓN

De acuerdo con las ideas expuestas, la operación se divide en cinco grandes piezas: la Zona Deportiva, el Centro de Transportes o Logístico, el Parque Tecnológico, el Polígono Residencial, y el Parque Metropolitano, cuya ordenación esquemática de carácter tentativo se expone a continuación.

La estructura interna se basa en la aparición de dos ejes N-S, el aprovechamiento del Casco de Vicálvaro y la denominada Vía de Mercancías, la prolongación de O'Donnell al sur como vía de carácter metropolitano y la aparición de la gran vía de relación entre tres operaciones estructurantes del NPG, Estrategia del Este, la propia Centralidad y la Ciudad Aeroportuaria.

La Zona Deportiva, que podría llegar a ser Parque Olímpico, se sitúa al Norte de la Vía de Arcentales, enmarcada dentro de grandes infraestructuras viarias y enfrentada con las instalaciones de la CAM situadas al otro lado de la M-40. Mediante una conexión viaria y peatonal a través de la M-40, ambas instalaciones se unen para formar un gran conjunto olímpico, la zona que el NPG denomina, en el apartado 9.1.6., como Ciudad Olímpica.

La propuesta incluiría no sólo pistas e instalaciones deportivas, sino también los servicios y equipamientos complementarios.

Debido a las servidumbres aeronáuticas, la altura de la edificación no podrá superar la cota +650, salvo apantallamientos del terreno existente. Los espacios comprendidos entre la vía de pesados y las instalaciones ferroviarias se destinan a la ampliación del Cementerio de Coslada.

El Centro de Transportes ocupa una faja longitudinal adosada a la Estación de Clasificación de Vicálvaro, en la que se ha previsto una reserva para la implantación de servicios de intercambio del ferrocarril.

Se vertebra mediante un eje de pesados que, partiendo de la prolongación de O'Donnell, conecta con el CITI-PAL de Coslada y la zona de carga de Barajas. Su diseño responde a un desarrollo lineal mallado para crear una serie de circuitos modulares en los que se integran también los equipamientos. Este eje de pesados constituye la prolongación hacia el norte del previsto como viario fundamental, que recoge este tipo de accesibilidad, para los polígonos industriales de Vallecas y Vicálvaro.

Dentro de este conjunto, se ha reservado una zona para Servicios Centrales, que contiene los equipamientos públicos, hotel y dotaciones comerciales. En cuanto a los usos, se prevé una zonificación gradual, para situar las actividades con mayor contenido industrial en contacto con el ferrocarril y la vía de pesados, mientras que las de carácter más terciario se asocian al Parque Tecnológico y las zonas verdes.

Se prevé también en este conjunto una reserva para equipamiento metropolitano, junto al parque y con vistas desde la nueva arteria Prolongación de O'Donnell.

El Parque Tecnológico se sitúa en el centro de la operación, comprendido entre la Vía de Arcentales y un eje de conexión entre Las Rosas y la Estrategia del Este, que se concibe como vía bulevar entre ambos núcleos.

Este concepto de diseño permite la comunicación en ambos sentidos. En el sentido Este-Oeste, se integran el Parque Tecnológico y el Centro de Transporte; mientras que en el sentido Norte-Sur se busca la continuidad de los espacios libres entre el parque metropolitano situado al sur y la Ciudad Deportiva situada al Norte.

El Polígono Residencial se concibe como reflejo de la actuación de Las Rosas, situada al otro lado de la M-40. El Parque Metropolitano en el que se encuentra sumergido queda así integrado dentro de una red de espacios libres que conecta el Parque de Vicálvaro al Sur, con los espacios deportivos del Norte, a través del eje verde formal de la operación.

E CRITERIOS DE GESTIÓN

En función de los objetivos, características de la operación y criterios de ordenación, la OMP considera como clasificación del suelo más conveniente la de suelo urbanizable no programado, UNP, para desarrollar por iniciativa pública, bien mediante un programa de actuación urbanística, PAU de iniciativa municipal, bien a través de una operación concertada con la CAM a partir de la posible decla-

ración del interés regional de aquella. La ejecución debería desarrollarse por concurso público y/o concertación con propietarios y operadores.

Los restantes criterios de la gestión que se proponen son los siguientes:

- a) Desarrollo mediante varios Planes Parciales o Planes Especiales, por zonas específicas o especializadas.
- b) Cooperación de las Administraciones Estatal y Autonómica para la ejecución de las infraestructuras de rango metropolitano, así como trazar grandes instalaciones deportivas.
- c) Convenios de coordinación con compañías suministradoras en orden a la cesión de suelo para subestaciones y para el traslado de pasillos eléctricos.
- d) Participación en el planeamiento de desarrollo, y en la ejecución, de empresas (parque tecnológico) y agrupaciones y/o empresas del sector logístico.
- e) Accesos a recursos financieros de la Unión Europea para la ejecución de las infraestructuras de transporte, para la regeneración de suelos degradados por la extracción minera y para la acción sobre los espacios libres.

NUEVA CENTRALIDAD DEL ESTE



8.2.4 ESTRATEGIA DE DESARROLLO DEL ESTE

A CONSIDERACIONES GENERALES

Se denomina Estrategia de Desarrollo del Este a la operación estructurante que el NPG prevé sobre el conjunto del territorio comprendido en la Corona metropolitana Sureste, que se extiende desde la carretera de Andalucía hasta el límite con los términos municipales de Coslada y San Fernando entre las autovías orbitales M-40 y M-50.

El ámbito que se ordena con esta operación estructurante comprende una de las áreas de oportunidad contempladas en el apartado 3.2. del capítulo III de esta Memoria, precisamente aquella que constituye la única gran reserva de suelo para el futuro que hoy existe en el término municipal. Tal como allí se expuso se trata de un territorio bastante degradado y necesitado por tanto de regeneración. Sobre el mismo y desde una visión metropolitana -tenida en cuenta por el NPG, como ya se ha dicho anteriormente-, concurre la circunstancia de ser el territorio llamado en el futuro a convertirse en la diagonal de enlace de las dos áreas con mayor actividad económica en la región, el sur metropolitano y el Corredor del Henares.

La operación que se propone se incluía en el Avance de 1993 formando parte de una ordenación para toda la Corona metropolitana Suroeste-Sur-Sureste, que ahora se ha reconducido actualmente a los límites del término municipal de Madrid, pero con una solución que permitirá en el futuro retomar aquella si ello fuera considerado oportuno por la CAM o los municipios colindantes.

Por criterio establecido recientemente por la CAM, se ha definido la autovía M-45 que sirve para potenciar el enlace y relación ante el Sur Metropolitano y el Corredor del Henares. Su posición en el territorio se adapta al máximo a los continuos urbanos existentes o comprometidos de forma que permite la ordenación del suelo restante mediante una estructura viaria complementaria.

En función de lo expuesto y de acuerdo con los criterios generales con que se define el proyecto de futuro, la operación se concibe como un conjunto lineal de centralidades, lo que podría denominarse un *rosario de centralidades*, que servirá de base a la configuración de una serie de nuevos desarrollos urbanos, que globalmente definirán la diagonal del Sureste.

Sobre el resto del suelo de la Corona Sureste el Ayuntamiento nunca ha tenido intención de desarrollarlos por iniciativa pública, por lo menos a corto y medio plazo, la apuesta municipal se ha concentrado sobre los PAU tramitados con anterioridad. En consecuencia, dichos suelos deberían tener vocación de suelo urbanizable no programado, salvo que hubiera iniciativa privada *creíble* que estuviera dispuesta a desarrollarlos. Por estas razones, en el documento de Avance que se sometió a participación ciudadana, el tema se dejaba abierto -como suelo urbanizable definir su categoría de programado o no programado- para ver cuál era la respuesta e intenciones de los propietarios de suelo.

La misma ha sido positiva, en principio, para los suelos vacantes en el distrito de Vicálvaro al norte de la carretera de Valencia. Sin embargo, la OMP entiende que clasificar aquellos como urbanizables programados, sin más, habría supuesto, en función de las importantes plusvalías que dicha clasificación va a generar, proporcionar a sus propietarios un enriquecimiento espectacular, sin ningún compromiso concreto por su parte. La opinión de la OMP, es que se debe fomentar y ayudar a la iniciativa privada a que intervenga en la *producción de suelo urbano* si es evidente que la misma está dispuesta a construir ciudad. Es por ello que se han firmado los oportunos Convenios Urbanísticos de programación y desarrollo de esos suelos.

Dentro del área comprendida en la Estrategia de Desarrollo del Este, la M-40 se encuentra ya ejecutada, en tanto que la M-45 y la M-50 no pasan por ahora de ser una previsión de futuro, cuya localiza-

ción ha sufrido diversos cambios y que el NPG sitúa de nuevo. La M-45 se sitúa en posición intermedia entre la M-40, y la prevista M-50, sobre terrenos hoy vacantes, pero buscando su proximidad al continuo edificado, o programado de Vallecas, Vicálvaro ó Coslada.

La M-50 se coloca en paralelo con el trazado del AVE a Barcelona, constituyendo en conjunto un corredor de alta velocidad. Con la solución propuesta la M-50 resulta sensiblemente paralela a la M-40, confirmando de esta manera un territorio fundamentalmente hoy vacante, con aspecto de corona circular -la Corona del Sureste- y anchura variable entre 6 y 9 km., cuya ordenación en opinión de la OMP debe ser tratada de manera unitaria.

En el ámbito se integra el Ensanche Villa de Vallecas, actuación iniciada como PAU II.5 cuya estructura se define de acuerdo con la propuesta general y cuyo suelo se clasifica tras la propuesta de la CAM de aparición de la M-45 como urbanizable programado de primer cuatrienio.

De acuerdo con las sugerencias recibidas, teniendo en cuenta las agrupaciones de propietarios de suelo que se han constituido y la manifestación expresa que se ha efectuado ante la OMP de estar dispuestos, aquellos y estos, a adquirir documentalmente compromisos y garantizarlos adecuadamente, todo el área de la Corona situada al norte de la carretera N-III a Valencia, excepto el territorio colindante con los cascos de Coslada y San Fernando, se clasifica en el NPG como suelo urbanizable programado.

Ello ha significado que durante el período de información pública, vía alegaciones, se ha ratificado por los propietarios de suelo la disponibilidad a mantener los citados compromisos y garantías así como a aceptar los aprovechamientos y cargas propuestas por el planeamiento, y todo ello se ha materializado en el correspondiente convenio urbanístico, suscrito por representación suficiente del suelo en cada ámbito de ordenación delimitado en el período comprendido entre las aprobaciones inicial y provisional. Esta significa que se confirmará en esta última la clasificación de suelo urbanizable en su categoría de programado para desarrollo por la iniciativa privada, habiendo desaparecido el carácter de *condicionado*. En caso contrario, comprobado que la propiedad del suelo en proporción suficiente no está dispuesta a la adquisición de compromisos y garantías adecuadamente, el territorio correspondiente queda clasificado como suelo urbanizable programado de tercer cuatrienio, pendiente de firma del oportuno Convenio de desarrollo y gestión.

B CRITERIOS GENERALES DE ORDENACIÓN

El elemento fundamental de esta gran estrategia territorial sobre el que se articula y vertebra toda la operación, es la creación de una gran vía de carácter urbano en posición intermedia entre la M-45 y la M-50, que partiendo del sistema viario de Coslada-San Fernando que permitirá su conexión con la Carretera de Barcelona, cruzaría la de Valencia alcanzando el Término Municipal de Getafe en las áreas próximas al núcleo de Perales del Río. Esta gran vía urbana no se concibe en ningún caso como la M-45, por entenderse que las funciones de movilidad orbital mediante autovía urbana están suficientemente cubiertas por la M-40, M-45 y M-50, vías que definen aproximadamente los límites de la operación.

Por el contrario, esta gran vía articuladora de amplia y generosa sección, concebida funcionalmente en la línea de lo que puede representar el Paseo de la Castellana o el eje de Arturo Soria adaptado a la escala de la Corona, habrá de presentar un carácter eminentemente urbano, sin que ello suponga una sección uniforme para los muchos kilómetros que compondrán la misma, debiéndose aceptar la conveniencia de su especialización por tramos en función de las características propias de cada porción del territorio que atravese. Debe significarse en este sentido que no es lo mismo que esta vía genere los crecimientos de remate urbano de ciudades o barrios existentes como San Fernando de Henares, Coslada, Vicálvaro, Vallecas, o articule la aparición de áreas de oportunidad para creación de nuevos desarrollos en la periferia.

Apoyadas fundamentalmente en ella, pero diseñadas de manera que puedan desarrollarse de manera secuencial e independiente, se propone una serie de áreas de oportunidad para nuevos desarrollos de distinta importancia y de diferente función. Todo ello compone una estructura urbana de carácter lineal en la que la gran vía articuladora constituye el eje conductor, tanto como soporte del transporte colectivo de alta ó media capacidad como de los usos de mayor actividad urbana.

Los nuevos desarrollos previstos en esta operación, se clasifican por el Plan General como urbanizables en parte programado y en parte no programados, de acuerdo con los criterios señalados en el apartado anterior.

La primera pieza estudiada es el Ensanche Villa de Vallecas, cuya denominación anterior fue PAU-II-5, que queda dividida por la M-45, y que sirve como operación piloto para fomentar la realización en su parte oriental de la Gran Vía a la vez que inicia el desarrollo escalonado de los nuevos crecimientos.

Los suelos situados al norte de la carretera de Valencia, se clasifican como urbanizables programados, dividiéndose en cuatro del segundo cuatrienio, UZP.2.01, UZP.2.02, UZP.2.03 y UZP.2.04. Asimismo, se localizan dos áreas de urbanizable no programado, situadas al sur de Coslada, San Fernando de Henares y Rivas Vaciamadrid, UNP.4.04, UNP.4.05 y UNP.4.06, que configuran los elementos de remate de los cascos urbanos de dichos municipios, a la vez que se incorporan a la estrategia general de desarrollo.

Al sur de la carretera de Valencia y se considera del Ensanche Villa de Vallecas UZP.1.03 anteriormente descrito, y la aparición de un sector de suelo urbanizable UZP.1.04 situado entre Mercamadrid y la Villa de Vallecas con un carácter eminentemente industrial. Como complemento final se plantea la creación de un gran área de suelo urbanizable no programado de tercer cuatrienio, UZP.3.01, que alcance hasta el Parque Lineal del Manzanares. Este ámbito se podrá desarrollar en función de las necesidades que se vayan planteando en el futuro.

El desarrollo escalonado del crecimiento urbano permite la creación de nuevos focos de actividad en la periferia con objeto de difundir la centralidad, o la oportunidad de desarrollar nuevos trozos de ciudad sobre la base de combinar adecuadamente los usos en zonas estratégicas y con buena accesibilidad, así como la posibilidad de crear algunos grandes equipamientos de carácter singular, de escala ciudad o incluso metropolitana. También se prevé la obtención de una trama verde periférica, a partir de la reforestación de las amplias zonas vacantes comprendidas en el ámbito de esta gran operación, de forma que permitan el enlace de los elementos naturales de las cuencas del Manzanares y del Jarama, de acuerdo con el tratamiento otorgado a los mismos por el *Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama*, con las áreas más internas de la ciudad a través de las correspondientes cuñas verdes de penetración que se prevén en el planeamiento.

El planteamiento general de la ordenación se apoya en las estructuras viarias definidas, vía de mercancías, M-45, Gran Vía Urbana del Sureste, M-50, de forma que entre las dos primeras se consoliden y rematen los continuos urbanos existentes (Villa de Vallecas, Vicálvaro) con un criterio esencialmente industrial, excepto el caso del ensanche de la Villa de Vallecas. Entre la M-45 y la M-50 se desarrollarán, apoyados en la Gran Vía Urbana, esos nuevos desarrollos descritos anteriormente con un carácter de “nuevos trozos de ciudad” que servirá de remate final del desarrollo posible del Término Municipal de Madrid en su zona Sureste. Estos “nuevos trozos de ciudad”, de carácter eminentemente residencial y cuya programación se establece para el 2º cuatrienio ó queda en reserva para el 3º cuatrienio serán los que consoliden en la gran trama verde periférica así como las cuñas de penetración hacia la ciudad consolidada.

C RED VIARIA Y TRANSPORTES

Las tres vías orbitales (M-40, M-45, M-50) y la propia Gran Vía Urbana del Sureste, se cruzan con una serie de vías radiales que van jalonando su desarrollo, estableciendo una malla primaria de grandes

dimensiones, que constituye un primer condicionante para la división del territorio en piezas a desarrollar independientemente.

A partir de las áreas urbanas de Coslada y San Fernando y recorriendo la Corona en el sentido del reloj, nos encontramos en primer lugar con la Autovía del Este, conocida como prolongación de O'Donnell, y variante de acceso al Corredor del Henares o N-III de Valencia. A continuación la carretera nacional N-III Madrid-Valencia. Más al sur, la Avenida del Sureste, propuesta específica del Plan General, que prolongaría la actual vía borde de Entrevías entre la M-30 y la M-40, siguiendo posteriormente hasta la M-45 y M-50 y sirviendo de eje articulador de los futuros nuevos desarrollos previstos al Sur de Vallecas. Esta vía, en su día, podría servir de variante de la carretera de Valencia entre Madrid y Arganda, aunque esta posibilidad no quede reflejada en los planos. Por último, y en lo que respecta a la zona que se desarrolla en el término municipal de Madrid, las carreteras de San Martín de la Vega y la de Andalucía.

A este conjunto de viales para tráfico rodado hay que añadir el futuro trazado del ferrocarril de alta velocidad AVE, que partiendo de Atocha, penetra en la Corona Sureste por los terrenos existentes entre el nudo Supersur y las instalaciones de Mercamadrid, para describir un amplio bucle hacia el noreste adoptando un trazado paralelo a la M-50, de la que se desvía a la altura de la ampliación de Vicálvaro para continuar hacia el Este, por el borde sur del Corredor de Henares, antes de su cruce con la Avenida del Este.

Para finalizar con las grandes propuestas de viario y transporte hay que señalar la previsión de prolongación de diversas líneas de Metro hasta el eje de la Gran Vía Urbana, prolongación que se describe más detalladamente en otro capítulo de la presente Memoria. Estas ampliaciones de línea permitirán la conexión, mediante un conjunto de intercambiadores modales, con un sistema de transporte de capacidad alta o media, que facilitará la conectividad longitudinal de los nuevos desarrollos entre sí y que su situación son el eje de la Gran Vía Urbana.

El nuevo planeamiento ha contemplado la necesidad de un elemento vertebrador de las comunicaciones a lo largo del eje de la Gran Vía Urbana, dotándola de un modo de transporte rápido y de capacidad suficiente en función de cómo se desarrolle en el tiempo la demanda. Los primeros estudios realizados aportan unas previsiones de demanda que podrían ser satisfechas con un sistema de capacidad intermedia. En este sentido, el Programa de Actuación del NPG recoge y valora su implantación, que podrá realizarse al mismo tiempo que la ejecución de la vía.

No obstante, si la evolución del planeamiento en esta zona o las necesidades de movilidad metropolitana en el sureste de la región lo justificaran, la citada actuación podría sustituirse por la creación de un nuevo corredor ferroviario, desdoblamiento del corredor del Henares, cuya viabilidad está siendo estudiada por la C.A.M., que podría discurrir a lo largo de la Gran Vía Urbana del Sureste, en superficie o bajo la vía pública y acceder al centro de la ciudad a través del corredor sur ferroviario.

Igualmente debe señalarse que se mantiene el actual ferrocarril del Tajuña que se protege e integra adecuadamente en la trama de futuro, tanto por su actual funcionalidad como por las posibilidades que ofrece de implantar un sistema de transporte colectivo transversal que podría enlazar Vicalvaro con Rivas Vaciamadrid y otras poblaciones del Este metropolitano, en base a las últimas decisiones de la CAM.

Sobre el esqueleto que componen esta serie de instalaciones e infraestructuras, se van apoyando los desarrollos parciales que conforman la Corona Sureste y que a continuación se describen sucintamente, siguiendo, igualmente el sentido de las agujas del reloj, comenzando por la zona de contacto con Coslada y San Fernando.

D CONTENIDO DE LA PROPUESTA

La primera pieza que aparece en el recorrido se desarrolla al sur del límite de los términos municipales de Coslada y San Fernando de Henares. En esta pieza se ubican, como se ha definido anteriormente, dos áreas de suelo urbanizable no programado. Se prevé su adscripción a usos residenciales eminentemente, de acuerdo con las previsiones que sobre esta área plantean los Ayuntamientos de Coslada y San Fernando de Henares. Su estructura interna se apoya en un eje de vertebración que enlaza esta pieza con Coslada por el Norte y, por el sur, con otros desarrollos programados, alcanzando, tras atravesar la Avenida del Este, tanto la M-50 como el casco urbano de Rivas-Vaciamadrid. Asimismo, se plantea la creación de una importante área de parque que sirva de separación con los crecimientos previstos mas al sur, así como su enlace con la gran área de reforestación del sureste.

En la zona existente al norte de la Avenida del Este se plantean dos sectores de suelo urbanizable programado. El primero, denominado UZP.2.01 El Cañaveral, se incluye en el segundo cuatrienio de la programación del Plan General, proponiéndose su destino prioritariamente a actividades económicas y residenciales. Contendría en su interior la propuesta vía de acceso sur a Coslada, planteada en el Convenio para el desarrollo de la red viaria en el territorio de la Comunidad de Madrid, 1994-2001.

Siguiendo con la descripción de los sectores situados al norte de la Avenida del Este, se encuentra la parte oriental del UZP.2.01 de características similares, al UZP.2.02 Los Cerros. Ambos se encuentran separados por un elemento de penetración del sistema de parques, situado en torno a la Cañada Real de las Merinas. Se propone su destino a usos eminentemente residenciales, de forma concordante con el planteamiento general que, para el segundo cuatrienio efectúe el Nuevo Plan General. Estos usos residenciales vienen siempre acompañados por otras actividades compatibles, que los enriquecen y fomentan adquirir el carácter general de centralidades lineales y la nueva ciudad con intensa vida urbana y social.

En ambos sectores se plantea la reserva de áreas destinadas a equipamientos de carácter metropolitano que apoyen la imagen definida previamente. La zona exterior a las áreas de concentración de la clasificación se dedica a espacios verdes estructurantes, por lo que se propone su reforestación, como elemento de interés en el sistema de zonas verdes que se propugna.

En este ámbito y como hemos descrito anteriormente se localiza parte de la Cañada Real de las Merinas. Este elemento histórico se encuentra absolutamente degradado en la actualidad, por lo que se considera que debe de ser objeto de un estudio específico vía Plan Especial, de forma coordinada con los otros municipios afectados por esta problemática debiendo de ser un instrumento que se desarrolle por todas las administraciones actantes y afectadas.

Continuando a lo largo de la Gran Vía Urbana del Sureste, se encuentra a continuación el área, delimitada por la Avenida del Este, M-50, carretera de Valencia y el continuo urbano existente junto a Vicálvaro y sus elementos ferroviarios. La división de los sectores de esta zona se realiza por el límite situado a lo largo del elemento ferroviario existente conocido como ferrocarril del Tajuña. Así se sitúan los sectores UZP.2.03 Los Ahijones y el UZP.2.04 Los Berrocales, del segundo cuatrienio.

Las zonas de edificación de la clasificación se desarrollan en torno al actual Polígono Industrial de Vicálvaro y se concibe como ampliación natural del mismo, por lo que se adscribe su área inmediata íntegramente a usos de actividades económico-productivas y, preferentemente, a industria hasta la M-45. La parte que abraza a la Gran Vía del Sureste y se extiende hacia el este se destinará a otros usos productivos así como a la ubicación de los elementos residenciales y terciarios compatibles con el uso principal.

ESTRATEGIA DE DESARROLLO DEL ESTE



Este área se apoya tanto en la Gran Vía Urbana como en la actual carretera a Mejorada del Campo y en la vía de ferrocarril industrial del Tajuna existente. La previsión de zona urbana de ampliación del actual polígono industrial ha posibilitado el futuro traslado a la misma de parte de las instalaciones cementeras de Portland Valderribas, permitiendo un adecuado remate al casco de Vicálvaro tanto hacia la vía del ferrocarril, como hacia el parque de Valdebernardo al Sur, según se ha descrito con anterioridad.

El resto del espacio interior de la Corona hasta el trazado del AVE se destina a zona verde a reforestar, con posibilidad de situar equipamientos metropolitanos integrados en la misma, en la misma; con el oportuno tratamiento paisajístico.

Continuando el recorrido al sur de la carretera de Valencia aparece, en primer lugar, el suelo urbanizable Ensanche Villa de Vallecas UZP.1.03, anteriormente denominado PAU-II.5 operación autónoma que fue incluida en el Programa municipal de vivienda. En él se establece una ordenación en torno al casco de la Villa de Vallecas, que cuente con usos residenciales en vivienda unifamiliar y colectiva, así como actividades económicas, equipamientos, espacios libres y deportivos, que conformen una pieza integral de ciudad. La integración de esta operación en la Corona Sureste le confiere una dimensión que trasciende de su concepto inicial como actuación aislada.

Todavía en el ámbito que delimitan la carretera de Valencia, la M-50 y el bucle del AVE aparece una última área para nuevos desarrollos, clasificada como suelo urbanizable programado de tercer cuatrienio UZP.3.01, denominada Valdecarros. La edificación de este área se concentra en varias piezas articuladas en torno al nuevo eje radial, Avenida del Sureste, y destinadas a usos mixtos, con carácter preferentemente residencial. El resto del ámbito se dedica a espacios libres estructurantes, con posibilidad de implantación de equipamientos metropolitanos integrados en los mismos. En esta zona se propone, igualmente, la ubicación de una de las áreas consideradas en la propuesta de carácter emblemático como apuesta a largo plazo por Madrid Ciudad Olímpica. Este área denominada Villa Olímpica del Sur y Área de Servicios Olímpicos del Sur sobre el Parque Fluvial del Manzanares, podría contener una serie de posibles escenarios deportivos y complementarios necesarios para que Madrid alcanzase esa condición de Ciudad Olímpica.

A continuación del trazado del AVE aparece el Parque Lineal del Manzanares, propuesta del Plan General vigente que no se ha desarrollado por diversas circunstancias y que el NPG propone retomar racionalizando sus características y sistema de gestión.

El recorrido que se ha venido describiendo, y que se ha desarrollado siguiendo el trazado propuesto para la Gran Vía del Sureste, concluye tras su tránsito por una de las vaguadas que conducen hasta la vega del río Manzanares, de forma que, mediante un tratamiento de integración de esta vía en el Parque Lineal del Manzanares, se alcance la carretera de San Martín de la Vega, en Perales del Río donde se situaría una de las áreas de acogida del Parque.

La simple descripción somera de la operación que se ha denominado Estrategia de Desarrollo del Este es suficiente como para extraer la conclusión de que se trata de una de las apuestas de futuro más importantes que se plantean en el presente Plan General, tanto por su extensión territorial, como por la variedad de tejidos urbanos que aglutina, en la que se integran todos los tipos de propuestas sectoriales del Plan, desde la mezcla ponderada de usos, hasta las propuestas de reforestación, pasando por la promoción del transporte público, la centralización de las infraestructuras o la coordinación interadministrativa.

Esta magna empresa, diagonal del Sureste que integrará importantes ámbitos metropolitanos, requerirá de grandes esfuerzos concertados para convertirse en una de las piezas esenciales del desarrollo urbanístico regional, que pase a formar parte de la imagen de la ciudad y contribuya al doble objetivo de integrar a Madrid en el sistema de grandes regiones urbanas de Europa, al tiempo que mejore la calidad de vida de sus ciudadanos.

8.2.5 EL REMATE DEL SUROESTE

La propuesta estructurante que en el NPG se denomina como *Remate del Suroeste* tiene por objeto regular el crecimiento natural de los barrios de Aluche y Carabanchel Alto, y, en general, de toda la zona suroeste de Madrid.

Sus límites son la Avenida de los Poblados, la carretera de Toledo, el límite con los términos municipales de Leganés y Alcorcón, la carretera de Boadilla del Monte y la carretera de Carabanchel a Aravaca (prolongación de la Avenida de los Poblados al norte de la carretera de Extremadura).

Forman parte de esta propuesta el UZI.0.10 *Carabanchel*, las Areas de Planeamiento Remitido *Cuartel de Arteaga*, *Cocheras EMT*, la ordenación de la zona de Cuatro Vientos y la Operación Campamento.

Esta serie de ámbitos compone una corona urbana de menor envergadura y homogeneidad que las Norte y Sureste, pero de indudable importancia estratégica en el desarrollo de la ciudad.

A RED VIARIA Y TRANSPORTES

El sistema viario fundamental está compuesto por dos vías orbitales (el eje Avenida de los Poblados-Carretera de Carabanchel a Aravaca y la autovía urbana M-40) que conforman la corona propiamente dicha, y una serie de vías radiales que la van dividiendo en sectores primarios, y que de este a oeste son la carretera de Toledo, el eje Vía Lusitana-Carretera de Leganés, la Avenida de Carabanchel Alto, la carretera de La Fortuna, la carretera N-V de Madrid a Extremadura, la variante prevista al norte de dicha carretera, y finalmente la carretera de Boadilla del Monte.

En cuanto a la red ferroviaria, la zona está servida por la línea de cercanías C-5 que comunica con Móstoles por el sur y con Atocha por el norte.

En la red de Metro se propone la prolongación de la línea 10, y la conversión de ésta última en una línea circular que enlazaría la operación Campamento, Cuatro Vientos y el PAU del Ensanche de Carabanchel para terminar en la Glorieta Elíptica.

B CONTENIDO DE LA PROPUESTA

El UZI.0.10 *Carabanchel* abarca el tramo del Remate del Suroeste comprendido entre las carreteras de Toledo y La Fortuna. Como pieza importante en el Programa Municipal de Vivienda, se ha estimado conveniente anticipar su formulación y tramitación. El ámbito del PAU tiene dos partes claramente diferenciadas a ambos lados del eje de prolongación de la Vía Lusitana. La parte oriental del PAU está fuertemente condicionada por la presencia de las instalaciones funerarias del Cementerio de Carabanchel y el Tanatorio Sur. No presentando ninguna de ellas necesidad de ampliación, se prevén en la parte norte usos productivos y actividades económicas, así como una reserva para cocheras de la EMT aprovechando la buena accesibilidad del área. Al suroeste del cementerio está prevista la creación de un centro comercial que se completa con usos dotacionales y de actividades económicas preferentemente relacionadas con el propio cementerio. El resto de los terrenos de esta parte oriental del PAU se dedica a zonas verdes.

Los terrenos situados al oeste del eje de prolongación de Vía Lusitana, se dedican en cambio a uso fundamentalmente residencial colectivo, conformando el llamado Ensanche de Carabanchel, con 7.900 viviendas, que se complementan con usos terciarios, comerciales y dotacionales, todo ello organizado

alrededor de una vía bulevar que articula toda la pieza. El PAU propone la recuperación del llamado Pinar de los Frailes para el uso público y su integración en el sistema de espacios libres y zonas verdes que se apoyan en la M-40.

El área integrada por el Cuartel de Arteaga y las cocheras de la EMT, tiene un carácter complementario de las previsiones del PAU y se basa en la remodelación completa de la pieza a partir del traslado de las actuales instalaciones, organizado concertadamente con sus propietarios. Ello permitiría el mantenimiento de una sección amplia para la Avenida de Carabanchel Alto desde el cruce con la M-40 hasta el centro de casco del antiguo municipio. La conjunción de ambas operaciones (PAU y Área de Planeamiento Remitido) permitiría dotar a Carabanchel Alto de un ensanche con buena calidad urbana, implantado en la ladera orientada al sur que recae a la M-40 y frente a los terrenos vacantes del municipio de Leganés.

Continuando el recorrido hacia el oeste, se propone el mantenimiento de la actual zona industrial que se apoya en la carretera de La Fortuna y Avenida de la Aviación, así como el aeródromo de Cuatro Vientos, utilizado para usos militares y recreativos, que cuenta con helipuerto e instalaciones deportivas. Dadas las expectativas de desarrollo del Sistema Aeroportuario de Barajas, se ha considerado la necesidad de potenciar y complementar las mismas mediante una acción importante sobre las actuales instalaciones de Cuatro Vientos.

El NPG propone el mantenimiento de las instalaciones del aeródromo así como la implantación de usos para el desarrollo de actividades económicas y productivas así como dotacionales y las relacionadas directamente con el propio sistema aeroportuario, cuya ordenación deberá definirse mediante el correspondiente Plan Especial.

La propuesta en esencia pretende la ampliación de las cabeceras de la pista en sentido Este-Oeste, para potenciar su operatividad, así como la realización de otros elementos necesarios para cumplir su correcta función de sistema aeroportuario integral.

En su zona Sur existe una franja de suelo no urbanizable común, entre el sistema aeroportuario y la M-40 que se verá condicionada en sus actuaciones por las dependencias y servidumbres del propio sistema aeroportuario.

Todo el ámbito se deberá de tratar de forma coherente para alcanzar la oportuna corrección de los impactos medioambientales derivados del propio sistema.

La actuación denominada Campamento se fundamenta en la sustitución mayoritaria de las actuales instalaciones militares (manteniendo selectivamente algunas de ellas, de acuerdo con las necesidades de la defensa nacional), para crear una nueva centralidad con diversidad de usos, que incluye zonas residenciales con una oferta variada de tipologías, así como equipamientos, usos institucionales, terciarios, comerciales y administrativos.

La propuesta de ordenación abarca la totalidad del extremo suroeste del espacio municipal comprendido entre N-V y el límite con los términos de Pozuelo de Alarcón y Alcorcón. Además de este área incorpora la cuña de suelo de propiedad militar comprendida entre la Avenida de la Aviación, el complejo deportivo de Aluche y la Avenida de los Poblados.

La distinción entre lo que a corto plazo es posible integrar al proceso urbanizador en Madrid y aquellas otras áreas que se deben desarrollar a largo plazo, ha llevado, a una definición y estudio conjunto previo, para que sean viables cuando llegue el momento de acometerlas, toda vez que los problemas y oportunidades que pretende resolver se han presentado históricamente de forma conjunta.

El objetivo territorial es dotar de una estructura a la totalidad de este espacio municipal, integrándolo y articulándolo con los espacios metropolitanos y regionales contiguos, trabando los espacios libres

constituídos, en este caso, por las periferias de los términos municipales de Madrid, Pozuelo de Alarcón y Alcorcón, espacio sobre el que pueda satisfacerse las necesidades de suelo para nueva vivienda, actividades económicas, y dotaciones locales y singulares de la administración, con una incidencia especial en la integración con el medio ambiente natural y urbano, restaurando y mejorando los espacios naturales existentes.

La ordenación propuesta valora las áreas ambientales existentes proponiendo tratamientos diversos para cada una de ellas. En términos generales propone dos grandes ámbitos que responden respectivamente a las demandas que se tratan de resolver sobre el territorio.

El primero concentraría el suelo en el que se localizan todas las instalaciones militares y parte del suelo calificado como no urbanizable en la actualidad.

Sobre esta superficie se desarrollará a medio/largo plazo la demanda de usos residenciales, dotacionales y de actividades económicas, además de acciones infraestructurales de carácter inmediato y necesarias para la ciudad, como el intercambiador de Avenida de la Aviación. Por todas estas características se desarrolla como suelo urbano remitido a planeamiento de desarrollo.

El segundo concentra sistemas territoriales metropolitanos y generales adscritos al nuevo crecimiento, áreas que se requieren para el reequilibrio metropolitano, para el esparcimiento, la educación y, a mayor escala, para la localización de espacios de carácter singular destinados a los servicios de defensa con carácter nacional. Su desarrollo se traslada en el tiempo, por lo que se califica como suelo urbanizable no programado.

Como suelo urbano se ha considerado el incluido en el documento de Avance del NPG. A él hay que añadir tres grupos o zonas: La Estación Militar de Campamento, cuya sustitución es consecuencia lógica de la Operación; las construcciones militares recientes, como el Centro de Veterinaria, que originariamente no estaban en suelo urbano; y los terrenos aledaños a éstos que, conformando áreas morfológicamente homogéneas en la ordenación final, definen el total del suelo urbano vocacional del área en estudio. En el interior de este ámbito, la aproximación propuesta se elabora para garantizar el carácter *urbano* de la pieza, su integración con los sistemas circundantes y su adaptación a las condiciones geotécnicas generales.

El uso fundamental es el residencial en el que tendría cabida la vivienda con cualquier tipo de protección, además de la libre, y organizando sus dotaciones entre el equilibrio sobre su propia estructura y el complemento de lo ya existente.

El trazado viario se realiza con respeto de lo existente (zona de vivienda unifamiliar antigua de uso militar) y el complemento de las de más reciente ejecución, como el PR 10.6, Aluche-Avda. de los Poblados y el remate del complejo deportivo de Aluche.

Sobre la Avda. de los Poblados se dispone una agrupación de terciario y servicios de la administración, en parcelas de gran capacidad, absorbiendo la resolución del nudo con la N-V sobre el actual Cuartel de Servicios Regionales. Estas parcelas se desarrollarán mediante un Estudio de Detalle.

El terreno ocupado por la Estación Militar de Campamento se incluye en el área sin solución de continuidad ni especiales consideraciones.

La ordenación de Parque Europa se asume entre parcelas de equipamiento, que reequilibran su densidad neta, y la nueva instalación de terciario sobre el Almacén Central de Intendencia y parte del Cuartel de la Agrupación de Abastecimiento.

A este núcleo, al Sur del nudo N-V Avda. de la Aviación, llega la prolongación de la línea 10 de metro, que deberá hacerlo por debajo de la línea de cercanías C-5, conformando un intercambiador de tama-

ño medio entre vehículo privado, autobuses, metro y cercanías. Esta zona definirá su ordenación final mediante un Estudio de Detalle.

En la propuesta se ha decidido que la N-V mantenga su posición y carácter de vía de acceso hasta el entronque con M-30 y la almendra central de la ciudad. Se deprime precisamente donde ahora lo está, en la zona central, coincidiendo con el paso inferior existente entre el Rgto. Mixto de Ingenieros nº 1 y el Wad-Ras y el Cuartel de AA nº 71 y el de Equitación y Remonta.

Esta conexión a nivel sobre la N-V que ahora se deprime, es la única posible entre los dos nudos de la Avda. de los Poblados y Avda. de la Aviación. Con sus incorporaciones, vías de servicio y depresión suave, el nuevo conjunto urbano no precisa de otras conexiones.

Al Noroeste de la N-V se disponen dos zonas que completan el suelo urbano. La primera, con una malla ortogonal o cuadrícula que se estructura en torno a un bulevar central paralelo a la N-V. Esta zona se diseña con un claro carácter de centralidad urbana, donde se desarrollarían las actividades más simbólicas. Al este y oeste de esta vía se disponen grandes manzanas de concentración de terciario que se desarrollarán mediante Estudios de Detalle, junto a las instalaciones militares que se conservan (Club de la Dehesa, Centro de Veterinaria y Servicio Geográfico del Ejército). Mas al norte de esta zona, el suelo urbano se remata con una serie de manzanas residenciales en bloque abierto adosados hasta el límite natural de la cornisa sobre el arroyo Valchico (cotas 670-675 m), rematando con grandes parcelas de equipamiento los usos existentes.

El conjunto de suelos restantes lindando con el suelo urbano consolidado y nuevo se plantea como suelo urbanizable no programado, sin determinar su desarrollo en el Programa de Actuación del NPG más allá de las vinculaciones de la ficha correspondiente.

En él se han distinguido tres zonas: La primera recoge el Club Deportivo La Dehesa, permitiendo la ampliación de sus instalaciones y se delimita por el Arroyo de Meaques y la M-40. Se proyecta en ella un desarrollo suburbano de baja intensidad permitiendo la mezcla de usos dotacionales, residenciales y terciarios, incluso con tolerancia de talleres artesanos y de industria *escaparate*.

La consideración de los arroyos existentes aconseja, completándola, disponer de una secuencia de zonas verdes que se potenciarán con nuevas plantaciones y se delimitan con vías dejando ajardinamiento con plantación autóctona potenciada.

Esta estructura de zonas verdes y viario en sentido Este-Oeste permite franjas ocupables por la edificación, organizándose en espina sobre un eje interior central (intermedio entre la M-40 y la prolongación de la Avda. de la Aviación), que concentraría las actividades dotacionales y terciarias.

La estructura descrita da continuidad a los distintos espacios no edificadas (naturales y nuevos, privados y públicos), potenciando el efecto ambiental del conjunto. Estos valores son los que serán atendidos por el futuro PAU que desarrolle en Plan Parcial esta zona del suelo urbanizable.

La segunda zona, siguiendo el mismo criterio, recoge los usos existentes, ampliándolos y potenciándolos. Está integrada por grandes equipamientos: Club Deportivo de Suboficiales, Canal de Isabel II, Ocio Metropolitano y Centro de Educación Universitaria, que se piensa adecuado para Universidad Laboral y centros de formación especializada, además del traslado de algunos servicios centrales del Ministerio de Defensa, y/o de la Guardia Civil.

La conexión viaria con el entramado existente es inmediata, con la mejora del camino de la Venta de la Rubia, y precisa de un mínimo viario interno, pues se trata de grandes parcelas para equipamientos. Estos se piensan con áreas de terciario y residencia incluidas en ellos, ya que la complejidad y diversidad es cada vez mayor en estos usos metropolitanos. Al Oeste del camino de la Venta de la Rubia estos

usos enlazan perfectamente con el suelo no urbanizable protegido que mantiene el Plan General de Alcorcón, así como con la afección del cono de vientos del sistema metropolitano de Cuatro Vientos.

Al Norte de estas dos zonas descritas, desde el Arroyo Meaques hasta los límites del Término Municipal, se reserva el tercer ámbito en que se fragmenta el suelo urbanizable, con destino a un gran complejo para la Defensa Nacional. En él se podrían alojar los Servicios Centrales y Estratégicos, la mayoría de ellos actualmente ubicados en edificios antiguos en el centro de Madrid, con las deficiencias que ello supone tanto para la ciudad como para estas instalaciones. Llevar adelante esta propuesta es, en más de un sentido, de una gran trascendencia y puede justificar la Operación completa. No sólo porque obliga a condicionar el diseño de este área sino porque tendrá un impacto directo sobre piezas estratégicas de Madrid.

Esta zona, que tiene 170 Ha. en el término Municipal de Madrid, se completaría con un tercio más en el término de Pozuelo, hasta la carretera M-511 y el enlace con la Finca Casablanca y la Ciudad de la Imagen. El conjunto incluiría zonas de residencias militares, oficinas de empresas relacionadas con el sector y dotaciones de uso local, con una edificabilidad bruta baja. Se trata por tanto de una ciudad temática, con pabellones aislados entre zonas verdes que respeten el Arroyo de Retamares, con varias conexiones viarias e importantes edificaciones bajo rasante.

Todo el suelo urbanizable se integra en el NPG como no programado, dividido en tres sectores que corresponden a las zonas homogéneas descritas a desarrollar mediante un PAU cuya ficha se incluye en aquel. La ordenación propuesta, no vinculante, tendrá su desarrollo completo a través de dos planes especiales y un plan parcial.

REMATE DEL SUROESTE: CAMPAMENTO-CUATRO VIENTOS-UIZ DE CARABANCHEL



9 GRANDES OPERACIONES DE CARÁCTER EMBLEMÁTICO

Como ya se ha dicho, cuando una ciudad reflexiona sobre sí misma y se replantea por tanto su futuro -y no otra cosa es la elaboración de un Plan para la misma- no sólo han de resolverse problemas más acuciantes, y sentar las bases para mejorar su calidad de vida urbana. También parece precisa la búsqueda de nuevos proyectos que puedan ser ilusionantes para el conjunto de sus ciudadanos, hasta constituir, en definitiva, las nuevas trayectorias comunes en que embarcarse los habitantes de aquélla.

En el caso de Madrid, es un deseo generalizado, por ejemplo, que la ciudad permita en el futuro una oferta adecuada de vivienda, a precios asequibles, para cubrir todas las necesidades actuales, así como que desarrolle los suficientes puestos de trabajo, de acuerdo con la demanda existente, a fin de que disminuya de forma notable el paro. Estos objetivos se encuentran en la mente de todos los madrileños, pero de forma claramente individual.

La Oficina Municipal del Plan entiende que, además de este tipo de objetivos, en un nuevo Plan General se necesita esa otra categoría de propuestas ilusionantes con las que una sociedad vibra, e incluso, transmite esta vibración entre generaciones cuando aquéllos están planteados a largo plazo. Normalmente esta clase de proyectos suele estar relacionada, entre otros, con aspectos como el del incremento de la belleza urbana en el conjunto de la ciudad, o para alguna de sus áreas más emblemáticas, la mejora espectacular de las oportunidades culturales que la ciudad ofrece o el desarrollo notable de su oferta de ocio.

El NPG propone tres operaciones de este carácter para el conjunto de la sociedad madrileña en la línea de lo expuesto al comienzo del presente capítulo, una de carácter lúdico, relacionada directamente con actividades de ocio, otra de carácter social y una tercera de fuerte componente cultural. Respectivamente son las siguientes:

- La definición y ubicación más adecuada en el conjunto urbano de aquellas instalaciones deportivas de alta competición necesarias para elevar a Madrid, desde este punto de vista, al rango de capital europea que le corresponde, lo que permitiría en un futuro razonable la posibilidad de solicitar la concesión de organizar grandes eventos deportivos, e incluso, en su momento, unos Juegos Olímpicos.
- La rehabilitación, recuperación y revitalización del Casco Antiguo que comienza a ser un deseo generalizado, cuyo objetivo no es otro que conseguir que recobre su antigua pujanza y vuelva a ser el corazón de Madrid en el que resulte deseable vivir de nuevo.
- Como culminación de esta recuperación del Casco Antiguo se propone un tercer proyecto, la protección y el desarrollo del área cultural *Recoletos-Prado*.

A continuación se analizan con suficiente detalle estas operaciones.

9.1 APUESTA A LARGO PLAZO POR MADRID CIUDAD OLÍMPICA

9.1.1 CRITERIOS DE PARTIDA

Madrid, en el momento actual, no dispone de las instalaciones adecuadas para la alta competición deportiva como le correspondería en su condición de gran capital europea. El objetivo, en consecuen-

cia, que la ciudad debe señalarse a sí misma es el de llegar a disponer de dichas instalaciones, lo que le permitiría, en el futuro, poder hacer frente, programar y desarrollar cualquier evento deportivo de carácter internacional, fuera cual fuese su importancia.

La OMP ha entendido que la redacción de un Nuevo Plan General era la circunstancia más adecuada para definir pormenorizadamente este objetivo, reservar los suelos más convenientes para conseguirlo, calificarlos en consecuencia y sentar las bases para su posible desarrollo y ejecución en el tiempo.

A tal efecto se encargó a un equipo de especialistas, cuya composición figura en el correspondiente capítulo de la presente Memoria, un informe que pretendía ser el documento de referencia para evaluar las necesidades de equipamientos en Madrid para la alta competición, en la hipótesis de la celebración de un acontecimiento deportivo del máximo nivel de exigencia y complejidad organizativa como pudieran ser unos Juegos Olímpicos, unos Juegos del Mediterráneo, una Universiada o un Campeonato del Mundo de cualquier deporte.

Aunque como veremos más adelante, razonablemente Madrid no va a tener una posible opción de organizar unos JJ.OO. antes del año 2008 y, seguramente esa opción no tendrá visos de realidad antes del 2012 y, más probablemente, antes del 2016, lo que permite suponer que el horizonte con que se podría trabajar en este campo es del orden de veinte años, esta circunstancia no debería mover al desánimo en la ciudad, sino todo lo contrario. En realidad, Madrid se encuentra en la mejor de las circunstancias para prepararse, sin improvisación, de cara a un acontecimiento de esta magnitud, con tiempo suficiente para que llegado el momento, con realismo, conocimiento de causa y examen frío y ponderado de todas las circunstancias concurrentes, tomar la decisión de si conviene o no presentar la correspondiente candidatura.

Para ello es preciso ir dotando a Madrid de las instalaciones deportivas de alta competición que corresponden a su rango de gran capital europea, y después analizar en su momento, si le conviene o no la organización de unos JJ.OO. porque sean cuales sean las circunstancias de futuro -se decida sí o no, y, en el primer caso, se obtenga o no la concesión de la organización -se habría conseguido el objetivo marcado.

Por otra parte, la organización y desarrollo de unos Juegos Olímpicos es una de las metas más ambiciosas, que una ciudad puede señalarse para su futuro. Es probablemente uno de los proyectos más ilusionantes que una sociedad urbana pueda concebir y fijarse a sí misma en el tiempo. Es, en definitiva, una operación que sitúa a una ciudad en la Historia y señala de forma concreta a una generación que pasa por la misma por su dinamismo y su creatividad.

El equipo redactor del NPG ha entendido que la organización de unos JJ.OO. para un plazo de tiempo en torno a los veinte años, es una meta deseable y posible de alcanzar por las actuales generaciones de madrileños, considerando que para que ello pueda ser posible, el Plan General constituye el marco más adecuado a fin de dar los primeros pasos en ese largo camino que la ciudad habrá de recorrer.

Por todo ello el estudio encargado, que se tituló *Estudio de la situación actual y determinaciones de las necesidades de equipamientos deportivos singulares de Madrid a considerar en el Nuevo Plan General*, se planteó desde la hipótesis máxima, la de dotar a Madrid de las instalaciones deportivas de alta competición necesarias para una eventual organización de unos Juegos Olímpicos.

En el marco de estos criterios de partida, se recogen a continuación las principales consideraciones y conclusiones del informe elaborado, así como su traducción en determinaciones urbanísticas contempladas en el NPG.

9.1.2 FACTORES A CONSIDERAR EN ORDEN A PREPARAR A MADRID PARA SER SEDE DE UNOS JUEGOS OLÍMPICOS

A INTRODUCCIÓN

El evento deportivo más complejo que una ciudad puede acoger, es la celebración de unos Juegos Olímpicos, lo que supone organizar más de veinticinco campeonatos del mundo en una misma ciudad y en un período de dos semanas. Ello supone disponer al mismo tiempo, y en el mismo entorno geográfico, de un gran número de escenarios deportivos, ya que es prácticamente imposible utilizar un mismo recinto para más de un deporte. A la multiplicidad de escenarios deben añadirse las dificultades organizativas derivadas de atender los requerimientos de alojamiento, alimentación, transporte, seguridad, etc. correspondientes a un colectivo muy numeroso formado por atletas, acompañantes, técnicos, jueces, representantes oficiales de organismos deportivos, espectadores de honor y medios de comunicación.

Para tratar de conformar una idea aproximada de lo que suponen unos Juegos Olímpicos y el impacto urbano y territorial que producen, se relacionan, en los apartados siguientes, de forma cuantitativa y cualitativa, los aspectos esenciales y de mayor relevancia desde el punto de vista infraestructural, en concreto a las instalaciones necesarias para la competición y el entrenamiento, para la organización de los servicios a prestar y para proporcionar los alojamientos precisos para deportistas, organizadores, invitados y periodistas.

La organización de unos Juegos no responde a un modelo único ni a requerimientos definidos unívocamente, sino que se adapta a las características de la ciudad sede, a sus dimensiones y particularidades y a la especial estrategia que toda la ciudad elige para enfrentar el acontecimiento olímpico, en el deseo y convicción de utilizar el tremendo potencial generado a través de los Juegos en beneficio de la ciudad.

Normalmente las sedes de competición y los alojamientos se agrupan en uno o varios parques olímpicos con el objetivo de minimizar las complicaciones logísticas derivadas de una dispersión general de escenarios. Este factor, difícilmente estandarizable, responde básicamente a las características territoriales y urbanas de la ciudad candidata.

B LA ORGANIZACIÓN DE ACONTECIMIENTOS DEPORTIVOS DE CARÁCTER EXCEPCIONAL

Organizar unos Juegos Mediterráneos, una Universiada o unos Juegos Olímpicos supone afrontar, con mayor o menor complejidad, la celebración de un acontecimiento excepcional en la vida de una ciudad. Normalmente, la celebración de uno de estos acontecimientos supone un hito prácticamente irrepetible en la historia de la misma. Por otra parte una ciudad preparada para acoger unos Juegos Olímpicos no tendrá ninguna dificultad para celebrar cualquiera de las otras competiciones citadas inicialmente.

- a) *Condiciones de partida para una candidatura olímpica.* Las condiciones de partida para una posible candidatura olímpica para la ciudad de Madrid, son, de forma resumida, las siguientes.
 - i) Ciudad candidata. Los Juegos Olímpicos son patrimonio de la Humanidad. El Comité Olímpico Internacional actúa como propietario y administrador, organizando cada cuatro años una licitación internacional para adjudicar la celebración de los mismos a una ciudad. Es, por tanto, la administración de la ciudad la que postula la celebración de los Juegos y la que firma el contrato de organización cuando es nominada.
 - ii) Deporte y respaldo popular. Debe lograrse un sentimiento de simpatía generalizada hacia la candidatura de la ciudad, hacia el deporte y los Juegos Olímpicos. Querer ser olímpico, por

parte de la ciudadanía es una condición casi imprescindible. Paralelamente debe demostrarse una sólida capacidad organizativa en eventos deportivos relevantes.

- iii) Implantación territorial. El punto de partida de cualquier propuesta de implantación territorial de los equipamientos e infraestructuras necesarios para la organización de unos Juegos Olímpicos es la consideración de la temporalidad del evento. Dieciséis días en la historia de una Ciudad no justifican la construcción de ningún equipamiento. Dicho al contrario, cualquier instalación o equipamiento que decida construirse deberá tener su justificación y sentido en el propio desarrollo urbano y territorial. Las instalaciones deportivas, infraestructuras, servicios o áreas residenciales que se decidan desarrollar debieran ser igualmente necesarias con o sin los Juegos Olímpicos.
- iv) Los juegos olímpicos como proyecto. Desde el punto de vista urbano, los Juegos Olímpicos deben entenderse como un gran proyecto, integrado por otros muchos proyectos de escala menor, que debe ser ejecutado en su totalidad en un plazo de tiempo considerable que oscila entre los seis y diez años. Sería un error de escala entender los Juegos Olímpicos como un recurso o instrumento de planificación territorial. Por el contrario, las actuaciones olímpicas deben ser la traducción proyectual de las decisiones de planeamiento y desarrollo territorial ya consensuadas y aprobadas. La dimensión del proyecto permite, no obstante, formalizar importantes transformaciones de la ciudad, definir o dar contenido a nuevas áreas de centralidad, vertebrar un sistema de espacios públicos y equipamientos deportivos, y aumentar de forma muy significativa el valor de capitalidad de la ciudad.
- v) Sintonía con la ciudad. Cada una de las ciudades que hasta ahora han alojado unos Juegos Olímpicos ha dado una solución distinta, específica y particular, a la disposición territorial de los diferentes escenarios. En algunos casos se han adoptado soluciones muy concentradas, en las que la mayoría de los equipamientos deportivos se situarán en un mismo recinto, mientras que en otros se optó por dispersar, en la ciudad y su entorno, los escenarios de competición. Ello no ha sido por capricho o decisión aleatoria sino que siempre ha respondido a las necesidades, objetivos y ambición que se planteó la ciudad. Es muy difícil que prospere un proyecto olímpico que no esté en sintonía con la ciudad, por ello, las propuestas que se tracen deben ser acordes con el desarrollo histórico de la ciudad, en consonancia con las regulaciones y planes de actuación urbanísticos, y en sintonía con las disponibilidades económicas y las prioridades ciudadanas.
- vi) Patrimonio deportivo existente. Utilizar el patrimonio deportivo existente, aprovechando para la propuesta olímpica todos los escenarios que puedan albergar alguna competición, no responde únicamente a criterios de economía, sino también y muy especialmente, a la necesidad de mantener y reforzar el papel de los equipamientos existentes como catalizadores de unas relaciones sociales, de unas costumbres de uso establecidas y de una vida cotidiana directamente vinculada a su entorno urbano. Es desaconsejable la solución adoptada por algunas ciudades olímpicas, consistente en construir una única y monumental área de equipamientos deportivos, ya que aún siendo una solución efectiva para los quince días de los Juegos, resulta, posteriormente, un despropósito de difícil digestión para el organismo urbano a la vez que excesivamente oneroso.
- vii) Necesidades de infraestructuras. Los recursos físicos, equipamientos e infraestructuras, que una ciudad debe proveer para que sea posible celebrar unos Juegos Olímpicos son, de forma muy resumida, los siguientes:
 - Infraestructuras de comunicaciones y transporte, que permitan una buena accesibilidad exterior a través de conexiones viarias, ferroviarias y aeroportuarias y con dimensión suficiente para satisfacer con holgura las demandas de accesibilidad generadas por los Juegos.

- Redes viarias y de transporte capaces de conectar con fluidez los distintos puntos de la ciudad y del territorio en los que transcurren los eventos olímpicos.
 - Un sistema de equipamientos deportivos singulares de nivel metropolitano y regional, capaz de acoger una gran diversidad de deportes y por tanto preparado técnicamente para las altas prestaciones y capaz también de acoger un gran número de espectadores, en las mejores condiciones de accesibilidad y seguridad.
 - Un sistema de equipamientos deportivos de segundo nivel, con menores prestaciones para el espectáculo, pero capaces de responder a todas las exigencias técnicas del deporte de alta competición.
 - Suelo urbano suficiente para albergar la Villa o Villas Olímpicas en las que residirán temporalmente todos los participantes. Es necesario prever una buena conexión entre aquellas y los principales escenarios de competición.
 - Plazas hoteleras suficientes para atender las necesidades de alojamiento de la familia olímpica (Comité Olímpico Internacional, Federaciones Internacionales, Comités Olímpicos Nacionales, espectadores de honor e invitados, medios de comunicación, etc.) y también los visitantes y espectadores que se desplazan con ocasión del evento.
 - Suelo urbano suficiente para albergar en uno o varios puntos a los colectivos de los medios de comunicación (Prensa Escrita y Gráfica, Radio y Televisión). Dichas áreas estarán perfectamente comunicadas y con suficientes medios de transporte con todos los escenarios olímpicos y con el centro de la Ciudad.
 - Infraestructura técnica y centros de comunicaciones que incluyen la red de telefonía, la red de datos y videoconferencias, la red de distribución de señales de TV, los enlaces internacionales de video y audio profesional y las redes de servicios móviles.
 - Espacio construido, utilizable como “contenedor”, de dimensiones suficientes características adecuadas para alojar el Centro Principal de Prensa y el Centro Internacional de Radio y Televisión. Requiere muy buenas conexiones con los escenarios de competición y con las Villas Olímpicas.
 - Espacio administrativo, de oficinas, capaz de albergar el Comité Organizador, que disponga de buenos accesos a los lugares olímpicos y posea también un cierto carácter representativo.
- b) *Referencias anteriores* A continuación hacemos un somero repaso de los que ha sido la historia de las Olimpiadas de la Era Moderna.
- i) Ciudades olímpicas. Hasta hoy, sólo 19 ciudades de todo el mundo han sido sede de unos Juegos Olímpicos. Atlanta será la número 20 y Sidney la 21. En la tabla nº 1 se relacionan estas ciudades, según el orden de celebración de los Juegos, así como la población referente al área metropolitana de la ciudad y al país correspondiente.

Como puede observarse, París, Londres y Los Ángeles son las únicas ciudades que han sido dos veces sede de los Juegos Olímpicos. A partir de Roma, en 1960, empieza a crecer exponencialmente el impacto mundial de los Juegos a través de la retransmisión televisiva que alcanza, en 1992, una cifra estimada de más de tres mil quinientos millones de espectadores. Gracias a este factor, los Juegos se convierten en un acontecimiento único y excepcional que requiere, cada vez más, una perfecta organización que sólo un muy reducido número de ciudades puede ofrecer. El tamaño mínimo de estas ciudades se sitúa alrededor de los dos millones y medio de habitantes.

- ii) Continentes y países. En la tabla nº 2 se ordenan estas mismas ciudades según el continente y país al que pertenecen. Puede observarse que los Juegos no se han celebrado nunca en el continente africano, ni tampoco en América del Sur.

Hasta 1960, los Juegos fueron eminentemente europeos con las únicas excepciones de San Luis, Los Ángeles y Melbourne. A partir de Roma, los Juegos se universalizaron en la misma medida que se extiende y populariza la práctica deportiva. Diversas ciudades compiten cada cuatro años en un proceso de selección que finaliza con la nominación de la próxima ciudad sede. Este fenómeno demuestra la vitalidad de las ciudades y su deseo de ocupar un lugar destacado en la competencia y cooperación con otras ciudades.

Para una ciudad, presentar su candidatura a la organización de unos Juegos Olímpicos, supone realizar un autoexamen y una puesta al día de aquellos aspectos que más pueden calificar a la ciudad: unos sistemas de transporte y comunicación eficientes, unos servicios y equipamientos de alta calidad, un entorno social y cultural desarrollado, una alta capacidad técnica y una estructura urbana equilibrada.

TABLA Nº 1: POBLACION DE LAS CIUDADES OLIMPICAS

	Año	CIUDAD	Población (1)	AÑO	PAIS	Población	Año
1	1986	Atenas	3.400.000	1989	Grecia	10.066.000	1990
2	1900	París	10.000.000	1989	Francia	56.184.000	1990
3	1904	San Luis	993.529	1990	EE.UU.	248.709.873	1990
4	1908	Londres	11.500.000	1989	Reino Unido	57.121.000	1990
5	1912	Estocolmo	1.435.474	1985	Suecia	8.407.000	1990
6	1920	Amberes	476.044	1988	Bélgica	9.848.647	1980
	1924	París	10.000.000	1989	Francia	56.184.000	1990
7	1928	Amsterdam	1.205.000	1980	Holanda	14.091.014	1980
8	1932	Los Angeles	11.500.000	1989	EE.UU.	248.709.873	1990
9	1936	Berlin	3.940.000	1989	Alemania	79.070.000	1990
	1948	Londres	11.025.000	1989	Reino Unido	57.121.000	1990
10	1952	Helsinki	490.000	1990	Finlandia	4.977.000	1990
11	1956	Melbourne	3.015.000	1989	Australia	16.646.000	1990
12	1960	Roma	3.180.000	1989	Italia	57.657.000	1990
13	1964	Tokio	11.829.000	1989	Japón	123.778.000	1990
14	1968	México	19.400.000	1989	México	88.335.000	1990
15	1972	Munich	2.316.000	1985	Alemania	79.070.000	1990
16	1976	Montreal	2.950.000	1989	Canadá	26.620.500	1990
17	1980	Moscu	13.200.000	1989	Rusia	147.400.000	1989
	1984	Los Angeles	11.500.000	1989	EE.UU.	248.709.873	1990
18	1988	Seúl	15.800.000	1989	Corea del Sur	43.919.000	1990
19	1992	Barcelona	3.975.000	1989	España	39.623.000	1990
20	1996	Atlanta	2.500.000	1989	EE.UU.	248.709.873	1990
21	2000	Sidney	3.610.000	1989	Australia	16.646.000	1990

(1)Cifras de población según las referencias siguientes:

1989: Estimaciones de población del área metropolitana según *Population Crisis Committee*. Informe CITIES. *Life in the World's 100 largest metropolitan areas*. Washington. 1990.

1980 y 85: Datos según CIUDADES. *Información Estadística, Administrativa y Gráfica de las Mayores Aglomeraciones Urbanas del Mundo*. Publicado por Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona. 1988.

1988 y 90: Estimaciones de población del área metropolitana según *The World Almanac and book of facts*. New York 1992. Pharos Books.

TABLA Nº 2: CELEBRACION DE LOS JJ.OO. POR PAISES

CONTINENTE	PAIS			CIUDAD
	Nombre	nº	Años	Nombre
AMERICA (6)	Canadá	1	1976	Montreal
	EE.UU.	4	1932	Los Angeles
			1904	San Luis
			1984	Los Angeles
			1996	Atlanta
ASIA (2)	México	1	1968	México
	Japón	1	1964	Tokio
	Corea del Sur	1	1988	Seul
EUROPA (14)	Alemania	2	1936	Berlín
			1972	Munich
	Bélgica	1	1920	Amberes
	España	1	1992	Barcelona
	Finlandia	1	1952	Helsinki
	Francia	2	1900	París
			1924	París
	Grecia	1	1986	Atenas
	Holanda	1	1928	Amsterdam
	Italia	1	1960	Roma
	Reino Unido	2	1908	Londres
			1948	Londres
	Rusia	1	1980	Moscu
OCEANIA (2)	Suecia	1	1912	Estocolmo
	Australia	2	1956 2000	Melbourne Sidney

- c) *Prospectiva.* Partiendo de las condiciones previas para una candidatura y de la historia acaecida podemos avanzar unas posibilidades.
- Una visión amplia. Existen del orden de 127 ciudades, en todo el mundo, con población superior a los dos millones de habitantes o con una posición de centralidad regional que les permitiría, desde el punto de vista técnico, optar a la organización de unos Juegos. Pero esto es sólo cierto en un plano teórico y especulativo, ya que, en realidad, la mayoría de estas ciudades tienen importantes problemas económicos, sociales, políticos o estructurales que ocupan el centro de sus preocupaciones y que impedirían la presentación de una candidatura olímpica. Por otro lado, no es posible que más de una ciudad del mismo país presente una propuesta de candidatura, con lo que la lista de las ciudades teóricamente capaces de organizar unos Juegos, disminuye aún más.
 - Primeras acotaciones. En una primera selección, las ciudades mejor situadas para iniciar un proceso de candidatura serían las que figuran en los cuadros siguientes agrupados continentalmente. Cuando se citan varias ciudades de un mismo país, hay que entender que sólo una de ellas podría ser candidata a unos Juegos, aunque en sucesivos procesos de selección podrían presentarse alternativamente las otras ciudades. Tampoco es razonable pensar que existe más de una ciudad candidata perteneciente al continente africano o a América del Sur. Finalmente, también es muy poco probable que en las próximas ediciones Oceanía presente una candidatura.

- iii) Hipótesis de candidatura para el 2004 y 2008. Es completamente imposible prever las ciudades que competirán para la organización de los Juegos del 2004 y del 2008. Algunas ya han manifestado su intención de concurrir, pero pueden retirarse antes de empezar el proceso si no ven claras sus perspectivas, otras pueden sorprender con su candidatura no prevista inicialmente. Lo que sí es cierto es que se efectúa una autolimitación y no es lógico pensar en un número superior a ocho-diez ciudades candidatas. En esta hipótesis, una posible lista estaría formada por una ciudad de África (posiblemente Johannesburgo), una o dos ciudades de América del Sur (Buenos Aires / Río de Janeiro), una o dos ciudades de América del Norte, una ciudad asiática y de dos a cuatro ciudades europeas: en total entre seis y diez ciudades.

TABLA Nº 3: PRIMERA SELECCION DE POSIBLES CIUDADES CANDIDATAS

	PAIS Nombre	Población	Año	Area Nombre	Población (1)	Año	Candidatura
ÁFRICA	Argelia	25.714.000	1990	Argel	2.685.000	1989	
	Egipto	54.139.000	1990	Alejandro	3.640.000	1989	
				El Cairo	11.000.000	1989	
	Marruecos	26.248.000	1990	Casablanca	2.900.000	1989	
	Nigeria	118.865.000	1990	Lagos	4.000.000	1989	
	Sudáfrica	39.550.000	1990	Johannesburgo	4.600.000	1989	
	Zaire	35.339.000	1990	Kinshasa	3.200.000	1989	
AMÉRICA	Argentina	32.291.000	1990	B.Aires-La Plata	12.400.000	1989	
	Brasil	153.771.000	1990	Brasilia	1.615.000	1980	
				Río de Janeiro	10.975.000	1989	
				Sao Paulo	17.200.000	1989	
	Canadá	26.620.500	1990	Toronto	3.600.000	1989	1996
	Colombia	32.598.000	1990	Bogotá	4.640.000	1989	
	Cuba	10.219.100	1990	La Habana	2.077.000	1989	
	México	88.335.000	1990	Guadalajara	3.100.000	1989	
	Perú	21.904.000	1990	Lima	5.400.000	1989	
	Venezuela	19.753.000	1990	Caracas	3.825.000	1989	
	Chile	13.000.000	1990	Santiago de Chile	4.700.000	1989	
	EE.UU.	248.709.873	1990	Baltimore	2.227.500	1985	
				Boston	4.085.000	1989	
				Chicago	7.900.000	1989	
				Dallas	3.625.000	1989	
				Detroit-Windsor	4.550.000	1989	
				Houston	3.225.000	1989	
				Miami	3.325.000	1989	
				Nueva York	17.400.000	1989	
				Filadelfia-Trenton	5.390.000	1989	
				Fenix	1.837.956	1989	
				San Francisco-Oakland	5.225.000	1989	
				Seattle-Tacoma	2.400.000	1989	
				Washington	3.550.000	1989	
ASIA	Filipinas	66.647.000	1990	Manila	9.200.000	1989	
	Hong Kong	5.936.000	1990	Hong Kong	5.396.000	1989	
	India	844.000.000	1990	Bombay	12.900.000	1989	
				Calcuta	12.800.000	1989	

.../...

	PAIS			Area	Población		
	Nombre	Población	Año	Nombre	(1)	Año	Candidatura
ASIA				Delhi-Nueva Delhi	9.800.000	1989	
				Madras	5.600.000	1989	
	Indonesia	191.266.000	1990	Yakarta	9.900.000	1989	
	Irán	55.647.000	1990	Teherán	8.100.000	1989	1984
	Irak	17.782.000	1990	Bagdad	4.400.000	1989	
	Japón	123.778.000	1990	Nagoya	4.925.000	1989	1988
				Osaka-Kobe-Kioto	16.800.000	1989	
	Malasia	17.053.000	1990	Kuala Lumpur	916.000	1989	
	Myanmar	41.279.000	1990	Yangon	3.135.000	1989	
	Pakistán	113.163.000	1990	Karachi	7.300.000	1989	
				Lahore	3.945.000	1989	
	Singapur	3.075.000	1990	Singapur	3.075.000	1989	
	Taiwán	20.454.000	1990	Taipei	6.100.000	1989	
	Tailandia	54.890.000	1990	Bangkok	7.000.000	1989	
	Uzbekistán	19.900.000	1990	Tashkent	2.485.000	1989	
EUROPA	Vietnam	68.488.000	1990	Ho Chi Minh	3.475.000	1989	
	China	1.130.065.000	1990	Beijing	7.040.000	1989	2000
	Alemania	79.070.000	1990	Colonia	946.000	1990	
				Essen-Dortmund-Duisburg	4.900.000	1990	
				Fráncfort	635.000	1990	
				Hamburgo	1.600.000	1990	
	Austria	7.595.000	1990	Viena	2.044.331	1985	
	Bélgica	9.848.647	1980	Bruselas	976.536	1985	
	Bulgaria	8.978.000	1990	Sofia	1.200.000	1990	
	Dinamarca	5.134.000	1990	Copenhague	1.346.666	1985	
	España	39.623.000	1990	Madrid	4.590.000	1989	
	Francia	56.121.000	1990	Lyon	1.101.208	1985	
				Marsella	1.108.660	1985	
	Reino Unido	57.121.000	1990	Birmingham	2.655.000	1989	1996
				Glasgow	2.358.727	1985	
				Manchester	2.730.000	1985	2000
	Holanda	14.091.014	1980	Rotterdam	571.374	1985	
	Hungría	10.546.000	1990	Budapest	2.575.000	1989	
	Irlanda	3.557.000	1990	Dublín	1.020.796	1985	
	Italia	57.657.000	1990	Milán	3.900.000	1989	2000
				Nápoles	2.925.000	1989	
	Noruega	4.214.000	1990	Oslo	457.000	1990	
	Polonia	38.363.000	1990	Katowice-Bytom-Gliwice	2.780.000	1989	
				Varsovia	2.460.000	1989	
	Portugal	10.528.000	1990	Lisboa	2.750.000	1989	
	Rumania	23.269.000	1990	Bucarest	2.365.000	1989	
	Rusia	147.400.000	1989	San Petersburgo	5.900.000	1989	
	Turquía	56.549.000	1990	Ankara	2.700.000	1989	
				Estambul	6.500.000	1989	2000
	R. Chequa	15.695.000	1990	Praga	1.200.000	1989	
	Ucrania	51.700.000	1989	Kiev	2.965.000	1989	

Entre las europeas figurarán con seguridad algunas de las que ya han presentado candidatura recientemente y para las que no supone un gran esfuerzo intentarlo de nuevo. A su lado, y en la certeza de la progresiva extensión del interés por el fenómeno olímpico, aparecerán las ciudades que, por dimensión y méritos podrían organizar unos Juegos. Sería imaginable pensar que ciudades como Viena, Copenhague, Madrid, Budapest, Dublin, Nápoles, Varsovia, Lisboa, Bucarest, San Petersburgo, Estambul, Praga y Kiev puedan, en el futuro, presentar su candidatura. Madrid es, sin duda, una de las pocas capitales de estado de los grandes países de la Unión Europea que todavía no ha sido ciudad olímpica y podría competir con ventaja frente a la mayoría de ciudades citadas.

Esta posibilidad podría verse reforzada para el año 2012 y, especialmente, para el 2016.

9.1.3 LOS EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS ESPECIALES Y EL NUEVO PLAN GENERAL DE MADRID

El objetivo del estudio desarrollado era determinar las necesidades cubiertas en este sector y las demandas insatisfechas de la ciudad por carecer de los oportunos equipamientos de esta clase. Se pretendía conocer el diagnóstico general de la ciudad en esta materia, detectar las carencias y, finalmente, determinar las necesidades de suelo y edificación para calificar y reservar lo conveniente en el documento del NPG.

Expresamente se trataba de analizar las necesidades de equipamientos para el deporte espectáculo y la alta competición deportiva, de modo que, calificado el suelo, pudiera abordarse un proceso paulatino pero continuado de acciones, que posibilitara lograr las dotaciones aconsejadas. Este tipo de instalaciones suele denominarse *Especiales* en la planificación de equipamientos para el ocio y deporte.

Los parámetros y condicionamientos técnicos planteados por la OMP para la redacción del mencionado estudio fueron los siguientes:

- a) *Ámbito geográfico.* Madrid y su área de influencia, aunque fijándose con absoluta prioridad en la propia ciudad, que es la entidad que parece más adecuado promueva la candidatura a cualquier tipo de gran organización deportiva.
- b) *Los acontecimientos deportivos como posibles motores del desarrollo urbanístico:* Dadas las experiencias existentes en este sentido, debía plantearse el trabajo de manera que pudiera estudiarse la posibilidad de presentar una candidatura a unos Juegos Olímpicos o a otro acontecimiento deportivo de gran envergadura, pues son evidentes los beneficios económicos, culturales y de otras clases que producen y conveniente el efecto consecuente a ellos de acelerar las necesarias mejoras urbanas y el desarrollo urbanístico más conveniente para la ciudad.
- c) *Nivel de dotaciones a obtener:* El necesario para celebrar unos Campeonatos del Mundo o unos Juegos Olímpicos de verano con el programa de modalidades actual. No se incluirían los deportes náuticos, que deben celebrarse en el mar por razones obvias. Sí el resto, incluido el piragüismo en aguas bravas.
- d) *Consideración de lo ya existente:* Se estudiarían los equipamientos existentes de modo que se aprovecharan y actualizaran tanto como fuera posible de un modo razonable y se construyese y completase lo necesario, en una línea de acción guiada tanto por la austeridad como por la dignidad, única que la OMP creía tiene sentido y parece responsable en los momentos actuales.
- e) *Reequilibrio dotacional entre áreas y zonas de la ciudad:* El trabajo pretendería además definir los equipamientos necesarios para el conjunto de la ciudad, y proponer en grandes líneas sus ubica-

ciones, pero organizando las nuevas construcciones en complejos, de modo que se reequilibrase el reparto global en la ciudad de este tipo de dotaciones.

9.1.4 EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS EN LA CIUDAD DE MADRID

A LOS EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS

El Plan General que ahora se revisa señalaba que, en lo relativo a los equipamientos deportivo comunitarios, el número de los mismos en la mitad norte de la ciudad era cuatro veces mayor que el de los situados en la zona sur.

El diagnóstico incluido en el Avance de 1993 es suficientemente completo en cuanto al análisis de los déficits y desequilibrios existentes en este tipo de equipamientos. Los esfuerzos realizados en la última década han ido reduciendo las diferencias entre el Norte y el Sur, pero éstas siguen siendo todavía muy elevadas. Al mismo tiempo, debe señalarse que la cantidad de dotaciones deportivas de la ciudad es aproximadamente un tercio de las que hay en el cinturón metropolitano o de las que existen en otras grandes capitales europeas.

B LOS EQUIPAMIENTOS SINGULARES O ESPECIALES

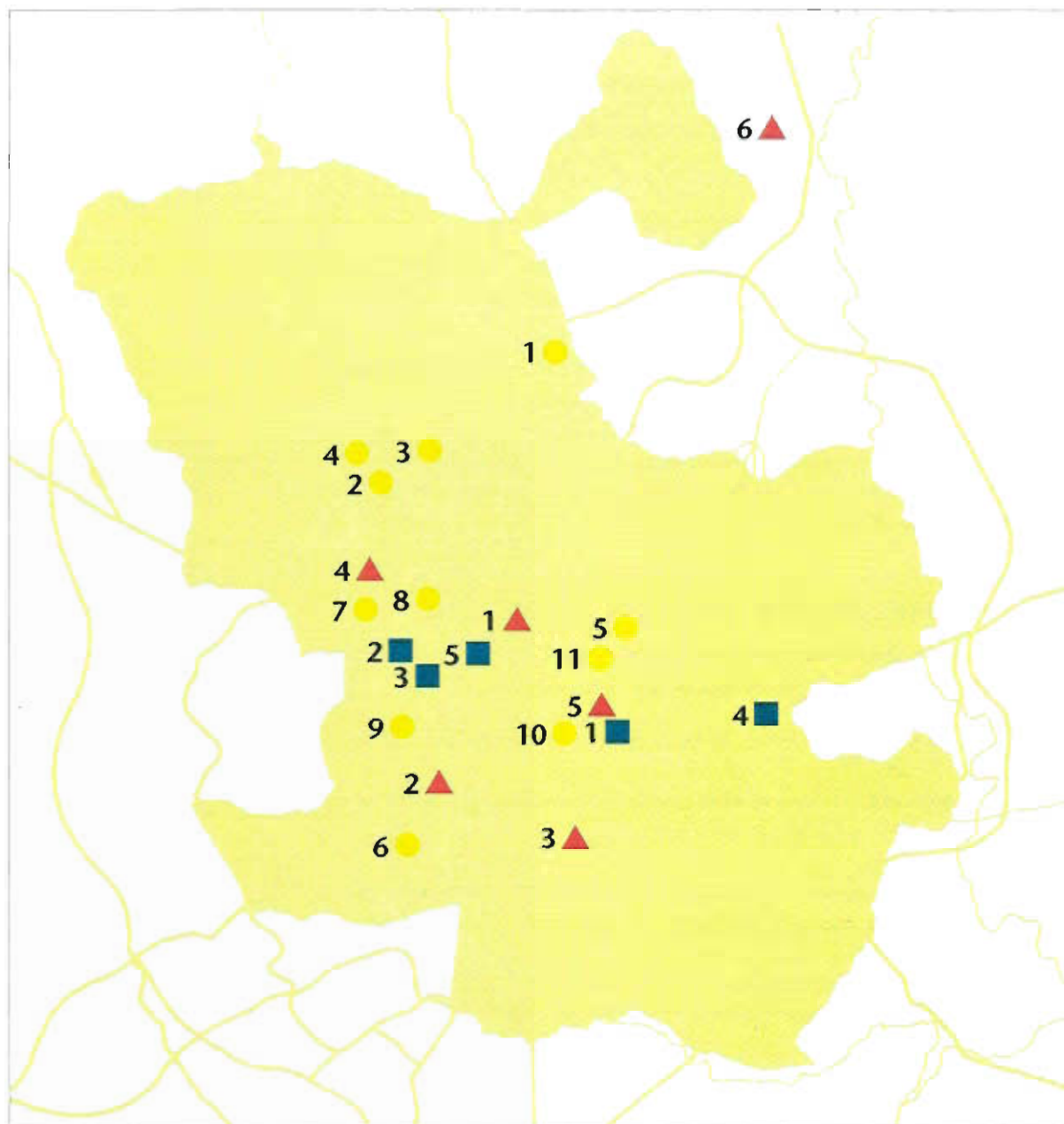
A cambio, en Madrid se encuentra la diversidad, la sofisticación y la especialización de algunos equipamientos. Citaremos para subrayarlo algunos ejemplos:

- El *Centro de Natación M'86* es el de mayor calidad del mundo en su clase.
- El *Squash Castellana* es el segundo en categoría del mundo en su clase, tras el construido por el príncipe de Malasia en su país.
- La nueva sala de entrenamiento de atletismo construida por el CSD recientemente es de las mejores del mundo. En Europa tal vez solo es comparable la de Colonia.
- Pocas ciudades cuentan con fútbol del máximo nivel todos los domingos al existir dos equipos punteros y dos campos de gran capacidad.
- El *Tiro de Pichón de Somontes* puede ser el segundo de Europa.
- El *Club de Campo* es un conjunto difícilmente igualable de instalaciones para deportes en la naturaleza.

Pero esto sólo ocurre en algunas especialidades y las carencias en otras son enormes. Por ejemplo, hasta hace un par de años no existía todavía un estadio de atletismo y el número de salas cubiertas es ridículo.

En cuanto a las características de su localización en la ciudad, se recogen a continuación, su situación específica para que puedan obtenerse las oportunas consecuencias.

INSTALACIONES DEPORTIVAS PROFESIONALES



Para el espectáculo

- 1 ▲ - Estadio Santiago Bernabeu
- 2 ▲ - Estadio Vicente Calderón
- 3 ▲ - Nuevo Estadio de Vallecas
- 4 ▲ - Hipódromo de Madrid
- 5 ▲ - Palacio de Deportes de la Comunidad de Madrid
- 6 ▲ - Circuito del Jarama

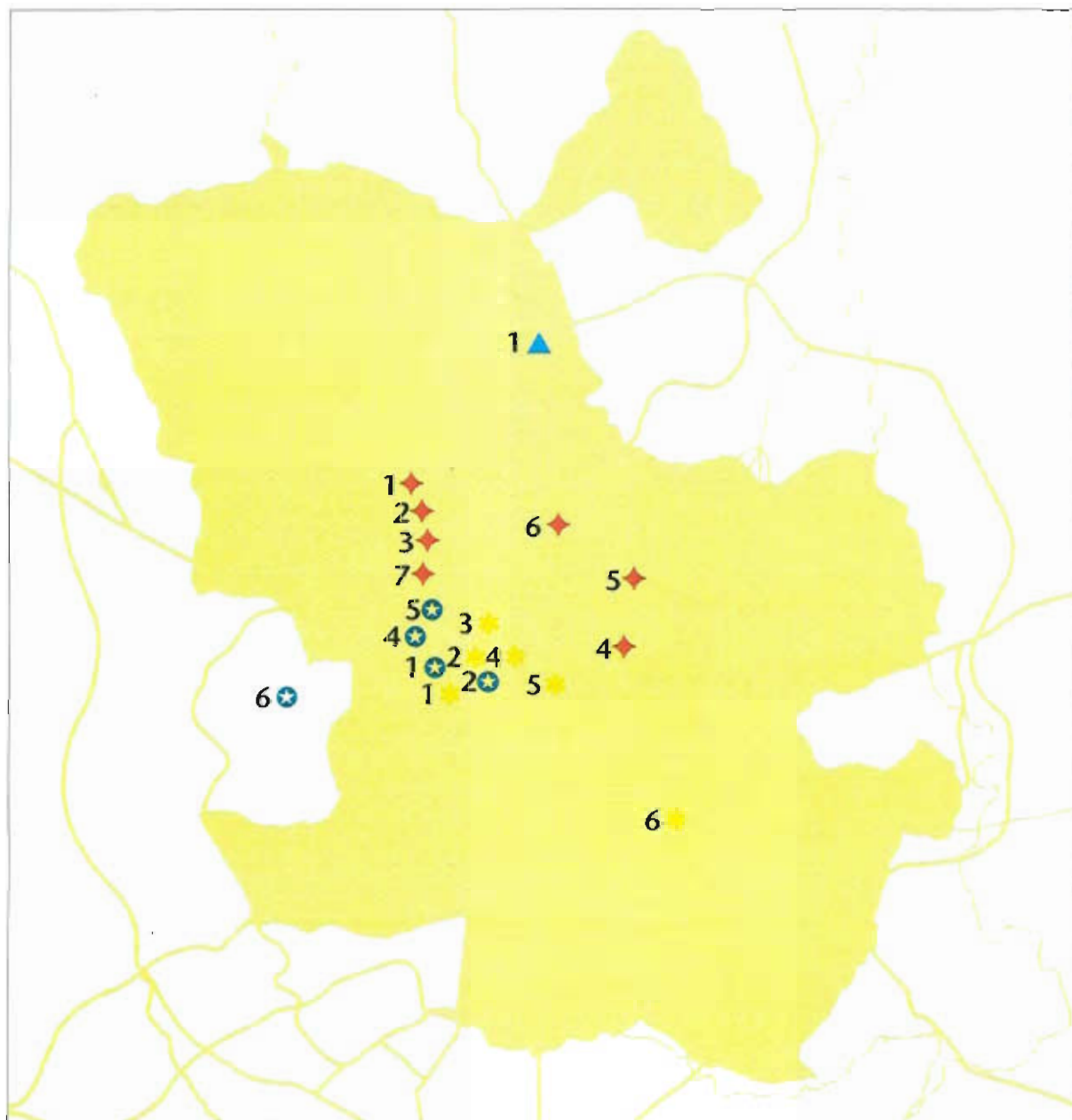
Para la formación

- 1 ■ - Centro de Natación Mundial- 86
- 2 ■ - Módulo de atletismo del INEF
- 3 ■ - Instalaciones del INEF
- 4 ■ - Ciudad Deportiva de la Comunidad de Madrid
- 5 ■ - Estadio Vallehermoso

Monodeportivas

- 1 ● - Club de Tiro Cantoblanco
- 2 ● - Club de Tiro Somontes
- 3 ● - Instalación de la Federación Madrileña de Tenis
- 4 ● - Instalación de la Federación Española de Hockey
- 5 ● - Gimnasio Moscardó
- 6 ● - Velódromo de Carabanchel
- 7 ● - Club de Campo Villa de Madrid
- 8 ● - Real Club Puerta de Hierro
- 9 ● - Lago de la Casa de Campo
- 10 ● - Lago de la Casa de Campo
- 11 ● - Lago de la Casa de Campo

INSTALACIONES DEPORTIVAS UNIVERSITARIAS Y SOCIALES



Club Sociales

- 1 ♦ - Club Somontes
- 2 ♦ - Club Tejar de Somontes
- 3 ♦ - Club Playa de Madrid
- 4 ♦ - Sociedad Atlético Apostol Santiago
- 5 ♦ - Club de Tenis Chamartín
- 6 ♦ - Ciudad Deportiva del Real Madrid
- 7 ♦ - Parque Deportivo Puerta de Hierro

Universidad Complutense

- 1 ⬢ - Complejo Deportivo Zona Sur
- 2 ⬢ - Complejo Deportivo Zona Norte
- 3 ⬢ - Complejo Deportivo Nuestra Sra. de la Almudena
- 4 ⬢ - Complejo Deportivo Zona Suroeste: *Cantarranas*
- 5 ⬢ - Complejo Deportivo Zona Oeste: *Filosoffo-B*
- 6 ⬢ - Complejo Deportivo Campus de Somosaguas

Universidad Autónoma

- 1 ▲ - Complejo Deportivo Universidad Autónoma

Universidad Politécnica

- 1 ★ - Complejo Deportivo ETS de Arquitectura
- 2 ★ - Complejo Deportivo ETS de Ingenieros de Caminos
- 3 ★ - Complejo Deportivo ETS de Ingenieros de Telecomunicaciones
- 4 ★ - Complejo Deportivo ETS de Ingenieros de Montes
- 5 ★ - Complejo Deportivo ETS de Ingenieros Industriales
- 6 ★ - Complejo Deportivo Campus Sur

9.1.5 PRINCIPALES EQUIPAMIENTOS ESPECIALES DE LA CIUDAD DE MADRID

Los equipamientos deportivos singulares, ó, mejor, *especiales*, son aquellos dedicados a:

- El espectáculo y la alta competición
- Los centros de entrenamiento de deportistas de elite o de alto rendimiento (C.A.R.)
- Los de formación de técnicos y dirigentes
- Los dedicados a usos muy poco comunes y sofisticados

Se realiza a continuación una valoración de la situación en esta clase de instalaciones tan variadas.

A LA CIUDAD DEPORTIVA DE LA CAM (COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID)

a) *El Programa*. El programa debía cubrir las carencias históricas mas importantes de la ciudad:

- i) Pabellón con pista cubierta para pruebas de atletismo, porque el Palacio de Deportes no serviría en el futuro para este uso, al haber cambiado las normas internacionales.

El número de espectadores no tenía por que ser demasiado grande, aunque la sala debía ser polivalente, con lo que también se precisaría de unos espacios a cubierto para entrenamiento de atletismo, recta de velocidad y vallas, zona para triple salto y longitud, área de saltos de altura, zona de lanzamiento de peso y área con red para entrenamiento de la técnica de martillo y disco.

- ii) Estadio con pista de atletismo con relativamente pequeña capacidad (unas 20.000 plazas), mayor que Vallehermoso (12.000), pero casi ridículo si se comparaba con Montjuich (60.000 ampliable a 70.000) que en aquellos momentos se construía. Debía por ello de ser ampliable en el futuro.
- iii) Conjunto de tres salas para usos múltiples en un pabellón longitudinal divisible por cortinas.
- iv) Zonas de calentamiento y gimnasios.
- v) Pista de calentamiento de atletismo al aire libre.
- vi) Campo de hierba de entrenamiento.
- vii) Dependencias anexas: vestuarios, cafetería, aulas, instalaciones técnicas, áreas de prensa y autoridades, etc.

b) *El estado actual*. Del proyecto total actualmente están construidas la pista de atletismo, la grada principal, unas primeras obras de urbanización entre las que se incluye la plataforma rectangular y los servicios subterráneos centrales. Es decir, la parte mas cara y compleja del conjunto.

La continuidad de esta construcción requeriría esfuerzos de otras entidades y tal vez un impulso superior que acelerara su finalización.

B LAS INSTALACIONES DEL CSD

En los terrenos donde se asienta el CSD (Consejo Superior de Deportes) se encuentra también el Instituto Nacional de Educación Física de Madrid (INEF) dependiente administrativamente del primero, pero académicamente de las oportunas instancias educativas.

Las instalaciones deportivas se comparten así por estudiantes del INEF, atletas dependientes de las federaciones españolas y, en los horarios libres, universitarios y otros usuarios en general.

En los últimos años el CSD. ha efectuado múltiples obras de actualización y ampliación del conjunto. Algunas de ellas son:

- Reformas de las pistas al aire libre y urbanización general del conjunto. Reforma del pabellón polideportivo, con creación de diversas salas subterráneas.
- Nuevo edificio cubierto para atletismo.

En la actualidad se ha contratado la construcción de un nuevo edificio con piscina cubierta de cincuenta metros en los terrenos que actualmente ocupa el edificio de gimnasios.

Todo parece indicar la voluntad firme del CSD de dedicar la parcela a los usos de alto entrenamiento federativo y Casa del Deporte, y abandonar la idea de realizar un CAR de nueva planta en Madrid.

En esta hipótesis parece que se han iniciado algunas conversaciones para llevar el INEF a Canillejas, aunque el marco presupuestario actual no parece posibilitar una acción rápida.

C LOS CAMPOS DE FUTBOL PARA EQUIPOS PROFESIONALES

Deben citarse:

- El Nuevo Santiago Bernabeu, incluida la ciudad deportiva del Real Madrid.
- El Vicente Calderón.
- El Campo de Vallecas.

Esta operación debiera dar ocasión de adaptar y modernizar estas instalaciones según las tendencias actuales que incentivan la seguridad y otros conceptos.

D EL ESTADIO DE VALLEHERMOSO

Ciertamente la pista del Estadio Vallehermoso debe calificarse, como mínimo, de *vetusta*. Su capacidad, doce mil espectadores, es pequeña, pero en su historia no se ha llenado mas de una docena de veces. Está orientada en la disposición contraria a lo que sería óptimo y, además, sus graderíos no tienen curvatura, con lo que al no existir isópticas horizontales los espectadores se levantan para ver cada llegada de una prueba.

E EL VELÓDROMO DE CARABANCHEL

El Velódromo de Carabanchel podría ser una excelente instalación si se aumentase el graderío apoyándose en el talud natural del frente contrario al graderío principal y se concluyera la obra.

Sería un elemento de referencia interesante y valioso, en un barrio totalmente infradotado de equipamientos deportivos, y se eliminaría un elemento de deterioro permanente de la imagen municipal.

F EL PALACIO DE DEPORTES

El interior del Palacio de Deportes de la CAM fue remodelado y actualizado en 1985, y el resultado ha sido muy importante para el baloncesto y la celebración de múltiples espectáculos.

Puede utilizarse para espectáculos deportivos con pista central (baloncesto, balonmano, voleibol, deportes de combate, etc...) que no requieran grandes espacios de calentamiento y no sirve ya para pruebas oficiales cubiertas de atletismo del máximo nivel.

Sus pasillos de velocidad no tienen zona de frenado, las curvas son muy cerradas y sólo hay cuatro calles en el anillo, lo que dificulta los adelantamientos. Por último, cuando se realizan pruebas de altura, estas impiden la celebración de cualquier otra actividad en la pista. Como se ve temas de imposible arreglo.

9.1.6 EL CENTRO DE NATACIÓN M'86

La mejor instalación de Madrid en términos absolutos es este equipamiento inaugurado en 1986, con motivo de los Campeonatos Mundiales de esta modalidad deportiva.

Permite todo tipo de pruebas, entrenamientos, instalación de graderíos de aire libre hasta seis mil plazas con relativa facilidad y dispone de vasos a cubierto con graderío bastante importante y otros al aire libre.

Posibilita filmaciones subacuáticas, televisivas a cualquier altura, tiene unos excelentes marcadores, amplios vestuarios, gimnasio, etc.

No en vano se le consideró en 1986 en Washington como la *mejor piscina del mundo* por la asociación internacional de expertos mas conocida y extendida en el campo de la balneología y las piscinas.

A OTRAS INSTALACIONES

La carencia de espacios cubiertos con un número considerable de plazas para espectadores es muy grande; apenas puede hablarse del polideportivo *Magariños* (2500 plazas) y luego descender a capacidades prácticamente de polideportivo de barrio (San Blas, Aluche, etc.)

El *Hipódromo* de la Zarzuela puede ser un excelente marco para ciertas pruebas hípcas, mediante algunas adaptaciones menores y acondicionamientos provisionales siguiendo las pautas establecidas por este tipo de acontecimientos puntuales.

El circuito del *Jarama*, pese a no ser los deportes del motor parte del programa olímpico, podría utilizarse como escenario de alguna de las especialidades del ciclismo.

El *Club de Campo Villa de Madrid* es un muy aprovechable conjunto de instalaciones para el tenis, la hípica y el golf.

El *Real Club de Puerta de Hierro* tiene un excelente campo de golf, y las *Instalaciones de tenis de la Federación Madrileña* en Hortaleza podrían ser la base para, mediante importantes mejoras y acondicionamientos, la celebración de las mas exigentes competiciones de tenis.

Las instalaciones de la *Real Federación Española de Hockey sobre hierba* situadas en Somontes tienen un campo de hierba artificial en buen estado.

APUESTA POR MADRID CIUDAD OLIMPICA



Las instalaciones de *Tiro de Pichón de Somontes* es uno de los dos mejores campos de Europa, sólo comparable al de Milán.

Las instalaciones de *Tiro de Cantoblanco*, de propiedad privada, presentan equipamientos para diversas especialidades olímpicas y no olímpicas.

El resto de las instalaciones relacionadas con el programa olímpico, ofrece un interés menor y por ello no se hace ninguna mención especial de las mismas.

9.1.7 UNA POSIBLE PROPUESTA PARA MADRID

A LA ELECCIÓN DE LAS ZONAS OLÍMPICAS PRINCIPALES

Llegados a este punto la OMP considera estar en condiciones suficientes como para esbozar una primera posible propuesta de definición de zonas olímpicas principales para hacer frente en el futuro al desarrollo de unos Juegos Olímpicos.

Desde un punto de vista conceptual dichas zonas serían las siguientes:

- a) *Un núcleo central, simbólico y ceremonial* Ligado al Estadio de atletismo y en el que convendría situar también la gimnasia y la natación, y que denominaremos *Parque Olímpico* siguiendo la tradición en este tema. En él se deberían celebrar las ceremonias de inauguración y clausura de unos posibles Juegos Olímpicos.

En nuestro caso, este área fundamental debe estar claramente apoyada en las instalaciones recientemente inauguradas en Canillejas y en la propuesta denominada Nueva Centralidad del Este, extensión natural de aquéllas, prevista como una pieza estratégica de carácter metropolitano para el reequilibrio global del territorio.

En un proceso de candidatura a unos Juegos Olímpicos, si a este conjunto *central*, a pesar de su situación periférica, se le añadiese una operación de construcción de nuevas viviendas de una dimensión adecuada, se facilitaría resolver el problema de emplazamiento y funcionalidad de la Villa Olímpica, garantizando su integración en el entramado urbano y su uso cotidiano y continuo.

Una cuestión que podría parecer menor debe solventarse cuanto antes, y es la de dejar de manejar el término *Canillejas* y empezar a imponer el de *Parque Olímpico*, con lo que esto implica. Por una parte la prioridad deportiva dentro del conjunto de la actuación, por otra el carácter de referente urbano y simbólico, y, por último, el deseo de que sea una gran zona verde arbolada la que incluya estos equipamientos tan característicos.

Este es el criterio utilizado por diversos Comités Organizadores en los últimas ediciones de los Juegos y parece muy adecuado.

- b) *Una segunda zona para los deportes de campo* (golf, tenis, hípica o tiro con arco). Con áreas de aparcamiento y servicios centralizados, amplias zonas libres para el montaje eventual de gradas e instalaciones portátiles, y todo un conjunto de áreas arboladas con buenas vistas.

Es evidente que estos requisitos los reúne en Madrid el Parque Lineal del Manzanares, y en concreto el *Club de Campo*, marco natural incomparable, y enclave en el que se unen históricamente

tradición, capacidad organizativa y medios. Sus instalaciones, que podrían y deberían actualizarse ligeramente, cuentan ya con lo esencial.

- c) *Una tercera zona, con extensas llanuras y áreas arboladas y verdes* que de ser el escenario adecuado para el beisbol, el hockey sobre hierba y el entrenamiento del futbol, al que podría añadirse una sala cubierta polivalente y sus correspondientes servicios anexos e instalaciones de acompañamiento.

Este tercer bloque de instalaciones podría adaptarse al proceso de mejora del entorno del Nudo Supersur y Parque Lineal del Manzanares. Para ello se canalizaría el río en este tramo, y se haría una plantación intensiva de zonas arboladas para luchar contra unas condiciones medioambientales adversas (fuertes olores, aspecto degradado, etc).

En dirección hacia el Sur y superados los graves problemas de aislamiento que provoca la salida del haz de ejes de comunicación allí existentes (AVE y carreteras diversas), la mancha verde sobre la que se asientan estos equipamientos podría aproximarse hacia el río. Sería el denominado *Parque Fluvial del Manzanares* con áreas verdes e instalaciones de ocio, a modo de Casa de Campo del Sur.

Pese a que sería muy conveniente incluir aquí las instalaciones para el remo y el piragüismo, el escasísimo flujo del cauce del Manzanares no posibilita en modo alguno esta opción. Habrá que buscar en otras comarcas de la región escenarios mas adecuados en base al factor principal e imprescindible, que sería el flujo hídrico del cauce sobre el que apoyarse.

La inclusión en esta zona de la ciudad de un bloque de equipamientos deportivos y de ocio la reequilibraría de modo real, y facilitaría a la vez movimientos de descentralización y de aproximación del centro a la periferia. Con esta dotación deportiva y de espacios verdes, uno de los motores del funcionamiento urbano, se daría también un impulso adicional a los planes de ensanche y ordenación del remate de Madrid en el Sureste.

Por último, y desde el punto de vista estrictamente deportivo, podrían emplazarse en estos terrenos las instalaciones que consumen mas superficie y que no caben en otras areas mas céntricas de la ciudad.

- d) *Instalaciones de entrenamiento* En cuarto lugar convendría localizar, en las proximidades de la actuación anterior, terrenos para fijar una serie de instalaciones de entrenamiento de múltiples deportes, la Villa Olímpica Sur y el Area de Servicios Sur.

También podría celebrarse alguna competición en esta zona, dependiendo del enclave final elegido. Tal vez el balonmano, ciertas pruebas en circuito de ciclismo, etc.

- e) *Enclaves del casco urbano* En quinto lugar el casco urbano debería de ofrecer también enclaves a este programa, por las razones ya explicadas:

- Existen equipamientos muy aprovechables en la actualidad. Estas instalaciones simbólicas sirven de referente y para cualificar arquitectonicamente diversos barrios.
- Es conveniente que un acontecimiento como unos Juegos se viva en muchas áreas.
- Un pretexto como este posibilitaría la remodelación, actualización y mejora de los grandes polideportivos municipales, de manera que se facilitara su gestión de un modo mas moderno y eficaz.

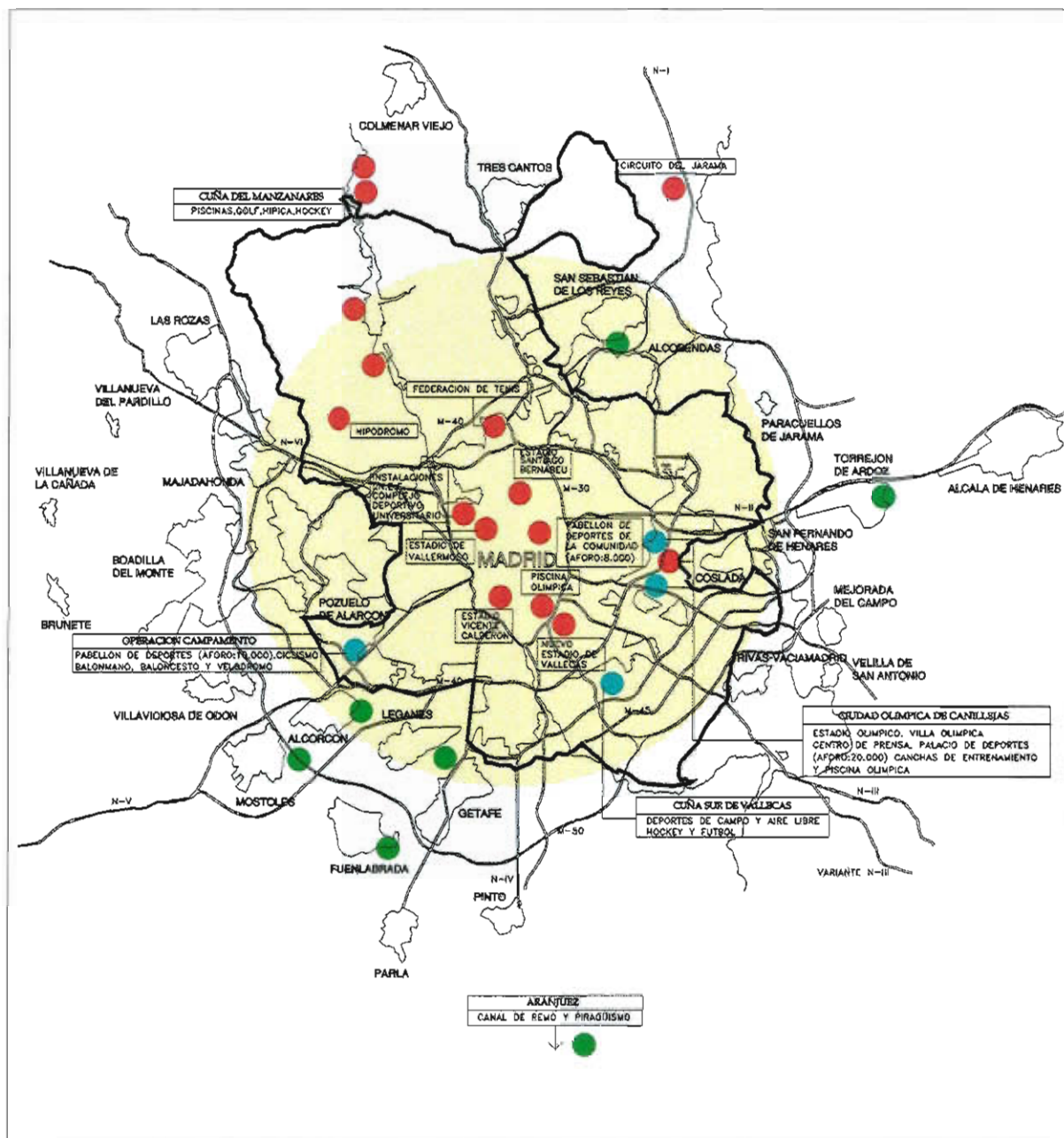
El diseño de una estrategia de aprovechamiento de los recursos del casco consolidado debe apoyarse en las conclusiones y análisis del apartado anterior.

- f) *Tradiciones deportivas* En sexto lugar y en lo relativo a las posibles subsedes, conviene estudiar las tradiciones deportivas locales y su cualificación técnica en cuanto a la instalación y los servicios anexos.

La periferia de Madrid, al contrario de lo que ocurre en otras ciudades, incluye numerosos núcleos con importantes volúmenes de población y unas suficientes comunicaciones con el centro urbano que se prevén mejorar en el NPG. Estas ciudades presentan, potencialmente, las condiciones idóneas para integrarse en el marco de un acontecimiento multideportivo de repercusión internacional.

El esquema, tras lo expuesto hasta el momento, y para el caso de Madrid, podría concretarse con el diagrama siguiente:

ESPACIOS DEPORTIVOS PARA UN MADRID OLIMPICO



-  Dotaciones Deportivas Singulares Existentes
-  Dotaciones Deportivas Singulares Propuestas por el Nuevo Plan General de Ordenación Urbana
-  Posibles Subsedes Regionales
-  Área de Influencia (radio 15 Km)

B PROPUESTA DE ZONAS OLÍMPICAS DESARROLLADAS EN EL NPG

- a) *Ciudad Olímpica.* Comprende el conjunto de los Parques Olímpicos Oeste y Este que se desarrollan a ambos márgenes de la M-40, en las áreas denominadas respectivamente *Zona Deportiva de Canillejas* y *Nueva Centralidad del Este*. Incluye las instalaciones propias del Anillo Olímpico, asentadas sobre ambos Parques Olímpicos como se explica a continuación.

El Parque Olímpico Oeste se diferencia en tres áreas:

Elementos del Anillo Olímpico, que ocupan su zona central y que se conformarían en torno al primero ya construido en parte, el denominado Estadio de Atletismo de Canillejas llamado a ser el futuro Estadio Olímpico.

En la hipótesis de unos Juegos Olímpicos este área, además de completar el Estadio con nuevos graderíos para una capacidad del orden de 75.000 plazas, debería completarse con tres nuevos elementos:

- Palacio Olímpico, con una capacidad entre 17.000 y 20.000 espectadores para gimnasia rítmica y deportiva.
- Pabellón polivalente para calentamiento y entrenamiento.
- Pabellón de gimnasia para entrenamiento.

Estos elementos del Anillo Olímpico se completarían con instalaciones para campos y pistas de calentamiento, área de servicios y aparcamientos.

Área de Servicios Olímpicos Norte que se extendería sobre la parte más al norte del Parque Olímpico Oeste, sobre los terrenos objeto del Convenio firmado entre la Comunidad, el Ayuntamiento y la Real Federación Española de fútbol para realizar las instalaciones de ésta última y otros locales y servicios complementarios, que podrían realizar funciones de entrenamiento durante unos Juegos Olímpicos.

Área dedicada a la Sede de las Federaciones deportivas madrileñas, ocupando la parte más al sur del Parque Olímpico Oeste.

El parque Olímpico Este, incluido en la operación estructurante denominada *Nueva Centralidad del Este*, se diferencia, a su vez, en las siguientes áreas:

Elementos del Anillo Olímpico en torno al escenario de la natación, constituido por el complejo de las piscinas olímpicas y sus servicios e instalaciones complementarias, lo que permitirá que aquélla se desarrollara en el *núcleo central ceremonial*, como es históricamente tradicional dedicando el *Centro de Natación-86* al waterpolo, y tal vez, la natación sincronizada.

Posible nueva instalación del INEF.

Servicios Olímpicos y sedes y hoteles del Comité Organizador, Comités Olímpicos nacionales, árbitros, jueces y entrenadores olímpicos.

Villa Olímpica Este para atletas y medios de comunicación sobre el área residencial de la futura Centralidad del Este. Albergaría a los deportistas de atletismo, baloncesto, gimnasia, judo, fútbol, lucha, natación y tenis de mesa.

Servicios comunes a desarrollar en el previsto *Campus Universitario* de la Nueva Centralidad del Este.

Polideportivo Sur para entrenamiento integrado en el parque urbano previsto en la parte sur de la nueva centralidad.

El conjunto de las instalaciones sobre las que se desarrollarían los tres deportes del Programa Principal de unos Juegos (atletismo, gimnasia y natación) y sus servicios complementarios, desarrollado sobre las dos zonas centrales de ambos Parques Olímpicos, definido conectados entre sí sobre la M-40, constituirían el denominado *Anillo Olímpico* conocido también en el mundo olímpico como el *Núcleo central, simbólico y ceremonial* de unos Juegos Olímpicos.

- b) *Parque Lineal del Manzanares Norte* . Destinado a los deportes de campo, principalmente golf e hípica, con posibilidades también para el tenis y el tiro con arco.

El escenario más adecuado para la hípica debería ser el Club de Campo, con extensiones al Hipódromo, y posiblemente, al Parque Deportivo Puerta de Hierro.

Para el golf, la mejor opción parece sin duda el Real Club Puerta de Hierro, con lo que se disminuirían las concentraciones de pruebas. También podría utilizarse el Club de Campo.

Deberían aprovecharse estos eventos para crear algunos complejos deportivos cubiertos para entrenamiento que permitieran reordenar las instalaciones del Parque Deportivo de Puerta de Hierro y de la Playa de Madrid.

- c) *Parque Fluvial del Manzanares* Comprende los terrenos colindantes con el Parque Lineal del Manzanares Sur, enclavados al sur de Mercamadrid y del Nudo Supersur, al este, por tanto, de la Ctra. de Andalucía, de topografía suave. Se prevé que estén atravesados en sentido este-oeste por las vías del AVE en dirección a Barcelona.

Las actividades a desarrollar y posibles pruebas a celebrar en este área durante unos JJ.OO serían las correspondientes a tiro de precisión, tiro con arco, pentatlón moderno, hockey sobre hierba, esgrima, con sus correspondientes áreas de entrenamiento. También podría albergar balonmano masculino y baloncesto femenino y la llegada de las pruebas en ruta del ciclismo.

Sobre la misma deberían desarrollarse la *Villa Olímpica del Sur* y el *Área de Servicios Olímpicos Sur*. Aquella podría alojar a los atletas de los siguientes deportes: badminton, balonmano, béisbol, boxeo, ciclismo, esgrima, hípica, hockey, pentatlón, piragüismo, remo, tenis, tiro con arco, tiro olímpico y voleibol, así como a los correspondientes jueces, árbitros y observadores.

- d) *Posible Área Deportiva Sur* Se trata de una posible alternativa que se podría localizar al sur de los barrios de Carabanchel Alto, Cuatro Vientos y Campamento, al exterior de la M-40, sobre suelos vacantes del municipio de Leganés, que permitiría por una parte no cargar excesivamente el Parque Fluvial del Manzanares, y por otra, conseguir un conjunto de cuatro zonas olímpicas más equilibrado sobre el territorio central del Área Metropolitana.

Trabajando sobre esta hipótesis, este área podría desarrollar los deportes de balonmano masculino y baloncesto femenino, así como la llegada de las pruebas de ciclismo en ruta, más áreas de entrenamiento, la *Villa Olímpica Sur* y el *Área de Servicios Olímpicos Sur*

En función de la magnitud y tratamiento general que se diera a este área y en el supuesto de que hubiera acuerdo entre los Ayuntamientos de Leganés y Madrid y la Comunidad, la misma podría llegar a ser en el futuro un auténtico Club de Campo del Sur.

- e) *Aportaciones de las instalaciones existentes en el Casco Urbano* El conjunto de las instalaciones deportivas de alta competición existentes en la ciudad deberían contribuir, en el caso de albergar Madrid unos JJ.OO, al desarrollo general de éstos, con arreglo a las siguientes posibilidades:

- **Recintos FERIALES.**
El conjunto de los Recintos FERIALES, dadas sus características en cuanto a alojamientos cercanos, grandes naves cubiertas, aparcamientos, medios de prensa, etc., podría convertirse en el Centro principal de Prensa, además de acoger los deportes de halterofilia y lucha.
- **Baloncesto.**
Podría desarrollarse en el Palacio de Deportes de la Comunidad, convenientemente actualizado.
- **Velódromo de Carabanchel.**
Convenientemente reformado y terminado debería albergar la competición de ciclismo en parte.
- El Estadio Santiago Bernabeu y, en su caso el Vicente Calderón, podrían ser las sedes de la competición futbolística.
- La competición de tenis en todas sus modalidades podrían desarrollarse en las instalaciones de la Federación Madrileña existentes en el Distrito de Hortaleza. Otras opciones podrían ser el Club de Campo o el Parque Fluvial del Manzanares.
- El Palacio de Cristal de la Casa de Campo posiblemente sería una buena sede para el tenis de mesa.

Finalmente, y como se ha expuesto anteriormente, el Centro de Natación M-86 sería probablemente la sede más adecuada para las competiciones de waterpolo y natación sincronizada.

f) *Subsedes en la región de Madrid.* Si bien unos Juegos Olímpicos constituyen un evento que el COI encomienda a una ciudad, es frecuente que otras ciudades o área urbanas del entorno próximo de aquella, en función de sus especialidades deportivas, pueda contribuir al desarrollo de aquellos como subsedes regionales. Esta circunstancia si existiera el ánimo y el criterio político de extender las pruebas al territorio de la región, estaría doblemente justificada. Una posible propuesta en este sentido sería la siguiente:

- Badminton, en Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.
- Baloncesto en Leganés y Getafe.
- Beisbol en Torrejón.
- Boxeo en Parla y Fuenlabrada.
- Circuitos de ciclismo en ruta en Leganés ó en el Area Deportiva Sur.
- Judo en Móstoles.
- Voleibol en Alcorcón y Leganés.
- Remo y piragüismo en el curso del Tajo, acondicionando un canal de regatas en las proximidades de Aranjuez.

Alternativamente al Palacio de los Deportes de la Comunidad, el baloncesto podría desarrollarse en el Pabellón de Alcalá de Henares.

Este criterio de extender los Juegos al ámbito regional justificaría la alternativa de crear la cuarta zona Olímpica denominada Área Deportiva Sur.

- g) *Subsedes fuera de la región de Madrid.* Las pruebas de vela que requieren como sede un puerto de mar podrían desarrollarse en Cádiz, que ha realizado con notable éxito un *Mundovela*.

Asimismo, fases previas de la competición de fútbol podían ubicarse en otras ciudades, como por ejemplo Sevilla y Valladolid.

La definición de estas posibles subsedes regionales requerirían acuerdos previos con sus correspondientes Comunidades Autónomas.

9.1.8 DE LA PLANIFICACIÓN AL PROYECTO

En los apartados anteriores se han pormenorizado los requerimientos de las instalaciones de competición necesarias para la organización de un evento deportivo internacional de la máxima relevancia, así como las necesidades consiguientes en materia de entrenamiento, alojamiento y servicios. En algunos casos, las dotaciones actuales de Madrid se aproximan a lo requerido para alguno de los deportes, pero no cabe duda de que existe una importante distancia entre la cantidad y calidad de los equipamientos deportivos actuales y los requeridos, por ejemplo, para unos Juegos Olímpicos.

Por otro lado, es perfectamente razonable que una ciudad como Madrid, que se sitúa junto a las mayores capitales europeas -Berlín, Londres, París o Roma- desee poseer un nivel de equipamientos deportivos que permitan situarla en un plano de igualdad -en este aspecto- con aquéllas. Hay que tener en cuenta, por ejemplo, que todas las capitales citadas, excepto Madrid, han sido sedes olímpicas por lo menos en una ocasión.

A LA PLANIFICACIÓN GENERAL Y MONOGRÁFICA

En el marco del nuevo Plan General de Madrid y como desarrollo del mismo sería conveniente elaborar un Plan Estratégico de Equipamientos Deportivos que permitiera, progresivamente, mejorar las dotaciones actuales hasta situarlas al nivel que corresponde a una capital como Madrid. Este Plan Estratégico sería útil en sí mismo y totalmente independiente de la decisión de presentar o no una candidatura a la organización de unos Juegos Olímpicos. Las finalidades de este Plan o Proyecto monográfico serían:

Evaluar las necesidades de suelo y reservas convenientes para un desarrollo a medio plazo de los grandes equipamientos deportivos, culturales y del tiempo libre, dentro de las previsiones del Plan General.

Definir las condiciones de posición de los grandes equipamientos en relación con las ideas estructurales del Plan General.

Evaluar el impacto, que sobre la estructura urbana tendrán los nuevos equipamientos o la redifinición de los ya existentes.

Conducir y dirigir procesos de reurbanización y reutilización de áreas con usos obsoletos.

Definir de forma pormenorizada los programas de los grandes equipamientos, evaluar sus costes y estudiar los mecanismos de financiación.

Establecer las prioridades y la coordinación global entre los proyectos de los grandes equipamientos de forma que no existan acciones aisladas o decisiones contrapuestas.

B EL DESARROLLO DE LOS PROYECTOS

Una vez redactado y consensuado este Plan Estratégico, podrían ejecutarse paulatinamente y de forma coordinada los procesos normales en el desarrollo de los grandes proyectos, a través de cuatro etapas perfectamente diferenciadas: La primera corresponde a la fase de programación; la segunda, a la redacción de los proyectos de arquitectura e ingeniería; la tercera a su ejecución y, la última, a la puesta en funcionamiento y al establecimiento de los mecanismos de gestión.

C EL CALENDARIO DE ACTUACIONES

La misión del Plan Estratégico sería encauzar y coordinar acciones urbanísticas de grandes dimensiones que requieren siempre un amplio período de gestación y ejecución. El horizonte de actuación debe situarse entre diez y quince años. Si en este período se consolidan total o parcialmente las ideas y los proyectos del mencionado Plan Estratégico, se podría adoptar con mayor confianza y mayores posibilidades de éxito, la decisión de iniciar un proceso de candidatura olímpica, que requeriría consideraciones de muy distinta índole a las de la planificación de equipamientos deportivos. En este sentido puede apuntarse, simplemente, como la opción primera posible la del 2008 ya que si después de Atlanta y Sidney, los Juegos vuelven a Europa, en el 2004, no es lógico que se repita el mismo país: España.

En esta hipótesis y en las correspondientes a los años 2012 y 2016, podría establecerse de forma esquemática el calendario de actuaciones adjunto.

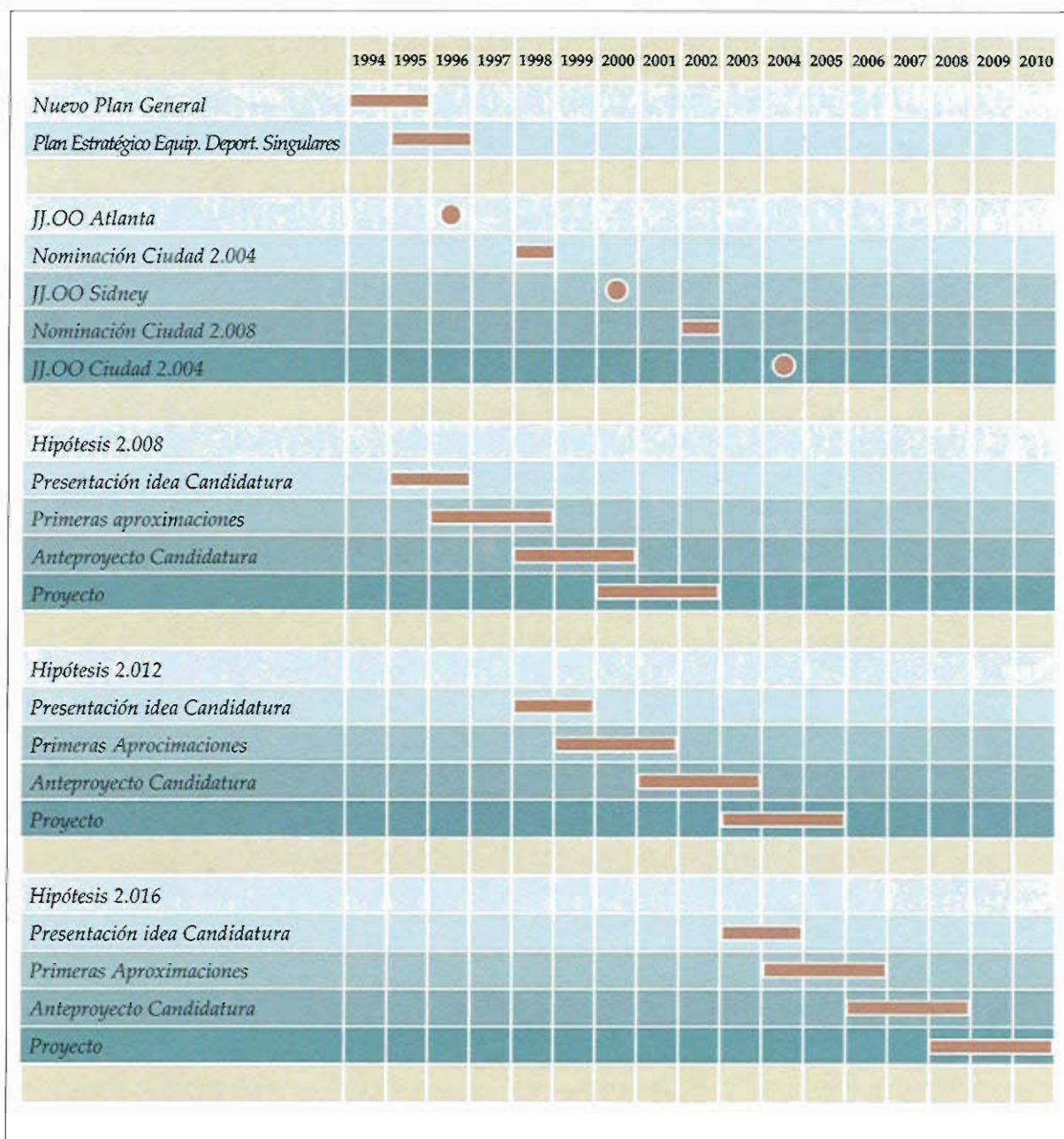
D LOS PROYECTOS DEL PLAN ESTRATÉGICO

En una primera hipótesis, el número de grandes proyectos de equipamientos deportivos que el Plan Estratégico podría identificar sería de cuatro a cinco. Uno de ellos correspondería, sin duda, a la Ciudad Olímpica con proyectos y construcciones ya iniciadas, pero que precisan una reprogramación dentro de la óptica global. El proceso de construcción general podría finalizar en el año 1998 coincidiendo con la nominación de la ciudad de los Juegos del 2004. Los siguientes proyectos deberían tener un desarrollo escalonado de forma que la finalización de la construcción y su inauguración pudiera coincidir con hitos importantes del calendario olímpico. En la hipótesis de concurrir a la celebración de los Juegos del 2008, la ciudad podría tener ya finalizados tres grandes conjuntos de equipamientos, que tendrían ya un proceso de rodaje suficiente y podrían acoger, además de su uso normal, algún campeonato mundial de algún deporte que permitiera acreditar tanto instalaciones como organización.

La realización de alguno de los grandes proyectos de equipamiento que se perfilan o prefiguran está íntimamente condicionada por la entrada en vigor del Nuevo Plan General de Madrid, lo que conduce a iniciar su programación con posterioridad a la aprobación del mismo, es decir, a primeros del próximo año 1996. Se trata de áreas de nueva urbanización que requerirán importantes esfuerzos de muy distintos agentes urbanos.

En el supuesto de concurrir en candidatura a los Juegos del 2012 ó 2016, estas previsiones iniciales de calendario podrían retrasarse cuatro u ocho años respectivamente.

CALENDARIO DE ACTUACIONES



E LOS NUEVOS EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS Y LA HIPÓTESIS OLÍMPICA

En el gráfico de tiempos que se acompaña, se han señalado los momentos en los que se producirá la nominación para las ciudades olímpicas del 2004 y del 2008, junto a los hitos que representan los Juegos de Atlanta y Sidney. En la parte inferior del gráfico aparecen, esquemáticamente, los tiempos necesarios para preparar la candidatura, en la hipótesis de concurrir al 2008. En este supuesto, las fases de Presentación de la Idea, las Primeras Aproximaciones y el Anteproyecto se desarrollarían a continuación del proceso de aprobación del Nuevo Plan General de Madrid, lo cual sería positivo, pues no es en absoluto aconsejable desvirtuar las discusiones normales que se producen en todo Plan General, con la discusión -de otro orden distinto- de la presentación de una candidatura olímpica.

Ya se ha apuntado desde el principio que un Proyecto Olímpico de una ciudad nunca debe confundirse o enmascararse con un proceso que es estrictamente temporal -sólo 16 días en la historia de la ciudad- mientras que el segundo implica la definición del proceso de construcción y evolución histórica de aquella. Un Proyecto Olímpico debe someterse siempre a los intereses urbanos ya acordados o pactados en las coordenadas del Plan General y nunca a la inversa. Por estas razones, en el supuesto de concurrir a la nominación del 2008, la presentación de la Idea de Candidatura se propone retrasarla hasta la aprobación del Plan General y las Primeras Aproximaciones coincidirían con los primeros planes de desarrollo urbanístico a los que debería apoyar dándoles forma y tiempo de ejecución. El Anteproyecto podría publicarse en coincidencia con el momento de la celebración de los Juegos de Sidney y en el momento en que se produjera la nominación de la ciudad para el 2008, Madrid podría tener ya en funcionamiento por lo menos tres grandes conjuntos de nuevos parques y equipamientos deportivos.

En las hipótesis correspondientes a los años 2012 y 2016 se dispondría, lógicamente, de más tiempo -cuatro y ocho años respectivamente- para las fases de Presentación de la idea de Candidatura, Primeras Aproximaciones, Anteproyecto de Candidatura y Proyecto Definitivo.

9.2 LA RECUPERACIÓN DEL CASCO ANTIGUO

9.2.1 CARÁCTER EMBLEMÁTICO DE LA OPERACIÓN

La rehabilitación, revitalización y, por tanto, recuperación del Centro Histórico de Madrid y, especialmente, de su Casco Antiguo, constituye probablemente el mayor reto que se plantea el NPG de cara al futuro. Además, el deterioro del mismo y la necesidad de hacerle frente ha calado ya, de forma generalizada, en la conciencia de los ciudadanos, hasta el punto de asumir este objetivo como una de las metas que la ciudad ha de plantearse de forma colectiva para el futuro.

Son estas circunstancias las que otorgan a la recuperación del Casco Antiguo el rango de gran operación de carácter emblemático, en este caso de orden social.

Como ya se ha expuesto anteriormente -apartado 4.5 del subcapítulo 4- el NPG aboga, en el proyecto de futuro, por un nuevo enfoque y tratamiento de las áreas históricas, y entre éstas la más importante es, sin duda alguna, el Casco Antiguo. Este nuevo enfoque, superador de propuestas simplemente prohibitivas o dificultadoras de la intervención sobre el patrimonio arquitectónico -planteamiento meramente *negativo*- como medio para evitar su degradación, comprensibles hace diez o quince años, en función de las circunstancias *destructoras* de aquel momento, están hoy ampliamente superadas.

La sociedad madrileña tiene ya asumida la necesidad de conservar el patrimonio heredado que presente verdadero valor en razón de su historia o de su contenido arquitectónico.

Por ello hoy exige más, exige un enfoque *positivo*, orientado no sólo a proteger sino a recuperar; a revivir por ello *cadáveres* edificatorios que, si no, seguirían pudriéndose lentamente hasta devenir en ruina inminente y desaparecer. Se trata, por tanto, de conseguir rehabilitar y revitalizar la ciudad histórica y de que vuelva a ser atractivo vivir en la misma.

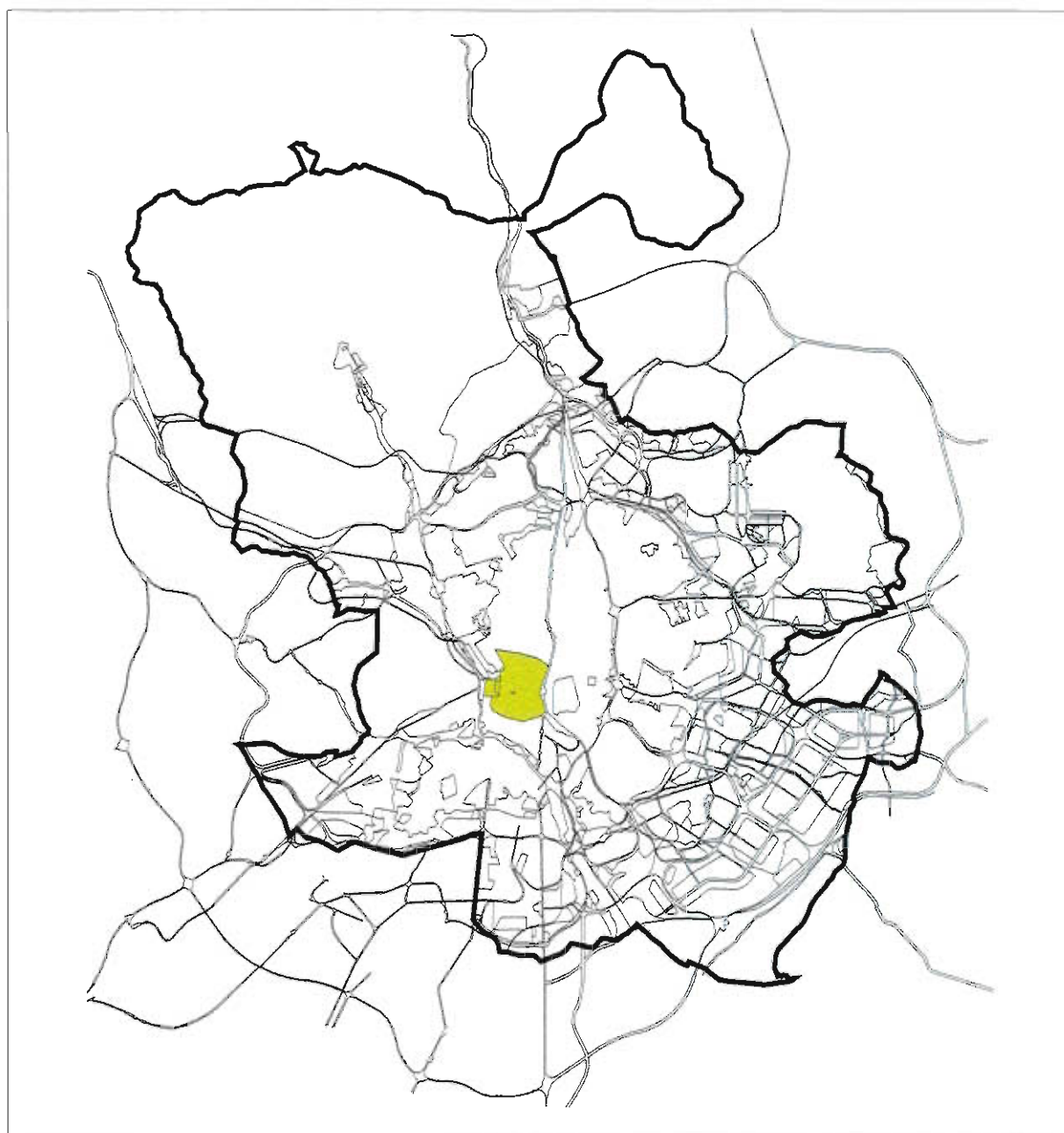
9.2.2 PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO

Desde el arranque de los trabajos del NPG se entendió sin ninguna duda, que la única herramienta posible para conseguir este triple objetivo para las áreas históricas -rehabilitarlas, revitalizarlas, recuperarlas- pasaba por la elaboración para las mismas de planes especiales de protección.

El Plan Especial del Casco Antiguo fué el primero que se puso en marcha y ello hizo posible que el Avance del NPG contuviera un diagnóstico de su situación actual, así como un planteamiento de objetivos generales y líneas de actuación posibles. Dada la magnitud del Casco Antiguo de Madrid, uno de los más grandes de Europa, con cerca de seis mil fincas en su ámbito y más de 350 Ha. de superficie, fué necesario dividirlo en siete áreas, diferenciadas por características básicamente homogéneas, para que pudiera ser abordable su estudio, que se encargó a siete equipos diferentes, constituidos por especialistas, lo que requirió una importante labor de coordinación desarrollada por la propia Oficina del Plan. El trabajo se complementó con otros estudios sectoriales de temas comunes a todo el distrito, concretamente sobre demografía, tráfico, actividades económicas y equilibrio dotacional entre barrios.

Estos estudios se han desarrollado en paralelo a una detenida visita, edificio por edificio, de equipos encargados de la revisión del Catálogo de Edificios Protegidos, que, además de valorar los elementos de interés arquitectónico de cada uno de ellos, han completado su investigación mediante la toma de datos sobre infravivienda y elaborado también los planos tipológicos de cada finca, lo que ha permitido disponer de un plano de análisis de la edificación de todo el área, a escala 1:500, a nivel de planta baja y de planta tipo.

RECUPERACION DEL CASCO ANTIGUO



La suma de estas investigaciones, cuyo resumen como diagnóstico se expone más adelante, ha permitido conocer cuáles son los verdaderos problemas de este Casco Antiguo, sus posibles soluciones y medias que deben adoptarse a medio y largo plazo, así como disponer de un Catálogo del Patrimonio edificado que permita la intervención sobre los elementos de valor escaso o nulo, sin el riesgo -hoy mas que probable- de que desaparezcan partes significativas de la arquitectura de nuestra ciudad.

9.2.3 CARACTERÍSTICAS EVOLUTIVAS DE LOS CASCOS ANTIGUOS EN LA EUROPA OCCIDENTAL

En los países de nuestro entorno, con un similar nivel de desarrollo y grado de urbanización, los centros históricos de las ciudades están experimentando desde tiempo atrás una serie de procesos comunes a todos ellos. Entre las características de la evolución de los cascos antiguos de las ciudades occidentales se encuentran las siguientes:

- a) Un deterioro del caserío del centro de la ciudad que necesita ser constantemente contrarrestado mediante ayudas oficiales a la rehabilitación de los inmuebles.
- b) Un proceso de terciarización que trasciende más allá de los cascos antiguos y afecta a la ciudad de un modo global.
- c) Problemas graves de accesibilidad en vehículo rodado que han hecho del centro de las ciudades uno de los espacios más inaccesibles de su entorno.
- d) El asentamiento en determinados barrios del centro de las ciudades de una población con un algún tipo de marginación, ya sea ésta de índole racial o socioeconómica.
- e) El rápido envejecimiento de la población residente y la mayor presencia, en relación al resto de la ciudad, de familias unipersonales provoca en estas áreas una constante sangría demográfica con ausencia de perspectivas de renovación salvo la concerniente a la población inmigrante.
- f) La inadecuación del espacio edificado o sin edificar de los cascos antiguos para instalar en ellos determinadas actividades (incluso las del sector terciario) en inmuebles de grandes dimensiones.

9.2.4 EL CASCO DE MADRID

A EL CENTRO COMO ELEMENTO URBANO SINGULAR: FORMACIÓN HISTÓRICA Y DESARROLLO

En el caso de Madrid es sobradamente conocido el proceso de crecimiento urbano, generado a tenor de las claves imperantes en cada época histórica, y que han configurado el centro como espacio singular, con características propias generadoras, en parte, de la situación actual. Una brevísima sinopsis parece de utilidad.

En el siglo IX, Madrid no era más que una pequeña fortaleza musulmana que se instala en la orilla izquierda del río Manzanares. La villa que surge en su entorno, primero musulmana, después cristiana y, más tarde, católica, crecerá en sucesivos recintos apoyados en los caminos rurales existentes, definiendo un modelo de ciudad concéntrica, interrumpido hacia el Oeste por la presencia del río. Este desarrollo espacial definirá los elementos básicos que perviven en el entramado actual del distrito: la

red arterial apoyada en los caminos rurales, la red circular definida por la traza de las antiguas murallas y las numerosas plazas junto a las antiguas puertas.

Cada nueva cerca incorporó los arrabales inmediatos incrementando el suelo urbano con espacios intersticiales. El asentamiento de la Corte en la Villa en 1561 inauguró una etapa de expansión del espacio central que se extendió hasta el siglo XVII. En este período nuevos conventos, casonas y palacios conviven con un amplio caserío popular: el Madrid de los Austrias, que crece dentro de la nueva cerca construida por Felipe IV, última de las que afectan al centro y que conforma la ciudad total.

El siglo XVIII conoce muchas reformas, especialmente edificatorias y de catastro, de las cuales las más emblemáticas y de mayores dimensiones tienen lugar fuera del espacio central, hecho que indica que éste dejaba de ser la primigenia ciudad total para transformarse en parte de una agregación mayor. Al centro sólo se le mirará desde entonces para reformarlo.

El ensanche de Castro, las parcelaciones de Argüelles y del Retiro en el siglo XIX y, posteriormente, el crecimiento del extrarradio, la periferia y el Area Metropolitana dejarán, definitivamente, la ciudad del siglo XVIII encerrada en la cerca de Felipe IV. El espacio central será objeto desde entonces de reformas, en tanto que la planificación urbana de nueva planta, para este sector, perdió hace casi trescientos años su oportunidad.

B LOS CAMBIOS CRÍTICOS: ORIGEN Y CONSECUENCIAS

El desbordamiento del distrito, su situación central e interior respecto del crecimiento de los ensanches de la ciudad, su estructura y el grado de colmatación del tejido urbano, configuran una situación que ve incrementarse sus conflictos, sobre todo a partir de la década de los cincuenta.

Las características de esta situación, los cambios y la evolución del Casco Antiguo, pueden estudiarse a través de una serie de parámetros que evalúan los sistemas urbanos. De este conjunto de parámetros analíticos, la población, la actividad económica y el tráfico, constituyen variables determinantes, ya que su evolución -positiva o negativa- supone un claro indicador del proceso que acaece en la ciudad y que, en forma indudable, afectan al centro.

Antes de entrar en un análisis más pormenorizado de estas variables, conviene tener una visión global de cual ha sido su comportamiento en estos últimos años.

El terciario, que desde finales del siglo XIX comienza a ocupar sucesivos espacios residenciales, intensificándose su presencia durante la primera mitad del presente siglo, por motivos de demanda de espacio y de accesibilidad, ha iniciado en las últimas décadas un camino inverso que busca en el exterior del recinto central mejores oportunidades de desarrollo.

En la actualidad se asiste a una pérdida de la importancia relativa del centro, que se refleja tanto en la disminución de un 20% de los habitantes del distrito en los años ochenta -población que registraba una merma importante ya desde los años cincuenta- como en la localización de actividades productivas. Junto a la reducción de la atracción del centro en términos de su población y actividades económicas crece, en contrapartida, su importancia como ámbito especializado en espacios culturales y de ocio, tanto para los habitantes de la ciudad como para los del Area Metropolitana, que encuentran en la acumulación heredada una oferta cualificada que sólo el centro metropolitano puede brindar.

Esta situación positiva registrada en los años ochenta debido a la localización de importantes actividades culturales y de ocio de significación e interés ha originado un importante proceso de reversión, elevando el nivel de la ciudad y recalificando al centro que, gracias a este esfuerzo, se ha incorporado a un proceso de ascenso en la demanda de espacio y de nuevas actividades de prestigio.

Las consecuencias de estos cambios tienen para el centro respuestas opuestas y contradictorias. Por un lado, debido a las características socioeconómicas de una parte importante de la sociedad madrileña -muy distinta a la existente hace treinta años- se crea una nueva demanda de espacio cualificado que se refleja directamente en el aumento del precio del suelo y de la edificación, circunstancia ésta que no sólo afecta al centro sino a toda la ciudad. Por otro lado, esta demanda crea otras añadidas de espacio para el tráfico y el aparcamiento muy superiores a las que está capacitado para soportar este sector de la ciudad, cuya estructura viaria es prácticamente la misma que la de hace un siglo.

La demanda de espacio cualificado está provocando la expulsión de la población de bajos recursos, concentrada hoy en sectores del distrito que pueden caracterizarse como especializados en problemas de viviendas y en déficits de equipamientos locales.

Esta situación remite a lo ya apuntado respecto de los principales conflictos actuales del distrito. El carácter central de esta parte de la ciudad, con capacidad absoluta y relativa para admitir determinadas actividades urbanas con sus demandas y necesidades -tráfico y aparcamientos- plantean una difícil situación en las condiciones actuales en la que coexisten, por una parte, una crisis económica que ralentiza la inversión y, por otra, un progresivo ascenso social de la población madrileña en su conjunto, con grandes demandas de calidad medioambiental y un excesivo uso del transporte privado.

Unido a esto, la población que aún se mantiene, de estructura y carácter tradicionales, reclama para poder permanecer en este espacio, la adecuación de sus viviendas y la dotación de equipamientos y zonas verdes, servicios imprescindibles para un normal desarrollo de la vida cotidiana en el área central.

9.2.5 DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Recogido de forma exhaustiva en el Avance del NPG, se incluyen a continuación los aspectos más importantes del mismo que mejor caracterizan la situación actual de degradación generalizada.

A DEMOGRAFÍA

Quizá el aspecto más llamativo de esta degradación sea el de la pérdida de población.

Desde el punto de vista del número de residentes en el distrito Centro, que coincide sensiblemente con lo que hoy denominamos Casco Antiguo, destaca la pérdida, en valor absoluto, de algo más de 95.000 habitantes en los veinte años transcurridos entre 1970 y 1991, lo que representa una disminución de algo más del 41 por ciento de la población residente en 1970. El decrecimiento de la población se ha producido de forma continua en el tiempo y en el espacio, de tal manera que el distrito y cada uno de sus barrios, han observado pérdidas a lo largo de este período, si bien con ritmos distintos. Así, para el conjunto del distrito, es el período entre 1970 y 1981 el de disminución más intensa, ralentizándose ésta a partir de entonces hasta llegar al quinquenio 1986-91, en que la disminución porcentual es menos de la tercera parte de la que se produjo en cualquiera de los dos primeros quinquenios (1970-75 y 1975-81).

Esta disminución de población del Casco Antiguo forma parte de los 172.000 habitantes de pérdida experimentados por el Centro Histórico a lo largo de los treinta años transcurridos entre 1960 y 1990.

El intenso despoblamiento del distrito ha sido acompañado de un acusado envejecimiento de la población residente, que se pone de manifiesto no tanto en las cifras absolutas, de tal modo que si bien el número de personas de 65 años y más ha disminuido levemente (39.380 en 1975 y 32.795 en 1991) éstas son ahora la cuarta parte de la población de todas las edades mientras que hace quince años eran úni-

camente el 20 por ciento. Este incremento relativo de la población senil se ha producido, además, a costa del descenso de la población menor de 15 años de edad, que suponía el 15,2 por ciento del total de residentes en 1975 y sólo el 10,6 por ciento en 1991. En el año 1991, en resumen, una de cada cuatro personas del distrito es mayor de 65 años y de éstas, siete de cada diez son mujeres.

Sí, como queda dicho, el peso relativo de la población de 65 años y más, en su conjunto, ha ido aumentando progresivamente, alcanzando las cifras comentadas, merece la pena destacar que los mayores de 75 años han crecido con ritmos aún mayores que aquella, de tal modo que si en 1975, la población por encima de los 75 años de edad representa el 35 por ciento, en 1991 ésta alcanzaba casi la mitad del total de la población mayor de 64 años de edad.

De las algo más de 34 mil personas de 65 años y más que residían en el distrito de Centro en 1986, la cuarta parte -8.709 en valor absoluto- constituían hogares unipersonales, esto es, residían en viviendas ocupadas exclusivamente por una persona. Estos solitarios eran mayoritariamente mujeres -7.516- de estado civil viudas. La situación actual, a la luz de los datos de 1991, revela una agudización del panorama de cinco años atrás, pues ahora los hogares unipersonales ocupados por habitantes de 65 años y más suponen prácticamente un 27 por ciento de los residentes de esas edades (8.793 sobre 32.795 residentes mayores de 64 años).

B ACTIVIDAD ECONÓMICA

Desde el punto de vista de la degradación del Casco Antiguo ha de señalarse el hecho de la progresiva terciarización del mismo, fenómeno que ha influido de forma importante en la expulsión de la población con menores niveles de renta, partida que constituye el mayor volumen de la pérdida de población que acaba de exponerse. Esta terciarización es consecuencia de la capacidad de centralidad que presenta el Casco Antiguo, aunque no se ha producido de forma genérica por todo el distrito, habiéndose concretado en vías específicas.

En este fenómeno de la terciarización determinadas actividades económicas tienen un papel destacado. Entre ellas sobresalen las siguientes:

- a) *Las oficinas de la Administración Pública* Especialmente las de la Administración Local, puesto que los Ministerios de la Administración Central así como determinados organismos de la Administración Autonómica han manifestado una cierta tendencia a abandonar el casco antiguo.
- b) *Las oficinas de instituciones* Principalmente privadas sin finalidad de lucro (partidos políticos, sindicatos, federaciones deportivas, asociaciones, colegios profesionales, etc.).
- c) *Las oficinas de empresas de escasa dimensión* Preferentemente englobadas en el sector terciario (asesorías, empresas de contratación de personal, agencias de viaje y similares, academias, etc.). Se trata de pequeños establecimientos que no precisan de un consumo excesivo de suelo, que no pueden afrontar los gastos propios de los inmuebles modernos y que precisan de una buena accesibilidad en transporte público.
- d) *El comercio minorista tradicional* Establecimientos comerciales de limitada superficie y especializados en la venta de productos específicos (algunos de ellos en desuso). La supervivencia del negocio está ligada en estos casos a este emplazamiento de carácter tradicional, en algunos casos formando calles de gremios, conocido por el consumidor madrileño.
- e) *Las actividades ligadas al ocio nocturno* Tales como bares de copas, cines, teatros, salas de fiestas, etc. Se trata de actividades que se presentan agrupadas en ejes ya que poseen frecuentes interre-

laciones económicas. Su emplazamiento en estas zonas se relaciona directamente con el abandono de la población residente, con las interrelaciones antes mencionadas y con la accesibilidad en transporte público.

- f) *Las actividades ligadas al turismo* Sin duda en el distrito Centro se establecen unas relaciones en los establecimientos que tienen por clientela a los turistas que no se dan en el resto de la ciudad. En estas relaciones intervienen los hoteles, las agencias de viaje, las agencias de líneas aéreas, los comercios de venta de souvenirs y los espacios y establecimientos de interés turístico. Estos establecimientos se presentan conectados por auténticos itinerarios turísticos.
- g) *Las actividades ligadas a la población marginal e inmigrante* Se incluyen aquí las pensiones, los establecimientos de compraventa, etc., así como las actividades relacionadas con la economía ilegal. Por sus características e interrelaciones se presentan muy concentradas en determinadas calles. En cualquier caso conviene señalar que en los últimos años se aprecia un incremento continuo de población con algún tipo de marginalidad en el conjunto del Casco Antiguo.
- h) *La industria marginal* Como tal se entienden los talleres tradicionales y de reparación, los almacenes, así como algunos talleres muy vinculados al casco antiguo (impresores, talleres de relojería, talleres de joyería, chamarilería, etc.)
- i) *El Tráfico*

ACCESIBILIDAD

El centro es la zona de mejor accesibilidad de la ciudad, particularmente en transporte colectivo.

Es la accesibilidad, precisamente, una de las circunstancias positivas que han contribuido a poner en valor el espacio central y hacerle más codiciado para el establecimiento de actividades administrativas, profesionales y comerciales. En consecuencia es uno de los factores favorecedores de la terciarización.

PAUTAS DE VIAJE

En la hora punta se realizan en el Madrid de los Austrias un 80% de los viajes en transporte colectivo y un 20% en vehículo privado.

Los principales cambios que se han producido, a lo largo de los últimos años en las pautas de viajes son los siguientes

- a) Disminución del tráfico de paso: Aparentemente, el cierre de la M-30 y la puesta en servicio de importantes tramos de la M-40 ha producido una succión importante de tráfico de paso en el centro. Este, por ejemplo en la Gran Vía, ha pasado de un 32% en la hora punta a menos del 20%, lo que supone un cambio importante en la funcionalidad del centro que convierte a sus vías más en distribuidoras del tráfico hacia su interior que en vías de paso para acceder a otras zonas.
- b) Incremento de los viajes en vehículo privado con destino al centro: Desde 1989 se ha incrementado en un 14% el número de viajes en vehículo privado que acceden al centro en hora punta. Es decir, que el espacio liberado por el tráfico de paso ha sido paralelamente ocupado por vehículos con destino al centro.

APARCAMIENTO

- a) La situación del aparcamiento puede resumirse en los siguientes extremos: Baja rotación de las plazas existentes. Las plazas en oferta en bordillo (ORA) y en aparcamientos públicos de concesión revelan un nivel de rotación decreciente, netamente inferior a otras ciudades, lo que significa una disminución de la eficacia del espacio disponible.
- b) Bajo nivel de utilización de la oferta de aparcamiento de concesión: El nivel medio de utilización de las 6.396 plazas de aparcamiento público es inferior al 60%, estando a lo largo de los períodos más activos del día muy por debajo del 50% de utilización. Ello supone que, permanentemente, existan entre 2.500 plazas y 3.000 plazas de aparcamiento público vacías.

No obstante, hay que matizar que estos datos se refieren a una estimación media, ya que algunos aparcamientos, situados en áreas de baja oferta de plazas privadas, presentan un altísimo índice de ocupación la mayor parte del día.

- c) Disciplina: El grado de cumplimiento de las normas disciplinarias en materia de aparcamiento no alcanza el nivel que sería deseable, ya que se calcula en unos 2.000 ó 3.000 coches lo que de modo permanente están aparcados de forma indebida.
- d) Precariedad del aparcamiento de residentes: Aunque existe una aceptable proporción de aparcamientos privados usados por los residentes, por las dificultades de disponer de espacios públicos para incrementar los PAR existentes, hay una disputa permanente de los residentes con el trabajador del centro, que acude en vehículo privado, o con aquellos que buscan esparcimiento después de las ocho de la tarde.

Este es un factor importante de disconfort y de penalización al residente.

USO DEL ESPACIO VIAL

De un modo progresivo -reducción de aceras, supresión de medianas, aumento de las zonas de aparcamiento- el espacio vial se ha ido sacrificando en detrimento, primero, del viandante y, posteriormente, del residente.

Por otra parte, el aparcamiento ilegal -que perjudica al transporte de superficie, a la carga y descarga, a la fluidez y al confort circulatorio- ocupa, permanentemente, unos 100.000 m² de la zona centro, lo que representa el 6% del espacio vial total.

Los usos intensivos de ese espacio -larga duración- vienen desplazando a los usos más equilibrados, ejecutando una presión sobre este espacio que se traduce en auténticas dificultades y barreras físicas para moverse a pie por el centro.

Finalmente, la invasión de los espacios más utilizables por el peatón por una población marginal incide negativamente en el margen real del espacio que residentes y comercio local disponen.

LA FUNCIONALIDAD DEL TRANSPORTE COLECTIVO

La buena accesibilidad proporcionada al centro por el transporte colectivo se encuentra afectada por una serie de problemas funcionales importantes que le restan eficacia:

- ° La poca atraktividad del espacio público en las estaciones de Metro.
- ° La pérdida de eficacia del transporte de superficie.

La ocupación del espacio dedicado al transporte de superficie, o por invasión de carriles o por entrecruzamientos en cruces, produce, entre las 7 y las 10 de la mañana, una pérdida media del 36% de la eficacia -en número de plazas y en regularidad- de la oferta y servicio de la EMT.

Con unos niveles aceptables de disciplina la eficacia de la oferta de la EMT, en el interior del distrito Centro, se mejoraría de un 25% a un 30%, con una reducción similar de los tiempos de viaje.

- ° La escasa intermodalidad del transporte colectivo.

DISFUNCIONES AMBIENTALES Y FÍSICAS

Las disfunciones ambientales más destacables, en relación con el tráfico son las siguientes:

- a) La intrusión física del espacio público, incluyendo la contaminación visual de lugares y calles.
- b) La contaminación acústica que, generada por el tráfico en su 90%, sitúa a más del 65% de las zonas residenciales del Centro en niveles de contaminación molestos o fuertemente molestos para el uso residencial.
- c) La contaminación atmosférica que, aunque sólo parcialmente -50%- se debe al tráfico es destacable ante la ausencia de espacios libres internos que sirvan de pulmón.

C DIAGNÓSTICOS ZONALES

En el documento de Diagnóstico, incluido en el Avance de 1993, se recogía un análisis de la situación actual y de los problemas más acuciantes del Casco Antiguo, diferenciado por zonas. Ante la gran superficie, número de edificios, viviendas y población con que cuenta éste, fue preciso dividirlo en siete áreas que se procuraron fueran homogéneas y semejantes en cuanto a características sociales y problemas comunes. Estas áreas, que no engloban totalmente el distrito por haberse eliminado zonas de borde muy influidas por los distrito periféricos, son las siguientes: Universidad-Maravillas, Chueca-Justicia, Gran Vía, Palacio-Muralla, Cortes, Lavapiés y Embajadores-Paloma.

Estos diagnósticos zonales pormenorizados, además de unas consideraciones generales sobre la situación de cada área, abordaban temas específicos de vivienda, actividades económicas, etc. Teniendo en cuenta el grado de detalle con que se elaboraron y su inclusión en el documento citado no se considera necesario volverlos a recoger en la presente memoria.

D ESTADO GENERAL DEL CASERÍO

Como resumen de los citados diagnósticos zonales se aportan a continuación los datos más significativos que revelan el estado del caserío del Casco Antiguo, del que se deduce su grado de deterioro. Debe hacerse hincapié en que se trata de datos generales para el conjunto de dicho casco y que, por tanto, no son homogéneos. Conviene volver a recordar que son las áreas de Universidad-Maravillas, Lavapiés, y Embajadores-Paloma las que concentran el mayor nivel de deterioro, así como que este afecta nota-

blemente más a las condiciones higiénico-sanitarias de los edificios que a la estabilidad de los mismos. Puede afirmarse rotundamente que el caserío del Casco Antiguo de Madrid no se encuentra en situación de ruina generalizada -por más que algunos edificios concretos lo estén- pero sí, en cambio, que un porcentaje muy elevado del mismo no alcanza, ni de lejos, las condiciones mínimas de iluminación y ventilación natural y servicios urbanos, e higiénico sanitarios que hoy se exigen para el desenvolvimiento normal de la vida de una sociedad urbana desarrollada. Dichos datos son los siguientes:

- a) Del orden de 10.000 viviendas pueden calificarse de infravivienda.
- b) Más de 500 viviendas carecen de agua corriente.
- c) Aproximadamente 3.000 viviendas no disponen de inodoro dentro de la vivienda.

E REPERCUSIONES DEL PLANEAMIENTO VIGENTE

Para rematar el análisis de la situación, es conveniente reflexionar sobre el planeamiento actual y las consecuencias para el distrito Centro.

ANTECEDENTES

Como principal precursor de la toma de posición con que el Plan General de 1985 enfoca la problemática del distrito Centro hay que señalar el Programa de Actuaciones Inmediatas del Centro (PAI) elaborado por COPLACO.

A partir de un análisis de la situación, el PAI fijaba objetivos y líneas de acción a seguir, especificando incluso actuaciones. A partir de los resultados obtenidos por el PAI, la propuesta del Plan General de 1985 se concretaba de la siguiente forma:

OBJETIVOS

- a) Respecto a los usos:
 - i) Conservación y rehabilitación de viviendas.
 - ii) Construcción de nuevas viviendas en sustitución de las que hubiera que demoler.
 - iii) Mantenimiento del empleo industrial.
 - iv) Relocalización del terciario en otras zonas de la ciudad.
- b) Respecto al equipamiento:
 - i) Coordinar el transporte público y disuadir el privado.
 - ii) Recuperar las calles como espacios de vida comunitaria, dotándolas de ajardinamiento y mobiliario adecuado.
- c) Respecto al patrimonio:
 - i) Mejorar la calidad ambiental.

- ii) Conservar y restaurar el patrimonio rehabilitándolo para equipamiento.
- iii) Recuperar la memoria y las tradiciones de la Ciudad.

EL DISTRITO CENTRO EN RELACIÓN CON LA CIUDAD

En cuanto al nuevo funcionamiento que se pretendía de la ciudad y en relación al papel a jugar por el distrito Centro, el Plan General intenta romper la tendencia secular de monopolio en la localización de equipamiento y actividades terciarias en el mismo con:

- a) Medidas protectoras y de fijación de la residencia (Rehabilitación y edificación de viviendas de promoción municipal de nueva creación o mediante remodelación).
- b) El reequipamiento local.
- c) Reducción consiguiente de viajes residencia-trabajo.
- d) Reducción del tráfico privado de paso e incremento de la accesibilidad del transporte público.

Por último y en lo relativo a la protección de la edificación, el Plan cataloga con distintos niveles los edificios que deben conservarse o protegerse, estableciendo una ordenanza (Zona 1) como patrón de referencia para la regulación de usos y obras admitidos o excluidos.

EL CATÁLOGO DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y MONUMENTAL

En sus dos niveles 1º y 2º denominados de Protección Integral y Estructural se definen las obras permitidas desde la Restauración hasta la Reestructuración, limitándose esta última al 2º nivel (mera conservación de fachadas).

Las obras permitidas se relacionan directamente con los niveles, entendiéndose que la Comisión de Control y Protección del Patrimonio, constituida al efecto, a la vista del proyecto, que debía contener una mayor información de la usual, decide finalmente sobre la pertinente licencia, lo que supone una nueva garantía más en orden a la tramitación de licencias en la zona.

La sustitución de edificios, sólo posible en el Nivel Ambiental del Catálogo, queda a su vez supeditada a que la edificación a derribar tenga una superficie construida menor que la tercera parte de la edificabilidad resultante de la nueva edificación pretendida (umbral), lo cual constituye una protección suplementaria para la sustitución. Esta parte de la Ordenanza tanto en su descripción literaria como en la filosofía que la sustenta es, por lo menos, discutible y difícilmente inteligible.

Por último, y en consonancia con el tratamiento estético correspondiente a los dos niveles de Catalogación, se dictan Normas de protección y conservación del carácter en cuanto materiales, diseño, portadas y anuncios.

RESULTADOS OBTENIDOS

En los años de vigencia del Plan General no se ha conseguido instrumentar los procedimientos adecuados para conseguir los objetivos pretendidos. Las condiciones de congestión, despoblamiento, terciarización y deterioro de la escena urbana y del ambiente social se han agravado en estos años, lle-

gando a tales niveles que no puede por más que preguntarse que ha sido de tantos deseos incumplidos y tantas expectativas insatisfechas.

El balance de resultados ha sido claramente negativo para el distrito, lo cual se hace evidente si se compara cada uno de los compromisos que el Plan de 1985 contrajo con el Centro con la situación actual:

- a) En lo referente a garantizar el derecho a la ciudad para el ciudadano, este se ha visto expulsado, la población ha seguido decreciendo y envejeciendo, la terciarización ha proseguido y el comercio tradicional sobrevive precariamente en medio de un ambiente social cada vez más degradado. A pesar de las intervenciones puntuales en materia de rehabilitación, no se ha conseguido poner en funcionamiento una política globalizada e incentivadora como para que los operadores privados inviertan la forma general en este campo.
- b) En lo que se refiere a reequilibrar socialmente el distrito, no existen políticas decididas para el reequipamiento de las zonas degradadas y la congestión impide una mejor y más fácil accesibilidad al centro para el ciudadano en general.
- c) En cuanto a recuperar la ciudad, el tráfico indiscriminado de paso ha impedido hasta la fecha mejorar las calles como tales espacios de vida comunitaria, funcionando las mismas como meros canales o soportes de tráfico.
- d) En relación con el incremento de la calidad en la ciudad, ni ha mejorado de forma apreciable la ambiental, ni apenas se han efectuado operaciones de rescate necesarias para utilizar como equipamientos locales de barrio los grandes contenedores históricos que existen en el distrito.

Con respecto al funcionamiento de la Ordenanza zonal 1 y el Catálogo de Edificios a proteger, cabe señalar:

- a) La conservación, sin considerar los aspectos de estado de la edificación y la habitabilidad, si bien ha conseguido mantener en pie la ciudad consolidada, ha impedido, en la práctica, la mejora de auténticas infraviviendas y en general la aparición de alojamientos atractivos para captar nueva población, así como ha disuadido a los operadores privados de cualquier intervención globalizada de rehabilitación.
- b) A pesar de la regulación de usos, que, aunque de forma genérica, se contienen en la Ordenanza de aplicación, la realidad es que en las áreas centrales se sigue perdiendo el uso residencial en favor del terciario.
- c) En el nivel 2 de protección estructural, el mantenimiento de tan solo la envolvente favorece, en la práctica, el cambio de uso, siempre en perjuicio de una actividad residencial tradicional.
- d) El hecho de que cualquier variación pretendida de nivel de protección, aunque sea absolutamente justificada, conlleve la tramitación de una modificación puntual del Plan, se traduce en una gran lentitud en la gestión.

9.2.6 OBJETIVOS DE LA PROPUESTA DE PLANEAMIENTO DEL NPG PARA LA RECUPERACIÓN DEL CASCO ANTIGUO

El planeamiento especial desarrollado sobre el Centro Histórico cuya propuesta pormenorizada se expone con detalle en el capítulo VI, define como su máxima meta conseguir la recuperación, rehabilitación y revitalización del Casco Antiguo e impedir el deterioro del Ensanche.

Entre las opciones posibles de modelos de centros urbanos -centro museo; centro museo y centro de negocios; centro museo, centro de negocios y centro lúdico; y centro para vivir- para conseguir dicha meta se apuesta por la de un Centro vivo y para vivir, considerando a la ciudad en general y al centro en particular como el habitat natural del ciudadano, expresión de un determinado y rico modelo de civilización y organismo vivo al que se debe proteger de las múltiples agresiones que sufre continuamente. Esta forma orgánica de comprender la ciudad obliga a abordar su protección con criterios ecológicos, considerando que la relación de los seres vivos con su medio es, en este caso, la relación del ciudadano con la ciudad.

Indudablemente, el único instrumento de planeamiento que permite dar a los problemas el tratamiento que se necesita es el Plan Especial, que debe tener así como fines los de la conservación, protección y rehabilitación de todo su ámbito, aunque sea preciso tratar con especial atención a la zona del Casco Antiguo por las características a las que ya se ha hecho referencia y que, más adelante, se pormenorizarán. Sólo puede ser un instrumento concebido desde la unidad y la óptica global, para evitar traspasar los problemas de una a otra zona, crear disfunciones o, incluso, contradicciones, aunque la extensión del campo de actuación haga preciso fragmentarla en pequeñas áreas que nos permitan profundizar en su estudio.

Así pues, se ha acometido la revisión del planeamiento en el centro con estas premisas y objetivos, diferenciándose los niveles de intervención según la distinción que, debido a las peculiaridades de su crecimiento, se ha expuesto entre el Casco Antiguo y el resto del Centro.

En función del diagnóstico de la situación actual, teniendo presente la meta a alcanzar y en el marco del modelo de Centro por el que se apuesta, la propuesta para la recuperación del Casco Antiguo define un conjunto de objetivos generales -en relación con la población, la vivienda, la estructura urbana, la edificación, las actividades económicas, los equipamientos, las infraestructuras básicas y el modelo de accesibilidad- que son objeto de examen a continuación.

A POBLACIÓN Y VIVIENDA

- a) Mantener el uso residencial como actividad predominante.
- b) Mejorar la calidad de vida del residente.
- c) Fortalecer una oferta diversificada de viviendas para nuevos residentes.
- d) Recuperar la calidad medio ambiental, lo que supone:
 - i) Restaurar y mantener su carácter emblemático.
 - ii) Mejorar la imagen urbana reduciendo impactos negativos.
 - iii) Adecuar la morfología teniendo como referencia la escala humana suprimiendo barreras espaciales que faciliten la relación social.
 - iv) Reducir la intensidad de ocupación de la edificación mejorando su habitabilidad, adecuando simultáneamente la dotación de los espacios libres de acuerdo con las necesidades de la población.
- e) Compaginar los procesos de conservación y cambio a partir de los siguientes criterios:
 - i) Llevar a cabo una política proteccionista de los valores tradicionales, adecuándolos a las necesidades cambiantes y modificar aquellos elementos que lo requieran posibilitando la incorporación de nuevas tendencias.

- ii) Compatibilizar y tener en cuenta los horizontes temporales del corto y largo plazo, poniendo en marcha los mecanismos que tiendan a resolver los problemas con vistas a las demandas de la población futura. Ello afecta a todos los aspectos como la población, las actividades, el tráfico, el espacio urbano y el patrimonio edificado.
- f) Recuperar el casco como lugar de residencia para la población, lo que abarca aspectos como:
- i) Revitalizarlo captando estratos de población que lo ocupó tradicionalmente.
 - ii) Equilibrar la composición de la población atrayendo población joven mas acorde con la composición de otras áreas residenciales del municipio.
 - iii) Equilibrar la composición de niveles socioeconómicos de la población, protegiendo a las capas populares y atrayendo otros niveles de mayor poder adquisitivo para mejorar la base económica.
 - iv) Proteger el espacio urbano y el patrimonio edificado con valor de conservación, matizando éste mediante la aplicación criterios de adaptación a los niveles de habitabilidad demandados por los usuarios.
 - v) Definir la función del casco a partir de su relación con ámbitos superiores, teniendo en cuenta, muy particularmente, la necesidad de potenciar el Centro como espacio cultural, apoyando sus dotaciones de ámbito nacional e incluso supranacional.
- g) Favorecer las actividades que dan servicio a la población del casco, planteamiento que afecta a aspectos como:
- i) Apoyar la revitalización de las actividades económicas tradicionales.
 - ii) Mejorar los equipamientos y subsanar los déficits existentes.
 - iii) Descentralizar y prohibir la implantación de actividades que colaboran a la pérdida de calidad.
 - iv) Cualificar con el mismo enfoque las actividades de la Administración Pública diferenciándolas claramente de los equipamientos públicos.
 - v) Establecer las bases para la inversión coordinada de los sectores público y privado.
- h) Priorizar las actuaciones del sector público, orientándolas a aquellas inversiones que les son propias, como infraestructura, equipamientos y la subsanación de los déficits más acuciantes, estableciendo también programas específicos sobre grupos de elementos edificatorios: cubiertas, instalaciones, saneamiento, corralas, etc.
- i) Encauzar la política de rehabilitación pública dentro de un programa de prioridades establecido por el planeamiento, de forma que se incrementen los efectos multiplicadores de cada acción en su entorno.
- j) Dar lugar, mediante fórmulas imaginativas, a las intervenciones conjuntas con el sector privado, estableciendo los mecanismos para cumplimentar el objetivo de protección de la población tradicional.
- k) Revisar la política de ayudas a la rehabilitación privada de acuerdo con las características reales de los usuarios, apoyando a los niveles más desfavorecidos y a la población joven, que actualmente no tiene acceso a las mismas.

- l) Proteger el derecho de los residentes más desprotegidos a mantenerse en su vivienda o al menos a realojarse en su entorno urbano.
- m) Fijar las relaciones entre protección edificatoria y habitabilidad residencial.
- n) Establecer un fuerte compromiso inicial del sector público que sirva de motor para la incorporación de agentes privados, mediante:
 - i) La coordinación entre las Administraciones Públicas. Se hace precisa una estrecha colaboración entre las administraciones central, autonómica y local, principalmente para complementar los diversos aspectos legales y económicos de la política de vivienda, entre ellos las cuestiones referentes a ruinas, acuerdos entre inquilinos y propietarios y normas de habitabilidad.
 - ii) La intensificación de las actuaciones municipales.
- o) Incentivación de la iniciativa privada. Debe estudiarse el establecer beneficios fiscales y subvenciones económicas para promotores que inviertan en la rehabilitación del Casco Antiguo.

B ESTRUCTURA URBANA

EL TEJIDO URBANO

Corresponde a un trazado irregular de crecimiento paulatino por adicción a lo largo de caminos existentes, en general de direcciones radiales, manzanas irregulares en tamaño y formas, parcelas estrechas con edificación alineada al exterior y consolidación de fuera a dentro y calles mayoritariamente angostas. Se distingue en este caserío homogéneo la edificación singular con características fácilmente apreciables en forma y tamaño. El criterio general del NPG es el de mantener y proteger estos elementos característicos de la trama urbana en sus aspectos más esenciales, lo que requiere su pormenorización contemplando aquel en sus componentes diferenciales: el espacio libre y el espacio ocupado.

EL ESPACIO LIBRE

Tradicionalmente, los cascos preindustriales no han tenido más espacios libres públicos que las calles y plazas. Estas formaban una trama que hoy en día constituye, en primera instancia, el elemento más arraigado en el inconsciente colectivo y que facilita el reconocimiento de la ciudad a través de su lectura inmediata. Es, además, el lugar de comunicación y relación por excelencia.

Por tanto, se considera que deben respetarse las alineaciones exteriores por ser uno de los elementos permanentes del tejido y sólo modificarlos para casos excepcionales, dirigidos a propiciar la desaparición de vistas inadecuadas, los impactos negativos puntuales o la creación de nuevos espacios concebidos desde la supeditación del organismo al interés superior de su propia revitalización.

El planteamiento de hacer de calles y plazas lugar de estancia, conduce a un cuidadoso tratamiento del transporte, así como a vigilar al detalle su diseño urbano, lo que incluye elementos construidos, mobiliario y vegetación.

EL ESPACIO OCUPADO

El criterio que se propone es mantener no sólo la manzana, sino también las parcelas, por considerar que se trata del elemento estructurante de la trama urbana, soporte de la forma de la ciudad y primer documento histórico elocuente de los modos particulares de vida que la han configurado. La integridad de la división catastral proporciona, además, coherencia tipológica y adecuación al paisaje urbano.

Hay que señalar que esta protección debe entenderse frente a las alteraciones generalizadas, pudiendo permitirse segregaciones para recuperar la secuencia original, y agregaciones puntuales que hagan viable un programa mínimo con condiciones de habitabilidad.

Aún cuando no es posible definir de forma generalizada alineaciones internas, pues esta medida iría contra la tipología consolidada, si se plantean medidas que favorezcan el esponjamiento interior de los patios existentes en orden a conseguir mejores condiciones de iluminación y ventilación.

C EDIFICACIÓN

LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO EDIFICADO

Debido al valor arquitectónico de la edificación y a la categoría de los espacios exteriores que la configuran, es necesaria una protección específica y pormenorizada de cada uno de ellos, que salvaguarde, potencie y recupere estos valores, tanto individualmente como en el contexto del ambiente de la zona.

Pero esta protección solo puede realizarse de una manera racional y socialmente rentable mediante su recuperación como elemento útil y utilizado. Por ello, hay que plantearse la protección de la edificación mediante la potenciación de sus valores arquitectónicos, ambientales, históricos y culturales a través de una estrategia que contemple su reutilización racional; es decir, por la vía de la recuperación de los edificios como contenedores aptos para el desarrollo de las actividades a que sean destinados, tanto desde el punto de vista funcional como de su adecuación a todo tipo de normativas de uso y calidad arquitectónica.

LOS INSTRUMENTOS

Para ello es preciso contar, ante todo, con un Catálogo elaborado en forma específica y pormenorizada, que no solo tenga en cuenta el valor intrínseco de un inmueble, sino también su importancia como elemento conformante del ambiente urbano.

Pero este Catálogo no debe ser un instrumento aislado y estático, con principio y fin en sí mismo, sino que también debe funcionar como una herramienta indispensable para el desarrollo del Planeamiento, y éste a su vez funcionará interrelacionado con el Catálogo, influyendo y condicionándose ambos instrumentos entre sí, hasta lograr un equilibrio en base a las premisas antes expuestas.

D ACTIVIDADES ECONÓMICAS

El centro de la ciudad reúne de forma histórica actividades administrativas, culturales y de ocio debido a su carácter de lugar de convergencia de la población del resto de la ciudad y de su área de influencia metropolitana, regional y nacional. A la vez debe asumir la doble vertiente que le concede la sin-

gular característica de ser, al tiempo, un ámbito residencial y un espacio de concentración de actividades productivas.

Este doble carácter es una de las causas de los conflictos que hoy en día lo aquejan, ya que esta concentración, por lo general muy especializada, genera fuertes flujos de tráfico de paso, carga y descarga, necesidades crecientes de aparcamiento, despoblación de áreas enteras a partir de un horario determinado y otros problemas semejantes, que se compatibilizan mal con el marcado carácter residencial que aún conserva el centro y que pretende mantenerse y fomentarse.

ESTRATEGIAS BÁSICAS

Se pretende:

- a) Mantener la importancia del centro respecto al total urbano, potenciando tanto la actividad residencial como la implantación de actividades que opten por una localización central, siempre que esta implantación promueva un impacto positivo.
- b) Establecer de forma selectiva:
 - i) Actividades con influencia positiva y beneficiosa sobre la estructura urbana.
 - ii) La prohibición de actividades con influencia negativa, que crean disfunciones en la estructura urbana y en el resto de las actividades.
 - iii) Ámbitos diferenciados que, por sus características ambientales de tradición o ambiente social, puedan mantener o potenciar la coexistencia de actividades dispares.
 - iv) Ámbitos diferenciados en los que sea preciso promover su cambio paulatino hacia especializaciones funcionales que aseguren el equilibrio entre las necesidades de los habitantes y los requerimientos de usos no residenciales.
 - v) Mantener actividades tradicionales consustanciadas con la estructura espacial y socioeconómica del centro.

E EQUIPAMIENTOS

Dentro de las dificultades de establecer un estándar para cada clase de equipamiento en los suelos urbanos ya consolidados, y en particular en las zonas centrales, hay que intentar garantizar a cada habitante un nivel de calidad de vida digno y adecuado a su condición de vecino de un barrio de Madrid.

Así pues, una primera estrategia debe plantearse procurando:

- a) Aumentar o disminuir el número de equipamientos, bien por transformación en otras clases, reutilizando en la medida de lo posible la edificación existente, bien graduando sus niveles ajustándolos a las demandas.
- b) Sería deseable, aunque quizás resulte en muchas ocasiones físicamente imposible, redistribuirlos espacialmente. Se considera conveniente mejorar y potenciar los accesos para sus deseables usuarios, y disuadir de ello a los demás.

- c) Aplicando ideas de coexistencia de distintos usos en los mismos espacios, pero diferida en el tiempo, será posible redimensionar equipamientos y corregir en parte el desequilibrio.

F INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

Las infraestructuras básicas del centro histórico adolecen de deficiencias similares a las de la edificación. En general, por su antigüedad han quedado desfasadas en su capacidad de responder a la demanda reciente en términos cuantitativos y cualitativos. El sector público y las compañías suministradoras deben responder con carácter prioritario, mediante acciones de mejora y adecuación de los servicios necesarios que posibiliten la utilización de la edificación.

Se trata de acometer en profundidad la renovación de la urbanización de un suelo urbano de naturaleza histórica. Esta operación requiere un programa de actuación conjunta con objeto de minimizar los costes, el riesgo y los problemas sociales derivados de las incomodidades que originen las propias obras.

A la vista de estas actuaciones se plantean los siguientes objetivos:

- a) Formular un programa coordinado de actuación conjunta de renovación de las infraestructuras existentes y de nueva implantación.
- b) Coordinar la actuación de las infraestructuras con las obras de mejora de calzadas y espacios libres.
- c) Recabar de los distintos departamentos y compañías responsables los proyectos concretos de mejora de sus instalaciones.

G EL MODELO DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Dentro de la Revisión del Plan General se estructura un modelo de movilidad y accesibilidad que integra las propuestas específicas sobre el centro dentro de varias líneas de actuación y que deben ser capaces de:

- a) Desviar la presión del tráfico en el centro, para liberar espacios en beneficio de los usos más importantes para el desarrollo y sostenimiento del proceso de revitalización.
- b) Reequilibrar y ordenar los espacios públicos o de concesión pública en beneficio, prioritario, de las necesidades de los residentes y del comercio local.

Dentro de ese marco general -que nunca puede considerarse aislado del resto de la ciudad y, especialmente, de sus zonas frontera- se seleccionan los siguientes objetivos específicos:

- a) Reducir, de modo selectivo y progresivo, en función del desarrollo del modelo de la movilidad y accesibilidad, los tráficos de paso en el centro, fundamentalmente en las horas punta.
- b) Reducir, de modo selectivo y progresivo, por medio de una desincentivación voluntaria en función de los medio de apoyo previstos dentro del modelo de movilidad, los viajes en vehículo privado con destino al Centro y por motivos de trabajo con larga estancia (superior a 3 horas).

- c) Ordenar el espacio vial, incorporando los espacios liberados por las acciones asociadas a la consecución de los objetivos anteriores, con criterios de flexibilidad, evitando los usos totalmente excluyentes, adecuándolo a la mejora de los desplazamientos a pie, mejorando el confort y la seguridad de los viandantes, compatibilizando la coexistencia con los vehículos, templando y moderando la agresividad potencial de estos (volumen, velocidad, ocupación de espacio) para mejorar dicha coexistencia.
- d) Mejorar las dotaciones y facilidades de aparcamiento a los residentes, actuales y futuros, fundamentalmente con espacios reservados fuera de la vía pública.
- e) Mejorar la rotación (favoreciendo estancias más cortas y disuadiendo voluntariamente las largas estancias), incrementando así la eficacia del espacio disponible y su uso por un mayor número de ciudadanos, ampliando, con ello, la disponibilidad de plazas para uso comercial, profesional, o gestiones (estancia máxima, media de 2,5 horas).

Los principales instrumentos de actuación son los siguientes:

POLITICA DE ESTACIONAMIENTO

- Incremento de las plazas para residentes (y pequeños comerciantes), o reservándolas en bordillo, o por construcción de nuevas -en espacios públicos o en espacios liberados por esponjamiento- y por redistribución de plazas de los aparcamientos públicos, mediante convenio con los concesionarios de una cuota de las actualmente ofertadas en rotación corta o rotación alta.
- Congelación selectiva de las plazas en rotación alta/baja en los aparcamientos en concesión (el nivel medio de ocupación actual es inferior al 45%, con una rotación baja, siendo el número de vehículos aparcados ilegalmente inferior a las plazas libres), al ser suficiente la oferta actual, en general, aunque pueden existir desequilibrios locales que deban ser considerados selectivamente y en consecuencia paliados en los puntos que se consideren convenientes.

POLITICA DE RECUPERACION DE ESPACIOS

- Reducción del tráfico de paso transversal o en la periferia de la primera ronda.
- En la medida en que se desarrolle el objetivo anterior deberá cambiarse -reduciéndola- la capacidad de las vías hoy con mayor carga de tráfico de paso. Esa reducción deberá realizarse en beneficio del tratamiento a favor del peatón de las vías más emblemáticas, mejorando las reservas para el transporte colectivo.
- El desarrollo de un marco de convivencia vial y de corresponsabilidad -con niveles de disciplina razonables- libraría 100.000 m² de espacios ocupados por el aparcamiento ilegal (6% de la superficie del viario en la zona centro).
- Sustitución del 30% de los aparcamientos en bordillo por aparcamientos para residentes subterráneos o en altura. Según zonas esta sustitución oscilará del 100% al 0%. Esta medida liberará hasta unos 40.000 m² netos de suelo para ponerlos al servicio del peatón.

POLITICA DE ORDENACION VIAL

- Partiendo del análisis urbanístico del distrito Centro se proponen unos usos predominantes para el viario del mismo, fijando unas tipologías básicas. Estas tipologías, en su instrumentación, estarán condicionadas por el nivel de efectividad alcanzado en las políticas anteriores. Ello significará que esta propuesta de tipologías -siempre con criterios de flexibilidad en el espacio y el tiempo- define más la imagen final del ámbito que la estrategia de desarrollo de la misma. La clasificación correspondiente y los tratamientos específicos y característicos consiguientes para cada tipología se exponen con detalle en otros capítulos de la presente Memoria y estudios complementarios del Plan General.

POLITICA DE TRANSPORTE COLECTIVO

- Mejora de los accesos, pasillos y estaciones del Metro.
- Mejora de la funcionalidad de las paradas de autobús en las vías arteriales, segregando bahías que no impidan el paso de los autobuses que circulan por el carril reservado.
- Creación de una lanzadera de autobús/microbús expres conectando los aparcamientos de larga estancia próximos al centro con éste, por carecer de conexión a la red de Metro.
- Mejora de la prioridad al transporte colectivo en todas las vías interiores y periféricas del centro.

POLITICA DE CARGA Y DESCARGA

- Creación de facilidades para la clasificación, almacenaje y distribución de mercancías, organizando un tercer nivel de distribución de éstas (con vehículos eléctricos o pequeños vehículos) en las áreas de mayor concentración de establecimientos (bares, restaurantes, etc.), a partir de áreas específicas en los aparcamientos.

9.2.7 INSTRUMENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE PLANEAMIENTO PARA LA RECUPERACIÓN DEL CASCO ANTIGUO

Los objetivos fijados solo pueden conseguirse mediante una decidida intervención en la estructura urbana, tanto en el espacio privado como en el público e institucional. Esta intervención comprende un conjunto de acciones de diversa índole, que pueden clasificarse en los siguientes tipos:

- a) Acciones a nivel de barrios o áreas específicas, que se diferencian en:
 - i) Área de rehabilitación integrada.
 - ii) Área de rehabilitación preferente.
- b) Acciones regeneradoras de la actividad urbana que comprenden:
 - i) Acciones estructurantes.
 - ii) Acciones puntuales.

- c) Acciones sobre el espacio privado de las manzanas.

A continuación se expone el concepto, criterios, objetivos específicos y planeamiento de los distintos tipos de acciones propuestas.

A ACCIONES A NIVEL DE BARRIOS O ÁREAS ESPECÍFICAS

La Ley de Patrimonio Histórico, en su art 20.2, establece que los Planes de Protección de Centros Históricos contemplarán los posibles áreas de rehabilitación integrada que permitan la recuperación del uso residencial y de las actividades económicas adecuadas. Son estas áreas las que deben recoger la parte más significativa del esfuerzo inversor que coordinadamente tienen que realizar las tres Administraciones para la rehabilitación del Casco, según se ha expuesto anteriormente, y donde más necesario se hace la cooperación entre ellas, no solo para establecer un programa de inversión pública, sino también para crear una política de incentivos a la actividad privada y llegar a acuerdos sobre la reutilización o mejora de los equipamientos existentes.

Aunque el objetivo de estas Areas de Rehabilitación Integrada (ARI) sea común, no pueden tener todas el mismo carácter, ya que los problemas no son siempre homogéneos ni tampoco lo son las oportunidades de actuación sobre las mismas.

En concreto se diferencian dos tipos: las áreas de rehabilitación integrada propiamente dichas y las áreas de rehabilitación preferente.

- a) Las Areas de Rehabilitación Integrada definen entornos en los que se ha detectado una mayor necesidad de inversión pública, por el mal estado del caserío, escaso poder adquisitivo de sus habitantes y acusada degradación ambiental.

ARI.1 Pez - Espíritu Santo
ARI.2 Valverde - San Ildefonso
ARI.3 Infantas - Augusto Figueroa
ARI.4 Descalzas - Postigo de San Martín
ARI.5 Sacramento - San Nicolás
ARI.6 Jardines - Aduana
ARI.7 Colegiata - Duque de Alba
ARI.8 Carretas - Cruz
ARI.9 Atocha - Huertas - Cervantes
ARI.10 Toledo - Paloma
ARI.11. Lavapiés

En todas ellas se plantean como objetivos favorecer los usos residenciales y económicos que den servicio al barrio, desarrollar las posibles acciones estructurantes, de oportunidad a concertar o puntuales que se hayan podido prever y obtener espacios libres por esponjamientos del actual caserío. En estas áreas la inversión pública debe ser especialmente importante, atrayendo tras ella la inversión privada cuando mejoren las condiciones ambientales.

- a) Se definen bajo la denominación de Areas de Rehabilitación Preferente, las tres incluidas en el Convenio para la Rehabilitación del Patrimonio Residencial y Urbano desarrollo del Protocolo de Cooperación firmado por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Comunidad Autónoma de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid, el día 24 de mayo de 1994.

El Convenio entiende como *áreas de rehabilitación preferente* aquellos ámbitos de la ciudad elegidos, por sus características peculiares, que los conforman como zonas homogéneas y se convierten en campo de actuación interna, mediante la intervención conjunta y coordinada tanto de las distintas entidades públicas, como de la iniciativa privada dejando cada vez más patente que la recuperación de la Ciudad Histórica es tarea de todos.

En desarrollo del mencionado Protocolo, e iniciando de esta forma el camino que va a definir el planeamiento especial del Centro Histórico de Madrid, incluido en el NPG, la Comunidad Autónoma de Madrid, a propuesta del Ayuntamiento seleccionó tres zonas del Casco Antiguo como Áreas de Rehabilitación Preferente, que deben considerarse como experiencia piloto de la nueva manera de hacer rehabilitación, convirtiéndose estas tres Áreas en el objeto del Convenio que con la misma fecha de 24 de mayo de 1994 fué suscrito por la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento.

Las áreas elegidas, que se recogen en el Plan General, son:

Area I: Plaza del Dos de Mayo.

Area II: Arco de Triunfo - Plaza Mayor III Fase

Area III: Plaza de la Paja, de los Carros, del Alamillo y de la Cruz Verde.

Posteriormente se han elegido otras Áreas de Rehabilitación Preferente que son:

- Eje C/ Fuencarral
- Eje C/ Mayor
- Lavapiés
- La Elipa
- Puente de Vallecas

Estas dos últimas quedan fuera del ámbito del Centro Histórico.

B ACCIONES REGENERADORAS DE LA ACTIVIDAD URBANA

Se trata de un tipo de acciones potentes, tanto desde el punto de vista de la intervención en el tejido urbano como desde el de la inversión a desarrollar, dirigidas a crear o recrear focos regeneradores de la actividad urbana y social. Se les otorga, por tanto, un papel primordial de cara al objetivo de revitalizar el Casco Antiguo y volver a hacer atractiva la vida en el mismo.

Definen entornos urbanos en los que las inversiones públicas deben dirigirse no solo a la rehabilitación de los edificios de viviendas, sino además a actuar sobre edificios institucionales y/o dotacionales existentes, así como sobre espacios libres e infraestructuras para cambiar su carácter o función o mejorarla en orden a resolver necesidades y carencias del Distrito, o también a crear *ex novo* dotaciones y plazas o jardines públicos, siempre con la finalidad de que se conviertan en motor coadyugante a la rehabilitación de su área de influencia. Se trata en definitiva de conjugar la rehabilitación pública con el natural incremento de la actividad privada mediante la creación de *polos de atracción* que mejoren las condiciones ambientales, sociales y urbanas existentes.

Las acciones que se prevén sobre dotaciones se conciben a partir de tres tipos diferentes:

- a) De uso alternativo. Se trata de proponer un cambio de uso sobre una dotación existente, señalando alternativas concretas que deben realizarse por concierto entre las diversas partes implicadas, sin que sea imprescindible la actuación municipal.
- b) De reforma. Con el mismo carácter que la anterior, implica la cooperación entre las distintas Administraciones o entre ellas y el Ayuntamiento.
- c) De nueva creación. Supone una modificación de tal envergadura sobre lo existente, que precisa la aplicación de los instrumentos de gestión que sean precisos para llegar a la municipalización del suelo o del edificio.

Las acciones sobre espacios libres presentan una triple finalidad, o bien persiguen la mejora de jardines públicos existentes, o la integración e incorporación a la ciudad de espacios privados ajardinados, o finalmente la creación de nuevas plazas públicas que además de mejorar la escena urbana permiten al mismo tiempo un cierto esponjamiento y descongestión del tejido urbano en aquellas áreas en que este presenta un carácter más abigarrado.

Se prevén dos tipos de acciones regeneradoras de la actividad urbana: las acciones estructurantes y las acciones puntuales. Las primeras abarcan siempre un área urbana significativa que suele englobar espacio público y espacio privado, y dentro de éste a varias fincas, y siempre presentan un alto potencial como polos de atracción. Las segundas suponen objetivos mucho más reducidos y normalmente afectan a una sola finca o propiedad, de ahí en su carácter puntual.

Tanto las acciones estructurantes como las puntuales aparecen, en muchos casos, asociadas a las áreas de rehabilitación integrada, con la idea de reforzar ese carácter de motor coadyuvante de la operación de recuperación general de tejido urbano que aquellas constituyen. En algunos casos las acciones estructurantes se prevén por sí solas de forma aislada debido a su propia potencialidad.

De acuerdo con la instrumentación general prevista en el Nuevo Plan, las acciones puntuales se concretan mediante calificación en el plano CRS y desarrollo conforme a la ficha correspondiente, en tanto que las acciones estructurantes y las acciones de oportunidad a concertar se encuentran en dos posibles circunstancias. Si la propuesta de planeamiento se ofrece como definitiva, se incluyen como Áreas de Planeamiento Específico (APE). Si la solución de planeamiento no ofrece este carácter, se definen unos criterios generales de ordenación y el ámbito correspondiente se incluye en un Área de Planeamiento Remitido (APR). Ambos tipos de áreas disponen de su correspondiente ficha de determinaciones de planeamiento y gestión.

C ACCIONES SOBRE EL ESPACIO PRIVADO DE LAS MANZANAS

El objetivo de estas acciones es fijar de un modo concreto las futuras actuaciones sobre los edificios, con el fin de que, conservando todos los elementos que indique el catálogo, pueda llegarse a soluciones conjuntas, a nivel de manzana, que optimicen los resultados con el menor número de intervenciones posibles.

En la Protección Singular, Integral, Estructural o volumétrica, el edificio debe ser conservado en la totalidad de su volumen actual, con lo que no existen opciones ni dudas a la hora de la rehabilitación, pero en las protecciones parciales o ambientales, el Catálogo tan solo señalará de una manera vinculante el mínimo de lo que debe ser conservado en caso de reestructuración del edificio. El análisis a nivel de manzana pretende ordenar los espacios que no sean necesarios mantener, señalando ese mínimo de conservación.

Los factores negativos de habitabilidad, cuya corrección más puede influir en la recuperación de los edificios, son los de iluminación y ventilación, pero su solución siempre requiere reestructuraciones o demoliciones parciales. Esta reestructuración, acometida de modo aislado, puede llevar a distribuciones de patios que mejoren las condiciones concretas de ese edificio, pero pueden no solucionar o incluso empeorar las de sus colindantes, dando lugar a situaciones de anarquía interior aún peores que las existentes.

Para realizar este análisis y definir la posible ordenación conjunta, se han trasladado a cada manzana todos los datos individuales que pueden influir, de un modo u otro, en la recuperación de cada edificio: edad, estado de tenencia, estado de conservación, existencia de infraviviendas, grado de desocupación y, por último, condiciones higiénico-sanitarias de iluminación y ventilación, dato este último obtenido analizando los edificios en relación con sus colindantes, por la posibilidad de abrir patios medianeros compartidos que aumente la superficie común de iluminación y ventilación.

Señalando en los planos correspondientes las partes del edificio que, según su grado de protección, deben ser conservados, suelen aparecer en el interior de las manzanas grandes espacios sobre los que, en teoría, podría actuarse para corregir los problemas de hacinamiento, iluminación y ventilación que afectan a algunos edificios y al conjunto de la manzana.

Para ello se señalan, edificio por edificio, una alineaciones interiores para cuya obtención se sigue, según los casos, dos tipos de criterios:

- a) Criterios de iluminación y ventilación tendentes a solucionar los problemas puntuales de edificios aislados o de pequeños grupos de edificios colindantes dentro de manzanas que, en general, presentan condiciones aceptables en el resto de sus edificios.

En este como la solución se consigue a base de crear espacios interiores suficientes para iluminar o ventilar los edificios afectados, espacios obtenidos generalmente por adición de pequeños patios medianeros, que se producen por nuevas alineaciones interiores en parcelas colindantes.

- b) Criterios de esponjamiento interior: No solo necesario para conseguir esta iluminación y ventilación de las viviendas, sino imprescindible en algunas manzanas con elevado grado de hacinamiento, gran cantidad de viviendas interiores y compactación total. En ellas se intentará un esponjamiento volumétrico a base de suprimir edificabilidad no protegible en el interior, con el fin de disminuir la densidad y conseguir la formación de uno o varios patios interiores de dimensiones suficientes, no solo para paliar los defectos de habitabilidad de la edificación protegible, sino también para eliminar vivienda interior y compensar a sus residentes de la falta de espacio libre exterior.
- c) Según las condiciones de ubicación de las manzanas, morfología de parcelas, tipología de edificación y grado de protección de la misma, se aplican uno u otro criterio de actuación, o incluso ambos, si las condiciones particulares de las manzanas y su edificación así lo aconsejan.

Más concretamente, las propuestas de intervención se van a realizar con las siguientes pautas:

- a) Señalización de las zonas de cada edificio donde las condiciones de iluminación y ventilación son insuficientes, así como de las viviendas interiores.
- b) Indicación en el plano de la manzana de todos los edificios que deben ser conservados en su totalidad por su grado de protección específico, así como de todas las zonas conservables obligatoriamente en el resto de la edificación.

- c) Señalización de alineaciones, situándolas preferentemente en las partes interiores no conservables de los edificios que reúnan peores condiciones de habitabilidad o mayor número de viviendas interiores.
- d) Fijación de las alineaciones interiores de modo que puedan conseguirse espacios libres coherentes y de dimensiones suficientes, aún con los quiebros necesarios por la adaptación a las estructuras de crujeas de las partes conservables.
- e) Distribución de la disminución de volumen de manera proporcional entre todos los edificios afectados, de modo que quede compensada la pérdida de edificabilidad, además de prever en las Normas Urbanísticas determinaciones que puedan fomentar la recuperación, en todo o en parte, de esta pérdida.
- f) Estudiar el trazado de las alineaciones interiores para que afecten lo menos posible a la funcionalidad de los elementos que deben conservarse (núcleos de escalera, patios de parcela), de modo que no se dificulte la rehabilitación futura por obligar a distribuciones de difícil solución o poco adaptables a un programa lógico.

Este tipo de actuaciones es, indudablemente, lento y, por supuesto, costoso. Pero es la única posibilidad de recuperar la edificación y conservar sus valores de un modo racional. Solo una oferta de viviendas y edificación, en buenas condiciones de habitabilidad y estado de conservación, podrá mantener a la población residente y atraer a la población futura.

9.2.8 CATÁLOGOS DE PROTECCIÓN

Son las figuras complementarias del planeamiento mediante las que se identifican los valores protegibles en forma individual y pormenorizada. En la actualidad, y en lo referente al Patrimonio Histórico-Artístico, el Plan General vigente ya cuenta con dos instrumentos: el Catálogo de Edificios Protegidos y el Catálogo de Jardines de Interés. Se pretende su revisión y ampliación desde la flexibilización y el análisis realista de sus valores, quedando agrupados los elementos de interés, que incorporan los construidos después de 1940, en cuatro Catálogos:

- Edificios y conjuntos homogéneos.
- Jardines.
- Establecimientos comerciales.
- Monumentos y elementos singulares.

Para conseguir un resultado ponderado, homogéneo y clarificador, se ha pretendido evitar la aplicación de normas generales, realizando un estudio pormenorizado de cada elemento que contemple sus peculiaridades y haga posible su salvaguarda. La mecánica pretende ser común para todos los Catálogos aunque, como no puede ser menos, difieran entre sí a la hora de desarrollar estrategias particulares. Los criterios de elaboración y el contenido de cada uno de ellos se expone de forma pormenorizada en el capítulo VI de esta Memoria.

9.2.9 ESTRATEGIA DE GESTIÓN

La complejidad de la operación de recuperación del Casco Antiguo y la enorme cuantía de las inversiones a realizar, exigen la implicación de toda la ciudad y del conjunto de la sociedad en la estrategia

a desarrollar para materializar los objetivos definidos, todo ello en consonancia con el carácter emblemático de la misma.

La recuperación del Casco Antiguo tiene que ser una operación de todos, tanto de la iniciativa pública como de la privada, que deben trabajar al unísono, codo con codo.

Por tratarse del Casco Antiguo de Madrid, capital de la Comunidad y del Estado, la iniciativa pública ha de estar protagonizada por las tres Administraciones responsables, Central, Autonómica y Municipal.

La intervención de la iniciativa privada debe ser incentivada y bienvenida, pero se ha de actuar con criterios realistas. Ella sola, actuando poco a poco y en general puntualmente, no conseguirá los objetivos perseguidos. Se necesita poner en marcha operaciones importantes de choque -áreas de rehabilitación integrada o preferente y acciones estructurantes- que al menos en las primeras fases será inevitable que sean asumidas por la iniciativa pública.

Por todo ello, con criterio realista y entendiendo que no existe otra alternativa posible, el NPG propone para la ejecución de los Planes Especiales del Centro Histórico y Cascos históricos de los distritos periféricos, la creación de una sociedad de gestión, concebida con el máximo grado de flexibilidad para adaptarse a todas las posibles fórmulas de colaboración entre las Administraciones Públicas, así como entre estas y empresas privadas y particulares.

La sociedad de gestión que se plantea como la continuación natural de la experiencia piloto iniciada por las tres Administraciones en el Protocolo y el Convenio de 24 de mayo de 1994, cuyas conclusiones deberán ser tenidas en cuenta a la hora de la definitiva definición de los Estatutos Sociales de aquella, presenta como características más relevantes las siguientes:

- a) Se concibe como una sociedad anónima con naturaleza jurídica de sociedad privada de gestión urbanística participada.
- b) Constituirá su objeto social el desarrollo de todas las actividades urbanísticas y de edificación necesarias para la ejecución del planeamiento comprendido en los ámbitos del Plan Especial de Protección del Centro Histórico de Madrid y de los Planes Especiales de Protección de los Cascos históricos de los distritos periféricos, incluidos en el nuevo PGOU de Madrid.
- c) El objeto social podrá realizarse por la sociedad, ya directamente, ya indirectamente, incluso mediante la constitución de sociedades o adquisición de la titularidad de acciones o participaciones en sociedades con objeto idéntico, análogo o parecido.

9.3 PROTECCION Y DESARROLLO DEL AREA CULTURAL RECOLETOS-PRADO

9.3.1 EL ÁREA CULTURAL RECOLETOS-PRADO

Este ámbito emblemático de la ciudad, situado como zona de transición entre el Casco Antiguo y el Ensanche, comprende las áreas de edificación situadas a ambos márgenes del eje Recoletos - paseo del Prado -entre la actual plaza de la Hispanidad y la Glorieta del Emperador Carlos V- así como la totalidad del Parque del Retiro y la zona edificada existente entre su límite sur y la Estación de Atocha.

Su estructura urbana es bastante heterogénea, puesto que abarca áreas ambientales de características muy diversas entre sí y diferentes, a su vez, de las del Casco Antiguo y Ensanche con las que limita: la zona del barrio de Justicia, al oeste del paseo de Recoletos, con sus trazados del XVII y su edificación residencial de mediados del XIX es completamente distinta a la situada al noreste, entre dicho paseo y la calle de Serrano, ya que esta última está más ligada al Ensanche por su tipo de edificación, aunque resulte diferente por la estructura de su viario; al oeste del Retiro, el barrio de los Jerónimos presenta una gran uniformidad y coherencia, a pesar de la diversidad de estilos y tendencias arquitectónicas de sus edificios, construidos en su mayoría entre finales del XIX y 1940; por último, al sur, entre el Parque del Retiro y la Estación de Atocha, se encuentra un área desordenada, en la que conviven edificios institucionales, algunos de gran valor arquitectónico, con edificación residencial o industrial de escaso o nulo valor, zonas verdes privadas con espacios libres públicos, en ambos casos bastante degradados, viviendas unifamiliares en pequeñas parcelas con viviendas colectivas en torres de gran altura ... todo ello lindando con tres grandes ámbitos del Parque del Retiro, actualmente sin acceso al público: el Jardín del Francés, almacén de restos pétreos, los Viveros, área industrial en medio del parque, utilizada tan solo en un 20% de su superficie y, finalmente, los antiguos estercoleros, vallados, infrautilizados y bastante degradados.

No obstante esta falta de homogeneidad, el área posee dos características comunes que la convierten en la zona posiblemente más privilegiada de Madrid. La primera es la gran riqueza cultural que encierra en su ámbito. La segunda, y no por ello menos importante, es el elevado nivel de calidad medioambiental que posee, características ambas que, pese a ser muy importantes, presentan todavía un alto potencial de mejora.

9.3.2 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La época de Carlos III supuso la transformación urbana de la periferia de Madrid en el siglo XVIII, especialmente del área que venimos considerando. Del conjunto de las obras que este Rey acometió, la que urbanísticamente se considera más importante es la creación del llamado *salón* del Prado, cuyo primer tramo fue proyectado en 1767 por José de Hermosilla con dos plazas semicirculares en sus extremos, en las que se situaron dos fuentes monumentales, dedicadas a Cibeles y Neptuno, removidas posteriormente de su emplazamiento inicial, diseñadas por Ventura Rodríguez en posición simétrica respecto de la de Apolo, que se colocó en el centro del salón.

A oriente de este espacio existían dos edificaciones históricamente importantes, el convento de San Jerónimo el Real, construido entre los siglos XV y XVII y el Palacio del Buen Retiro, del siglo XVII, hoy desaparecido, y del que sólo queda el Salón de Reinos, actual Museo del Ejército, y el Casón del Buen Retiro, también del siglo XVII aunque muy transformadas sus fachadas en el siglo XIX.

Terminado el *salón* del Prado, de forma casi inmediata se desarrollaron las obras de su prolongación por el Prado de Atocha hasta la puerta del mismo nombre. En este segundo tramo, Juan de Villanueva, el mejor arquitecto de la historia madrileña, construye en los mismos años el Gabinete de Ciencias Naturales, hoy Museo del Prado, y el Jardín Botánico con su verja, inaugurado en 1781. En la cabecera de este espacio, y arrojando en su posición inicial a la fuente de la Cibeles, existía desde 1777 el Palacio de Buenavista, el actual Cuartel General del Ejército, construido por encargo de la famosa Duquesa de Alba. El extremo sur quedó asimismo presidido desde 1781 por otra obra monumental, el Hospital General de San Carlos, de cuyo conjunto formaba también parte el Colegio de Medicina y Cirugía de la calle de Atocha, obras ambas del arquitecto Francisco de Sabatini. Se deben igualmente destacar de esta misma época dos construcciones monumentales, harto simbólicas de nuestro Madrid, situadas en las proximidades del paseo del Prado, la Puerta de Alcalá, de 1778, también de Francisco Sabatini y el Observatorio Astronómico, proyectado en 1790 por Juan de Villanueva.

Así pues, en la segunda mitad del siglo XVIII se sentaron las bases para la creación de lo que, con el paso del tiempo, vendría a ser el espacio urbanísticamente más emblemático de Madrid.

A lo largo del siglo XIX, y especialmente en su tramo final, el entorno del *salón* del Prado fue enriqueciéndose con otras nobles construcciones: el Palacio de Villahermosa, terminado en 1807; el Congreso de los Diputados de 1850, el Palacio de Linares de 1873; la Fundación González Velasco (1875), hoy Museo Nacional de Etnología; la antigua Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (1882); el Banco de España de 1891, la Estación de Atocha o Mediodía de 1892; la Bolsa de Comercio de 1893; la Real Academia de la Lengua de 1894; y el Ministerio de Fomento, hoy de Agricultura, construido por el arquitecto Ricardo Velázquez Bosco entre 1893 y 1897. También se deben a este arquitecto los dos Palacios existentes en el Retiro, el Palacio de Velázquez (Pabellón de la Exposición de Minería de 1883) y el Palacio de Cristal (Pabellón Estufa de la Exposición de Filipinas de 1887).

En los extremos de este importante eje urbano de Madrid, a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX aparecieron también algunos edificios que contribuyen a su ennoblecimiento y actual caracterización básicamente cultural. Deben destacarse en la zona más al norte: la Biblioteca y Museos Nacionales (Museo Arqueológico) del arquitecto Francisco Jareño, construidos entre 1865 y 1892; el Palacio del Marqués de Salamanca (actual Banco Hipotecario de España), obra del arquitecto Pascual y Colomer (1846-1855); y el Palacio de Linares de Carlos Colubí (1863-1872). Asimismo han de destacarse al sureste del eje: el Panteón de Hombres Ilustres y la Real Basílica de Atocha, levantados por Fernando Arbós entre 1890 y 1901, en estilo neotoscano-bizantino, sobre las ruinas de la antigua basílica y convento de Atocha; la Real Fábrica de Tapices (1884-1891) y los edificios administrativos de Renfe, reconstrucción del arquitecto Gerardo de la Puente sobre trazados del ingeniero Lenoir (1884-1890).

Finalmente hacia el Suroeste conviene no olvidar dos importantes edificios existentes respectivamente sobre la Ronda de Valencia y la Glorieta de Embajadores: la sucursal nº 2 de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, también de Fernando Arbós (1875-1913) y la Real Fábrica de Tapices (antigua fábrica de aguardientes y licores) ejemplo neoclásico de la arquitectura industrial del siglo XVIII.

Hecho trascendental para el papel que el paseo del Prado habría de desempeñar en relación con el arte y la cultura de la capital de España, es la decisión tomada por Fernando VII, tras la restauración de los desperfectos causados por la tropa de Napoleón en el edificio del Gabinete de Ciencias Naturales, de albergar en éste la colección real de pinturas. El nuevo museo, conocido ya desde entonces como Museo del Prado, se inauguró en 1819 y es considerado desde entonces como el mejor edificio neoclásico de Madrid. Sobre el mismo y hasta nuestros días se han realizado numerosas obras de ampliación, reforma y restauración, proyectadas en distintas épocas por los arquitectos Arbós, Muguruza, Chueca y Lorente, notablemente respetuosas todas ellas con el edificio original. Sin embargo, en relación con nuestra primera pinacoteca siguen existiendo hoy problemas que deberíamos intentar resolver, como la imposibilidad de exponer de forma permanente una parte importante de sus fondos pictóricos, y dotarle de las necesarias dependencias y servicios de los que actualmente carece.

Ya en nuestro siglo se levantan todavía en el paseo del Prado nuevos e importantes edificios: los hoteles Palace y Ritz, que enmarcan la plaza de Neptuno, construidos en 1912 y 1914 respectivamente; la Casa de Correos y Telégrafos (1917), hoy Palacio de Comunicaciones, de los arquitectos Antonio Palacios y Julián Otamendi; el Cuartel General de la Armada de 1925 y finalmente el Ministerio de Sanidad, antigua Casa Sindical construida en los años 1948 y 49 por los arquitectos Aburto y Cabrero.

En los últimos cuarenta años, las intervenciones más destacadas sobre edificios existentes en el ámbito del paseo del Prado presentan el común denominador de su máximo respeto a las concepciones originales y a su entorno urbanístico, así como su transformación, en la mayoría de los casos, en nuevos museos, fundamentalmente dedicados al arte pictórico. Deben citarse al respecto: el Casón del Buen

Retiro, que desde octubre de 1978 se destina a Anexo al Museo del Prado para el Arte Español del siglo XIX; la restauración y conversión en Museo del Observatorio Astronómico en 1979 y la transformación, tras su rehabilitación en 1986, del Hospital General de San Carlos en el Museo Centro de Arte Reina Sofía, obras ambas del arquitecto Antonio Fernández Alba; la reconversión del antiguo Colegio de Medicina del Hospital de San Carlos en sede del Instituto Nacional de Administración Pública; y finalmente la recuperación en 1992 del Palacio de Linares como Museo y Casa de América y la adaptación del Palacio de Villahermosa a Museo Thyssen-Bornemisza, con la que se incorpora el arquitecto Rafael Moneo a los quehaceres en el paseo del Prado.

Aquel espacio emblemático, concebido durante el reinado de Carlos III, ha devenido, ampliándose a su entorno natural, en el área que mejor simboliza la historia del arte y la cultura de nuestra nación y su capital.

En efecto, entre los equipamientos de carácter cultural más conocidos o populares están los museos, quizás por ser los que de una manera más inmediata se encuentran al servicio de la población. En el área, además del Museo del Prado, indudablemente la pinacoteca más importante de España y una de las más prestigiosas del mundo, se encuentran varios edificios dedicados no solo a exponer obras de arte pictóricas y escultóricas, como el Thyssen y el Reina Sofía, sino también a albergar ejemplos de otros aspectos del arte, la ciencia, la cultura y la historia: los museos Arqueológico y Etnológico, los del Ejército y Marina, el de las Artes Decorativas, el de Astronomía, el Museo de Cera, etc. Aparte, numerosas salas de exposiciones y galerías de arte, de carácter público o privado, muestran, con carácter periódico, las diversas tendencias del arte antiguo y contemporáneo. Algunas de ellas, como el Palacio de Velázquez, la Casa de Vacas, el Palacio de Cristal o la sala subterránea del Cerro de los Gatos, situadas en el Parque del Retiro, han adquirido gran prestigio y solera dentro de la vida cultural de Madrid.

Como complemento a los museos, en el área están situadas otras muchas dotaciones culturales, algunas tan importantes para España como la Real Academia Española y la Biblioteca Nacional.

Pero no es sólo su abundancia en este tipo de equipamientos lo que convierte a la zona en el ámbito cultural más importante de Madrid: existe otro factor de carácter más sutil, pero no por ello menos tangible para los aficionados al arte y a la historia, el gran valor intrínseco que posee el área en sí misma desde el punto de vista histórico, artístico y arquitectónico.

Este aspecto se refleja en el interés de sus monumentos histórico-artísticos, en el gran valor global de su arquitectura doméstica, donde, en edificios de gran calidad, se encuentran representados todos los estilos y tendencias de la arquitectura española desde finales del XIX a nuestros días y, en resumen, en las numerosas muestras de su historia, iniciada a finales del siglo XV, que ha ido dejando en la evolución de sus calles, edificios, jardines y monumentos las huellas o el recuerdo de su transcurso a través de quinientos años.

Al mismo tiempo, existe otra característica diferenciadora del área que estamos contemplando, su gran calidad ambiental actual y el enorme potencial de mejora que posee cara al futuro. Este alto nivel ambiental es debido fundamentalmente a la variedad y riqueza de su paisaje urbano, en el que influye de un modo determinante la gran cantidad y calidad de los espacios libres situados en el área, aunque en algunos existan todavía zonas mal utilizadas, ocultas o degradadas, que pueden suponer una merma de sus posibilidades futuras.

De las consideraciones anteriores se desprende que el ámbito que venimos denominando Área Cultural Recoletos - Prado constituye la zona de Madrid de mayor valor emblemático y que, en consecuencia, más hemos de respetar y cuidar los ciudadanos madrileños.

DESARROLLO DEL AREA CULTURAL RECOLETOS-PRADO



9.3.3 PROBLEMAS ACTUALES

A pesar de lo expuesto anteriormente, no se pueden dar todavía por concluidas las posibles intervenciones urbanas sobre este área tan significativa de nuestra ciudad. Quedan aún bastantes problemas por resolver. Entre otros debe comenzar por recordarse el ya citado de los fondos sin exponer del Museo del Prado; la reconstrucción del Claustro de los Jerónimos; la revisión actualizada del Catálogo de Edificios Protegidos; y la rehabilitación de numerosos edificios, fundamentalmente de viviendas, existentes en el ámbito del paseo del Prado, construidos en su mayoría entre finales del siglo XIX y principios del XX. Sólo con referirnos al primero existen varias soluciones posibles: los traslados del Museo del Ejército y/o del Ministerio de Agricultura y su reconversión en posibles edificios anexos al Museo del Prado, la propia reconstrucción del Claustro de los Jerónimos y su posible adaptación para salas de exposiciones de éste, la ampliación del mismo que preconizó en su día el Ministerio de Cultura en el entorno de su fachada norte, e incluso, fuera del ámbito considerado, pero como prolongación del mismo, la dedicación de la Real Fábrica de Tabacos de la Glorieta de Embajadores, a sede anexa de aquél, idea en la que pensó la OMP, y que podría haberla convertido en motor de arranque para la revitalización de los barrios de Lavapiés y Embajadores.

Desde un punto de vista más urbanístico han de citarse también otros problemas que, en opinión de la OMP, requieren su solución en el nuevo Plan General: la recuperación de las áreas degradadas al sur del Parque del Retiro; la integración en la ciudad del Cerrillo de San Blas, en el que se encuentra el Observatorio Astronómico, una de las zonas de la ciudad más desconocidas de los madrileños, verdadera atalaya o acrópolis sobre el espacio urbano de Atocha; la reordenación del área edificada comprendida entre el Retiro y la Estación de Atocha que ha de permitir construir un nuevo acceso a aquél desde el sur, así como extender el eje cultural hasta el conjunto formado por el Panteón de Hombres Ilustres, la Basílica de Atocha y la Real Fábrica de Tapices, integrando al mismo tiempo en el espacio conformado a los nobles edificios administrativos de la Renfe, y la extensión también de dicho eje por el suroeste hasta la Glorieta de Embajadores. Finalmente remodelar el espacio de la glorieta de Carlos V dotándole de la necesaria armonía de composición, de la que hoy carece, en cuyo proceso ha de darse adecuado remate al *tridente* barroco que en ella confluye por el sur, así como incorporar debidamente el eje urbano de Méndez Alvaro, llamado a ser en el futuro la prolongación natural del paseo del Prado y, en consecuencia, la Gran Vía estructurante del nuevo centro del Sur que el Plan General pretende recrear.

Las intervenciones arquitectónicas y urbanas que se desarrollen para resolver estos problemas tendrán que definirse desde el máximo respeto a la situación actual y ello requiere, para no cometer errores, un estudio previo, global y de conjunto de este área, a partir del cual se podrían definir las propuestas más convenientes que habrán de someterse a las máximas cauciones de control, transparencia y participación ciudadana.

En el marco de los trabajos del nuevo Plan General se ha desarrollado por la OMP, de forma pormenorizada, el mencionado estudio, que ha permitido incluir la presente propuesta en aquél.

9.3.4 DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA PROPUESTA

Comprende la misma una serie de acciones globales cuyo denominador común, a modo de meta final, es la de proteger, potenciar y desarrollar el Área Cultural Recoletos-Prado, abriéndola hacia el sureste y el suroeste del Centro Histórico, potenciando sus cualidades como área emblemática de la cultura madrileña y española.

Se han planteado en su elaboración cuatro grandes objetivos generales dirigidos a la obtención de esa gran meta final:

- a) La recuperación, fomento y ampliación de los valores de la zona, considerada como una macro-dotación al servicio de la ciudad.
- b) La recuperación, mejora y potenciación de los valores ambientales y paisajísticos del área, mediante la ampliación y racionalización del uso de las zonas verdes; la apertura de visuales y perspectivas nuevas u ocultas; la eliminación, en general de impactos ambientales negativos, producidos por edificación inadecuada, exceso de circulación rodada y presencia de contaminaciones sonora y atmosférica; y la consecución de un mayor protagonismo del peatón en el desarrollo de la vida urbana.
- c) La recuperación de usos y actividades tradicionales, fomentando como predominante la actividad residencial.
- d) La recuperación arquitectónica y funcional de los edificios protegidos.

Para conseguir estos objetivos se han planteado, como se ha dicho, varias acciones globales, enlazadas e interrelacionadas entre sí, que afectan en mayor o menor medida a gran parte de la superficie del área. Estas acciones, descritas de forma general, son las siguientes:

A RECUPERACIÓN AMBIENTAL DEL EJE PASEO DE RECOLETOS-PASEO DEL PRADO COMO EJE CULTURAL DE MADRID

El Paseo de Recoletos y el antiguo *salón* del Prado funcionan en la actualidad como un gran bulvar carente de identidad e infrautilizado, debido a su aislamiento entre corrientes de tráfico intenso.

Se requiere un tipo de intervención que tienda a recuperar las señales de identidad originales y que incrementalmente al mismo, tiempo, en lo posible, la presencia y protagonismo del peatón frente al vehículo privado.

La mejora ambiental se completaría con una acción general sobre la edificación de la zona, restaurando las fachadas en mal estado, suprimiendo impactos negativos producidos por medianerías, elementos degradados, añadidos inadecuados y, en general, buscando una recuperación paisajística global que potencie el valor arquitectónico de la edificación existente. Asimismo sería conveniente desarrollar diversas acciones puntuales dirigidas a la ampliación o mejora de los usos culturales existentes, sugiriendo la utilización de determinados contenedores que puedan ser aptos para este tipo de equipamiento.

La posible ampliación del Museo del Prado ha merecido una atención especial en esta búsqueda de edificios, entre los cuales aparecen como posibles el actual Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el Museo del Ejército (si traslada su contenido a otro lugar), el actual Ministerio de Sanidad bajo el mismo supuesto, el edificio del Museo Etnológico, el Claustro de los Jerónimos, los edificios ferroviarios de la Avenida de Ciudad de Barcelona, la Real Fábrica de Tabacos, etc. La decisión de cuál ó cuáles de ellos serían los más adecuados deberá estudiarse con detenimiento, dependiendo de la necesidad de espacio que esta ampliación requiera.

B APERTURA VISUAL DE LA CORNISA DEL BOTÁNICO HACIA EL OESTE, Y TRATAMIENTO INTEGRADOR DE LA CUESTA DE MOYANO Y LA PARTE CORRESPONDIENTE DE ALFONSO XII

Esta acción, complemento y continuación de la anterior, consistirá en un aumento de los espacios peatonales de la zona, acompañado de una importante apertura paisajística desde la calle Alfonso XII hacia el Botánico, Paseo del Prado y Casco Antiguo.

La valla que desde principios de siglo define el límite entre el Jardín Botánico y la calle de Alfonso XII no solo sirve de barrera física para evitar el acceso al recinto, sino que además constituye una importante barrera óptica que impide la contemplación de una de las mejores panorámicas de Madrid.

Debido a los fuertes desniveles existentes en el área, aparece tras esa valla una magnífica vista que resulta prácticamente desconocida, ya que solo puede apreciarse desde los taludes traseros del jardín, zona en la que no está permitido el acceso de público.

La supresión de este muro, o su traslado o sustitución por una separación de mayor transparencia, crearía a lo largo de este tramo de Alfonso XII un paseo de cornisa en el que se podría apreciar la continuidad óptica entre todos los espacios libres de la zona, constituyendo un importante mirador abierto sobre el Barrio de los Jerónimos y el Casco Antiguo. Esta solución permitiría además plantearse la posibilidad de un nuevo acceso al Botánico desde Alfonso XII.

La prolongación hasta la calle de Espalter del actual túnel de Alfonso XII y su ampliación a cuatro carriles permitiría la supresión de tráfico en este tramo, que pasaría a ser un paso peatonal, arbolado, integrador espacial del Retiro y del Botánico. Asimismo se podría peatonalizar en alguna medida la Cuesta Moyano, ya que en ella el tráfico de vehículos es escaso, y su uso actual es, en realidad, el de un gran aparcamiento en superficie, con poco espacio libre para la actividad comercial de venta de libros tradicional de esta calle. También se podrían considerar otras alternativas integradoras urbanísticamente menos ambiciosas.

En el cruce de ambas vías se organizaría una glorieta, cuya superficie se podrían ampliar con la incorporación de la plataforma ocupada por el edificio del CSIC, construcción de escaso interés que constituye un auténtico impacto ambiental por la ruptura que produce en la continuidad paisajística de la zona. Esta plaza o glorieta podría constituir un nuevo hito urbanístico de la ciudad, lugar ideal para la ubicación de algún elemento monumental de importancia.

La operación debería completarse con la eliminación del impacto negativo producido por la actual medianería al descubierto de la finca situada en Alfonso XII, nº 52, mediante su decoración o por la creación de una nueva fachada construyendo un edificio de poca superficie en planta al que se trasladarían los usos que alberga hoy el citado edificio del CSIC.

C RESTAURACION Y AMPLIACION DE LA ZONA SUR DEGRADADA DEL PARQUE DEL RETIRO Y POSIBLE PREVISIÓN DE UN NUEVO ACCESO DESDE ESTA ZONA DE LA CIUDAD

Acción mixta de carácter dotacional, medioambiental y paisajístico, cuyo fin primordial es conseguir la apertura y continuidad física y visual entre el Parque del Retiro y la zona Sur de Madrid mediante la ampliación de su superficie útil por la reincorporación al uso público de los Viveros, el Jardín del Francés y los antiguos estercoleros.

Los Viveros del Retiro ocupan en la actualidad una superficie aproximada de 42.000 m². Su uso primitivo fue el cultivo de las especies arbóreas y las plantas ornamentales que el parque precisaba para su mantenimiento. En la actualidad, esta labor se realiza a través de empresas de jardinería contratadas por el Ayuntamiento, por lo que la utilización de los viveros se ha reducido considerablemente, apareciendo la mayor parte de su superficie prácticamente sin uso, aunque todavía se mantengan las estufas, algunas muy interesantes desde el punto de vista arquitectónico, para cultivos de plantas de interior o flores de temporada.

Adosado por el norte a la tapia trasera de los Viveros existe un espacio alargado, de 16.000 m² de superficie, denominado Jardín del Francés, cuyo uso actual es el de almacén de cantería procedente de derribos. En este ámbito, terriblemente degradado, se acumulan indiscriminadamente mil variados restos de un Madrid desaparecido: sillares, escudos, piletas de fuentes, adoquines, fustes, rejas, chatarra, etc.

Finalmente, y ya en el límite sur del Parque, se encuentra el gran espacio libre en el que antiguamente se ubicaban los estercoleros del Retiro. Su superficie, de 20.000 m², está dividida en dos áreas cercadas por una tela metálica, la primera densamente poblada de vegetación y sin uso aparente y la segunda, prácticamente libre de aquélla, utilizada como zona reservada para perros. Esta última, debida a su situación y a su carencia de arbolado, podría ser un sitio ideal para zona verde de uso deportivo, como complemento de la actualmente existente en la Chopera.

Estos tres espacios, debidamente recuperados, supondrían un aumento de 8 Has. para el Parque del Retiro. Su incorporación al uso público permitiría, a su vez, abrir nuevos accesos al parque por el sur, al suprimirse las prohibiciones de paso que estas zonas reservadas presentan en la actualidad.

D INTEGRACIÓN DEL CERRILLO DE SAN BLAS EN SU ENTORNO URBANO

El Cerrillo de San Blas se encuentra en el borde sur del Retiro, en la zona de contacto con la calle de Alfonso XII. Alberga varios edificios y especialmente el antiguo Observatorio Astronómico, hoy convertido en museo, una de las joyas arquitectónicas madrileñas más desconocidas en la ciudad, obra del arquitecto Juan de Villanueva.

La ladera sur del Cerrillo, de pendientes pronunciadas, termina contra la parte posterior de la edificación que bordea el Paseo de la Infanta Isabel.

Esta edificación encierra en sus terrenos el espacio más degradado de todo el área en estudio: algunas edificaciones ruinosas, medianerías descuidadas, pequeños núcleos de infraviviendas y naves abandonadas que, en conjunto, ofrecen un panorama de auténtico basurero arquitectónico a los pies del Observatorio Astronómico, que constituye un lamentable telón de fondo hacia el panorama del sur de Madrid desde esta verdadera Acrópolis.

Se necesita pues una solución de integración del Cerrillo de San Blas que lo incorpore a su ámbito natural urbano y mejore el entorno degradado que acaba de describirse.

E ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL ÁREA COMPRENDIDA ENTRE EL RETIRO Y LA AVENIDA DE REINA CRISTINA

La operación anterior se completaría mediante la reestructuración de los viales y de parte de la edificación situada entre la Avenida de la Reina Cristina y el Parque del Retiro, saneando la zona, actualmente muy deprimida y mejorando los accesos.

Como límite norte entre esta zona y las nuevas áreas recuperadas en el Retiro se trazaría un vial prolongando la calle Poeta Esteban Villegas, para acceso a los usos dotacionales e institucionales existentes en el Cerro. Esta vía serviría también de apoyo a las nuevas entradas del parque, en conexión directa con las calles que, desde el sur, penetran en la zona.

F EXTENSIÓN DEL EJE CULTURAL HACIA EL SURESTE

El desarrollo de la última acción descrita genera de un modo natural la continuación del Eje Cultural del paseo del Prado hacia el Este por el antiguo paseo de Atocha. El Ministerio de Agricultura que podrá estar enlazado peatonalmente con el Museo del Prado, el Jardín Botánico y el Retiro, adquiriría un protagonismo extraordinario en la zona, así como los edificios administrativos de Renfe que bordean la estación de Atocha por la Avenida de Ciudad de Barcelona. La vocación para posible uso cultural de estos edificios es evidente, siendo el primero de ellos un magnífico contenedor que, como ya se ha dicho, podría albergar también una de las ampliaciones previstas para el Museo del Prado. El traslado del colegio actualmente adosado al Panteón de Hombres Ilustres y la recuperación del bulevar central crearían un nuevo espacio libre, que, con el Panteón, la Basílica y la Real Fábrica de Tapices como fondo, compondrían un digno remate a este eje cultural, facilitando su unión con el resto de Madrid a través de la Estación de Atocha.

G EXTENSIÓN DEL EJE CULTURAL HACIA EL SUROESTE

De la misma forma, apoyándose en el Centro de Arte Reina Sofía, cuyos servicios y acceso por la plaza de Sánchez Bustillo deben potenciarse, y en los magníficos contenedores de la Caja de Ahorros y de la Real Fábrica de Tabacos, el eje cultural del Paseo del Prado debería extenderse por la Ronda de Atocha -la cual requiere un nuevo tratamiento de bulevar arbolado- hasta la Glorieta de Embajadores, como primer paso de la propuesta que pretende su continuación por la Ronda de Toledo, Gran Vía de San Francisco y calle de Bailén hacia el Palacio Real y su entorno urbano.

H CIERRE POR EL SUR DE LA GLORIETA DE CARLOS V Y PROLONGACIÓN DEL GRAN EJE NORTE-SUR DE MADRID POR LA AVENIDA DE MÉNDEZ ALVARO

Esta acción exige extender el gran espacio urbano que estamos considerando por la Avenida de Méndez Alvaro, lo que requiere su ensanche y destaponamiento al sur de la Estación de Atocha. Obtenida esta ampliación y enlace, los vértices sobre la Glorieta del Emperador Carlos V de las tres manzanas conformadas por la Avenida del tridente barroco que confluyen en ésta, deberían tratarse con la mejor arquitectura posible para rematar adecuadamente el borde sur del espacio urbano que viene denominándose como Área Cultural de Recoletos - Prado.

I SOLUCIÓN DEFINITIVA DE AMPLIACIONES PENDIENTES DE EDIFICIOS EMBLEMÁTICOS

En el conjunto de las acciones a considerar deben incluirse las soluciones adecuadas de ampliación del Museo del Prado y de remate y mejora del Banco de España.

En esta misma línea ha de contemplarse la reconstrucción del Claustro de los Jerónimos de forma coherente con el conjunto de las propuestas a desarrollar en el área.

J MEJORA DE LOS BARRIOS MÁS CARACTERÍSTICOS EXISTENTES

El tratamiento adecuado de los viales, aceras y aparcamientos en los barrios de los Jerónimos y las Letras, en orden a conseguir un templado del tráfico que favorezca la circulación peatonal y el uso residencial, constituye otra acción de gran interés en el conjunto de la operación.

K FAVORECER EL PATRIMONIO MUSEÍSTICO

Mantener y fomentar el patrimonio museístico del área, enfocándolo a la recuperación de edificios de gran valor revitalizando sus entornos urbanos, debe ser una de las acciones prioritarias de la propuesta. A tal efecto se ha de tener presente que existen en la zona una serie de diversos contenedores de gran valor arquitectónico a los que habrá de darse en el futuro un uso específico. Entre los mismos hay que señalar al Ministerio de Agricultura, Edificios administrativos de Renfe, Ministerio de Sanidad, Sucursal nº 2 de la Caja de Ahorros, Real Fábrica de Tabacos, Biblioteca Nacional en la parte ocupada por el Museo Arqueológico, y el Claustro de los Jerónimos.

L MEJORAS EN LA ACCESIBILIDAD A LA ZONA

Las acciones anteriores, planteadas con el fin de proporcionar arte, cultura, áreas libres, paisaje y esparcimiento al resto de Madrid, no tendrían sentido si no fuesen acompañadas de un estudio de accesibilidad que completase todas las posibilidades de acercamiento de la población a la zona.

En el caso deseable del uso preferente del transporte público, el acceso no plantea ningún problema, debido a la presencia del intercambiador de Atocha y a las magníficas comunicaciones de Metro y autobús que el área posee.

Queda tan sólo por resolver la accesibilidad por medio del vehículo privado o, más exactamente, el dilema de dónde aparcar dicho vehículo para poder visitar la zona. En la actualidad este es uno de los problemas más complicados que se presentan en el área, tanto en los días laborables, en los que la terciarización ocupa todos los espacios de aparcamiento disponibles, como en los festivos, cuando la afluencia al Retiro resulta masiva.

A esta situación se añade la presencia continua de numerosos autocares privados que, cargados de turistas, no encuentran lugar adecuado para aparcar, bloqueando el tráfico y degradando el paisaje con sus enormes vehículos impactantes.

Por ello se debería localizar, preferentemente en zonas perimetrales, una serie de lugares que serían adecuados para la posible construcción de aparcamientos subterráneos que resolvieran, simultáneamente, la necesidad de plazas rotatorias para el sector terciario en los días hábiles y el aparcamiento para visitantes de los museos o del Retiro en los días festivos.

9.3.5 INSTRUMENTACION DE LA PROPUESTA

De acuerdo con los objetivos y acciones definidas y en función de su meta final, el proyecto presenta análoga envergadura a la que tuvieron los que se desarrollaron durante el reinado de Carlos III. En consecuencia debe ser considerado como un proyecto de capitalidad que ha de ser abordado por las tres Administraciones con responsabilidades sobre Madrid, Estado, Comunidad y Ayuntamiento.

Por otra parte, teniendo en cuenta la magnitud y envergadura del conjunto de las propuestas, el NPG plantea la necesidad de redactar y tramitar un plan especial para definir, de forma definitiva, todos los elementos, determinaciones y acciones de la misma. En consecuencia el Área Cultural Recoletos-Prado se convierte en un área de planeamiento remitido (APR), para la que se ha confeccionado la correspondiente ficha, en la que se fijan los objetivos generales y específicos así como los criterios de planeamiento con que se debe abordar el plan especial de protección y desarrollo. La ficha propone, asimismo, convocar con carácter previo un concurso nacional de ideas a fin de conocer otras posibles propuestas alternativas.

10 ESTRUCTURA URBANA DE FUTURO

La estructura de un objeto es una forma de abstracción de una realidad compleja. La estructura de la ciudad es el conjunto de elementos solidarios entre sí que conforman la realidad de la misma. En la ciudad la estructura urbana la conforman el patrón espacial de los usos de los distintos ámbitos y los sistemas de relación con ellos.

Con la abstracción que ello supone, la estructura urbana se puede perfilar a partir de la representación del sistema de comunicaciones -viario y transportes-, del sistema de relaciones -espacios libres, deportivos y equipamientos-, y del sistema de servicios urbanos -infraestructuras, servicios públicos y de la Administración- que, concebidos de forma articulada, conforman el esqueleto donde los distintos ámbitos y los usos dominantes que conllevan representan la realidad compleja y dinámica de como es la ciudad.

La primera sección de este Subcapítulo se dedica al sistema de comunicaciones -accesibilidad y movilidad-. La segunda, al resto de los sistemas, especialmente los dedicados a espacios libres, equipamientos y espacios deportivos. Finalmente, la tercera sección se dedica a los usos y a su localización espacial.

10.1 EL MODELO DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

El transporte en una ciudad como Madrid y su área metropolitana es una de las principales necesidades y problemas que se plantean, tanto a nivel territorial, como estructurante y económico, dadas sus repercusiones en el funcionamiento del sistema social y en el nivel de calidad de vida de sus habitantes.

Los términos de *movilidad* y *accesibilidad*, con frecuencia utilizados indistintamente en los campos del urbanismo y del transporte, precisan, como punto de partida, de una clarificación conceptual de su significado, como objetivos genéricos de la actividad del transporte. En este sentido, el NPG los entiende y asume de la siguiente manera:

- a) *Movilidad*: Parámetro o variable cuantitativa que mide simplemente la cantidad de desplazamientos que las personas o las mercancías efectúan en un determinado sistema territorial o ámbito socio-económico. Se puede expresar en términos individuales (por ejemplo, número de viajes o de Km recorridos por persona), o en términos agregados (por ejemplo, total de viajeros-Km desplazados o de Tm/Km transportadas).
- b) *Accesibilidad*: Noción o variable cualitativa que indica la facilidad con que los miembros de una comunidad pueden salvar la distancia que les separa de los lugares en que se hallan los medios para satisfacer sus necesidades o deseos.

Dos son los caminos, en buena parte contrapuestos, para conseguir la mejora de la accesibilidad. El primero, identifica accesibilidad con facilidad de desplazamiento, es decir, un lugar es tanto más accesible cuanto más eficiente sea el sistema de transporte que permite desplazarse hasta el mismo. Este enfoque, que es el propio de la economía de transporte convencional, conduce al incremento continuo de la movilidad motorizada y, por tanto, de la producción de transporte.

Por otra parte, la segunda alternativa para la mejora de la accesibilidad consiste en identificar ésta, ante todo, con el concepto de proximidad. Este camino que persigue la reducción de la necesidad de movilidad urbana y, por tanto, de la carga de transporte sobre el medio ambiente, presenta una clara orientación ecológica y tiende a ser cada vez más aceptado por nuestras sociedades urbanas.

La tendencia del NPG se dirige hacia el objetivo de alcanzar un modelo de movilidad sostenible, mediante un sistema capaz de permeabilizar la transferencia de un modo a otro de transporte en función de sus condiciones de funcionamiento y del nivel de congestión que en ellos se produce.

Por otra parte, existe actualmente una conciencia clara sobre las ventajas e inconvenientes que presenta el automóvil. Entre las primeras, pueden señalarse dos fundamentalmente: la de ser un modo capaz de resolver innumerables necesidades de movilidad y la de ofrecer al usuario la máxima libertad en el desplazamiento. Entre los inconvenientes más destacables que presenta el automóvil, cabe citar el que sea causa directa de buena parte de los problemas que aquejan a las ciudades, principal agente emisor de contaminación acústica y atmosférica, importante fuente de despilfarro energético, verdadero obstáculo urbano, tanto parado como en movimiento, y ser, finalmente, una de las más preocupantes causas de accidentabilidad.

10.1.1 CARACTERÍSTICAS DEL MODELO

El NPG, en el marco de esos antecedentes, se manifiesta claramente a favor del incremento de la accesibilidad que constituye uno de sus objetivos fundamentales, a través del fomento equilibrado y ponderado tanto de la creación de cercanía o proximidad como del racional fomento del transporte convencional.

La difusión de la centralidad, expuesta en otros apartados de esta Memoria como una de las características esenciales del proyecto de futuro para la ciudad, persigue precisamente conseguir una genérica aproximación entre los orígenes y destinos de los movimientos urbanos. La apuesta por el transporte colectivo, que ha sido una constante clara en todos los documentos elaborados por la OMP desde su constitución, se dirige hacia el fomento del transporte convencional como complemento estructurante y funcional del territorio en el que se actúa.

El NPG, a la hora de establecer su estrategia operativa para conseguir la mejora de la accesibilidad, se enfrenta con dos problemas básicos. El primero de ellos es el incremento constante de los viajes entre el término municipal de Madrid y el Área Metropolitana, que se ha venido produciendo a lo largo de los últimos 30 años. Durante estas tres décadas sobre el territorio del conjunto metropolitano se han desarrollado los siguientes hechos:

- a) Pérdida de 300.000 habitantes en la ciudad de Madrid, básicamente en las áreas centrales (60%), que se han trasladado hacia la corona metropolitana, a una distancia media de 25 Km del centro de la capital, en su mayoría expulsados contra su voluntad por no haber podido encontrar vivienda a precios asequibles.
- b) Mantenimiento, en líneas generales del empleo dentro de la capital que hoy representa el (70%) del total del empleo existente en la Comunidad de Madrid.
- c) En consecuencia, sustitución creciente de viajes urbanos (del orden de 8 Km de media y con cobertura densa de transporte colectivo) por viajes interurbanos (50 Km de media considerando ida y vuelta) y con una cobertura de transporte colectivo notablemente inferior.

Estos hechos producen dos circunstancias concretas:

La población emigrada recorre diariamente del orden de seis millones de Km (tres de ida más tres de vuelta), saturando en buena medida los accesos y las vías principales del área metropolitana en las zonas más inmediatas de la ciudad de Madrid y congestionando su red viaria, especialmente en las áreas centrales.

En la actualidad, de los viajes entre la periferia metropolitana y el centro, teniendo en cuenta el actual sistema metropolitano y urbano de transporte, tras un primer desplazamiento en vehículo privado hasta un medio de transporte colectivo, sólo el 30% llegaría a su destino en un sólo viaje en éste y el 35% requerirá tres o más etapas o transbordos.

El segundo problema básico con que ha de enfrentarse el NPG es el de intentar compaginar dos requisitos: no coartar, por una parte, la libertad del conductor del vehículo privado, libertad inherente a las sociedades urbanas desarrolladas, y conseguir al mismo tiempo una reducción efectiva de la circulación de automóviles privados por la ciudad, condición imprescindible para mejorar la accesibilidad, mayor además en sus áreas centrales que son las más congestionadas, para contribuir a su recuperación, especialmente en los ámbitos del Centro Histórico y del Casco Antiguo, lo que constituye uno de los objetivos fundamentales de este NPG.

La estrategia general que se diseña en el NPG para conseguir la mejora de la accesibilidad, se basa en las siguientes premisas u objetivos específicos:

- a) Difusión de la centralidad a fin de promover la creación de cercanía y proximidad.
- b) Promover decididamente el fomento del transporte colectivo, mediante el incremento de la multimodalidad a través del desarrollo de un sistema eficaz de intercambiadores y la potenciación de las redes del transporte colectivo en sus diferentes modos e infraestructuras.
- c) Completar la conectividad del sistema integrador de la vía pública y equilibrar selectivamente la red viaria mediante la promoción de su mallado.
- d) Redefinir la estrategia general de aparcamientos a través del fomento de plazas para residente (el NPG propone elaborar un Plan Especial de aparcamientos) y la previsión de reservas de suelo para aparcamientos disuasorios en origen, de carácter metropolitano y de aparcamientos de aproximación, más urbanos y complementarios de los anteriores, necesarios para aumentar la proporción de viajes radiales con dos o menos transbordos en el sistema de transporte colectivo.

El objetivo general que se espera obtener con este conjunto de medidas es el de desincentivar voluntariamente al conductor del vehículo privado en su movimiento desde la periferia al centro de la ciudad, mediante el ofrecimiento de alternativas atractivas que combinen intercambiadores del transporte colectivo con aparcamientos disuasorios metropolitanos y urbanos, asociados a los mismos, en el marco de una adecuada política tarifaria, complementándose con soluciones arquitectónicas cómodas y seguras.

Con todo ello, se pretende que el reparto modal entre transporte colectivo y transporte privado pase a ser del actual 80/20% al 85/15% en el Casco Antiguo y del 65/35% al 70/30% en el Ensanche, lo que redundaría en favor de un *templado* del tráfico y un aumento del protagonismo del peatón en gran parte de la vía pública de las áreas centrales, circunstancias que, unidas al desarrollo del aparcamiento para residentes, permitirán una mejora de la calidad ambiental en el Centro Histórico en línea con la recuperación del mismo que se pretende.

10.2 LOS SISTEMAS GENERALES Y LOCALES Y EL REEQUILIBRIO TERRITORIAL

El sistema de relaciones -espacios libres, equipamientos y dotaciones en general- completa los elementos de la estructura urbana de la ciudad.

El nuevo Plan General diferencia estos sistemas con arreglo a la legislación vigente en dos modalidades: sistemas generales y dotaciones locales. Los primeros conforman lo que pueden denominarse elementos fundamentales de la estructura urbana y los segundos complementan, a nivel distrital y de barrio, los citados sistemas. Los primeros quedan reflejados expresamente en el plano correspondiente de Sistemas Generales a escala 1:50.000, apareciendo además grafiados en los correspondientes planos de Gestión, donde se diferencian aquellos ya obtenidos de los que a través de la gestión posterior vayan a obtenerse. El conjunto de ambos queda reflejado en los planos de Ordenación.

El plano de Ordenación asigna una calificación específica y única a cada uno de los sistemas antes enunciados -vía pública, transporte, zona verde, equipamiento, espacio deportivo, servicio público, servicio de la Administración y servicio infraestructural-.

En los sistemas de zonas verdes, equipamientos, espacios deportivos y servicios públicos, la calificación de una parcela en el plano de Ordenación lleva consigo la inclusión de su nivel correspondiente, es decir, a qué conjunto de población sirve: singular, si tiene una especificidad que la hacen merecedor de tal distintivo, y básico, si corresponde a necesidades colectivas de un barrio o distrito, bien sea de zonas verdes, equipamientos o espacios deportivos.

La normativa establece, por otra parte, para estos sistemas distintas categorías dependiendo del destino final. Así se establecen, dentro de los equipamientos, el educativo, el de bienestar social, el cultural, etc., pero se ha huido de que las distintas categorías comporten una diferente calificación. El nuevo Plan General solamente distingue el nivel de implantación territorial -singular y básico- y la titularidad en el caso de que sea privado.

De esta forma, en aras de la flexibilidad, se consigue aquello que debe perseguir el planeamiento: la posibilidad de que todos los ámbitos de la ciudad tengan suelo suficiente para la implantación de los distintos usos necesarios a fin de satisfacer las demandas colectivas.

Se ha querido huir de la rigidez que comporta la asignación de una parcela, todavía no obtenida, a un uso absolutamente determinado, cuando el planeamiento no puede asegurar en qué momento preciso va a obtenerse (no hay que olvidar lo difícil que resulta cumplir exactamente plazos concretos) ni a veces es la propia Administración municipal la competente, ni la responsable, de poner efectivamente en uso unas parcelas determinadas (la experiencia ha demostrado la difícil vinculación del planeamiento urbanístico a los propios presupuestos sectoriales de las distintas administraciones). Es preferible asegurar la obtención del suelo y que en el momento de la misma pueda decidirse -entre un amplio abanico de posibilidades (todas ellas al servicio de las necesidades colectivas) y un programa de prioridades, que el propio Plan General establece para cada zona -la dotación o servicio más urgente, más necesario, más demandado por los ciudadanos y más posible dentro de los programas sectoriales de las administraciones competentes.

De esta forma, y a partir de los diagnósticos efectuados, se asegura a nivel global de cada barrio y distrito, la satisfacción de las necesidades colectivas, pero sin que se den las paradojas actuales de superávit de ciertas dotaciones, y déficits en otras, en distintos barrios, suponiendo el posible cambio, entre unas y otras, modificaciones de planeamiento de costosa y lenta tramitación.

Puede asegurarse, por tanto, que el denominado nivel básico de los sistemas de zonas verdes, equipamiento y espacios deportivos, y que como tal queda reflejado en los Planos de Ordenación, cumple con estándares dotacionales aceptables y que el nivel singular también reflejado en los planos de Ordenación complementa el anterior, con dotaciones de uso específico y nivel territorial superior al barrio funcional. No debe confundirse la dotación singular -uso específico- del sistema general -conformador de la estructura general- aún cuando obviamente éstos están incluidos (a nivel de calificación en el plano de Ordenación) en aquellos.

En el capítulo dedicado a la estructura urbana se detallan los citados sistemas de relación junto con los de comunicaciones y los de servicios, explicándose, en el capítulo correspondiente a la gestión, los diferentes modos de obtención prevista para ellos, tanto de los correspondientes a los sistemas generales como de la dotaciones locales en cada clase de suelo, todo ello conforme a la legislación urbanística vigente y los objetivos del Nuevo Plan General.

10.3 EL PATRÓN DE LOS USOS Y LA LOCALIZACIÓN ESPACIAL

Los usos, sus intensidades y su distribución tanto en el espacio como en su grado de concentración, caracterizan a cada zona o ámbito de la ciudad, generando relaciones entre ellos a través de los propios sistemas de comunicación.

La propuesta del nuevo Plan General no pretende modificar sustancialmente la situación actual, pero sí introducir matizaciones para, por una parte, enriquecer con una mayor mezcla de los mismos la vida ciudadana y, por otra, corregir ciertos desequilibrios existentes en la ciudad actual.

En primer lugar hay que hacer referencia al objetivo de facilitar la adecuada interrelación de los distintos usos, corrigiendo los defectos que la aplicación estricta del concepto de zonificación -uso único permitido y resto de usos prohibidos- ha conllevado en la formación y consolidación de la ciudad.

El nuevo Plan General incorpora una gama de usos cualificados y un sistema de usos compatibles para cada ámbito o zona de la ciudad, más flexible que la actual, para intentar conseguir ese enriquecimiento deseado de la mezcla de usos.

Además de la definición para cada zona o ámbito de los usos cualificados, es decir, aquellos que el nuevo Plan General entiende como propios de la zona, se establecen una serie de usos compatibles -asociados, complementarios y autorizables- además de otros alternativos, que permitirán obtener el objetivo propuesto.

Los usos asociados son aquellos que, directamente vinculados al uso principal, mejoran la funcionalidad del mismo. Un ejemplo puede ser la vivienda del guarda en una industria, o la sala de reunión comunitaria en un edificio de vivienda colectiva, o el taller doméstico incorporado en una vivienda unifamiliar.

Los usos complementarios son aquellos que distintos del principal y no directamente relacionados con aquel, enriquecen la vida de relación ciudadana y facilitan la convivencia. Un ejemplo son los comercios en planta baja en un edificio residencial o las oficinas en primera planta de un edificio de viviendas.

Los denominados usos autorizables son una incorporación novedosa en el sistema de usos compatibles. Son aquellos que, siendo distintos de los cualificados del ámbito o zona y sin estar a priori prohibidos, no deben permitirse con carácter general, sin establecer algunas cautelas que garanticen su adecuada inserción en la trama urbana circundante. La implantación indiscriminada, sin las medidas correctoras oportunas, puede incidir negativamente en el entorno existente tanto por su carácter cuantitativo -intensidad- como cualitativo. En ese sentido deberá comprobarse que su existencia no perjudicará a temas tales como el tráfico, la seguridad y el entorno ambiental de la zona garantizándose a través del correspondiente período de información pública, tal y como existe actualmente para las licencias de actividades, la opinión de los ciudadanos más directamente implicados.

Son usos alternativos, por último, aquellos que además de los cualificados se permiten, en cada ámbito o zona, en sustitución de los mismos, no entrando en el concepto de cualificado por su posible menor

implantación, y que por tanto, aún cuando se posibilite su existencia no llegarán a caracterizar la zona o ámbito.

En segundo lugar y como característica global del nuevo patrón de usos hay que hacer mención del nuevo modelo de asentamientos de las actividades económicas.

Ya se ha hecho mención en capítulos anteriores de cuáles eran los objetivos del nuevo Plan General en relación con la localización y caracterización de las áreas de actividad económica.

La propuesta pretende, por un lado, atender desde un punto de vista urbanístico las nuevas y profundas transformaciones surgidas en los procesos de producción de las grandes metrópolis y por otro, permitir un cambio paulatino del modelo espacial a través de la transformación de zonas industriales centrales totalmente obsoletas, así como la creación simultánea de nuevas áreas de desarrollo económico en localizaciones dotadas de gran accesibilidad y adecuado tratamiento ambiental, donde puedan ubicarse las empresas productivas que necesitan relaciones directas con las áreas centrales de la metrópoli. Entre ellas cabe destacar los nuevos suelos urbanizables de los distritos de Villaverde -próximo a la carretera Nacional 401 de Toledo-, San Blas -dentro de la denominada Centralidad del Este y apoyada en las instalaciones ferroviarias de Coslada- y especialmente al Este de Vicálvaro, en la Estrategia de la Corona Sureste, que servirán tanto de elementos revitalizadores de polígonos industriales existentes, por ejemplo los de Villaverde y Vicálvaro, como para ofrecer nuevos modelos de asentamientos, en la línea de los denominados Parques Empresariales o Parques Industriales Tecnológicos, donde conviven actividades productivas mas tradicionales con la implantación de innovaciones tecnológicas que requieren espacios ambientales y dotaciones de servicios urbanos adecuados y propios.

Desde los puntos de vista de la localización espacial y de la estructura urbana global, y en relación con los usos, se pueden distinguir cinco grandes áreas dentro del término municipal de Madrid.

- a) El Casco Antiguo, delimitado por la primera ronda, donde a través de las propuestas específicas sobre el mismo se pretende potenciar y favorecer el uso residencial, el pequeño comercio, las dotaciones y equipamientos singulares propios de una capital, frenando al mismo tiempo el proceso de terciarización que ha contribuido a la degradación de la zona.
- b) El Centro Histórico, delimitado por la segunda ronda, donde se pretende potenciar el uso residencial existente, ordenando y controlando, a través de ámbitos y ejes concretos, el desarrollo de los usos terciarios. En este ámbito hay que destacar la propuesta del nuevo plan general sobre la zona de Méndez Alvaro y Embajadores, descrita con profusión en otro apartado, y que servirá para transformar una de las áreas centrales potencialmente más valiosas en cuanto a su accesibilidad y que en el momento actual necesita una recualificación que mejore sus condiciones urbanísticas y ambientales.
- c) El resto de la almendra, delimitado por la M-30, donde el nuevo Plan General mantiene como uso mayoritario el residencial. En este ámbito se permite la transformación, a través de la nueva compatibilización de usos, de algunos pequeños núcleos industriales, relativamente obsoletos, en los distritos de Tetuán, Salamanca y Retiro, en los que los estudios pormenorizados han demostrado su conveniencia, manteniendo, en estos casos, la estructura urbana actual, y posibilitando la convivencia de usos residenciales con los industriales. Se permite el desarrollo del terciario de oficinas a partir del nuevo sistema de compatibilidad de usos, estableciéndose nuevos ejes terciarios y prolongándose algunos de los existentes, todo ello para potenciar la aparición, en zonas residenciales, de nuevos usos que enriquezcan la vida ciudadana.
- d) La corona urbana entre la M-30 y M-40 mayoritariamente residencial, donde el nuevo Plan General, y en los ámbitos todavía no consolidados, apuesta por la creación de nuevos focos de

centralidad en áreas urbanizables tales como Las Tablas, Sanchinarro y Campamento, en donde se favorece la mezcla de usos. En las áreas más consolidadas, y a través del nuevo sistema de usos compatibles, se favorece el desarrollo de terciario en oficinas y la creación de ejes terciarios recualificadores.

- e) Finalmente las áreas periféricas formadas por los ámbitos exteriores a la M-40 en los distritos de Villaverde, Vallecas, San Blas y Barajas, donde el nuevo Plan General propone a medio-largo plazo sus más importantes operaciones estratégicas, descritas en apartados anteriores, y que, con carácter general, pretenden plantear en el futuro una ciudad más integrada y más equilibrada. En estas áreas se concentra el mayor porcentaje de suelo urbanizable tanto para desarrollo residencial como para actividades económicas.

CAPÍTULO IV

LA ESTRUCTURA URBANA

1 LA VÍA PÚBLICA

El espacio público no edificado de la ciudad consolidada se ha dedicado tradicionalmente a dos actividades diferenciadas. Por un lado los parques, jardines y grandes áreas arboladas, que posibilitan el esponjamiento de la trama urbana y, por otro, las calles y carreteras, que conectan las diversas áreas de la ciudad y ésta con su entorno.

Pero también nos encontramos con zonas a caballo de las anteriores. Taludes, medianas, bulevares y miniáreas ajardinadas, plazas peatonales, aceras de entidad, etc. son difíciles de encajar en los dos conceptos señalados, aunque se encuentren muy ligadas, tanto física como funcionalmente, a las calles y carreteras.

Así, el NPG establece dos clasificaciones de suelo para el espacio público no edificado: las *zonas verdes*, que tienen su desarrollo en otro apartado de esta Memoria y la *vía pública*, concepto que engloba tanto las calles y carreteras como esas otras zonas fuertemente vinculadas con ellas.

Se ha utilizado la expresión *vía pública* por ser la usada con generalidad por los ciudadanos y los gestores de las ciudades para definir esta amalgama de espacios. El *viario*, término acuñado normalmente por el planeamiento urbanístico, queda reducido a lo destinado a la circulación de personas y vehículos y al estacionamiento de éstos últimos, así como a sus elementos funcionales.

De ahí que junto al viario, compongan la vía pública las *áreas estanciales*, cuya función principal es la permanencia temporal de los peatones facilitando la relación e intercambio social, y las *plataformas reservadas* para algún modo o tipo específico de transporte, tales como sistemas de transporte colectivo de capacidad intermedia, carriles *bus*, carriles *bici*, etc.

Con ello se reconoce un espacio multifuncional y se facilita su gestión posterior, al posibilitar la transformación puntual de sus distintos elementos sin necesidad de modificar el planeamiento. El reto que surge es encontrar el equilibrio adecuado en cada caso entre los variados usuarios de la vía pública, así como entre éstos y el entorno próximo.

La vía pública constituye un elemento estructurante y ordenador de la ciudad, determinando en gran medida la forma de la misma. La mayoría de las nuevas infraestructuras propuestas encuentran su justificación en el apoyo a las áreas de desarrollo planteadas.

Asimismo, la vía pública asume su papel dentro del sistema de transporte, compartiendo con él objetivos de aumento de capacidad, medida en número de viajeros transportados, y de eficacia energética y medioambiental. La integración de los distintos medios obliga a facilitar el acceso rodado y peatonal a los puntos de intercambio, reservando el suelo necesario para realizar adecuadamente la transferencia.

En la concepción de la vía pública, el NPG ha pretendido:

- a) Mejorar su funcionalidad, posibilitando que cada viaje se realice por el camino más adecuado. Las denominadas por el Plan General de 1985 Red de Segundo Orden y Viario Local están aún sin completar, produciéndose desajustes en algunos tramos viarios al tener que asumir movimientos no previstos en su diseño.
- b) Incorporar la realidad presente de la red viaria, que ha sufrido importantes transformaciones respecto a la prevista en el anterior Plan General, fundamentalmente en las vías de alta capacidad.

- c) Aumentar la calidad del espacio urbano, calificando de vía pública suelo suficiente para incorporar elementos ornamentales que ennoblezcan la ciudad, así como zonas de remanso en la trama urbana.

Los habitantes de Madrid, ciudad inmersa en la cultura mediterránea, utilizan intensamente la vía pública, por lo que su adecuado diseño tiene especial importancia para el NPG.

Las anchuras mínimas de nuevos tramos viarios y de aceras, que han sido hasta el momento los elementos más vulnerables de la calle, se establecen desde las Normas Urbanísticas para el suelo urbanizable y áreas de planeamiento de desarrollo en suelo urbano. Se persigue con ello posibilitar la utilización conjunta por el mayor número de usuarios de un mismo espacio, preservando, al mismo tiempo, las áreas destinadas al peatón.

Asimismo, el NPG prevé la redacción de la *Instrucción para el Diseño de la Vía Pública en el Municipio de Madrid*, de obligado cumplimiento para las nuevas obras, permitiendo, no obstante, y para casos excepcionales, la adopción de otros parámetros en aras a una solución final más apropiada.

El aumento de la calidad y la mejora en el funcionamiento de este espacio público, puede ser articulado mediante los *Planes Especiales de Adaptación de la Vía Pública*, recogidos dentro de los Planes Especiales Temáticos (PET) para dicha finalidad.

Las nuevas vías metropolitanas cuentan con un trazado indicativo. Para los ajustes posteriores, una vez redactado el proyecto de construcción, se ha grafiado en los Planos de Ordenación una banda definida como Reserva Viaria. El uso del suelo incluido en dicha banda y no utilizado por la infraestructura, será establecido de manera concordante con el planeamiento colindante.

Aunque la gestión de la vía pública es un campo de actuación que se extiende más allá del Plan General, se ha procurado no hipotecar soluciones que como las calles de coexistencia, las plataformas reservadas u otras puedan ponerse en práctica en un futuro.

Las tres administraciones, Central, Autonómica y Local, cuentan en el municipio de Madrid con tramos de vía pública de su competencia. La unidad del sistema de comunicaciones y su adecuada inserción en la ciudad, exige recíproca colaboración, información y coordinación de las distintas iniciativas y proyectos, sin la exclusión del Ayuntamiento de Madrid cuando se afecte a su término municipal.

1.1 JERARQUIZACIÓN DE LA RED VIARIA

La diversidad de actividades que se generan o sustentan en torno a la vía pública, hace aflorar varios conflictos, consecuencia de la convivencia de distintos intereses a veces contrapuestos, sobre un mismo espacio limitado.

Uno de los instrumentos utilizados para atemperar los problemas planteados es la jerarquización de la red viaria, que desde una visión global del funcionamiento de la ciudad, prioriza determinados usos para determinadas vías.

Esta primera toma de postura desde el planeamiento supone la asunción posterior de unas específicas pautas de diseño, tanto para la propia vía como para sus márgenes.

La responsabilidad inversora en la ejecución de nuevos tramos viarios debe responder a la función que éstos cumplan, como relación interciudades o como acceso, travesía y distribución de viajes en la ciudad, lo que en definitiva es consecuencia del nivel jerárquico en que se encuentren.

La jerarquización planteada por el NPG es fruto de la aplicación de un conjunto de criterios de valoración a los distintos tramos de la red, tales como condición funcional, características de diseño, intensidad, composición del tráfico y actividades asociadas.

La red viaria en la ciudad desempeña dos funciones básicas. Una, canal de transporte, sirve al tráfico rodado, con especial importancia del transporte colectivo de superficie, que en entornos urbanos juega un papel fundamental en la movilidad, y al tráfico no motorizado, peatonal y bicicleta. Otra, soporte de actividades, facilita el acceso a los edificios, tanto para el peatón como para el vehículo, así como el estacionamiento, con especial relieve de la carga y descarga de mercancías.

Al mismo tiempo la red viaria comunica partes del territorio, que dependiendo de su proximidad determinan el ámbito de influencia de las vías: interurbano/metropolitano, urbano, distrital o barrial/local.

Otros elementos de diferenciación cualitativa de la red viaria son los parámetros utilizados en su diseño, tales como velocidad de circulación, distancias y tipo de nudos, etc. que a su vez establecen la composición y características del tráfico que circula por ellos.

La intensidad circulatoria es uno de los índices que con mayor profusión se manejan para jerarquizar una red. El NPG ha utilizado el último Mapa de Tráfico del Área de Circulación y Transportes, en el que se recoge la Intensidad Media Diaria (IMD) para un día laborable de 1992.

Los usos desarrollados en los márgenes del viario, ya sea vivienda, industria, comercio, oficinas, museos, u otros, también le confieren una impronta determinada, que lleva aparejada una específica forma de utilización.

La jerarquización, asimismo, es una acción conceptual y voluntarista, que prima ciertas actividades frente a otras, en consonancia con el papel que desempeña la vía en la actualidad, o el que se pretende que juegue en el futuro.

Atendiendo a los criterios anteriores, se clasifica la red viaria en cuatro niveles: metropolitano, urbano, distrital y local, de los que los tres primeros, que se incluyen en el concepto de Vía Pública Principal, figuran en el plano general: "Estructura Red Viaria", incluido en el NPG. Las características más significativas de los mismos se describen seguidamente.

A RED VIARIA METROPOLITANA

Constituida por aquellas vías cuyo uso prioritario es servir de canal de transporte para el tráfico rodado, quedando excluido el tráfico no motorizado.

La implantación de carriles exclusivos o plataformas reservadas para autobús, puede constituir un medio eficaz para mejorar el funcionamiento del transporte colectivo en tramos fuertemente congestionados, al reducir sus tiempos de desplazamiento. Cuando la vía sirve a entornos de baja densidad y alto nivel de motorización, la utilización compartida de estos espacios por autobuses y vehículos con alta ocupación constituye una alternativa factible. Las paradas de autobús se ubicarán fuera de las calzadas centrales, en vías de servicio, en carriles de parada de pequeña longitud con sus correspondientes tramos de aceleración y deceleración o en puntos específicamente diseñados en los enlaces.

La permeabilidad con el tejido urbano atravesado será escasa -control total de accesos-, siendo utilizada por algunas de las edificaciones de sus márgenes como mero *escaparate* de su actividad.

El estacionamiento no tiene cabida en esta red.

El régimen de funcionamiento de la vía **será** el de circulación continua, por lo que todos los nudos estarán diseñados a distinto nivel -enlaces-.

Por todo ello, los viajes que prioritariamente utilizan esta red son los de larga distancia interurbanos y metropolitanos, mejorando las condiciones de acceso a la ciudad y la travesía de la misma sin detenerse.

Por los altos volúmenes de tráfico canalizados, por encima de los 110.000 vehículos por día, son las vías que mayor impacto ambiental producen en el medio urbano, debiendo ser cuidadosamente diseñada tanto la propia infraestructura (calzadas deprimidas, pavimentos antirruido, pantallas de protección acústica, diques de tierra, etc.) como el entorno atravesado (distancia suficiente de la línea límite de edificación, control de usos de los edificios situados en sus márgenes, etc.).

A este grupo pertenecen las *autopistas y autovías*, con especial relevancia de las urbanas, que cuentan con *pautas* de diseño más estrictas que sus homólogos fuera de población.

La Red de Carreteras del Estado, con carácter general, y las autopistas y autovías de la Red Viaria de la Comunidad de Madrid, se encuentran en este nivel.

B RED VIARIA URBANA

Aunque su uso fundamental sigue siendo el de canal de transporte para el tráfico rodado, el peatón cuenta con su propio espacio de movimiento. Esta red hace de enlace entre la superior de carácter metropolitano y la que integra la malla del viario distrital.

Los carriles exclusivos para el autobús se integrarán en la calzada central, dentro del carril derecho o en las vías de servicio, pudiendo establecerse plataformas reservadas si la intensidad de autobuses lo requiere. En cuanto a las paradas, se podrán efectuar en el propio carril o si la velocidad de proyecto es elevada, habilitando espacios específicos.

Tendrán control total de accesos o un control parcial si existen vías de servicio. Los nudos con el resto de la red serán en general a nivel -intersecciones-, lo que le confiere un régimen de circulación interrumpida.

Esta red es la que articula la ciudad en su conjunto, soportando tráficos urbanos y metropolitanos de larga distancia, con intensidades medias comprendidas entre los 110.000 y 70.000 vehículos por día.

A este nivel pertenecen las *arterias primarias*, encontrándose incluidas las carreteras desdobladas de la red principal de la Comunidad de Madrid.

C RED VIARIA DISTRITAL

Es en esta red donde los conflictos entre usos se vuelven más patentes, al girar en torno de ella gran parte de la actividad de la ciudad.

El tráfico rodado las utiliza como vías colectoras-distribuidoras, fundamentalmente para movimientos urbanos y distritales.

El transporte colectivo adquiere una elevada densidad, al situarse en sus márgenes importantes focos de generación y atracción de viajes.

El tráfico no motorizado, sobre todo el peatonal, encuentra en estas vías los puntos de acceso a los principales equipamientos urbanos, al comercio, al trabajo, etc, siendo usadas como lugares de paseo al mostrar la variedad propia de la ciudad.

Esta red, vehículo de difusión de la actividad, debe tener la máxima permeabilidad posible con el resto de las vías, diseñando sus nudos a nivel.

La necesidad de una óptima utilización de este *escaparate* de la ciudad, lleva aparejado que usos como el estacionamiento puedan quedar supeditados a los propios del transporte, valorado en esta red más que en ninguna otra por el número de personas en movimiento más que por el número de vehículos.

Son este conjunto de vías, que forman una malla extendida por todo el tejido de la ciudad, con intensidades medias comprendidas entre los 70.000 y los 15.000 vehículos por día, las que articulan los distritos y los conectan unos con otros, dando acceso al sistema viario de rango inferior y posibilitando zonas de calidad ambiental. Al mismo tiempo son las más indicadas para la implantación de rutas ciclistas y para el acceso a los grandes espacios verdes.

A este bloque pertenecen los *ejes interdistritales radiales*, complementarios a las vías de penetración de las redes superiores en las relaciones centro-periferia; los *ejes interdistritales transversales*, que interconectan y fomentan las relaciones periféricas entre distritos uniendo equipamientos y centros de actividad; y las *carreteras interperiféricas*, de enlace de los distritos exteriores con los municipios colindantes.

El resto de la red principal, la red secundaria y la red local de la Comunidad de Madrid, se encuentran incluidas en este nivel.

D RED VIARIA LOCAL

Esta red, la mayor de las cuatro en cuanto a su extensión, cumple la función de soporte y acceso, tanto rodado como peatonal, a todas las actividades situadas en sus márgenes. En el caso de una gran ciudad como Madrid, se puede hablar de varias subredes dentro de ella, debido a la gama tan amplia de calles que la componen.

El uso como canal de tráfico rodado se diluye, adquiriendo importancia el estacionamiento y el tránsito peatonal.

Debido a que constituye el primer encuentro con el espacio público una vez abandonado el privado, la mejora de esta red representa un incremento de la calidad de vida de gran parte de los ciudadanos.

Los movimientos de paso son mínimos frente a los de acceso.

Componen este grupo las vías *colectoras-distribuidoras locales*, situadas entre las redes de 3^{er} y 4^o nivel, las vías de *coexistencia* y las vías de tráfico no motorizado.

1.2 EL SIMULADOR DE TRÁFICO COMO HERRAMIENTA DE ANÁLISIS DE LA RED VIARIA PROPUESTA

En el proceso de elaboración del Nuevo Plan General, a medida que se han introducido cambios tanto en las variables de planeamiento urbano como en la configuración de la red, se fue valorando el equilibrio entre la oferta de transportes prevista y la demanda que de los mismos se generaría en el futuro. Para ello fue imprescindible contar con una herramienta informática (se optó por el paquete EMME/2)

de planificación de transporte, que posibilitase obtener resultados de manera eficaz para la toma de decisiones.

Cuando se inician los trabajos sólo se encuentra operativo un modelo para viajes en modos públicos elaborado por el Consorcio de Transportes de Madrid. De ahí surge la conveniencia de desarrollar únicamente un modelo para el análisis de los viajes en vehículo privado que, complementariamente con el anterior, permitiese simular el funcionamiento del conjunto del sistema de transportes.

Los objetivos perseguidos son diversos, entre los que cabe destacar:

- a) Obtener medidas agregadas del funcionamiento de la red (flujos totales en los arcos) para una demanda de movilidad dada.
- b) Estimar la demanda de desplazamientos en vehículo privado para todas las zonas del ámbito de estudio, que reproduzca el comportamiento actual del tráfico y pronostique el del futuro a partir de la proyección de variables explicativas de la movilidad.
- c) Obtener los costes (tiempos) de viaje entre zonas para distintos niveles de demanda.
- d) Obtener los costes (tiempos) razonables en cada arco, e identificar los problemas de congestión de la red.
- e) Estimar rutas entre cada par de zonas.
- f) Obtener relaciones origen/destino que utilizan un arco o ruta determinada.

Los resultados de los análisis anteriores han permitido introducir criterios objetivos para:

- a) Evaluar alternativas de trazado.
- b) Dimensionar secciones de tramos viarios.
- c) Programar temporalmente las inversiones de infraestructuras viarias.
- d) Analizar los impactos medioambientales sobre la población, en el marco de la Evaluación Estratégica Ambiental del Nuevo Plan General.

1.2.1 ELABORACIÓN DEL SIMULADOR DE TRÁFICO

La construcción de un modelo clásico de transportes se inicia con la definición de un sistema de zonas (zonificación) y redes (grafos), de los que se toman un conjunto de datos, y concluye con su calibrado y validación. Partiendo de una estimación, mediante un modelo, del número total de viajes generados y atraídos por cada zona del área de estudio (*generación de viajes*), éstos se localizan en sus destinos particulares, es decir, se define la matriz origen/destino de los viajes (*distribución*). Seguidamente se diferencian de la matriz anterior los viajes correspondientes a cada modo (*reparto modal*), terminando el proceso con la *asignación* de los viajes a sus redes correspondientes: típicamente transporte público y privado.

Dado que lo que se trataba de estudiar era la red viaria y el comportamiento del tráfico, se optó por modelizar la movilidad en vehículo privado mediante un modelo secuencial agregado que explica el proceso del viaje en únicamente tres etapas: generación, distribución y asignación.

Aunque el ámbito geográfico de actuación del Plan General de Ordenación Urbana es el municipio de Madrid, el sistema de interés (movilidad y red viaria) que se quiere analizar sobrepasa dichos límites.

La necesidad de una representación adecuada de la movilidad y la caracterización del sistema viario, exigen una cobertura lo suficientemente amplia para el conocimiento del sistema. De ahí que el área de estudio considerada fuese el ámbito de cobertura espacial de la última Encuesta Domiciliaria de Movilidad para el Área Metropolitana de Madrid (*Consorcio de Transportes, 1988*). El límite exterior queda definido por la corona tarifaria B3, incluidos en dicho espacio el municipio de Madrid y 48 municipios metropolitanos.

Para la construcción de los modelos se hace preciso partir de un *escenario inicial*, suficientemente documentado en cuanto a las pautas de movilidad, y de otro que posibilite el contraste de las magnitudes obtenidas por el modelo con las observadas en la realidad. El año inicial considerado fue el correspondiente al año de actualización más reciente de la Encuesta (1992), para el que se conocen diversas variables socioeconómicas y el número de viajes producidos por zona. El año 1994 ha sido el de contraste para la validación de los modelos, y sobre el que se establece el *escenario base* o situación de partida.

Toda el área de estudio se zonificó agregando los edificios y los hogares individuales en unidades más manejables para los propósitos de la modelización. Por economía de tiempo y recursos, se ha considerado la zonificación utilizada en anteriores estudios de movilidad efectuados para el área metropolitana de Madrid, lo que posibilita la utilización de datos de estudios previos (encuesta domiciliaria) y las comparaciones con otras situaciones temporales.

Las zonas se representan en el modelo de ordenador, como si todos sus atributos y propiedades estuvieran concentrados en un único punto denominado *centroide de zona*. Este punto se puede considerar flotando en el espacio y no en una localización física sobre un mapa. Los centroides se conectan a la red mediante los *conectores de centroide*, que representan los costes medios (distancia, tiempo) que tienen los viajes con origen o destino en esa zona para incorporarse al sistema de transportes. Casi tan importante como el coste asociado a cada conector, es el nodo de la red al que se conecta. Estos nodos deben estar próximos a los puntos naturales de acceso y dispersión de la zona en cuestión. El papel de los centroides y conectores en la modelización deben contribuir a la definición de los límites de las zonas.

La zonificación inicial considerada consta de 483 unidades espaciales o *zonas de transporte*, obtenidas a partir de agregaciones censales y diseñadas originalmente para la realización y explotación de la *Encuesta de Movilidad*. Las 343 primeras se hayan incluidas en el término municipal de Madrid.

La red viaria se modelizó como un *grafo direccional*, es decir un sistema de nodos y arcos conectados. La mayor parte de los nodos representan intersecciones, mientras que los arcos corresponden a tramos de vía homogéneos entre intersecciones adyacentes.

La principal decisión para la preparación de la red es determinar cuántos niveles de jerarquía viaria se van a incluir. Los errores más grandes se suelen producir en los niveles más bajos de la jerarquía, por lo que la red a modelizar debe incluir, al menos, un nivel por debajo de la mínima jerarquía de interés. Dado que se pretende analizar la Vía Pública Principal (vías metropolitanas, urbanas y distritales), se incluyen en el grafo las principales calles colectoras-distribuidoras locales del término municipal, que cuentan con una Intensidad Media Diaria por encima de los 5.000 vehículos.

Una vez introducidos los nodos, arcos y atributos básicos de arco (longitud y número de carriles), se procedió a su clasificación jerárquica de acuerdo al Nuevo Plan General, asignándose la capacidad teórica por carril según la jerarquía y las tipologías de vía consideradas en el Manual de Capacidad de Carreteras (Tabla 1.1) .

ASIGNACIÓN DE LA CAPACIDAD TEÓRICA POR CARRIL

JERARQUÍA (U3)	DESCRIPCIÓN FUNCIONAL	TIPOLOGÍA MANUAL CAPACIDAD	CAPACIDAD TEÓRICA EN VEH/H/C (U4)
Red Viaria Metropolitana (RVM)	Recoge los tráficos de las principales carreteras de acceso, tercer y cuarto cinturón. (IMD > 110.000)	Carretera multicarril	2000
Red Viaria Urbana (RVU)	Constituida por la red principal urbana de conexión con la anterior. Incluye viales como el segundo cinturón y eje de la Castellana. (70000 < IMD < 110000)	Arteria Urbana de Tipo I o Tipo II	1800
Red Viaria Distrital (RVD)	Resto del viario principal urbano que sirve de conexión entre distritos. (15000 < IMD < 70000)	Arteria Urbana de Tipo II	1800
Red Viaria Local (RVL)	(5000 < IMD < 15000)	Arteria Urbana de Tipo III	1600

Para el siguiente atributo de arco, proporción de fase verde respecto a la unidad temporal del ciclo semafórico genérico, se procedió de acuerdo al criterio:

- a) 0.4 para arcos que acceden a intersecciones de mayor jerarquía
- b) 0.5 para arcos que acceden a intersecciones de igual jerarquía
- c) 0.6 para arcos que acceden a intersecciones de menor jerarquía
- d) 1 para arcos pertenecientes a la Red Viaria Metropolitana

Para la validación del modelo se utilizaron los datos de aforo en el año base (1994). La nueva matriz se estimó con los modelos de generación-atracción y distribución espacial definidos con anterioridad, a partir de la proyección a dicho año de las variables explicativas, siguiendo el mismo proceso que para el escenario inicial.

El ajuste obtenido entre los flujos simulados y los aforos observados fue similar al del año 1992. Por lo tanto, se considera que el modelo reproduce bien las pautas de movilidad en el municipio de Madrid, siendo razonable suponer que las matrices que se obtengan para los distintos escenarios del año horizonte reflejarán los cambios de movilidad debidos a los nuevos usos del suelo, a la proyección de las variables socioeconómicas y a los cambios introducidos sobre la red, es decir, a las variables que intervienen en los distintos modelos desarrollados.

1.2.2 UTILIZACIÓN DEL SIMULADOR DE TRÁFICO

A PREDIMENSIONAMIENTO DE LA RED VIARIA PARA EL AÑO HORIZONTE (2007)

Partiendo de los criterios generales sobre la estructura urbana formulados por la Oficina Municipal del Plan, diversos equipos estudiaron propuestas de diseño para un conjunto de ámbitos, tanto de crecimiento de la ciudad existente como de transformación de la misma.

El encaje de todas estas piezas, así como de los planes que otras Administraciones tenían sobre el desarrollo de la red viaria para la Región Metropolitana de Madrid, dio como resultado una primera imagen de lo perseguido. A partir de aquí se comienzan a jerarquizar las nuevas vías, con el fin de establecer las características básicas de cada uno de sus tramos.

Estos datos, diseño urbano y jerarquía viaria, junto con los que se disponían sobre el comportamiento y situación actual de la red, recogidos en la modelización efectuada para el año base, sirvieron para dibujar el grafo y establecer arco a arco los 6 atributos necesarios para el escenario temporal 2008 (7287 arcos y 4230 km de calles y carreteras modelizados).

B MODELIZACIÓN DE LOS NUEVOS ÁMBITOS DE DESARROLLO URBANO

El paso siguiente consistió en establecer el número de viajes generados y atraídos para el área de estudio.

El crecimiento de la ciudad recogido en el Nuevo Plan General se produce mayoritariamente en los suelos vacantes existentes en la periferia urbana. Esto motiva que zonas de transporte que en la situación de partida no cuentan con población y actividad, y que suponen piezas extensas en superficie con la única función de completar el “puzzle” del término municipal, se vean transformadas en profundidad en el año horizonte.

Por este motivo, y manteniendo los criterios de delimitación de zonas de transporte de la Encuesta de Movilidad, se subdividieron algunas de las inicialmente recogidas, pasándose de 483 a 495.

A todos los nuevos ámbitos de desarrollo urbano había que aplicarles los modelos de generación y atracción, lo que exigía establecer un conjunto de hipótesis sobre los índices a utilizar. Como datos de partida se contaba con los usos e intensidades propuestos para cada zona por el planeamiento urbanístico, y con los datos estadísticos sobre la evolución de las variables explicativas.

Para este fin se consideró:

- a) 1 vivienda por cada 100 m² edificables
- b) 2,23 habitantes por vivienda (tamaño medio familiar)
- c) el número de familias con un vehículo, el número de familias con dos o más vehículos y el número de activos, se obtuvieron utilizando la misma proporción que lo proyectado para zonas próximas y de análogas características socioeconómicas
- d) para el cálculo de los empleos se aplicó:
 - i) zona industrial: 0,93 empleos/100 m² de suelo o 1,63 empleos/100 m² edificables
 - ii) zona terciaria: 2,74 empleos/100 m² de suelo o 2,43 empleos/100 m² edificables
 - iii) zona de actividad productiva: 1,25 empleos/100 m² de suelo o 1,77 empleos/100 m² edificables
- e) para el año horizonte, todas las nuevas zonas de desarrollo urbano estarán ocupadas en un 80%

Para el resto de las zonas de transporte, es decir, aquellas que no sufrían modificación sustancial por motivo del nuevo planeamiento, se utilizó la proyección de variables con que contaba el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

La aplicación directa de los criterios señalados suponía para el año horizonte un incremento de la población y del empleo respecto a las previsiones estadísticas, igual a la nueva capacidad de viviendas y actividad propuesta por el Plan.

Esta situación no parecía la más adecuada, sobre todo en el caso de la población, ya que las proyecciones de esta variable en una situación como la actual de escaso movimiento migratorio, son muy fiables.

De ahí que se tomasen como techos infranqueables los datos estadísticos con que se contaba para el año horizonte. Así se consideró, como hipótesis, que el término municipal de Madrid se colmataba al máximo, agotando su capacidad residencial y de actividad, situación más desfavorable para el análisis de su viario, y que los municipios de la primera corona del área metropolitana perdían población y empleo, proporcionalmente a la que tenían en la situación de no actuación, hasta alcanzar los techos impuestos. La segunda corona no sufrió variación respecto a la proyección inicial.

Físicamente, este planteamiento supone una reubicación de la población y del empleo en el área de estudio, respecto a la que se produciría si no se actuase en el municipio de Madrid, fruto de la competencia que inevitablemente se establecerá entre la periferia urbana de Madrid y la primera corona metropolitana.

Una vez corregidas las variables en función de los criterios anteriores, se estimaron los viajes generados y atraídos por cada una de las 495 zonas de transporte. La generación diaria para todo el área de estudio en el año 2008 resultó ser de 4.100.744 viajes en vehículo privado, con un porcentaje de participación del municipio de Madrid del 63%.

C DIMENSIONAMIENTO DE LA RED VIARIA PARA EL AÑO HORIZONTE (2007)

Con la aplicación del modelo de distribución espacial, se obtuvo la matriz de viajes en vehículo privado para todo el día. El análisis que se pretendía realizar, dimensionar los tramos viarios, exigía tener una imagen de la solicitación de la red para un período del día con suficiente carga de tráfico. Así se optó por la hora media diurna. El paso de la matriz diaria a la de hora media se hizo para el año inicial (1992) considerando los aforos con que se contaba para dicho año. A nivel global, la hora media resultó ser el 6,7 % de la LMD, frente al aproximadamente 7% de la hora punta. La misma relación obtenida entre las matrices todo el día y hora media para el año inicial se aplicó para obtener la matriz de hora media para el año horizonte, que fue la que finalmente se asignó.

Para la valoración del predimensionamiento se utilizó como índice de referencia el de saturación de cada arco, obtenido como el cociente entre la intensidad en hora media dada por el modelo y su capacidad práctica (resultado de multiplicar la capacidad teórica por el número de carriles y su fase verde).

Así se establecieron cuatro rangos de referencia:

- a) saturación inferior de 0,2: vía innecesaria o con exceso de capacidad. El resultado podría ser su supresión, la disminución del número de carriles o el cambio en su nivel jerárquico
- b) saturación entre 0,2 y 0,4: exceso de capacidad
- c) saturación entre 0,4 y 0,8: predimensionamiento adecuado
- d) saturación superior a 0,8: defecto de capacidad, lo que llevaría a un aumento de carriles, un cambio en su nivel jerárquico e incluso un estudio para analizar la conveniencia de desviar tráfico por otros caminos

Con este análisis, y dentro de los tramos viarios sobre los que tiene competencia el Ayuntamiento de Madrid, se elaboró una propuesta de dimensionamiento de la red. Aspectos tales como el grado de ejecución de la vía, la posibilidad física de actuar sobre ella, su pertenencia a un nuevo desarrollo urba-

nístico, su posición dentro de la mallá de un determinado nivel jerárquico o la opinión de otros técnicos municipales, ciudadanos y asociaciones de vecinos, fueron posteriormente considerados para concluir en el dimensionamiento final de la red para el año horizonte.

El resultado de todo este proceso, plasmado en los planos que componen el documento urbanístico, es la reserva de suelo adecuada al desarrollo de la red viaria, así como el establecimiento de los procedimientos apropiados para su obtención.

D PROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES

Una vez determinadas las actuaciones a realizar, éstas debían ser programadas en el tiempo, lo que motivó la creación de dos nuevos escenarios para cada uno de los cuatrienios en que se subdividió el Nuevo Plan General: "2000: fin de 1^{er} cuatrienio" y "2004: fin de 2^{do} cuatrienio".

Para ello se contaba como datos de partida con la programación de los desarrollos urbanísticos, valorados en función de las necesidades de crecimiento de la ciudad, y de los planes de inversión del conjunto de las Administraciones.

Se tomó como red para 2000 una reducción de la que se disponía para el 2008, suprimiendo aquellos tramos ligados a áreas de nueva urbanización previstas para el segundo cuatrienio, y las acciones que se consideraron a priori menos necesarias. El grafo resultante contiene 6813 arcos correspondientes a 3760 km de calles y carreteras.

La utilizada para el 2004 fue la misma que la del año horizonte, lo que permitía valorar la necesidad de adelantar o retrasar la programación de ciertas vías.

La metodología para la estimación de los viajes generados y atraídos coincide con la comentada para el año horizonte, con la salvedad de que para 2000 se suponen ocupados al 50% los desarrollos previstos para el 1^{er} cuatrienio, siendo del 80% en el escenario del 2004 para lo programado en el 1^{er} y 2^{do} cuatrienio.

Como cifras indicativas, se obtiene un total de viajes generados para todo el día en el área de estudio de 3.600.760 para 1999 y 3.798.524 en el 2003, con una participación del municipio de Madrid del 65% y 69% respectivamente.

Asimismo se utilizó el índice de saturación para valorar la correcta asignación temporal de las acciones a realizar, estableciendo cinco rangos:

- a) saturación inferior a 0,2: cambio a un cuatrienio superior
- b) saturación entre 0,2 y 0,4: estudio de la conveniencia de cambiar a un cuatrienio superior
- c) saturación entre 0,4 y 0,6: correcta programación
- d) saturación entre 0,6 y 0,8: estudio de la conveniencia de cambiar a un cuatrienio inferior
- e) saturación superior a 0,8: cambio a un cuatrienio inferior

La capacidad de inversión para el futuro de los diversos agentes que actúan sobre la ciudad, se estimó en función del gasto efectuado en el pasado. Estos niveles, que funcionan como umbrales de coste, junto con lo obtenido del modelo de tráfico, sirvieron para establecer una propuesta de programación temporal de las acciones incluidas en el Nuevo Plan General.

El proceso para los dos supuestos contemplados en este apartado, dimensionamiento y programación, no concluye con una única asignación. El cambio de las características de ciertas vías así como su ejecución en otro período, producen efectos en el resto de la red inicialmente no valorados. De ahí que fuese necesario la realización de un conjunto de asignaciones sucesivas que afinasen las propuestas hasta conseguir la mayor aproximación posible a los objetivos fijados.

E ACTUAR VERSUS NO ACTUAR

Lo comentado hasta el momento sirve para responder a la pregunta: ¿la red viaria propuesta por el Nuevo Plan General es capaz de soportar los crecimientos urbanísticos recogidos en él?

Sin embargo, ésta no fue la única cuestión a la que aportó elementos de análisis el modelo de tráfico.

La mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos, recogido como objetivo básico en el documento urbanístico, pasa, entre otras cosas, por mejorar, y en último extremo no empeorar, la movilidad en la ciudad respecto al supuesto de que no se actuase.

Para comprobar el cumplimiento de este objetivo se elaboró un nuevo escenario para el año 2004, en el que tomando como base el denominado "2004: fin de 2^{do} cuatrienio", se extrajeron aquellas propuestas de exclusiva competencia municipal contenidas en el Nuevo Plan General, tanto en materia de desarrollos urbanísticos como de transformación de la red viaria. Este nuevo escenario contiene 6691 arcos correspondientes a 3812 km de calles y carreteras.

Los indicadores básicos utilizados para la comparación de los escenarios, que debían ser suficientemente agregados al perseguir un análisis de conjunto, fueron los vehículos-hora, que dan una idea de la utilización del creciente parque de vehículos, el tiempo medio de viaje y la distancia media recorrida.

Los resultados para el 2004 sin Nuevo Plan General y 2004 con Nuevo Plan General fueron respectivamente: 135.096 y 126.269 vehículos-hora, 24,55 y 24,44 como duración media en minutos de los viajes y 19,70 y 19,46 como recorrido medio en kilómetros. Todos los datos anteriores están referidos al período de estudio utilizado, es decir, la hora media de un día laborable.

1.3 LA IMAGEN FINAL

La última propuesta global de red viaria en el término municipal de Madrid es la recogida en el Plan General de 1985. La transformación y ejecución de una parte importante de la misma hasta llegar a su situación actual, ha sido posible gracias al consenso conseguido por las tres Administraciones implicadas, Central, Autonómica y Local, plasmado en los dos Convenios suscritos -1986 y 1988-. Esta forma de operar sobre la red de Madrid se ha demostrado hasta la fecha como una manera efectiva de desarrollarla.

Fruto de dichos convenios, en la actualidad se encuentran en servicio o comprometida su construcción los distribuidores M-40, cierre norte de M-30, Sinesio Delgado y Avda. de los Poblados, o los ejes radiales prolongación de O'Donnell, variante de la Autovía de Aragón (N-II), Autovía de Andalucía (N-IV) -by-pass de la Avda. de Andalucía-, nuevo acceso al aeropuerto de Barajas y eje Coslada-Las Musas.

En 1994 se firma un nuevo *Convenio para el desarrollo de la red viaria en el territorio de la Comunidad de Madrid*, entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y la Comunidad de

Madrid, programándose, tanto temporal como económicamente, las obras a acometer en el período 1994-2001. En éste no participa el Ayuntamiento, aunque se contemplan nuevas vías en su término municipal.

El NPG asume gran parte de las propuestas formuladas por otras Administraciones para la red viaria, pero ajustándolas a la ocupación y usos pretendidos del suelo.

La implantación de autopistas y autovías en entornos consolidados tiene cada vez mayor coste social y ambiental. De ahí que las nuevas vías metropolitanas se planteen atravesando suelos urbanizables y no urbanizables, en donde se cuenta con una mayor libertad de diseño tanto de la carretera como de los nuevos desarrollos urbanos, pudiendo con ello evitar los impactos que se producirán al ponerse en servicio la infraestructura.

La red viaria distrital, que ha tomado como base la red secundaria del Plan General de 1985, crece hacia los bordes del municipio, dotando de accesibilidad a las nuevas áreas de expansión de la ciudad.

Es en esta red donde más incidencia tiene el *Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid 1994-2001*. Las actuaciones que se recogen en este Plan y que afectan al término municipal de Madrid, han sido contempladas en el Programa de Actuación del NPG.

La estructura final es una malla no isótropa extendida por el territorio, que surge como una interpretación del pasado y el futuro de la ciudad. Se refuerza así la evolución hacia el mallado que en la red radioconcéntrica de principios de los años ochenta se ha ido produciendo.

1.3.1 DESCRIPCIÓN DE LA RED

La imagen final de la red es el resultado de la superposición de los cuatro niveles en que se ha clasificado el viario.

A RED VIARIA METROPOLITANA

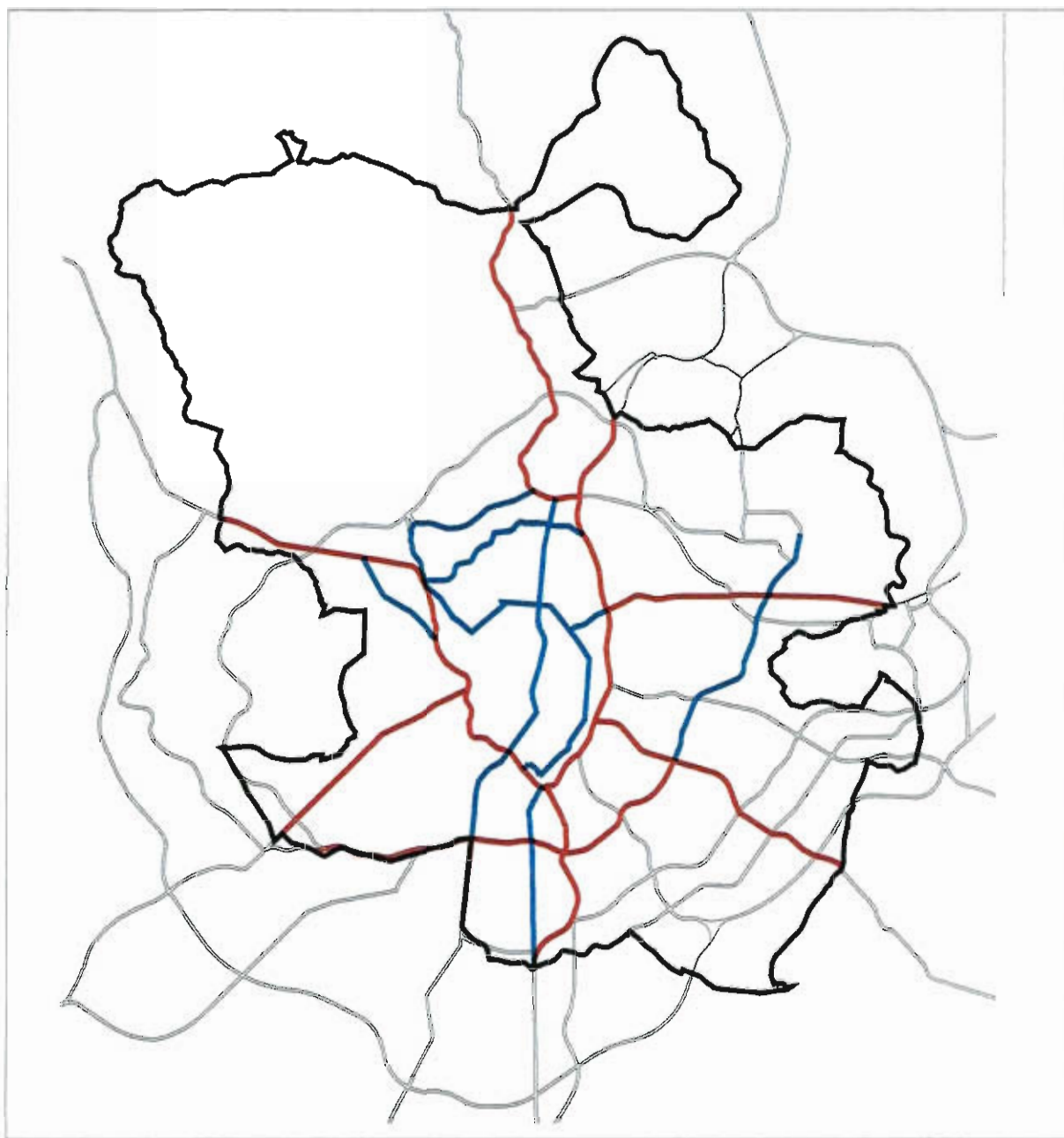
Se compone de tres orbitales, un distribuidor suroriental, doce corredores radiales y tres accesos al aeropuerto.

De entre los orbitales, sólo la M-30 se encuentra en su totalidad en el término municipal, lo que contribuye a que sus tráficos sean fundamentalmente urbanos. La M-40, que apoya a gran parte de los nuevos desarrollos, sirve tanto a viajes urbanos como metropolitanos, situándose su parte oeste fuera del ámbito de este Plan General. La M-50, como distribuidor exterior, tiene una vocación claramente metropolitana y regional. Su tramo norte dentro del municipio sigue la traza actual de la carretera de Alcobendas a El Coloso (M-616), desdoblada recientemente. Por el sureste, el trazado propuesto en el *Convenio para el desarrollo de la red viaria en el territorio de la Comunidad de Madrid 1994-2001* ha sido adaptado a los nuevos desarrollos previstos en el NPG y acuerdos con los municipio limítrofes.

El NPG recoge como propuesta el trazado y condiciones más significativas del *distribuidor suroriental*, en estudio por la CAM, denominado M-45, que conecta la Autovía de Andalucía (N-IV) con la Autovía de Aragón (N-II), dando continuidad a la carretera de Leganés a la A-4 (M-402). A partir de dicho trazado, se estructura y articula el sector de suelo de mayor importancia en cuanto a la capacidad receptora de nuevos desarrollos urbanos, reajustándose la nueva red viaria en sus rangos funcionales de segundo orden.

RED VIARIA

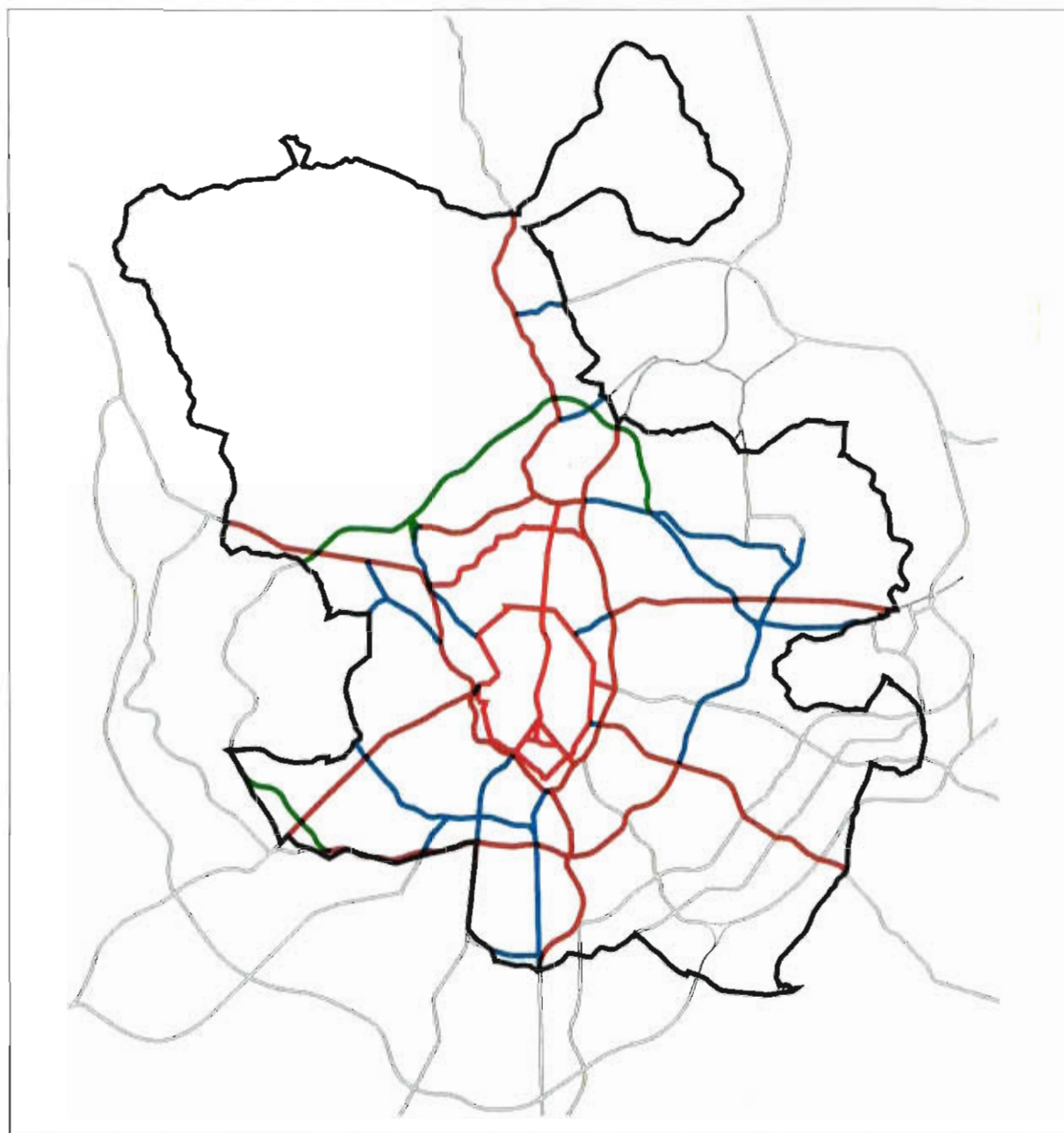
RED VIARIA PROPUESTA EN EL PLAN GENERAL DE 1985



- Autopista y Autovía
- Arteria Primaria

RED VIARIA

RED VIARIA ACTUAL (1.996) Y LA PREVISTA EN EL PG DE 1985



- Vía Prevista en el Plan General 1.985 con Similares Características a la Actual
- Vía Prevista en el Plan General 1.985 con Distintas Características a la Actual
- Vía no Prevista en el Plan General 1.985

El adecuado engarce de las nuevas piezas con la almendra central y el resto del área metropolitana, completa el número de ejes radiales respecto a la situación actual.

La Carretera de Colmenar, la Autovía del Norte (N-I), la nueva autopista a Guadalajara, la Autovía de Aragón (N-II) con su variante sur, el nuevo Eje de O'Donnell, la Autovía de Levante (N-III), la Avenida del Sureste, la Autovía de Andalucía (N-IV) -by-pass de la Avda. de Andalucía- y su prolongación hacia el sur, la Autovía de Toledo (N-401), la alternativa a la N-V, -actualmente Carretera a Leganés-, la Autovía de Extremadura (N-V), y la Autovía del Noroeste (N-VI) con la Carretera de Castilla, son los doce corredores radiales recogidos.

Las características de autopista o autovía se mantienen hasta la M-30, a excepción de la autopista a Guadalajara, la Avenida del Sureste y la alternativa a la N-V, que acaban en la M-40.

En cuanto a los accesos al Aeropuerto de Barajas, se mantienen los dos actuales, prolongándose la Avda. de la Hispanidad hacia las terminales norte, y se añade uno más desde el nuevo corredor de Guadalajara, que conforma el eje norte-sur de la futura Ciudad Aeroportuaria.

Respecto a la contenida en el *Convenio para el desarrollo de la red viaria en el territorio de la Comunidad de Madrid 1994-2001*, aparte de las modificaciones en los trazados, se ha añadido la Avda. del Sureste y la prolongación sur de la Autovía de Andalucía, suprimiéndose la variante por Campamento de la N-V, debido al fuerte impacto que tendría al sur de la Casa de Campo, además de no resolver la capacidad del acceso, al compartir con la actual carretera el último tramo anterior a la M30, verdadero cuello de botella de la red.

La malla resultante tiene de 3,5 a 6 km de lado.

B RED VIARIA URBANA

Está compuesta por un conjunto de vías que pretenden estructurar el tejido urbano, ofreciendo unos canales de tráfico de alta capacidad que encaucen los grandes flujos desde o hacia la red de rango superior.

Así, en el interior de la M-30, contamos con un eje norte-sur formado por el Paseo del Prado, el Paseo de Recoletos y el Paseo de la Castellana, que al sur se bifurca en el Paseo de Santa María de la Cabeza y en la C/ Méndez Alvaro, y un anillo o segundo cinturón (San Francisco de Sales, Raimundo Fernández Villaverde, Joaquín Costa, Francisco Silvela, Doctor Esquerdo, Pedro Boch, Avda. del Planetario, Paseo de la Chopera, Paseo de Yeserías, Paseo Imperial, Segovia, Virgen del Puerto, Cuesta de San Vicente, Princesa y Avda. Reyes Católicos). Completan la red el eje Sinesio Delgado, las calles Ferrocarril, Delicias y Ramírez de Prado y la continuación de las vías radiales de rango superior desde la M-30 hasta el anillo (Avda. de América, O'Donnell, Avda. del Mediterráneo y Avda. Puerta de Hierro).

En el exterior de la M-30 forman esta red la prolongación norte de la Castellana, la carretera de Fuencarral a Alcobendas (M-603), la Gran Vía Urbana del Sureste, la Avda. de Entrevías, la Avenida de Andalucía hasta su conexión con la M-30, la Avenida de los Poblados, la vía Lusitana desde la M-40 hasta la Plaza Elíptica, la Vía de las Dos Castillas (M-503) y la prolongación de Vereda de Ganapanes entre Avda. de la Ilustración y la M-40.

Las vías más representativas propuestas por el NPG en este nivel son:

- a) La Prolongación Norte de la Castellana, que crea una nueva área de centralidad en el marco de la operación Fuencarral.

- b) La Avda. de Entrevías, que con la integración del ferrocarril en la trama urbana se evita el efecto barrera actual, mejorando la calidad del espacio, y
- c) La Gran Vía Urbana del Sureste que articula, a modo de Castellana, los nuevos desarrollos previstos.

En algunos casos, la red viaria urbana completa el mallado de la red metropolitana o de la red distrital. Así lo hacen la prolongación de Vereda de Ganapanes, el Eje Sinesio Delgado, la Gran Vía Urbana del Sureste y la Avenida de los Poblados.

C RED VIARIA DISTRITAL

Se ha pretendido que esta red se extienda por todo el municipio, articulando y conectando los distritos entre sí, relacionando los municipios limítrofes con los distritos periféricos y dando accesibilidad a los grandes espacios verdes.

Como elementos más característicos de esta red destacan:

- a) La Vía Parque de Valdebebas, que dota de acceso a la Casa de Campo del Este.
- b) La conexión Ciudad Aeroportuaria/Centralidad del Este, que mejorará la posición en el territorio de este último ámbito.
- c) La Vía de Mercancías, que recorre los Polígonos Industriales del Sureste conectándolos con el Centro de Mercancías de Coslada y las Terminales de Carga del Aeropuerto.
- d) La continuidad de la carretera de Villaverde a Vallecas, que quedó interrumpida con la puesta en servicio de la M-40, facilitando el acceso al Parque Lineal del Manzanares Sur.
- e) La Avenida de Atocha, que dota de un frente de ciudad como remate urbano al haz de vías de la Estación de Atocha.
- f) La prolongación sur de la Avenida del Planetario, que mejora sustancialmente los movimientos centro/periferia.
- g) La vía al sur de San Cristóbal de los Ángeles, que resuelve la secular incomunicación de este barrio.
- h) La trama propuesta en el sureste municipal, que conecta los nuevos desarrollos entre sí y éstos con la ciudad actual y los municipios limítrofes.

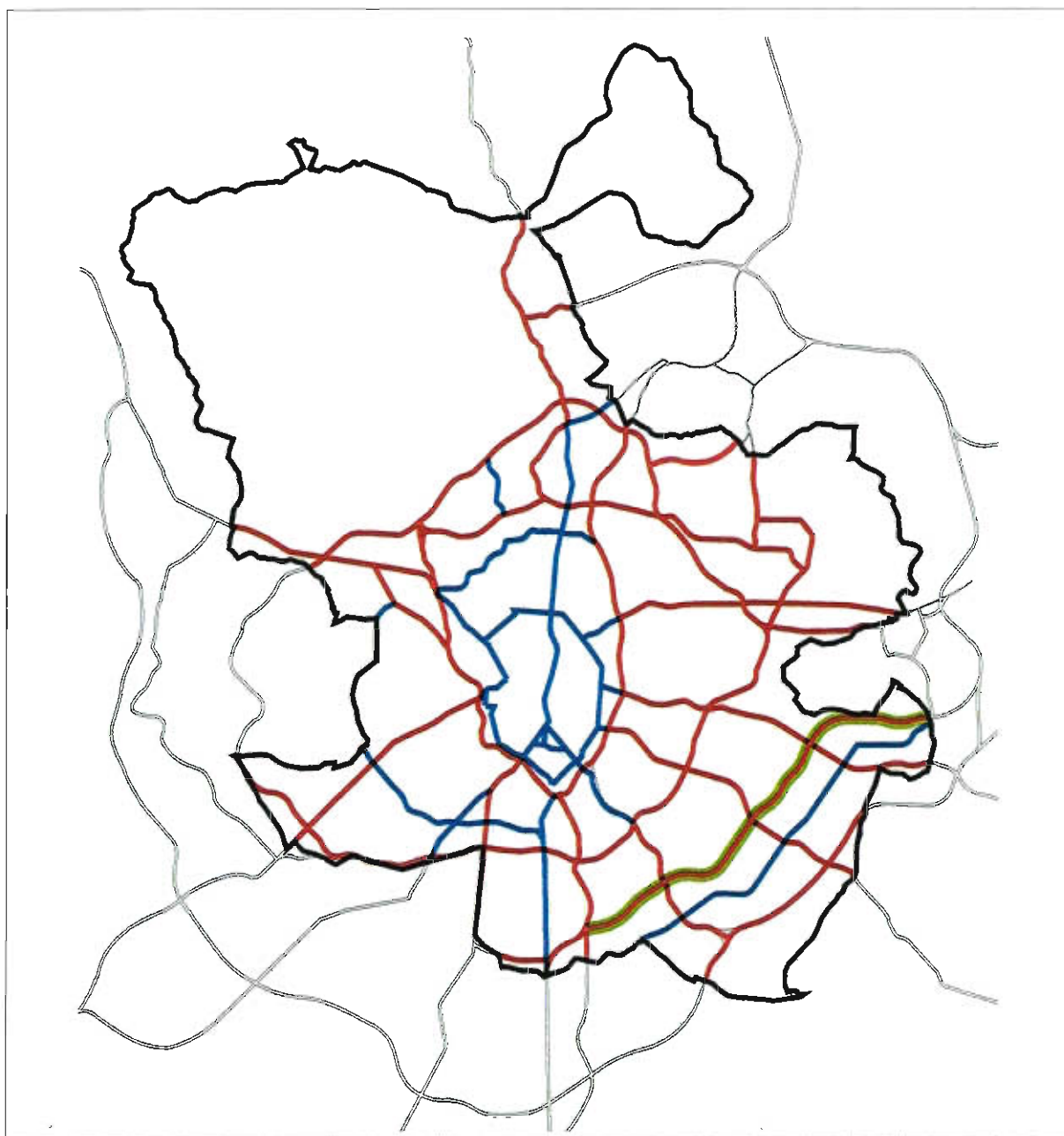
El resultado es un mallado de 1,5 a 2 km. de lado.

D RED VIARIA LOCAL

Esta red la integra el resto de las vías no incluidas en los grupos anteriores. Su funcionamiento se mejora completando el mallado de la misma, eliminando sus puntos de discontinuidad. Las propuestas sobre esta red contenidas en el NPG han sido tratadas de dos maneras diferentes. Por un lado, las incluidas en los ámbitos de planeamiento en suelo urbano (API, APE y APR) aparecen reflejadas en sus fichas de condiciones. Por otro, las acciones más relevantes sobre suelo urbano remitido a Norma Zonal, y las correspondientes a las APE de Cascos Históricos y Colonias, se recogen en el Programa de Actuación.

RED VIARIA

RED VIARIA PROPUESTA EN EL NUEVO PLAN GENERAL



-  Red Viaria Metropolitana
-  Red Viaria Metropolitana en Estudio por la CAM
-  Red Viaria Urbana

2 EL SISTEMA DE TRANSPORTE

El modelo de transporte que propugna el nuevo Plan General engloba las siguientes actuaciones sectoriales:

- a) Ampliación y mejora de la red de Metro.
- b) Crecimiento y fomento de la red ferroviaria de cercanías.
- c) Extensión y mejora de las redes de autobuses interurbanos (con previsión de plataformas reservadas) y de autobuses urbanos.
- d) Propuesta de un sistema eficaz de intercambiadores modales.
- e) Estudio de medidas de mejora en la gestión del sistema.
- f) Estudio de otros medios de transporte colectivo no convencionales y de aplicación específica.

Las propuestas de actuación en el sistema de transporte de Madrid se efectúan según estas directrices, tratando siempre de conseguir la máxima coordinación con el resto de los organismos y administraciones públicas con competencia en las áreas de transporte de la Región de Madrid, introduciendo modificaciones puntuales en alguna de sus propuestas, buscando siempre la mayor coherencia con el ordenamiento urbanístico, y contemplando la ampliación y extensión de sus actuaciones a un plazo más lejano.

2.1 LA RED DE METRO

Las actuaciones que el NPG propone están encaminadas, por un lado, a mejorar la conectividad de la red existente, facilitando los intercambios internos y con el resto de las redes regionales ferroviarias y de autobuses y, por otro, a ampliar la red actual. Esta ampliación, prioritariamente, está enfocada hacia barrios densamente poblados y que no disponen aún de este servicio, pero no olvida tampoco la prolongación de las líneas existentes hacia los distritos o barrios periféricos y hacia los nuevos desarrollos urbanos y áreas de oportunidad descentralizadas que, por razones de población y actividad, generan u originarán en el futuro mayores demandas de movilidad.

El futuro de la red de Metro se plantea en términos de ampliaciones de las líneas actuales. En el núcleo central de Madrid no se consideran precisas grandes ampliaciones de la red, sino únicamente las derivadas de ciertas mejoras locales, como puede ser la creación de nuevas relaciones transversales como parte de líneas más amplias (líneas 7,8 y 10) o la construcción de estaciones nuevas en líneas ya existentes. En la corona exterior, tanto el tejido urbano como las necesidades de movilidad, son propicias para un desarrollo de la red de Metro que atienda en primer lugar las relaciones radiales, con agrupamiento y distribución mediante transporte colectivo de superficie de menor capacidad.

Las propuestas de ampliación de la red se relacionan seguidamente:

A LÍNEA 1 (PLAZA DE CASTILLA-MIGUEL HERNÁNDEZ)

- a) Se propone que esta línea, en prolongación desde la estación Miguel Hernández (Colonias Sardinero-Sandi) se haga llegar hasta el Ensanche de Vallecas.

- b) Por el Norte, se llevará primero hasta Chamartín para proseguir luego en dirección Este: Avenida de Burgos, Pinar de Chamartín, Manoteras y Gran Vía de Hortaleza.

B LÍNEA 2 (VENTAS-CUATRO CAMINOS)

Nueva estación entre las de Cuatro Caminos y Quevedo: Canal, que establecerá correspondencia con la prolongación oeste de la L-7.

C LÍNEA 4 (ESPERANZA-ARGÜELLES)

- a) Esta línea se alargará por su extremo este, llegando a la urbanización Villa Rosa y a los barrios de San Lorenzo y Santa María, para dirigirse luego a la estación de Hortaleza-RENFE y a los nuevos desarrollos urbanísticos de Sanchinarro y Las Tablas.
- b) Desde la estación Mar de Cristal se propone un ramal hasta los Recintos FERIALES, que posteriormente podrá pasar a constituir el tramo final de la prolongación norte de la Línea 1.

D LÍNEA 5 (CANILLEJAS-ALUCHE)

Para la línea 5, que actualmente tiene su terminal en Aluche, se propone la explotación hasta Campamento, para permitir la prolongación de la línea 10 hacia el Sur desde dicha estación.

Construcción de una estación intermedia entre las de Aluche y Carabanchel, frente al parque Eugenia de Montijo.

E LÍNEA 6 (CIRCULAR)

Nueva estación, Bolívar, entre Legazpi y Méndez Alvaro.

F LÍNEA 7 (DTOR. MARAÑÓN-LAS MUSAS)

Sobre esta línea se proponen dos actuaciones:

- a) Prolongación por su extremo oeste siguiendo las calles de María de Molina, José Abascal y Cea Bermúdez, para después girar al Norte en Guzmán el Bueno y dirigirse hacia Valdezarza, Peña Grande y Arroyo del Fresno.
- b) Prolongación desde Las Musas para dar servicio a la nueva Centralidad del Este, con una estación intermedia en Las Rosas.

G LÍNEA 8 (AVDA. DE AMÉRICA-FUENCARRAL)

- a) Prolongación por el Sur, desde Nuevos Ministerios, para unirse con la Línea 10, en Alonso Martínez. Esta actuación incluye una estación en Gregorio Marañón que permitirá el intercambio con la L-7.

- b) Prolongación desde Fuencarral hasta Monte Carmelo, con estación intermedia en Tres Olivos.

H LÍNEA 9 (HERRERA ORIA-PAVONES)

Contará con dos actuaciones:

- a) Prolongación por el Sureste hacia Valdebernardo, Vicálvaro, y los nuevos desarrollos al Este de Vicálvaro.
- b) Prolongación por el Norte desde la estación de Herrera Oria hasta la estación ferroviaria de Mirasierra, con una parada intermedia.

I LÍNEA 10 (ALUCHE-DTOR. MARAÑÓN)

Se proyectan cambios importantes en esta línea, a partir de su prolongación desde la estación de Campamento hacia el Sur, quedando el tramo Campamento-Aluche integrado en la explotación de la línea 5, como se ha comentado anteriormente.

La prolongación discurrirá paralela a la N-V, para conectar con el futuro centro terciario, administrativo y de equipamiento metropolitano previsto en Campamento. Desde allí seguirá la Avenida de la Aviación para llegar a Carabanchel Alto y ascenderá por la Vía Lusitana hasta la Plaza Elíptica (conexión con la L-6). Esta prolongación dará servicio a una importante y densa zona actualmente no atendida.

J NUEVA LÍNEA 11 (CUATRO VIENTOS-AVDA.DAROCA) EN ESTUDIO POR LA CAM

Por la CAM se encuentra en estudio el trazado de una posible nueva línea suroeste-este (o noreste), cuyo primer tramo coincidiría con la propuesta anterior de ampliación de la L-10 entre Cuatro Vientos y Plaza Elíptica, continuando posteriormente, de forma indicativa, a través de Sta. M^a de la Cabeza, P^o de la Esperanza, Palos de la Frontera, Atocha-Renfe, Mariano de Cavia, Sainz de Baranda y Colonia Iturbe, hasta Avda. de Daroca, con dos opciones de prolongación, una hacia el norte: Josefa Valcarcel y Pinar de Chamartín, y otra hacia el este: Simancas y Estadio de la CAM.

La ampliación de las líneas de Metro y la ubicación de estaciones y accesos en las áreas de nuevos desarrollos residenciales previstos en la ciudad, se ejecutarán en el momento en que éstos se produzcan, y en función de los estudios de movilidad y viabilidad constructiva que realicen el Consorcio de Transportes de la Región de Madrid y la Comunidad Autónoma de Madrid.

Un resumen de las acciones propuestas se recoge en el cuadro siguiente.

El esquema nº I reproduce la red de Metro completa que propone el NPG, que, a su vez, queda integrada en el conjunto de infraestructuras de transporte colectivo recogido en el correspondiente plano de Estructura ST-Sistema de Transportes, a escala 1:50.000.

PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DE LA RED DE METRO DE MADRID.
OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN

LÍNEA ACTUAL	AMPLIACIÓN PROPUESTA		NUEVAS ESTACIONES
	LONGITUD (Km)	DESCRIPCIÓN	
1 Pl. Castilla-Miguel Hernández	5,2	Prolongación de la línea hasta Ensanche de Vallecas	5 * Jesús del Pino * Sierra de Gador * Congosto * Ensanche de Vallecas (I) * Ensanche de Vallecas (II)
	5,7	Prolongación hasta Gran Vía de Hortaleza	6 * Chamartín * Avda. de Burgos * Pinar de Chamartín * Manoteras * Santos de la Humosa * Mar de Cristal
2 Ventas-Cuatro Caminos	-	Nueva estación en intersección de Bravo Murillo con José Abascal. Correspondencia con la prolong. de la L-7 hacia el Noroeste.	1 *Canal
3 Legazpi-Moncloa	-	-	-
4 Esperanza-Argüelles	7,7	Prolongación hacia el Norte, hasta los PAUs de Sanchinarro y Las Tablas	* Villa Rosa * Mar de Cristal * Bº San Lorenzo * Bº Santa María 9 * Hortaleza-RENFE * Sanchinarro I * Sanchinarro II * Las Tablas I * Las Tablas II
	2,3	Ramal a los Recintos FERIALES, desde Mar de Cristal.	* Mar de Cristal (= L-1) 2 * Aconagua * Recintos FERIALES
5 Canillejas-Aluche	-	Esta línea se explotará hasta Campamento, aprovechando el túnel de la línea 10. Construcción de una nueva estación entre Aluche y Carabanchel, al Norte del Parque de Tres Cruces.	1 * Eugenia de Montijo * Empalme (= L-10) * Campamento (= L-10)
6 Línea Circular	-	Nueva estación entre Méndez Alvaro y Legazpi.	1 * Bolívar
7 Avda. América-Las Musas	2,4	Desde Las Musas hasta la nueva centralidad del Este.	2 * Las Rosas * Central Este
	10,4	Prolongación desde Avda. de América hasta la Estación de Cercanías de Pitis	* Gregorio Marañón * Alonso Cano * Canal * Islas Filipinas * Guzmán El Bueno 13 * Pablo Iglesias/ERdgez. * Virgen de la Paloma * Antonio Machado * Peña Grande * Avda. Ilustración * La Coma * Arroyo del Fresno * Pitis
8 Avda. América-Fuencarral	1,5	Prolongación desde Fuencarral hasta el PAU de Monte Carmelo.	2 * Tres Olivos * Monte Carmelo
	0,9	Prolongación por el Sur hasta Gregorio Marañón, para unirse con la L-10.	1 * Gregorio Marañón

.../...

PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DE LA RED DE METRO DE MADRID.
OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN

LÍNEA ACTUAL	AMPLIACIÓN PROPUESTA		NUEVAS ESTACIONES
	LONGITUD (Km)	DESCRIPCIÓN	
9 Herrera Oria-Pavones	2	Prolongación desde Herrera Oria hasta la estación de cercanías de Mirasierra.	2 * Mirasierra * Mirasierra-RENFE
	6,8	Prolongación hasta los nuevos desarrollos urbanos al este de Vicalvaro.	* Valdebernardo * Universidad 6 * San Cipriano * Vicalvaro-RENFE * Nuevos desarrollos I * Nuevos desarrollos II
10 Aluche-Alonso Martínez	9,3	Prolongación hasta el Área de Campamento y conexión con Cuatro Vientos y Carabancheles.	* Puerta Batán * Campamento * Centro Terclario * Cuatro Vientos-RENFE * San Ignacio de Loyola 11 * Avda. de la Aviación * Buenavista * Carabanchel Alto * Puerta Bonita * Abrantes * Plaza Elíptica
	1,2	Por el Norte se prolonga desde Alonso Martínez hasta Gregorio Marañón.	* Gregorio Marañón, (= L-8).
TOTAL	55,4		62

LÍNEA EN ESTUDIO POR LA C. A. M.	LONGITUD (Km)	DESCRIPCIÓN	NUEVAS ESTACIONES
11 Cuatro Vientos - Avda. Daroca	6,8	Tirno coincidente con la propuesta de ampliación de la L-10 entre Cuatro Vientos y Plaza Elíptica.	8 * (= L-10)
	8	Desde Plaza Elíptica hasta Avda. de Daroca / Marqués de Corbera con dos opciones de continuación: 1.-Hacia Josefa Valcárcel y Pinar de Chamartín. 2.-Hacia Simancas y Estadio de la Comunidad	* Sta.Mª de la Cabeza * Pº de la Esperanza * Palos de la Fronteira 8 * Atocha-Renfe * Mariano de Cavia * Sainz de Baranda * Colonia Iturbe * Avda. de Daroca
TOTAL	14,8		16

TRANSPORTES

RED DE METRO



- Red de Metro Existente
- - - Red de Metro Propuesta
- - - Línea de Metro en Estudio por la CAM
- Estaciones Existentes
- ▲ Estaciones Propuestas

2.2 RED FERROVIARIA

La solución ferroviaria que propone el Plan General, queda recogida en las siguientes actuaciones:

A ACCESO NORTE DEL CORREDOR DEL HENARES. FERROCARRIL AL AEROPUERTO

En el gran centro de intercambio de transporte que representa un aeropuerto moderno (tras la ampliación de Barajas), no solamente es decisivo el acceso aéreo, sino también la accesibilidad al centro de la ciudad y a la región metropolitana de Madrid, tanto por carretera como por otros modos de transporte colectivo.

El NPG recoge, en este sentido, la propuesta más consensuada entre las distintas administraciones de dotar al aeropuerto con una línea de cercanías ferroviarias, que constituye el nuevo acceso norte del corredor del Henares, y que supone una respuesta válida para los dos tipos de usuarios de transporte colectivo que pueden intercambiar en el aeropuerto: los empleados del aeropuerto, que requieren un medio de conexión rápida y frecuente con numerosos puntos de la red general de transportes, y los viajeros en avión, que suelen llevar equipaje y requieren, además, ciertos estándares mínimos de calidad y confort.

En consonancia con el ordenamiento urbano previsto para esta zona, el trazado más eficaz y viable es una línea que conecte el corredor Madrid-Guadalajara (línea C-2, en las proximidades de San Fernando) con las terminales aeroportuarias actuales y futuras, la Ciudad Aeroportuaria y continúe hasta la estación de Chamartín, con parada intermedia en Hortaleza, para después discurrir por el túnel Chamartín-Atocha, bajo el más importante eje terciario madrileño.

La conexión con el túnel Chamartín-Atocha requiere la ejecución de una infraestructura de paso bajo las vías existentes, que se integra en la actuación denominada *Remodelación de la Cabecera Norte de Chamartín*.

B FERROCARRIL AL AEROPUERTO Y CONTINUACION A LOS MUNICIPIOS DEL NORESTE (SIN CONEXION CON EL CORREDOR DEL HENARES)

Como alternativa al trazado propuesto anteriormente, por la CAM se encuentra en estudio el servicio ferroviario de cercanías partiendo desde la línea de Hortaleza hasta las nuevas terminales aeroportuarias en dirección sur-norte y prolongándose posteriormente hacia las poblaciones de los términos municipales del noreste.

Esta alternativa, que figura indicada en el plano de Estructura ST-Sistema de Transportes-, sería complementaria del túnel transversal de conexión del corredor del Henares-Eje de Extremadura, planteando un sistema de transporte ferroviario de cercanías completamente alternativo en su conjunto al formulado hasta el momento por el anterior MOPTMA.

C NUEVO ACCESO FERROVIARIO DESDE MADRID AL NORTE-NOROESTE EN VELOCIDAD ALTA (V=200 KM/H)

La implantación de esta doble vía, que constituye el tronco compartido para las relaciones entre Madrid y todo el Norte peninsular, está integrada dentro de las redes transeuropeas como proyecto de interés

común. Dentro del término municipal de Madrid, el NPG reserva una banda de suelo para esta actuación en paralelo a las vías de la actual línea Madrid-Burgos, pero no imposibilita el desarrollo de otras opciones, como la alternativa de que esta línea comparta el trazado con el nuevo acceso ferroviario del Corredor del Henares hasta las nuevas terminales del Aeropuerto, y continúe desde éstas hacia el Norte.

D TRAZADO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD MADRID-BARCELONA

Una vez en servicio la línea Madrid-Sevilla de este nuevo modo de transporte, diferente del ferrocarril tradicional, es lógico plantearse una prolongación del AVE hasta Barcelona y Francia, para integrarlo en la red europea de alta velocidad. El Plan General opta por la ejecución de un corredor paralelo al tramo sureste de la futura M-50 que, partiendo de la terminal de Atocha y conectando con la línea Madrid-Sevilla en la zona de Butarque, permitirá acercar Europa a la región madrileña. La propuesta de su trazado recoge la información facilitada hasta el momento actual por el MOPTMA.

E RAMAL FERROVIARIO DE CERCANÍAS A ALCOBENDAS Y SAN SEBASTIAN DE LOS REYES

Partiendo de la estación de Canto Blanco, esta vía integrará ambos municipios en la red ferroviaria de Cercanías de Madrid. El trazado y las estaciones en los términos municipales de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, recogerán las determinaciones que al respecto se decidan por los organismos competentes.

F RAMAL FERROVIARIO DE CERCANIAS VICALVARO-ARGANDA (FERROCARRIL DE TAJUÑA)

Se trata de enlazar los municipios del sureste metropolitano, Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey, con la red de cercanías, reutilizando en parte la traza del actual ferrocarril de la cementera Portland-Valderribas. Esta línea podría dotar también de servicio ferroviario a los nuevos desarrollos urbanísticos previstos por el NPG al este de Vicálvaro.

Se remite a estudios posteriores de mayor detalle el trazado definitivo y la localización de estaciones de la línea.

G DESVIO DE LA LINEA C-2 POR MENDEZ ALVARO

Esta actuación tiene como objetivo incrementar el grado de conectividad entre la red de cercanías y la de Metro, y descargar de viajeros la estación de Atocha. Para ello, una vez pasada la estación de Entrevías, el trazado de la actual línea C-2 se desvía hacia el intercambiador de Méndez Alvaro, pasando mediante un viaducto sobre las vías C-3, C-4 y AVE, el frente de la estación de contenedores de Abroñigal y la M-30. Los usuarios podrán establecer correspondencia con las líneas C-5 y C-7 de Cercanías y la L-6 de Metro, así como con la nueva Estación Sur de autobuses, o continuar hasta Atocha y el eje de la Castellana como venían haciendo hasta ahora.

El nuevo acceso de la C-2 desde Méndez Alvaro a Atocha es una actuación englobada dentro del conjunto de acciones que se han denominado Remodelación de la Cabecera Sur de Atocha.

H NUEVAS ESTACIONES

DEHESA DE BOYAL, entre las de Villaverde Alto y Villaverde Bajo de la actual C-4

Se situará junto a la Avenida de Andalucía, incluyendo un aparcamiento de aproximación en un punto estratégico de intercambio del eje sur con el SCI -Sistema de Capacidad Intermedia-, proporcionando conectividad y acceso a San Cristóbal de Los Angeles, Colonia Valdecilla y Villaverde Bajo.

MIRASIERRA

Se situará en un punto intermedio entre las existentes de Ramón y Cajal y Pitis y dará servicio a la zona **más densa** del barrio de Mirasierra y al suroeste del PAU de Monte Carmelo, contando con un aparcamiento de larga estancia y conexión con la red de Metro a través de la prolongación de la L-9 desde Herrera Oria.

PUENTE DE LOS FRANCESES

Hará accesible el ferrocarril desde los desarrollos residenciales localizados en las riberas del río Manzanares, junto a la Casa de Campo, y desde la zona sur de la Ciudad Universitaria.

RECINTOS FERIALES

El Plan General reserva suelo para la cuadruplicación de vía en la actual línea del ferrocarril de enlaces o vía de Hortaleza, que permita el encaminamiento de trenes de cercanías entre Chamartín y San Fernando de Henares, sin tener que pasar necesariamente por el aeropuerto de Barajas. Una estación en esta vía, entre San Fernando de Henares y Hortaleza, haría posible el acceso en transporte ferroviario a los Recintos FERIALES y al Parque Juan Carlos I.

O'DONNELL

La circulación de trenes de cercanías por la vía de Hortaleza posibilitaría el acceso desde la red de transporte colectivo a importantes asentamientos terciarios, así como al Estadio de la Comunidad, estableciendo una parada en la estación de O'Donnell, actualmente en desuso.

Por otra parte, la Comunidad Autónoma de Madrid está llevando a cabo un estudio de viabilidad para un posible túnel ferroviario de cercanías que, partiendo de las vías situadas al norte del sistema ferroviario de Vicalvaro, penetrara en la ciudad, conectando de forma directa y rápida los municipios del Corredor del Henares con Nuevos Ministerios y Príncipe Pío, para dirigirse después hacia Latina, Cuatro Vientos y los municipios del Suroeste. La ejecución de esta línea, que constituiría una solución alternativa a la penetración de cercanías por la vía de Hortaleza, podría seguir justificando la propuesta de rehabilitación de la estación de O'Donnell.

Otras actuaciones propuestas, de menor importancia desde el punto de vista de la inversión, pero fundamentales a la hora de potenciar el uso de las cercanías por parte de los viajeros en la metrópoli, se

refieren a la reubicación de algunas estaciones como la de Aravaca y Entrevías, o la reordenación de su entorno, implantando usos terciarios, residenciales y de equipamiento (Vallecas, Vicálvaro, etc.) de forma que queden integradas en la trama urbana, resulten atractivas y tengan fácil acceso, y a la incorporación de aparcamientos de disuasión y terminales de autobuses en las estaciones de la periferia: Vallecas, Vicálvaro, Aravaca, Santa Eugenia, Mirasierra, Pitis, Hortaleza, Villaverde Alto, Villaverde Bajo, Madrid Sur-El Pozo, etc.

Asimismo, para conseguir un mejor funcionamiento de la red, parece necesario plantearse la reorganización de las líneas actuales que equilibre la demanda entre el Norte y el Sur, haciendo pasantes por el túnel Chamartín-Atocha el mayor número de líneas posible. Con la remodelación de las cabeceras norte de Chamartín y sur de Atocha, podrían ser pasantes tres grandes ejes resultantes de la fusión de las actuales líneas C-1 con C-4, C-2 con C-8, y C-7 con la futura línea del Aeropuerto.

De conformidad con las previsiones de la Dirección de Planificación y Coordinación de Gestión e Infraestructuras de Renfe, el Plan General recoge como actuaciones a corto plazo las referidas a la cuadruplicación de vía entre San Cristóbal de los Angeles y Pinto, con futura ampliación hasta Aranjuez, y el encaje de una tercera vía entre Villaverde Alto y Villaverde Bajo que canalice los tráficos de mercancías.

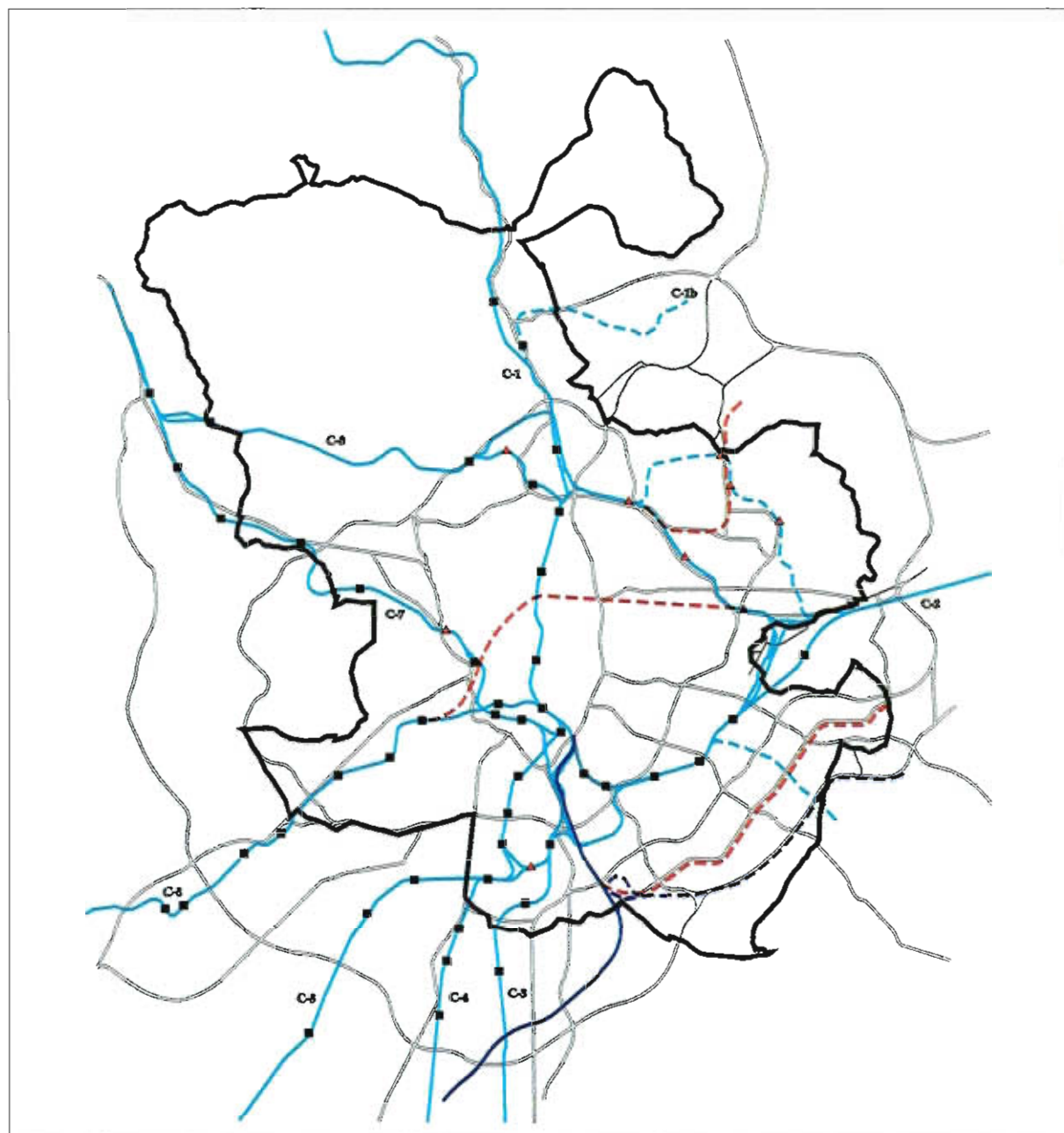
El Plan, por otra parte, considera necesaria una comunicación del CITI (Centro Integral Transporte Internacional) de Coslada con la red ferroviaria de mercancías, con objeto de que este moderno centro integral de transporte de mercancías funcione a rendimiento óptimo.

Finalmente cabe mencionar el Centro Técnico Estratégico del Sur, que abarca las instalaciones ferroviarias de Abroñigal, Cerro Negro, Santa Catalina, Villaverde Bajo y la estación de El Salobral. Asimismo, el Centro Técnico Estratégico de la zona Norte propuesto por Renfe, se integrará en las correspondientes áreas de planeamiento remitido (APR) de Chamartín y Fuencarral.

La propuesta de ampliación de la red de cercanías se adjunta en el esquema nº II y en el plano de Estructura ST-Sistema de Transportes, a escala 1:50.000.

TRANSPORTES

RED DE FERROCARRIL



- Red Ferroviaria Existente
- - - Red Ferroviaria Propuesta
- AVE Existente
- - - AVE Propuesto
- - - Líneas Ferroviarias en Estudio por la CAM
- Estación Existente
- ▲ Estación Propuesta

2.3 OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE

2.3.1 AUTOBUSES URBANOS

El autobús ha de atender la función de agrupamiento y distribución hacia los modos de mayor capacidad, actuando como medio complementario del ferrocarril metropolitano y del de cercanías. Debe además ocupar un espacio propio en las relaciones entre distritos, e incluso servir como alternativa de superficie, reforzando líneas potentes de Metro, para trayectos más cortos.

Los autobuses urbanos son especialmente aptos para la realización de determinados desplazamientos, debido a su flexibilidad de servicio y de trazado, ya que con medidas adecuadas de gestión del viario pueden alcanzar niveles importantes de capacidad de transporte.

La mejora de la calidad del servicio hace necesario:

- a) Aumentar la velocidad comercial de los autobuses, con la implantación de carriles-bus y plataformas reservadas.
- b) Mejorar la frecuencia, regularidad y puntualidad.
- c) Mejorar la información del usuario y la utilidad de la red.
- d) Aumentar la comodidad y el confort del autobús, en todas las líneas.
- e) Mejorar el equipamiento y la señalización de las paradas.
- f) Construcción de nuevas cocheras, en previsión de los nuevos desarrollos urbanísticos, para cubrir las necesidades de depósito de unidades y facilitar la explotación de la red.

No se prevén sobre este medio actuaciones significativas, únicamente la modificación de algunas líneas o reubicación de paradas, en función de las necesidades que en cada momento determinen los estudios del Consorcio de Transportes de Madrid, así como la previsión de extensiones o complementaciones de cobertura de itinerarios como, por ejemplo, sobre los barrios de Aravaca, El Plantío y Valdemarín, con el objeto de optimizar la complementariedad intermodal, evitando solapes entre las distintas redes y reforzando el papel del autobús como alimentador de los modos más potentes y rígidos: Metro y ferrocarril de cercanías.

Respecto a las futuras necesidades de espacio para ubicación de los depósitos requeridos por la Empresa Municipal de Transportes (EMT), el Plan General contempla una reserva de suelo para tal fin en el PAU de Carabanchel, así como dos más, de unas 4 Has. cada una, en el PAU de Monte Carmelo y en Ensanche de Vallecas.

2.3.2 AUTOBUSES INTERURBANOS

Casi de forma unánime, las distintas Administraciones propugnan una política de carriles-bus y de plataformas reservadas al transporte público, tanto en las vías de acceso como en los tramos urbanos con mayor carga de movilidad en Madrid.

En esta línea, el MOPTMA ha estudiado la posible implantación de carriles-bus en los tramos de acceso de la práctica totalidad de las carreteras radiales, fundamentalmente en las más congestionadas, con prioridad para aquellas que en este momento tienen mayor densidad de autobuses de penetración al

centro. Desde el NPG, además, se promueve que en las vías nuevas que se proyecten y tengan importancia como canales de tráfico, se estudie la posibilidad de reservar espacios que admitan una mayor flexibilidad en su gestión, y que puedan ser utilizados en exclusiva, aunque sea únicamente en períodos de hora punta, por vehículos de transporte colectivo que accedan a la ciudad.

La funcionalidad de este servicio se verá mejorada con la implantación de las mencionadas plataformas reservadas en las carreteras de acceso y con la creación de adecuadas estaciones terminales, que faciliten los intercambios con otros sistemas de transporte en la ciudad. En este momento se están ejecutando estaciones terminales singulares subterráneas: una en Moncloa y otra ligada al intercambiador de Príncipe Pío. La primera recibirá a los autobuses de la N-VI y la de Príncipe Pío a las líneas de transporte público que discurren por la N-V.

A corto plazo, se propone la mejora de la calidad de los coches con programas de renovación de las flotas, la reordenación de las líneas y la mejora del equipamiento de las paradas en las áreas de captación de viajeros.

A parte de las ya mencionadas estaciones de Príncipe Pío y Moncloa, el Plan General propone otras dos estaciones terminales para autobuses interurbanos y de largo recorrido. Una, en Méndez Alvaro, dirigida fundamentalmente a los autobuses del Sur y del Este, que sustituirá a la actual Estación Sur situada en Palos de la Frontera, y otra en la zona Norte, integrada en el intercambiador de Chamartín.

2.3.3 SISTEMAS DE CAPACIDAD INTERMEDIA Y PLATAFORMAS RESERVADAS

Uno de los objetivos del Nuevo Plan General para mejorar la movilidad urbana y metropolitana es potenciar el transporte colectivo, buscando una eficaz racionalización tanto de la gestión como de la explotación, donde las técnicas disponibles sean herramientas en favor de una modernización de la infraestructura y del material móvil, en función de la adecuada captación de demanda que equilibre el actual reparto modal.

En este sentido, el NPG afronta los niveles de demanda intermedios que no pueden ser satisfechos por la red de Metro, al no alcanzar cotas que aseguren su rentabilidad y que, sin embargo, son muy superiores a la capacidad que pueda ofrecer la red de autobuses de la EMT.

Para este fin, el NPG propone la creación de una red de transporte colectivo de capacidad intermedia, capaz de adecuarse a la trama urbana existente y futura, con velocidades comerciales superiores a los 20 Km/h, reducido impacto ambiental tanto a nivel de contaminación atmosférica como de ruido, y que satisfaga demandas comprendidas entre 8.000 y 20.000 viajeros hora punta y sentido. En este grupo se incluyen sistemas que utilizan infraestructuras totalmente reservadas y otros que sólo lo hacen parcialmente como, por ejemplo, autobuses de alta capacidad con reserva de plataforma o sistemas guiados sobre carriles (Light Rail Transit o LRT). Todos estos sistemas aplican tecnologías avanzadas de explotación que permiten en ciertas ocasiones alcanzar velocidades superiores a la de los vehículos privados.

Los sistemas modales que el NPG propone como posibles implantaciones son el autobús semirrápido, el trolebús, el autobús eléctrico, los sistemas bimodales, el tranvía y los sistemas ligeros.

Cada uno de estos sistemas si bien distintos en sus características principales, confluyen en que su funcionamiento óptimo se sitúa en un régimen de utilización prioritaria del viario público, ya que en otro caso los valores máximos teóricos y prácticos de la capacidad de los sistemas anteriormente mencionados se verían sensiblemente disminuidos.

Un procedimiento razonable para la implantación de estos sistemas es el de realizar reservas progresivas de viario público en algunos de los ejes fundamentales de la ciudad y de su entorno más inmediato. Dicha conversión a plataforma reservada aún permitiendo importantes zonas de convergencia entre tráfico privado y público, y con una primera explotación a cargo de autobús convencional, es un camino viable para iniciar una política de apoyo a los sistemas de capacidad intermedia.

Desde este punto de vista, la plataforma reservada para autobús a lo largo de todo el eje de La Castellana (Atocha-Plaza de Castilla), se manifiesta como un primer objetivo. En función de la evolución de la demanda, y si ésta se incrementa de manera notable, podría ser conveniente el cambio a un Sistema de Capacidad Intermedia. Asimismo, el NPG apoya las propuestas de actuación que, en materia de plataforma reservada, el MOPTMA incluye en el documento de Directrices para el Planeamiento de las Infraestructuras de Transportes de Madrid y la CAM en su documento de Estrategia Regional de Transportes para el 2001, en los cuales se proponen las plataformas reservadas para bus en la red de accesos a Madrid, que son:

- a) N-I (Carretera de Burgos) entre Alcobendas y Madrid
- b) N-III (Carretera de Valencia) desde M-50 hasta M-30
- c) N-401 (Carretera de Toledo) desde Getafe hasta Avda. de Oporto
- d) M-421 entre Leganés y Carabanchel
- e) N-V (Carretera de Extremadura) entre Alcorcón y M-30

Asimismo, los nuevos ejes de desarrollo que el NPG propone se formulan con voluntad de interconectarlos de forma ordenada a la trama consolidada de transporte colectivo y privado mediante la reserva de infraestructura. En especial en tres actuaciones que son:

- a) Corona Norte. Conexión transversal de los ámbitos PAU de Arroyo del Fresno, PAU de Monte Carmelo, PAU de Las Tablas y PAU de Sanchinarro con el centro urbano.
- b) Prolongación del eje de O'Donnell y las nuevas centralidades del Este.
- c) Gran Vía Urbana del Sureste, desde el Eje del Sureste hasta el final del término municipal, con posible extensión a los municipios colindantes.

Respecto a las propuestas de implantación de sistemas colectivos de capacidad intermedia, el NPG propone la redacción de un Plan Especial de Plataformas Reservadas, que el Ayuntamiento redactará a partir de la aprobación definitiva del Plan General.

Los estudios realizados afirman que, desde un punto de vista teórico, la aplicación de este modelo en Madrid posibilitaría que los sistemas ligeros de capacidad intermedia captaran entre el 5% y el 10% de los viajes de la ciudad. Este porcentaje podría verse significativamente aumentado, si la implantación de estos sistemas se produce de una forma gradual y progresiva. Es decir, en una primera fase a determinados recorridos y trazados de la red de baja capacidad, se la dota de plataforma reservada de Categoría 1 atendida por el mismo material móvil. Como es de suponer la mejora en tiempo suscitará una captación de demanda y esta aumentará. Posteriormente, en una segunda fase, se procedería a cambiar el material móvil de baja capacidad por un sistema de capacidad intermedia.

Otro punto de vista es el nivel de servicio que estos sistemas ofrecen y que no es más que el indicador de la calidad del servicio prestado desde la panorámica del usuario. En este aspecto son altos los índices en confort, seguridad, fiabilidad, frecuencia, accesibilidad y rapidez.

A SCI: AVDA. DE AMÉRICA - VILLA ROSA - CAMPO DE LAS NACIONES - BARAJAS - AEROPUERTO - CANILLEJAS - AVDA. DE AMÉRICA

Esta actuación se justifica por la demanda que sobre la actual produce la avanzada ejecución de los planes parciales de Los Llanos, Los Coronales y Arroyo del Santo, así como los nuevos desarrollos propuestos en el NPG en el barrio de Barajas, la ampliación del Aeropuerto junto con su ciudad de servicios, la ampliación de los Recintos FERIALES y Campo de las Naciones y los parques de Juan Carlos I y Valdebebas. Esto hace que un sistema ligero de transporte público de capacidad intermedia sea el modo de transporte adecuado para la unión de estas nuevas centralidades del noreste de la ciudad de una forma rápida, confortable, segura y eficaz.

La línea se propone en lazo y su ejecución en fases. La primera sería la verdaderamente estructural uniendo los enclaves anteriormente mencionados, y la segunda fase enlazaría con el nuevo complejo aeroportuario, la ciudad de servicios y las nuevas terminales, según la programación de su ejecución y desarrollo real.

La cabecera se propone en el intercambiador de Avda. de América, cuya estratégica situación hace especialmente adecuada la utilización del sistema ligero, y en consecuencia el fomento del transporte colectivo en esta parte de la ciudad.

Este trazado pasa también por el intercambiador de Canillejas que lleva asociado un aparcamiento disuasorio y es cabecera de la línea 5 de Metro, con lo cual el nuevo enlace entre los intercambiadores de Canillejas y Avda. de América se potencia con la plataforma reservada de uso exclusivo de transporte colectivo en la que el SCI sería pieza clave para la solución del acceso a Madrid por el este, a través de la N-II.

La ciudad de servicios de Barajas se concibe como un gran núcleo de intercomunicaciones y como un auténtico polo de desarrollo y atracción de actividades terciarias en el que se instalarán nuevos complejos de oficinas, comercios, hoteles, parques empresariales y zonas residenciales y de ocio, respondiendo a una concepción moderna del Gran Aeropuerto como centro nacional e internacional de comunicaciones y negocios.

Según el estudio de AENA sobre la ampliación del aeropuerto de Madrid/Barajas, en 1992 hubo un tráfico aéreo de 18 millones de pasajeros y las previsiones son de 30 y 42 millones de pasajeros para el año 2000 y 2012 respectivamente.

No cabe duda que paralelamente a estas actuaciones hay que solucionar el problema de la movilidad que esta parte de la ciudad experimentará dentro de pocos años. Un Sistema de Capacidad Intermedia como el propuesto, junto con otras actuaciones previstas como el nuevo acceso norte del Corredor del Henares perteneciente a la red de cercanías de RENFE, nuevas infraestructuras canalizadoras de los tráficos viarios como la futura autopista del Ebro que también contará con acceso directo, la M-50 y el eje distribuidor de la conexión entre la N-I y la N-II, son actuaciones que, entre otras, pueden asegurar el correcto funcionamiento del complejo aeroportuario y de su entorno en materia de movilidad urbana y metropolitana.

El tramo del trazado del SCI que discurre por la denominada vía de la gasolina, en el ámbito del API Motocine (Alameda de Osuna), vía fuera de servicio del antiguo ferrocarril de combustible para el aeropuerto, se considera con carácter de APR (área de planeamiento remitido), a desarrollar mediante un Plan Especial de Adaptación de Vía Pública, a fin de posibilitar su reconversión en un bulvar peatonal, ubicándose el sistema ligero bien en superficie o bien bajo rasante y completándose la actuación con un aparcamiento subterráneo para residentes, todo ello previo el necesario acuerdo con RENFE.

B SCI.: GRAN VÍA URBANA DEL SURESTE

La Gran Vía Urbana del Sureste se concibe como una vía de carácter interdistrital, de marcado carácter urbano, de sección transversal no uniforme pero amplia en su diseño y multifuncional en su concepción de usos y actividades ya que, entre el Eje del Sureste y el corredor del Henares, la vía pasa a convertirse en elemento estructurante de nuevos crecimientos, núcleos residenciales, parques urbanos, y desarrollos industriales y dotacionales.

El nuevo planeamiento ha contemplado la necesidad de un elemento vertebrador de las comunicaciones a lo largo de la vía, dotándola de un modo de transporte rápido y de capacidad suficiente en función de cómo se desarrolle en el tiempo la demanda. Los primeros estudios realizados aportan unas previsiones de demanda que podrían ser satisfechas con un sistema de capacidad intermedia. En este sentido, el Programa de Actuación del NPG recoge y valora su implantación, que podrá realizarse al mismo tiempo que la ejecución de la vía.

No obstante, si la evolución del planeamiento en esta zona o las necesidades de movilidad metropolitana en el sureste de la región lo justificaran, la citada actuación podría sustituirse por la creación de un nuevo corredor ferroviario, desdoblamiento del corredor del Henares, cuya viabilidad está siendo estudiada por la C.A.M., que podría discurrir a lo largo de la Gran Vía Urbana del Sureste, en superficie o bajo la vía pública y acceder al centro de la ciudad a través del corredor sur ferroviario.

C SCI.: AVENIDAS DE CÓRDOBA Y ANDALUCÍA

Esta propuesta está enmarcada en el proceso de transformación que se propone efectuar en el eje Avda. de Córdoba-Avda. de Andalucía, debido fundamentalmente a la construcción del by-pass de la N-IV, y que ha desviado gran parte del tráfico de entrada y salida hacia el Sur.

Se trata de integrar la antigua N-IV al medio urbano, dotándola de bulvar, arbolado y espacios libres. En definitiva, de reurbanizar el eje para adaptar el viario actual y su entorno a las nuevas exigencias derivadas de la transformación de la zona.

En este proceso de transformación, la implantación de un Sistema de Capacidad Intermedia, es un nuevo elemento urbano de vertebración para el conjunto de la actuación.

El trazado une núcleos consolidados y densamente poblados como San Cristóbal, Villaverde, San Fermín, Las Carolinas y el hospital Doce de Octubre entre otros. La cabecera norte se localiza en el intercambiador de Legazpi y la cabecera sur se ubica en la Avda. de Andalucía, a la altura de San Cristóbal de los Angeles.

CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS SISTEMAS DE CAPACIDAD INTERMEDIA

Línea	Conexiones	Características	Estaciones
Avda. de América- Villa Rosa-Campo de las Naciones- Barajas-Aeropuerto- Canillejas-Avda. de América.	INTERCAMBIADORES: -Avda. de América: Metro líneas 4, 6, 7 y 9; Bus Urbano y Metropolitano -Villa Rosa: Metro línea 4 y aparcamiento asociado. -Canillejas: Metro línea 5 y aparcamiento disuasorio. -Aeropuerto: Nuevo acceso norte del Corredor del Henares	-Longitud: 28,8 Km. -Vmax: 80 Km/h. -Vcomercial: 60 Km/h. -Aceleración/Desaceleración: 1,3 m/seg-. -Tiempos de recorrido: *Avda. de América-Canillejas: 9 min. *Avda. de América-Aeropuerto: 11 min. -Número de estaciones: 25 -Distancia media entre estaciones: 1.100 m. -Fases de ejecución: 3 *1ª Avda. de América-Canillejas. *2ª Canillejas-Aeropuerto-Villa Rosa. *3ª Nuevo Barajas-Ciudad de Servicios.	1ª FASE: *Avda. de América *M-30 *Arturo Soria *Josefa Valcárcel *Piovera *Canillejas 2ª FASE: *Motocine *Alameda de Osuna *Terminales Actuales *Barajas *Avda. de Logroño 3ª FASE: *Corralejos *Los Coronales *Juan Carlos I *Campo de las Naciones *Villa Rosa *Machu Pichu *Los Llanos *Arroyo del Santo *Terminal de carga *Nuevas Terminales *Valdebebas *Ciudad de Servicios *Ampliación de Feriales
Gran Vía Urbana del Sureste- * Plataforma reser- vada Eje del Sureste	-Metro Líneas 1 y 9 -Cercanías C-2	-Longitud: 22 Km. -Vmax: 80 Km/h. -Vcomercial: 60 Km/h. -Aceleración/Desaceleración: 1,3 m/seg-. -Número de Estaciones: 18-20. -Distancia media entre estaciones: 1.200 metros. -Tiempo de recorrido: 35 min.	*Centros de actividades de los nuevos desarrollos articulados en la Gran Vía Urbana del Sureste.
Avda. de Córdoba	INTERCAMBIADORES: -Legazpi: Metro Líneas 3 y 6; Bus Urbano y metropolitano -Doce de Octubre: FECC. C-5 -Dehesa Boyal: FECC. C-4	-Longitud: 8 Km. -Vmax: 80 Km/h. -Vcomercial: 60 Km/h. -Aceleración/Desaceleración: 1,3 m/seg-. -Tiempo de recorrido: 12 min. -Número de estaciones: 10 -Distancia media entre estaciones: 800 m.	*Legazpi *Las Carolinas *Doce de Octubre *San Fermín *El Espinillo *Los Rosales Villaverde *Dehesa Boyal *San Cristóbal *San Cristóbal de los Angeles

2.4 INTERCAMBIADORES

Dada la complejidad que presenta el transporte en el conjunto de la ciudad y del área metropolitana, el modelo más adecuado es aquél que optimiza el funcionamiento de los distintos modos de transporte. Para facilitar y coordinar el sistema multimodal de viajes es necesario actuar de forma prioritaria en la mejora de los puntos de intercambio.

Los intercambiadores bien elegidos en cuanto a ubicación y de transferencia cómoda, sin grandes pasillos de acceso ni elevados desniveles, llevan a mejorar la cuota de participación del transporte colectivo sobre el privado. Por ello, las acciones que se proponen se encaminan hacia:

- a) Mejora del entramado de la red de transporte
- b) Mejora de los modos que sirven al intercambiador
- c) Mejora de los emplazamientos de los intercambiadores
- d) Mejora de las instalaciones físicas y de la organización del intercambiador

Los esquemas y cuadros que se adjuntan al final de este epígrafe recogen las propuestas del NPG, tendentes a mejorar la conectividad entre distintas redes. Estas propuestas van dirigidas a mejorar los intercambiadores actuales en función de la demanda y a implantar otros nuevos siguiendo el crecimiento de la ciudad previsto en el Plan. Se ha intentado organizar un sistema de intercambiadores formando cuatro coronas concéntricas, un eje central Norte-Sur y otro eje central transversal al anterior:

- a) Corona exterior de intercambiadores basada en la futura Gran Vía Urbana del Sureste. De implantación a largo plazo.
- b) Corona intermedia exterior de intercambiadores basada en la M-40. De implantación a medio plazo.
- c) Corona intermedia interior basada en la M-30. También de implantación a medio plazo.
- d) Corona central basada en la línea 6 circular de Metro. La existencia de esta línea de distribución y conexión circular de Metro tiene especial importancia estratégica, por mantener correspondencia con la mayoría de las líneas ferroviarias de cercanías. En este sentido, coincidirá con la línea C-7 en Príncipe Pío, con la C-5 en Laguna y con C-2, C-5 y C-7 en Méndez Álvaro. La estación de Nuevos Ministerios recoge las líneas C-1, C-2, C-7 y C-8.

La línea 6 circular también establece puntos de conexión con los terminales de autobuses interurbanos en los arranques de las vías radiales: Avda. de América (Ctra. de Barcelona), Conde de Casal (Ctra. de Valencia), Glorieta Elíptica (Ctra. de Toledo), Príncipe Pío (Ctra. de Extremadura), Méndez Álvaro (nueva Estación Sur de Autobuses) y Moncloa (Ctra. de La Coruña). Todas estas estaciones configuran los principales puntos de intercambio bus/metro.

- e) Ejes Central y Transversal, basados en los ejes de cercanías Atocha-Chamartín y Pasillo Verde, respectivamente.

Asimismo, el Plan General propone una serie de intercambiadores urbanos cuyas condiciones de transbordo pueden ser mejoradas sin necesidad de fuertes inversiones, aunque sí podrían implicar la utilización de suelo destinado en principio a otros usos, motivo por el que se ha procedido a un análisis individualizado de los puntos más significativos.

La propuesta general del sistema de intercambiadores en cuanto a su localización y su clasificación queda grafiada en el plano de Estructura ST-Sistemas de Transportes, a escala 1:50.000.

TRANSPORTES.- SISTEMA DE INTERCAMBIADORES

CUADRO RESUMEN DE PROPUESTAS

Nº	Orientación	Intercambiador	Modos relacionados	Propuestas
1	N-O	Aravaca	FC. Cercanías: C-7 Bus: Cercanías Urbanos	Reubicación de la estación en zona de nuevos desarrollos. Aparcamiento de disuasión. Facilitar intercambio con autobuses. Nivel B.
2	N-O	Pitis	FC. Cercanías: C-7, C-8 Metro: L-7 Bus: Cercanías Urbanos	Prolongar la línea 7 de metro y facilitar intercambio con ferrocarril de cercanías. Aparcamiento de disuasión y dársenas para autobuses. Nivel B.
3	N-O	Mirasierra	FC. Cercanías: C-7, C-8 Metro: L-9 Bus: Urbanos	Construcción de una nueva estación de cercanías Prolongación de la L-9 de Metro Aparcamiento asociado Conexión con autobuses urbanos Nivel B
4	N-O	Monte Carmelo	Metro: L-1 Bus: Cercanías Urbanos	Aparcamiento de disuasión. Prolongación de la L-1 de Metro. Terminal de autobuses. Nivel B.
5	N	Chamartín	FC. Cercanías: C-1, C-2, C-4, C-7, C-8 Metro: L-8, L-1 Bus: Largo recorrido Cercanías Urbanos	Construcción de una estación de autobuses de largo recorrido. Crear una relación rápida y cómoda entre el ferrocarril y las Líneas 1 y 8 de Metro. Nivel A.
6	N-E	Hortaleza	FC. Cercanías: FC. Aeropuerto Metro: L-8 Bus: Urbanos Cercanías	Se propone un punto de intercambio entre el futuro ferrocarril al Aeropuerto, una nueva línea de cercanías (vía de Hortaleza) y la prolongación de la L-8 de Metro. Aparcamiento de disuasión y dársenas para terminal de autobuses urbanos. Nivel A.
7	N-E	Villa Rosa	Metro: L-4 Bus: Cercanías Urbanos SCI: A. América-Aeropuerto	Prolong. L-4 de Metro Conexión con el futuro sistema de transporte ligero al Aeropuerto y los recintos feriales. Nivel B.
8	E	Canillejas	Metro: L-5 Bus: Cercanías Urbanos SCI: A. América-Aeropuerto	Construcción de dársenas para autobuses. Ampliación del aparcamiento disuasorio, mejorando las conexiones con el Metro. Intercambio con el metro ligero del Aeropuerto. Nivel B.
9	S-E	Vicálvaro	FC. Cercanías: C-1, C-2 Metro: L-9 Bus: Cercanías Urbanos	Prolongación de la L-9 de Metro. Aparcamiento de larga estancia. Facilitar el intercambio de los autobuses. Nivel B.
10	S-E	Prol. Vicálvaro	Metro: L-9 Bus: Cercanías Urbanos SCI: G. Vía Urbana Sureste	Prolongar la L-9 de Metro. Construcción de la Gran Vía Urbana del Sureste, con un medio de transporte ligero. Nivel B.
11	S-E	Santa Eugenia	FC. Cercanías: C-1, C-2 Bus: Cercanías Urbanos	Remodelación de la estación de cercanías. Hacer llegar hasta el intercambiador las líneas de autobuses que sirven a la población. Aparcamiento de larga estancia ligado a la N-III. Nivel B.
12	S-E	Vallecas	FC. Cercanías: C-1, C-2 Metro: L-1 Bus: Cercanías Urbanos	Prolongación de la L-1 de Metro. Llevar autobuses hasta el intercambiador. Aparcamiento de larga estancia. Nivel A.

.../...

TRANSPORTES.- SISTEMA DE INTERCAMBIADORES

CUADRO RESUMEN DE PROPUESTAS

Nº	Orientación	Intercambiador	Modos relacionados		Propuestas
13	S-E	Ensanche de Vallecas	Metro: Bus: SCI:	L-1 Cercanías Urbanas G.Vía Urbana del Sureste	Prolongar L-1 de Metro. Construcción de la Gran Vía Urbana del Sureste, con un medio de transporte ligero. Nivel B.
14	S-E	Madrid Sur-El Pozo	F.C. Cercanías: Metro: Bus:	C-1, C-2 Cercanías Urbanas Cercanías Urbanas	Estación de Cercanías Aparcamiento asociado Conexión con autobuses urbanos y de cercanías procedentes del Eje del Sureste Nivel B
15	S	Pte. Alcocer	F.C. Bus:	C-5 Urbano	Ampliación del aparcamiento asociado y conexión con autobuses urbanos. Nivel B.
16	S	Dehesa Boyal	F.C. Cercanías: Bus: SCI:	C-4 Cercanías Urbanas Avda. de Córdoba y Andalucía	Se recomienda un acceso de autobuses urbanos y aparcamiento asociado. Conexión con el SCI de las Avda. de Córdoba y Andalucía. Nivel B.
17	S	Doce de Octubre	F.C. Cercanías: Bus:	C-5 Cercanías Urbanas	Dámonas para paradas de autobuses y nuevo acceso al ferrocarril. Aparcamiento asociado. Nivel B.
18	S	Villaverde Alto	F.C. Cercanías: Bus:	C-4,C-5 Cercanías Urbanas	Aproximar la terminal de otros autobuses a la estación de cercanías. Facilitar el intercambio. Ampliar aparcamiento actual. Nivel B.
19	S	Villaverde Bajo	F.C. Cercanías: Bus:	C-3,C-4 Urbanos	Construcción de una nueva estación de cercanías, con paradas de autobus urbano en las inmediaciones y un aparcamiento de larga estancia, asociado al intercambiador. Nivel B.
20	S-O	Aluche	F.C. Cercanías: Metro: Bus:	C-5 L-5 Cercanías Urbanas	Con la nueva propuesta de ampliación de la red de Metro, la L-10 ya no llegará al intercambiador. Es necesaria una ampliación de la zona utilizada actualmente por los autobuses, y del aparcamiento disuasorio. Nivel A.
21	S-O	Campamento	Metro: Bus:	L-10 Cercanías Urbanas	Nueva ubicación de la estación de Metro junto a la N-V. Aparcamiento subterráneo para vehículos privados y autobuses. Nivel B.
22	S-O	Cuatro Vientos	F.C. Cercanías: Bus:	C-5 Cercanías Urbanas	Prolongación de la L-10 de Metro. Intercambio con autobuses y Línea C-5 de cercanías. Aparcamiento asociado. Nivel B.
23	Centro	N. Ministerios	F.C. Cercanías: Metro: Bus:	C-7,C-8,C-1,C-2,C-4 L-6,L-8/L-10 Urbanos	Mejora de la conexión actual. Nivel A.
24	Centro	Gregorio Marañón	Metro: Bus:	L-7,L-8/L-10 Urbanos	Se propone intercambiador que facilite la relación entre autobuses, cercanías y Líneas 7 y 8/10 de Metro. Nivel B.
25	Centro	Plza. Colón (Recoletos)	F.C. Cercanías: Metro: Bus:	C-1,C-2,C-4,C-7,C-8. L-4, L-2 Urbanos	Facilitar el intercambio. Necesidad de obras de mejora de correspondencia. Nivel B.
26	C-E	Av. América	Metro: Bus: SCI al Aeropuerto. Cabeceira	L-4,L-6,L-7,L-9 Cercanías Urbanas Urbanos	Construcción de un intercambiador que incluya la cabecera del SCI al Aeropuerto e integre todos los modos que concurren. Nivel A.

.../...

TRANSPORTES.- SISTEMA DE INTERCAMBIADORES

CUADRO RESUMEN DE PROPUESTAS

Nº	Orientación	Intercambiador	Modos relacionados		Propuestas
27	C-E	O'Donnell	Metro: Bus:	L-6 Cercanías Urbanos	Aparcamiento de larga estancia subterráneo Cabecera plataforma reservada en Eje de O'Donnell Nivel B.
28	C-E	Conde Casal	Metro: Bus:	L-6 Largo recorrido Cercanías Urbano	Construcción de un intercambiador subterráneo con dársenas para los autobuses interurbanos, y de largo recorrido. Aparcamiento de larga estancia. Nivel A.
29	C-S	Méndez Alvaro	F.C. Cercanías: Metro: Bus:	C-5, C-7, C-2 L-6 Largo recorrido Cercanías Urbanos	Construcción de un intercambiador de Nivel A, que in- cluya una estación para autobuses interurbanos y de largo recorrido (Nueva Estación Sur) y un aparcamiento asociado. Nivel A.
30	C-S	Legazpi	Metro: Bus: SCI:	L-3,L-6 Cercanías Urbanos Avdas. de Córdoba y An- dalucía, Cabecera	Acondicionamiento del intercambiador existente en superficie. Cabecera de metro ligero de las Avdas. de Córdoba y Andalucía. Nivel B.
31	C-S	Fernández Ladreda - Plza. Elíptica	Metro: Bus:	L-6,L-10/8 Cercanías Urbanos	Construcción de un intercambiador de Nivel A., en el que podría conectar la L-6 con la L-10 de Metro. Terminal de autobuses urbanos e interurbanos en superficie. Aparcamiento de larga estancia subterráneo. Nivel A.
32	C-S	Laguna	F.C. Cercanías: Metro: Bus:	C-5 L-6 Urbanos	Acondicionar intercambiador en superficie, según las exigencias de los futuros desarrollos urbanos de la zona.
33	C-S	Delicias	F.C. Cercanías: Metro: Bus:	C-7 L-3 Urbanos	Facilitar el intercambio en superficie entre Metro y Ferrocarril o mediante pasillo subterráneo. Acercar paradas de autobús y dotarlas de equipam- iento necesario. Nivel B.
34	C-S	Pirámides	F.C. Cercanías: Metro: Bus:	C-7 L-5 Urbanos	Facilitar el intercambio entre todos los modos. Dotar con equipamiento necesario. Nivel B.
35	C-S	Embajadores	F.C. Cercanías: Metro: Bus:	C-5 L-3,L-5 Urbanos	No permitir la llegada de autobuses interurbanos. Acondicionar dársenas superficiales.

NOTA 1: La clasificación de los intercambiadores responde a los siguientes conceptos:

Nivel A: Correspondencias equipadas de un conjunto de infraestructuras de intercambio físico entre modos, así como servicios de atención al viajero y que puedan albergar otros usos complementarios a la propia actividad del transporte.

Nivel B: Correspondencias que tienen marquesinas o construcciones simples buscando la comodidad del viajero y la minimización de las interferencias con el tráfico.

NOTA 2: Además de los 35 intercambiadores sobre los que el NPC propone las referidas actuaciones, integran el sistema funcional planteado, con carácter de ya ejecutados, los cinco intercambiadores siguientes: Moncloa, Príncipe Pío, Atocha, Plaza de Castilla y El Barrial.

TRANSPORTES.- SISTEMA DE INTERCAMBIADORES
CLASIFICACIÓN POR ÁREA ESTRATÉGICA (Respecto a orbitales viarios)

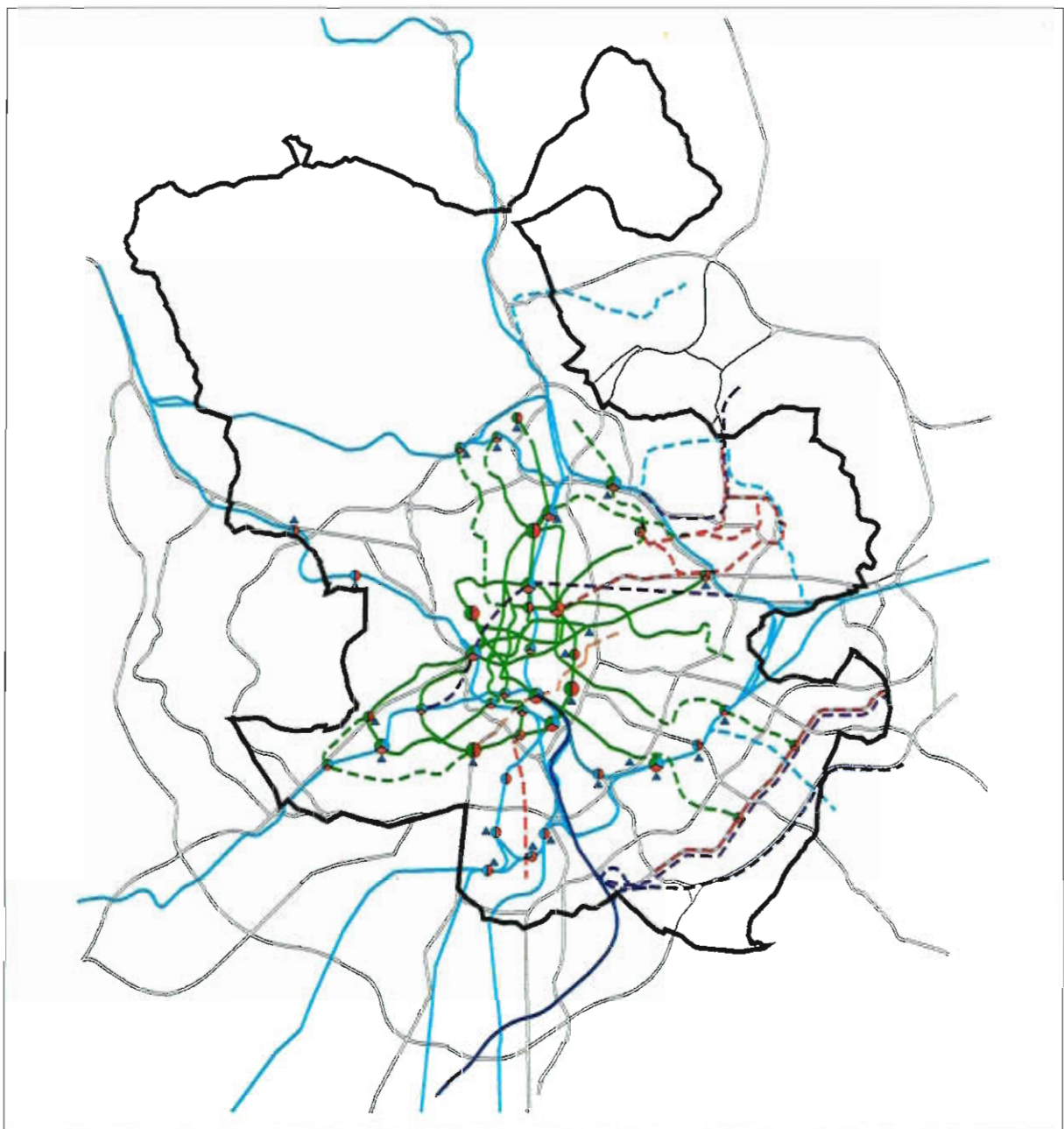
Localización del intercambiador	Situación diciembre 1994	Propuesta NPG
M-40 y Exteriores	El Barrial Canillejas Vicálvaro Villaverde Alto	El Barrial Pitis Monte Carmelo Canillejas Vicálvaro Prolongación de Vicálvaro Santa Eugenia Vallecas Ensanche Villa de Vallecas Dehesa Boyal Madrid Sur-El Pozo Villaverde Alto Villaverde Bajo
	4	13
M-30 y Exteriores hasta M-40	Aluche Plaza Elíptica Laguna	Arayaca Mirasierra Hortaleza Villa Rosa Puente Alcocer Doce de Octubre Aluche Campamento Cuatro Vientos Plaza Elíptica Laguna
	3	11
Interiores a la M-30	Chamartín Plaza de Castilla Nuevos Ministerios Gregorio Marañón Recoletos Avda. de América Legazpi Atocha Delicias Pirámides Embajadores Estación Sur Reina Sofía O'Donnell Conde de Casal Méndez Alvaro Príncipe Pío Moncloa	Chamartín Plaza de Castilla Nuevos Ministerios Gregorio Marañón Recoletos Avda. de América Legazpi Atocha Delicias Pirámides Embajadores O'Donnell Conde de Casal Méndez Alvaro Príncipe Pío Moncloa
	18	16
TOTAL	25	40

TRANSPORTES.- SISTEMA DE INTERCAMBIADORES
CLASIFICACIÓN POR ÁREA ESTRATÉGICA (Respecto a la L-6 de METRO)

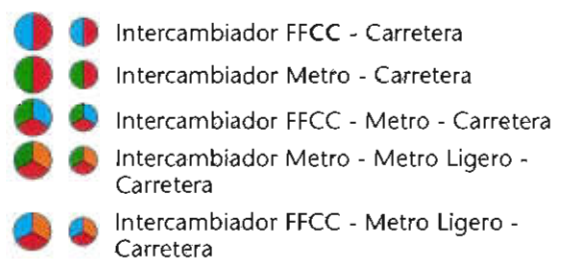
Localización del intercambiador	Situación diciembre 1994	Propuesta NPG
Exteriores a la L-6 de METRO	El Barrial Chamartín Plaza de Castilla Canillejas Vicálvaro Villaverde Alto Aluche	El Barrial Aravaca Pitis Mirasierra Monte Carmelo Chamartín Plaza de Castilla Hortaleza Villa Rosa Canillejas Vicálvaro Prolongación de Vicálvaro Santa Eugenia Vallecas Ensanche Villa de Vallecas Dehesa Boyal Madrid Sur-El Pozo Doce de Octubre Puente Alcocer Villaverde Alto Villaverde Bajo Aluche Campamento Cuatro Vientos
	7	24
Intercambio con L-6 de METRO	Nuevos Ministerios Avenida de América O'Donnell Conde de Casal Méndez Álvaro Legazpi Plaza Elíptica Laguna Príncipe Pío Moncloa	Nuevos Ministerios Avenida de América O'Donnell Conde de Casal Méndez Álvaro Legazpi Plaza Elíptica Laguna Príncipe Pío Moncloa
	10	10
Interiores a la L-6 de METRO	Gregorio Marañón Recoletos Atocha Delicias Pirámides Embajadores Estación Sur Reina Sofía	Gregorio Marañón Recoletos Atocha Delicias Pirámides Embajadores
	8	6
TOTAL	25	40

TRANSPORTES

SISTEMA DE INTERCAMBIADORES



INTERCAMBIADORES PROPUESTOS



2.5 LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE

Se han englobado dentro de esta denominación tanto los centros integrados de transporte de mercancías como los suelos destinados al estacionamiento y mantenimiento de vehículos pesados o vehículos de transporte de mercancías peligrosas: cocheras de la EMT, cocheras y talleres de Metro, aparcamientos de camiones, autocares, etc.

La búsqueda de soluciones al problema del almacenamiento y distribución de mercancías en las grandes ciudades, ha llevado en la mayoría de los países europeos a la aparición de grandes centros integrados de transporte, que permiten la agrupación y ruptura de cargas fuera del núcleo urbano, dotando así de mayor fluidez al tráfico y de mayor eficiencia a los transportistas.

En los últimos años la Comunidad Autónoma de Madrid ha dado un importante impulso al ordenamiento territorial de las actividades relacionadas con los movimientos de mercancías. En la región madrileña ya existen, en distintas fases de ejecución y funcionamiento, tres centros integrados: el Centro de Transporte de Mercancías (CTM), en las inmediaciones de Mercamadrid y cerca de la M-40, entre las carreteras N-III y N-IV, el CITI de Coslada, ligado sobre todo al transporte internacional; y el Centro de Transportes de Getafe, con un ámbito de influencia más nacional y que tiene entre sus aspectos más destacables una localización estratégica en los márgenes de cruce viario de la N-IV y la autovía del Culebro, que constituye el tramo sur del futuro orbital M-50.

El Nuevo Plan General de Madrid apuesta por la continuidad en el desarrollo de este tipo de actuaciones, por los beneficios que aportan al transporte dentro de la ciudad y a la ciudad misma, al concentrar actividades que de otra forma exigirían la realización de movimientos o estacionamientos no convenientes para el tráfico general, por retirar de la vía pública los vehículos que pueden entorpecer el tránsito, congestionar el viario o atentar contra la seguridad de los usuarios.

El Plan General califica suelos para depósitos de autobuses de la EMT en los ámbitos PAU de Carabanchel, PAU de Monte Carmelo y Ensanche de Vallecas, que en respuesta a las demandas de la propia EMT, parecen suficientes para atender las necesidades de la futura red de transporte urbano de superficie de Madrid.

Asimismo, el NPG ha previsto parcelas que, en función de su tamaño, localización y accesibilidad desde los distintos modos de transporte y mediante el desarrollo del correspondiente Plan Especial, podrán ser soporte de actividades logísticas de mercancías que proporcionen servicios adecuados al transportista y a su vehículo, reservando suelo para el almacenaje, consolidación y fraccionamiento de cargas, o bien áreas de aparcamiento y mantenimiento de autobuses, camiones y otros vehículos pesados.

2.6 APARCAMIENTOS DISUASORIOS

Las pautas de desarrollo territorial que han afectado al área Metropolitana de Madrid han propiciado una ubicación de los nuevos asentamientos a una media de unos 27 kms de Madrid, mientras que, fundamentalmente, el centro no sólo ha sido el lugar donde se han continuado manteniendo niveles de empleo elevados sino que, además, como consecuencia de las rentas de situación, ha sido el lugar preferente de creación de empleo, pese a la destrucción de este, en los últimos años, en todo el territorio metropolitano.

Como consecuencia de estos movimientos de población, no sólo se ha incrementado el número de kilómetros recorridos diariamente por persona sino que, además, la dispersión dificulta el desarrollo de

una red de transporte colectivo que pudiera ser capaz de servir a toda esta demanda, cada vez más dispersa, de viajes pendulares (ida y vuelta al trabajo).

Este fenómeno -que de un modo u otro afecta a otras áreas metropolitanas de otras capitales europeas y que, como consecuencia, están reorientando sus modelos territoriales en línea con las propuestas del NPG para Madrid- hace que disminuyan, progresivamente, las posibilidades de accesibilidad *tolerable* al sistema de transporte colectivo, con la finalidad de viajar a los centros urbanos, para una parte creciente de ciudadanos.

Estos viajeros deben, por una parte, comenzar su viaje, desde sus urbanizaciones, en coche y requieren un lugar de estacionamiento de larga estancia (de 5 a 8 o más horas) en condiciones aceptables de confort, seguridad y precio.

Los aparcamientos disuasorios llamados *en origen* están llamados a cubrir, teóricamente, una parte de esa demanda. Sin embargo esos aparcamientos, de carácter metropolitano, fuera del término municipal de Madrid, ligados al ferrocarril de cercanías, ofrecen, en general, una mala accesibilidad a todo el conjunto de áreas centrales.

Con el sistema actual de aparcamientos disuasorios y de intercambiadores, el cuadro adjunto nos muestra cual es la situación para una muestra aleatoria de viajeros en la hora punta para alcanzar un destino en el centro de Madrid.

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS EN TRANSPORTE COLECTIVO PARA VIAJES EN VEHÍCULO PRIVADO HACIA EL CENTRO DE MADRID

Agregación origen	Viajes 1 etapa	Viajes 2 etapas	Viajes más de 2 etapas	Total
Almendra Central	2.657	1.772		4.429
Periferia urbana	515	3.598	1.028	5.141
Área metropolitana norte		82	326	408
Área metropolitana sur		150	848	998
Área metropolitana este		47	391	438
Área metropolitana oeste		30	617	647
Corredor norte			52	52
Corredor noroeste			31	31
Corredor este			72	72
Corredor suroeste			35	35
Corredor sur			88	88
Corredor sureste			30	30
Carretera de Toledo			36	36
Totales	3.172	5.679	3.544	12.405

El cuadro debe entenderse como etapas en transporte colectivo, a las que habría que sumar la etapa inicial desde casa hasta el estacionamiento o andando desde casa hasta la estación.

La conclusión nos dice que el 30 % de los viajeros requerirían como mínimo 3 transbordos en la mañana y 3 en la tarde para poder alcanzar su destino en transporte colectivo. Pero si excluimos de la relación a los que viven en la almendra central, (interior de la M-30), nos encontramos que la proporción pasa a ser del 44 %. Hay que destacar que el cuadro se ha elaborado con el supuesto de que la Línea 6 (circular) estuviera en servicio, así como la extensión de la Línea 10.

Todo ello supone, con los problemas de accesibilidad, fragmentación y falta de coordinación tarifaria que conlleva, una penalización que no es asumible para la mayoría de los ciudadanos.

Como consecuencia hay que ofrecer una solución a aquellos a quienes la dicotomía entre modelo territorial y sistema de transporte obliga a acceder en vehículo privado al centro urbano y para los que una actuación compulsiva, sin alternativas reales, sería claramente discriminatoria y acabaría afectando a los niveles de actividad económica de la ciudad.

Un análisis de la red de Metro -sobre todo con la Línea 6 completa, en servicio y una vez concluida la extensión de la Línea 10- nos muestra que *pudiendo elegir el punto de entrada a la red*, es decir, eligiendo la línea de Metro que más nos conviene para el destino que deseamos, el 95 % de los puntos del distrito centro es accesible con menos de 5 minutos a pie desde una estación de aquel.

En definitiva, dentro del objetivo de optimizar el funcionamiento multimodal del sistema de transporte colectivo, es a la red de Metro, como sistema más efectivo, a la que debemos mejorar la accesibilidad desde la corona metropolitana por un sistema cómodo y eficaz que cubra los vacíos que las líneas de cercanías no permiten satisfacer.

A EL CONCEPTO Y LA RED DE ALER

El **aparcamiento de larga estancia remoto (ALER)** es un concepto que permite hacer frente a la existencia de una demanda efectiva de estacionamiento de larga estancia en las zonas centrales y que el sistema de transporte colectivo no podría asumir ni sustituir con los planteamientos tradicionales, ni aún en el caso de un incremento de la oferta de servicios incluso por encima de los mínimos que justificarían la inversión correspondiente.

El criterio es poder ofrecer a los viajeros forzados a usar el automóvil y que proceden del área metropolitana un punto de acceso, con un aparcamiento vigilado, de larga estancia, a un precio razonable, a cabeceras de transporte ferroviario de alta capacidad y, en especial, a la red de Metro, de modo que les permita acceder a su destino sin transbordos.

Las mayores oportunidades se encuentran en el uso de la M-40 y en su proximidad a las cabeceras de parte de las líneas de Metro.

De ese modo se ha diseñado una red de ALER, con una capacidad aproximada de 15.000 plazas, que potencian el sistema de intercambiadores y que permiten una mejora sustancial de la accesibilidad en transporte colectivo a las áreas centrales. En algunos casos, los ALER se sitúan en la proximidad de la M-30 cuando la red de Metro no es capaz de ofrecer un acceso más exterior para determinados itinerarios y destinos en el centro.

La explotación y servicio de la red de ALER será tanto más eficaz cuanto mayor sea la integración tarifaria de la oferta de aparcamiento, de tal modo que sea la tarifa el criterio que permita orientar el uso de los ALER para los viajeros que realizan, diariamente, un viaje combinado desde el ALER a un punto central y retorno.

La financiación de los ALER puede plantear problemas si estos se acaban considerando como parte integral del sistema de transporte. Sin embargo, su futura explotación -que debiera ir ligada, para man-

tener la funcionalidad prevista a un sistema de abono combinado- podría asociarse a la revisión del sistema de utilización del estacionamiento regulado en la vía pública en las áreas centrales, de tal modo que la concesión de la misma para estos últimos (teóricamente más rentables) incorpora el compromiso de explotar una cuota determinada de aparcamientos ALER.

*PROPUESTA DE UBICACIÓN DE APARCAMIENTOS
DE LARGA ESTANCIA REMOTOS (ALER)*

Nº	Ubicación	Prioridad asociado	Transporte público	Tipo de actuación	Plazas aproximadas
1	Monte Carmelo	3	M	N	750
2	Pitis	3	M,F	N	500
3	Mirasierra	2	F,M	N	125
4	Hortaleza	3	M,F	N	(*) 800
5	Chamartín	2	M,F	N	(*) 800
6	Canillejas	1	M	A	500
7	El Barrial (1)	2	F	G	250
8	Aravaca	1	F	N	(*) 900
9	Ventas	2	M	N	500
10	O'Donnell	1	M	N	500
11	Conde de Casal	1	M	N	400
12	Vicálvaro	2	M,F	A	(*) 400
13	Santa Eugenia	1	F	N	400
14	Vallecas	3	F	A	600
15	Miguel Hernández (1)	1	M	G	400
16	Madrid Sur-El Pozo	1	FS	N	200
17	Plaza Elíptica	1	M	N	(*) 500
18	Campamento	2	M	N	800
19	Aluche	1	M,F	A	500
20	Puente Alcocer	1	F	A	200
21	Dehesa de Boyal	2	FS	N	350
22	Villaverde Bajo	1	F	N	600
23	Villaverde Alto	1	F	A	350

(1)Aparcamiento existente. Debe modificarse el sistema de explotación para que su funcionalidad sea ALER

(*)Dimensionamiento sugerido. Debe precisarse en el Plan Especial de Aparcamiento. En el resto las cifras coinciden entre la cifra conveniente y la disponibilidad

M = Metro
F = Cercanías
S = Sistema de Capacidad Intermedia (metro ligero, bus express)
N = Nuevo
A = Ampliación o mejora del aparcamiento existente
G = Gestión del aparcamiento existente

1) ALER MONTE CARMELO

Ligado al intercambiador del mismo nombre.

Superficie calificada en el PAU de Monte Carmelo: 6.000 metros cuadrados.

Conveniencia de construcción en altura, con una semiplanta.

2) ALER PITIS

Ligado al intercambiador del mismo nombre.

Un total de 12.500 metros cuadrados de superficie calificada en el PAU Arroyo del Fresno.

3) ALER DE MIRASIERRA

Ligado a la nueva estación de cercanías entre las de Pitis y Ramón y Cajal.

En función de la demanda, puede ejecutarse en una o dos plantas.

4) ALER HORTALEZA

Ligado al intercambiador

El dimensionamiento del aparcamiento se remite al proyecto del intercambiador.

Hay suelo suficiente para desarrollarlo en superficie.

5) ALER CHAMARTÍN

Ligado al intercambiador.

Se incluye en el APR.08.03. El aparcamiento se dimensionará y proyectará junto con el intercambiador.

6) ALER CANILLEJAS

Ligado al intercambiador.

Se propone ampliarlo y mejorar su conexión con la red de transporte colectivo. Se estudiará dentro de la propuesta de ejecución de una glorieta en las Avda. de Aragón y Logroño.

7) ALER EL BARRIAL

Ya está ejecutado. Se propone su integración, mediante una gestión adecuada, dentro del sistema de aparcamientos de larga estancia ligados al transporte colectivo.

8) ALER ARAVACA

Ligado al intercambiador que se propone en el área de nuevos desarrollos. Hay suelo reservado para intercambiador (22.000 metros cuadrados). El dimensionamiento del aparcamiento se remite a la redacción del proyecto del intercambiador.

9) *ALER VENTAS*

Ligado a la estación de Metro de Ventas (L-2), es de carácter subterráneo y se sitúa en el API PUENTE DE VENTAS, con una dimensión superficial prevista de 18.450 metros cuadrados.

10) *ALER O'DONNELL*

Relacionado a la L-6 de Metro.

Aparcamiento de larga estancia subterránea, con capacidad a estimar tras los estudios necesarios.

11) *ALER CONDE DE CASAL*

Ligado al intercambiador.

Se propone que el aparcamiento para residentes, actualmente en construcción bajo la Avda. del Mediterráneo, ceda un número de plazas (a determinar tras los estudios necesarios) para el aparcamiento de larga estancia.

12) *ALER DE VICÁLVARO*

Ligado al intercambiador.

Está incluido en el APE.19.10 Valderrivas, cuyo desarrollo incluirá el dimensionamiento del aparcamiento.

13) *ALER DE STA. EUGENIA*

Ligado al intercambiador.

Se ha reservado un área de 5.600 metros cuadrados, junto a la estación de ferrocarril de cercanías.

14) *ALER DE VALLECAS*

Ligado al intercambiador de la estación de Vallecas-RENFE.

15) *ALER DE MIGUEL HERNÁNDEZ*

Ya existe un aparcamiento de 900 plazas. Se propone que un porcentaje de las mismas se gestione con los mismos criterios que se determinen para el resto de los ALER propuestos.

16) *ALER DE MADRID SUR-EL POZO*

Ligado a la nueva estación de cercanías entre las de Entrevías y Vallecas.

17) ALER DE PLAZA ELÍPTICA

Ligado al intercambiador.

Será subterráneo, con una superficie total de 28.850 metros cuadrados.

18) ALER DE CAMPAMENTO

Ligado al intercambiador del mismo nombre. Su ubicación y dimensionamiento se remiten a la redacción del Plan Especial de Aparcamiento.

19) ALER DE ALUCHE

Ligado al intercambiador.

La propuesta es de ampliación en altura del aparcamiento existente.

20) ALER DE PUENTE ALCOCER

Ampliación del aparcamiento existente.

21) ALER DE LA DEHESA BOYAL

Pertenece al APR.17.03.

Ligado al intercambiador del mismo nombre, el número de plazas se determinará en su proyecto constructivo.

La ficha recoge una parcela de 2.100 metros cuadrados para aparcamiento junto a la estación de ferrocarril, por lo que podrá desarrollarse en altura.

22) ALER DE VILLAVERDE BAJO

Aunque no incluido en la propuesta inicial de ALER, el anteproyecto de la nueva estación de Villaverde Bajo, destina una superficie para a aparcamientos de 9.000 metros cuadrados (APR. 17.03) que debiera explotarse con los criterios ALER.

23) ALER DE VILLAVERDE ALTO

Ampliación y mejora del existente, posiblemente con construcción de dos plantas, con la posterior integración mediante una gestión adecuada en el sistema de aparcamientos de larga estancia ligados al transporte colectivo.

3 EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

En virtud de su consideración como elemento de primer orden para la configuración física de la ciudad, el Nuevo Plan General plantea una estructura o sistema que enlaza a grandes rasgos con el modelo de anteriores planes generales del municipio, pero que presenta una novedosa propuesta desde el punto de vista urbanístico. En lo referente al sistema de espacios libres, ya se planteaba en la memoria del Avance del NPG *una concepción basada en áreas forestales o verdes de remate urbano y en cuñas de penetración y conexión entre el espacio libre exterior y los parques urbanos, junto con la consideración de las riberas del Manzanares como eje vertebrador de la estructura de espacios verdes de la ciudad*. El NPG apuesta por un desarrollo de este sistema basado, por un lado, en la efectiva materialización de los espacios libres de remate urbano como espacios abiertos de uso público, para lo cual se propone su consideración explícita como zona verde y, por otro, en el estudio del suelo verde urbano y su articulación desde el punto de vista normativo atendiendo a su funcionalidad como ámbito de servicio óptimo, en relación con la frecuencia e intensidad de su uso, requerimientos locacionales y de accesibilidad, distinguiéndose dos niveles de prestación de servicio: básico y singular.

3.1 LOS ESPACIOS VERDES PERIFÉRICOS

El esquema sobre Sistema General de Zonas Verdes nos muestra la estructura de la Trama Verde Principal, diferenciando los parques que ya existen de los que propone el NPG. En este mismo esquema se recoge también el Suelo No Urbanizable Protegido, que completa la estructura general de Espacios Libres del municipio de Madrid.

Este conjunto de espacios que orla la ciudad responde a un doble *propósito*. Sirven como un elemento claro de articulación de la estructura metropolitana mediante la integración de la capital en el conjunto de espacios urbanizados y no urbanizados que componen el área metropolitana y, más aún, en la estructura regional, sirviendo de enlace con los parques metropolitanos y los espacios protegidos (Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y Parque Jarama-Henares-Manzanares). A ello se añade como segunda función la de proteger activamente algunas zonas de la periferia de la ciudad de las expectativas de crecimiento urbano por medio de espacios que combinen diversos tipos de *tratamiento*. Como remate urbano de elevada calidad ambiental se plantea la reforestación de determinados ámbitos, en la idea de revalorizar la imagen del deteriorado suelo vacante de Madrid. Por otro lado, se prevé la urbanización de sectores más claramente al servicio de la población, como nuevas áreas de esparcimiento en las que el ciudadano pueda desarrollar una variada gama de actividades y asimismo entrar en contacto con la naturaleza. Con este tipo de iniciativas se redunda igualmente en la deseable diversificación de actividades y espacios dentro de los distintos ámbitos de la región, consiguiendo por un lado la limitación de los desplazamientos, así como reducir la sobreutilización de los espacios naturales del piedemonte y Sierra de Madrid.

La propuesta del NPG respecto a estos espacios verdes periféricos se centra en la parte Este del término municipal que carece en la actualidad de espacios libres señalados, a diferencia de lo que ocurre con la parte occidental y norte, en la que éstos están consolidados desde hace bastante tiempo (Casa de Campo y Monte de El Pardo fundamentalmente, junto con una serie de fincas de titularidad pública o privada como Valdelatas, las Jarillas o el Monte de Viñuelas). Dentro de la propuesta del NPG respecto a la Trama Verde Principal cuya ordenación se recoge en el plano de Sistemas Generales, merecen ser *destacadas tres unidades*: el Parque de Valdebebas, la Reforestación de la zona sureste municipal y el Parque de la Gavia.

La creación del Parque de Valdebebas se considera un elemento fundamental de la estructura metropolitana de grandes espacios libres y parques, que viene a enlazar con los ya existentes Parque de Juan Carlos I y Alameda de Osuna. Se pretende mediante la realización de este gran parque en la periferia noreste equilibrar la dotación municipal de los espacios verdes principales, cuya distribución hasta el presente se concentra en el sector noroccidental de la ciudad. El gran interés por la accesibilidad al propio parque así como su posición central en la futura configuración de la ciudad en este sector noreste del término han llevado a plantear una serie de vías que o bien bordean el parque o bien lo atraviesan; en este sentido, se prevé la vía-parque de Valdebebas como enlace de la M-40 con la futura autopista del Libro y cuyas vías de servicio servirán de acceso norte al Parque y también como elemento viario de conexión con el futuro crecimiento residencial de baja densidad al norte del término municipal conocido como Solana de Valdebebas. Está previsto el tratamiento del Arroyo de Valdebebas y de otros cauces de menor entidad, hasta su canalización bajo las pistas del aeropuerto, de forma que contribuya a articular el parque y a diversificar sus posibilidades de utilización como espacio de ocio.

Los nuevos crecimientos que el NPG establece en la zona Sureste como elemento de considerable importancia de la futura ciudad se prevén con un elevado nivel de dotación de zonas verdes, que revestirán distintas formas. En la zona norte de Vicálvaro está previsto un parque metropolitano, que continúe y potencie la cuña verde existente a lo largo del eje de O'Donnell. Este parque se relaciona con los parques urbanos de Vicálvaro y con la estructura de parques interna de las nuevas actuaciones, hasta alcanzar el complejo deportivo situado al Norte y que el NPG plantea con carácter de Parque Olímpico. De acuerdo con los criterios manejados por los Comités organizadores de las últimas ediciones de los Juegos Olímpicos estos parques dan pie a la realización de complejos de referente urbano y simbólico siempre enmarcados en grandes zonas verdes arboladas. Más al sur, los nuevos crecimientos se plantean a base de áreas de concentración de la edificación que dejan amplios espacios verdes entre sí y se conectan con el centro urbano mediante cuñas verdes de penetración. En el sector más periférico que enlaza con los ámbitos del Parque Lineal del Manzanares y del Parque Regional en los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama, se acometerá una importante operación de reforestación, para la cual ya se han realizado los correspondientes estudios sobre el potencial agrológico, preparación del terreno necesaria así como la determinación de las especies más apropiadas. La mayor reserva de zona verde de este conjunto se localiza en la zona sur en torno al Arroyo de la Gavia, en donde se diseñará un parque que aproveche las posibilidades medioambientales de ese entorno, que incluye como elemento relevante por su interés geológico la Cantera de la Cañada; previsiblemente se incorpore también a este parque toda una serie de instalaciones deportivas de carácter extensivo que constituirían el Área Deportiva Sur del Parque Olímpico. Se pretende incidir de esta manera tanto en la diversificación de actividades dentro de los grandes parques como en la integración de las instalaciones olímpicas en espacios libres de calidad.

Como se ha señalado más arriba se considera de gran importancia en el NPG el que en un plazo medio se desarrollen los espacios verdes periféricos de remate urbano lo que implica que se arbitren los mecanismos efectivos que aseguren el uso público de estos espacios así como su tratamiento y ulterior urbanización. Si el Plan General de 1985 optó por clasificar urbanísticamente como suelo no urbanizable el sector periférico del Sureste como medio para consolidarlo como espacio abierto, el Nuevo Plan General da un paso más y pasa a integrarlo en la estructura de zonas verdes, asignándoles ese uso. Los nuevos desarrollos se clasifican por el Plan General como suelos urbanizables, en parte programados y en parte no programados previendo un desarrollo escalonado del crecimiento urbano. La obtención de la trama verde periférica así como la reforestación de estas amplias zonas vacantes se integra en la gestión urbanística de las operaciones de los nuevos desarrollos.

Mención aparte merecen dos unidades principales de la estructura de zonas verdes, la Casa de Campo y el Parque Lineal del Manzanares, a los que el NPG dedica especial atención y que por ello ha some-

tido a cuidadoso estudio, llegando al nivel de detalle de Plan Especial, cuyo tratamiento y propuesta se recoge en los APE.09.19 Casa de Campo, APE.09.20 Manzanares Norte, APE.12.01 Manzanares Sur-Tramo 1 y APE.17.04 Manzanares Sur-Tramo 2.

El nuevo enfoque planteado por el NPG respecto al *Parque Lineal del Manzanares* se centra en considerar este parque como parte de la denominada trama verde intermedia porque realmente tiene la función de vía verde de penetración entre los espacios libres periféricos y la ciudad consolidada, y porque se plantea su utilización como zona verde por los habitantes de los barrios contiguos, lo que le confiere un carácter mixto entre las zonas verdes singulares y las básicas. Se ha optado por dividir el Parque en dos tramos independientes (Norte, hasta el Puente de los Franceses, y Sur, desde el nudo Sur) dado su distinto carácter y por la distancia existente entre ellos. Se encuentran además separados por un tramo en que el río está completamente integrado en la estructura urbana. La mayor ocupación de la zona Norte respecto a la Sur marca su distinto tratamiento. Desde ese punto de vista se han distinguido los siguientes ámbitos: *parque fluvial* como zona de acogida controlada con actividades deportivas al aire libre, reforestaciones, viveros; los *parques deportivos* y *zonas de deporte espectáculo* actualmente existentes; zona con *instalaciones públicas* variadas como el Instituto Nacional de Investigaciones Agrarias, Escuadrón de la Policía Municipal, Depuradoras, Viveros etc; y *zona recreativa-cultural o Museo Verde* para fomento del conocimiento del medio natural. El objetivo general que guía toda estas actuaciones es, preservando y potenciando los atractivos naturales de la zona, fomentar la utilización pública de este complejo espacio. Las propuestas de viario están encaminadas a facilitar la conexión entre las distintas piezas y el acceso a los aparcamientos de las diversas áreas de esparcimiento. Respecto al medio natural, se propone conservar la vegetación arbórea actual, consolidar las riberas del río, mejorar las condiciones paisajísticas y de la calidad de las aguas del río. En línea con la vocación como área deportiva de carácter extensivo de este tramo Norte del Parque del Manzanares, el NPG plantea como posibilidad la ubicación de determinadas instalaciones del futuro Parque Olímpico de Madrid.

En el tramo Sur del Parque los trabajos acometidos por el NPG tienen como premisa la imposibilidad de reequipar urbanísticamente la zona sin solucionar el problema ambiental existente en la misma. Se pone especial énfasis en neutralizar los impactos ambientales negativos derivados de las infraestructuras que lo flanquean (nudo Supersur, AVE, etc), así como en la regeneración del paisaje natural. Se plantean tres tipos de propuestas. Por un lado, del estudio en profundidad de la dinámica del propio río (análisis del régimen hidrológico, de la contaminación del acuífero) se detecta la necesidad de intervenir tanto su encauzamiento como en el tratamiento de los efluentes. En lo referente a la recuperación del entorno natural las propuestas de intervención son variadas, incluyendo la recreación de un bosque galería siguiendo el curso fluvial y de sotos de ribera, forestación de defensa ambiental para aislar los elementos de fuerte impacto (depuradoras, instalaciones eléctricas, nudos viarios), acondicionamiento del Prado Zurita como dehesa, etc. Por último, se plantean zonas de actividades como huertos de ocio, viveros, granjas-escuelas, aulas de naturaleza etc.

Por lo que se refiere a la *Casa de Campo*, el Plan General aspira a preservar sus valores naturales y aprovechar racionalmente sus recursos mejorando claramente su gestión. Se propone la mejora de la vegetación potencial y favorecer la diversidad faunística, compatibilizar los usos y actividades con la valoración ecológica del territorio, mejorar las opciones recreativas, ampliando la oferta cultural y medio ambiental, y regular el tráfico rodado y las actividades con fuerte impacto. En lo relativo a la mejora de la gestión se propone una gerencia única, frente a la gran cantidad de organismos que actualmente intervienen en la *Casa de Campo*. Dentro de este ámbito se ha considerado oportuno remitir a un estudio pormenorizado el sector de la Feria del Campo. Así, el NPG lo recoge como Ambito de Ordenación Especial (AOE 00.04) que será desarrollado mediante Plan Especial en el primer cuatrienio, en el que se planteará la consolidación definitiva del recinto como soporte de actividades recreativas, deportivas, culturales y feriales, remodelando las instalaciones, equipamientos, servicios e infraestructuras existentes y regulando el tráfico.

3.2 LAS ZONAS VERDES DE LA CIUDAD CONSOLIDADA

Las ideas que han inspirado la consideración del suelo verde urbano se articulan en torno a tres grandes cuestiones.

En primer lugar, el *mantenimiento de la propuesta de localización del Plan General de 1985*, tendente a resolver los déficits globales y a compensar a los distritos infradotados. Asumido por el NPG el propósito de mantener la calificación de estas dotaciones públicas, se establecen formas de gestión más efectivas que las planteadas por el anterior plan de ordenación que aseguren su desarrollo real. Esto ha llevado en ocasiones a establecer mecanismos de compensación de los derechos de propiedad mediante asignación de aprovechamiento urbanístico como procedimiento para la obtención de la dotación pública.

En segundo lugar, se ha hecho el esfuerzo de *reflexionar acerca de la tipología de zonas verdes* y se hace una nueva propuesta que valora y clasifica las zonas verdes en función de su utilización por la población urbana, como ámbito de servicio óptimo, por su frecuencia e intensidad de uso, requerimientos locacionales y de accesibilidad, distinguiéndose dos niveles de prestación de servicio: básico y singular.

La primera diferencia respecto a la clasificación manejada por el anterior Plan General es que la propuesta o clasificación de zonas verdes del NPG excluye aquellos tipos que pueden ver comprometido su uso como zona verde de carácter público en favor de otros usos aunque éstos sean dotacionales igualmente. Así los parques deportivos del Plan General del 85 pasan a formar parte del uso deportivo y las áreas ajardinadas -entendidas como acompañamiento de viario- han pasado a la clase de vía pública en su categoría de área estancial. De igual forma, con la idea de asegurar que las zonas verdes puedan cumplir su función, la normativa del NPG establece unas superficies mínimas para las de nivel básico, con 500 metros cuadrados cuando estén en suelo urbano y 1000 metros cuadrados en los planeamientos de desarrollo. Se establecen también unas determinadas condiciones de forma y así estas zonas han de permitir la inscripción de un círculo de veinte metros de diámetro si se localizan en suelo urbano y de treinta metros en el caso de encontrarse en planeamientos de desarrollo.

El uso dotacional de zonas verdes en el NPG se desglosa, atendiendo al ámbito de prestación de servicio, en cuatro categorías: Zona Verde de Barrio, Parque de Distrito, Parque Urbano y Parque Metropolitano. A efectos normativos, estas categorías se reducen a dos niveles por entenderse que la distinción entre Zona Verde Básica (zonas Verdes de Barrio y Parques de Distrito) y Singular (Parques Urbanos y Parques Metropolitanos) es lo que marca la auténtica frontera entre una dotación de carácter básico o de carácter especializado así como una utilización frecuente o esporádica de las Zonas Verdes y, por tanto, deben regularse de forma distinta.

Las Zonas Verdes Básicas deben tener una localización óptima y posición privilegiada respecto a la trama residencial circundante con vistas a garantizar su accesibilidad. Igualmente, se establecen unas formas y superficies mínimas, necesarias para que la zona verde pueda cumplir su función.

Las Zonas Verdes Singulares, como servicio especializado que son, deben tener una localización óptima en emplazamientos estratégicos bien conectados a nivel urbano y metropolitano. El NPG no establece superficies mínimas ni máximas por entender que su singularidad se deriva de su carácter histórico, por los equipamientos que contienen estos parques o por la excepcionalidad de constituir reservas del medio natural en la ciudad. Cuando la singularidad de estas zonas, bien en razón de su gran superficie bien por su complejidad, lo requiera el Plan General contempla la posibilidad de redactar Planes Especiales para su desarrollo o para establecer una regulación específica.

El tercer aspecto que ha guiado la consideración de las zonas verdes por el NPG se refiere a una *nueva filosofía para la diversificación de actividades en las zonas verdes*. Desde el inicio de la revisión del Plan, se

vio la necesidad de contemplar las zonas verdes -aún considerando su objetivo primordial como espacios para el esparcimiento de la población al aire libre- con un cierto equilibrio entre el espacio abierto y la oferta de actividades que pudieran dinamizar y potenciar la presencia de distintos colectivos de usuarios y optimizar así su uso por la población urbana. El NPG articula así una normativa que permite usos compatibles en las zonas verdes de gran tamaño (>5 hectáreas) en la medida en que el carácter y la ocupación de estos usos no altere la condición de zona verde. La ocupación máxima de suelo por los usos compatibles que requieran edificación será del quince por ciento y los usos permitidos serán los dotacionales de tipo deportivo y cultural. Las condiciones para la implantación de usos compatibles son más restrictivas en el caso de las zonas verdes singulares, de acuerdo con el carácter de estos parques.

3.3 CUANTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ZONAS VERDES DEL NPG

Los datos que a continuación se presentan pretenden poner de manifiesto, partiendo del actual nivel de dotación de zonas verdes de Madrid, la sensibilidad del NPG hacia la ampliación espacial del sistema de zonas verdes con el doble propósito de elevar el nivel de dotación general e igualmente mejorar la calidad ambiental de la ciudad.

SUPERFICIE DE ZONAS VERDES TOTAL DE USO PÚBLICO EN MADRID 1996 (m²)

Distrito	Suelo Verde Periurbano Existente	Suelo Verde Urbano Existente m ²	Total	Dotación Periurbano m ² /hab.	Dotación Urbano m ² /hab.	Dotación Total m ² /hab.
Centro *		668.554	668.554		4,91	4,91
Arganzuela		801.877	801.877		6,87	6,87
Retiro		1.561.923	1.561.923		12,21	12,21
Salamanca		355.443	355.443		2,28	2,28
Chamartín		371.903	371.903		2,55	2,55
Tetuán		405.879	405.879		2,76	2,76
Chamberí		165.132	165.132		1,03	1,03
Fuencarral	11.285.600	1.084.965	12.370.565	54,6	5,25	59,90
Moncloa	15.089.466	2.918.127	18.007.593	143,2	27,69	170,89
Latina		1.044.448	1.044.448		3,84	3,84
Carabanchel		1.068.209	1.068.209		4,56	4,56
Uxera		939.791	939.791		7,80	7,80
Puente Vallecas		1.687.494	1.687.494		7,51	7,51
Moratalaz		585.874	585.874		5,56	5,56
Ciudad Lineal		674.880	674.880		3,00	3,00
Hortaleza	224.453	553.044	777.497	1,62	4,00	5,62
Villaverde		608.538	608.538		4,88	4,88
Villa Vallecas		321.238	321.238		5,40	5,40
Vicálvaro	378.200	160.798	538.998	9,36	3,98	13,34
San Blas		643.593	643.593		5,03	5,03
Barajas		2.338.458	2.338.458		67,75	67,75
Total	26.977.719	18.960.168	45.937.887	8,96	6,29	15,25

* Se ha excluido del conjunto del Distrito Centro, 31 Has. correspondientes al espacio ocupado por el Río Manzanares

La superficie existente en 1995 considerada verde de uso público por el NPG es de 45.937.887 metros cuadrados, de los cuales más de la mitad son de carácter suburbano (partes abiertas del Monte del Pardo y Finca de Valdelatas, Casa de Campo, áreas forestales de Hortaleza y Vicálvaro) y el resto de carácter propiamente urbano.

La primera consideración que hay que hacer es que los datos que se presentan suponen un ajuste de superficies respecto a los presentados en el documento del Avance del NPG. Esto no significa una variación respecto al número o tamaño de las zonas verdes existentes en Madrid, que ha continuado aumentando. Buena muestra de ello es que si comparamos la evolución de la superficie de zonas verdes mantenidas o gestionadas por el Ayuntamiento de Madrid en 1992, cuyos datos sirvieron de base para el análisis del Avance NPG, y la que gestiona de acuerdo con el último Inventario Municipal de Zonas Verdes y Espacios Ajardinados (correspondiente a diciembre de 1995) se observa un aumento de la misma, pasando de 3.876,04 a 4.068,44 hectáreas. La diferencia entre los datos contenidos en el Avance y en el presente documento se explican por los siguientes motivos. En primer lugar, porque ha sido criterio del Nuevo Plan General, como ya se ha señalado más arriba, calificar de Zona Verde aquellos espacios que realmente tienen esa cualidad, con una determinada superficie, forma y posibilidades para el esparcimiento, excluyendo zonas ajardinadas de acompañamiento de viario que, aunque poseen valor ambiental, no son aptas para su uso por la población urbana. De esta forma, se ha prescindido de los datos del citado inventario municipal de zonas verdes que constituyeron la información de base para el documento de Avance por considerar que incluye zonas con mantenimiento municipal que no tienen la consideración urbanística de zona verde, y se ha elaborado un inventario de zonas verdes calificadas, que es la base del trabajo actual. En segundo lugar, hay que señalar que la nueva cartografía realizada para el NPG ha permitido una delimitación más precisa de las zonas verdes y su medición con un nivel de exactitud considerablemente más elevado que el contenido en otras fuentes de información. Consideramos por todo ello que esta corrección de superficies de zona verde redundará en la obtención de índices de dotación más ajustados a la realidad.

El nivel de dotación medio de zonas verdes en 1996 es de 15,25 metros cuadrados de zona verde por habitante, de los que 8,96 son de zona verde de carácter suburbano o periurbano y 6,29 lo son de parques o jardines. La distribución del suelo verde periurbano es lógicamente periférica y se halla concentrada fundamentalmente en dos distritos de la zona noroeste (Fuencarral y Moncloa), quedando a considerable distancia de un importante sector de la población madrileña.

La distribución del suelo verde urbano da unos niveles de dotación que muestran un desequilibrio claro entre distritos con un muy elevado nivel, como Barajas (67,75 m²/hab.) o Moncloa (27,7 m²/hab.), y otros con un nivel muy bajo (1,03 m²/hab. en Chamberí). El esquema de dotación en suelo verde urbano en 1996 muestra la existencia de cinco zonas con niveles de dotación similares. Dentro de la almendra, los distritos de la mitad norte cuentan con el nivel más bajo de Madrid, con valores entre 1 y 3 metros cuadrados por habitante, mientras que la mitad sur está mucho mejor dotada, como lo muestran los casi 5 m²/hab. de Centro, los 6,87 m²/hab. de Arganzuela o los 12,21 m²/hab. de Retiro. En los distritos periféricos, se aprecian tres situaciones. Dos distritos registran un elevadísimo nivel de dotación (Barajas y Moncloa), pero la localización de los grandes parques que explican esos índices no se encuentra en un radio de influencia que permita su uso frecuente por la población de los distritos. Otro conjunto de distritos cuentan con un nivel de dotación medio en torno a los 5-8 m²/hab., que se sitúan fundamentalmente en la zona sureste municipal. Por último, existe una serie de distritos que mantienen un bajo nivel de dotación (en torno a 3 y 4 m²/hab) a pesar de haber mejorado en los últimos años.

El NPG propone el desarrollo de 25.379.015 metros cuadrados de zona verde en suelo urbano, urbanizable incorporado, Áreas de Ordenación Especial y Sistemas Generales propiamente urbanos, cifra a la

que habría que añadir las zonas verdes correspondientes al suelo urbanizable programado que se establecerán, según se recoge en el Reglamento de Planeamiento, con arreglo al número de viviendas final en estos sectores, y los sistemas generales con un carácter más propiamente forestal, que aparecen en los planos de Estructura General del Territorio y Sistemas Generales.

El desglose del suelo verde vacante nos muestra que el suelo calificado que puede considerarse urbano (urbano más Sistemas Generales y AOE) duplica la superficie actualmente existente. De los 25.379.015 metros cuadrados, 4.134.291 corresponden a suelo urbano común, 4.539.919 a API, 1.081.123 a APE, 1.481.184 a APR y 9.855.295 a Sistemas Generales y Áreas de Ordenación Especial. Al suelo urbanizable incorporado corresponden 4.287.203 metros cuadrados.

Las zonas verdes en Suelo Urbano Común son dotaciones calificadas por el Plan General de 1985, cuya obtención y urbanización no ha sido posible en el periodo de vigencia del mismo, y para las que el NPG plantea un nuevo proceso de obtención. La superficie vacante en la Almendra es muy limitada, mientras que en la periferia llega a alcanzar una considerable importancia, tanto si se compara con la superficie verde existente como con el conjunto de la superficie calificada vacante. Respecto a la superficie verde existente, por ejemplo, en los distritos de Hortaleza y de Vicálvaro supone un incremento por encima del 50 por ciento, y en los de Villaverde y San Blas casi del 80 por ciento. En distritos como en Tetuan o Moncloa, la superficie vacante en Suelo Urbano Común constituye el grueso del total calificado. Si se profundiza respecto a las características de las zonas verdes encuadradas en este tipo de suelo, se observan distintas situaciones que van desde las pequeñas parcelas que permiten instalar unos juegos infantiles hasta zonas de gran tamaño que amplían los parques de distrito como el Parque de las Cruces en Latina, Parque Sur en Carabanchel, Pradolongo en Usera, Manoteras en Hortaleza o Alameda de Osuna en Barajas, entre otros. Otro de los tipos comunes es el parque para defensa de las grandes infraestructuras viarias.

Las Áreas de Planeamiento Incorporado reúnen aproximadamente el veinte por ciento del espacio verde vacante y son herencia de los planeamientos de desarrollo y modificaciones del Plan General de 1985. Presentan una distribución preferentemente periférica aunque en el distrito de Arganzuela en la Almendra Sur adquieren importancia en relación con el importante proceso de transformación operado en los últimos años en esta zona. La superficie media de las zonas verdes contenidas en estas API es, en su mayor parte, de tamaño medio alrededor de 2.000-4.000 metros cuadrados, lo que indica que se trata de zonas de esparcimiento principalmente al servicio de las operaciones residenciales llevadas a cabo (en su mayor parte planes parciales del Plan General del 85); no obstante, en zonas deficitarias han podido contribuir a paliar carencias a nivel de distrito. También dentro de las API se han completado parques urbanos y distritales como el Parque de la Bombilla en Moncloa, San Isidro y Pan Bendito en Carabanchel, Parque de la Piovera, etc. Como elemento de considerable tamaño, hay que destacar las zonas verdes del API de la Universidad Autónoma de Madrid en Cantoblanco, que reúnen cerca de 100 hectáreas, y que explica la importancia de la cifra en el distrito de Fuencarral.

De las propuestas del NPG en suelo urbano hay que reseñar, por un lado, la importancia de las reservas para zona verde en los APE y APR por encima de 25 m²/vivienda, superando claramente lo que establece el Texto Refundido de la Ley del Suelo y el Reglamento de Planeamiento, y, por otro, la capacidad que pueden tener para elevar el nivel de dotación en distritos muy consolidados, en los que no se puede actuar por otra vía que la reforma de los existente. El tamaño de las zonas verdes en las APE en su mayor parte no es grande pero, sin duda, contribuyen al reequilibrio dotacional de muchos sectores de la ciudad. Dentro de las Áreas de Planeamiento Remitido, cabe reseñar por su importancia el de Prolongación de la Castellana en el distrito de Fuencarral (270.000 metros cuadrados de zona verde), el de Campamento en Latina (350.000 metros cuadrados de reserva verde) y en Villaverde el de M-40 - Orcasitas, que va a permitir completar la zona forestal al Sur de la M-40 junto a la carretera de Toledo.

Mención expresa merece por su envergadura el Parque Lineal del Manzanares Norte y Sur, que -aunque el NPG contempla como APE- se recoge en el cuadro de propuesta del NPG en la columna de Sistema General, y cuya filosofía ya quedó explicada en el epígrafe del Sistema de Espacios Libres.

Respecto al suelo urbanizable, ya se ha referido que sólo podemos proporcionar datos concretos del urbanizable incorporado. Las cifras de zonas verdes en el urbanizable programado y no programado resultarán de la aplicación de los estándares del Reglamento de Planeamiento en las áreas de concentración de los distintos sectores, y el verde de Sistema General se fijará en los propios Planes Parciales que desarrollen el urbanizable. Los datos de zona verde en el suelo urbanizable incorporado muestran la generosidad de estas reservas, que suponen por encima de 80 m²/habitante.

SUPERFICIE DE ZONAS VERDES PROPUESTA EN EL NPG POR ÁMBITOS (m²)

Distrito	Propuesta en suelo urbano (1)					Propuesta en suelo urbanizable incorporado (2)	AOE y Sistemas Generales (3)	Total 1+2+3
	Suelo urbano común	API	APE	APR	Totales			
Centro	2.864	4.532	28.570	22.002	57.968	0	0	57.968
Arganzuela	38.194	140.686	58.118	68.168	305.166	0	0	305.166
Retiro	15.491	23.553	10.632	5.130	54.806	0	0	54.806
Salamanca	5.352	53.596	2.995	0	61.943	0	0	61.943
Chamartín	14.840	18.039	22.998	0	55.877	0	0	55.877
Tetuán	155.495	15.420	1.739	36.820	209.477	0	0	209.477
Chamberí	1.462	0	349	43.305	45.116	0	0	45.116
Puencarral	150.891	1.425.913	79.197	322.000	1.978.001	1.794.652	1.642.402	5.415.055
Moncloa	845.730	323.421	93.609	130.220	1.392.980	0	0	1.392.980
Latina	236.026	71.347	45.202	358.000	710.575	340.115	656.106	1.706.796
Carabanchel	249.025	187.088	75.273	68.000	579.386	913.187	0	1.492.573
Usera	284.999	90.792	26.677	46.974	449.442	0	493.356	942.798
Pte. Vallecas	153.793	216.156	18.779	15.300	404.028	0	1.152.283	1.556.311
Moratalaz	115.170	77.386	0	0	192.556	0	816.925	1.009.481
Ciudad Lineal	74.161	158.853	5.508	40.000	278.522	0	146.808	425.330
Hortaleza	398.311	480.237	55.590	51.965	986.103	1.062.584	392.901	2.441.588
Villaverde	506.241	252.962	151.897	221.000	1.134.100	47.392	720.794	1.902.286
V. Vallecas	121.929	311.409	25.017	0	458.355	0	1.802.801	2.261.156
Vicálvaro	81.106	73.888	128.410	7.000	290.404	0	1.761.219	2.051.623
San Blas	415.180	398.126	197.822	38.300	1.049.428	50.261	0	1.099.689
Borajas	266.028	216.515	52.741	7.000	542.284	79.012	269.700	890.996
Total	4.134.291	4.539.919	1.081.123	1.481.184	11.236.517	4.287.203	9.855.295	25.379.015

SUPERFICIE DE ZONAS VERDES EXISTENTE Y PROPUESTA POR EL NPG (m²)

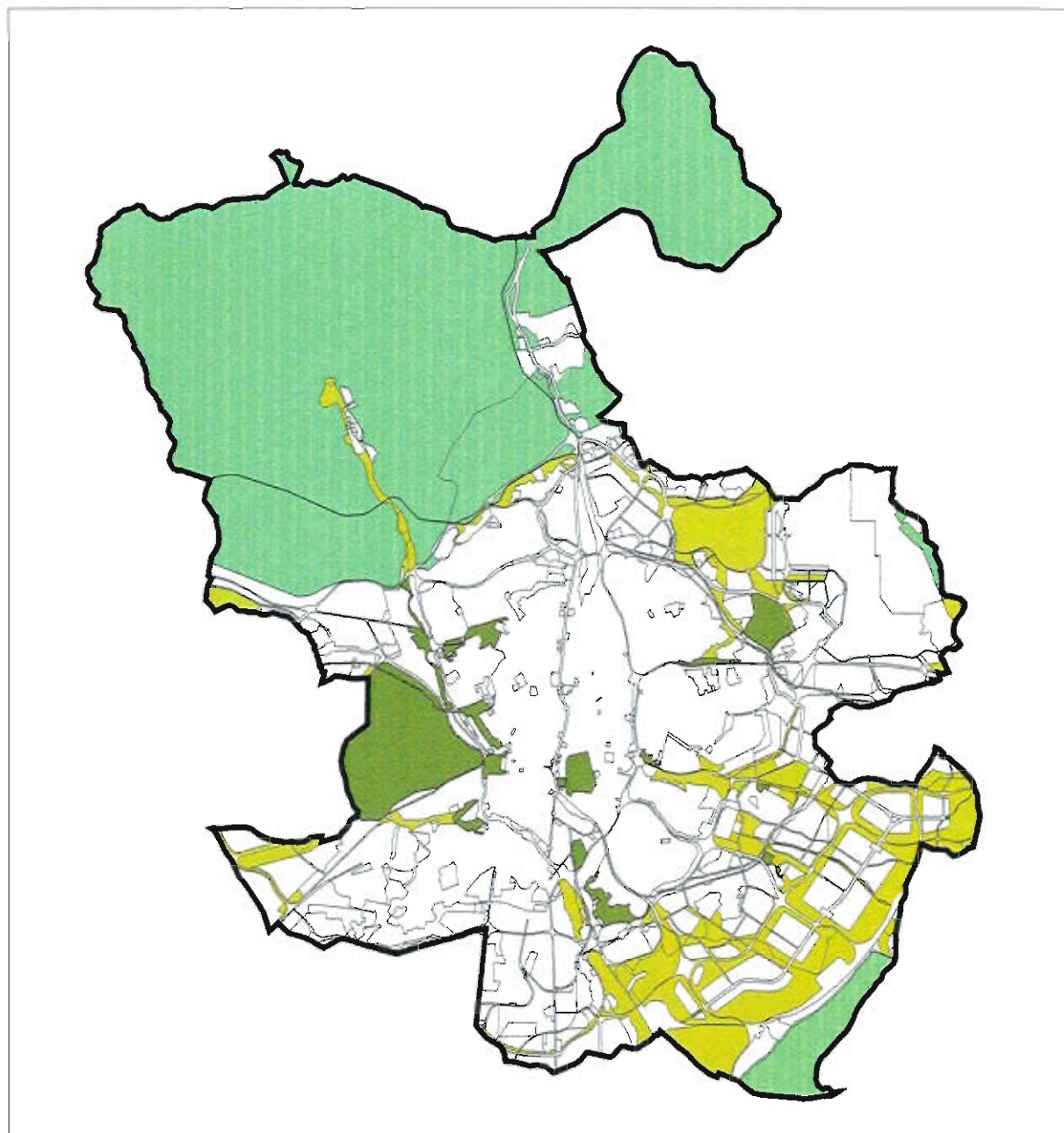
Distrito	Suelo verde urbano existente (1)	Calificado propuesto (2) *	Urbano existente(1) + calificado propuesto(2)	M ² /habitante previstos (urbano existente + propuesto)	Suelo Verde Periurbano Existente	Total Existente + propuesto
Centro	668.554	57.968	726.522	5,34	0	726.522
Arganzuela	801.877	305.166	1.107.043	9,48	0	1.107.043
Retiro	1.561.923	54.806	1.616.729	12,65	0	1.616.729
Salamanca	355.443	61.943	417.386	2,67	0	417.386
Chamartín	371.903	55.877	427.780	2,94	0	427.780
Tetuán	405.879	209.477	615.356	4,18	0	615.356
Chamberí	165.132	45.116	210.248	1,31	0	210.248
Fuencarral	1.084.965	5.415.055	6.500.020	31,48	11.285.600	17.785.620
Moncloa	2.918.127	1.392.980	4.311.107	40,91	15.089.466	19.400.573
Latina	1.044.448	1.706.796	2.751.244	10,11	0	2.751.244
Carabanchel	1.068.209	1.492.573	2.560.782	10,93	0	2.560.782
Usera	939.791	942.798	1.882.589	15,61	0	1.882.589
Pte. Vallecas	1.687.494	1.556.311	3.243.805	14,44	0	3.243.805
Moratalaz	585.874	1.009.481	1.595.355	15,14	0	1.595.355
Ciudad Lineal	674.880	425.330	1.100.210	4,88	0	1.100.210
Hortaleza	553.044	2.441.588	2.994.632	21,66	224.483	3.219.085
Villaverde	608.538	1.902.286	2.510.824	20,12	0	2.510.824
Villa Vallecas	321.238	2.261.156	2.582.394	43,41	0	2.582.394
Vicálvaro	160.798	2.051.623	2.212.421	54,77	378.200	2.590.621
San Blas	643.593	1.099.689	1.743.282	13,63	0	1.743.282
Barajas	2.338.458	890.996	3.229.454	93,57	0	3.229.454
Total	18.960.168	25.379.015	44.339.183	14,73	26.977.719	71.316.902

* Incluye el suelo urbano calificado y el urbanizable incorporado, sistemas generales y zonas verdes en áreas de Ordenación Específica.

* No incluye grandes parques periurbanos previsto en suelo urbanizable programado y no programado como el Parque de Valdebebas, Parque Forestal del Sureste y Parque La Gavia.

De acuerdo con las cifras anteriores, la dotación media -considerando una población estable- pasaría de 15,23 m²/hab. a 23,69 m²/hab. Teniendo en cuenta que los datos que actualmente podemos proporcionar con mayor nivel de aproximación se refieren a zonas verdes muy vinculadas al espacio residencial quizá procedería comparar los índices de suelo verde urbano presentes y previsibles, dejando al margen el verde periférico cuya dimensión futura dependerá del desarrollo real del suelo urbanizable programado y no programado. El índice medio de dotación actual del verde urbano de 6,26 m²/hab. pasará a 14,7 m²/hab. una vez desarrollados los 25.379.015 de metros cuadrados de zona verde previstos en el NPG y localizados en los planos de Ordenación. De acuerdo con el esquema de Dotación Prevista en Suelo Verde Urbano, podemos observar que a pesar de la elevación del nivel medio de dotación siguen existiendo diferencias entre distritos. La mitad norte de la almendra sigue registrando los índices más bajos, con menos de 5 metros cuadrados por habitante. La periferia elevará de forma muy importante su nivel de dotación, teniendo -con la excepción de Ciudad Lineal- por encima de 10 metros cuadrados de zona verde por habitante. No obstante, considerando el incremento de población estimado en función del número de nuevas viviendas previsto en los ámbitos en lo que el NPG plantea el crecimiento de la ciudad, podrían matizarse los ratios de dotación futuros. Como el futuro crecimiento residencial se concentrará mayoritariamente en la periferia, es previsible que los índices de dotación tiendan a la baja en estos sectores. Por el contrario, en la zona central que viene experimentando una tendencia a la pérdida de población estos índices de dotación subirían. Esto significaría a la postre un mayor equilibrio de la estructura dotacional de la ciudad, con valores más parecidos entre sus distintas zonas.

SISTEMA GENERAL DE ZONAS VERDES Y SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO



Zona Verde de Sistema General Existente

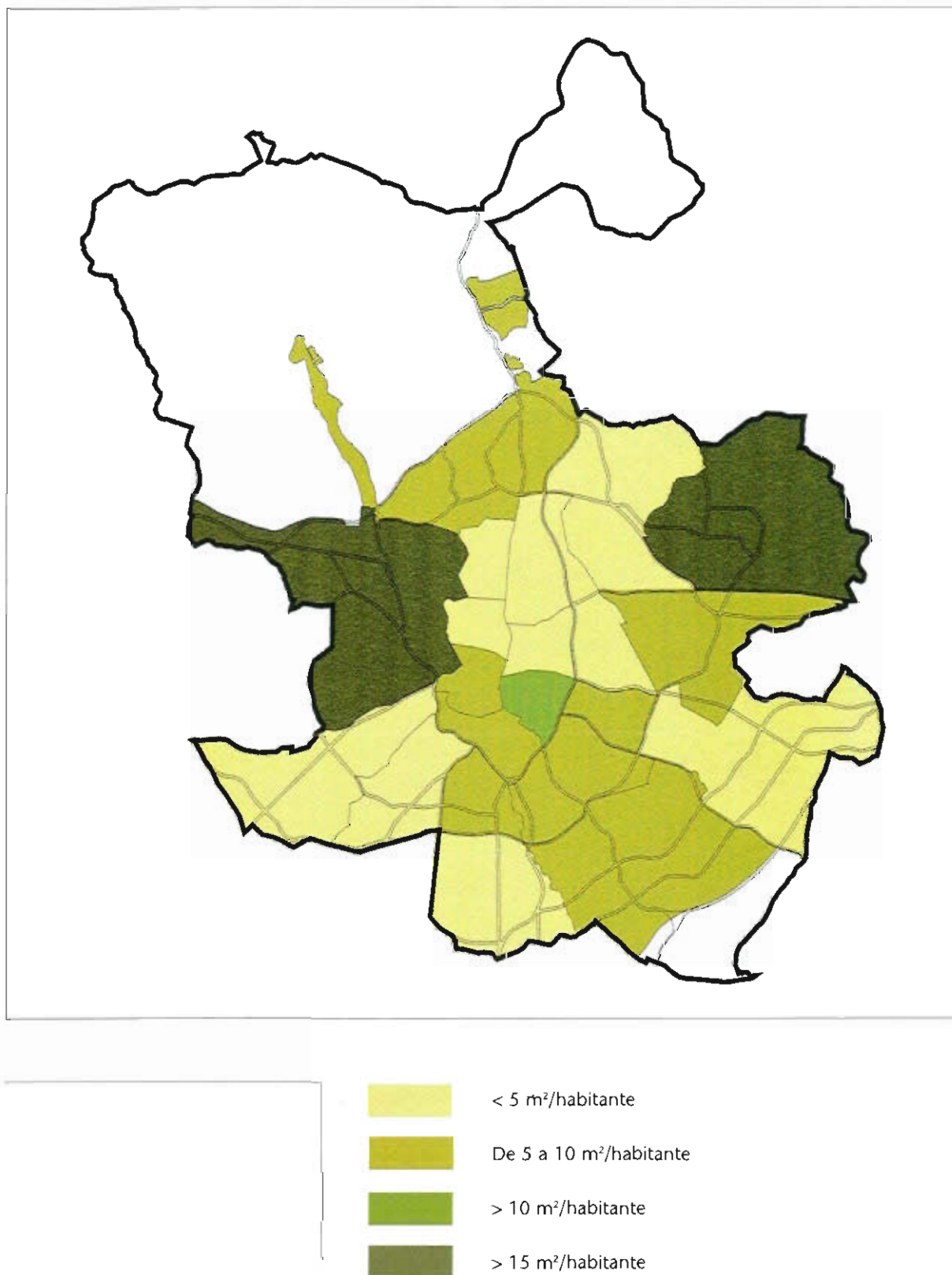


Zona Verde de Sistema General Propuesta

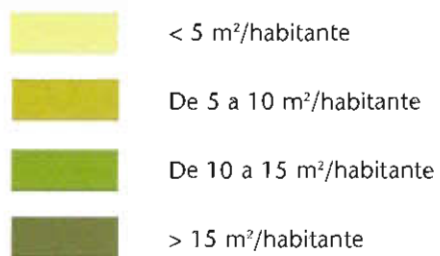
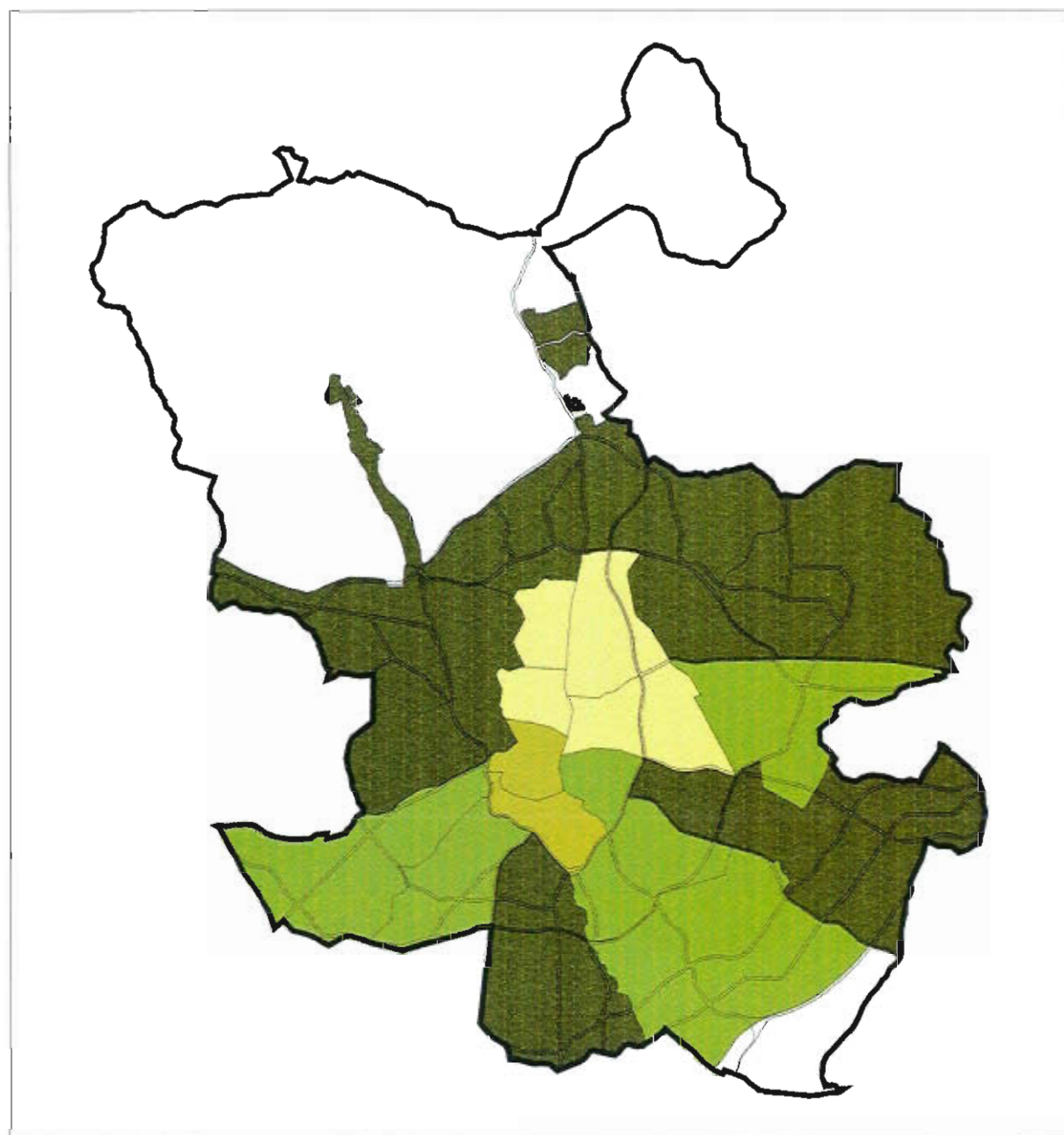


Suelo No Urbanizable Protegido

DOTACION EN SUELO VERDE URBANO - 1.996



DOTACION PREVISTA EN SUELO VERDE URBANO



4 EL SISTEMA DOTACIONAL

4.1 EL PAPEL DE LOS EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS DEPORTIVOS EN EL NPG

4.1.1 CONCEPCION DEL EQUIPAMIENTO EN EL MARCO DE LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA

El modelo de desarrollo del *Estado de Bienestar*, basado en la creciente transferencia de recursos de los sectores económicos productivos a sectores asistidos, a los cuales no se les exige una productividad económica ni social, entra en crisis a finales de los años setenta. En lo que se refiere a los servicios públicos, se asiste a una inversión de esta tendencia motivada fundamentalmente por la necesidad económica de contener el gasto público y reducir los impulsos inflacionistas. La recualificación y nueva funcionalización de todo el sector servicios en su conjunto se convierte, en este sentido, en el instrumento específico de una política diferente de desarrollo, fundada en la lucha contra el gasto inútil y la dispersión de los recursos.

El Estado asistencial que ofrece respuestas universales e igualitarias al conjunto de necesidades, se ha cuestionado desde puntos de vista políticamente opuestos y sin embargo convergentes en muchos casos en cuanto a las conclusiones: es necesario encontrar un nuevo equilibrio entre el área del Estado, del mercado y de las acciones individuales. En la mayor parte de los países de nuestro entorno, el empuje definitivo hacia este programa de austeridad fue dado por las reformas de las leyes que regulan las haciendas locales. Paralelamente frente a esta exigencia de retención del gasto público se detecta una tendencia general a la expansión en el consumo de los servicios públicos.

En este contexto, una filosofía del urbanismo, entendido como operación que confiere una organización y una forma al conjunto de los servicios colectivos, asigna al Plan de Urbanismo, dejando de lado las ilusiones de convertirlo en el *Plan de los Planes*, una función de filtro entre las necesidades sociales y la respuestas de las instituciones públicas.

La planificación física asumía una base cuantitativa, quedando fijados normativamente los estándares mínimos inderogables como relaciones entre áreas que habrían de destinarse a servicios públicos y áreas residenciales y productivas. El recurso a los estándares de tipo normativo introdujo una creencia en la planificación urbanística como instrumento capaz de generar una falsa igualdad de oportunidades ofrecidas universalmente a través del Estado. Un buen plan era aquel que ofrecía la cantidad más alta de áreas destinadas a usos colectivos, independientemente de las capacidades reales de la Administración para llevar a cabo las inversiones necesarias para la puesta en funcionamiento de la red de equipamiento. En los planes de urbanismo habituales se preveían como nuevas superficies dotacionales espacios residuales, resultantes de las decisiones sobre las áreas que habrían de destinarse a la edificación privada. Era un objetivo meramente numérico, entonces necesario y positivo, pero hoy en día resulta limitado y limitante. Todavía, en la mayoría de los casos, los estándares constituyen únicamente el cumplimiento burocrático de una garantía cuantitativa.

Actualmente, se parte de la hipótesis de que un análisis basado, exclusivamente, en las necesidades y su evolución contribuye a ocultar las dinámicas que caracterizan las políticas de servicios. Mayor aceptación parecen tener los modelos de interpretación que parten del estudio de las condiciones de producción y gestión de los servicios para llegar a los procesos de mediación, a través de los cuales las necesidades se convierten en demanda que deba ser tratada institucionalmente.

La planificación de los equipamientos no puede limitarse a garantizar una reserva de suelo público para realizar un determinado número de equipamientos, sino que el objetivo debe ser realizar un sistema de espacios para la colectividad que se convierta en el *esqueleto* espacial y funcional que recalifica la estructura urbana.

4.1.2 EL PAPEL DE LOS EQUIPAMIENTOS EN EL NUEVO PLAN GENERAL

La planificación del equipamiento no solo responde a la exigencia de cobertura de unas determinadas demandas sociales ni se contempla aisladamente. Por el contrario se considera uno de los elementos claves para la configuración física de la ciudad y la definición de la estructura urbana diseñada por el Plan. Los equipamientos, las instalaciones deportivas, los espacios libres y otros elementos del sistema dotacional representan el espacio común donde la comunidad se reconoce a si misma, formando una red de lugares sobre los que se desarrollan las actividades simbólicas y lúdicas de la colectividad. La propuesta de equipamientos va dirigida a la consecución de entornos urbanísticos y sociales que favorezcan el bienestar físico, psíquico y social de las personas, a la vez que coloquen a nuestra ciudad en una posición privilegiada en el contexto internacional.

El objetivo que ha guiado la elaboración de la propuesta del NPG se centra en la configuración de un sistema de equipamientos y espacios públicos continuo y jerárquico sobre el tejido urbano que facilite la conexión y articulación del territorio mediante la sucesión y organización de las distintas dotaciones. Una especie de red que atraviese y ordene la ciudad, ligando entre si los distintos elementos: equipamientos de distinto tipo, orden y nivel, diferentes elementos de espacios verdes, vías peatonales, puntos de intercambio de las redes de transporte, etc., que se proyecte de la escala urbana a la escala territorial, del nivel local al metropolitano y cuyo elemento estructural básico sean las infraestructuras de movilidad, las cuales, en su conjunto y en función de la organización urbana, definen la accesibilidad a los distintos puntos de la red.

La atención primordial se ha concedido a garantizar la formación del sistema y la accesibilidad a cada elemento del mismo por parte de cada grupo social y de los diferentes individuos a los que está destinado. El problema se centra, no tanto como hasta ahora en criterios basados en el radio de influencia, sino en la accesibilidad real, en términos de metros y kilómetros de recorrido, a través de un determinado viario, con determinados medios de transporte o teniendo que superar unos obstáculos concretos.

Se plantea una nueva concepción del sistema de dotaciones y espacios de uso colectivo, entendido como un sistema de la calidad urbana, constituido por todos los elementos de interés arqueológico, histórico-artístico, territoriales, ambientales, paisajísticos, culturales, y todos aquellos susceptibles de ser organizados y proyectados unitariamente para conseguir un mejor disfrute o que puedan constituir hitos de caracterización de la ciudad.

4.2 DIAGNOSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

4.2.1 ANÁLISIS ESPACIAL DEL DÉFICIT DOTACIONAL

Las carencias dotacionales del municipio, cuantificadas en el documento de Avance del NPG en 264 hectáreas, corresponden exclusivamente al déficit acumulado, es decir, la superficie que sería necesaria para una cobertura óptima de las necesidades de equipamiento de la población que actualmente reside en el término municipal de Madrid.

El 36,2% de éste déficit global de suelo dotacional se concentra fundamentalmente en los distritos que conforman la almendra central, Centro, Arganzuela, Retiro, Salamanca, Chamartín, Tetuán y Chamberí. En este área se mantienen las importantes carencias dotacionales ya detectadas en el Plan General de 1985, no resueltas a lo largo de los últimos años como consecuencia de la dificultad de localización de nuevos usos, dado el alto grado de consolidación de su trama urbana, así como por la ausencia de una política activa encaminada a la redotación del centro de la ciudad. Por otra parte, la grave infradotación que existía en la periferia sur, Usera, Villaverde, Puente de Vallecas, Latina y Carabanchel, da lugar a que, pese al esfuerzo inversor realizado por las distintas administraciones para la reducción de los desequilibrios territoriales en materia de equipamiento, llevado a cabo en los últimos años, continúe arrastrando un déficit del 32,6%, uno de los más elevados del municipio.

CUADRO 2.1 DISTRIBUCIÓN DEL DÉFICIT DE DEPORTIVO Y EQUIPAMIENTO BÁSICO POR ÁREAS URBANAS

Área urbana	Deportivo básico		Equipamiento básico	
	Déficit de suelo m ²	%	Déficit de suelo m ²	%
Almendra central	591.692	43,50	332.330	27,90
Periferia norte	300.634	22,10	229.249	19,20
Periferia este	78.648	5,78	186.050	15,60
Periferia sur	388.445	28,60	443.980	37,30

Fuente: OMP 1996

En la periferia este, San Blas, Vicálvaro, Moratalaz y Villa de Vallecas, donde vive únicamente el 11% de la población madrileña, tienen lugar las menores carencias tanto de espacios deportivos como de equipamiento. El norte de la ciudad, que comparativamente registra asimismo bajos déficits dotacionales, constituye un área muy heterogénea, que integra distritos como Fuencarral-El Pardo y Moncloa-Aravaca, con unos niveles de dotación superiores a la media municipal, con distritos como Hortaleza y Barajas, con niveles de dotación intermedios y Ciudad Lineal que cuenta con uno de los déficits más elevados del conjunto de la ciudad.

La distribución sectorial del déficit detectado pone de manifiesto la existencia de carencias de espacios deportivos y equipamientos de bienestar en todos los distritos municipales. En la sociedad actual, la valoración por parte de los ciudadanos del deporte como factor fundamental para la mejora de la calidad de vida, ha dado lugar a una demanda cada vez mayor de instalaciones para la práctica deportiva. Simultáneamente, las transformaciones económicas y sociales habidas en la población madrileña, el progresivo envejecimiento de su pirámide demográfica, la intervención creciente de los poderes públicos en la prevención y atención de las situaciones de marginación, son algunos de los factores que generan cada vez mayor demanda de espacios destinados a servicios de bienestar social.

Los distritos que acusan mayor falta de equipamientos para el bienestar son, por un lado los que componen la almendra central, con tasas de envejecimiento muy superiores a la media municipal, y por otro, los distritos periféricos, de dinámica demográfica débil tras los fuertes incrementos poblacionales registrados en los años sesenta y setenta, como Latina, Puente de Vallecas y Ciudad Lineal. Paralelamente la almendra central y los distritos periféricos de Carabanchel y Ciudad Lineal son los que arrastran las mayores carencias de espacios deportivos.

Como contrapartida, en todas las áreas urbanas se reducen considerablemente los **déficits** del equipamiento educativo destinado a cubrir las demandas de los primeros ciclos de la enseñanza reglada. Sin embargo, los requerimientos derivados de la Ley de Ordenación General del Sistema Educativo (LOGSE) y las nuevas exigencias de cualificación profesional generadas por los cambios en el sistema productivo, han incrementado las necesidades de este tipo de enseñanzas en el municipio, especialmente en la periferia sur. Es también en éste ámbito donde el sector de escuelas infantiles presenta las mayores carencias, debido a la escasa implantación de centros privados, derivada de las características socioeconómicas de la población residente. Este sector resulta también deficitario en el centro histórico de la ciudad a causa de las demandas generadas en parte por parejas jóvenes que han fijado su residencia en el centro en los últimos años.

Los equipamientos culturales y de salud son los que arrastran los menores déficits. A excepción de las bibliotecas necesarias para completar la infraestructura cultural, la multiplicidad de dotaciones culturales de reciente edificación en el municipio constituyen un soporte físico adecuado para atender a la demanda de los barrios madrileños, si bien requieren cambios en su gestión, orientados a mejorar su rentabilidad social. Asimismo, el gran número de equipamientos básicos de salud construidos en los últimos años, así como los proyectos de nuevos centros actualmente en marcha, han dado lugar a una importante reducción de las carencias existentes en los distritos madrileños, a excepción de los centrales y los localizados en el área suroeste de la ciudad.

4.2.2 EL PROCESO DE PRODUCCIÓN DE LOS ESPACIOS DEPORTIVOS Y LOS EQUIPAMIENTOS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS

La programación del equipamiento del Plan General de 1985 pretendía alterar substancialmente el patrón tradicional de distribución espacial de las dotaciones colectivas existente en el municipio, concentradas en el centro y zonas privilegiadas y ausentes en los barrios periféricos populares. Apoyada primordialmente en actuaciones de escala física reducida en lugar de en grandes actuaciones estructurantes, introducía así un cambio, no sólo en la distribución espacial, sino también en la propia escala y ámbito de servicio de los equipamientos.

Esta propuesta se instrumentaba en un Programa de Actuación de Equipamiento que, en contraposición al concepto de *reserva genérica* que se venía empleando en la elaboración de los programas de actuación de los planes urbanísticos, se basaba en una programación específica y detallada, que recogía y organizaba secuencialmente en el tiempo las actuaciones y acciones de inversión en cinco sectores: salud, bienestar social, educación, deporte y cultura.

El Plan General de 1985 preveía la ejecución de 842 acciones, de las que el 35% no estaba incluido en las dos primeras etapas cuatrienales de programación. De las 568 actuaciones de equipamiento restantes, que son las que efectivamente constituían el Programa de Equipamiento 1985-1992, únicamente 107 se construyeron dentro del cuatrienio de programación previsto y de acuerdo con los parámetros urbanísticos fijados por el plan. El suelo asignado a otras 84 acciones programadas se destinó a usos diferentes de los previstos o se edificó en una etapa cuatrienal distinta a la programada. Sin embargo 268 nuevos equipamientos se construyeron en el municipio durante el período 1985/92 fundamentalmente al margen de la programación del Plan. En síntesis, el grado de cumplimiento del Programa de Equipamiento del Plan General de 1985 no ha llegado ni a un 20% de las previsiones realizadas.

CUADRO 2.2 DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE LA NUEVA SUPERFICIE DOTACIONAL CONSTRUIDA

Área urbana	Equipamientos construidos 1985/93						
	Programados PG-85		No programados o no ajustados a la programación		Total		
	Acciones	Superficie construida m ²	Acciones	Superficie construida m ²	Acciones	Superficie construida m ²	Distribución territorial %
Almendra central	22	102.830	66	309.551	88	412.381	17,6
Periferia este	15	155.433	63	371.364	78	526.797	22,6
Periferia norte	33	169.030	93	519.282	126	688.312	29,5
Periferia sur	37	311.332	130	395.688	167	707.020	30,3
Total	107	738.625	352	1.595.885	459	2.334.510	100

Fuente: Plan General de 1985 y elaboración propia

Las 233 hectáreas que se construyen en los últimos años, distribuidas en 459 nuevas dotaciones, suponen una reducción próxima al 38% del déficit de equipamiento, que el Plan General de 1985 había cuantificado en 620 Ha. El reparto entre centro y periferia de la superficie ejecutada concentra más del 80% de la misma en los distritos periféricos y, dentro de éstos, en la periferia sur, donde solamente en los distritos de Usera, Latina y Puente de Vallecas los 117 equipamientos edificados suponen un 22% de la nueva superficie dotacional. En los distritos de Fuencarral y Hortaleza, ambos ubicados en la periferia norte, tiene también lugar un importante proceso de implantación de nuevos equipamientos como consecuencia de una mayor disponibilidad de suelo dotacional vacante.

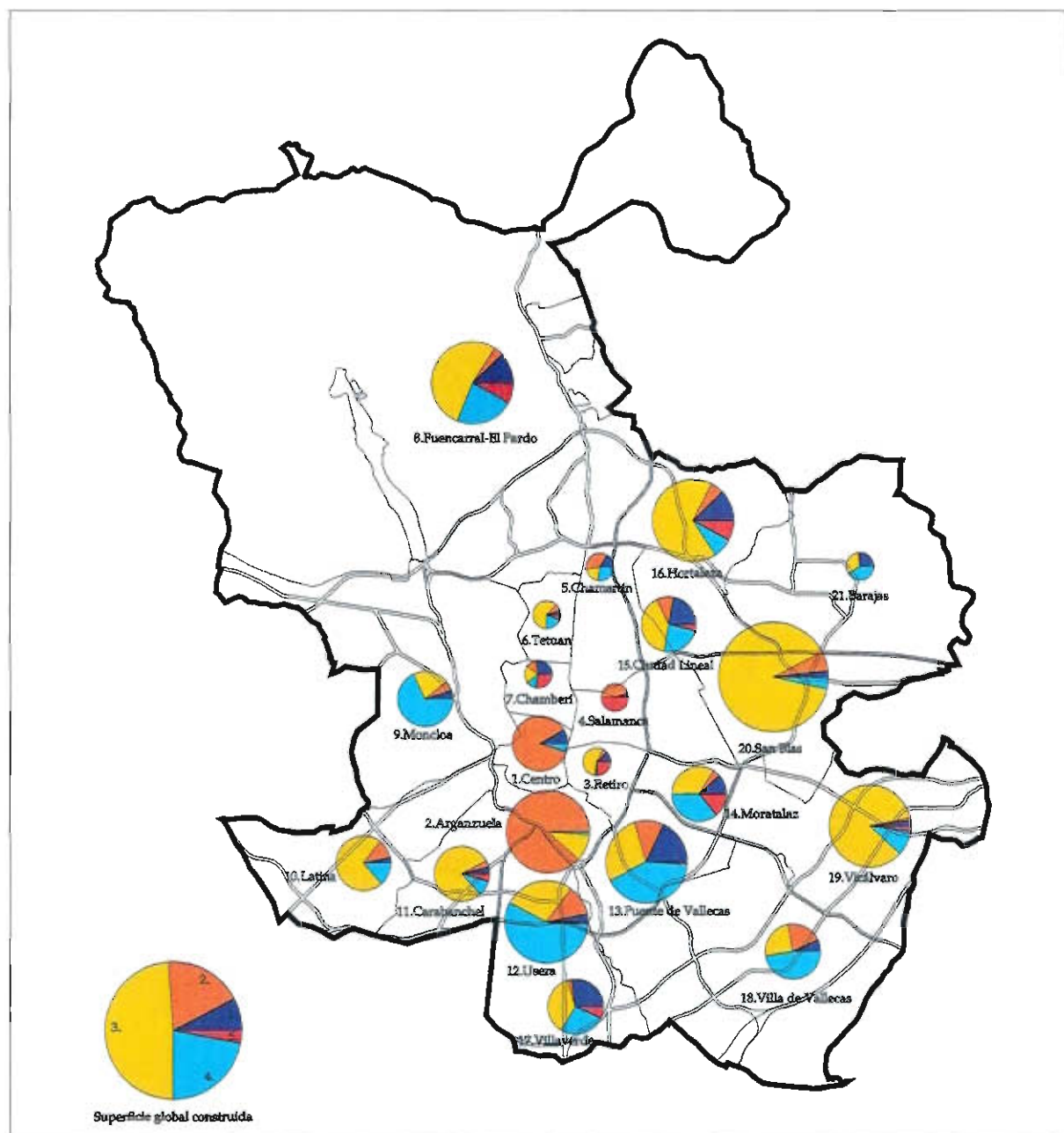
El 17% de superficie ejecutada que corresponde al área central, se reduce a un 9% si se excluyen los 185.500 m² de suelo asignados al Museo del Ferrocarril, localizado en el distrito de Arganzuela. El escaso número de intervenciones llevadas a cabo en la almendra, especialmente en Salamanca y Chamberí, viene condicionado por la falta de oportunidades locacionales, prácticamente inexistentes, con exclusión de las vinculadas a los procesos de remodelación urbana puestos en marcha sobre todo en los distritos de Arganzuela y Tetuán.

CUADRO 2.3 INVERSIÓN POR ÁREAS URBANAS EN NUEVOS EQUIPAMIENTOS

Inversión en el período 1985/92 en nuevos equipamientos				
Área urbana	Programada Mill. pts.	No programada o no ajustada a la programación Mill. pts.	Total Mill. pts.	Distribución territorial %
Almendra central	6.217,13	17.217,77	23.434,90	34,6
Periferia este	1.190,30	14.620,33	15.810,63	23,4
Periferia norte	6.063,15	7.194,11	13.257,26	19,6
Periferia sur	4.941,84	10.190,97	15.141,81	22,4
Total	18.412,42	49.232,18	67.644,61	100

Fuente: OMP 1996

DISTRIBUCIÓN SECTORIAL DE LA NUEVA SUPERFICIE DOTACIONAL CONSTRUIDA

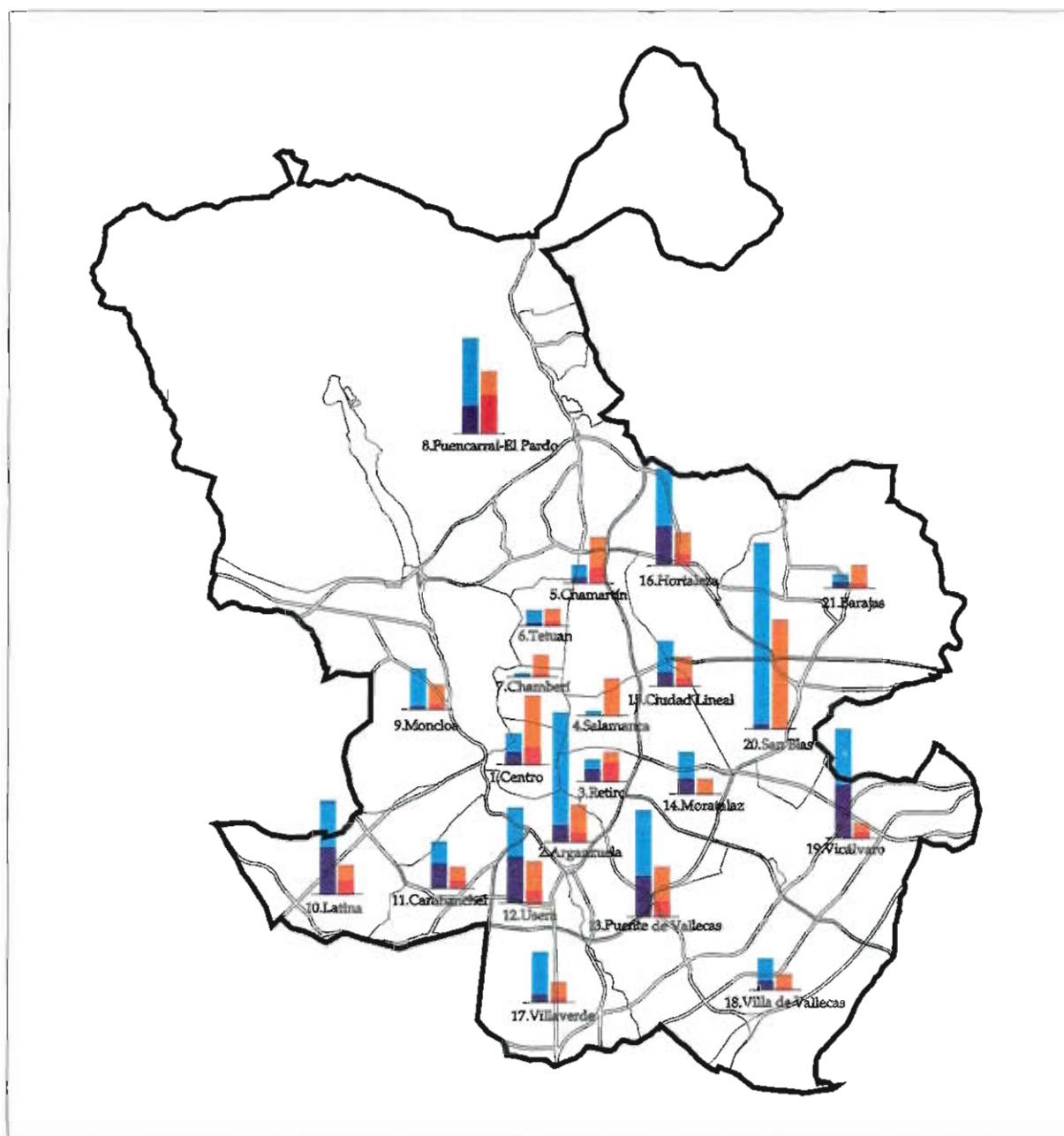
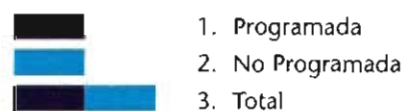


Superficie global construida 85/92 en m² Escala Gráfica

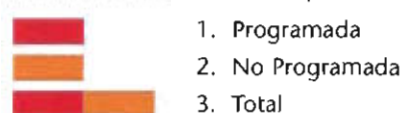
- 1. Bienestar Social
- 2. Cultura
- 3. Deporte
- 4. Educación
- 5. Salud

- 1. 250.000-350.000 m²
- 2. 150.000-250.000 m²
- 3. 50.000-350.000 m²
- 4. 0-350.000 m²

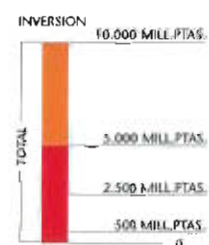
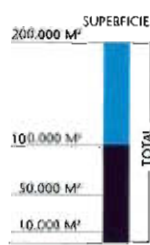
PROCESO DE PRODUCCIÓN DE NUEVOS EQUIPAMIENTOS EN EL PERÍODO 85/92: SUPERFICIE E INVERSIÓN

Superficie construida 85/92 en m²

Inversión 85/92 en Mill. de ptas.



Escala Gráfica



El amplio abanico de actuaciones de equipamiento, con considerables diferencias en sus costes unitarios de ejecución, dificulta el establecimiento de una correlación entre el número de dotaciones construidas para cada distrito y la inversión destinada a cada una de ellas. Así, la tipología de grandes intervenciones de carácter singular, realizadas en los distritos centrales, como el Centro Cultural Conde Duque, el Planetario o el Auditorio Nacional de Música, conlleva unas inversiones muy superiores a las requeridas para las modalidades de actuación, de escala más reducida y sin embargo mucho más numerosas, ejecutadas en los distritos periféricos. La almendra central con solo un 17% de la nueva superficie construida en el municipio, absorbe más del 34% de los recursos invertidos en el período 1985-92. En la periferia se produce un reparto similar del presupuesto ejecutado entre el norte y el sur. Los distritos de Fuencarral y Puente de Vallecas son los que registran los mayores niveles de inversión, con cuantías superiores a los 6.000 millones de pesetas. El área urbana donde se ha producido una menor inversión ha sido la periferia este donde, descontando los 7.500 millones de pesetas que ha supuesto la construcción del Estadio Olímpico de Canillejas, el monto real invertido supone un 8,5% de los recursos destinados a equipamiento en el conjunto del municipio.

En términos globales, si se hace abstracción de la programación, el gasto en equipamiento efectuado por las diversas administraciones en los últimos años se ha aproximado al presupuesto del PG 85, actualizado al año 89, de 62.113 millones de pesetas y la superficie construida alcanza el 57% de la dimensionada en el Programa de Actuación, pero, como ya se ha señalado, un reducido número de las dotaciones construidas se han ajustado en su etapa cuatrienal, su localización, sus características funcionales o su presupuesto a las determinaciones fijadas por el Programa de Actuación.

El análisis del proceso de producción de los espacios deportivos y los equipamientos llevado a cabo en los últimos años, que refleja el escaso seguimiento de la programación del Plan General de 1985, ha demostrado la dificultad de, desde un marco limitado, como es el plan general de urbanismo, vincular el compromiso de una multiplicidad de organismos con competencias en la generación y mantenimiento de los equipamientos. La conclusión de lo expresado con anterioridad es que resulta necesaria la flexibilización del programa, que el NPC propone se lleve a cabo mediante instrumentos de planeamiento de nivel intermedio, que permitan la integración de las políticas de las distintas administraciones sectoriales y territoriales así como una mayor participación de los usuarios de los servicios en la planificación y gestión de las dotaciones colectivas.

4.2.3 DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE LA OFERTA DE ESPACIOS DEPORTIVOS Y DE EQUIPAMIENTO

La diversidad y complejidad de la oferta de equipamiento y espacios deportivos queda descrita en el diagnóstico del documento de Avance del NPC, donde se analizan pormenorizadamente, para cada uno de los tipos de equipamiento en particular, la suma de recursos físicos destinados a la satisfacción de las necesidades de consumo colectivo. En la evaluación del sector dotacional no cabe ignorar el papel que tienen, en la cobertura de las demandas sociales de la población, todos los elementos dotacionales, independientemente de su calificación urbanística, sus características funcionales, o su titularidad y gestión pública o privada.

El tratamiento globalizado de todos los equipamientos lleva a una gran abstracción de los procesos de análisis, debido a que los elementos comunes que hay entre ellos son más bien escasos. Así, las 3.253 unidades de equipamiento y 446 de deportivo, existentes en el municipio de Madrid, integran una amplísima gama de instalaciones de variada tipología que van desde el Estadio Olímpico de Canillejas a un consultorio de Insalud ubicado en un local compartido en un edificio residencial.

Uno de los aspectos más relevantes de esta oferta dotacional lo constituyen los fuertes desequilibrios que presenta en su distribución espacial, que se manifiesta en una especialización de ciertas áreas en relación al tipo de oferta, con una concentración de los recursos públicos en los distritos del sureste y un fuerte predominio de la iniciativa privada en la almendra central y periferia norte. La incidencia del sector privado en la prestación de servicios no puede considerarse como un elemento neutro, ya que las instalaciones privadas representan un 58,7% de la oferta dotacional global de la ciudad. Las grandes diferencias interdistritales responden al hecho de que la implantación del equipamiento, fundamentalmente el privado, no ha ido asociada a la evolución de la población sino a pautas de localización singulares ligadas, entre otros criterios de diversa índole, a factores de rentabilidad económica.

CUADRO 2.4 CLASIFICACIÓN SEGÚN SU TITULARIDAD DE LA OFERTA DE EQUIPAMIENTO EXISTENTE

Área urbana	Equipamiento público		Equipamiento privado		Total equipamientos
	Centros	%	Centros	%	Centros
Almendra central	342	28,2	847	71,2	1.189
Periferia norte	386	43,8	495	56,2	881
Periferia este	172	52,7	154	47,2	326
Periferia sur	443	51,7	414	48,3	857
Total municipio	1.343	41,3	1.910	58,7	3.253

Fuente:OMP 1996

Nota:El número de centros incluye tanto los ubicados en parcelas de uso exclusivo, calificados por el NPG o sin calificación de equipamiento, como los situados en edificaciones de uso compartido.

La oferta privada de equipamientos colectivos constituye un paquete muy heterogéneo, en el que coexisten al menos tres modelos bien diferenciados: en primer lugar, la institucional, de carácter no lucrativo, formada fundamentalmente por entidades religiosas o sociales como organizaciones no gubernamentales (ONG), fundaciones, etc.; en segundo lugar la concertada, intervenida parcialmente por el Estado, que establece tarifas, fija normas de funcionamiento y supervisa resultados y, por último, la puramente mercantil, que se guía mediante el sistema de precios y en función de ellos define las características del servicio. Las dos primeras modalidades, con un funcionamiento interno y unos criterios de actuación similares a los del equipamiento público, se concentran en sectores como el educativo, el religioso o el de bienestar social. Por el contrario, la lógica de las dotaciones integradas en el último apartado, más próxima a la de otros usos lucrativos como el comercial o el terciario, tiene una mayor incidencia en servicios culturales y recreativos.

La propuesta de ordenación del NPG incluye, aproximadamente, un 50% de las dotaciones existentes en el Municipio, ya que el resto, bien por tratarse de servicios ubicados en edificaciones destinadas principalmente a otros usos residenciales o terciarios, o, si son de titularidad privada, por haberse construido en suelos no regulados por la normativa específica del uso dotacional, no son recogidos expresamente en la documentación gráfica del Plan.

Los 1.692 equipamientos ya construidos que el Plan califica, con una ocupación de suelo de 1.571 Ha., se desglosan en 804 centros de titularidad y gestión privada, que por sus características sociourbanísti-

cas complementan la red pública de prestación de servicios, integrada por 888 dotaciones de titularidad pública, de las que cerca del 83% conforman el nivel básico dotacional y el 17% restante se definen como piezas de carácter singular. Paralelamente, el NPG califica 179 deportivos existentes, con una extensión de 1.024 Ha., que se desagregan en 42 privados, 119 públicos de nivel básico y 18 de nivel singular.

Las diferencias que pueden apreciarse respecto a los datos incluidos en el documento de aprobación inicial, consecuencia del proceso de estudio de las alegaciones presentadas al mismo durante el periodo de información pública, tienen su origen en correcciones o ajustes en cuanto al proceso de gestión del suelo dotacional y variaciones en la inclusión de las parcelas de equipamiento bien en nuevas áreas de planeamiento específico, bien en ámbitos con regulación finalista o remitidos a planeamiento ulterior.

CUADRO 2.5 EQUIPAMIENTO Y DEPORTIVO SINGULAR POR ÁREAS URBANAS

Area urbana	Dotación singular existente		
	Deportivo Singular m²	Equipamiento Singular m²	m²/Hab.
Almendra central	77.046	627.613	0,71
Periferia norte	6.440.031	5.309.292	16,54
Periferia este	357.803	162.418	1,56
Periferia sur	44.415	1.196.793	1,27
Total municipio	6.919.295	7.296.116	4,72

Fuente: OMP 1996

La superficie destinada en la actualidad a usos de equipamiento y deportivo singular y local presenta grandes diferencias entre áreas urbanas, ya que la periferia norte cuenta con más del 52% del suelo de equipamiento y un 77% de todo el suelo deportivo del municipio. Esta concentración de espacio dotacional viene determinada por la tendencia histórica de implantación en una zona de la ciudad de la mayoría de elementos singulares metropolitanos como universidades o grandes centros sociosanitarios, así como la práctica totalidad de los grandes clubs deportivos. La importancia, en términos cuantitativos, del suelo ocupado por esta tipología de instalaciones, distorsiona el patrón espacial real de la red dotacional básica, constituida por una multiplicidad de dotaciones de pequeño tamaño, que no presentan tanta disparidad en su distribución espacial.

CUADRO 2.6 EQUIPAMIENTO Y DEPORTIVO LOCAL EXISTENTE EN SUELO URBANO

Área urbana	Equipamiento local		Deportivo local		Dotación Local	
	EB + EP	m²/hab.	DB + DP	m²/hab.	Total	m²/hab.
Almendra central	2.070.237	2,09	195.479	0,20	2.265.716	2,29
Periferia norte	2.963.664	4,17	1.489.569	2,10	4.453.233	6,27
Periferia Este	869.360	2,61	676.724	2,03	1.546.084	4,64
Periferia Sur	2.513.737	2,57	967.646	0,99	3.481.383	3,57
Total	8.416.998	2,80	3.329.418	1,11	11.746.416	3,90

Fuente: OMP 1996

En las 1.174 Ha. de suelo que sirven de soporte al sistema dotacional local se han incluido 466 Ha. ocupadas por equipamientos de iniciativa privada y 138 Ha. de deportivos privados que, por sus características urbanísticas son equiparables a los elementos que componen la red básica pública. En la distribución sectorial de esta superficie destinada a usos de ámbito local, no gestionada por la iniciativa pública, destaca la disparidad en su distribución sectorial, con un 74% del suelo ocupado por el sector educativo, mientras que la superficie restante se reparte en un 10% para uso religioso, un 8% para bienestar social, un 5% para salud y un 2% para uso cultural.

El municipio cuenta actualmente con un índice medio de dotación local de equipamiento y deportivo de 3,90 m²/habitante, lo que supone una importante mejora respecto al índice de 2,54 m²/habitante evaluado en el momento de redacción del anterior plan general. Si bien esta cifra podría considerarse adecuada para la cobertura de las necesidades básicas de la población residente, en un análisis cualitativo se pone de manifiesto la desigual distribución territorial de las dotaciones colectivas, uno de los problemas fundamentales de la oferta dotacional madrileña. Así, los índices dotacionales de los distritos que componen la almendra central, situados muy por debajo de la media municipal, sobre todo en relación a los espacios deportivos, son expresión de la carencia crónica de equipamientos básicos que afecta a este área urbana. Las diferencias en los índices dotacionales de las áreas periféricas de la ciudad se derivan fundamentalmente del peso que el equipamiento de iniciativa privada tiene en el conjunto de la oferta dotacional, con mucha mayor incidencia en el norte de la ciudad.

4.3 UN ENFOQUE GLOBAL DEL EQUIPAMIENTO

4.3.1 LA INTEGRACIÓN DE LAS NUEVAS DEMANDAS SOCIALES

El análisis demográfico realizado en el documento de Avance del NPG destaca el descenso sostenido de la población madrileña desde el año 1975, que conlleva, entre otros efectos, el progresivo envejecimiento de la estructura demográfica y la disminución del tamaño de los hogares.

Las modificaciones en el comportamiento de la población del municipio apuntan hacia un decrecimiento generalizado de todos los grupos de edad que se inscriben en el marco del sistema educativo. De acuerdo con las proyecciones realizadas por el Instituto de Demografía, la proporción de personas menores de 15 años pasaría de un 15,2% en el año 1991 a un 12% en el año 2006, lo que representa, en términos absolutos, que en un futuro inmediato la demanda actualmente existente en este sector se reduciría en cerca de 123.000 puestos escolares.

CUADRO 3.1 DISTRIBUCIÓN DE LA FUTURA POBLACIÓN POR ÁREAS URBANAS

Proyección de población para el municipio de Madrid, con migraciones, por grupos de edad y ámbitos geográficos, del 01-01-1991 al 01-01-2006.					
Área urbana	Grupo de edad	1991 %	1996 %	2001 %	2006 %
Almendra central	0-14	12,78	11,28	10,57	10,75
	15-64	67,22	66,91	66,72	66,79
	65 y +	20,01	21,82	22,72	22,45
Periferia norte	0-14	17,11	13,43	12,08	12,19
	15-64	70,98	72,13	70,94	69,19
	65 y +	11,91	14,44	16,98	18,62
Periferia este	0-14	17,04	14,17	13,22	13,42
	15-64	71,75	71,19	67,97	66,67
	65 y +	11,21	14,65	18,81	19,91
Periferia sur	0-14	15,71	13,00	12,42	12,85
	15-64	70,70	70,06	67,46	65,28
	65 y +	13,60	16,94	20,12	21,87
Municipio	0-14	15,22	12,68	11,84	12,09
	15-64	69,73	69,66	68,15	66,91
	65 y +	15,05	17,66	20,02	21,00

Fuente: Instituto de Demografía (CSIC) y CAM.

Los problemas de las personas mayores no son recientes, pero sí lo es la importancia cuantitativa de los mismos debido al fuerte proceso de envejecimiento de la pirámide madrileña, al incremento de la esperanza de vida y al aislamiento cada vez mayor a causa de los cambios producidos en las estructuras familiares. La proyección para el año 2006 eleva el número de habitantes de más de 65 años a 583.677 personas, superando por primera vez al grupo de menores de 15 años, que se reduce en 335.967 jóvenes.

Donde se prevén mayores demandas a corto, medio y largo plazo, es sin duda en el segmento de la tercera edad, particularmente en lo que se refiere a las soluciones que se plantean para su internamiento y/o alojamiento, bien sea en residencias, alojamientos tutelados, viviendas asistidas o cualquier otra alternativa que suponga la creación de estructuras estables especializadas y destinadas a dar cobertura a las necesidades sociosanitarias de esta población cada vez más numerosa: hospitales especializados, centros geriátricos, centros integrados de salud, centros de día o centros-base de ayuda a domicilio.

Igualmente, es preciso facilitar el soporte físico necesario, tanto de suelo exclusivo como parcelas compartidas con usos dotacionales o en edificación residencial, para viabilizar la implantación de nuevas tipologías dotacionales que den respuesta a las demandas de colectivos como parados de larga duración, jubilados anticipados, emigrantes u otros grupos emergentes de población presentes en la estructura social de nuestra ciudad.

Estos cambios producidos en la estructura demográfica, social y formas de vida de los madrileños a lo largo de los últimos años condicionan la configuración y los modos de utilización de las dotaciones colectivas. Ni las necesidades sociales son estáticas, ni los grupos sociales que las generan deben analizarse como algo estable, por lo que el NPG propone un sistema flexible que posibilite la incorporación de las nuevas demandas sociales en la planificación de los equipamientos.

4.3.2 LA ORDENACIÓN DEL EQUIPAMIENTO

La ordenación del uso dotacional intenta superar las fronteras administrativas que seccionan las necesidades sociales, a la vez que dar respuesta a las demandas derivadas de las planificaciones sectoriales. La propuesta parte de una clasificación exhaustiva de todos los elementos que concurren en la formación del sistema de los equipamientos y espacios públicos. Frente al tradicional esquema de análisis sectorial del equipamiento utilizado en el planeamiento, basado primordialmente en la lógica del funcionamiento interno de los servicios, el uso dotacional de Equipamiento y Deportivo, a partir de la información inventariada, se estructura, de acuerdo a una jerarquización establecida en función de criterios urbanísticos como capacidad de organización del territorio, ámbito de servicio óptimo, frecuencia e intensidad de uso, requerimientos locacionales y de accesibilidad de cada dotación, modo de obtención y titularidad del suelo y carácter público o privado de la gestión, en los siguientes niveles:

- a) *Equipamiento y deportivo básico:* Constituye el primer nivel de prestación de servicios y se caracteriza por su titularidad pública y gestión preferentemente pública, su ámbito funcional inferior o coincidente con el distrital, su localización central respecto a la trama residencial circundante así como una posición privilegiada en relación a la red viaria básica local y distrital que garantiza su accesibilidad a través de recorridos peatonales, carriles-bici y transporte colectivo.
- b) *Equipamiento y deportivo singular:* Destinado a la prestación de servicios especializados, se caracteriza por su titularidad pública y gestión preferentemente pública, su ámbito funcional urbano o metropolitano, su utilización ocasional, su localización en emplazamientos estratégicos, con una posición privilegiada respecto a la red viaria urbana y metropolitana que garantiza su accesibilidad a través del transporte público y privado.
- c) *Equipamiento y deportivo privado:* Está integrado por elementos que, tanto por su contenido funcional como por sus características sociourbanísticas, constituyen piezas significativas en la definición de la identidad de la ciudad y complementan la red pública de prestación de servicios, configurada por los equipamientos y deportivos básicos y singulares.

La propuesta inserta la definición y dimensionamiento del equipamiento en un razonamiento más amplio sobre la recualificación urbana. La forma en que los suelos dotacionales están localizados, organizados y proyectados, es fundamental para la realización de una ciudad mejor.

4.3.3 LA REGULACIÓN URBANÍSTICA DEL EQUIPAMIENTO

Se propone una regulación urbanística del uso dotacional amplia que integra equipamientos, servicios públicos e infraestructurales, espacios libres y deportivos en un sistema normativo flexible, que posibilita, dentro de un mismo nivel, la compatibilidad entre las diversas clases de usos dotacionales. La inclusión del suelo o la edificación en uno u otro nivel o categoría, condiciona parámetros como módulos de suelo o edificación, grado de alternancia en cuanto a las clases de usos dotacionales susceptibles de implantación, titularidad y formas de obtención y gestión del suelo, e iniciativa preferente en la producción del equipamiento.

La flexibilidad del sistema propuesto por el NPG pretende evitar la rigidez que comporta la vinculación de una parcela, todavía no obtenida, a un uso absolutamente determinado.

La asignación del suelo necesario para los distintos tipos de equipamiento (hospitales, escuelas, bibliotecas, etc.) que competen a los diferentes niveles administrativos, tarea ardua tanto por la multiplici-

dad de Organismos que intervienen en el proceso de producción de los equipamientos como por la indefinición de competencias debido al actual proceso de transferencias entre la Administración Estatal y Autonómica, así como la vinculación presupuestaria, a través de los programas de inversión de los distintos Organismos sectoriales y territoriales, requiere una información y unos procesos de compatibilización que superan el marco de un Plan General.

En el actual contexto socioeconómico, resulta indispensable un aprovechamiento de las sinergias generadas en las distintas redes de servicios públicos que coadyuve a la necesaria estrategia de contención de gasto público. Se plantea superar un modelo de programación y de gestión de las intervenciones, basado en la total autonomía de un enorme número de sujetos que están implicados en los procesos de decisiones de cara a la realización de los servicios públicos, generando grandes pérdidas de tiempo, elevados costes económicos y tensiones en el plano social. Por ello, la coordinación interadministrativa, mediante la creación de una red de intereses mutuos entre los organismos locales, autonómicos y estatales encargados de la creación y gestión de los equipamientos, es requisito imprescindible para una mejor racionalización en las respuestas a las necesidades y un mayor ahorro de recursos.

En consecuencia, y con el fin de viabilizar una propuesta del equipamiento que integre criterios y políticas sectoriales, vinculada al compromiso de las Administraciones para la financiación de las dotaciones, en la normativa dotacional se establecen instrumentos de planeamiento específicos. Estos planes, destinados a identificar las nuevas necesidades sociales, definir las tipologías adecuadas para cada sector, fijar la organización territorial óptima, los módulos o estándares aplicables a cada uno de los mismos, controlar la utilización y gestión de los distintos servicios, realizar la reorganización del patrimonio, tanto del suelo como edificado, etc., podrán ser de dos tipos:

- a) *Planes de Equipamiento Territoriales* cuyo objeto será la planificación, ordenación, y programación de los equipamientos comprendidos en una misma zona geográfica, ya sea administrativa, socio-urbanística, delimitada para la realización de programas de intervención específicos, etc., ó en un mismo ámbito funcional de servicio.
- b) *Planes Temáticos o Sectoriales* destinados a la ordenación, bien de todos los equipamientos incluidos en una misma categoría de uso como equipamientos educativos, culturales, etc., bien de una sola tipología de centros como plan de bibliotecas, plan gerontológico o plan de escuelas infantiles.

El objetivo fundamental de estos planes es facilitar un marco idóneo para la participación directa de los diversos agentes que integran el tejido social, tanto usuarios directos de los servicios como promotores privados, trabajadores, diferentes grupos comunitarios vinculados a Asociaciones Vecinales (AAVV) u Organizaciones No Gubernamentales (ONG), que garantice, por una parte, el éxito en la detección de las carencias reales, y, por otra, la idoneidad tanto en su ubicación espacial como en el conocimiento de la oportunidad de la acción propuesta, provocada por la participación de los ciudadanos en su diseño y gestión.

La prolongación de los plazos requeridos para la elaboración de Planes Especiales, uno de los aspectos más negativamente valorado en la remisión a este tipo de figuras de planeamiento, quedaría subsanado en la actualidad al disponer el Ayuntamiento de una información detallada y exhaustiva del suelo y de las construcciones dotacionales, a partir de las bases de datos creadas en el proceso de elaboración del NPG. Ello permite acortar los plazos temporales de elaboración de la documentación correspondiente a dichos planes, así como generar un proceso de ida y vuelta de la información que facilitaría su actualización y adaptación a los nuevos requerimientos normativos, demográficos o sociales.

4.3.4 LA GESTIÓN DEL EQUIPAMIENTO

La propuesta de gestión, en concordancia con el papel asignado al equipamiento en la configuración de la estructura urbana, pretende garantizar la obtención para uso colectivo de todos los elementos que integran la red dotacional diseñada por el Plan.

El NPG propone sustituir la óptica vinculante que caracterizaba el tradicional enfoque urbanístico, por una óptica operativa, ligada a los recursos materialmente disponibles.

Frente a los planes de calificación de áreas para usos pormenorizados, se trata de generar un sistema de espacios para la colectividad, estratégicamente situados, que se convierta en el *esqueleto* espacial y funcional, que recalifica la estructura edificativa. Esta oferta de soportes físicos, suelos y contenedores, ofrecen la oportunidad de potenciar la polivalencia de los equipamientos y su capacidad de respuesta a las necesidades sociales, tanto regladas como derivadas de las demandas de los nuevos grupos emergentes.

Una gestión adecuada de los recursos públicos de suelo, instalaciones y edificaciones, exige, por parte de la Administración Local, la coordinación de todos los organismos sectoriales y de los diversos agentes sociales implicados en la producción de los equipamientos y la puesta en marcha de procesos que posibiliten la participación ciudadana y garanticen la rentabilidad social y económica del patrimonio público.

Limitarse a poner el acento en la cuestión del suelo y su adquisición es, por supuesto, el primer aspecto, pero no es suficiente. Es preciso un planteamiento más en conjunto de la problemática de los servicios, y en concreto, además de las características tradicionales que definen su calidad y eficacia, de tres aspectos fundamentales, la propiedad, la gestión y el disfrute de los mismos.

Administración e iniciativa privada no aparecen ya como sectores antagónicos. La colaboración entre ambos, más allá de la simple cesión de competencias o de la mera privatización, puede mejorar la productividad de los servicios mediante la utilización de mecanismos y fórmulas de cooperación como concesión, gestiones delegadas a ONG ó AAVV, sociedades de economía mixta, que garanticen que, a partir de la capacidad de control de la Administración, el servicio se ofrezca en las mejores condiciones posibles para su disfrute por toda la población.

En este nuevo marco, resulta imprescindible la evaluación de los costes económicos que la colectividad debe sostener, no solo para la ejecución de los equipamientos sino para su mantenimiento y reposición, lo que exige la definición de oportunos indicadores de gestión de manera que se pueda medir la eficacia económica y el rendimiento social en relación entre la necesidad de prestaciones de servicios y los recursos empleados.

4.4 LA PROPUESTA DE ESPACIOS DEPORTIVOS Y EQUIPAMIENTO DEL NPG

En el suelo urbano de ordenación finalista, que incluye ámbitos de suelo urbano común regulados por Norma Zonal (NZ), Areas de Planeamiento Incorporado (APIs), donde se asumen con carácter general las determinaciones del planeamiento inmediatamente antecedente y Areas de Planeamiento Específico (APEs) que no requieren la redacción de ninguna figura de planeamiento intermedio, pero sí el desarrollo de su gestión, el Plan califica aproximadamente 405 nuevas hectáreas para equipamiento y deportivo de nivel básico. En términos agregados la incorporación de esta superficie supone una importante mejora cualitativa del nivel dotacional de la ciudad, ya que implica un incremento del índice de dotación local de 3,9 a 5,2 m² por habitante.

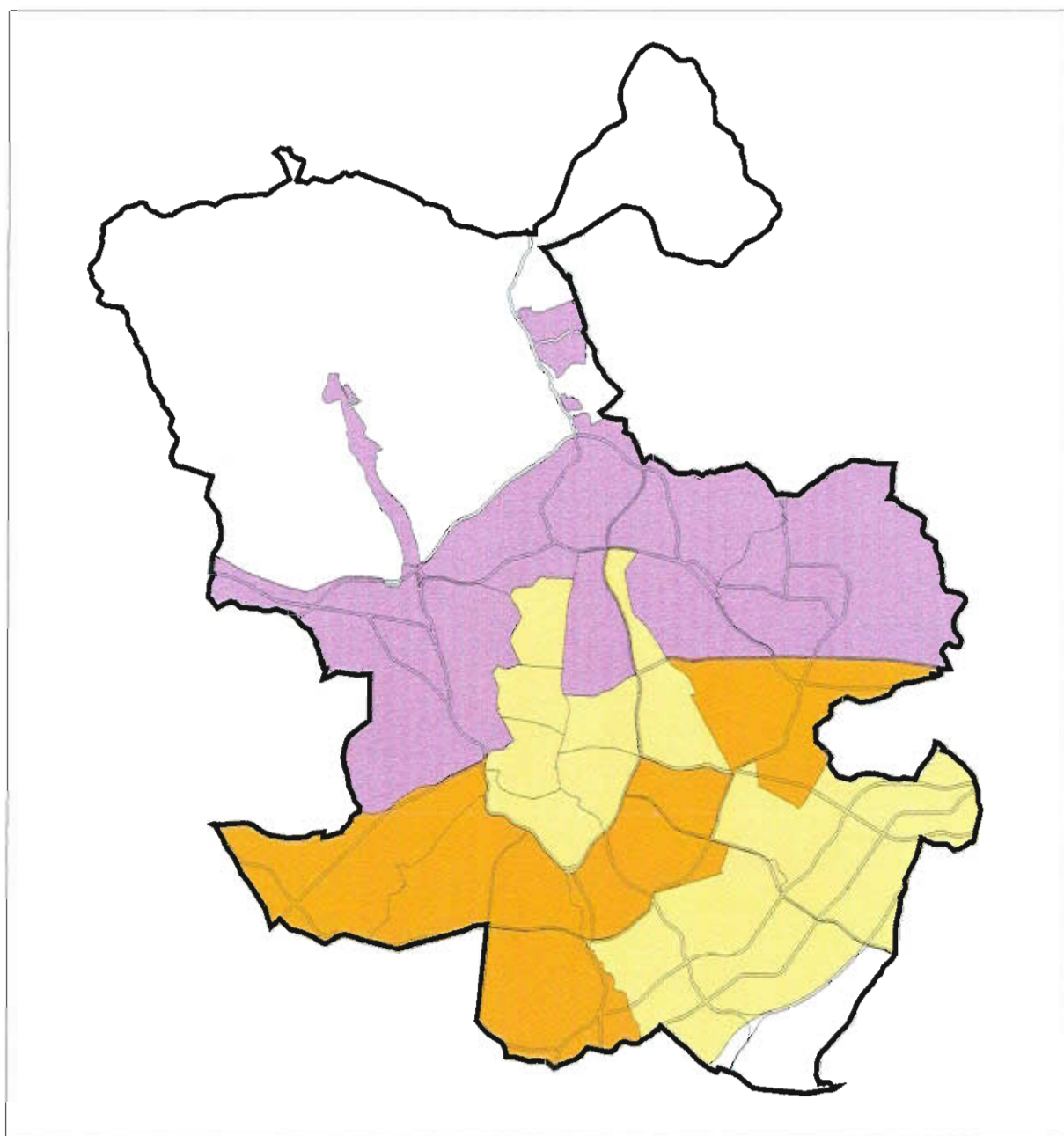
La propuesta del NPG supone una mejora generalizada en todos los distritos, excepto en Salamanca y Chamberí, donde el elevado grado de consolidación del suelo dificulta las posibilidades de intervención dirigidas al esponjamiento de la trama urbana. Los distritos que incorporan mayor superficie de suelo de equipamiento y deportivo son Fuencarral, Hortaleza y San Blas, donde se concentra cerca del 30% del nuevo suelo público de ámbito local previsto por el Plan.

CUADRO 4.1 *ÍNDICE DE LOS EQUIPAMIENTOS Y DEPORTIVOS EXISTENTES Y PROPUESTOS EN SUELO URBANO FINALISTA*

Distrito	Equipamientos y deportivos locales existente en suelo urbano finalista	Equipamientos y deportivos locales propuestos en suelo urbano finalista	Índice de Dotación Local
	m ²	m ²	m ² /hab.
Centro	264.493	30.897	2,17
Arganzuela	157.285	169.314	2,80
Retiro	252.121	46.347	2,33
Salamanca	207.339	41.058	1,59
Chamartín	854.711	26.612	6,05
Tetuán	168.683	26.110	1,32
Chamberí	361.084	731	2,25
Fuencarral	1.416.215	388.859	8,74
Moncloa	824.734	239.174	10,10
Latina	951.406	319.695	4,67
Carabanchel	693.051	123.103	3,48
Usera	617.928	156.592	6,42
Puente Vallecas	795.304	239.949	4,61
Moratalaz	613.087	195.237	7,67
Ciudad Lineal	597.088	196.186	3,52
Hortaleza	1.396.401	390.116	12,92
Villaverde	423.694	379.313	6,44
Villa Vallecas	260.933	84.327	5,80
Vicálvaro	141.158	360.486	12,42
San Blas	530.906	522.873	8,24
Barajas	218.795	112.391	9,60
Total	11.746.416	4.049.370	5,25

Fuente: OMP 1996

DISTRIBUCION DEL EQUIPAMIENTO LOCAL EXISTENTE EN SUELO URBANO



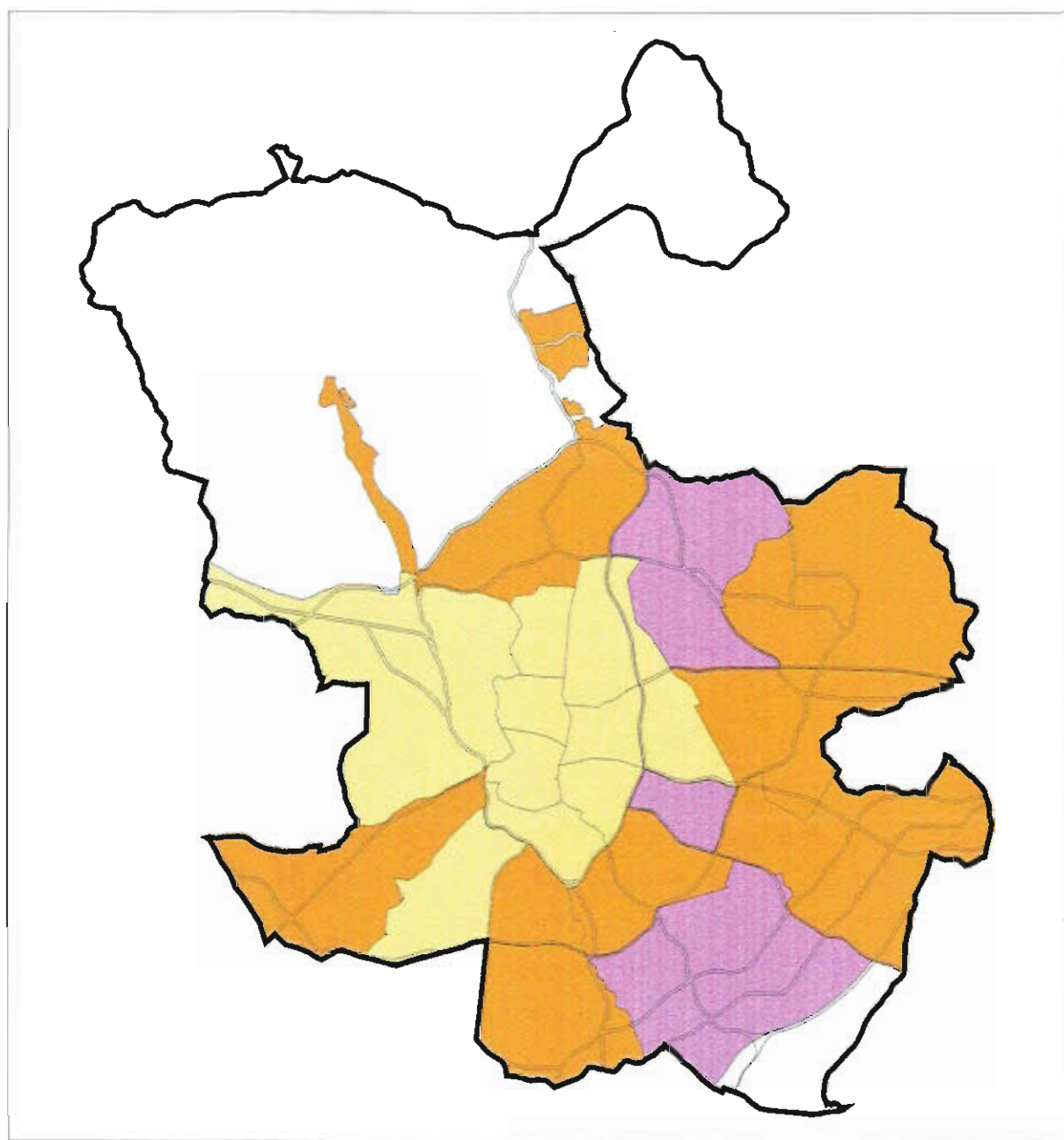
Indice medio de equipamiento local
existente: 2,80 m²/habitante

< Indice

Indice

> Indice

DISTRIBUCION DE LOS ESPACIOS DEPORTIVOS LOCALES EN SUELO URBANO



Indice medio de deportivo local
existente: 1,11 m²/habitante



< Indice



Indice



> Indice

4.4.1 ESPACIOS DEPORTIVOS Y EQUIPAMIENTOS EN NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES PENDIENTES DE DESARROLLO EN LA CIUDAD CONSOLIDADA

En el suelo urbano el NPG propone una serie de intervenciones en áreas caracterizadas todas ellas por estar enclavadas en el tejido urbano consolidado, pero con una variada problemática como la carencia de una estructura y una ordenación interior adecuada que permita su integración en la trama urbana circundante, la deficiente urbanización, la inadecuación de la edificación o la necesidad de procesos de regeneración a causa de la obsolescencia de los usos y actividades tradicionales.

Estos ámbitos, dada su ubicación estratégica, generalmente en barrios altamente saturados y con escasa disponibilidad de suelo, constituyen unas oportunidades excepcionales para la reducción de los déficits dotacionales históricamente generados en su entorno, así como para la realización de propuestas singulares que recualifiquen el espacio urbano y contribuyan a la mejor definición de la imagen de la ciudad.

Si bien para el caso de actuaciones en suelo urbano que impliquen crecimiento residencial, no existen determinaciones normativas vinculantes para la implantación de reservas de suelo para usos de equipamiento y deportivo, similares a las del Reglamento de Planeamiento para suelo urbanizable programado, el NPG ha considerado conveniente, desde un enfoque urbanístico, el establecimiento de un marco orientativo para la asignación de las superficies mínimas destinadas a estos usos.

CUADRO 4.2 RECOMENDACIONES PARA LA DISTRIBUCIÓN DE SUPERFICIES MÍNIMAS DESTINADAS A EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS DEPORTIVOS EN SUELO URBANO

Uso	Tipología de centro	Módulo
Educativo	Escuela infantil	4,50 m ² /viv.
Básico	Centros de primaria + secundaria	
Cívico-cultural básico	Centros cívicos, bibliotecas de barrio, clubs juveniles, etc.	0,50 m ² /viv.
Socio-sanitario básico	Centro de salud, centro 3ª edad, CEDIS, etc.	1 m ² /viv.
Equipamiento básico		6 m²/viv.
Deportivo	Polideportivo	2,40 m ² /viv.
Básico	Instalaciones elementales	
Equipamiento y deportivo básico		8,40 m²/viv

Fuente: OMP 1996

El dimensionamiento del suelo recomendado responde a un doble objetivo: por un lado, garantizar a la futura población residente en estas áreas la satisfacción de las necesidades sociales básicas dentro del propio asentamiento, con el fin, tanto de lograr su autonomía y autosuficiencia dotacional, como de evitar una dependencia externa que, además de incrementar los costes sociales de movilidad, agravaría los déficits de equipamiento ya existentes en los barrios circundantes. Por otro lado, posibilitar la aparición de nuevas oportunidades locacionales aptas para la redotación de la ciudad.

CUADRO 4.3 ÍNDICE DE DOTACIÓN EN LAS ÁREAS DE INTERVENCIÓN EN SUELO URBANO PROPUESTAS POR EL NPG

Crecimiento residencial previsto en áreas de intervención en suelo urbano					
Área urbana	Viviendas Previstas en APR	Suelo equipamientos m ²	Índice equipamiento/ vivienda m ²	Suelo deportivo m ²	Índice deportivo/vivienda m ²
Almendra central	12.403	111.938	9,03	20.336	1,64
Periferia norte	22.052	294.202	13,34	169.670	7,69
Periferia este	1.257	33.500	26,65	13.500	10,74
Periferia sur	22.229	317.514	14,28	248.672	11,19
Total	57.941	757.154	13,07	452.178	7,80

Fuente: OMP 1996

La capacidad del suelo residencial ubicado en ámbitos de suelo urbano pendientes de desarrollo se estima por el NPG en 57.941 viviendas, a las que se vinculan unas superficies próximas a las 76 has. para uso de equipamiento y 46 has. para espacios e instalaciones deportivas. El índice de dotación media resultante en estas operaciones supera los 20 m² por vivienda, pero engloba diferencias significativas en las distintas áreas urbanas, consecuencia de la heterogeneidad de las propuestas de intervención y de la saturación de la trama urbana, lo que como en el caso del centro histórico, imposibilita la obtención de las reservas de suelo dotacional consideradas como mínimas por el NPG para el suelo urbano.

El número de viviendas y la superficie destinada a usos dotacionales se han incrementado, respecto a las cifras de la Aprobación Inicial, debido a la mayor concreción de los parámetros para la ordenación de determinadas áreas de intervención, como el entorno de la Estación de Chamartín, y la consiguiente incorporación de los datos correspondientes al aprovechamiento y edificabilidad asignados a las mismas a las magnitudes reflejadas en el cuadro 4.3.

CUADRO 4.4 REPERCUSIÓN DE LAS APR EN EL ÍNDICE MUNICIPAL DE EQUIPAMIENTO Y DEPORTIVO LOCALP

Índice de Equipamiento y Deportivo Local			
Área urbana	Equipamiento y deportivo local existente (m ²)	Equipamiento y deportivo local propuesto en suelo urbano finalista y APR (m ²)	Índice m ² /hab.
Almendra Central	2.265.716	473.343	2,76
Periferia norte	4.453.233	1.790.598	8,79
Periferia este	1.546.084	1.209.923	8,27
Periferia sur	3.481.383	1.784.838	5,39
Total	11.746.416	5.258.702	5,65

Fuente: OMP 1996

Las 121 Ha de nuevo suelo para equipamiento y deportivos básicos previstos en estos ámbitos de planeamiento remitido tienen una ligera repercusión en los índices medios del municipio. No obstante, hay que señalar la importancia que, dada su ubicación, tienen en la redotación de distritos congestionados del área central o en la reducción de déficits dotacionales específicos en la periferia, como es el caso de los nuevos espacios deportivos propuestos en el distrito de Ciudad Lineal. Igualmente, en zonas sin demandas dotacionales intrínsecas, como los polígonos industriales de Vicálvaro, contribuyen a la generación de localizaciones aptas para la implantación de dotaciones singulares de ámbito ciudad.

4.4.2 LA PROPUESTA DOTACIONAL EN NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES PENDIENTES DE DESARROLLO EN SUP

El suelo calificado para usos de equipamiento y deportivo en la ciudad consolidada se destina a la cobertura de las necesidades dotacionales de la población actualmente residente en el término municipal de Madrid. En su cuantificación no se han incluido las demandas derivadas de los nuevos crecimientos residenciales propuestos por el NPG en suelo urbanizable programado, que, de acuerdo con la vigente legislación urbanística, llevan implícita su resolución en las reservas efectuadas para estos usos en cumplimiento de las determinaciones del vigente Reglamento de Planeamiento.

Sin embargo, la propuesta del NPG pretende incorporar a la planificación de los espacios deportivos y los equipamientos reglamentarios vinculados a los sectores de SUP las nuevas necesidades dotacionales, derivadas de las transformaciones demográficas y sociales que se han producido en la población madrileña a partir de 1.978, fecha de aprobación del Reglamento.

Tras el dimensionamiento del suelo necesario para la cobertura de los déficits dotacionales del municipio, llevado a cabo en el documento de Avance, así como el análisis de la producción del equipamiento en los últimos años, el NPG considera que las prescripciones reglamentarias de las dotaciones mínimas hoy vigentes, en lo que se refiere a los equipamientos y a los espacios públicos, a través de las cuales se garantizan los servicios esenciales para la colectividad son, desde un punto de vista cuantitativo, correctas. No obstante, la introducción de nuevas tipologías de equipamiento y la modificación de los módulos urbanísticos previstos por leyes sectoriales sucesivas, han aconsejado realizar una actualización de la distribución pormenorizada de las superficies fijadas como dotación mínima en el Reglamento de Planeamiento vigente, con el grado de flexibilidad suficiente para posibilitar la implantación de los nuevos equipamientos y espacios deportivos que den respuesta a las actuales exigencias sociales, o la disminución del peso de otros que, en los últimos decenios, han perdido importancia.

La redefinición de las superficies dotacionales obligatorias llevada a cabo ha servido de pauta al NPG para la ordenación y distribución de las cerca de 153 Ha. de suelo destinado a equipamiento y las 112 Ha. de nuevos espacios deportivos, ubicados en las áreas de nuevo crecimiento en suelo urbanizable con planeamiento parcial ya redactado (UZI), y se propone, con carácter orientativo, para la planificación de las aproximadamente 239 Ha. de suelo dotacional vinculadas a las 79.780 nuevas viviendas previstas en los ámbitos (UZP) que el NPG estima aptos para ser urbanizados en el horizonte temporal del Programa de Actuación.

CUADRO 4.5 RECOMENDACIONES PARA LA DISTRIBUCIÓN DE SUPERFICIES DESTINADAS A EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS DEPORTIVOS EN SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO

Redimensionamiento de las reservas fijadas en el Reglamento de planeamiento vigente para conjuntos entre 2.000 y 5.000 viviendas						
Reglamento de Planeamiento			Propuesta Orientativa N.P.G.			
Uso	Módulo m ² /viv.		Uso	Módulo	Tipología de Centros	
Educativo	Guardería	2 m ² /viv.	Educativo Básico (EB)	Escuela Infantil	1 m ² /viv.	Escuela Nido Escuela Infantil Primer y Segundo Ciclo Unidades de Preescolar Integradas
	E.G.B.	10 m ² /viv.		Primaria y Secundaria Obligatoria	3,5 m ² /viv.	Centro de Enseñanza Infantil + Primaria Centros de Enseñanza Primaria Centros de Educación Secundaria Obligatoria
	BUP/FP	4 m ² /viv.		Secundaria Completa + FP y Educación Adultos	6,5 m ² /viv.	Centros de Educación Secundaria Completa Centros de Formación Profesional Centros de Enseñanzas Especiales y Artísticas Centros de Educación de Adultos
			Subtotal		11 m ² /viv.	
			Educativo Singular (ES)	Enseñanza Ocupacional	1 m ² /viv.	Talleres Ocupacionales Aulas Taller Casas de Oficios
Total		16 m ² /viv.	Total		12 m ² /viv.	
Equipamiento Cívico Social	6 m ² /viv.		Básico (EB)	Bienestar Social	4,5 m ² /viv.	Hogares y Clubs de Ancianos Centros de Servicios Sociales Centros de Día, CADS, CAIS Alojamiento Tercera Edad Centros Ocupacionales
				Salud	0,5 m ² /viv.	Centros de Salud Centros de Urgencias Ambulatorios Centros de Promoción de la Salud
				Cultural	0,5 m ² /viv.	Centros Culturales Bibliotecas, Fonotecas, etc.
				Cívico-Asociativo	0,5 m ² /viv.	Clubs juveniles, Centros Cívico-Asociativos Centros de Culto, Sedes de ONG, etc.
				Servicios Públicos y Conservación Medioambiental	1 m ² /viv.	Miniparques Bomberos Canchales de Limpieza Espacios para mantenimiento, recuperación y reposición del Medio Ambiente Urbano, etc.
			Subtotal		7 m ² /viv.	
			Singular (ES)	Bienestar Social	1 m ² /viv.	Centros de Alojamiento o prestación de Servicios Especializados a colectivos marginados
				Salud	1 m ² /viv.	Centros Monográficos Hospitales Especializados Hospitales Gerontológicos, etc.
				Cultura	1 m ² /viv.	Bibliotecas, Museos, Salas de Exposiciones, Espacios Recreativos y de Ocio
			Subtotal		3 m ² /viv.	
Total R.P.		22 m ² /viv.	Total N.P.G.		22 m ² /viv.	
Deportiva	8 m ² /viv.		Deportivo Básico (DB)		7 m ² /viv.	Instalaciones elementales Piscinas Pequeños Complejos Polideportivos Campos de Fútbol Polideportivos Distritales
			Deportivo Singular (DS)		1 m ² /viv.	Instalaciones Monofuncionales de especialización o carácter Federativo Instalaciones Deportivas para la formación de técnicos el entrenamiento y alto rendimiento. Instalaciones deportivas para el espectáculo
Total R.P.		8 m ² /viv.	Total N.P.G.		8 m ² /viv.	

4.4.3 LOS NUEVOS EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS DEPORTIVOS DEL NPG

El dimensionamiento del nuevo suelo calificado por el Plan para usos de equipamiento y deportivo no incluye las 239 hectáreas, que constituyen la reserva de suelo dotacional en sectores de suelo urbanizable programados para el primero y segundo cuatrienio y sectores de suelo urbanizable no programado, ya que ésta se dedica únicamente a la cobertura de las nuevas necesidades que se generen en dichos ámbitos. Sin embargo, cabe señalar, que en algunos casos puntuales, las superficies dotacionales, dimensionadas en función de los estándares del reglamento de planeamiento, pueden a veces contribuir a paliar los déficits de algunas áreas limítrofes más desdotadas.

La calificación para equipamientos y espacios deportivos básicos de más del 70% del nuevo suelo destinado a estos usos responde a uno de los objetivos prioritarios de la propuesta dotacional del NPG como es la de contribuir a la mejora de la calidad de vida cotidiana en los barrios madrileños, mediante la reducción de los déficits dotacionales actualmente existentes.

CUADRO 4.6 CLASIFICACIÓN DE LA NUEVA SUPERFICIE DE USOS DE EQUIPAMIENTO Y DEPORTIVO DEL NPG

Clase de suelo	Dotaciones básicas (Ha.)	Dotaciones singulares (Ha.)	Total (Ha.)
Suelo urbano	525,87	189,54	715,41
Suelo urbanizable incorporado	176,92	80,08	257,00
Total	702,79	269,62	972,41

Fuente: OMP 1996

De las 972 hectáreas de suelo propuesto calificado, el 73% se localiza en ámbitos de suelo urbano consolidado y el restante 27% va ligado al desarrollo de núcleos residenciales en ámbitos de suelo urbanizable con un significativo grado de ejecución. El 70% de la superficie destinada a las actuaciones de nivel singular se localiza en suelo urbano, ya que las Áreas de Ordenación Especial(AOE) correspondientes a dotaciones estructurantes, se han incluido en esta clase de suelo.

CUADRO 4.7 DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE LA NUEVA SUPERFICIE DOTACIONAL PROPUESTA POR EL NPG

Distrito	Suelo propuesto para equipamientos y deportivos básicos		Suelo propuesto para equipamientos y deportivos singulares		Total
	Suelo Urbano finalista y APR m²	Suelo Urbanizable con planeamiento incorporado m²	Suelo Urbano m²	Suelo Urbanizable con planeamiento incorporado m²	Dotaciones básicas y singulares m²
Centro	39.948	0	0	0	39.948
Arganzuela	220.631	0	40.932	0	261.563
Retiro	51.229	0	0	0	51.229
Salamanca	65.328	0	0	0	65.328
Chamartín	28.212	0	3.924	0	32.136
Tetuan	61.210	0	0	0	61.210
Chamberí	6.785	0	3.452	0	10.237
Fuencarral	702.859	906.572	793.785	700.933	3.104.149
Moncloa	298.074	0	70.589	0	368.663
Latina	573.195	137.709	63.896	0	774.800
Carabanchel	180.103	259.515	21.375	0	460.993
Usera	207.813	0	9.976	0	217.789
Puente Vallecas	250.349	0	58.756	0	309.105
Moratalaz	195.237	0	0	0	195.237
Ciudad Lineal	235.356	0	0	0	235.356
Hortaleza	435.918	390.179	33.557	99.913	959.567
Villaverde	573.378	14.654	0	0	588.032
Villa Vallecas	86.027	0	289.913	0	375.940
Vicálvaro	391.986	0	0	0	391.986
San Blas	536.673	6.359	505.270	0	1.048.302
Barajas	118.391	54.229	0	0	172.620
Total	5.258.702	1.769.217	1.895.425	800.846	9.724.190

Fuente: OMP 1996

En las 972 hectáreas de suelo calificadas para usos de equipamiento y deportivo, el Plan propone la ejecución de 998 acciones, de las que 799 se destinan a usos de equipamiento y 199 a instalaciones deportivas. Con el fin de posibilitar la redotación de los barrios y la mejora de la vida cotidiana de los madrileños, uno de los objetivos fundamentales del NPG, un 97% de las nuevas acciones previstas corresponde al desarrollo de actuaciones del nivel básico.

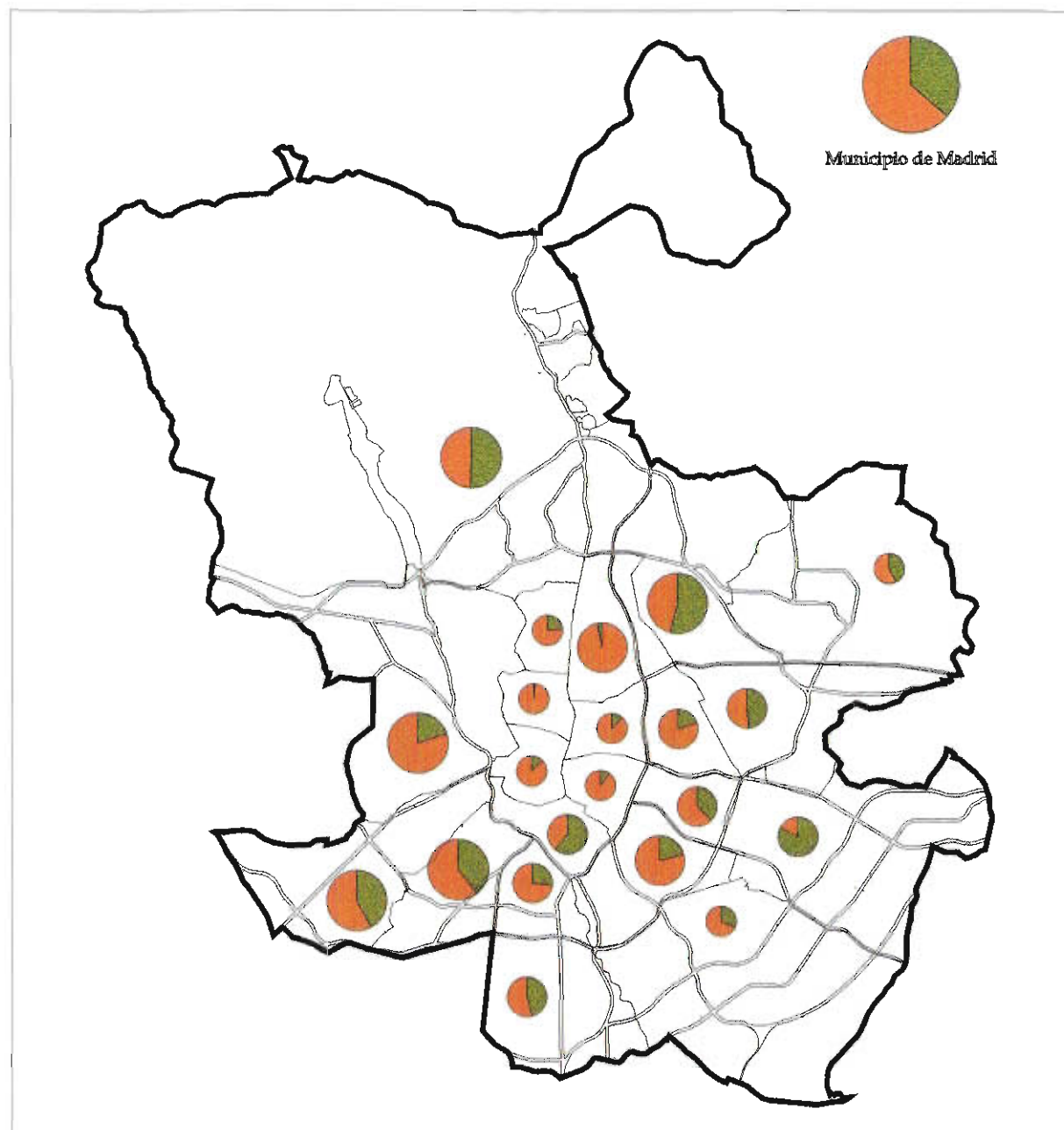
CUADRO 4.8 ÍNDICE DE EQUIPAMIENTO Y DEPORTIVO DE NIVEL LOCAL EXISTENTE Y PROPUUESTO POR EL NPG EN SUELO URBANO Y UZI

Distrito	Equipamiento y Deportivo Local Existente (m ²)	Equipamiento y deportivo Local Propuesto (m ²)	Total Equipamiento y Deportivo Local (m ²)	Índice m ² /hab.
Centro	264.493	39.948	304.441	2,24
Arganzuela	157.285	220.631	377.916	3,24
Retiro	252.121	51.229	303.350	2,37
Salamanca	207.339	65.328	272.667	1,75
Chamartín	854.711	28.212	882.923	6,06
Tetuán	168.683	61.210	229.893	1,56
Chamberí	361.084	6.785	367.869	2,29
Fuencarral	1.416.215	1.609.431	3.025.646	14,65
Moncloa	824.734	298.074	1.122.808	10,66
Latina	951.406	710.904	1.662.310	6,11
Carabanchel	693.051	439.618	1.132.669	4,84
Usera	617.928	207.813	825.741	6,85
Puente Vallecas	795.304	250.349	1.045.653	4,65
Moratalaz	613.087	195.237	808.324	7,67
Ciudad Lineal	597.088	235.356	832.444	3,69
Hortaleza	1.396.401	826.097	2.222.498	16,07
Villaverde	423.694	588.032	1.011.726	8,11
Villa Vallecas	260.933	86.027	346.960	5,83
Vicálvaro	141.158	391.986	533.144	13,20
San Blas	530.906	543.032	1.073.938	8,39
Barajas	218.795	172.620	391.415	11,34
Total	11.746.416	7.027.919	18.774.335	6,24

Fuente: OMP 1996

La inclusión de la superficie vinculada a sectores de UZI en el cómputo del suelo propuesto por el NPG para usos de equipamiento y deportivo de rango local, da lugar a un incremento de 1 m² por habitante en el índice medio municipal de suelo destinado a estos usos. Si bien los índices dotacionales más elevados siguen registrándose en los distritos de la periferia norte, hay que señalar el impacto positivo que el desarrollo de estos nuevos asentamientos ha de tener en áreas de la corona sur y concretamente en distritos como Villaverde, donde el índice de 3,6 m²/hab., actualmente existente, se elevará a 8,11 m²/hab. una vez ejecutadas las previsiones del Plan. A excepción de la mayoría de los distritos que componen el área central, los niveles más bajos de dotaciones los siguen registrando distritos de la periferia sur como el Puente de Vallecas, Latina y Carabanchel, y de la periferia norte como Ciudad Lineal, donde el incremento de superficie dotacional generado por la propuesta del NPG no alcanza a contrarrestar los graves déficits históricamente acumulados debido, entre otros factores, al grado de consolidación del tejido urbano y a sus volúmenes de población, proporcionalmente los más elevados del municipio.

DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE LA PROPUESTA DE EQUIPAMIENTO DEL NPG
SUPERFICIE DE EQUIPAMIENTO CALIFICADA POR EL NPG



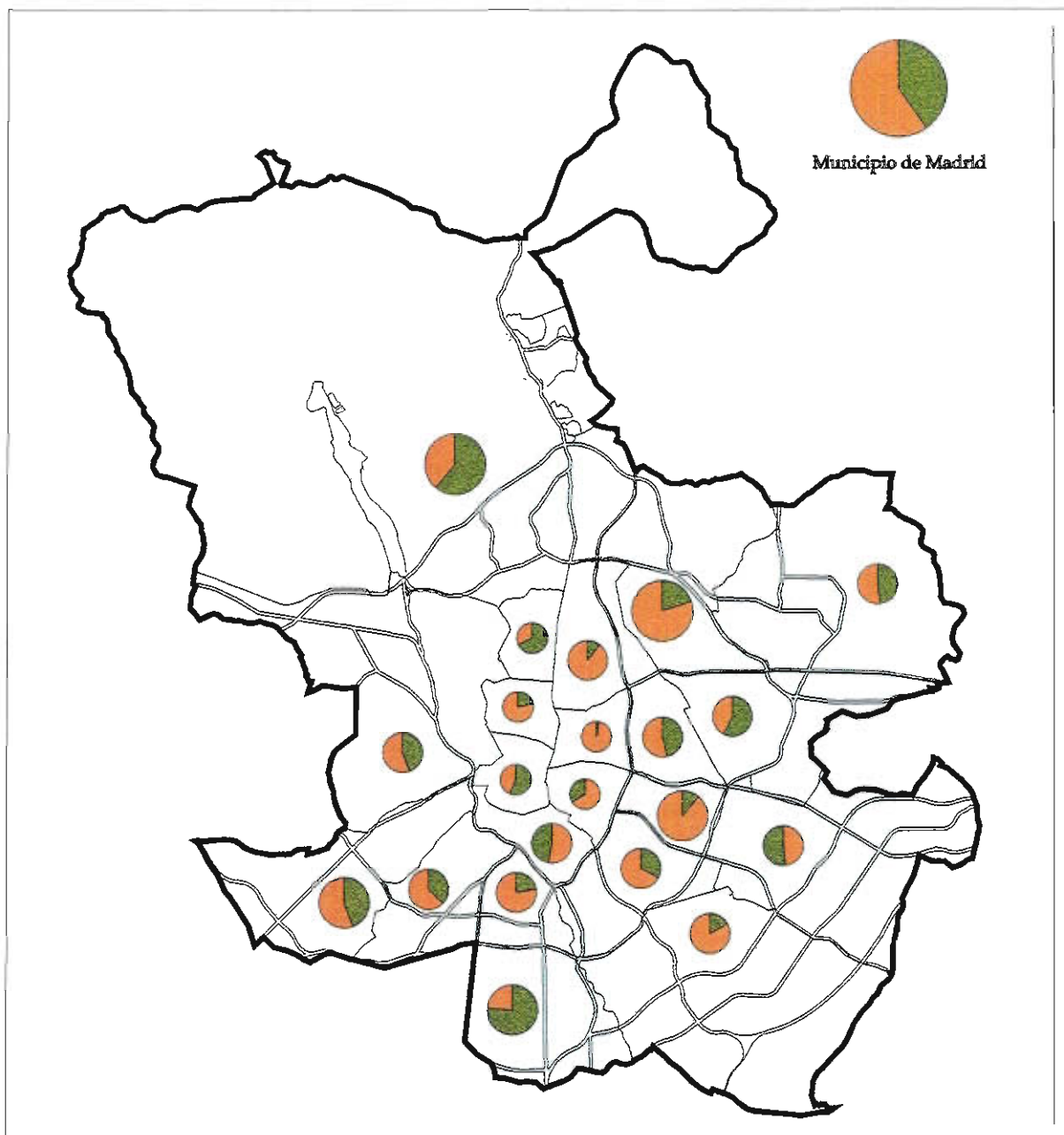
Suelo de Equipamiento Vacante Calificado

Suelo de Equipamiento Existente Calificado



< 300.000 m²
de 300.000 a 600.000 m²
de 600.000 a 900.000 m²
> 900.000 m²

DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE LA PROPUESTA DE ESPACIOS DEPORTIVOS DEL NPG
SUPERFICIE DE ESPACIOS DEPORTIVOS CALIFICADOS POR EL NPG



Suelo de Deportivo Vacante Calificado

Suelo de Deportivo Existente Calificado



< 100.000 m²
 de 100.000 a 300.000 m²
 de 300.000 a 600.000 m²
 > 600.000 m²

La superficie calificada por el NPG para equipamientos y deportivos singulares, que asciende a 1.691 hectáreas, se distribuye en 1.421 hectáreas de instalaciones ya existentes y 269 hectáreas de nuevas dotaciones, lo que supone un incremento del índice de dotación singular de 4,7 m²/hab. a 5,6 m²/hab. La propuesta trata de compensar el desequilibrio existente en la implantación de este tipología dotacional mediante la localización de cerca de un 30% de la nueva superficie destinada a equipamientos singulares y estructurantes en la periferia este.

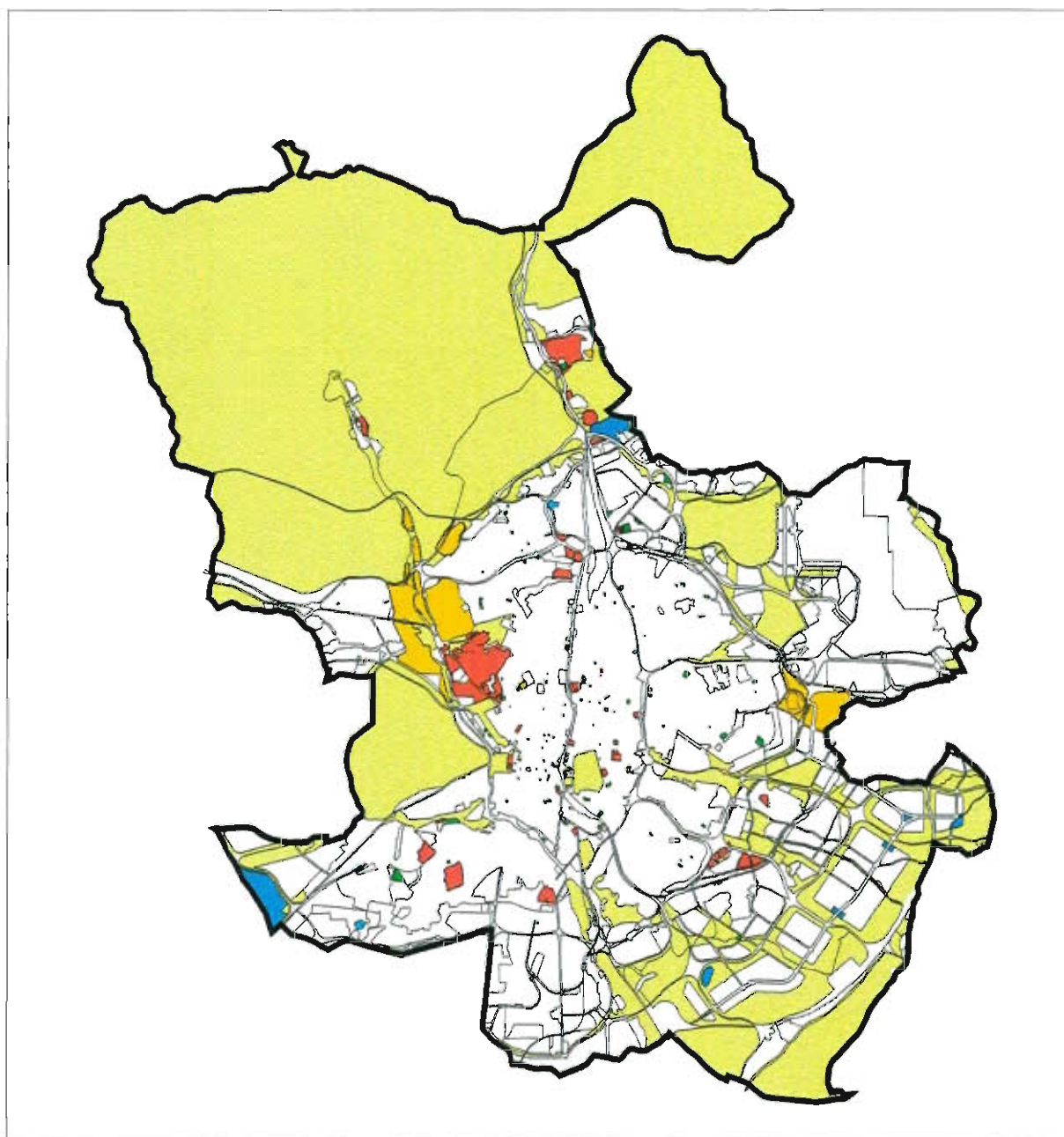
CUADRO 4.9 EQUIPAMIENTOS Y DEPORTIVOS SINGULARES EXISTENTES Y PROPUESTOS POR EL NPG

Área Urbana	Equipamiento y Deportivo Singular existente en Suelo Urbano (m ²)	Equipamiento y Deportivo Singular propuesto en Suelo Urbano y UZI (m ²)	Total (m ²)
Almendra Central	704.659	48.308	752.967
Periferia norte	11.749.323	1.698.777	13.448.100
Periferia Este	520.221	795.183	1.315.404
Periferia Sur	1.241.208	154.003	1.395.211
Total	14.215.411	2.696.271	16.911.682

Fuente: OMP 1996

Las 23 acciones de equipamiento singular previstas constituyen el soporte físico para la construcción de centros sociosanitarios destinados a la atención, tratamiento y rehabilitación sin alojamiento de grupos de población específicos como drogodependientes, minusválidos u otros colectivos contemplados en la legislación de servicios sociales, instalaciones de bienestar social residencial de ámbito municipal y metropolitano como una comunidad terapéutica en el ámbito de Sanchinarro. Asimismo, se prevé la ejecución del hospital general del área este en Valdebernardo y reserva para la futura implantación de dos nuevos hospitales en Latina y Hortaleza, un centro geriátrico en Carabanchel y un centro monográfico de nuevas patologías en Fuencarral.

EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS DEPORTIVOS SINGULARES CALIFICADOS POR EL NUEVO PLAN GENERAL



-  Equipamiento Singular Estructurante
-  Espacio Deportivo Singular Estructurante
-  Equipamiento Singular
-  Deportivo Singular
-  Dotaciones en Suelo Urbanizable
-  Zonas Verdes y Espacios Libres Estructurantes

Las 215 hectáreas destinadas a sistemas generales permitirán la realización de dotaciones estructurantes de demanda cada vez más creciente, que precisan la reserva de terreno de amplias dimensiones como el Anillo Olímpico del este o los equipamientos metropolitanos en Campamento, Arganzuela y Vicálvaro. Igualmente, los cambios producidos en el mercado laboral que exigen una recualificación constante de los recursos humanos, fuente de especialización y creación de ventaja competitiva, que coadyuve al desarrollo económico y social de la metrópoli, han aconsejado la propuesta de creación de un nuevo campus universitario ubicado en los nuevos crecimientos de Valdegrulla.

En síntesis, la propuesta de 3.568 Ha. de equipamientos y espacios deportivos supone un incremento de un 27% del suelo actualmente destinado a estos usos en el conjunto de la ciudad. Los 6,2 m²/hab. de dotación local, resultantes de las 1.877 Ha. dirigidas a la consolidación de la red de equipamiento y espacios deportivos de nivel básico del municipio, agregados a los 5,6 m²/hab. de dotación singular, suponen un índice global de más de 11,8 m²/hab. de suelo destinado por el NPG a equipamientos y espacios deportivos.

4.5 LAS DOTACIONES AL SERVICIO DE LA CIUDAD

Además de los equipamientos y espacios de uso deportivo, el sistema de dotaciones al servicio de la ciudad que prevé el nuevo Plan General, incluye otras dos categorías: servicios públicos y servicios de la Administración.

Los *Servicios Públicos* agrupan un conjunto de instalaciones y servicios muy diversos destinados a funciones como mantenimiento y limpieza de la ciudad, seguridad y protección ciudadana, servicios de correos, defensa y justicia, abastecimiento alimentario, recintos feriales, servicios funerarios e instalaciones de suministro de combustible para vehículos. En los planos de ordenación del NPG aparecen las parcelas de Servicios Públicos como clase dotacional independiente, lo que representa una mejora considerable respecto al plano de Calificación del Plan General de 1985 que unificaba los Servicios Urbanos y los Infraestructurales.

El NPG propone la mejora de los niveles de dotación de los servicios públicos para lo cual se realiza una reserva de suelo consistente en 67 parcelas calificadas. Se pretende, por un lado, resolver los déficits existentes en zonas consolidadas de la ciudad y, por otro, anticiparse a las demandas futuras de los nuevos núcleos residenciales propuestos por el Plan. Las reservas respecto a los Servicios Públicos quizá más relevantes del NPG son el nuevo cementerio que plantea hacerse, como complemento a los ya existentes, en los nuevos crecimientos de la zona sureste (Vallecas) con una superficie cercana a las 50 hectáreas, y la ampliación de Mercamadrid al norte de la M-40, cuya propuesta se recoge en el AOE.00.05. Del total de las 67 parcelas de Servicios Públicos 27 corresponden a nuevas gasolineras.

Las reservas de Servicios Públicos se adaptan en cuanto a las características de las parcelas a las condiciones de las parcelas calificadas para equipamientos por tener ambos tipos de dotaciones necesidades similares. Por otro lado y en virtud de la compatibilidad de clases dentro del uso dotacional de Servicios Colectivos del NPG, se presenta la posibilidad- en el caso de que la demanda de estas plazas de servicios públicos no fuera la esperada- de utilización de las parcelas calificadas como tales por las clases dotacionales de equipamiento, deportivo, zonas verdes o administración pública.

A pesar del carácter general de esta propuesta, la diversidad de las categorías incluidas en la clase dotacional de Servicios Públicos plantea la necesidad de abordar situaciones particulares. En este sentido, cabe referir lo relativo a las instalaciones de suministro de combustible para vehículos que representan buena parte de las parcelas vacantes de servicios públicos y cuya regulación -en virtud de la particularidad de este uso- se considera de forma específica. En igual sentido, el NPG ha establecido a efectos normativos condiciones particulares para los recintos feriales y los servicios de la defensa.

Los *Servicios de la Administración Pública* comprenden las actividades realizadas por las distintas administraciones (central, autonómica y local) así como las desarrolladas por los organismos autónomos de carácter público.

La reserva que incluye el NPG, consistente en 12 parcelas, tiene por objeto -dado el alto grado de consolidación de las implantaciones de la Administración- solucionar cuestiones puntuales. Si la demanda de estas parcelas no llegara a producirse la normativa del NPG posibilita su utilización por las restantes clases del uso dotacional de Servicios Colectivos.

4.6 LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

El funcionamiento y desarrollo de la ciudad depende, en gran medida, de los sistemas de infraestructuras básicas constituidos por el abastecimiento de agua potable, el saneamiento y depuración de las aguas residuales, el suministro de energía eléctrica y gas, las redes y centrales telefónicas, así como por la recogida, tratamiento y eliminación de los residuos sólidos urbanos.

La heterogeneidad de estas redes y sistemas infraestructurales tanto en el tipo de servicio que proporcionan como en el suministrador que los gestiona, hace que la planificación de las mismas sea muy compleja. Es necesario, por tanto, aunar criterios para conseguir de una forma coordinada el fin propuesto. Ello no es fácil, los intereses de las compañías no sólo en el plano económico, sino también en cuanto a programación, mantenimiento, ordenación, etc. dificultan en gran manera la adecuada actuación. Por todo ello, se considera conveniente la creación de una comisión mixta integrada por las compañías suministradoras y las administraciones implicadas, con el fin de mejorar la coordinación entre todas aquellas que intervienen en el proceso, con el único fin de un mejor funcionamiento de todos y cada uno de los servicios, minimizando al mismo tiempo las incomodidades que puedan afectar a los ciudadanos.

El NPG, independientemente de la propuesta de necesaria coordinación anteriormente manifestada, acomete como principal objetivo la programación de las infraestructuras que demandan los nuevos desarrollos urbanos previstos, así como las intervenciones o acciones de mejora en suelo urbano consolidado, estableciendo, al mismo tiempo, las correspondientes reservas de suelo, de acuerdo con las necesidades y la información facilitada por las compañías.

A través de la normativa se regulan las condiciones a las que habrán de ajustarse las nuevas instalaciones que se implanten, así como las servidumbres y protecciones que, en algunos casos, éstas conlleven. En los planos generales de Estructura de cada red infraestructural se señalan los trazados correspondientes que afectan dichas servidumbres o que producen afecciones.

La informatización de la cartografía del Plan General abre un nuevo horizonte en la planificación y gestión de redes de servicios, de forma que permita conocer con mayor rapidez y precisión la situación de las actuales instalaciones, facilitándose el proyecto y ejecución de las futuras y su interrelación con el resto de las acciones de urbanización.

4.6.1 ABASTECIMIENTO DE AGUA

El sistema de abastecimiento de agua en el término municipal de Madrid está compuesto por las arterias y canales de aducción que desde los embalses exteriores a él conducen el agua a los once grandes depósitos de la capital. Estos están conectados entre sí por una serie de grandes conducciones de las que parten las arterias primarias que alimentan la red de distribución. En el plano de Estructura IA-

Abastecimiento de Agua del NPG se representa el conjunto de elementos citados anteriormente que conforman el abastecimiento de agua a Madrid.

En el plano general de Estructura de Abastecimiento de Agua se han señalado a lo largo de las grandes conducciones de abastecimiento dos tipos de bandas de protección: las bandas de infraestructura del agua y las franjas de protección. En el capítulo correspondiente de la normativa se definen sus dimensiones y se regulan las limitaciones y condiciones a las que habrán de ajustarse las actuaciones urbanísticas en sus respectivas zonas de afección.

El desarrollo de las áreas de crecimiento urbano requiere el refuerzo e implantación de nuevas arterias de suministro y la construcción de un nuevo depósito en el Cerro de Almodóvar. Entre las actuaciones mas importantes programadas cabría destacar las siguientes:

- a) Arteria de refuerzo del Sur
- b) Arteria de refuerzo Malmea Hortaleza
- c) Arteria de abastecimiento a los nuevos desarrollos urbanos del Norte: Arroyo del Fresno, Monte Carmelo, Las Tablas y Sanchinarro
- d) Arteria de refuerzo del Oeste
- e) Arteria de abastecimiento al Ensanche de Carabanchel
- f) Arteria de abastecimiento al Ensanche Villa de Vallecas
- g) Arteria de refuerzo San Blas-Vallecas
- h) Arteria de refuerzo a Rivas
- i) Arteria de refuerzo corredor del Henares
- j) Depósito del Cerro de Almodovar
- k) Arteria de abastecimiento a la nueva Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas
- l) Arteria de abastecimiento a la nueva Centralidad del Este
- m) Arteria de abastecimiento a los nuevos desarrollos del Este

En el momento presente el nivel de servicio del abastecimiento de agua es satisfactorio si bien las condiciones climáticas de los últimos años hacen aconsejable medidas encaminadas a reducir el consumo, aumentar la capacidad de almacenamiento de los depósitos, así como proceder a desarrollar estudios tendentes a buscar suministros alternativos a los actuales y la reutilización del agua depurada.

Perduran en algunas zonas de la ciudad tramos de la red de distribución en los que, bien por su escaso diámetro, bien por su antigüedad, es aconsejable acometer un plan de renovación. Con este plan se pretende reducir el gran número de actuaciones de reparación que actualmente se producen en estas zonas, mejorando, por otro lado, las condiciones de funcionamiento del servicio, evitando molestias a los ciudadanos.

4.6.2 SANEAMIENTO

El saneamiento de la ciudad está constituido por la red de alcantarillado y por el sistema de depuración de las aguas residuales que se lleva a cabo en las Estaciones Regeneradoras de Aguas Residuales

(E.R.A.R.). La primera contempla la recogida de las aguas residuales y pluviales y su transporte a los puntos de tratamiento y vertido. La segunda, la devolución a los cauces receptores convenientemente depuradas. El término municipal de Madrid se divide hidrológicamente en siete subcuencas: Viveros, China, Butarque, Sur, Sur-oriental, Valdebebas y Rejas, correspondiendo cada una de ellas a la E.R.A.R. del mismo nombre. Las cinco primeras vierten al río Manzanares y las dos últimas al río Jarama. En el plano de Estructura IS-Red de Saneamiento quedan representados los elementos principales del saneamiento integral de la Villa de Madrid.

Considerando las necesidades actuales y las previsiones de crecimiento de la ciudad contenidas en el Plan se han programado las siguientes actuaciones en materia de saneamiento:

Actuaciones de colectores:

- Emisario del colector del Fresno al río Manzanares
- Emisario del colector del Fresno a la depuradora de Viveros
- Doblado del colector de Pozuelo
- Doblado del colector de Butarque
- Doblado del colector de la Gavia
- Actuaciones en sistema de colectores subcuenca Sur-Oriental
- Actuaciones en sistema de colectores subcuenca de Valdebebas: colector doblado de Valdebebas y complementarios
- Actuaciones en sistema de colectores subcuenca de Rejas: colector de Rosas y Conexión Valdebebas-Rejas

Actuaciones en Estaciones Regeneradoras de Aguas Residuales:

- Ampliación de Viveros
- Ampliación de la China
- Ampliación de Butarque
- Ampliación de Rejas
- Ampliación de Valdebebas
- Nueva depuradora de la Gavia

Las reservas de suelo para ampliación o nueva implantación de depuradoras han sido formuladas, tomando como principios las estimaciones que los nuevos crecimientos urbanos demandan y las mejoras de tratamiento que tanto el Plan Hidrológico de la Cuenca del Tajo como las disposiciones de la Comunidad Europea imponen.

Se prevé que a través de los grandes colectores de saneamiento se pueda instalar el sistema de reutilización de los caudales de aguas tratadas por las depuradoras para el riego y limpieza de parques y vías públicas. Se considera, asimismo, la calificación de franjas de terreno de aquellos cauces naturales que aún son recuperables, dotándolos en algunos casos de los elementos necesarios (balsas de riego, areneros, etc.) que permitan la recepción de aguas pluviales y depuradas.

En cumplimiento del Acuerdo de Aprobación Definitiva de 17-4-97, en relación con lo señalado en el informe de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional, de 4-4-97, se estará a lo expuesto en el mismo, que se transcribe seguidamente: En la ERAR de La Gavia, al igual que en el resto de Depuradoras y sus aplicaciones previstas, se asegurará la utilización de la mejor tecnología disponible a los efectos de eliminar las perturbaciones ambientales y molestias que se generarían por olores, tanto sobre las nuevas áreas de crecimiento previstas, como sobre los suelos consolidados próximos.

4.6.3 ENERGÍA ELÉCTRICA

El servicio eléctrico del municipio de Madrid está integrado por las líneas eléctricas de transporte, distribución y los sistemas de transformación: subestaciones eléctricas y centros de transformación, que se representan en el correspondiente plano de Estructura IE-Energía Eléctrica y en su esquema correspondiente.

Conviene resaltar dos situaciones que inciden de forma importante sobre el planeamiento de nuestra ciudad: por un lado, la situación geográfica de Madrid, en el centro de la Península, origina la convergencia de un gran número de líneas de muy alta tensión en el término municipal, sobre todo en la periferia; por otro lado, la coexistencia de dos empresas suministradoras (tres hasta hace poco tiempo) con sus respectivas características de distribución y suministro, normas de ejecución, materiales a emplear, etc.

A partir de la situación expuesta en el párrafo anterior y con el fin de ordenar convenientemente el transporte de energía, el Plan establece la figura de los pasillos eléctricos, representados en el plano general de Estructura de Energía Eléctrica. A través de ellos discurren las principales líneas aéreas eléctricas de alta tensión existentes. Se reserva el suelo para las de nueva implantación, debiendo procederse a la subterranización paulatina del resto.

En cuanto a la problemática urbanística que suponen los tendidos aéreos en suelo urbano y urbanizable, se mantienen los criterios de subterranización de líneas eléctricas aéreas, cuya ejecución se llevará a cabo en el marco de un convenio global con las compañías, mediante fórmulas de gestión económica y de ejecución material a desarrollar en el futuro, según los programas más adecuados en base a la realización prioritaria de los tramos de mayor impacto, y de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias.

En cualquier caso y considerando la complejidad del problema, es preciso la creación de una comisión formada por el Ayuntamiento, Comunidad Autónoma y las compañías suministradoras con el fin de establecer los criterios y objetivos que permitan definir y desarrollar un programa viable de subterranización o desvío de líneas eléctricas aéreas.

El aumento de consumo eléctrico que lleva implícito el mayor nivel de vida de la sociedad y la ampliación de la ciudad en las nuevas áreas urbanizables hacen necesaria la previsión de reservas de suelo para la construcción de nuevas subestaciones de transformación. A tal efecto se han programado las correspondientes acciones, de acuerdo con las informaciones facilitas por las compañías suministradoras.

En lo referente a nuevas subestaciones eléctricas de transformación, se han previsto las siguientes nuevas instalaciones:

- Chamartín (ampliación)
- Cantoblanco
- Aravaca
- Campamento
- Carabanchel
- Sanchinarro
- Orcasur
- Resina
- Peñuelas
- Nueva Numancia
- Pavones Este
- Barrio Bilbao
- Canillas (ampliación)
- Vicálvaro
- San Blas
- Fuencarral (ampliación)

En cuanto a actuaciones de nuevas líneas eléctricas de alimentación a subestaciones o de conexiones entre ellas, cabría citar:

- Línea conexión Norte-Mazarredo-Corralón de Villaviciosa
- Línea conexión Peñuelas-Mazarredo
- Línea conexión San Diego-Nueva Numancia
- Línea alimentación segundo circuito Cerro de la Planta
- Línea conexión Barrio de Bilbao-Polígono 38
- Línea alimentación a subestación de Canillas
- Línea conexión Hortaleza-El Coto
- Línea conexión Hortaleza-Canillas
- Línea conexión El Espinillo-Ahijones
- Línea conexión San Blas-Vicálvaro
- Línea conexión Canillejas-Barrio Bilbao
- Línea conexión Canillejas-Canillas
- Línea conexión Melancólicos-Argüelles
- Línea conexión Ayala-La Estrella
- Línea conexión Palafox-Embajadores

4.6.4 SUMINISTRO DE GAS

En el correspondiente plano de Estructura IG-Red de Gas y en su esquema correspondiente, se representa la red principal de gas formada por el gasoducto de alta presión que a través de los puntos de entrega de Alcobendas, Manoteras, Eisenhower, Santa Eugenia, Villaverde y Getafe abastece al sistema de transporte y distribución de gas natural al término municipal de Madrid.

En los últimos años se ha producido un desarrollo muy importante de la infraestructura de Gas en la ciudad, consecuencia de la conversión del suministro de gas manufacturado en gas natural.

Se hace necesario, no obstante, completar el proceso a zonas del municipio carentes, aún, de este servicio, renovar las instalaciones mas antiguas y extenderlo a los nuevos desarrollos urbanos. En el inventario de acciones se recogen todas y cada una de las propuestas que durante el proceso de elaboración del Plan se han considerado de acuerdo con la Compañía suministradora.

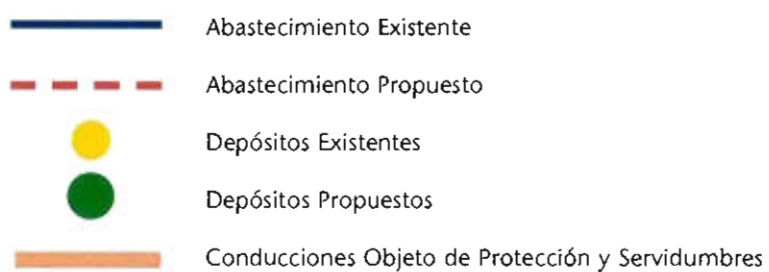
En el plano general de Estructura de la Red de Gas se han señalado las afecciones que con el fin de salvaguardar su seguridad impone la red de gas en alta presión, de acuerdo con el Reglamento de Redes y Combustibles Gaseosos y demás normativa sectorial aplicable.

Entre otras, se han previsto las siguientes acciones en la red gas:

- a) Actuaciones de prolongación de la red en C/O'Donnell, Sagrados Corazones, Bravo Murillo, Francos Rodríguez, Avda. de Abrantes, Avda. de Morataláz, Carcavas de Hortaleza, Recintos FERIALES Parque Juan Carlos I, carretera San Martín de la Vega, carretera N-II, carretera Canillejas-Vicálvaro.
- b) Actuaciones de suministro en nuevos desarrollos urbanos: Arroyo del Fresno, Monte Carmelo, Las Tablas, Sanchinarro, Carabanchel, Desarrollos del Este, Ensanche de Vallecas, Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas.

INFRAESTRUCTURAS BASICAS

ABASTECIMIENTO DE AGUA



4.6.5 TELEFONÍA

La infraestructura de telecomunicaciones es la que comporta menores condicionantes urbanísticos a nivel de planeamiento general. Sí es importante, y ha de tenerse en cuenta como exigencia, compatibilizar el trazado de las canalizaciones telefónicas y de comunicación con el resto de los servicios urbanos. De igual manera es preciso calificar suelo para la implantación de las nuevas centrales telefónicas que los nuevos desarrollos requieren, como en el caso de Sanchinarro. Por otra parte, será preciso reservar suelo en el Ensanche de Vallecas y en la Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas para la ubicación de nuevas centrales.

Se debe tender a la programación y planificación de la eliminación de tendidos aéreos en áreas urbanas consolidadas, de conformidad con lo establecido al efecto en el cuerpo normativo del Plan.

4.6.6 RESIDUOS SÓLIDOS

El proceso de recogida, tratamiento y eliminación de los residuos sólidos requiere reservas de suelo importantes en una ciudad como Madrid. La ampliación de los terrenos actuales del vertedero de Valdemingómez y de la planta de tratamiento de fangos cercana a éste permiten la resolución de los problemas de la eliminación de basuras y de fangos procedentes de las depuradoras que la ciudad tiene planteados. De igual manera, la calificación de suelo para instalaciones complementarias como son los parques de limpieza y centros de recogida y reciclado es tarea que el Plan ha previsto y programado.

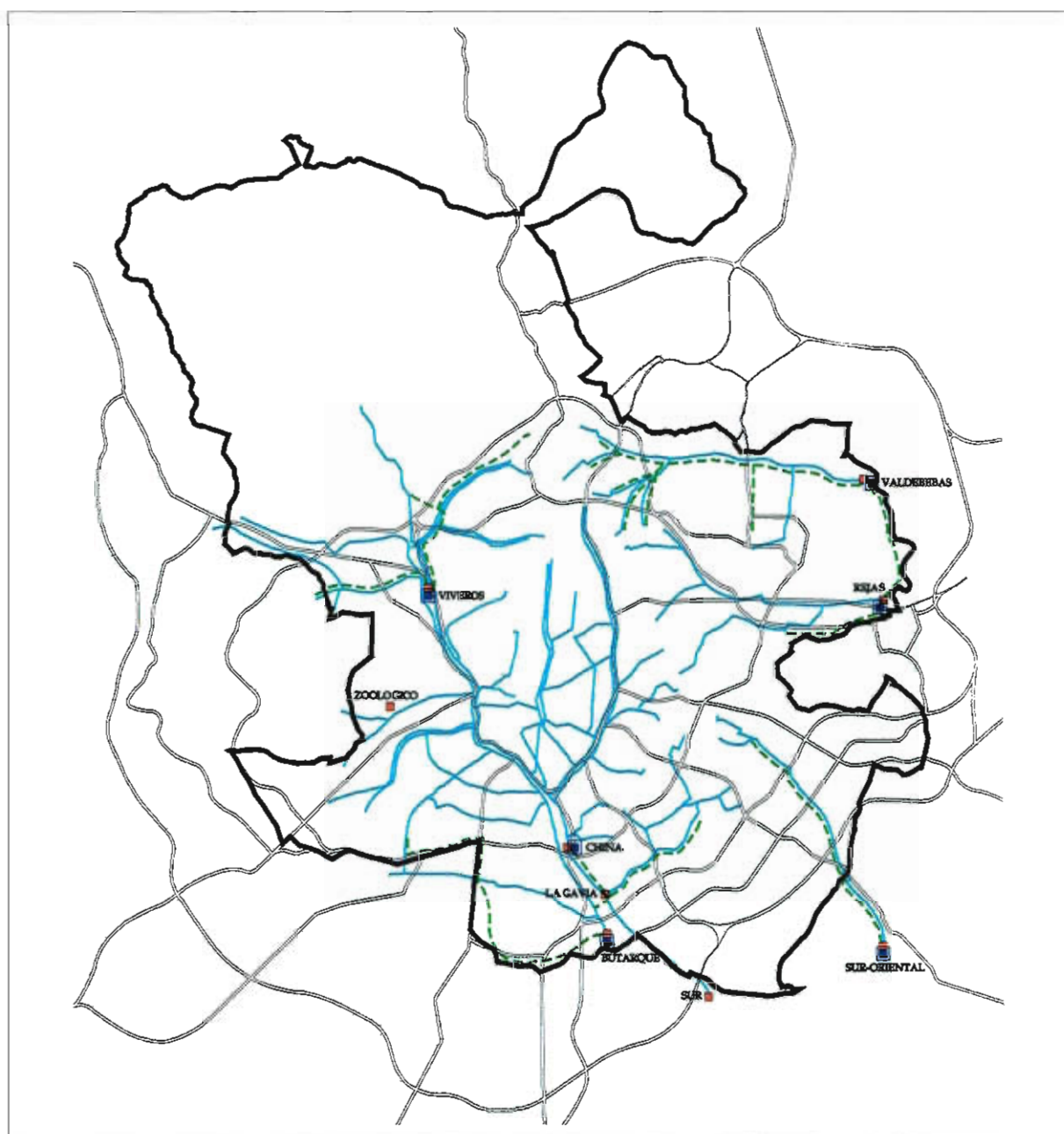
En los correspondientes capítulos de la normativa se establecen las condiciones generales para los vertidos de residuos y las áreas susceptibles de recibir las diferentes clases de productos.

Ante el incremento de residuos que la sociedad moderna viene generando se hacen necesarias medidas que potencien la reducción de su volumen, el reciclado cuando sea posible y, en el caso de las basuras domiciliarias, la separación en origen.

Dicha ampliación se ajustará a la prevista con el nº 2 en el mapa nº 5 que se incorpora como anexo a la Ley 6/1994, de 28 de junio, sobre el Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama.

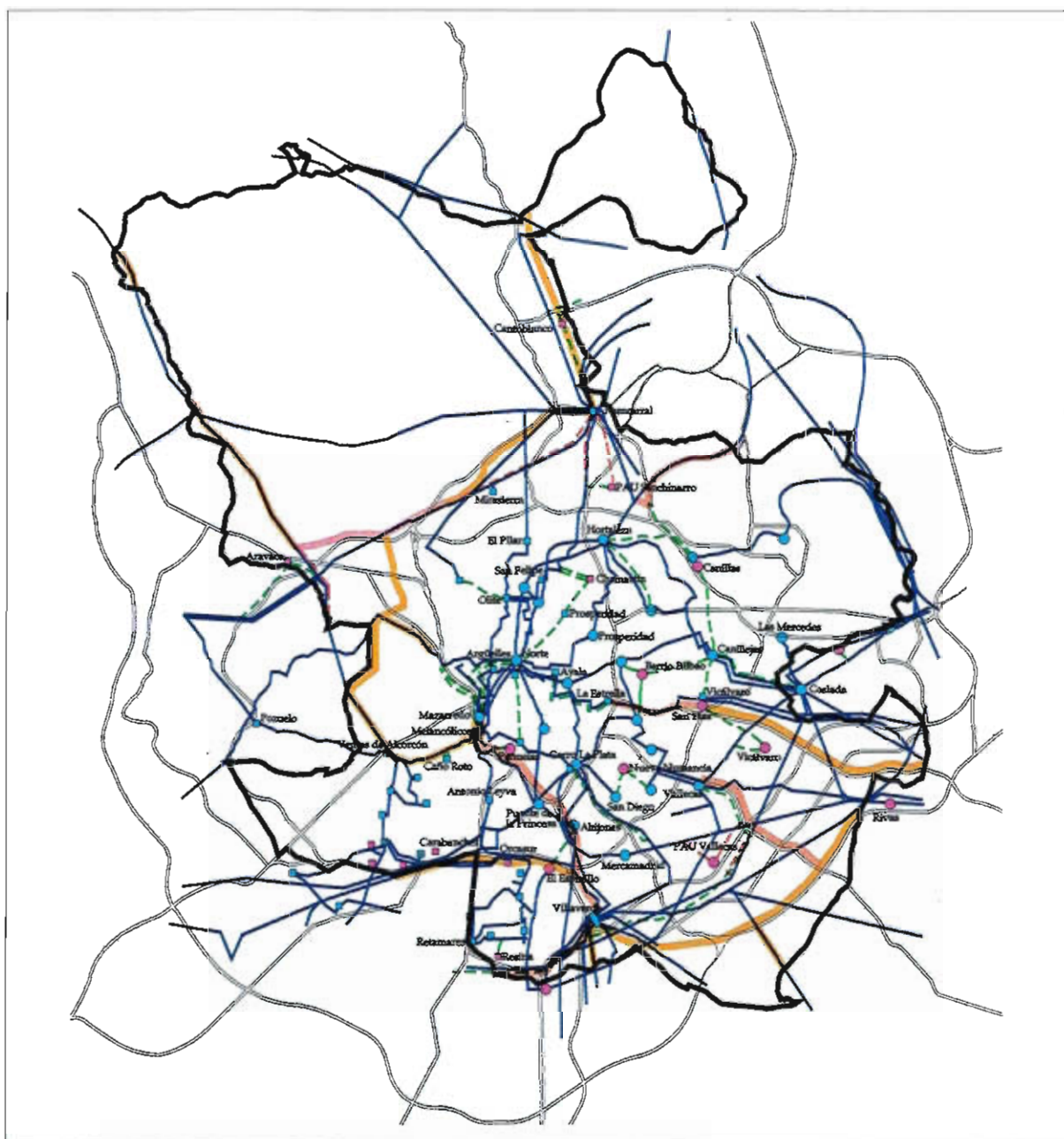
INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

RED DE SANEAMIENTO



INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

RED ELÉCTRICA

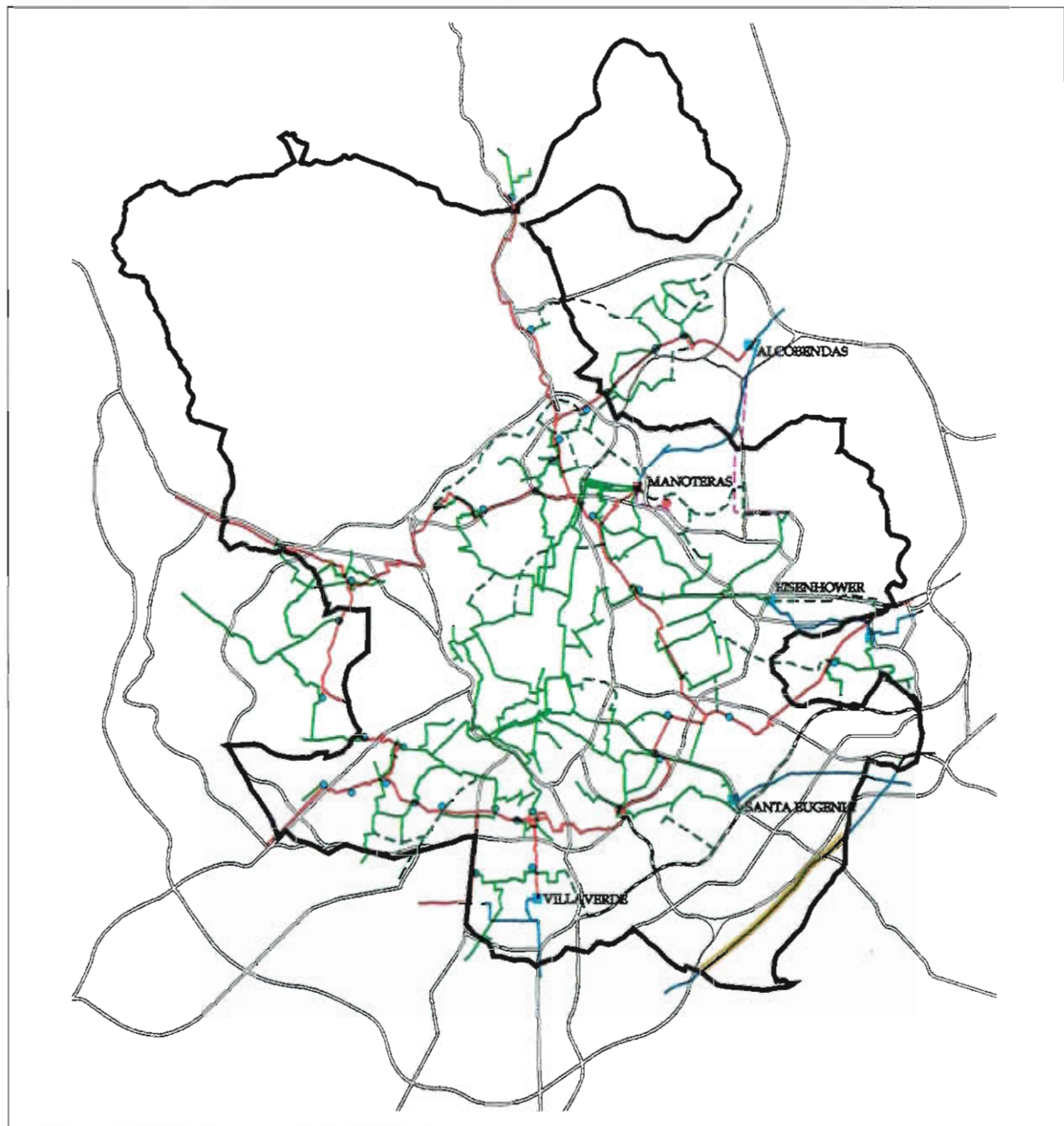


- Energía Existente
- Energía Propuesta
- Energía Propuesta Alternativa a Existente (Subterráneo)
- Pasillos Eléctricos de Redes de Transporte-ancho 100m.
(Art. 7.13.8 NN.UU.)
- Pasillos Eléctricos de Redes de Transporte-ancho 50m.
(Art. 7.13.8 NN.UU.)

- Subestaciones Existentes (ID)
- Subestaciones Propuestas (ID)
- ◻ Subestaciones Existentes a Desmontar
- Subestaciones Existentes (UF)
- Subestaciones Propuestas (UF)

INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

RED DE GAS



— Transporte Enagás	● Estaciones de Regulación
— Transporte de Alta Presión	● Estaciones de Regulación Propuestas
- - - Transporte de Alta Presión Propuesto	■ Puntos de Entrega
— Transporte y Distribución Media Presión	■ Puntos de Entrega Propuestos
- - - Transporte y Distribución Media Presión Propuesta	
— Conducción Objeto de Protección y Servidumbre (Art. 11.12.9 NN.UU.)	

5 LA ORDENACIÓN DEL USO RESIDENCIAL

5.1 CONSIDERACIONES GENERALES

El problema de la vivienda constituye uno de los aspectos recurrentes de toda gran ciudad, cuyo grado de complejidad se ha visto acrecentado de manera proporcional al crecimiento y desarrollo de las aglomeraciones urbanas.

En su conjunto, el problema de la vivienda tiene tres componentes básicos que deben abordarse desde una perspectiva integrada: como bien económico -actividad inmobiliaria-, como derecho social -vivienda digna y adecuada para todos los ciudadanos- y como bien urbano -elemento físico esencial de la forma de la ciudad-.

Analizando los tres aspectos, en los que las distintas Administraciones tienen competencias concurrentes, se destaca cómo el acceso a la vivienda es uno de los problemas principales de los habitantes madrileños.

La Administración del Estado mantiene las competencias relativas a las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, así como las relativas al sistema monetario y bases de la ordenación del crédito, banca y seguros. Por ello, debe fijar desde el punto de vista económico las condiciones básicas de financiación de ayuda a la vivienda y la distribución territorial de los recursos asignados.

La Comunidad de Madrid tiene competencias para definir y ejecutar la política de vivienda de su ámbito territorial en lo que respecta al desarrollo de la normativa estatal en materia de financiación, así como el establecer fórmulas de financiación con cargo a su propio presupuesto.

Por su parte el Ayuntamiento, además de mantener competencias sobre ordenación y promoción, debe gestionar el suelo necesario para el cumplimiento de los planes de ayuda a la vivienda.

LOS PROGRAMAS DE VIVIENDA

Secularmente los distintos programas de viviendas no han logrado cubrir las distintas necesidades existentes debido, muchas veces, a la escasez de recursos financieros o a marcos normativos inadecuados. Por otra parte el planeamiento urbanístico no ha propiciado el marco adecuado para el desarrollo de los distintos programas, fundamentalmente, de la escasez de suelo urbanizado y de los altos precios que el suelo ha llegado a alcanzar, a veces debido a la propia escasez de la oferta. Por último, hay que destacar que la gestión urbanística, por las dificultades en la propia ejecución de los programas, ha sido causante, en parte, del incumplimiento de las previsiones.

Pero no sólo se han incumplido los programas en el número de actuaciones públicas previstas, sino que en el último quinquenio la evolución seguida por el mercado de vivienda en el período del *boom inmobiliario* muestra un protagonismo acusado de la promoción y construcción privadas de vivienda libre frente a una reducción de la promoción de viviendas de protección oficial, tanto pública como privada. Entre 1980 y 1990 el número de viviendas libres terminadas en España, pasa de 73.000 a 220.300 (se multiplica por tres), mientras que el número de viviendas protegidas terminadas se reduce a la mitad, pasando de 122.200 en 1986 a 60.800 en 1990.

Esta situación ha generado un fuerte desequilibrio en el mercado de vivienda, al que lógicamente no ha sido ajeno el entorno madrileño. Dicho desequilibrio podría traducirse en una desadecuación entre el producto ofrecido, particularmente tipología y superficie, y las características que deberían tener las viviendas para atender a las necesidades reales (menor superficie media como consecuencia de la disminución del tamaño medio familiar y por cambios en las pautas de comportamiento demográfico).

En definitiva, en la Comunidad de Madrid, como en el resto de España, se ha experimentado en los últimos años un cambio profundo. Las expectativas de beneficios generados por el incremento de los precios inmobiliarios, llevó a gran parte de los constructores privados a centrar sus actuaciones en la producción de viviendas libres que, por no contar con ningún tipo de protección oficial, han salido al mercado sin ninguna limitación en el precio de venta.

De esta manera, el número de viviendas libres terminadas entre 1986 y 1990 en la Comunidad de Madrid pasó de 8.715 a 19.421, mientras que el de VPO sufrió una caída sin paliativos, de 15.486 a 4.104 terminadas.

El crecimiento generalizado de la actividad promotora privada de la vivienda libre durante esos años, se ha fundamentado en un aumento del valor de los patrimonios del suelo y de los stocks de viviendas, reforzando en última instancia, los elementos especulativos sobre los productivos.

Esta situación ha generado un incremento de las necesidades insatisfechas de vivienda principal, que no han podido acceder a su residencia en las condiciones impuestas por el mercado en los años del *boom inmobiliario*, en especial, los jóvenes en edad de emanciparse en las grandes ciudades como Madrid.

La caída que experimenta la VPO entre 1986 y 1990 se refuerza en 1991, en el que aún no se logra una inversión del proceso, ya que sólo se terminaron 3.781 viviendas protegidas. Lo que sí se observa es el cambio de tendencia en la producción de viviendas libres, pues entre 1990 y 1991 se produce una caída del 30%, habiéndose terminado sólo 13.853 viviendas en el último año.

En el municipio de Madrid la evolución es bastante semejante a la que se produce en el conjunto de la región, si bien es más acusada en términos relativos. Las VPO terminadas de promoción privada descienden de un promedio de 4.034 anuales en el trienio 1985-87 a sólo 1.055 anuales en el trienio 1988-90 y a 359 en el año 1991. No obstante, durante los dos últimos años se ha iniciado una recuperación importante de las viviendas de protección oficial, como consecuencia de los diversos programas y planes implantados para hacer frente al problema de la vivienda. En efecto, el número de viviendas calificadas de VPO de promoción privada en el bienio (1991-92) supera las 20.000, lo que representa un notable y sustancial cambio en la tendencia del último quinquenio de la pasada década, propiciada por el esfuerzo gestor del actual Ayuntamiento.

LA EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS

Los precios de venta por metro cuadrado construido, en pesetas constantes, han crecido en los últimos ocho años de vigencia del Plan General de forma espectacular en el término municipal y en la Corona Metropolitana.

No obstante, en Madrid dicho incremento ha sido muy superior al producido en la propia Corona Metropolitana, que, a su vez, ha sido algo mayor que la media nacional. Este mayor incremento en el precio total de la vivienda en Madrid no puede ser debido al aumento de los costes de construcción, semejante en términos generales en toda la región, sino a la repercusión de los precios del suelo sobre la vivienda.

Y en esta escalada de precios han sido causas fundamentales, por una parte la falta de suelo urbanizado provocada por la escasez de la oferta del Plan General de 1985, por otra, la retracción empresarial debida a imposiciones del citado planeamiento respecto a la obligación de construir viviendas protegidas y, además, por existir, a veces, mayores aprovechamientos urbanísticos otorgados por el planeamiento de los municipios colindantes. Ello ha producido que, en muchos casos, la inversión privada se haya desviado hacia la Corona Metropolitana, provocando una cierta paralización en el desarrollo del suelo urbanizable programado del Plan General de 1985.

EL REEQUILIBRIO EL MERCADO

Dicho esto, es factible aventurar una serie de hipótesis que favorezcan el reequilibrio del mercado de vivienda, reequilibrio que cabe entenderse en términos de adecuación, tal y como se expuso inicialmente. En este sentido, sería necesario:

- a) *Fomentar la vivienda en alquiler* El alquiler se ha configurado en muchos países de nuestro entorno como una alternativa asequible a la propiedad. Para que esto sea realidad en nuestro país, habría que comenzar por lograr una equiparación fiscal de este régimen de tenencia con el de la vivienda en propiedad, sobre todo en el IRPF.

Es previsible que la nueva legislación sobre arrendamientos urbanos, que ha entrado en vigor recientemente -enero de 1995- contribuya a favorecer una mayor transparencia y dinamismo del mercado de alquileres, lo que teóricamente, debería incrementar el volumen de viviendas en alquiler.

Estas medidas han de verse complementadas por una actuación pública que supere las actuales cuotas de viviendas en alquiler, como las del Plan de Vivienda 1992-95 el cual prevé que sólo un 13% del total de actuaciones sean para viviendas en alquiler: 8.750 viviendas en alquiler, en Régimen Especial y en Régimen General, en una actuación global en la Comunidad de Madrid de 68.830 viviendas.

- b) *Estimular la rehabilitación* Estimular la rehabilitación exige una sustancial simplificación de toda la normativa existente sobre esta materia. Los elevados precios de viviendas nuevas deberían ser un estímulo para que los propietarios procedan a rehabilitar sus casas. Esta actuación privada debería ir acompañada de actuaciones por parte de la Administración con el fin de acondicionarlas.

Este deberá ser uno de los objetivos reequilibradores más importantes en un marco residencial, en precarias condiciones de habitabilidad por precisar obras de acondicionamiento que no pueden ser costeadas por los propietarios.

5.2 OBJETIVOS DEL PLANEAMIENTO EN RELACIÓN CON LA VIVIENDA

Es indudable que las determinaciones del planeamiento urbanístico inciden de manera importante sobre el sector de la vivienda, ya que no solamente el marco económico, financiero y fiscal tuvo un papel relevante en la evolución del sector de la vivienda en los últimos años, sino que el propio planeamiento, fundamentalmente desde el lado de la oferta, coadyuvó a incrementar los problemas aparecidos.

La expansión de la demanda se produjo sin que el Plan General de 1985 lo hubiera previsto, sino todo lo contrario. Por ello la reactivación del sector se tradujo en un rápido agotamiento del suelo disponible, con el consiguiente encarecimiento de sus precios.

A la luz de esta experiencia se enumeran los objetivos que respecto al sector de la vivienda se plantean a través de la revisión del Plan General.

FRENAR LA EXPULSIÓN DE CIUDADANOS MADRILEÑOS

Desde 1975 y con mayor énfasis en los últimos diez años se ha producido un elevado éxodo de madrileños que han tenido que buscar su vivienda fuera del término municipal, lo que ha generado un envejecimiento importante de la población con los consiguientes costes sociales que comporta.

Gran parte de las salidas han sido el resultado de procesos de expulsión provocados por la imposibilidad de acceder a una vivienda en Madrid, debido a los desajustes existentes entre la disponibilidad de las economías familiares y los precios de la vivienda.

Aún cuando no parece posible conseguir que no se produzca ninguna salida de familias del municipio, pues una parte lo abandonan por decisión propia determinada por la búsqueda de un espacio más acorde con sus apetencias, y otra por cambios de lugar de trabajo, el Plan General pretende frenar esa expulsión indeseada haciendo posible que el mercado de la vivienda pueda ofrecerle un producto acorde con sus necesidades y posibilidades. En este sentido, y para el dimensionamiento del Plan General, se ha tenido en cuenta fundamentalmente la demanda de vivienda por formación de nuevas familias, en función de la tendencia del nuevo tamaño medio, y la componente social, que las estimaciones establecidas en el Avance evaluaron, por este concepto, en unas necesidades de 15.000 viviendas/año.

FAVORECER EL ACCESO A LOS GRUPOS SOCIALES MÁS NECESITADOS

La calificación de suelo es una condición necesaria pero no suficiente para reequilibrar el mercado de la vivienda. Es necesario adecuar la oferta a las características y posibilidades de las familias más necesitadas de una vivienda.

En este sentido el Plan General, a través del establecimiento de porcentajes mínimos, establece para las nuevas actuaciones la vinculación de los diferentes tipos de vivienda a los suelos calificados. De esta forma se facilitará el acceso a la vivienda, de común acuerdo con el Plan Municipal de la Vivienda, a las personas con ingresos de entre 2,5 y 5,5 veces el Salario Mínimo Interprofesional -SMI- a través de Viviendas de Protección Oficial y a las personas con ingresos de entre 4,5 y 7,6 veces el SMI a través de viviendas de Precio Tasado. A este respecto hay que resaltar que 7,6 veces el SMI en Madrid municipio, en función de la renta interna familiar de Madrid, supone un percentil atendido semejante a lo que representa 5,5 veces el SMI para el resto de España en función de la renta interna familiar nacional.

COLABORACIÓN ENTRE LA INICIATIVA PÚBLICA Y PRIVADA

Una de las causas que llevaron al incumplimiento de las previsiones del Plan General de 1985 respecto a su programa de vivienda, fue la ausencia de colaboración con la iniciativa privada en el planteamiento y desarrollo del mismo.

La iniciativa pública no puede ella sola resolver los actuales desequilibrios existentes en el sector de la vivienda, siendo la colaboración con la iniciativa privada esencial para poder cumplir lo planificado.

Es fundamental conseguir un cierto consenso sobre la vinculación final de los diferentes tipos de vivienda y los suelos calificados. Para ello es importante tanto lograr disponer de suelo público para la construcción de las viviendas con un menor margen de beneficio (VPO de régimen especial), como articular mecanismos de reparto de este tipo de viviendas entre los propietarios de suelo mediante la posibilidad de complementar dichas acciones de carácter más social con la posibilidad de construir productos inmobiliarios con mayores márgenes de rentabilidad: viviendas libres o de precio tasado, otro tipo de espacios (terciario, comercial), etc.

REDUCIR EL COSTE DE SUELO

Los elevados costes del suelo han sido uno de los factores determinantes de la carestía de las viviendas, ya que muchos agentes han intervenido en los últimos años haciendo del mismo un objeto de inversión que ha presentado (y aún presenta), notables beneficios a través de su revalorización.

Uno de los instrumentos que la legislación urbanística otorga a los Ayuntamientos es la posibilidad de obtener el soporte físico que permita desarrollar actuaciones de iniciativa pública, en especial la construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección, a través de la constitución del Patrimonio Municipal del Suelo, con el fin de regular el mercado y obtener reservas de suelo, para lo cual dispone de un 5% del conjunto de sus presupuestos ordinarios. La utilización adecuada de este instrumento permitirá incidir en la regulación del precio de la vivienda como producto final en el que el valor del suelo ha supuesto a veces hasta el 30% del coste total en los últimos años.

MEJORAR LA GESTIÓN Y LA PROGRAMACIÓN

Tan importante o más que un adecuado planeamiento es desarrollar una buena gestión de lo planificado. La experiencia demuestra que, a menudo, los fracasos del planeamiento se deben, más que al contenido de lo planificado, a problemas de gestión. Esto mismo se ha puesto de manifiesto en la reciente experiencia de determinados programas de vivienda, donde la oportunidad de lo programado ha quedado disminuida por problemas de gestión.

La gestión es el medio a través del cual se pone a disposición del mercado de la vivienda el suelo que se necesita para la realización de las promociones. Asegurar la existencia de un stock suficiente de suelo disponible en el mercado, tanto en términos de superficie como de plazos temporales, constituye un seguro frente a los procesos especulativos y de alzas bruscas de precios.

No hay que olvidar el desfase que existe entre la redacción del planeamiento urbanístico y la puesta en el mercado del producto final. La realidad demuestra que en Madrid han sido necesarios ocho años como término medio para culminar el proceso.

Es imprescindible por tanto agilizar la gestión y planificar la programación, teniendo en cuenta la larga duración del proceso, para que en ningún momento vuelvan a aumentarse los desequilibrios en el mercado de la vivienda que luego son mucho más difíciles de corregir.

En definitiva, el planeamiento urbanístico desempeña un papel como sustentador de acciones que contribuyan a la solución del problema social de la vivienda, pero cuya eficacia está condicionada a la exis-

tencia de otros elementos que, en conjunto, conformen una política de vivienda activa y planificada por parte de las Administraciones Públicas.

ADECUAR EL PARQUE ACTUAL DE VIVIENDAS FOMENTANDO LA REHABILITACIÓN

El actual parque de viviendas de Madrid no está en correspondencia con las necesidades de la población. Aún cuando la edad media de los edificios de viviendas no es elevada, especialmente en los distritos exteriores a *la almendra*, existen grandes áreas residenciales en los que el tipo de vivienda resulta hoy en día obsoleto.

Por un lado existe, fundamentalmente en los barrios centrales, un porcentaje relativamente elevado de viviendas que carecen de instalaciones básicas como baño o ducha, de agua caliente o de ventilación e iluminación suficiente.

Por otro, así como existen distritos con áreas de viviendas cuyas superficies útiles por habitante son muy inferiores a los estándares mínimos -Centro, Puente de Vallecas, Latina, Usera, San Blas-, permanecen en ciertos distritos edificios de viviendas con superficies útiles desmesuradas, inadecuadas a las actuales necesidades de la población -Centro, Salamanca, Chamberí-.

Por todo ello resulta necesario propiciar la rehabilitación de la edificación existente para, por una parte, mejorar las condiciones higiénico sanitarias, y, por otra, que puedan adecuarse a las características actuales de la población que demanda las viviendas.

5.3 PROPUESTAS EN EL SECTOR VIVIENDA

5.3.1 LAS NECESIDADES DE VIVIENDA

FORMACIÓN DE NUEVAS FAMILIAS

Los análisis demográficos incluidos en el Avance analizaban las actuales características de la población madrileña y la evolución previsible de sus componentes.

La tendencia en la disminución progresiva del tamaño medio familiar -3,08 personas por familia en el municipio en 1991- y el aumento progresivo de los hogares unipersonales -3,3% de incremento anual, lo que supone un 16,35% del total de familias en la actualidad- permite estimar, desde el punto de vista demográfico, el número de viviendas necesario en función de la previsible creación de nuevas familias.

El método de las tasas de jefatura o el método de las cohortes -explicados en el Avance- coinciden en estimar, como media, en 75.000 el número de nuevos hogares en el municipio en el próximo quinquenio, lo que supone unas necesidades medias anuales de 15.000 viviendas.

ESTIMACIÓN POR NECESIDADES DE REPOSICIÓN

Aún cuando para determinar las necesidades de reposición se recurre, en función de la vida media de los edificios, a un estándar próximo al 0,8 % anual del total de viviendas existentes, la relativa juventud del parque inmobiliario madrileño y las importantes operaciones de remodelación de barrios realizadas en los últimos años, hacen que haya que rebajar sensiblemente ese índice.

Además, los objetivos que contiene el Nuevo Plan General en relación a la rehabilitación y recuperación del patrimonio edificado heredado en el centro histórico y casco antiguo de la ciudad, inducen a disminuir el índice aplicable.

Se estima, por tanto, en 0,14% del parque actual de viviendas las necesidades anuales de reposición, lo que significa unas 1.500 viviendas anuales.

DÉFICITS POR NECESIDADES RETENIDAS

Independientemente de las necesidades de viviendas generadas como consecuencia de la evolución de las variables que inciden en el cómputo general, hay que tomar en consideración el déficit inicial del que se parte, es decir, la demanda potencial de viviendas que no llega a manifestarse por razones económicas.

En función de los datos reflejados en encuestas realizadas, puede estimarse en unas 16.000 viviendas, lo que representa 4.000 viviendas anuales durante los próximos cuatro años, para cubrir las necesidades retenidas.

DEMANDA TOTAL GENERADA

Como resumen, se considera que las necesidades de vivienda, en función de la dinámica poblacional, reposición y demanda retenida existente, pueden estimarse en 20.500 viviendas anuales durante el primer cuatrienio y 16.500 anuales durante el segundo. Por consiguiente, las necesidades globales para el primer cuatrienio serían del orden de 82.000 viviendas, mientras las necesidades estimadas para el segundo estarían en torno a las 66.000.

5.3.2 DIMENSIONADO DEL PLAN EN MATERIA DE VIVIENDA

ANTECEDENTES: EL PLAN GENERAL DE 1985

El Plan General vigente estimaba que serían necesarias 19.750 viviendas anuales para atender a las demanda prevista en el Municipio de Madrid. Esta cifra suponía un total de 158.000 viviendas para los ocho años de vigencia del Plan; de éstas, 112.000 serían de nueva construcción y las 46.000 restantes se esperaba que respondieran al proceso de ocupación de una parte de las viviendas desocupadas en aquel momento.

La capacidad del suelo clasificado en el Plan General de 1985 en el momento de su aprobación era del orden de 180.000 viviendas, de éstas, 125.000 estaba previsto que se construyeran sobre suelo urbano.

Durante el primer cuatrienio de vigencia del Plan se concedieron licencias para la construcción de 45.900 viviendas. En lo que se refiere al segundo cuatrienio, se concedieron licencias para 44.000 viviendas. Por último, desde la aprobación del Avance, se concedieron licencias para la construcción de 30.000 viviendas.

Por lo tanto, a los diez años de la aprobación del Plan, quedaría suelo disponible para construir del orden de 60.000 viviendas.

DIMENSIONADO DEL SUELO RESIDENCIAL PROPUESTO EN LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL

- a) *Suelo urbano*: El Nuevo Plan General distingue cuatro categorías de suelo urbano: Normas Zonales (NZ), Áreas de Planeamiento Incorporado (API), Áreas de Planeamiento Específico (APE) y Áreas de Planeamiento Remitido (APR).

El Plan General de 1985 consideraba que en Normas Zonales quedaba suelo disponible para la construcción de 20.000 viviendas. Durante los diez años transcurridos desde su aprobación el número de licencias concedidas en este tipo de suelo se ha estimado en 1.100 viviendas anuales. Por tanto, quedaría suelo disponible para la construcción de 9.000 viviendas.

Para los otros tipos de suelo urbano (API, APE y APR), la capacidad para la construcción de viviendas que se propone en la Revisión del Plan es 169.028 (ver cuadro). De esta cantidad 72.760 corresponden a API, 38.327 a APE y las 57.941 restantes a APR. Tanto las APE, como las APR son propuestas del Plan General. Sin embargo, las Áreas de Planeamiento Incorporado (API) corresponden al planeamiento de desarrollo del Plan de 1985 (APD, Remitidos, MPG y aquellos Planes Parciales en los que se ha ejecutado al menos un 50 % de las obras de urbanización).

- b) *Suelo urbanizable*: En el suelo urbanizable está previsto que se puedan construir 131.317 viviendas. Esta clase de suelo se desglosa en tres tipos:

- i) *Urbanizable incorporado*: (50.637 Viviendas) Se incluyen en esta categoría de suelos aquellos suelos urbanizables que cuentan con planeamiento parcial ya redactado, pero su grado de ejecución no es el suficiente para adquirir la condición de suelo urbano, de acuerdo con la ley del suelo. Proceden de dos situaciones diferentes:

- Planes parciales redactados por la iniciativa privada en desarrollo del Plan General de 1985, que cuentan con aprobación definitiva, encontrándose en fase de gestión y ejecución.
- PAU de iniciativa pública, ligados al Programa Municipal de Vivienda y basados en modificaciones puntuales del Plan General de 1985 de acuerdo con el convenio con la Comunidad Autónoma de Madrid de 12 de diciembre de 1995.

UZI.0.02 LOS CORONALES	2.250
UZI.0.05 OLIVAR DE LA HINOJOSA	250
UZI.0.06 ARROYO DEL FRESNO	3.250
UZI.0.07 MONTE CARMELO	8.547
UZI.0.08 LAS TABLAS	12.272
UZI.0.09 SANCHINARRO	12.718
UZI.0.10 ENSANCHE DE CARABANCHEL	11.350
Total urbanizable incorporado	50.637

- ii) *Urbanizable programado*

- UZP-I Urbanizable primer cuatrienio.

UZP.1.01 ENSANCHE DE BARAJAS	1.400
UZP.1.02 VICALVARO - LA CATALANA	540

UZP.1.03 ENSANCHE DE VALLECAS	20.970
UZP.1.05 VILLAVERDE - BARRIO DE BUTARQUE	1.350
Total Urbanizable I Cuatrienio	24.260
° UZP-II Urbanizable segundo cuatrienio.	
UZP.2.01 DESARROLLO DEL ESTE - EL CAÑAVERAL	11.750
UZP.2.02 DESARROLLO DEL ESTE - LOS CERROS	13.260
UZP.2.03 DESARROLLO DEL ESTE - LOS AHIJONES	12.430
UZP.2.04 DESARROLLO DEL ESTE - LOS BERROCALES	18.080
Total Urbanizable II Cuatrienio	55.520

El dimensionamiento del Nuevo Plan General en relación con la necesidad de nuevas viviendas se considera ajustado dado el tipo de planeamiento que se proyecta. Como se ha indicado en los capítulos 2 y 3 de la Memoria, el presente Plan General va más allá de las estrictas necesidades y previsiones de dos cuatrienios. Se ofrece un Plan de futuro -no solo programado- con el que puede deducirse el límite de capacidad a largo plazo. En ese sentido, la capacidad del término municipal para un plazo temporal no acotado está en torno a las 300.000 viviendas, cifra que resulta ajustada en función de la demanda actual y de su previsible evolución.

Por otra parte si descontamos las 55.880 viviendas que se proponen en suelo urbanizable programado de 2º cuatrienio, ya que por término medio transcurren ocho años entre el inicio de la redacción del planeamiento de los planes parciales y la puesta en el mercado del producto final, el dimensionado propuesto por el Plan General para satisfacer la demanda de vivienda previsible en el Municipio durante los próximos ocho años es del orden de 250.000 viviendas, de las que 175.000 estarían localizadas en suelo urbano, 51.500 en urbanizable incorporado y el resto pertenecerían a la categoría de urbanizable programado de primer cuatrienio.

En el Avance se establecía que era necesaria la construcción de 148.000 nuevas viviendas durante los ocho años de vigencia del Plan. Por consiguiente, el dimensionado que se propone en el Nuevo Plan General está directamente relacionado con las necesidades de vivienda estimadas para el municipio de Madrid: la capacidad del suelo residencial para los próximos ocho años se ha establecido en 250.000 viviendas, mientras las necesidades se ha estimado en 148.000 viviendas. Es decir que las previsiones del Plan General en materia de vivienda satisfacen sobradamente las necesidades estimadas.

En los cálculos anteriores no se han incluido las propuestas correspondientes al tercer cuatrienio, por considerarse que el programa de vivienda del Nuevo Plan General se desarrolla a lo largo de los dos cuatrienios primeros, constituyendo el tercero una simple reserva de futuro a utilizar únicamente en función de que la ciudad lo demande.

SUELO VACANTE EN N° DE VIVIENDAS POR FIGURAS DE PLANEAMIENTO

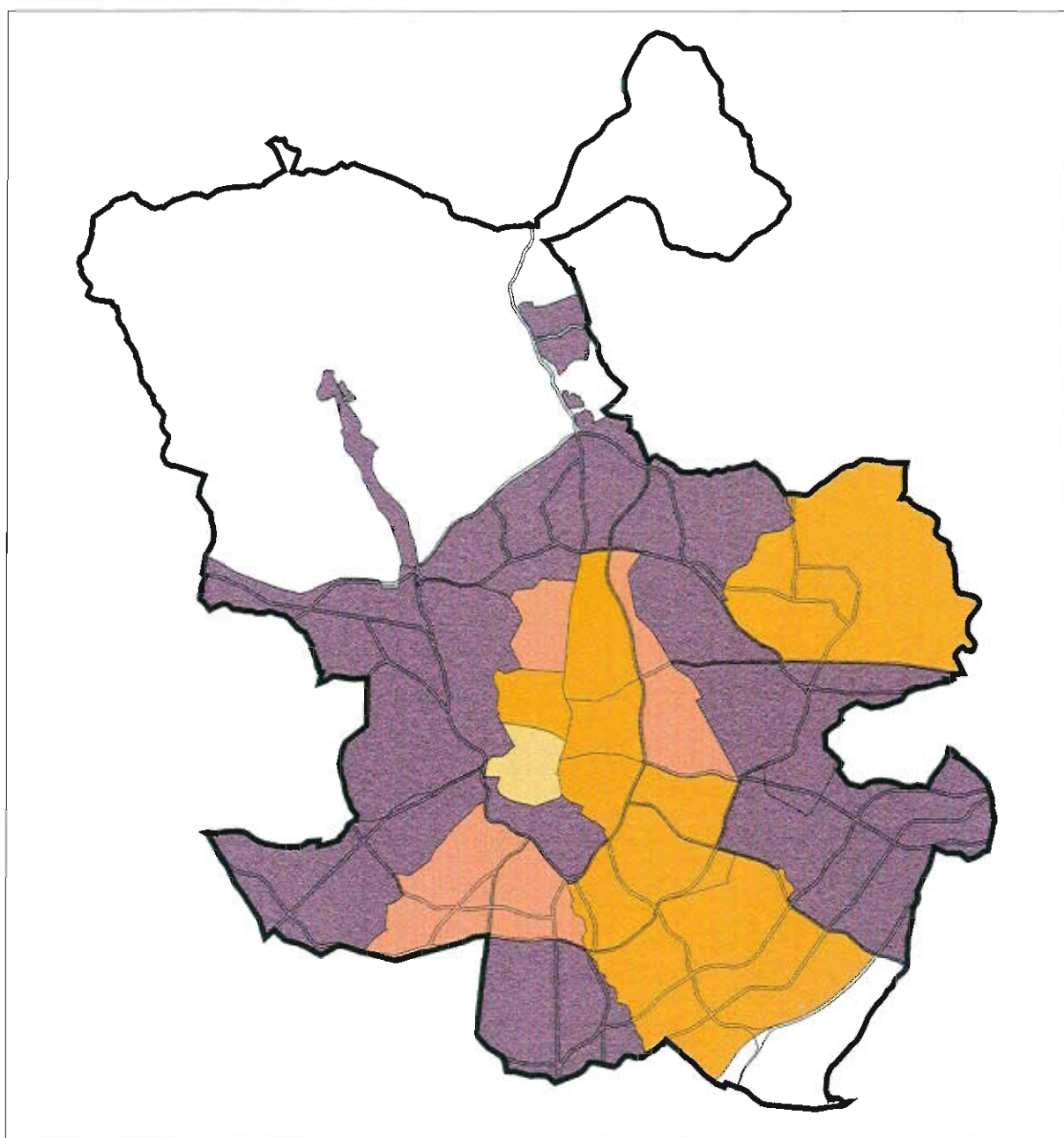
Distrito	NZ ⁽¹⁾	API ⁽²⁾	APE ⁽³⁾	APR ⁽³⁾	UZI ⁽³⁾	UZP ₁ ⁽³⁾	UZP ₂ ⁽³⁾	Total
Centro		50	95	251	0	0	0	396
Arganzuela		6.820	5.181	4.961	0	0	0	16.962
Retiro		1.640	170	72	0	0	0	1.882
Salamanca		50	914	736	0	0	0	1.700
Chamartín		890	1.768	660	0	0	0	3.318
Tetuán		3.100	197	3.387	0	0	0	6.684
Chamberí		0	77	2.336	0	0	0	2.413
Fuencarral		4.330	1.519	13.728	24.070	0	0	43.647
Moncloa		4.160	2.493	3.650	0	0	0	10.303
Latina		1.630	1.934	11.467	0	0	0	15.031
Carabanchel		2.700	2.622	2.717	11.350	0	0	19.389
Usera		4.050	1.000	3.096	0	0	0	8.146
Pte. Vallecas		1.790	1.406	1.542	0	0	0	4.738
Moratalaz		2.750	0	0	0	0	0	2.750
C. Lineal		5.800	534	950	0	0	0	7.284
Hortaleza		6.190	3.507	2.974	13.820	0	0	26.491
Villaverde		5.260	4.865	3.407	0	1.350	0	14.882
Villa Vallecas		1.910	709	50	0	20.970	0	23.639
Vicálvaro		4.220	5.939	298	0	540	55.520	66.517
San Blas		14.000	2.856	909	0	0	0	17.765
Barajas		1.420	541	750	2.250	1.400	0	6.361
Sin asignar	9.000							9.000
Total	9.000	72.760	38.327	57.941	51.490	24.260	55.520	309.298

(1) El número de viviendas correspondiente a las Normas Zonales es estimado y se ha obtenido considerando una media de concesión de licencias de 1.100 Viv./año durante el período 1985-94.

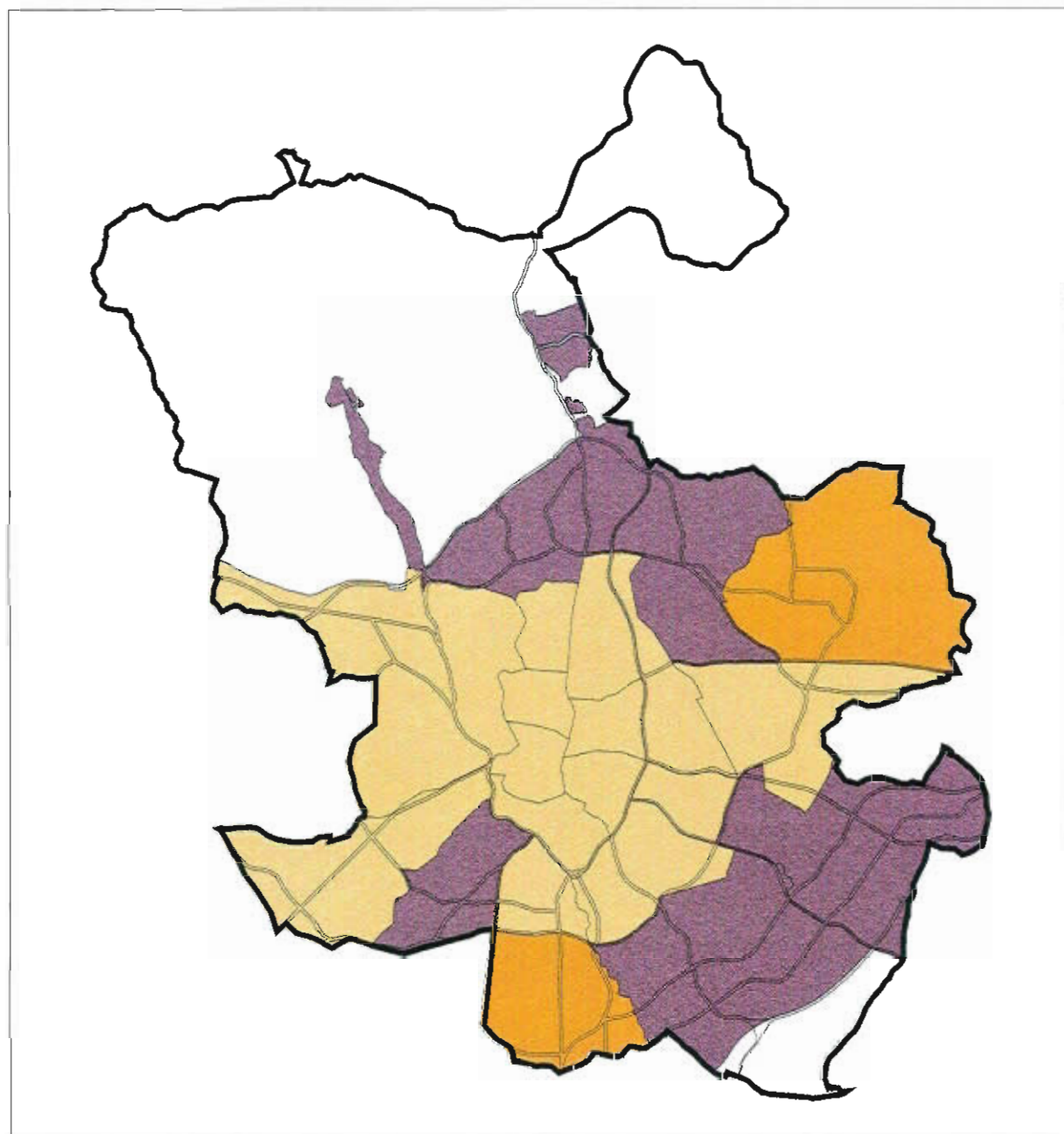
(2) El número de viviendas de las API se ha obtenido del estudio encargado por la OMP *Trabajos de evaluación del grado de ejecución de los ámbitos de Ordenación y Normativa Incorporada del Avance y aquellos otros que pudieran incorporarse a dicho concepto como consecuencia del período transcurrido desde la aprobación de dicho documento, realizado durante el mes de agosto de 1994 y se ha actualizado con los datos de licencias aportados por el Departamento de Estudios y Comunicación de la GMU.*

(3) Propuestas del Nuevo Plan General.

CAPACIDAD DE SUELO PARA CONSTRUCCION DE NUEVAS VIVIENDAS - SUELO URBANO



CAPACIDAD DE SUELO PARA CONSTRUCCION DE NUEVAS VIVIENDAS - SUELO URBANIZABLE



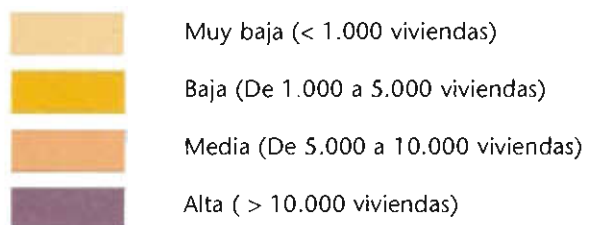
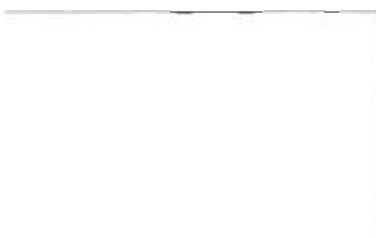
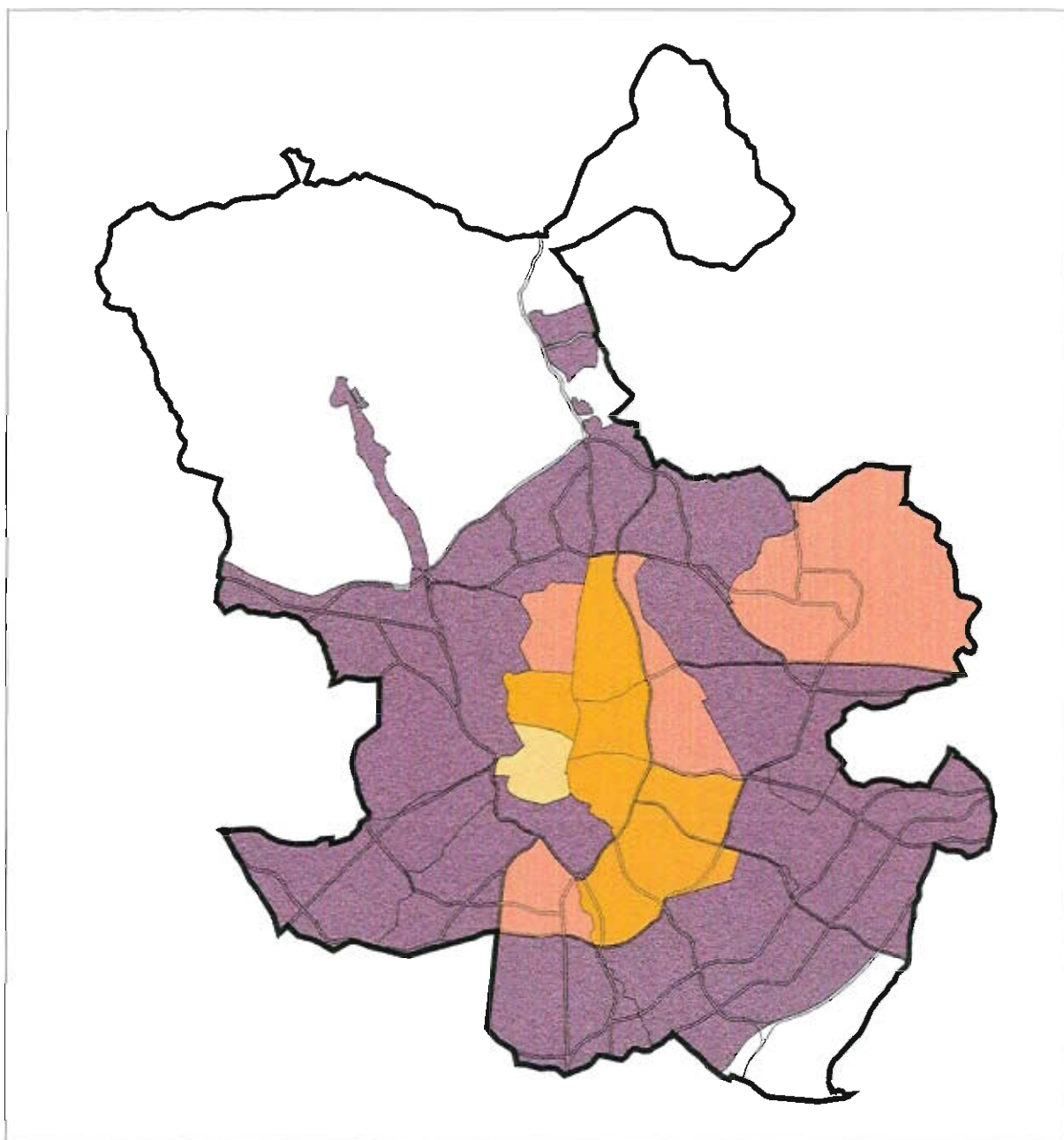
Muy baja (< 1.000 viviendas)

Baja (De 1.000 a 5.000 viviendas)

Media (De 5.000 a 10.000 viviendas)

Alta (> 10.000 viviendas)

CAPACIDAD DE SUELO PARA CONSTRUCCION DE NUEVAS VIVIENDAS - SUELO URBANO + URBANIZABLE



6 LA ESTRUCTURA DE LOS USOS PRODUCTIVOS Y EL PATRÓN DE SU LOCALIZACIÓN ESPACIAL

6.1 MODELO DE DISTRIBUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Las actividades económicas presentan en la ciudad una distribución espacial diversa y compleja, que resulta determinante para definir el carácter de las diferentes áreas urbanas. El estudio de estas áreas se subordina al de sus relaciones dentro de la estructura urbana y metropolitana.

Los polígonos destinados específicamente a actividades productivas están localizados en los ejes que forman parte del sistema productivo metropolitano -carreteras de Barcelona, y de Andalucía, Arco ferroviario este-. Estas áreas presentan hoy diferentes grados de especialización industria-terciario.

Otras, específicamente destinadas a usos terciarios, se localizan en alguno de los ejes citados -carretera de Barcelona- y en otros -paseo de la Castellana, carretera de La Coruña-, completando el armazón del sistema productivo municipal, en términos espaciales.

Los núcleos industriales interiores presentan, por el contrario, un carácter mixto. En éstos, las actividades económicas han desarrollado una diversidad de posiciones relativas respecto del uso residencial, sin configurar áreas propias. Ocupan espacios, más o menos definibles, dentro de las áreas residenciales, estructurando la creciente integración de la actividad en la trama urbana. Su localización no se relaciona apenas con el sistema metropolitano. Mención aparte merecen, entre los núcleos interiores, los espacios urbanos de la primera industrialización de Madrid, en el distrito de Arganzuela.

Una descripción semejante cabría hacerla acerca de la integración del sector terciario de pequeña escala. Se localiza éste en los distritos centrales y con un mayor grado de difusión y mezcla con el uso residencial, por lo que no llega a constituir núcleos.

Por último, un cierto grupo de espacios urbanos productivos se mantienen como enclaves aislados de su entorno residencial. Este aislamiento viene apoyado en una incompatibilidad de índole funcional (emisiones...) o morfológica (tamaño de parcela...). Su diagnóstico es, evidentemente, muy diverso.

La actividad comercial configura su propia tipología de espacios urbanos, estrechamente relacionada con el uso residencial. Los ejes y zonas comerciales se definen como áreas de aglomeración de la oferta. Su relación funcional con el entorno residencial inmediato permite tipificarlas según diferentes niveles de servicio. Articulan la distribución de esta actividad en la ciudad, a la que se incorpora progresivamente la dotación singular.

Este modelo de distribución de las actividades económicas en la ciudad debe entenderse como un sistema dinámico. Abierto, tanto a las pautas de su propia evolución, como a su articulación en el sistema productivo metropolitano.

6.2 LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS DEL PLAN GENERAL EN RELACIÓN CON LA DISTRIBUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Como consecuencia y complemento al diagnóstico efectuado en el Avance sobre la evolución reciente de los sectores de actividad económica, así como de otros elementos de la estructura urbana, el Plan General formula una serie de líneas estratégicas de propuesta sectorial:

- a) Integración selectiva de las actividades productivas en la trama urbana. Enfocada, tanto desde la revisión de las condiciones de compatibilidad entre usos, como desde la redefinición normativa de los núcleos industriales en áreas residenciales.
- b) Incorporación a la estructura urbana de aquellas piezas interiores que permanecen aún al margen del proceso urbanizador, pero que mantienen una clara vocación como suelo productivo.
- c) Transformación de las localizaciones industriales incompatibles con la estructura urbana, propiciando la relocalización de actividades molestas para el entorno y favoreciendo la reurbanización de piezas aisladas dentro de la trama urbana, cuyo desarrollo para el uso industrial se haya mostrado inviable.
- d) Calificación de nuevo suelo productivo que genere una verdadera oferta de nuevo espacio industrial acorde con la estructura urbana y permita el crecimiento o la relocalización de las actividades industriales dentro del término municipal. Se ordena como consecuencia de los objetivos de nuevas centralidades con usos mixtos y del papel que tiene la ciudad central en el sistema productivo metropolitano. Su localización se determina en relación con las oportunidades surgidas por la reestructuración urbana y también vinculada a los nuevos crecimientos.
- e) Cualificación del espacio productivo, favoreciendo una mayor flexibilidad entre distintos sectores y propiciando la diversidad tipológica necesaria. Es objetivo del Plan romper con la uniformidad en la oferta del espacio productivo.
- f) Asegurar una dotación comercial suficiente y estructurada, en los diferentes niveles de servicio, con especial atención al nivel local de los distritos periféricos, favoreciendo para ello la diversidad tipológica de la oferta espacial de esta actividad.

6.3 LA REGULACIÓN URBANÍSTICA DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA EN EL SUELO CONSOLIDADO: ASPECTOS ESTRUCTURALES DE LA NORMATIVA

La complejidad funcional es propia del espacio urbano. Esta diversidad de situaciones relativas entre distintas actividades impide restringir el concepto de estructura urbana a la mera calificación del suelo. Algunos objetivos señalados entre las líneas estratégicas, diversidad e integración, sólo son alcanzables desde la definición normativa.

La regulación normativa de los espacios productivos existentes se agrupa en la norma zonal nueve. Esto no impide ampliar y diversificar su oferta funcional y tipológica. Se introduce un régimen de usos compatibles más rico y complejo, en función de las diferentes situaciones urbanas, para favorecer la implantación y convivencia de usos productivos complementarios entre sí. Además se diferencian distintos usos característicos, de forma exclusiva o en convivencia de distintos sectores productivos. Se ha renunciado a ponderaciones de la edificabilidad entre diferentes sectores, pues la progresiva homologación espacial entre ellos la ha convertido en campo de la indisciplina urbanística, sin favorecer con ello la deseada diversidad funcional.

Los núcleos industriales o mixtos, interiores a la trama residencial, se regularán con el *grado primero* de esa norma. La especial atención a los factores de forma, define las condiciones de convivencia de los usos residencial y terciario. Se potencian estos núcleos como estructurantes de la integración de la actividad productiva en la trama residencial.

Las especiales características morfológicas y de centralidad de la Arganzuela definen un *grado segundo* de la norma. Regula la convivencia de usos en coordinación con los ámbitos específicos de transformación en esta zona.

El semiarco norte (del arco ferroviario Este) ve potenciada su accesibilidad gracias a las nuevas vías metropolitanas. Esto, sumado a otras propuestas de este Plan, tiende a incorporarlo al eje terciario del aeropuerto. Por otra parte, el uso industrial presenta en estas zonas un dinamismo importante. Esta alternativa de opciones, entre terciario e industrial, viene regulada por el *grado tercero* con un doble uso característico. En este mismo grado se integran zonas específicamente terciarias, localizadas en torno al eje de la Carretera de Barcelona. Las condiciones son las mismas con que ya venía implantándose este uso, con carácter alternativo.

Los *grados cuarto y quinto* de la norma regulan las áreas típicamente industriales. Los grandes polígonos de Villaverde y del semiarco sureste se articulan en torno a la nueva vía de mercancías que sustituye la accesibilidad del ferrocarril industrial. Regula también otras áreas interiores a la trama urbana pero suficientemente delimitadas respecto de las áreas residenciales. El grado cuarto se desarrolla en dos niveles en atención a diferentes tipologías edificatorias.

Esta distribución de áreas productivas reguladas por la norma zonal nueve del Plan General corrige el modelo heredado, especialmente en sus aspectos cuantitativos (cuadros 1 y 2). Supone una importante corrección de la superficie total calificada (pasa a 800 Ha), resultando una más racional proporción de oferta de edificabilidad vacante (sólo 12% del suelo, 2 millones de m² edificables, frente a los más de 3 millones de m² del planeamiento anterior).

La actividad comercial mantiene, en líneas generales, las condiciones de compatibilidad que regulan las condiciones de su integración en la trama residencial, homogeneizando las diferentes zonas y controlando las posibilidades de sustitución en edificios de uso exclusivo bajo el régimen de uso autorizable. Esta integración de usos se amplía en las zonas industriales para posibilitar la implantación de usos comerciales que son complementarios de los productivos. Los *ejes terciarios* se mantienen como elementos estructurantes de la distribución, dada su especial tolerancia para estos usos, si bien esta tolerancia se acomoda a la evolución reciente de estas actividades en cada caso.

Esta estructura espacial de la actividad comercial se completa con la dotación singular, ampliando el concepto de gran superficie a tipos más recientemente extendidos. La diversificación tipológica de la actividad se regulará desde el *Plan Especial Terciario de Grandes Superficies Comerciales*. Este plan, remitido desde el Plan General, regulará los aspectos sectoriales de la actividad, especialmente la articulación de las grandes superficies en la oferta comercial de la ciudad, disponiendo una amplia restricción transitoria para nuevas implantaciones no previstas.

La propuesta de suelo urbano común se completa con las áreas de planeamiento incorporado (API). El Plan General ha homologado las normativas particulares de estas áreas cuando ha sido posible, pero muchas mantienen regulaciones específicas. El peso cuantitativo de estas áreas (cuadro 2) ha sido determinante para entender las pautas de localización recientes, pues conforman la oferta mayoritaria de espacio para algunos sectores económicos. Su distribución espacial confirma el modelo general descrito para el suelo regulado por norma zonal.

6.4 INTERVENCIONES EN EL SUELO URBANO PRODUCTIVO

Una buena parte de las áreas de planeamiento específico o remitido (APE, APR) que ordenarán las propuestas del Plan General en el suelo urbano, tienen relación con las actividades económicas. Algunas

por afectar a suelos calificados como industriales, otras por ordenar la implantación de estos usos. La tipología de situaciones es muy compleja, se trata de un conjunto de intervenciones caracterizadas cada una por su situación local. Su papel en la estructura urbana no es tanto modificar la distribución de actividades como ajustar esa distribución a otros factores más inerciales en la estructura.

Un primer grupo de estas intervenciones ordena zonas industriales vacantes. Su desarrollo incorporará a la estructura urbana suelos no urbanizados y apenas ocupados por instalaciones aisladas. Proviene de muy diferentes situaciones de planeamiento, mayoritariamente del suelo urbano industrial -Lenguas Este-. A estas cabe añadir las áreas ordenadas para la gestión de suelos excluidos de la edificación por el planeamiento anterior, ahora destinados a actividades económicas.

Un segundo grupo ordena áreas que, sin estar vacantes, permanecen urbanizadas con carácter marginal. Presentan problemas de infravivienda -Barrio Opañel- o de abandono masivo de instalaciones -Cocherón de la Villa-.

La mayor parte de estas intervenciones posibilitan la transformación del uso, aconsejada por razones de estructura urbana general. En algunos casos será la proximidad de grandes dotaciones no saturadas -Parque Avenida de los Poblados- buscando su terminación y rentabilización. En otros se persigue la continuidad de la trama residencial, superando barreras impuestas por el tejido industrial y ferroviario -entorno de Puente Alcocer-. El desarrollo de estas áreas para el uso residencial no impedirá el mantenimiento de las actividades existentes, ordenadas como uso compatible.

Excepcionalmente, algunas intervenciones imponen esa sustitución del uso industrial actual. Su desarrollo favorecerá la relocalización de instalaciones incompatibles con la estructura urbana, resolviendo la ocupación de zonas verdes calificadas -Parque Avenida de los Poblados-, o eliminando efectos molestos para el entorno residencial -Calle Lenguas Oeste-.

En términos cuantitativos (cuadro 3) la intervención en suelo urbano para usos productivos, incluye medio centenar de áreas de ordenación pormenorizada, excluidas las dos correspondientes a grandes operaciones estructurantes y aquellas en las que estos usos son subordinados del residencial. Supone la reordenación de más de 800 Has de suelo urbano que mayoritariamente proviene de suelo industrial vacante e implica la descalificación de localizaciones inadecuadas (casi 200 Ha). La propuesta genera una importante oferta de espacio productivo (3 millones de m² edificables vacantes), algo menor que la descalificada y mayor que la existente sobre suelo de norma zonal, supone una efectiva redistribución de la oferta de suelo urbano productivo. Estos usos tienen un importante peso en el conjunto de la propuesta de planeamiento pormenorizado productivo (60% de la edificabilidad total). La cesión de suelo dotacional urbanizado (sin incluir viario) presenta estándares (15% del ámbito, 22 m²/100 m² edif.) que indican una significativa contribución al reequipamiento efectivo de las áreas reordenadas y del conjunto del suelo urbano de actividades económicas.

6.5 ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LAS OPERACIONES ESTRUCTURANTES

Las grandes operaciones estructurantes tienen mayor protagonismo en la redistribución de actividades dentro de la estructura urbana. No sólo por el peso que cada una de ellas tiene en la ciudad, sino porque se proyectan con capacidad de intervenir sobre la estructura urbana global. En conjunto desarrollan la estrategia de nuevas centralidades del Plan General, basada en el concepto de usos mixtos que preside todas estas operaciones, con diferentes matices.

La *Transformación del Sur* se desarrolla en un conjunto de áreas de planeamiento específico o remitido. Consideradas individualmente, podrían entenderse como intervenciones en suelo urbano para la transformación del uso industrial. La rígida calificación del planeamiento anterior ha forzado ya algunas transformaciones, adelantadas como modificaciones puntuales, que se incorporan. La operación propuesta coordinará este conjunto de transformaciones orientadas hacia una nueva distribución de actividades a lo largo de uno de los ejes de penetración del sistema productivo metropolitano en las áreas residenciales centrales. Cuantitativamente esta operación reordena un amplio sector urbano (casi 100 Ha), manteniendo una parcial vinculación con las actividades económicas (20% de la edificabilidad total).

La *Operación Barajas* define la movilidad aérea, lo que le confiere un importantísimo papel en el sistema productivo metropolitano. No menor será su importancia en la nueva estructura urbana, como remate de la Corona Norte. Se desarrollará en dos programas de actuación urbanística. El primero de ellos configura la Ciudad Aeroportuaria, incorporando equipamientos singulares y terciarios vinculados al transporte aéreo, como usos principales, complementados por residenciales e industriales de alta tecnología. El segundo programa ordenará la articulación entre la Ciudad Aeroportuaria y el eje productivo de la carretera de Barcelona, con la ampliación de las instalaciones industriales asociadas al aeropuerto, así como su conexión con los centros logísticos del Este.

La *Integración de Chamartín* y la *Prolongación Norte de la Castellana*, se agrupan en una sola área de planeamiento), articulada en la misma Corona Norte. Además de sus objetivos estructurales, supondrá la incorporación al sistema metropolitano de áreas productivas aún marginales, pese a su localización central.

La *Operación Campamento*, integrada en el remate del Suroeste, se propone como un crecimiento residencial equilibrado. Se ordena en un ámbito de planeamiento remitido en suelo urbano. Esta importante oferta de espacio terciario exclusivo (cuadro 3), sumada al refuerzo de la movilidad transversal, implicará una revitalización del conjunto de áreas industriales y mixtas de la trama residencial del arco suroeste.

La *Nueva Centralidad del Este* supone la resolución urbanística de una extraordinaria oportunidad, caracterizada por su accesibilidad y orientada hacia su papel como centralidad periférica. Su programa de actuación se desarrollará en diferentes sectores, alguno de los cuales se vinculan directamente con las actividades económicas. El Centro Logístico será una estructura lineal, apoyada en la nueva vía de mercancías, que relacionará las instalaciones industriales y ferroviarias del Sureste con el centro de transportes de Coslada -CITI-PAL, en construcción-. El Parque Tecnológico se proyecta vinculado al nuevo campus universitario, funcional y urbanísticamente. Se incorporan, con esta operación, algunos tipos de suelo productivo deficientemente representados en nuestra área metropolitana.

6.6 NUEVOS CRECIMIENTOS DE SUELO PRODUCTIVO

El Plan General proyecta la extensión de la estructura urbana, articulada en dos grandes crecimientos: las coronas norte y sureste. Las grandes líneas de distribución de actividades económicas responden a la estrategia de nuevas centralidades con usos mixtos, protagonizada por las grandes operaciones estructurantes, descritas en el punto anterior. Se complementa con la propuesta de sectores de suelo urbanizable (cuadro 4).

La *Corona Norte* concentra las actividades económicas en las operaciones descritas de Barajas y de Chamartín, el resto de los crecimientos viene formado por desarrollos residenciales equilibrados. Los usos productivos, casi exclusivamente terciarios, se proyectan con carácter complementario, ocupando en torno al 15% de la edificabilidad total de estos crecimientos.

El *Desarrollo del Este* agrupa los nuevos crecimientos articulados en torno a la orbital M-45 y a la Gran Vía Urbana del Sureste. Este crecimiento presenta una aportación a la estructura urbana mucho más compleja, desde el punto de vista de las actividades. Una primera línea, interior a la M-45, se proyecta con diversa composición funcional. El ensanche de Vallecas es un crecimiento residencial equilibrado, mientras que ese uso es minoritario en el conjunto. Esta línea tiene un carácter productivo protagonizado por la industria tradicional (40% de la edificabilidad), complementada por los otros usos previstos para las actividades económicas. Una segunda línea, articulada en torno a la Gran Vía, retoma el uso residencial como mayoritario (70% de la edificabilidad), equilibrándolo con los usos productivos, entre los que apenas se incluye la industria tradicional.

Mención aparte merecen los dos sectores de suelo productivo previstos para completar el aglomerado industrial de Villaverde. Proyectados con carácter exclusivo para las actividades económicas, se explican desde el papel de la estructura urbana en el sistema productivo metropolitano. El uso mayoritario es la industria tradicional (80% de la edificabilidad). Presentan una clara orientación hacia el transporte y distribución de mercancías, consecuencia de su localización en el punto de ruptura de carga del eje productivo sur. Este uso se complementa con otros de actividad económica.

La cualificación del uso responde, al igual que en el suelo urbano, a la diversidad funcional y tipológica. Se configuran cuatro categorías del uso productivo que serán desarrolladas en una mayor gama de oferta tipológica y funcional por los documentos de desarrollo que definan su normativa urbanística: industria tradicional, parque industrial, terciario de oficinas y terciario comercial.

Es de especial significación la introducción del *Parque Industrial* como uso cualificado. No se busca con ello la recuperación de modelos superados de planeamientos anteriores, sino la definición del marco de planeamiento que permita la incorporación al tejido productivo municipal de las tipologías que protagonizan el crecimiento industrial en ésta y en otras áreas metropolitanas.

Desde el punto de vista de la programación temporal, el suelo urbanizable incorporado (UZI) constituye un *cuatrienio cero* del programa de este Plan General. Incluye los sectores en desarrollo desde el Plan General anterior, dos de los cuales se ordenan para usos productivos -La Resina y Eisenhower-. Su regulación normativa anuncia ya la diversidad funcional y tipológica propuesta por este Plan General. Se completa este tipo de suelo con los sectores adelantados al Plan General que desarrollan un programa de vivienda.

Los dos cuatrienios programados por el Plan General presentan una similar y significativa presencia de los usos productivos (42% de la edificabilidad total). En el *primer cuatrienio* esta presencia productiva se inclina algo más hacia los usos industriales (2/3 de los usos económicos) por distintos objetivos en el modelo productivo. Por una parte han de completar una oferta de suelo urbanizado para relocalizar las industrias con más dificultades para desarrollar su actividad en las áreas centrales. Por otra, los sectores de Villaverde cumplen su papel en la cadena de distribución de mercancías en la estructura metropolitana ya transformada por las infraestructuras.

El *segundo cuatrienio* se equilibra con una mayor presencia de usos terciarios. Los sectores de este período proyectan el *Desarrollo del Este* "por tramos", repitiéndose en cada sector la descrita distribución de actividades "de dentro hacia afuera" en torno a los ejes orbitales constituidos por la M-45 y la Gran Vía del Sureste.

Una propuesta de distribución de las actividades económicas tan compleja, necesita de un margen de revisión en sus magnitudes de equilibrio. Este margen corresponde, tanto a la flexibilidad de los parámetros asignados a cada sector, como a la futura definición del *Tercer cuatrienio* y del *suelo urbanizable no programado*. Este suelo se desarrollará en los sectores y programas de actuación urbanística con diversa composición, en cuanto a las actividades económicas, a determinar y cuantificar por sus documentos de desarrollo.

Algunos de estos programas desarrollan operaciones estructurantes (Aeropuerto, Campamento, Centralidad del Este). Otros se engloban en el Desarrollo del Este, completando el crecimiento de la ciudad en este ámbito. Se destinan a la articulación residencial con Rivas, Coslada y San Fernando, así como a objetivos medioambientales y servirán también como corrector del reparto de actividades en los crecimientos programados.

Los programas y sectores restantes se proyectan como crecimientos específicos, dos de ellos para el uso residencial. Otros dos programarán crecimientos de suelo productivo como remate de la zona industrial de Villaverde. El reparto funcional no se determina para permitir que su desarrollo se ajuste a las tendencias futuras de las actividades económicas.

En los cálculos anteriores no se han incluido las propuestas correspondientes al tercer cuatrienio, por considerarse que el programa de actividades económicas del Nuevo Plan General se desarrolla a lo largo de los dos cuatrienios primeros, constituyendo el tercero una simple reserva de futuro a utilizar únicamente en función de que la ciudad lo demande.

CUADRO 1. PROPUESTA DE AREAS CALIFICADAS CON NORMA ZONAL 9 POR GRADOS (m²)

Grado	Uso	Ie m ² /m ²	Ámbito Total	Neto Calificado	Suelo Vacante	%	Edificabilidad Vacante
1º	IND/(RES)	2,4 *	699100	425000	41400	10	99300
2º	IND/(RES)	1,6	56300	50300	0	0	0
3º	IND/TER	1,6	1644500	1200800	199800	17	307400
4º	IND	2,4	3080000	2343500	500000	21	1199900
5º	IND	2	5483800	4255900	279200	7	558500
TOTAL			10.963.700	8.275.500	1.020.400	12	2.165.100

*Estimada según NZ 4

CUADRO 2. PROPUESTA DE SUELO SUELO URBANO COMÚN PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS (m²)

Distrito	Planeamiento incorporado				Regulado por Norma Zonal0				
	Edificabilidades				Suelo				Edif vacante
	Nº	Ter	Com	Ind	Total	Neto	Vac	%	
Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Arganzuela	5	216000	15700	21700	108300	102300	0	0	0
Retiro	1	11200	0	0	56400	49900	4600	9	11100
Salamanca	0	0	0	0	48400	38300	1600	4	4000
Chamartín	2	31900	0	0	126100	75400	7900	10	15400
Tetuán	2	3100	300	0	13900	35100	2700	8	6500
Chamberí	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fuencarral	4	23000	20000	577300	569000	406700	151500	37	318800
Moncloa	9	182300	7500	173000	68000	28200	1300	5	3200
Latina	4	7600	5900	145400	563200	196400	50500	26	101000
Carabanchel	4	1700	13900	316100	316400	239000	75700	32	181800
Usera	4	22800	100	23400	361400	285900	53300	19	108700
Pte. Vallecas	5	0	16800	0	91000	78400	26600	34	63900
Moratalaz	3	27100	9800	5400	0	0	0	0	0
Ciudad Lineal	7	84900	50100	59100	214500	202600	44700	22	71000
Hortaleza	7	37200	21600	2600	497700	389800	52700	14	86400
Villaverde	2	16900	1100	527600	2978200	2453300	120000	5	240000
Villa Vallecas	6	249800	4200	373500	1126000	874000	170900	20	410100
Vicálvaro	3	125000	16700	2098900	83700	77700	24100	31	57800
San Blas	13	64100	103500	786400	3220500	2543200	224600	9	485300
Barajas	6	64400	0	126400	370500	200400	8000	4	12800
Total Madrid	87	1.169.000	287.200	5.236.800	10.813.200	8.276.600	1.020.700	12	2.177.800

CUADRO 3. ÁMBITOS DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA CON PROPUESTA DE SUELO URBANO PRODUCTIVO (APE ó APR) (m²)

Distrito	Nº	Superficies de Suelo		Superficies edificables		
		Ámbito	Cesión	Total	Terciario	Industrial
Centro	0	0	0	0	0	0
Arganzuela	6	494700	103200	618600	170300	0
Retiro	2	20700	6200	21600	7500	12100
Salamanca	6	14500	200	37900	36300	0
Chamartín	1	600	0	8600	200	0
Tetuán	0	0	0	0	0	0
Chamberí	3	46900	18800	22500	16600	0
Fuencarral (1)	1	356800	13000	438600	0	389853
Moncloa	7	498000	88400	221400	93700	0
Latina (2)	1	112600	9500	147100	0	147100
Carabanchel	0	0	0	0	0	0
Usera	1	164400	73900	164400	8200	0
Puente Vallecas	0	0	0	0	0	0
Moratalaz	0	0	0	0	0	0
Ciudad Lineal	3	10000	7000	15000	3600	11400
Hortaleza	3	381300	44200	328400	111800	0
Villaverde	7	724500	91800	499900	41000	346400
Villa Vallecas	0	0	0	0	0	0
Vicálvaro	6	2968900	369200	1515800	315500	680500
San Blas	2	2346600	223870	690200	25900	560700
Barajas	2	106300	0	96200	70400	25800
Total APE+APR	51	8.246.800	1.049.270	4.826.200	901.000	2.173.853
Operación Chamartín	1	3056700	654000	1834020	550200	0
Operación Campamento	1	2111900	750000	1244400	147300	0

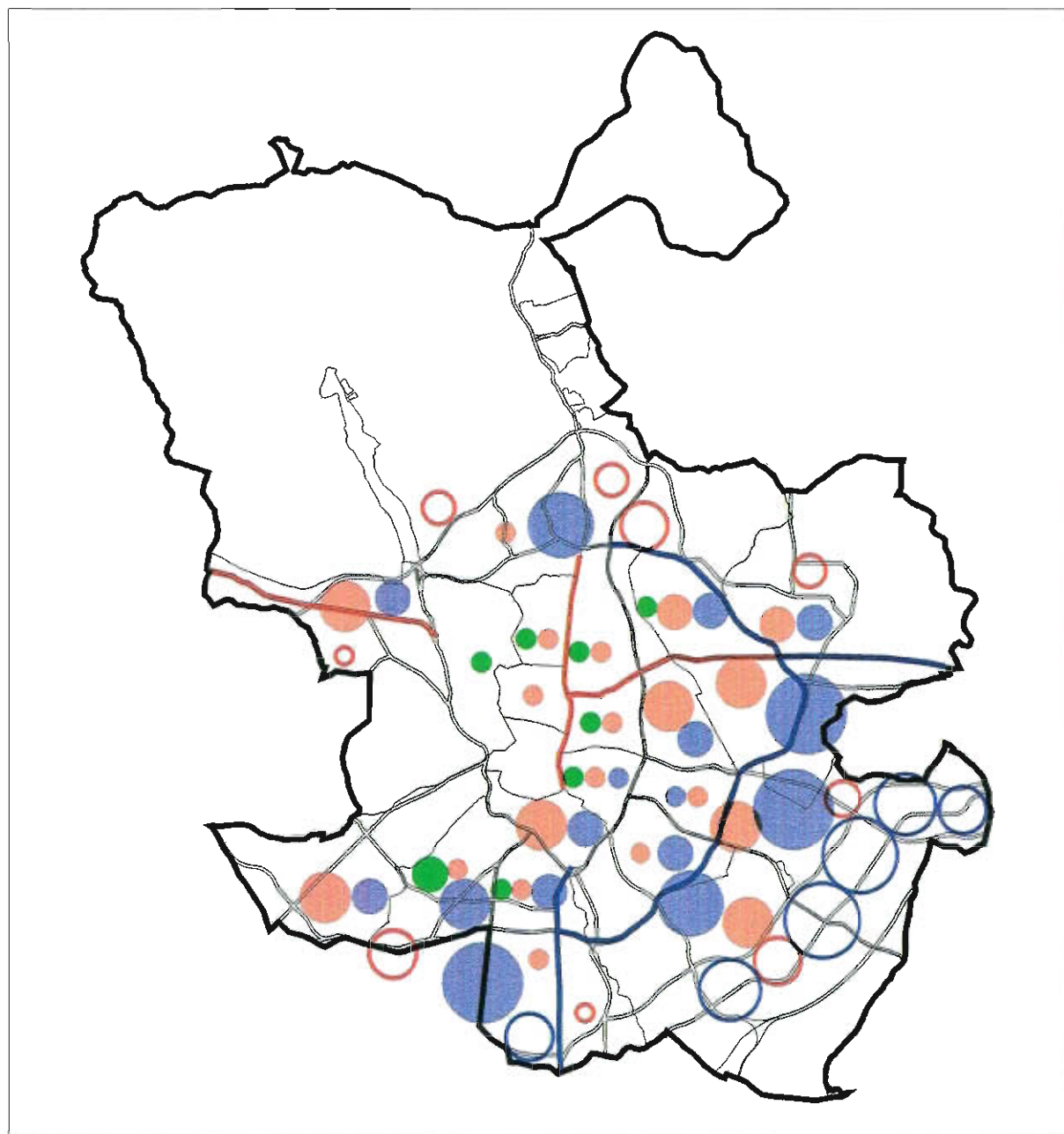
(1) Sin incluir el APR.08.03 Operación Chamartín-Prolongación de la Castellana

(2) Sin incluir el APR.10.02 Instalaciones militares de Campamento

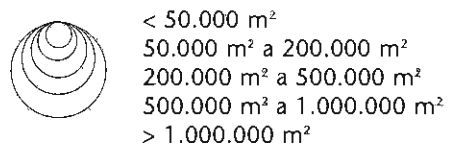
CUADRO 4. EDIFICABILIDAD PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN EL SUELO URBANIZABLE (m²)

Denominación		Edificabilidades								
		Total	Ofi	%	Com	%	Ind. T.	%	P. Ind.	%
1.03	Ensanche Vallecas	2828600	254600	9	169700	6	0	0	84900	3
1.04	La Atalayuela	849900	8500	1	59500	7	577900	68	204000	24
Total Vallecas		3.678.500	263.100	7	229.200	6	577.900	16	288.900	8
1.05	Butarque	193100	0	0	29000	15	0	0	29000	15
1.06	El Gato	395100	67200	17	39500	10	169900	43	118500	30
Total Villaverde		588.200	67.200	11	68.500	12	169.900	29	147.500	25
1.01	Barajas	199500	19900	10	19900	10	0	0	19900	10
1.02	La Catalana	95800	0	0	1000	1	41200	43	0	0
Total 1er Cuatrienio		4.562.000	350.200	8	318.600	7	789.000	17	456.300	10
2.01	El Cañaveral	2176000	217600	10	174100	8	282900	13	326400	15
2.02	Los Cerros	1791300	143300	8	143300	8	0	0	179100	10
2.03	Los Ahijones	2301900	230200	10	184200	8	299200	13	345300	15
2.04	Los Berrocales	3348900	334900	10	267900	8	435400	13	502300	15
Total 2º Cuatrienio		9.618.100	926.000	10	769.500	8	1.017.500	11	1.353.100	14

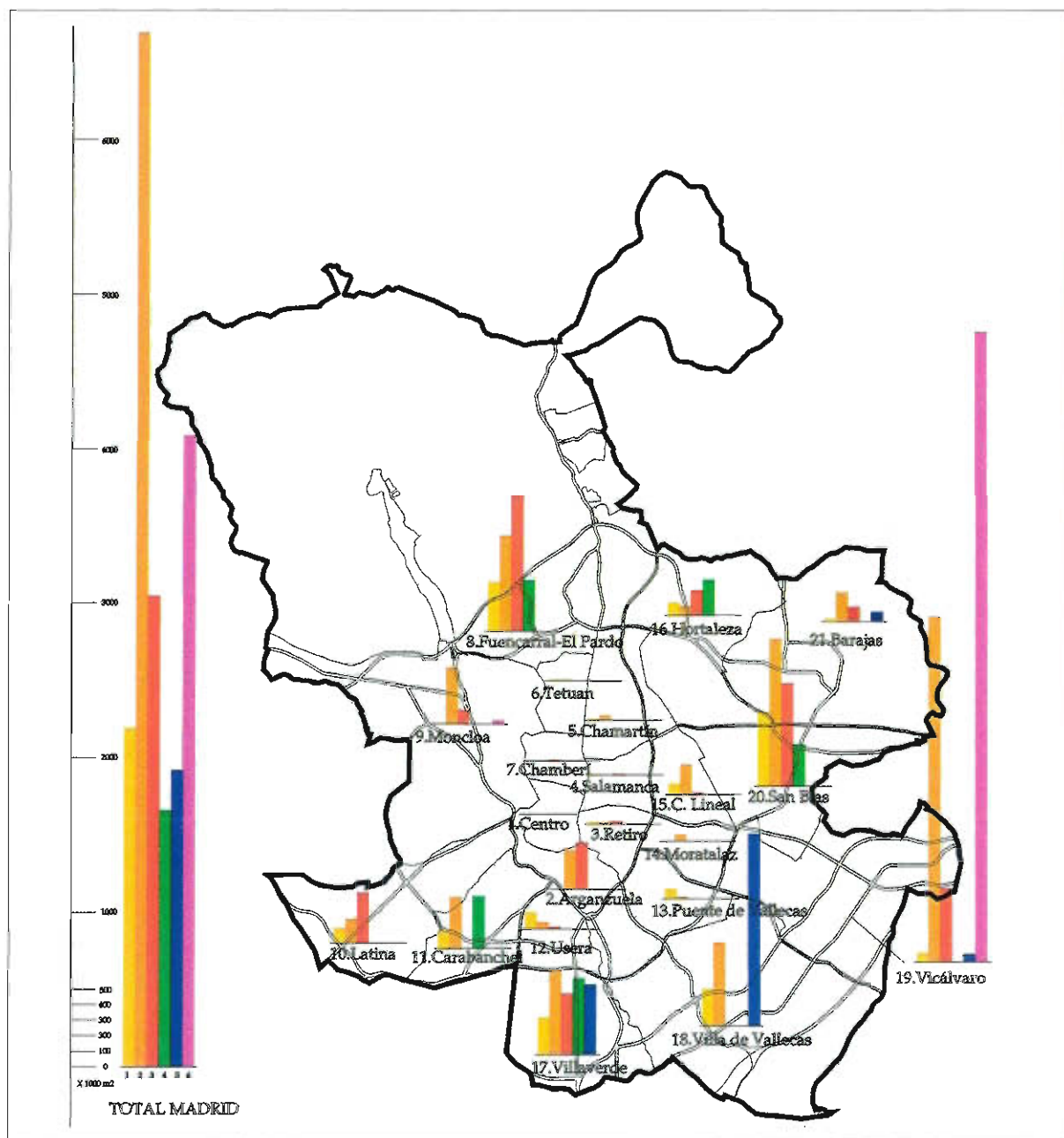
LA ESTRUCTURA DE LOS USOS PRODUCTIVOS
DISTRIBUCION DE AREAS PRODUCTIVAS POR TIPOS DE AREAS



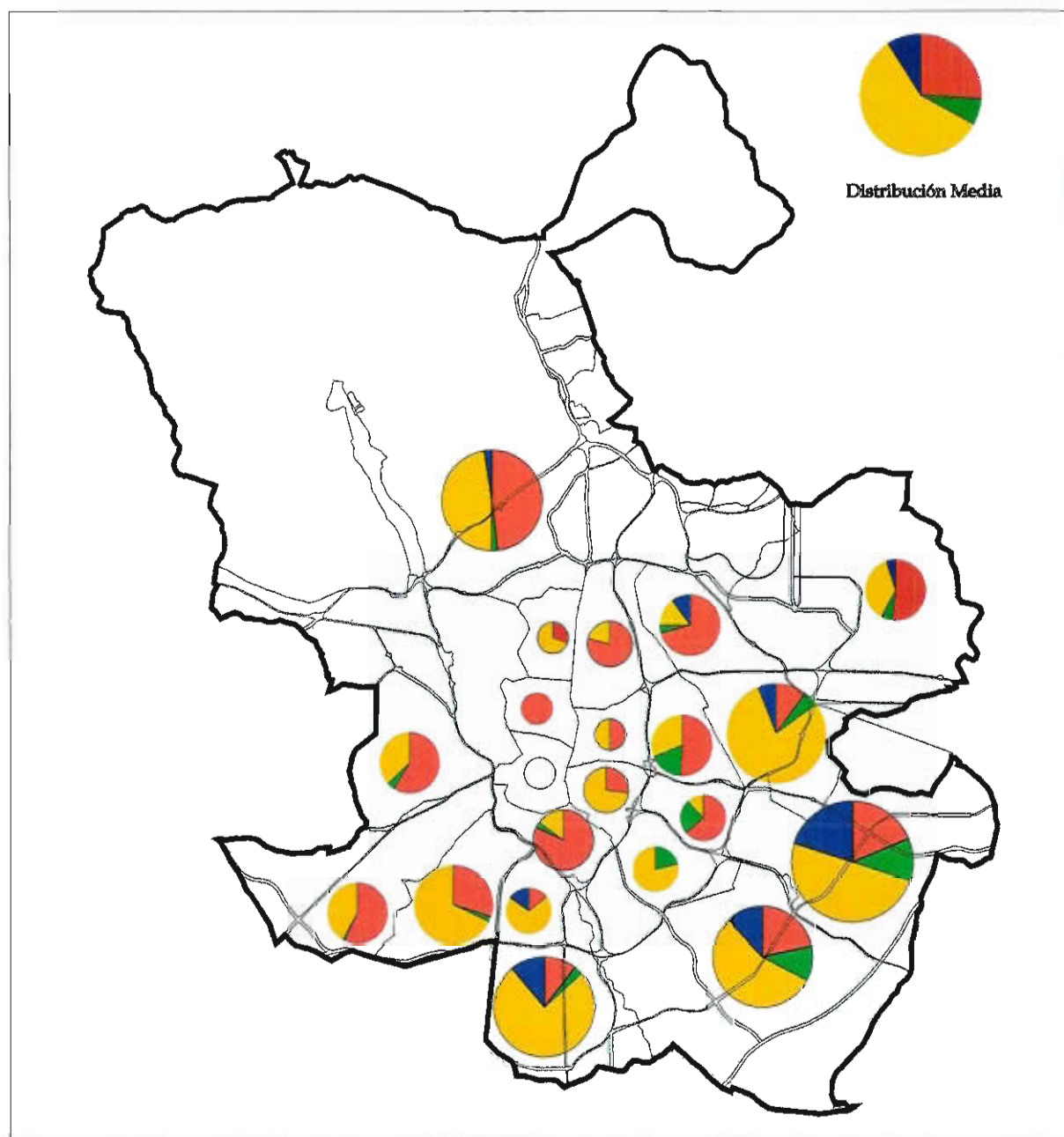
- Ejes Metropolitanos Terciarios
- Ejes Metropolitanos Industriales
- Edificabilidad en Núcleos Interiores Mixtos (N.Z.9.1)
- Edificabilidad Terciaria en Suelo Urbano (Agrupada por Distrito)
- Edificabilidad Industrial en Suelo Urbano (Agrupada por Distrito)
- Edificabilidad Productiva en Sectores Urbanizables Mixtos (Por Sector)
- Edificabilidad Productiva en Sectores Urbanizables Industriales (Por Sector)



LA ESTRUCTURA DE LOS USOS PRODUCTIVOS DISTRIBUCION DE LA EDIFICABILIDAD VACANTE, POR TIPOS DE SUELO



LA ESTRUCTURA DE LOS USOS PRODUCTIVOS DISTRIBUCION DE LA EDIFICABILIDAD POR USOS CALIFICADOS

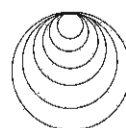


Terciario. Oficinas

Comercio

Industria Tradicional

Parque Industrial (Incluido N.Z.9.3)

< 10.000 m²40.000 m² a 200.000 m²250.000 m² a 600.000 m²850.000 m² a 1.300.000 m²2.300.000 m² a 2.500.000 m²> 6.500.000 m²

CAPÍTULO V

LA ORDENACIÓN

1 INTRODUCCIÓN

Conforme a lo dispuesto en el art. 70.1 de la vigente Ley del Suelo, los Planes Generales Municipales de Ordenación deben contener dos grupos de determinaciones.

En primer lugar, la *ordenación del territorio*, tanto por medio de la *clasificación de suelo*, pieza clave en la determinación del régimen jurídico-urbanístico del territorio, como por la definición de los *elementos fundamentales de la estructura general*, que habrán de vertebrar el desarrollo urbanístico de la ciudad.

En segundo término, el establecimiento de los *sistemas de gestión* que permitirán alcanzar el modelo territorial elegido, así como la *programación temporal* de las actuaciones necesarias para la consecución de dicho objetivo, y su *plazo mínimo* de vigencia.

El nuevo Plan General concreta la ordenación del territorio mediante una serie de *Planos Generales* a escala 1:50.000, que definen a grandes rasgos los elementos fundamentales de la estructura urbana, y un *Plano de Ordenación* a escala 1:2.000, aunque editado a 1:4.000, dividido en hojas que abarcan todo el término municipal, en el que se detalla el régimen urbanístico de cada parcela, a través de la división del territorio en ámbitos de regulación diferenciada, la calificación directa en el caso de usos dotacionales, la fijación de alineaciones y la distribución de normas zonales.

El grado de pormenorización de la ordenación es diferente según el ámbito en que se encuentre una parcela determinada, lo que en algunos casos permite la edificación directamente a través de licencia de obras, y en otros requiere la previa redacción de un planeamiento de rango intermedio. Existen también áreas en las que el Plan General remite a un planeamiento anterior ya redactado, que se asume con o sin variaciones.

El régimen urbanístico del suelo queda, finalmente, definido por la suma de una serie de documentos gráficos, que remiten a un cuerpo normativo en el que se contemplan todas las situaciones posibles. La ordenación resultante pretende conciliar la flexibilidad que demanda el desarrollo dinámico de la ciudad, con la precisión que requiere la definición del contenido del derecho de propiedad.

A continuación se analizan separadamente los distintos instrumentos que el nuevo Plan General utiliza para la definición pormenorizada de la ordenación del territorio.

2 LOS PLANOS GENERALES

Son planos cuya escala permite la representación del término municipal completo, lo que proporciona la visión global necesaria para definir los elementos fundamentales de la estructura urbana, así como los grandes sistemas de comunicación viaria, transportes e infraestructuras básicas que forman la malla básica que estructura el territorio. Los nueve planos que componen la colección, están confeccionados sobre una base geográfica regional, lo que permite integrar el modelo territorial diseñado para la ciudad en su entorno metropolitano.

2.1 ESTRUCTURA GENERAL

El plano así denominado no tiene un contenido normativo inmediato; su zonificación no remite directamente a una regulación pormenorizada, y sin embargo es el plano fundamental del Plan General, porque en él se compendian todas las determinaciones desarrolladas en la documentación restante, reunidas en una *imagen final*, imprescindible para comprender el *proyecto de futuro* que el nuevo Plan General promueve.

Sobre esa base, y con un criterio eminentemente funcional, se han representado a grandes rasgos el suelo urbano consolidado, las áreas de concentración de los nuevos crecimientos previstos, las zonas rústicas exteriores con o sin protección, las principales dotaciones de la ciudad, los grandes espacios libres y deportivos y la infraestructura viaria y de transportes que vertebra todo el conjunto.

El plano así configurado representa de modo elocuente las características más destacadas del modelo territorial propuesto: el planeamiento al límite de capacidad, la difusión de la centralidad hacia la periferia, el reequilibrio del territorio con una concepción metropolitana o la gradual puesta en mercado de suelo urbanizable suficiente para garantizar un crecimiento ordenado y armónico.

2.2 SISTEMAS GENERALES

Al contrario que el anterior, el plano de Sistemas Generales tiene un contenido claramente normativo. Los sistemas generales de la ciudad se delimitan en este plano, en cumplimiento de lo prescrito en el art. 72.2-d), de la Ley del Suelo.

El plano de Gestión pormenoriza los sistemas generales, diferenciando con un grafismo los existentes, cuyo suelo ya es público, de aquellos otros pendientes de obtención, y definiendo para estos últimos su adscripción a una u otra clase de suelo, a efectos de obtención y valoración, así como el sistema de gestión previsto.

Dentro de los sistemas generales grafiados en el plano, se ha diferenciado su uso pormenorizado: viario, ferroviario, transportes, zonas verdes, deportivo, equipamiento, servicios públicos, servicios de la Administración e infraestructuras básicas.

2.3 CLASIFICACIÓN DE SUELO

La clasificación del suelo es uno de los primeros objetivos que la legislación urbanística asigna a los planes generales. La división clásica en suelos urbanos, urbanizables y no urbanizables, se enriquece en el nuevo Plan General con las siguientes clases y categorías:

- Suelo urbano
- Suelo urbanizable incorporado (UZI-0)
- Suelo urbanizable programado-1^{er} cuatrienio (UZP-1)
- Suelo urbanizable programado-2^o cuatrienio (UZP-2)
- Suelo urbanizable programado-3^{er} cuatrienio (UZP-3)
- Suelo urbanizable no programado (UNP-4)
- Suelo no urbanizable común (NUC)
- Suelo no urbanizable protegido (NUP)

Esta clasificación aparece en el plano de Estructura correspondiente a la Clasificación de Suelo, si bien se detalla de forma más pormenorizada en el plano de Ordenación, como documento gráfico de mayor escala.

Aunque el nuevo Plan General considera que los sistemas generales no constituyen una clase de suelo, algunos de ellos aparecen grafiados en el plano de Clasificación de Suelo, debido por una parte a su carácter estructurante, que hace que su presencia en el plano contribuya a facilitar la lectura de la propuesta, y debido también a la dificultad que entraña decidir su adscripción a una u otra clase de suelo, adscripción que por otra parte carece de consecuencias prácticas, al tratarse en su inmensa mayoría de suelos ya obtenidos, y estando en cualquier caso previsto el modo de obtención del resto en el plano de Gestión.

2.4 RED VIARIA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

Finalmente estos seis planos, cuyo contenido se expone en otro lugar de esta Memoria, completan la colección de Planos Generales, proporcionando una visión sectorial de cada una de estas instalaciones urbanas, en su desarrollo por el territorio municipal, y sirviendo de guía para la aplicación de las legislaciones sectoriales respectivas, aspecto que se desarrolla más pormenorizadamente en los planos complementarios del Plan General.

3 EL PLANO DE ORDENACIÓN

Este plano ha sido objeto de elaboración digitalizada a escala 1:2.000, lo que permite su edición indistintamente a 1:2.000 o 1:4.000, posibilitando asimismo la selección de las distintas capas de información que lo componen.

La escala elegida ha permitido la unificación en un solo plano de los anteriores planos CRS y DSU del Plan General de 1985. El documento así configurado constituye un plano-guía para la división básica del territorio y la aplicación de los diferentes regímenes urbanísticos, y, además, contiene la calificación pormenorizada de los usos dotacionales y las alineaciones de todas las áreas no remitidas a planeamiento intermedio.

El Plano de Ordenación es, por tanto, el documento gráfico que sintetiza todas las determinaciones del nuevo Plan General y constituye la pieza clave para la aplicación del sistema normativo.

3.1 LA DIVISIÓN DEL TERRITORIO

Aunque la división básica del territorio, en sus clases fundamentales, aparece en líneas generales en el plano de Clasificación del Suelo, es en el plano de Ordenación donde dicha división se precisa con mayor detalle, de forma que es posible determinar a ciencia cierta si una parcela concreta pertenece al suelo urbano, urbanizable o no urbanizable, y dentro de esa primera clasificación, cual es la categoría que le corresponde.

Sobre este sistema se establece una estructura normativa similar a la del Plan General anterior, de forma que existe una correspondencia biunívoca entre las parcelas y sus regímenes normativos correspondientes, no pudiendo quedar ninguna parcela sin adscribir a una u otra regulación.

A continuación se analizan los distintos tipos de suelo definidos por el plano de Ordenación.

3.1.1 SUELO URBANO

A SUELO URBANO COMÚN

Es el suelo de regulación zonal ordinaria. El plano de Ordenación define de forma directa y exclusiva su régimen urbanístico, mediante fijación de alineaciones, calificación de usos dotacionales y adscripción a normas zonales, con sus grados y niveles.

De esta forma las parcelas de suelo urbano común pueden ser objeto de licencia directa de edificación. Al no existir otros documentos de mayor escala, que amplíen la pormenorización de una zona determinada, este plano, junto con el parcelario municipal, debe ser suficiente para la expedición de cédulas urbanísticas que informen del régimen aplicable a las parcelas de esta clase de suelo, según el nuevo Plan General.

En general, el suelo urbano común procede del suelo de regulación zonal directa del Plan General de 1985, al que se han añadido algunas áreas de planeamiento diferenciado que se consideran finalizadas. El nuevo Plan General no introduce en este suelo grandes modificaciones tipológicas, y se limita a

corregir errores manifiestos en la anterior distribución de normas zonales, y a modificar o matizar aquellos aspectos concretos de las mismas, que han producido disfunciones manifiestas a lo largo de su período de vigencia.

B AREAS DE PLANEAMIENTO INCORPORADO

Vienen grafiadas en el plano de Ordenación con las siglas API, seguidas de dos cifras que indican el Distrito Municipal y otras dos puramente ordinales dentro de cada distrito.

Su principal característica es que, en ellas, el nuevo Plan General asume con carácter general las determinaciones concretas del planeamiento inmediatamente antecedente. Dicho en otras palabras: el nuevo Plan General *no revisa* el planeamiento anterior en estas áreas, sino que lo mantiene e integra en su cuerpo normativo, en algunos casos con ligeras adaptaciones.

La procedencia de estas Áreas es múltiple, tal como se especifica en sus respectivas fichas de antecedentes, aunque siempre existe alguna figura de planeamiento anterior más o menos desarrollada. La tipología de las API abarca la siguiente casuística:

- i) Áreas de planeamiento diferenciado del Plan General de 1985, no desarrolladas en su totalidad (y, en consecuencia, no remitidas a suelo urbano común), pero cuya ejecución se considera en marcha, por lo que el nuevo Plan General estima oportuno no obstaculizar dicha ejecución por entender que sus objetivos pueden integrarse en el nuevo modelo urbanístico.
- ii) Planeamientos remitidos del Plan General de 1985, total o parcialmente ejecutados, pero redactados al menos, a los que el nuevo Plan General aplica el mismo concepto anteriormente citado.
- iii) Planeamientos redactados de forma espontánea en suelo de regulación zonal directa, también en ejecución, y que han introducido alguna matización normativa o volumétrica especial, que impide su regulación directa por las nuevas normas zonales.
- iv) Modificaciones puntuales del Plan General de 1985, tramitadas por la Gerencia Municipal de Urbanismo, de oficio o a instancia de parte, en diferente grado de aprobación, que el nuevo Plan General asume. Las modificaciones posteriores a 1992 hubieron de ser examinadas en su día por el Consejo de Administración de la OMP, que las consideró compatibles con sus directrices, por lo que dió el visto bueno para su tramitación anticipada.
- v) Planes Parciales redactados en desarrollo del Plan General de 1985, o de alguno de sus PAU que, por su grado de ejecución, han alcanzado las condiciones que exige el art. 10 de la Ley del Suelo para ser considerados como suelo urbano.
- vi) Áreas de suelo urbano común del Plan General de 1985 en las que se ha iniciado un proceso de gestión específico, bien mediante delimitación de unidad de actuación, o bien incluso mediante proyecto de reparcelación aprobado.

Cada área de planeamiento incorporado cuenta con unas fichas individuales que particularizan su régimen normativo concreto. Estas fichas incluyen un plano de situación en la ciudad, una reproducción parcial del plano de Ordenación y una simple relación de antecedentes con sus respectivos números de expediente (en algunos casos se superponen varios planeamientos sucesivos).

Las fichas de API cuentan también con una casilla denominada Determinaciones Complementarias, en la que se indican las modificaciones que el nuevo Plan General ha introducido para adaptar la ordenación al nuevo modelo territorial. Quiere ello decir que en el caso de que esa casilla esté en blanco, el planeamiento antecedente se asume íntegramente sin modificación alguna.

En el plano de Ordenación se han dibujado las alineaciones y calificaciones dotacionales de cada API, con objeto de no tener vacíos en la representación del continuo urbano. En caso de disparidad entre plano de Ordenación y planeamiento antecedente del API, este último prevalecerá en todo lo relativo a alineaciones y calificación de usos lucrativos. Únicamente en lo que respecta a los usos dotacionales prevalecerá el plano de Ordenación, que determina una mayor flexibilidad normativa.

En algunas de estas áreas, con uso total o parcialmente industrial se ha optado por modificar la normativa de aplicación, asimilándola a alguno de los grados de la nueva Norma Zonal 9, modificación que, por supuesto, consta en las correspondientes casillas de Determinaciones Complementarias.

En el resto de las API, la normativa de aplicación es la norma particular contenida en su caso en el planeamiento inmediatamente antecedente, y la normativa general que le correspondiera (por ejemplo, Capítulo II.14 de las Normas del Plan General de 1985, en el caso de un API que provenga de un APD; o Títulos IX y X de las mismas Normas en el caso de que el antecedente sea un plan remitido de dicho Plan General.

La relación de Áreas de Planeamiento Incorporado del nuevo Plan General, ordenadas por distritos municipales es la siguiente:

API.01.01	SAN FRANCISCO EL GRANDE (GRAN VIA)
API.02.01	POLIGONO 1, PASEO DE YESERIAS
API.02.02	MANZANA VALDELASTIERRA, PARTICULAR, DE LAS NAVAS Y
API.02.03	PASEO DE LOS OLMOS
API.02.04	LAS AMERICAS
API.02.05	EMBAJADORES, DAMAS
API.02.06	EMBAJADORES, BRONCE
API.02.07	SEGOVIA, MAZARREDO Y PVF
API.02.08	PASEO DE LAS ACACIAS
API.02.09	MANZANA P ^a PONTONES, IMPERIAL Y ALEJANDRO DUMAS
API.02.10	PAPELERA PENINSULAR
API.02.11	SAN ISIDORO DE SEVILLA
API.02.12	ESTACION SUR
API.02.13	MENDEZ ALVARO, DELICIAS
API.02.14	PASILLO VERDE FERROVIARIO
API.02.15	FACHADA DE PIRAMIDES
API.02.16	PAPELERA MONTIEL
API.02.17	ESTADIO VICENTE CALDERON
API.02.18	EL AGUILA-ALCATEL
API.02.19	BOLIVAR.
API.02.20	EMBAJADORES, ANTRACITA.
API.02.21	C/TTE.C.NOREÑA.
API.02.22	EMBAJADORES/ M.30
API.03.01	CONVENIO DOCKS
API.03.02	DOCTOR ESQUERDO, AVDA NAZARET Y ARIAS MONTANO
API.03.03	COCHERAS EMT
API.03.04	C/TELLEZ
API.03.05	ADELFA
API.03.06	CUARTELES DAOIZ Y VELARDE
API.04.01	FUENTE DEL BERRO - O'DONNELL
API.05.01	POLIGONO 7 AVDA DE LA PAZ
API.05.02	PADRE CLARET, SANTA HORTENSIA

API.05.03	PLAZA DE VALPARAISO
API.05.04	ROMERO GIRON, 10 Y CONDES DEL VAL, 15
API.05.05	NAVALAFUENTE Y PRADILLO
API.05.06	Pº DE LOS JACINTOS M-30
API.05.07	MARTIN MACHIO, PASAJE DOLORES
API.05.08	PLAZA DEL POETA
API.05.09	PLAZA DE CASTILLA
API.05.10	MATEO INURRIA, MANUEL FERRERO
API.05.11	PROLONGACION PRINCIPE DE VERGARA
API.05.12	SANTIAGO BERNABEU
API.05.13	COLEGIO MARAVILLAS
API.06.01	CALLE ALMORTAS
API.06.02	PLAZA DE LA REMONTA
API.06.03	AZCA
API.06.04	HERNANI C/V A COMANDANTE ZORITA
API.06.05	MANZANA ENTRE LADERA, PINOS BAJA, C.BLANCO ARGIBAY
API.06.06	OVIEDO C/V DULCINEA
API.06.07	SOR ANGELA DE LA CRUZ
API.06.08	PLAYA VICTORIA
API.06.09	AVDA DE PAMPLONA
API.06.10	TIZIANO, DULCINEA
API.06.11	AVD. CURTIDOS
API.06.12	CALLE BRAVO MURILLO-PENSAMIENTO
API.08.01	MIRASIERRA, SECTOR NO CONSOLIDADO
API.08.02	POLIGONO A DE PEÑAGRANDE
API.08.03	LA COMA
API.08.04	ARROYO DEL FRESNO
API.08.05	LOS TRES OLIVOS
API.08.06	VEREDA GANAPANES, PEÑACHICA
API.08.07	POLIGONO I CTRA. DE BURGOS
API.08.08	POLIGONO A DE FUENCARRAL
API.08.09	UNIVERSIDAD AUTONOMA (CANTOBLANCO)
API.08.10	POLIGONO B DE FUENCARRAL
API.08.11	CALLE RAMON CAMARERO
API.08.12	C/SAN LAUREANO
API.08.13	C/ SANDALIA NAVAS
API.09.01	CIUDAD DE LOS POETAS, FASE 4ª
API.09.02	UA 9/10 DEHESA DE LA VILLA
API.09.03	OFELIA NIETO
API.09.04	COLONIA CAMARINES
API.09.05	C/ SANTA ELVIRA
API.09.06	VALDECAHONDE
API.09.07	ARGENTONA, DARIO APARICIO
API.09.08	EL DISCO
API.09.09	LA CARCAVA DE ARAVACA
API.09.10	LA HORCA
API.09.11	ALMANSA
API.09.12	EMERENCIANA ZURILLA
API.09.13	FRANCISCO DE DIEGO-FRANCOS RODRIGUEZ
API.09.14	VALDEMARIN OESTE
API.09.15	CERRO DE LOS GAMOS
API.09.16	VILLA ADRIANA
API.09.17	C/ SAN GERARDO
API.09.18	C/ BERMEO
API.09.19	C/ASTROLABIO
API.09.20	C/ ARANDIGA
API.10.01	BARRIO DEL LUCERO

API.10.02	UNIDAD RESIDENCIAL CAMPAMENTO
API.10.03	RAFAEL FINAT
API.10.04	LAS TRES CRUCES
API.10.05	EL OLIVILLO
API.10.06	ALUCHE, SESEÑA
API.10.07	COLONIA PARQUE EUROPA
API.10.08	C/ HOYOS DE PINARES, SANCHIDRIAN Y MIRUEÑA
API.10.09	C/ GREGORIO VACAS, FAUSTINA CALVO Y ALEJANDRINA MO
API.10.10	CUÑA LATINA - SEPULVEDA
API.10.11	CUÑA LATINA - ALHAMBRA
API.10.12	ALUCHE, AVDA. POBLADOS
API.10.13	POBLADO CAÑO ROTO
API.10.14	COLONIA MOLINO DE VIENTO
API.10.15	C/DANTE
API.10.16	C/ALHAMBRA C/V A GREGORIO VACAS
API.11.01	CAMINO ALTO DE SAN ISIDRO ESTE
API.11.02	UNIDAD VISTA ALEGRE
API.11.03	FATIMA, OBLATAS
API.11.04	SANTA RITA I
API.11.05	C/ CAPITAN DEL ORO
API.11.06	PAN BENDITO
API.11.07	AGUACATE, CHIRIMOYA, DUQUESA DE TAMAMES
API.11.08	AVDA. POBLADOS-VIA LUSITANA.
API.11.09	C/ ZAIDA
API.11.10	MANZANA ENTRE SANTIAGO PRIETO, MERCEDES DOMINGO Y
API.11.11	PLAZA VISTA ALEGRE
API.11.12	MERCEDES ARTEAGA, JACINTO VERDAGUER
API.11.13	GLORIETA ELIPTICA
API.11.14	GENERAL RICARDOS
API.11.15	TAMAMES, AGUACATE
API.11.16	BARRIO DE COMILLAS
API.11.17	CAMINO ALTO DE SAN ISIDRO OESTE
API.11.18	MANZANA ENTRE G. RICARDOS, C. CAMPOAMOR, A. ABELLAN, ALE
API.11.19	C/ SAN MELITON
API.12.01	POLIGONO 3 DE ORCASUR
API.12.02	OESTE DE SAN FERMIN
API.12.03	NORTE POLIDEPORTIVO DE ORCASITAS
API.12.04	RANCHO DEL CORDOBES
API.12.05	ALMENDRALES
API.12.06	ORTIZ CAMPOS - USERA
API.12.07	LA PERLA.
API.13.01	JOSEFA DIAZ, JOSE PAULETE
API.13.02	COLONIA FCO JAVIER.
API.13.03	ALTO DEL ARENAL
API.13.04	PALOMERAS SUR
API.13.05	AVDA. ALBUFERA C/V SIERRA FALADORA
API.13.06	LA VIÑA
API.13.07	PUENTE DE VALLECAS NORTE
API.13.08	PUENTE DE VALLECAS SUR
API.13.09	MARTINEZ DE LA RIVA
API.13.10	PALOMERAS BAJAS, MADRID SUR
API.13.11	ENTREVIAS
API.13.12	ENTREVIAS 2
API.13.13	POLIGONO INDUSTRIAL, NORTE AVDA. ALBUFERA
API.13.14	MINIPOLIGONO INDUSTRIAL, NORTE AVDA. ALBUFERA
API.13.15	C/DOCTOR SANCHEZ
API.14.01	PARCELA USO TERCIARIO DEL POLIGONO 38 DEL P.E.A.P.

API.14.02	CAMINO DE VINATEROS, ARROYO DE LA MEDIA LEGUA
API.14.03	ENSANCHE ESTE VANDEL
API.14.04	CENTRO INTEGRADO DE MORATALAZ
API.14.05	LUIS HOYOS SAINZ
API.14.06	ENSANCHE ESTE DE PAVONES (PP II.5)
API.15.01	POLIGONO 1 AVDA. DE LA PAZ
API.15.02	ANTIGUO APD 16/9
API.15.03	POLIGONO 18 DEL PLAN ESPECIAL AVDA. DE LA PAZ
API.15.04	SECTOR OCCIDENTAL DEL POLIGONO 21 DEL P.E.A.P.
API.15.05	CRUZ DE LOS CAIDOS
API.15.06	ARCENTALES, GARCIA NOBLEJAS
API.15.07	BARRIO BILBAO, ARCENTALES
API.15.08	C/ ETOLINO
API.15.09	MANZANA ENTRE EUSEBIO MARTINEZ BARONA, JUSTO MARTI
API.15.10	LA ALEGRIA
API.15.11	BORDE SUR GARCIA NOBLEJAS
API.15.12	AVDA. DAROCA, BARRIO BILBAO
API.15.13	EMILIO FERRARI
API.15.14	LUIS RUIZ, GREGORIO DONAS
API.15.15	POLIGONO 4 DEL PLAN ESPECIAL AVDA. DE LA PAZ
API.15.16	EDIFICIO CASTILLO BLANCO
API.15.17	PUENTE DE VENTAS
API.15.18	C/LAGO CONSTANZA
API.15.19	C/ TORRELAGUNA
API.15.20	C/ GERARDO CORDON
API.15.21	C/ VALENTINA GUTIERREZ
API.16.01	PIOVERA ESTE
API.16.02	CONDE DE ORGAZ A
API.16.03	CONDE DE ORGAZ B
API.16.04	CONDE DE ORGAZ C
API.16.05	C/ ALCOBENDAS, DE LAS ERAS Y MAR DEL CORAL
API.16.06	C/ CUADALAJARA
API.16.07	PLAZA PATRICIO AGUADO
API.16.08	LOS LLANOS
API.16.09	EL QUEROL
API.16.10	BARRIO DEL CARMEN
API.16.11	UA 1 DEL EJE URBANO DE HORTALEZA
API.16.12	UA 2 DEL EJE URBANO DE HORTALEZA
API.16.13	UA 3 DEL EJE URBANO DE HORTALEZA
API.16.14	UA 6 DEL EJE URBANO DE HORTALEZA
API.16.15	UA 7 COLONIA LEONESA
API.16.16	BANCO CENTRAL, AVDA. SAN LUIS
API.16.17	PORTUGALETE III
API.16.18	SANCHINARRO - CTRA DE BURGOS (GAS MADRID)
API.16.19	POBLADO DE ABSORCION DE CANILLAS
API.16.20	ANILLO VERDE - CARCAVAS
API.16.21	VILLA ROSA
API.16.22	ARROYO DEL SANTO (PP II.2)
API.16.23	ENCINAR DE LOS REYES.
API.16.24	C/ LUIS DE LA MATA
API.17.01	U.V.A. DE VILLAVERDE
API.17.02	SAN MARTIN DE LA VEGA
API.17.03	HUERTA DE VILLAVERDE S/N
API.17.04	ANILLO VERDE DE VILLAVERDE
API.17.05	EL ESPINILLO
API.17.06	VILLAVERDE CRUCE
API.17.07	CAMINO DE GETAFE

API.17.08	SAN JENARO
API.17.09	TAFESA
API.17.10	COLONIA MARCONI
API.17.11	AVDA. REAL DE PINTO-CALLE ASFALTO
API.17.12	CTRA.SAN MARTIN DE LA VEGA.
API.17.13	COLEGIO NUEVO CENTRO
API.18.01	CAMINO DE LOS VASARES
API.18.02	BARRANCO DEL NOVILLO
API.18.03	C/ PALAZUELOS
API.18.04	MERCAMADRID
API.18.05	CERRO MILANO
API.18.06	MANZANA ENTRE C/ SANTA EUGENIA Y FERROCARRIL
API.18.07	C/LUIS I
API.18.08	PUERTO MIJARES, AVDA. ALBUFERA
API.18.09	SANTA LUISA
API.18.10	CAMINO DE LA VEREDA
API.18.11	PUERTO DE LAS PILAS
API.18.12	POLIGONO INDUSTRIAL DE VALLECAS
API.18.13	CALLE SIERRA VIEJA
API.18.14	CENTRO CIVICO SANTA EUGENIA
API.19.01	VALDEBERNARDO
API.19.02	ANILLO VERDE VICALVARO
API.19.03	FINCA VALDECARANTE C/ PIROTECNIA S/N
API.19.04	POLIGONO INDUSTRIAL DE VICALVARO
API.20.01	POLIGONO LAS MERCEDES
API.20.02	C/ LONGARES, SANTA FLORENTINA
API.20.03	COLONIA ALFONSO XIII
API.20.04	CARRETERA AJALVIR VICALVARO
API.20.05	CANODROMO DE CANILLEJAS
API.20.06	C/ MARIA TARIN
API.20.07	QUINTA DE LOS MOLINOS
API.20.08	SECTOR I/6 LAS ROSAS
API.20.09	SECTOR II/4 LAS ROSAS
API.20.10	AVDA ARAGON, ALBASANZ
API.20.11	JULIAN CAMARILLO NORTE
API.20.12	JULIAN CAMARILLO SUR
API.20.13	C/ ALFONSO GOMEZ
API.20.14	QUINTA DE LOS MOLINOS INDUSTRIALES
API.20.15	NORTE TORRE ARIAS
API.20.16	REMODELACION PARCELA F GRAN SAN BLAS
API.20.17	ENSANCHE ESTE DE SAN BLAS (PP I.7)
API.21.01	MANZANA ENTRE AVDA. GENERAL Y CALLES SATURNO Y BEN
API.21.02	MOTOCINE
API.21.03	AERONAVE I
API.21.04	AERONAVE II
API.21.05	NUDO EISENHOWER
API.21.06	CAMPO DE LAS NACIONES
API.21.07	ARROYO DEL TESORO
API.21.08	ZONA INDUSTRIAL DE IBERIA
API.21.09	SECTOR III OLIVAR DE LA HINOJOSA
API.21.10	CASCO DE BARAJAS
API.21.11	SECTOR NORTE DE CORRALEJOS
API.21.12	PLAZA DEL NAVIO
API.21.13	CENTRO INTEGRADO DE BARAJAS
API.21.14	C/ ALHONDIGA

FICHAS TIPO Áreas de Planeamiento Incorporado

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANO	
Áreas de Planeamiento Incorporado	API

Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:

Situación en el municipio

FICHAS TIPO Áreas de Planeamiento Incorporado

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANO	
Áreas de Planeamiento Incorporado	API

Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:

Delimitación del Ambito de ordenación

FICHAS TIPO Áreas de Planeamiento Incorporado

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANO	
Áreas de Planeamiento Incorporado	API

CONDICIONES PARTICULARES

Código del Plan General
Nombre:
Hoja referencia del Plan General:
1 PLANEAMIENTO INCORPORADO

Planeamiento básico del área

REFERENCIA INFORMACIÓN	REFERENCIA GERENCIA	DENOMINACIÓN	FECHA TRAMITACIÓN

Desarrollos y/o modificaciones

REFERENCIA INFORMACIÓN	REFERENCIA GERENCIA	FIGURA	DENOMINACIÓN	FECHA TRAMITACIÓN

2	PLANEAMIENTO INCORPORADO

C ÁREAS DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO

A diferencia de las anteriormente analizadas, las áreas de planeamiento específico no tienen, en general, un antecedente inmediato de planeamiento, sino que proceden directamente de decisiones del nuevo Plan General.

El plano de Ordenación las representa con las siglas APE, seguidas de una numeración similar a la de las API. Su característica principal es que, en ellas, el Plan General establece una nueva ordenación detallada y específica, que en muchos casos excede de las posibilidades de representación del plano de Ordenación, y que no requiere la redacción de ninguna figura de planeamiento intermedio, sino que su resolución se remite directamente al desarrollo de la gestión que para ellas se establece.

Se trata en todos los casos de áreas de suelo urbano en las que el Plan General ha detectado la necesidad de intervenir en la ordenación existente, transformándola en otra diferente, bien por tratarse de áreas que carecen de una mínima estructura urbana, o porque la ordenación anterior resulta inadecuada o de difícil gestión, o finalmente por tratarse de áreas de oportunidad que pueden servir de base para la recualificación de entornos deficitarios.

Son, en consecuencia, áreas que el Plan General ha sometido a un estudio pormenorizado preferente, y que, como resultado de ello, se presentan con ordenación de detalle resuelta y gestión remitida a través de unidades de ejecución individualizadas del resto del suelo urbano común. Su tipología es igualmente variada, pudiendo destacarse los siguientes casos:

- i) Planes de protección de Colonias y Cascos Históricos, cuya delimitación se incluyó en el Avance del nuevo Plan General, y que han sido objeto de un profundo estudio a nivel de plan especial, pero no se ha estimado oportuna su tramitación diferenciada.
- ii) Áreas de intervención, igualmente delimitadas en el Avance, y para las que se propone un resolución específica.
- iii) Estudios de usos, también del Avance de NPG, que han evidenciado la necesidad de una intervención a nivel de planeamiento.
- iv) Nuevas ordenaciones resultantes de la aceptación total o parcial de sugerencias presentadas por particulares al Avance y alegaciones al Documento de Aprobación Inicial, que requieren una gestión individualizada.
- v) Propuestas surgidas de la propia profundización de los trabajos de redacción de Plan General, desde la aprobación del Avance, que han permitido detectar áreas de oportunidad en las que un simple cambio en la ordenación anterior, produce una mayor continuidad en el tejido urbano.
- vi) Ordenaciones convenidas con entidades institucionales (como Renfe, Defensa, o Patrimonio del Estado), y planteadas a partir de la desaparición de grandes instalaciones de sus propiedades respectivas y su sustitución por usos diferentes.

Cada área de planeamiento específico cuenta con unas fichas individuales que desarrollan su régimen urbanístico propio. Estas fichas incluyen un plano de situación en la ciudad, una reproducción parcial del plano de Ordenación, una ficha de condiciones numéricas y otra de detalle gráfico de la ordenación que se propone.

En relación con la ficha de condiciones numéricas hay que indicar que la medición de la superficie del ámbito tiene un carácter aproximado e indicativo, pudiéndose variar posteriormente como resultado de una medición más precisa sobre el terreno.

En cuanto a la ficha de condiciones gráficas de la ordenación propuesta, hay que distinguir dos casos. En aquellas áreas de planeamiento específico, que se remiten a una de las normas zonales del nuevo Plan General, con o sin puntualizaciones, esta ficha consiste en una ampliación del plano de Ordenación sobre la que se han grafiado la norma zonal de referencia y las condiciones volumétricas, tales como alturas o fondos edificables que se prescriben para el área. En los casos en que la ordenación no es fácilmente homologable a una de las normas zonales (como en la totalidad de las Colonias y Cascos), la ficha gráfica se sustituye por una remisión a una carpeta independiente, que forma parte del Plan General y que contiene todos los detalles de la ordenación propuesta. La relación de Áreas de Planeamiento Específico que cuentan con documentación complementaria aparece en el Índice General de documentos del NPG.

En la parte inferior de la ficha gráfica de la ordenación propuesta, figura una casilla de *Observaciones* que es fundamental para la fijación de los derechos edificatorios de los APE, en los casos en que no se remite a una carpeta independiente. La especificación que se indique en la casilla citada abre la posibilidad de presupuestos:

- a) Cuando en dicha casilla, la ordenación se remite expresamente a una norma zonal del nuevo Plan General, con o sin puntualizaciones particulares, dicha remisión es vinculante. En consecuencia la edificabilidad se calcula por aplicación de la norma zonal en las condiciones fijadas por el APE. En este supuesto, las cifras que se indican en la ficha numérica para las edificabilidades de usos no dotacionales, constituyen meras referencias, que pueden variarse como resultado de la aplicación de la norma zonal. En tales casos el Aprovechamiento Tipo será el que resulte de la aplicación de las condiciones específicas de la norma zonal correspondiente.
- b) Cuando en la casilla de Observaciones y Determinaciones Complementarias se remita a la aplicación de un determinado Aprovechamiento Tipo, éste tendrá carácter vinculante, y su aplicación sobre las superficies de suelo de titularidad privada será la que determina la edificabilidad máxima a realizar en el área de planeamiento específico correspondiente. En consecuencia, las cifras que aparecen referidas a edificabilidades no dotacionales privados tienen el carácter de meras referidas.
- c) Cuando en la casilla de Observaciones y Determinaciones Complementarias se fije una edificabilidad máxima en metros cuadrados, ésta tendrá carácter vinculante. En estos casos la casilla de Aprovechamiento Tipo aparecerá en blanco, siendo éste el que resulte de aplicar la edificabilidad máxima a las superficies de suelo de titularidad privada.

El plano de Ordenación, igual que en el caso de las API, incluye las alineaciones y calificaciones dotacionales interiores de cada APE. En caso de que exista ficha de condiciones gráficas, no hay contradicción posible entre plano general y fichas individuales. En el caso de remisión a carpeta independiente, las determinaciones de la documentación contenida en dicha carpeta prevalecen siempre sobre las del plano de Ordenación.

La normativa particular de las APE, se contiene en el Capítulo correspondiente de las Normas Urbanísticas del Plan General. En cuanto a la normativa general de aplicación, las APE se regularán por lo dispuesto en los Títulos 6 y 7 de dichas Normas.

La relación de áreas de planeamiento específico del nuevo Plan General es la siguiente:

APE.01.01	CASINO DE LA REINA
APE.01.03	BARCELO
APE.01.04	PZA. VAZQUEZ DE MELLA
APE.01.05	COSTANILLA DE LOS DESAMPARADOS
APE.01.06	CUESTA DE LAS DESCARGAS
APE.01.07	PZA. DE LA CEBADA-CRA. SAN FCO.
APE.01.08	BANCO DE ESPAÑA
APE.01.09	ALAMEDA
APE.02.01	C/ ANCORA
APE.02.02	PASEO DEL MOLINO
APE.02.03	C/ BUSTAMANTE
APE.02.04	AVD. PLANETARIO
APE.02.05	MENDEZ ALVARO SUR
APE.02.06	JUAN VERA/BATALLA BELCHITE
APE.02.07	PROLONG. ALEJANDRO FERRANT
APE.02.08	TOMAS BRETON/ EST.DELICIAS
APE.02.09	C/ BOLIVAR- C/ PLOMO II
APE.02.10	C/COBRE Y C/PLOMO
APE.02.11	C/BOLIVAR Y C/PLOMO I
APE.02.12	C/BOLIVAR Y C/COBRE
APE.02.13	C/COBRE.P.TIERNO GALVAN
APE.02.14	C/ANTRACITA Y C/COBRE
APE.02.15	C/ COBRE 2.
APE.02.16	TOMAS BRETON - PARQUE TIERNO GALVAN
APE.02.17	M.30/NUDO SUR
APE.02.18	IBERDROLA
APE.02.19	NUEVA CALLE ANCORA-DELICIAS
APE.02.20	CARCEL DE YESERIAS
APE.02.21	ANTIGUA ESTACION DE AUTOBUSES
APE.02.23	GIL IMON
APE.02.24	FABRICA DE GAS
APE.03.01	C/PAJARITOS
APE.03.02	C/LUIS MITJANS
APE.03.03	COLONIA RETIRO
APE.03.04	CIUDAD DE BARCELONA c/v MESEJO
APE.03.05	VALDERRIBAS - PAJARITOS
APE.03.06	JERONIMOS
APE.03.07	CAVANILLES
APE.03.08	PANTEON DE HOMBRES ILUSTRES
APE.04.01	COLONIA LOS CARTEROS
APE.04.02	COLONIA FUENTE DEL BERRO FOMENTO-ITURBE
APE.04.03	COLONIA MADRID MODERNO-ITURBE III
APE.04.04	EL PARRAL
APE.04.05	TRIBUNAL TUTELAR DE MENORES
APE.04.06	COCHERAS EMT
APE.04.07	TOMAS LOPEZ-LUIS VILLA
APE.04.08	FERRER DEL RIO

APE.04.09	CLUB SANTIAGO
APE.04.10	C/MARQUES DE ZAFRA
APE.04.11	CALLE AZCONA
APE.04.12	ABN, SERRANO 55
APE.04.13	MARQUES DE AHUMADA
APE.04.14	MARIA TERESA
APE.04.15	HOTEL NH
APE.05.01	PRINCIPE DE VERGARA
APE.05.02	CASTELLANA 94
APE.05.03	CORAZON DE MARIA / AVDA.AMERICA
APE.05.04	LABORATORIOS ALTER-NORTE
APE.05.05	LABORATORIOS ALTER-SUR
APE.05.06	LABORATORIOS LEO
APE.05.07	CALLEJON DE LOS MORALES
APE.05.08	C/ JOSE VASCONCELOS
APE.05.09	COLONIA C.JARDIN ALFONSO XIII-MUNICIPAL
APE.05.10	COLONIA SOCIALISTA
APE.05.11	COLONIA UNION ELECTRICA MADRILEÑA
APE.05.12	COLONIA JARDIN DE LA ROSA
APE.05.13	COLONIA PRIMO DE RIVERA
APE.05.14	COLONIA FOMENTO DE LA PROPIEDAD
APE.05.15	COLONIA CRUZ DEL RAYO
APE.05.16	COLONIA PROSPERIDAD
APE.05.17	COLONIA DE LA PRENSA Y B.ARTES
APE.05.18	COLONIA ITURBE IV.EL VISO
APE.05.19	COLONIA EL VISO
APE.05.20	COLONIA PARQUE RESIDENCIA
APE.05.21	COLONIA LOS PINARES
APE.05.22	COLONIA ALBENIZ
APE.05.23	COLONIA LOS CARMENES
APE.05.24	COLONIA LOS ROSALES
APE.05.25	COLONIA MAGNOLIAS
APE.05.26	C/PADRE DAMIAN
APE.05.27	COLONIA CAMPAMENTO
APE.05.28	MENENDEZ PIDAL
APE.05.29	PASEO DE LA HABANA
APE.06.01	C/SALAMANCA
APE.06.02	COLONIA CIUDAD J. NORTE Y COOP. BENEFICA
APE.06.03	COLONIA BELLAS VISTAS
APE.06.04	CASTILLO PIÑEIRO
APE.06.05	ISLAS GILBERT
APE.06.06	CALLE LAS MATAS
APE.06.07	C/RICARDO GUTIERREZ
APE.07.01	COLONIA PARQUE METROPOLITANO
APE.07.02	SANTA ENGRACIA, 69
APE.07.03	ZELTIA, S.A.
APE.07.04	TTE. ALCALDE PEREZ PILLADO

APE.07.05	PALAFOX
APE.08.01	FERMIN CABALLERO
APE.08.02	MARIA TUBAU
APE.08.03	RAMON PULIDO/CARDENAL H.ORIA
APE.08.04	MARQUES DE VILLABRAGIMA
APE.08.05	CARDENAL HERRERA ORIA
APE.08.06	COLONIA MINGORRUBIO
APE.08.07	CASCO H.DE FUENCARRAL
APE.08.08	CASCO H.EL PARDO
APE.08.09	C/MANUEL GARRIDO
APE.08.10	MANUEL TOVAR
APE.08.11	C/MIGUEL ARACIL
APE.08.12	ISLAS CABO VERDE
APE.08.13	ISLA DEL YESO
APE.08.14	INDUSTRIAL CTRA. DE BURGOS
APE.08.15	C/ NURIA
APE.09.01	CALLE TORREADRADA
APE.09.02	C/ISLA DE LONG
APE.09.03	CALLE PORTILLO DE EL PARDO
APE.09.04	CTRA.DE HUMERA-C/RIAZA
APE.09.05	LAS MONJAS-LA RINCONADA
APE.09.06	LA HORCA-CTRA.DE HUMERA
APE.09.07	SEINLOSA
APE.09.08	VALDEMARIN/TAPIA DE CASARJEGO
APE.09.09	DARIO APARICIO SUR
APE.09.10	COLONIA MANZANARES
APE.09.11	CASCO DE ARAVACA
APE.09.12	JUAN XXIII
APE.09.13	C/GUISANDO
APE.09.14	TAPIA DEL HIPODROMO
APE.09.15	DARIO APARICIO
APE.09.16	KM 9 A.6
APE.09.17	C/ BERMEO
APE.09.18	BUEN SUCESO
APE.09.19	CASA DE CAMPO
APE.09.20	MANZANARES NORTE
APE.09.21	FUENTE DEL REY
APE.09.22	VALDEMARIN-NUDO DEL BARRIAL
APE.09.23	C/ ARROYO DEL FRESNO
APE.10.01	MEAQUES
APE.10.02	N-V/PADRE PIQUER
APE.10.03	INDUSTRIAL AVENIDA DE LA AVIACION
APE.10.04	PASEO DE EXTREMADURA 171-173
APE.10.05	DEPORTIVO COLONIA PEDRO VIVES
APE.10.06	AGRUPACION TROPAS MACEN
APE.10.07	PASEO DE LOS OLIVOS
APE.10.08	COLONIA MILITAR CUATRO VIENTOS
APE.10.09	COLONIA C.JARDIN CASTAÑEDA

APE.10.10	COLONIA LUCERO
APE.10.11	ALFONSO CEA
APE.10.12	AVENIDA DE LOS CAPRICHOS
APE.10.13	AMPLIACION DEPORTIVO ALUCHE
APE.10.14	PLAZA SALVADOR CRESPO
APE.10.15	CALLE DANIEL SEGOVIA
APE.10.16	CALLE HIGUERAS.
APE.10.17	DEPORTIVO ALUCHE / ESCUELAS PIAS
APE.10.18	PASEO DE EXTREMADURA 177
APE.10.19	CALLE OCAÑA
APE.10.20	CALLE SESEÑA
APE.10.21	CALLE ESCALONA
APE.10.22	CALLE CAMARENA
APE.11.01	PARQUE AVENIDA POBLADOS
APE.11.02	CALLE ANTONIO LEYVA
APE.11.03	PLAZA BARBATANI
APE.11.04	OPAÑEL
APE.11.05	FUNDACION GOICOECHEA ISUSI
APE.11.06	PLAZA CANTORIA
APE.11.07	CASCO CARABACHEL BAJO
APE.11.08	CASCO CARABANCHEL ALTO
APE.11.09	COLONIA PRENSA
APE.11.10	COLONIA TERCIO Y TEROL
APE.11.11	CALLE ALGORTA
APE.11.12	CAMINO DE LAS CRUCES
APE.11.13	COCHERAS BUENAVISTA
APE.11.14	HERMANDADES DEL TRABAJO
APE.12.01	MANZANARES SUR-TRAMO 1
APE.12.02	AVDA.DE ANDALUCIA-AVDA.POBLADOS
APE.12.03	VIRGEN DE LA ENCINA
APE.12.04	COLONIA SAN FERMIN
APE.12.05	COLONIA BOMBEROS
APE.12.06	CALLE MERCEDES MANJON
APE.12.07	CALLE SAN SERAPIO
APE.12.08	PRADOLONGO
APE.12.09	CTRA. DE VILLAYERDE/ AVDA. DE ANDALUCIA
APE.12.10	CALLE ANTONIO LOPEZ-AVDA. DE CORDOBA
APE.13.01	C/FERNANDO GIRALDEZ.
APE.13.02	PUERTO DE ALMANSA
APE.13.03	COCHERON DE LA VILLA ESTE
APE.13.04	RAMIREZ TOME
APE.14.01	COLONIA EL HOGAR FERROVIARIO
APE.15.01	CONDESA DE VENADITO
APE.15.02	COLONIA SAN VICENTE
APE.15.03	COLONIA SANTO ANGEL
APE.15.04	COLONIA SAMBARA
APE.15.05	C/ SOR MARIA AGREDA
APE.15.06	C/ AVENIDA DE DAROCA

APE.15.07	AVDA.DE DAROCA Y C/PEDREZUELA
APE.15.08	POLIGRAM
APE.15.09	SAN LAMBERTO
APE.15.10	CALLE ELFO / CALLE SIENA
APE.15.11	VICENTE MUZAS
APE.15.12	ARROYO DE LA MEDIA LEGUA
APE.15.13	C/M ^º TERESA SAENZ DE HEREDIA
APE.15.14	C/ ALLENDESALAZAR
APE.16.01	CLUB BANESTO
APE.16.02	C/FRANCISCO JOSE ARROYO
APE.16.03	NACIONAL II-C/ISIS
APE.16.04	COLONIA EL BOSQUE
APE.16.05	CASCO H.DE HORTALEZA
APE.16.06	ESTE DEL ENCINAR
APE.16.07	CARCAVAS
APE.16.08	SOLANA DE VALDEBEBAS-C.DE GOLF
APE.16.09	C/ PLATEA
APE.16.10	PASEO DE LOS CIPRESSES
APE.17.01	EUSKALDUNA
APE.17.02	PARQUE CENTRAL DE INGENIEROS
APE.17.03	CALLE MIGUEL SOLAS
APE.17.04	MANZANARES SUR TRAMO 2
APE.17.05	PUENTE ALCOCER
APE.17.06	CTRA.VILLAVERDE- CALLE JOSE PEREZ
APE.17.07	CALLE ANOETA-CTRA VILLAVERDE
APE.17.08	ANOETA-SAN GENARO
APE.17.09	CALLE SAN GERVASIO
APE.17.10	PARQUE DE AUTOMOCION-AVDA.ANDALUCIA
APE.17.11	COLONIA NTRA.SRA.DE LA PAZ
APE.17.12	CASCO DE VILLAVERDE
APE.17.13	CALLE LENGUAS OESTE
APE.17.14	KM 2,5 SAN MARTIN DE LA VEGA
APE.17.15	PASEO DE FERROVIARIOS
APE.17.16	EL SALOBRAI
APE.17.17	ATEINSA
APE.18.01	POZA DE LA SAL-CTRA.VALENCIA
APE.18.02	CASCO DE VILLA DE VALLECAS
APE.18.03	PUERTO POZAZAL 2
APE.18.04	ESTACION DE VALLECAS
APE.18.05	LA ROSILLA
APE.19.01	ALMACEN MILITAR DE VICALVARO
APE.19.02	LAS GALLEGAS-LA TENERIA
APE.19.03	VILLA JIMENA-VILLA CARLOS.
APE.19.04	LAS GALLEGAS-AVDA DE DAROCA.
APE.19.05	COLONIA VALDERRIBAS
APE.19.06	CASCO DE VICALVARO
APE.19.07	LA CUQUEÑA
APE.19.08	CAMINO VIEJO DE VICALVARO

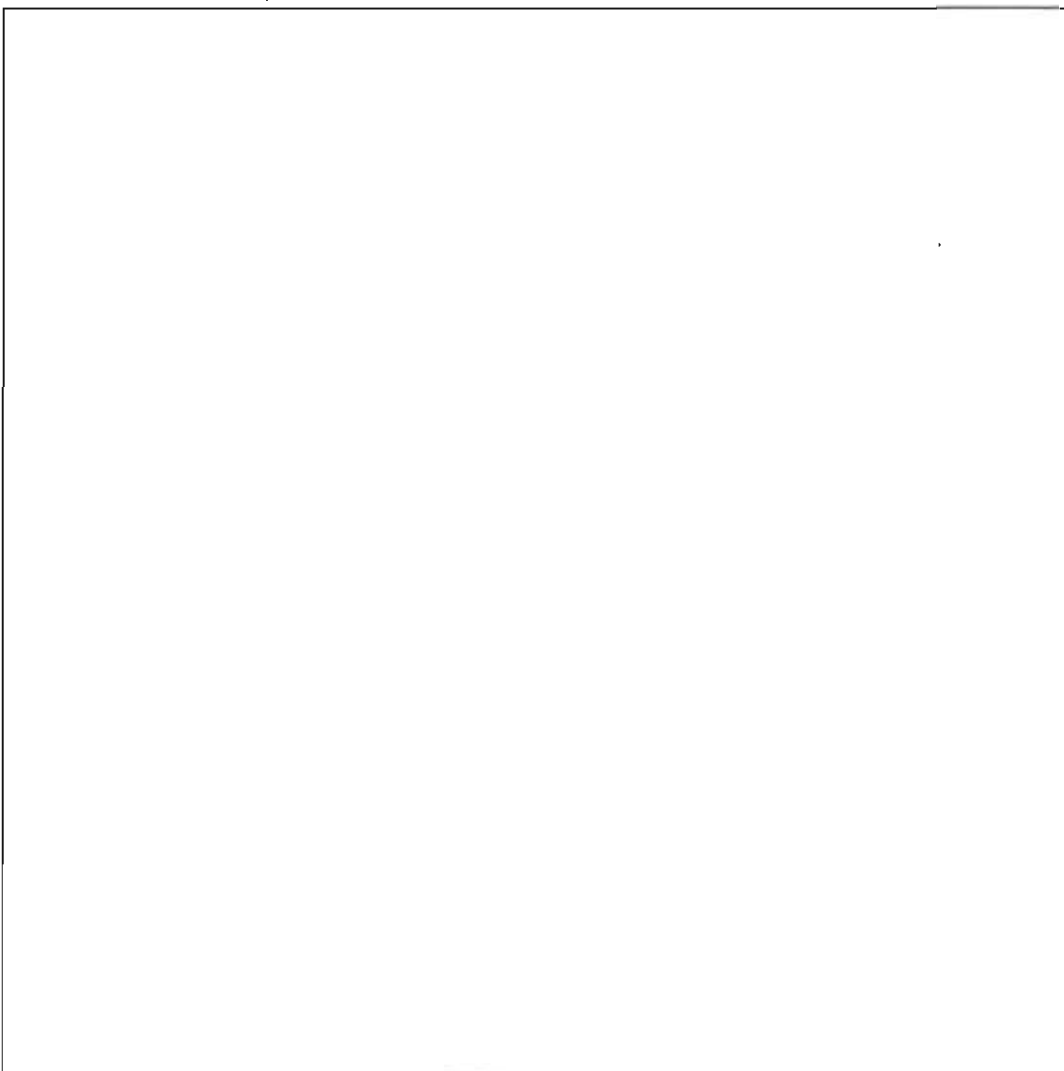
APE.19.09	CALLE VILLABLANCA
APE.19.10	VALDERRIVAS
APE.20.01	CUARTEL DE SAN CRISTOBAL
APE.20.02	CALLE ESFINGE
APE.20.03	LOPEZ DE ARANDA
APE.20.04	CALLE MEQUINENZA
APE.20.05	COLONIA BENEFICA BELEN
APE.20.06	COLONIA MARGARITAS
APE.20.07	CASCO H.DE CANILLEJAS
APE.20.08	CALLE PILAR CAVERO
APE.20.09	CALLE JOSEFA VALCARCEL
APE.20.10	COLONIA FIN DE SEMANA
APE.20.11	OCCIDENTE - LAS MERCEDEDES
APE.20.12	C/ PASTRANA
APE.20.13	AVDA DE JACA
APE.21.01	C/ RIOJA
APE.21.02	CAMPING ALAMEDA DE OSUNA
APE.21.03	C/ ALARO
APE.21.04	C/MEDINA DE POMAR
APE.21.05	CALLE ALAR DEL REY
APE.21.06	CALLE JUPITER

FICHAS TIPO Áreas de Planeamiento Específico

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANO	
Áreas de Planeamiento Específico	APE

Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:

Situación en el municipio



FICHAS TIPO Áreas de Planeamiento Específico

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANO	
Áreas de Planeamiento Específico	APE

Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:

Delimitación del Ambito de ordenación

FICHAS TIPO Áreas de Planeamiento Específico

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANO	
Áreas de Planeamiento Específico	APE
CONDICIONES PARTICULARES	
Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:
Superficie del ámbito (m2): Uso característico: Usos cualificados: ☐ Dotacional servicios colectivos ☐ Industrial ☐ Residencial ☐ Servicios terciarios Objetivos Gestión Sistema de actuación: Área de Reparto: Aprovechamiento Tipo: Nº unidades de ejecución: Superficies estimadas de suelo actuales (m2) SUPERFICIES PÚBLICAS EXISTENTES SUPERFICIES PRIVADAS EXISTENTES Superficies de suelo de usos lucrativos (m2) RESIDENCIAL INDUSTRIAL TERCARIO DEPORTIVO PRIVADO EQUIPAMIENTO PRIVADO Edificabilidades de usos lucrativos (m2) RESIDENCIAL INDUSTRIAL TERCARIO OTROS Total edificabilidad usos lucrativos: Superficies de suelo de usos dotacionales públicos (m2) ZONAS VERDES DEPORTIVO PÚBLICO EQUIPAMIENTO PÚBLICO SERVICIOS PÚBLICOS ADMINISTRACIÓN PÚBLICA SERVICIOS INFRAESTRUCTURAS SERVICIOS DE TRANSPORTE VÍAS PÚBLICAS Total superficie usos dotacionales públicos:	

FICHAS TIPO Áreas de Planeamiento Específico

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANO	
Áreas de Planeamiento Específico	APE

CONDICIONES PARTICULARES

Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:

Ordenación propuesta

FICHAS TIPO Áreas de Planeamiento Específico

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANO	
Áreas de Planeamiento Específico	APE

CONDICIONES PARTICULARES

Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:

Observaciones y determinaciones complementarias

D ÁREAS DE PLANEAMIENTO REMITIDO

Indicadas en el plano de Ordenación con las siglas APR y una numeración distrital correlativa, constituyen áreas sustancialmente similares a las APE, pero que como única diferencia presentan la obligatoriedad de redactar un planeamiento de desarrollo del Plan General, previamente a cualquier otra actuación.

Quiere ello decir, que se trata de áreas en las que el Plan General ha evidenciado la necesidad de una intervención urbanística, pero cuya ordenación de detalle no ha sido posible incluirla en su documentación, bien por la complejidad de la problemática detectada, bien porque resulte conveniente una previa negociación con los agentes intervinientes.

Las áreas de planeamiento remitido comparten muchas de las características de las APE (ausencia de antecedentes de planeamiento, necesidad de intervención urbanística que transforme el tejido urbano, ausencia de estructura o inadecuación de la misma, etc.). Entre ellas pueden distinguirse dos tipos fundamentales:

- i) Áreas que el Plan General ha detectado como merecedoras de una atención preferente y, en consecuencia, ha estudiado en profundidad su posible transformación, pero ese estudio no se ha concretado en una ordenación cerrada. Se trata, pues, de APR propuestas directamente por el nuevo Plan General.
- ii) Áreas objeto de modificaciones puntuales del Plan General de 1985, que se resuelven mediante un planeamiento intermedio de detalle. En este caso, el nuevo Plan General asume tales expedientes de modificación puntual con un criterio similar al de las API. En este segundo supuesto, no se trata de APR propuestas directamente por el nuevo Plan General, sino producto de actuaciones anteriores que se asumen.

Las áreas de planeamiento remitido cuentan también con unas fichas específicas en las que se definen sus condiciones de desarrollo. Estas fichas incluyen un plano de situación en la ciudad, una reproducción parcial del plano de Ordenación, una ficha de condiciones numéricas, un esquema indicativo de la ordenación y una hoja final de instrucciones, con una casilla de condiciones vinculantes (nivel normativo 1) y otra de condiciones no vinculantes, que constituyen simples recomendaciones.

En las fichas de condiciones numéricas de estas áreas, las cifras de edificabilidades lucrativas constituyen topes máximos que no pueden rebasarse por el planeamiento de desarrollo. Del mismo modo, las superficies que se indican para los suelos de cesión son mínimos absolutos.

En la ficha que reproduce parcialmente el plano de Ordenación, aparece una casilla denominada *Antecedentes de Planeamiento*, que únicamente se rellena cuando el APR procede de una modificación puntual anterior, quedando en blanco en los casos restantes.

En los ámbitos de APR, el plano de Ordenación no incluye las alineaciones ni la calificación de los usos dotacionales. Únicamente se dibuja en su interior la vía pública principal y el sistema general ferroviario, en su caso. No hay, pues, contradicción posible entre plano general y documentación particular del APR.

Las Normas generales a que se adscriben las APR, son las comprendidas en los Títulos 6 y 7 de las Normas Urbanísticas del NPG.

A continuación se relacionan las APR del nuevo Plan General, ordenadas también por distritos:

APR.01.01	Pº RECOLETOS 3, 5, 7 Y 9
APR.01.02	MURALLA
APR.01.03	MANZANA C/ SEGOVIA
APR.01.04	SALA OLIMPIA
APR.01.05	ALAMEDA
APR.01.06	ENTORNO DE SAN FCO. EL GRANDE
APR.01.07	SEMINARIO CONCILIAR
APR.01.08	MERCADO DE SANTA ISABEL
APR.01.09	SANTO DOMINGO-CALLAO
APR.01.10	ATOCHA, 123
APR.01.11	MERCADO DE SAN FERNANDO
APR.01.12	PALACIO DE TEPA
APR.01.13	UNIVERSIDAD DE SAN BERNARDO
APR.02.01	MENDEZ ALVARO NORTE II
APR.02.02	C/ COBRE/ P.V.F.
APR.02.03	C/ ANTRACITA Y C/HIERRO
APR.02.04	C/LOPEZ VALCARCEL
APR.02.05	ALTO DEL FERROCARRIL
APR.02.06	MENDEZ ALVARO NORTE I
APR.02.07	MAESTRO ARBOS Y TTE.C.NOREÑA
APR.02.08	MENDEZ ALVARO / M.30
APR.02.09	PIRAMIDES-PUERTA DE TOLEDO
APR.02.10	MARGENES DEL RIO MANZANARES
APR.02.11	MAESTRO ARBOS Y C/DEL SOTO
APR.02.12	C/CARABAÑA
APR.02.13	C/JOSE ANTONIO ZAPATA
APR.02.14	RENFE- AVDA. CIUDAD DE BARCELONA
APR.02.15	ESTADIO VICENTE CALDERON
APR.02.16	O.S.R.A.M
APR.02.17	CUARTEL DE BATALLA DEL SALADO
APR.02.18	GUILLERMO DE OSMA
APR.02.19	PASEO DE LA CHOPERA
APR.03.01	OFICINAS DEL METRO
APR.03.02	INST. MILITARES GRANADA-VALDER
APR.03.03	DESARROLLO A.CULT. RECOLETOS-PRADO
APR.03.04	DOCTOR ESQUERDO
APR.04.01	CALLE PEYRE
APR.04.02	ARDEMANS/MEJICO
APR.04.03	PASAJE PRINCIPE DE VERGARA
APR.04.04	MERCADO TORRIJOS
APR.04.05	VELAZQUEZ, 5
APR.04.06	EQUIPO QUIRURGICO DE MONTESA
APR.04.07	FUNDACION ELORZ
APR.04.08	CONSEJERIA SANIDAD O'DONNELL
APR.04.09	COCHERAS METRO PTE DE VENTAS
APR.04.10	SERRANO C/V ORTEGA Y GASSET
APR.04.12	GOYA, 24
APR.05.01	ESCUELA POLITECNICA DEL EJERCITO

APR.05.02	EDIFICIO ARRIBA
APR.05.03	C/MACARENA
APR.05.04	MANZANA MARIA DE MOLINA
APR.05.05	DUQUE DE PASTRANA
APR.05.06	ALFONSO XIII/PARAGUAY
APR.05.07	LACALLE/DIVISION AZUL/PIO XII
APR.06.01	LA VENTILLA
APR.06.02	PASEO DE LA DIRECCION
APR.06.03	COCHERAS DE BRAVO MURILLO
APR.06.04	ALMANSA - TENERIFE
APR.06.05	CALLE MATADERO
APR.06.06	CALLE DEL SAUCO
APR.06.07	SANTIAGO CORDERO
APR.06.08	C/ MULLER
APR.07.01	DEPORTIVO PABLO IGLESIAS
APR.07.02	COCHERAS METRO CUATRO CAMINOS
APR.07.03	ESTADIO VALLEHERMOSO
APR.07.04	DEPORTIVO CANAL DE ISABEL II
APR.07.05	PMM
APR.07.06	D.G.G.C. GUZMAN EL BUENO
APR.07.07	CALLEJON DE ROBLEDILLO
APR.07.08	CALLEJON DE CASARRUBUELOS
APR.07.09	TPA RAIMUNDO FDEZ. VILLAVERDE
APR.07.10	MELENDEZ VALDES-HILARION ESLAVA
APR.07.11	RIOS ROSAS
APR.08.01	C/CANTALEJOS
APR.08.02	C/JOAQUIN LORENZO
APR.08.03	PROLONGACION DE LA CASTELLANA
APR.09.01	CAMINO DEL BARRIAL
APR.09.02	CAMINO DE LOS CALEROS
APR.09.03	BULEVAR ARROYO DE LOS PINOS
APR.09.04	CERRO BELMONTE
APR.09.05	MUTUALIDAD DE LA POLICIA
APR.09.06	ESTACION DE PRINCIPE PIO
APR.09.07	ISLA TABARCA-JOAQUIN LORENZO
APR.09.08	KM 10 A.6
APR.09.09	TALLERES TALGO
APR.10.01	LA MEDINA
APR.10.02	INSTALACIONES MILITARES DE CAMPAMENTO
APR.10.03	COLONIA MILITAR ARROYO DE MEAQUES
APR.10.04	COLONIA MILITAR DE CAMPAMENTO
APR.11.01	CARCEL DE CARABANCHEL
APR.11.02	REMODELACION BARRIO DE COMILLAS NORTE
APR.11.03	ALBA DE TORMES-AVDA.POBLADOS
APR.11.04	SANTA RITA 2
APR.11.05	C/ SORBE
APR.11.06	CUARTEL ARTEAGA
APR.12.02	CALLE ANTONIO LOPEZ

APR.12.03	CALLE AÑAFIL
APR.12.04	LA PERLA OESTE
APR.12.05	PEUGEOT/TALBOT
APR.13.01	SIERRA TOLEDANA
APR.13.02	COCHERON DE LA VILLA.OESTE
APR.15.01	CALERUEGA
APR.15.02	C/ NICOLAS SALMERON
APR.15.03	LA ELIPA
APR.16.01	AMPLIACION CARCAVAS ESTE
APR.16.02	LOS ALMENDROS M.40
APR.16.03	ALMACENES MANOTERAS
APR.16.04	UVA DE HORTALEZA
APR.16.05	AMPLIACION CARCAVAS OESTE
APR.17.01	EL SALOBRAL - NACIONAL IV
APR.17.02	CALLE LENGUAS ESTE
APR.17.03	ESTACIONES DE VILLAYERDE
APR.17.04	PASEO DE LOS TALLERES
APR.17.05	CENTRO INTEGRADO SANTA PETRONILA
APR.17.06	VIA SUR DE SAN CRISTOBAL
APR.17.07	ORCASITAS/ M-40
APR.17.08	ARROYO BUTARQUE
APR.17.09	BARRIO DE "EXPERIMENTALES"
APR.17.10	LOS ROSALES-CALLE CALCIO
APR.18.01	PUERTO POZAZAL
APR.19.01	INDUSTRIAL LA MARSALA
APR.19.02	SUR DE SAN FERNANDO
APR.19.03	CERRO ALMODOVAR SUR
APR.19.04	LA DEHESA
APR.20.01	RESERVA FFCC FIN DE SEMANA
APR.20.02	CIUDAD PEGASO
APR.20.03	VIA DE LA GASOLINA SUR
APR.20.04	EMILIO MUNOZ
APR.20.05	PARADOR DE SANTA LUCIA
APR.20.06	COLONIA CIUDAD PEGASO
APR.21.01	VIA DE LA GASOLINA NORTE
APR.21.02	BARRIO DEL AEROPUERTO
APR.21.03	ALAMEDA DE OSUNA

FICHAS TIPO Áreas de Planeamiento Remitido

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANO	
Áreas de Planeamiento Remitido	APR

Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:
Planeamiento Incorporado:	

Situación en el municipio

FICHAS TIPO Áreas de Planeamiento Remitido

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANO	
Áreas de Planeamiento Remitido	APR

Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:
Planeamiento Incorporado:	

Instrucciones para la ordenación del área

Condiciones vinculantes
Condiciones no vinculantes

FICHAS TIPO Áreas de Planeamiento Remitido

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANO	
Áreas de Planeamiento Remitido	APR
Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:
Planeamiento Incorporado:	
Ordenación propuesta	

FICHAS TIPO Áreas de Planeamiento Remitido

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANO	
Areas de Planeamiento Remitido	APR

Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:
Planeamiento Incorporado:	

Superficie del ámbito (m2):
Uso característico:
Usos cualificados:
Iniciativa de planeamiento:
Prioridad de planeamiento:

Gestión
Sistema de actuación:
Area de Reparto:
Aprovechamiento Tipo:

Objetivos

Edificabilidades de usos lucrativos (m2)
RESIDENCIAL
INDUSTRIAL
TERCIARIO
OTROS
Total edificabilidad usos lucrativos:

Superficies mínimas de cesión para usos dotacionales públicos (m2)
ZONAS VERDES
DEPORTIVO PÚBLICO
EQUIPAMIENTO PÚBLICO
SERVICIOS PÚBLICOS
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
SERVICIOS INFRAESTRUCTURAS
SERVICIOS DE TRANSPORTE
VÍAS PÚBLICAS

FICHAS TIPO Áreas de Planeamiento Remitido

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANO	
Áreas de Planeamiento Remitido	APR

Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:
Planeamiento Incorporado:	

Delimitación del ámbito de ordenación

E ÁMBITOS DE ORDENACIÓN ESPECIAL

Se trata de áreas que no pueden propiamente considerarse como suelo urbano, por afectar a sistemas generales, en las que el Plan General remite a un Plan Especial de redacción posterior.

Conceptualmente son similares a las APR, aunque tienen en general una mayor relevancia funcional en la ciudad, por lo que se les ha dado un código cero-cero, seguido de una numeración correlativa, subrayando su carácter supradistrital.

Su regulación normativa es también similar a las de las APR, así como sus fichas de condiciones de desarrollo, en las que se ha dado un mayor énfasis a las casillas que definen los objetivos genéricos del Plan General en su ámbito.

AOE.00.01	EQUIPAMIENTO GENERAL DE VALDEGRULLA
AOE.00.02	SISTEMA AEROPORTUARIO BARAJAS
AOE.00.03	CENTRO LOGISTICO DE VICALVARO
AOE.00.04	FERIA DEL CAMPO
AOE.00.05	AMPLIACION MERCADRID
AOE.00.06	S.AEROPORTUARIO CUATRO VIENTOS
AOE.00.07	CIUDAD UNIVERSITARIA
AOE.00.08	PARQUE OLIMPICO- SECTOR OESTE
AOE.00.09	AVENIDA DE ENTREVÍAS
AOE.00.10	POLITECNICO DE VALLECAS

FICHAS TIPO Ámbitos de Ordenación Especial

AMBITOS DE ORDENACION ESPECIALES	
Ámbitos de Ordenación Especiales	AOE

Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:

Instrucciones para la ordenación del área

Condiciones vinculantes

Condiciones no vinculantes

FICHAS TIPO Ámbitos de Ordenación Especial

AMBITOS DE ORDENACION ESPECIALES	
Ámbitos de Ordenación Especiales	AOE
Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:
Ordenación propuesta	

FICHAS TIPO Ámbitos de Ordenación Especial

AMBITOS DE ORDENACION ESPECIALES	
Ámbitos de Ordenación Especiales	AOE
CONDICIONES PARTICULARES	
Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:
Superficie del ámbito (m2):	
Uso característico:	
Iniciativa de planeamiento:	
Prioridad de planeamiento:	
Gestión	
Sistema de actuación:	
Área de Reparto:	
Objetivos	

FICHAS TIPO Ámbitos de Ordenación Especial

AMBITOS DE ORDENACION ESPECIALES	
Ambitos de Ordenación Especiales	AOE

Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:

Delimitación en plano de ordenación

FICHAS TIPO Ámbitos de Ordenación Especial

AMBITOS DE ORDENACION ESPECIALES	
Ámbitos de Ordenación Especiales	AOE
Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:
Situación en el municipio	

F PLANES ESPECIALES TEMÁTICOS

En este caso, el Plan General prevé la redacción posterior de planes especiales de tema específico, que deberán regular aspectos sectoriales concretos, en general con ámbito extendido a todo el término municipal, aunque en algunos de ellos se señalan ámbitos más reducidos.

En sus fichas de condiciones únicamente se señalan sus objetivos generales y las fases de ejecución previstas.

PET.01	PLAN ESPECIAL DE PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD EN MADRID
PET.02	PLANES ESPECIALES DE ADAPTACIÓN DE LA VÍA PÚBLICA
	* Barrio de San Diego
	* Barrio de Lucero
PET.03	PLAN ESPECIAL DE PLATAFORMAS RESERVADAS
PET.04	PLAN ESPECIAL DE APARCAMIENTOS
PET.05	PLAN ESPECIAL TERCIARIO DE GRANDES SUPERFICIES COMERCIALES
PET.06	PLAN ESPECIAL ESTRATEGICO DE INSTALACIONES DEPORTIVAS
PET.07	PLAN ESPECIAL DE LA CAÑADA REAL DE LAS MERINAS
PET.08	PLANES ESPECIALES DE MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL
	* Polígono "A" de Peñagrande
	* Barrio de El Pilar
	* Poblado Dirigido de Fuencarral
	* Colonia Virgen de Begoña
	* Colonia Virgen del Cortijo
	* Apostol Santiago
	* Barrio de San Lorenzo
	* San Blas
	* Vicálvaro
	* Santa Eugenia
	* Entrevías
	* San Cristóbal de los Angeles
	* Ciudad de los Angeles
	* Usera
	* San Ignacio de Loyola
	* Almendrales
	* Aluche
	* Barrio de Puerto Chico
	* El Batán
	* Moratalaz
	* Almendrales
PET.09	PLAN ESPECIAL DE REUTILIZACIÓN DE TIERRAS Y ESCOMBROS
PET.10	PLANES ESPECIALES DE PROTECCION DE LAS AREAS DE INTERES GEOLÓGICO
PET.11	PLAN DE RESTAURACION AMBIENTAL Y PAISAJISTICA DEL POLIGONO DE VALVERDE
PET.12	PLAN DE REGENERACION DE LOS SUELOS EN EL CUADRANTE SURESTE

- PET.13 PLAN ESPECIAL DE PROTECCION DEL CAUCE DEL RIO JARAMA
- PET.14 PLAN ESPECIAL PARA LA CONSERVACION DE CINES Y TEATROS
- PET.15 PLAN ESPECIAL DE FOMENTO Y PROTECCION DE LOS VALORES PAISAJISTICOS
- PET.16 PLAN ESPECIAL DE DISEÑO URBANO DE SALIDAS DE ESPACIOS SUBTERRANEOS
- PET.17 PLAN ESPECIAL DE ESPACIOS URBANOS
- PET.18 PLAN ESPECIAL DE CALLEJONES Y PASAJES
- PET.19 PLAN ESPECIAL DE DOTACION ORNAMENTAL Y MEJORA DEL MOBILIARIO
- PET.20 PLAN ESPECIAL DE ARMINIZACION DE LA NORMATIVA DE PROTECCION
DE INCENDIOS Y SEGURIDAD CON LA DE PROTECCION DEL PATRIMONIO

FICHAS TIPO Planes Especiales Temáticos

Planes Especiales Temáticos	PET.
Código del Plan General Nombre: Figura de Ordenación: Ámbito	
Objetivos	
Fases	

3.1.2 SUELO URBANIZABLE

A SUELO URBANIZABLE INCORPORADO

Figura en el plano de Ordenación con las siglas UZI, seguidas de un cero y una numeración correlativa. Se incluyen en esta categoría aquellos suelos urbanizables que cuentan con planeamiento parcial ya redactado, pero su grado de ejecución no es el suficiente para adquirir la condición de suelo urbano, de acuerdo con la Ley del Suelo. Proceden de dos situaciones diferentes:

- i) Planes parciales redactados por la iniciativa privada en desarrollo del Plan General de 1985, que cuentan con aprobación definitiva, encontrándose en fase de gestión y ejecución.
- ii) PAU de iniciativa pública, ligados al Programa Municipal de Vivienda y basados en las modificaciones puntuales del Plan General de 1985 resultantes del convenio con la Comunidad Autónoma de Madrid de 10 de febrero de 1995, renovado el 12 de diciembre del mismo año.

Este paquete de suelos puede considerarse como un cuatrienio cero, que se ha compatibilizado con los trabajos de redacción del nuevo Plan General, con objeto de no inducir a una paralización de la actividad inmobiliaria de la ciudad.

Formalmente son similares a los API, con la única diferencia de que proceden de actuaciones anteriores en suelos no urbanos. Sus fichas son idénticas a las de los API y tienen el mismo valor relativo. En el caso de planes de iniciativa privada, tendrán nivel normativo 1 las condiciones de desarrollo de las fichas correspondientes del Plan General de 1985, y nivel normativo 2 (es decir cuya variación puede hacerse por modificación de plan parcial) las restantes. Lo mismo puede decirse de los PAU, respecto al contenido de la modificación puntual de Plan General, y su documento de desarrollo.

En el plano de Ordenación del nuevo Plan General se han dibujado las alineaciones y calificaciones concretas de estas áreas. En caso de contradicción prevalece la documentación particular de cada una sobre la general del NPG.

La relación de áreas de suelo urbanizable incorporado del nuevo Plan General es la siguiente:

UZI.00.01	LA RESINA (PP I.12)
UZI.00.02	LOS CORONALES (PP.II.1)
UZI.00.03	GLORIETA DE EISENHOWER (PP II.3)
UZI.00.05	OLIVAR DE LA HINOJOSA (PP 2 PAU 1)
UZI.00.06	ARROYO DEL FRESNO (PP.II.1)
UZI.00.07	MONTECARMELO (PP II.2)
UZI.00.08	LAS TABLAS (PP.II.3)
UZI.00.09	SANCHINARRO (PP II.4)
UZI.00.10	ENSANCHE DE CARABANCHEL (PP II.6)

FICHAS TIPO Suelo Urbanizable Incorporado

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANO	
Urbanizable Incorporado	UZI

Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:

Situación en el municipio

FICHAS TIPO Suelo Urbanizable Incorporado

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANO	
Urbanizable Incorporado	UZI
Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:
Delimitación del Ambito de ordenación	

FICHAS TIPO Suelo Urbanizable Incorporado

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANO	
Urbanizable Incorporado	UZI

CONDICIONES PARTICULARES

Código del Plan General	UZI.
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	Hoja referencia del Plan General:

1	ANTECEDENTES DE PLANEAMIENTO

Planeamiento básico del área

REFERENCIA INFORMACIÓN	REFERENCIA GERENCIA	DENOMINACIÓN	FECHA TRAMITACIÓN

Desarrollos y/o modificaciones

REFERENCIA INFORMACIÓN	REFERENCIA GERENCIA	FIGURA	DENOMINACIÓN	FECHA TRAMITACIÓN

2	OBSERVACIONES Y DETERMINACIONES

B SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO

Aparece en los planos del Plan General con las siglas UZP, seguidas de un 1,2 ó un 3, según el cuatrienio que corresponde en cada caso, y una numeración correlativa.

La adscripción de una parcela a esta clase de suelo por el Plan General, remite directamente el régimen urbanístico definido en el Capítulo III de la Ley del Suelo, hasta la redacción del Plan Parcial correspondiente.

Se han conceptualizado como áreas de suelo urbanizable programado, aquellas áreas del territorio que se estiman aptas para ser urbanizadas en el horizonte temporal del Programa de Actuación, dentro de las dos etapas cuatrienales en que este se divide. Su ejecución está prevista en principio por la iniciativa privada.

Su consideración como urbanizable programado es firme para el caso de los UZP.1 y UZP.2, una vez alcanzado, por parte de la propiedad mayoritaria de los terrenos, de los compromisos de ejecución de la urbanización en tiempo y forma, con las debidas garantías económicas y documentales incluidas en el correspondiente convenio urbanístico, que ha sido suscrito con los propietarios de una mayoría suficiente de suelo de cada ámbito definido incluidos sus sistemas generales exteriores adscritos.

Estos compromisos suponen la aceptación tanto de las condiciones de planeamiento definidas en las fichas correspondientes, como de las cargas que figuren en las mismas, en especial la cesión urbanizada de los sistemas generales interiores, la cesión del suelo de los exteriores adscritos, y el porcentaje legal del aprovechamiento lucrativo total.

En el caso del UZP.3, se establecen unas condiciones similares a las de 1º y 2º cuatrienio, condiciones que se habrán de calificar y ponderar en el oportuno Convenio de Desarrollo a establecerse con posterioridad a la Aprobación Definitiva del Plan General.

Las fichas de condiciones de desarrollo de cada área de suelo urbanizable programado son, en este caso, similares a las de las APR, y cuentan por tanto con un esquema gráfico indicativo y una ficha de datos numéricos, sobre la que deben hacerse algunas precisiones.

En cuanto a la superficie del ámbito, es una cifra de referencia, cuyo posterior ajuste se regula en el art. 3.3.12 a) de las Normas Urbanísticas del Plan General. La superficie edificable total constituye, en este caso, un tope máximo que no puede rebasarse excepto en los supuestos contemplados en dicho art. 3.3.12 a).

Sin superar ese tope, el Plan Parcial podrá moverse dentro de los márgenes porcentuales que para cada uso se establecen en la misma ficha.

En estas áreas el plano de Ordenación únicamente ha recogido el trazado de la vía pública principal y el sistema general ferroviario en su caso.

Las delimitaciones de las áreas de suelo urbanizable programado, están sujetas en muchos casos a posibles variaciones posteriores, por apoyarse en grandes infraestructuras aún por definir y que no son de competencia municipal, como pueden ser la M-50, el eje de O'Donnell. En estos supuestos, la posterior definición de estas infraestructuras por sus proyectos específicos, llevará aparejada la revisión de las delimitaciones citadas.

La relación de áreas de suelo urbanizable programado para los cuatrienios de desarrollo del nuevo Plan General es la siguiente:

I Cuatrienio

UZP.01.01	ENSANCHE DE BARAJAS
UZP.01.02	VICALVARO -LA CATALANA
UZP.01.03	ENSANCHE DE VALLECAS
UZP.01.04	VALLECAS - LA ATALAYUELA
UZP.01.05	VILLAVERDE - BARRIO DE BUTARQUE
UZP.01.06	VILLAVERDE - POLIGONO EL GATO

II Cuatrienio

UZP.02.01	DESARROLLO DEL ESTE - EL CAÑAVERAL
UZP.02.02	DESARROLLO DEL ESTE - LOS CERROS
UZP.02.03	DESARROLLO DEL ESTE - LOS AHIJONES
UZP.02.04	DESARROLLO DEL ESTE - LOS BERROCALES

III Cuatrienio

UZP.03.01	DESARROLLO DEL ESTE- VALDECARROS
UZP.03.02	VILLAVERDE- VEREDA DEL SALOBRAL
UZP.03.03	VILLAVERDE- LOS LLANOS
UZP.03.04	VILLAVERDE- LOS AGÜADOS

FICHAS TIPO Suelo Urbanizable Programado

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANIZABLE	
Suelo Urbanizable Programado	UZP
Código del Plan General	
Nombre:	
Figura de Ordenación:	
Distrito:	
Situación en el municipio	

FICHAS TIPO Suelo Urbanizable Programado

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANIZABLE	
Suelo Urbanizable Programado	UZP

Código del Plan General
Nombre:
Figura de Ordenación:
Distrito:

Delimitación del Ambito de ordenación

FICHAS TIPO Suelo Urbanizable Programado

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANIZABLE	
Suelo Urbanizable Programado	UZP

Código del Plan General
Nombre:
Figura de Ordenación:
Distrito:

Superficie del Sector, incluidos S.G. interiores (m2):	
Superficie de Sistemas Generales exteriores adscritos (m2):	
Superficie total (m2)	
Superficie edificable total (m2):	
Iniciativa de planeamiento:	
Prioridad de planeamiento:	

Gestión

Sistema de actuación:	
Area de Reparto:	
Aprovechamiento Tipo:	
Uso característico:	-VL

Objetivos

Márgenes de Edificabilidad de usos lucrativos (%)

Residencial VL	
Residencial VPT	
Residencial VPO	
Terciario-Oficinas	
Resto terciario	
Industria Tradicional	
Parque industrial	
Dotacional privado	

FICHAS TIPO Suelo Urbanizable Programado

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANIZABLE	
Suelo Urbanizable Programado	UZP

Código del Plan General
Nombre:
Figura de Ordenación:
Distrito:

Esquema indicativo de ordenación

FICHAS TIPO Suelo Urbanizable Programado

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANIZABLE	
Suelo Urbanizable Programado	UZP

Código del Plan General
Nombre:
Figura de Ordenación:
Distrito:

Leyenda

Cesiones para Sistemas Generales exteriores e interiores

Observaciones

C SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

Aparece en los planos del Plan General con las siglas UNP, seguidas de un 4 y una numeración correlativa. Es un suelo que el nuevo Plan General reserva, en principio, para eventuales necesidades de crecimiento urbano fuera del período contemplado por el Programa de Actuación.

La adscripción de un terreno a esta clase de suelo remite al régimen urbanístico definido por las Normas Urbanísticas del Plan General de acuerdo con el art. 18 de la Ley del Suelo, hasta tanto se redacte, en su caso, el correspondiente PAU, régimen que suma las limitaciones propias del suelo no urbanizable con las que a efectos de usos incompatibles señale el Plan General.

Las fichas de condiciones de desarrollo son idénticas a las del urbanizable programado con la única excepción de la correspondiente a condiciones numéricas, que, en este caso, se sustituye por una relación pormenorizada de los objetivos del Plan General en el área, a la que se añaden una medición aproximada de la superficie del ámbito, el señalamiento de usos incompatibles y, sólo en algunos casos, algunos parámetros de referencia sobre densidades y edificabilidad.

También en este caso debe hacerse la salvedad relativa a posibles reconsideraciones de límites de estas áreas, debidas a variaciones en los trazados de las infraestructuras que las delimitan. Las áreas de suelo urbanizable no programado así definidas, podrán posteriormente desarrollarse por uno o varios PAU, de acuerdo con lo que estipula el artículo 3.3.13 de las Normas Urbanísticas del Plan General.

A continuación se incluye una relación de las áreas de suelo urbanizable no programado del nuevo Plan General:

UNP.04.01	CIUDAD AEROPORTUARIA Y PARQUE DE VALDEBEBAS
UNP.04.02	LA MUÑOZA-JARAMA
UNP.04.03	NUEVA CENTRALIDAD DEL ESTE
UNP.04.04	DESARROLLO DEL ESTE- ENSANCHE DE COSLADA
UNP.04.05	DESARROLLO DEL ESTE- ENSANCHE DE SAN FERNANDO
UNP.04.07	REMATE SUROESTE- CAMPAMENTO
UNP.04.08	ARAVACA- LA ESCORZONERA- MONTE DEL PILAR
UNP.04.09	EL ENCINAR DE LOS REYES
UNP.04.10	SOLANA DE VALDEBEBAS
UNP.04.11	FUENTE FRIA NORTE
UNP.04.12	REMATE SUR DE BARAJAS
UNP.04.14	CENTRO TIR-TIF

FICHAS TIPO Suelo Urbanizable No Programado

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANIZABLE	
Suelo Urbanizable no Programado	UNP

Código del Plan General
Nombre:
Figura de Ordenación:
Distrito:

Situación en el municipio

FICHAS TIPO Suelo Urbanizable No Programado

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANIZABLE	
Suelo Urbanizable no Programado	UNP

Código del Plan General
Nombre:
Figura de Ordenación:
Distrito:

Delimitación del Ambito de ordenación

FICHAS TIPO Suelo Urbanizable No Programado

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANIZABLE	
Suelo Urbanizable no Programado	UNP

Código del Plan General
Nombre:
Figura de Ordenación:
Distrito:
Superficie del Ambito (m2):
Usos incompatibles:
Parámetros de referencia de la actuación:

Objetivos

Empty box for objectives

FICHAS TIPO Suelo Urbanizable No Programado

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANIZABLE	
Suelo Urbanizable no Programado	UNP

Código del Plan General
Nombre:
Figura de Ordenación:
Distrito:

Esquema indicativo de ordenación

FICHAS TIPO Suelo Urbanizable No Programado

AMBITOS DE ORDENACION - SUELO URBANIZABLE	
Suelo Urbanizable no Programado	UNP

Código del Plan General
Nombre:
Figura de Ordenación:
Distrito:

Leyenda

3.1.3 SUELO NO URBANIZABLE

A SUELO NO URBANIZABLE COMÚN

Aparece en los planos del Plan General, y en especial en el de Clasificación de Suelo, con las siglas NUC.

La adscripción de una parcela a esta clase de suelo por el Plan General remite directamente al régimen urbanístico definido por las Normas Urbanísticas del Plan General de acuerdo con el art. 15 y siguientes, de la Ley del Suelo.

Al haberse optado por un planeamiento al límite de capacidad de acogida del territorio, el suelo no urbanizable común tiene un carácter residual y es menos extenso que los suelos urbanizables y no urbanizables protegidos. No obstante, aparecen áreas de esta clase de suelo en los distritos de Vicálvaro, Vallecas Villa, Villaverde, Latina y Barajas.

B SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO

Figura en los planos del Plan General, y en especial en el de Clasificación de Suelo, con las siglas NUP, seguidas de un número de una cifra, del 1 al 4.

La adscripción de una parcela a esta clase de suelo por el Plan General remite al régimen de protección específico de cada uno de los cuatro tipos en que se divide, según se detalla a continuación.

El suelo indicado como NUP-1, corresponde al Monte de El Pardo, que como propiedad del Patrimonio Nacional tiene su propia reglamentación.

Los suelos señalados como NUP-2, forman parte del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, y del Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama. Dichos suelos estarán regulados respectivamente por el Plan Rector de Uso y Gestión y por el Plan de Ordenación de Recursos Naturales.

El suelo grafiado como NUP-3, correspondiente a la finca de Valdelatas, carece de protección ajena al planeamiento general de Madrid. El nuevo Plan General lo destina a protección forestal, en las condiciones que se fijan en sus Normas Urbanísticas.

El suelo señalado como NUP-4 correspondiente a la Vega del Río Jarama, en el tramo del mismo, que discurre por el término municipal de Madrid, carece de protección ajena al planeamiento general de Madrid. El Nuevo Plan General, prevé la redacción de un Plan Especial Temático para su protección y la ordenación de los usos.

3.2 LA CALIFICACIÓN DIRECTA

Además de la división del territorio en toda la variada gama de ámbitos que se han analizado en la sección 3.1, el plano de Ordenación del nuevo Plan General señala mediante tramas de color una serie de suelos que, en general, se destinan a los usos considerados dotacionales, que estructuran y enriquecen el tejido urbano, del que constituyen sus elementos más destacables, tanto desde el punto de vista funcional como de la imagen urbana.

Son usos que el Plan General estima conveniente resaltar por su especificidad, utilización colectiva y capacidad de incidir en la valoración urbanística de su entorno. Por ello aparecen en el plano de Ordenación directamente calificados.

3.2.1 VÍA PÚBLICA

El plano de Ordenación significa especialmente la llamada *vía pública principal*, que abarca las redes viarias metropolitana, urbana y distrital, y que conforma la trama viaria principal de comunicación de la ciudad.

La vía pública secundaria, compuesta por el viario local, aparece en el plano de Ordenación delimitada por las alineaciones de calle, y sin ser destacada por grafismo alguno.

3.2.2 ZONAS VERDES

Las zonas verdes aparecen indicadas en el plano de Ordenación, además de con el grafismo correspondiente, con las siglas VB o VS según se considere zonas verdes básicas o singulares, distinción que obedece únicamente a criterios funcionales.

En relación con el Plan General anterior se han conservado en lo posible las zonas verdes que reúnen un mínimo de condiciones, especialmente de tamaño y forma, como para cumplir adecuadamente su función. Aquellas otras que por su pequeño tamaño o por cualquier otra circunstancia no cumplen esas condiciones, han pasado a tener consideración de áreas estanciales, concepto que se engloba en el de vía pública.

3.2.3 DOTACIONES

El Capítulo 7.6 y siguientes de las Normas Urbanísticas regulan el uso dotacional de servicios colectivos, en todas sus clases y categorías, entre las que se incluyen las zonas verdes y la vía pública. Todas estas clases y categorías aparecen diferenciadas en el plano de ordenación con colores y tramas diferentes.

También se indica con las siglas correspondientes su nivel básico o singular, en el caso de dotaciones públicas, distinción que responde estrictamente a criterios funcionales. En el caso de equipamientos y deportivos se han calificado también aquellas instalaciones privadas existentes y que estaban ya calificadas como tales con anterioridad.

El régimen de intercambios de usos dotacionales está perfectamente regulado en los Capítulos 7.6 y siguientes de las Normas Urbanísticas, que responde a la demanda de una mayor flexibilidad en la pormenorización de estos usos.

3.3 LAS ALINEACIONES

El nuevo Plan general ha hecho un esfuerzo por conseguir un plano que reuniera todas las alineaciones de Madrid, y no una definición parcial de las mismas como la que contenía el Plan General de 1985. Con ese objetivo se han completado las alineaciones en zonas que carecían de ellas, en unos casos deliberadamente, como en la antigua zona 3 o los APD, y en otras por error.

El resultado es un plano de Ordenación que proporciona una imagen continua y homogénea del tejido urbano, permitiendo un mejor entendimiento de la ciudad. Se han diferenciado dos tipos de alineación, según se expone a continuación.

3.3.1 ALINEACIÓN OFICIAL

Es la que el Plan General establece en la mayor parte del suelo urbano, excluyendo el ámbito de la norma zonal 3, y figurando a trozos en los ámbitos remitidos a planeamiento posterior. Se han dibujado también las correspondientes al Suelo Urbanizable Incorporado.

Con la excepción que se señala en el párrafo siguiente, tiene el carácter de alineación exterior pública, es decir, de línea que separa el dominio privado del dominio público. En ese sentido es apta para la expedición de cédulas urbanísticas.

En el plano de Ordenación se ha dibujado con el mismo grafismo la línea que separa las zonas verdes calificadas, de los restantes usos dotacionales, públicos o privados, incluido el de vía pública. En este caso no es una alineación exterior pública la que se dibuja, sino un deslinde entre usos no lucrativos, que tiene por objeto evitar los problemas que en el momento actual se producen, a causa de la ausencia de una delimitación clara de estos usos.

En las áreas de planeamiento incorporado y suelo urbanizable incorporado, su valor es menor ya que sobre ella prevalece la dibujada en la documentación particular de cada una de las áreas citadas.

3.3.2 ALINEACIÓN EN VOLUMETRÍA ESPECÍFICA

El ámbito de la norma zonal 3, *Volumetría Específica*, anteriormente llamada *Mantenimiento de la Edificación*, está mayoritariamente ocupado por edificación en bloque abierto, en muchos casos sin una definición clara de la titularidad de los suelos intersticiales. Esta circunstancia hace notablemente difícil precisar una alineación exterior pública como en el resto de la ciudad, precisión que tampoco resulta imprescindible, dado el grado de consolidación de la edificación y las limitadas posibilidades de sustitución.

Quizá por ello el Plan anterior optó por no dibujar alineaciones en esta zona, lo que ha producido también algunos problemas concretos durante su período de vigencia.

El nuevo Plan General ha dibujado una línea, que no constituye una alineación exterior pública, pero contribuye a facilitar la lectura del plano de ordenación y la comprensión del tejido urbano en su globalidad.

Esta línea define el viario principal del área, de modo que separa el suelo exterior, que *es o debe ser* público según el Plan General, del espacio interior cuya titularidad pública o privada no se presupone.

3.4 LAS NORMAS ZONALES

Aparecen en el plano de Ordenación con sus grados y niveles, y son objeto de una exposición más pormenorizada y extensa en otro lugar de esta Memoria.

Únicamente cabe añadir que, a partir de la estructura normativa del Plan General anterior, que no se ha estimado oportuno variar, el nuevo Plan General ha introducido una serie de modificaciones tendientes a flexibilizar el marco normativo, eliminar sobredeterminaciones excesivas, aumentar la variedad tipológica, o actualizar las condiciones de coexistencia de los diferentes usos.

CAPÍTULO VI

**LA PROTECCIÓN
DE LAS ÁREAS HISTÓRICAS**

1 DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN

1.1 CASCO ANTIGUO Y ENSANCHE

El diagnóstico de la situación actual del Casco Antiguo se recogió en el Avance de 1993 y, además, aparece resumido en el Capítulo 3 de la presente Memoria. Es conveniente que de igual forma nos detengamos en el análisis del diagnóstico de los ensanches de este casco, que, junto con él, forman lo que hoy en día constituye el Centro Histórico de la ciudad. Para ello seguiremos el orden cronológico con el que fueron concebidos.

1.1.1 EL ENSANCHE SUR

La época del Despotismo Ilustrado no podía por menos de comprender la necesidad de ordenar el crecimiento de una ciudad que, hasta el momento, se había limitado a su colmatación interna. Las grandes ideas urbanísticas de la época barroca se plasmaron en la construcción de avenidas trazadas en la Dehesa de Arganzuela y que unían las diversas puertas que en el arco Sur tenía la cerca de Felipe IV con los puentes que cruzaban el río, creándose así una malla de paseos arbolados cuyo fin último era servir de soporte al nuevo desarrollo urbano de carácter aristocrático que los primeros Borbones ambicionaron como solución a los problemas de congestión de la ciudad y, seguramente, como única alternativa posible para conseguir una monumentalidad de la que carecía el casco antiguo.

Lamentablemente estos planes fracasaron. Los deseados asentamientos no llegaron nunca a cuajar y la malla de paseos que debía sustentarlos no logró poseer esa monumentalidad escenográfica tan característica del Barroco.

La zona comenzó pronto a poblarse con viviendas obreras, que hacia mediados del siglo XIX se complementan con pequeñas industrias, cementerios y algunas ventas y paradores, como el famoso de Gil Imón. De manera rudimentaria comienza a formarse una auténtica zona industrial alternada con viviendas de la clase baja, muy en consonancia con el barrio de Lavapiés del que, en definitiva, era una prolongación.

La construcción de las estaciones de ferrocarril de Atocha y Príncipe Pío y el tendido de vía que unía a ambas, condicionó para siempre el carácter y desarrollo del área. Aunque el plan de Castro para el ensanche de Madrid concibe la planificación de esta zona con una cuadrícula semejante a la del resto, pronto queda olvidado y no llega a materializarse más que en los alrededores del Paseo de las Delicias. El ferrocarril, como decíamos, adquiere gran auge. Se incrementa el número de estaciones con la construcción de las de Delicias e Imperial, que se especializan en el tráfico de mercancías. Las vías suponen barreras difícilmente franqueables y el distrito acaba convirtiéndose en una mezcla de usos industriales, almacenes y viviendas de la clase baja, olvidando, por el momento, su vocación residencial y sin llegar nunca a conseguir ese carácter aristocrático y de gran escaparate urbano con el que fue concebido.

Los usos industriales, incipientes al principio, acaban tomando dimensiones formidables, ya que aquí se concentran la industria de la ciudad cuando se inicia su despegue como centro productivo. Con el tiempo alcanza un cierto carácter de *sala de máquinas* de la ciudad con su gran actividad ferroviaria, la construcción de grandes fábricas, como la del Gas, los Mercados Centrales y el Matadero.

Esta actividad creciente dura hasta la posguerra. El Plan General de 1946 reconoce el carácter fabril del distrito, pero también introduce usos residenciales y de servicios. El de 1963 insiste en el carácter resi-

dencial y terciario de calidad. Por esta fecha se inicia el declive de la actividad industrial, ya que la creciente obsolescencia de las industrias, acompañada de la creación de polígonos especializados en la periferia es la señal para iniciar un paulatino traslado que progresa de forma imparable. A pesar de que se intente frenar esta tendencia con la aprobación del PAI de Arganzuela, que prohíbe las recalificaciones, o del mismo Plan General vigente, que prima la construcción de industrias con una edificabilidad muy generosa, lo cierto es que hoy en día el distrito ha sufrido una transformación casi completa, con la industria limitada a unas pocas manzanas y con solo una de gran tamaño -la fábrica Mahou- (hay que comentar la existencia de concentraciones aún apreciables en el barrio de Legazpi y proximidades de Méndez Alvaro, pero se encuentran fuera del ámbito estudiado como centro histórico. Señalemos que las tendencias son idénticas a las mencionadas). Renfe, por otra parte, propietaria del 20% del suelo del distrito, ha reconvertido sus terrenos en usos residenciales a través de la actuación del Pasillo Verde.

Como es lógico, en la actualidad el uso del suelo mas importante en el distrito es el residencial, seguido del industrial y el de zona verde. Es de destacar la presencia de importantes parcelas para usos dotacionales y de servicios, como es el caso del Matadero, Estación de Autobuses, el estadio Vicente Calderón, la Farmacia Militar y casos análogos.

La población presenta una importante tendencia al envejecimiento, superando la media de la ciudad en 4 puntos (19% frente 15%) de personas mayores de 65 años, con la consiguiente repercusión en los datos de viviendas unipersonales. También se observa una fuerte tendencia al despoblamiento, perdiendo el 10% de su población entre 1974 y 1991. Estos datos son doblemente llamativos si tenemos en cuenta la sustitución de industrias a la que hemos hecho ya referencia y a la puesta en el mercado de importantes parcelas de suelo residencial. Es seguro que en fecha próxima quede invertida esta tendencia, que quizá aún no queda reflejada en las estadísticas ante el cierto desfase que estas tienen sobre la realidad cotidiana.

En cuanto a la vivienda, en general tiene un estado aceptable, salvo la ubicada en el lado Este, esto es, coincidiendo con el barrio de Palos de Moguer. Aquí existen numerosos edificios en malas condiciones. Señalemos, por último, que se estima en un 12% las viviendas vacías del distrito. Un 5% de la totalidad tienen la consideración de infraviviendas.

1.1.2 LOS ENSANCHES DECIMONÓNICOS

En repetidas ocasiones hemos hecho referencia a la imperiosa necesidad que a mitad del siglo XIX tenía Madrid de sobrepasar la cerca y contar con un Plan que permitiera acometer de forma ordenada esta expansión. De hecho, la misma ya estaba en marcha de una forma anárquica, salvo en el barrio de Olavide, donde existía una trama regular que permitía su crecimiento de manera relativamente ordenada.

En 1860 Castro presenta su Plan para el Ensanche de Madrid, que consiste fundamentalmente en una retícula mas o menos adaptada a los caminos, avenidas y barrios existentes. En 1869 comienza el derribo de la cerca y, pronto, el Marqués de Salamanca comienza a edificar el barrio que lleva su nombre.

Estos ensanches no se construyen al tiempo y ni siquiera respetan el Plan original de Castro. Pronto la normativa sufre modificaciones que permiten incrementar la edificabilidad y, con el tiempo, van desapareciendo espacios libres y zonas verdes. Poco a poco se van colmatando sus calles con edificación nueva donde se va asentando una incipiente burguesía, que paulatinamente va viendo incrementado su nivel económico y poder adquisitivo.

Estos ensanches, hoy en día, forman una serie de populosos barrios que se extienden alrededor del casco antiguo, ocupando sus límites Este, Norte y Noroeste, desde la Estación de Atocha hasta el Palacio Real,

abarcando varios distritos (Retiro y Salamanca, en parte, todo el de Chamberí y parte también del de Moncloa). Como es natural, este área tan extensa no tiene un diagnóstico común, pero si hay muchas características comunes entre los distintos barrios, que son las que a continuación resumimos.

Hemos dicho antes que desde el principio esta área fue un asentamiento burgués, tendencia que se acentúa lentamente hasta llegar a nuestros días, en los que alberga a las capas más altas de la población. En efecto, el distrito de Chamberí es el que tiene la renta per cápita mas elevada de la Ciudad, seguido del distrito de Salamanca. También son los barrios con el precio del suelo mas caro y, por tanto, el de sus viviendas. Los restantes barrios que componen este área son también de precio alto, correspondiendo al de Pacífico los más cercanos a la media de la ciudad.

La población presenta la misma tendencia al envejecimiento que venimos observando para el resto del Centro Histórico. Más concretamente, Salamanca es el segundo distrito de la ciudad, con mayor porcentaje de población de 65 años (ligeramente superior al 20%) seguido de Chamberí y los restantes barrios del área, salvo el del Niño Jesús, que modifica esta tendencia y arrojan una cifra final para el distrito de Retiro del 16% de población mayor de esa edad, esto es, muy próximo a la media.

En cuanto a usos, destaquemos como más importante el de vivienda, con una cierta tendencia general, en su superficie media, mayor a la que es común en el resto de la ciudad. Otro uso importante y significativo es el de oficinas, de gran implantación en el área, incluso en situaciones ilegales. De esto se desprende un grave problema, puesto que es imprescindible atajar su proliferación con los medios que se describirán más adelante.

Los usos dotacionales no son significativos, salvo el sanitario y el cultural, ambos concentrados en áreas muy concretas. El uso deportivo es casi insignificante, y los asistenciales tampoco tienen mayor peso. Posiblemente sea conveniente fomentarlos como dotaciones privadas, siempre teniendo en cuenta las especiales características del área.

Los usos comerciales son los más representativos del área, además de los de vivienda ya citados. El comercio diario es importante y el de calidad es especialmente significativo en algunas áreas. Para estos casos se estudian alternativas que conjuguen la protección de la edificación con el fomento de los usos dotacionales y la búsqueda de un resultado final armónico y equilibrado.

Como punto final a este breve diagnóstico, señalemos que el estado de la edificación es, por lo general, bueno. Este fenómeno hay que contemplarlo como consecuencia de que se trata de unos edificios relativamente jóvenes, y una calidad de la edificación por encima de la media de la ciudad.

Así pues, podemos finalizar este diagnóstico casi de forma optimista. El envejecimiento de la población puede verse compensado con un futuro mejor basado en la fragmentación de la gran superficie de muchas de las viviendas existentes (estos distritos tienen la media mas alta de viviendas de más de 180 m² de toda la ciudad, fenómeno particularmente intenso en los barrios del distrito de Salamanca), y el consiguiente acceso a la misma de población con menor poder adquisitivo y, por tanto, más joven. Las tendencias a la terciarización van a ser firmemente contenidas desde el planeamiento, lo que equivale a la declaración de intención de limitar estos usos dentro de unos parámetros razonables. Las medidas propuestas para el tráfico son extremadamente moderadas, al tiempo que posibilistas y, por supuesto, imprescindibles para mejorar un ambiente urbano que todavía podemos calificar de bueno.

Ciertamente, el equilibrio es inestable. Es dudoso que la situación actual pueda mejorar solo por sí misma o con medidas únicamente urbanísticas. No obstante, creemos que el presente documento contiene las previsiones técnicas que van a hacer posible un desarrollo urbano que conlleva una mejor calidad de vida y la posibilidad de un crecimiento cierto.

1.2 ÁREAS DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO DE LOS CASCOS HISTÓRICOS DE LOS DISTRITOS PERIFÉRICOS

Entre 1948 y 1954 Madrid se anexiona a los términos municipales de su entorno. La ciudad de nuevo, después del derribo de la cerca y el ensanche de Castro, da un salto mas allá de sus límites, para crecer, urbanizando el extrarradio y se extiende fuera de los límites de la capital, comprometiendo a los municipios anexionados.

La superficie del término municipal pasó de 6.700 a 60.000 km², es decir, se multiplica por nueve, de manera que al finalizar la anexión la capital cuenta con 1.843.705 habitantes (padrón de 1955).

El primer extrarradio se situaba al otro lado del cinturón de ronda (Guindalera y Prosperidad), enseguida aparecen crecimientos en las lindes que separan Madrid de Vallecas, Chamartín de la Rosa y Carabanchel Bajo. El fenómeno llega a los pueblos rurales que rodean Madrid en los que comienza a darse un desarrollo urbano acelerado, como es el caso de la Villa de Vallecas.

La falta de planeamiento urbanístico es común a todos los extrarradios ya que en los municipios limítrofes no existe normativa alguna que regule la formación de nuevas barriadas y preserve sus cascos antiguos de la transformación y sustitución edificatoria que los singulariza.

Con el tiempo, el desarrollo demográfico y urbanístico de Madrid se ha encargado de desdibujar, matizar, homogeneizar y borrar particularismos y diferencias y, hoy día, a muchos madrileños de los distritos periféricos les sería difícil saber si el barrio donde viven perteneció a Villaverde o Carabanchel Bajo.

En esta justificación, y en la recuperación y rehabilitación de los cascos antiguos de los distritos periféricos, es donde se sustenta la idea de tratar los siguientes ámbitos como Áreas de Planeamiento Específico para preservar las invariantes y particularidades de su trama original desde el punto de vista urbanístico y cultural, en cuanto testimonio de la historia y orígenes del pueblo:

1	Fuencarral	APE 08.07
2	El Pardo	APE 08.08
3	Aravaca	APE 09.11
4	Carabanchel Bajo	APE 11.07
5	Carabanchel Alto	APE 11.08
6	Hortaleza	APE 16.05
7	Villaverde	APE 17.12
8	Villa de Vallecas	APE 18.02
9	Vicálvaro	APE 19.06
10	Canillejas	APE 20.07

Sobre el Casco Histórico de Barajas se realizó un Plan Temático aprobado en julio de 1992, durante la redacción del NPG y, en consecuencia, queda recogido como Área de Planeamiento Incorporado API 21.10.

Por el crecimiento de la ciudad y el débil soporte socioeconómico local, el proceso de transformación de los municipios de núcleos rurales a parte de un distrito de la ciudad de Madrid se ha realizado a costa de la pérdida de características y peculiaridades que, con los criterios de valoración actuales, deben considerarse importantes desde el punto de vista urbanístico de la recuperación y rehabilitación.

Estos Cascos Históricos, en cuanto protagonistas de la historia de la ciudad y soporte de una diversa escena y vida urbana totalmente diferente de la uniformidad de los barrios que aparecen sobre sus fronteras, que poseen elementos populares significativos de su identidad local (iglesia parroquial, edificio municipal, plazas populares, etc.) han sido soporte de transformaciones y sustituciones inadecuadas que plantean un diagnóstico que pudiéramos resumir en los siguientes aspectos:

- a) *Densificación y signos de colmatación* La transformación de la tipología edificatoria, en cuanto viene introduciendo modificaciones en la forma social de convivencia (propiedad individual a comunidad de propietarios, aumento del número de plantas y ocupación de espacios libres privados) que afecta tanto a los suelos vacantes como a la sustitución de edificios preexistentes (en los últimos años se ha comprobado cómo bastantes edificios catalogados han desaparecido), está generando una densificación de los cascos antiguos que supera la capacidad de los espacios públicos de la red viaria y las infraestructuras, con disminución del nivel de habitabilidad del uso residencial y, por tanto, un progresivo incremento de las molestias derivadas hacia la actividad residencial.
- b) *Degradación ambiental* Debida al exceso de aprovechamiento del suelo, no parejo con un aumento de la calidad residencial y sí con un deterioro progresivo, que expulsa a los antiguos propietarios-residentes en favor de lugares con mayor comodidad o prestigio social.
- c) *Ausencia de espacios libres, arbolado y vegetación* El salto de núcleo urbano de reducidas dimensiones a centro de un barrio madrileño, sin el acompañamiento de actuaciones encaminadas a adecuar el medio a las situaciones cambiantes, ha producido una notable ausencia de espacios libres y zonas verdes.
- d) *Déficit en dotaciones* Esta ausencia de espacios libres va acompañada de déficit en el equipamiento sociocultural de pequeño tamaño y equipamiento deportivo fundamentalmente.
- e) *Pérdida del valor de centralidad* La satisfacción de las actividades de representación y sociales de la población residente ha disminuido en los Cascos, difuminándose en diversas localizaciones por los barrios circundantes.

Se observa una tendencia reciente al emplazamiento de actividades terciarias, básicamente de ocio y esparcimiento (por ej. la aparición de discotecas y bares en las zonas funcional y morfológicamente más atractivas de los Cascos antiguos, que tratan de rentabilizar un entorno urbano peculiar en comparación con los nuevos barrios circundantes).

- f) *Proceso de ruptura morfológica* El abandono de edificios antiguos, tanto por sus deficientes características constructivas, como por otros motivos, suponen una amenaza a la pervivencia de ejemplos arquitectónicos de interés para la historia local con independencia de su actual valoración histórico-artística.

Por otro lado, la incidencia de normas anteriores, poco afortunadas, ha sido definitiva en la transformación de la trama urbana y ha quebrado la proporción entre la dimensión de los volúmenes y la calle, facilitando la densificación.

Segundo, en algunos casos, la modificación de las alineaciones, con destrucción de la trama parcelaria preexistente sin actuaciones de reparcelación, generando frentes de parcela con dimensiones atípicas que, sumado a la incorporación de formas arquitectónicas desafortunadas, da como resultado la desaparición de la fachada compuesta con un adecuado ritmo de volúmenes, huecos y detalles.

- g) *Relación con la estructura general del entorno* Los Cascos antiguos se encuentran colgados por funcionamiento y por accesibilidad de los ejes vertebradores de los barrios periféricos. La expansión

producida de estos ejes ha dejado, en ocasiones, los Cascos en situación aislada, factor este que ha suavizado la presión inmobiliaria del gran desarrollo residencial, permitiendo que se conserven edificaciones antiguas abandonadas.

1.3 ÁREAS DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO DE LAS COLONIAS HISTÓRICAS

Tras efectuar un análisis exhaustivo de los conjuntos de vivienda que respondieran al tipo de colonia-jardín y en función del criterio adoptado de realizar un planeamiento especial para estos ámbitos, se ha realizado una selección de las denominadas colonias históricas utilizando criterios del desarrollo urbano de la ciudad y del proceso de formación y gestión de las políticas de vivienda social en Madrid desde las primeras décadas de este siglo. Promociones de vivienda obrera y en particular colonias de hotelitos.

Destacamos como criterios de selección:

- a) Que fueran experiencias arquitectónicas o urbanísticas en materia de alojamiento.
- b) Que representaran ejemplos de un determinado e interesante proceso de planificación y construcción de la ciudad.
- c) Que constituyeran un acontecimiento o testimonio singular en la historia urbana de Madrid.
- d) Que su selección supusiera un objetivo de detener y reconducir los procesos de marginación y transformación tipológica y funcional.
- e) Que compusieran conjuntos con una armonía urbana y social y una unidad tipológica y de planificación urbana como solución al problema de la vivienda, que son las claves de la aparición de estos tejidos en la ciudad, constituidos por viviendas unifamiliares con jardín.

En este sentido, se seleccionan las siguientes colonias sobre las que el NPG desarrolla un planeamiento específico para cada una de ellas:

1.	Colonia Retiro	APE 03.03
2.	Colonia Los Carteros	APE 04.01
3.	Colonia Fuente del Berro y Fomento-Iturbe	APE 04.02
4.	Colonia Iturbe III-Madrid Moderno	APE 04.03
5.	Colonia C. Jardín Alfonso XIII-Municipal	APE 05.09
6.	Colonia Socialista	APE 05.10
7.	Colonia Unión Eléctrica Madrileña	APE 05.11
8.	Colonia Jardín de la Rosa	APE 05.12
9.	Colonia Primo de Rivera	APE 05.13
10.	Colonia Fomento de la Propiedad	APE 05.14
11.	Colonia Cruz del Rayo	APE 05.15
12.	Colonia Prosperidad	APE 05.16
13.	Colonia de la Prensa y B. Artes	APE 05.17
14.	Colonia Iturbe IV. El Viso	APE 05.18
15.	Colonia El Viso	APE 05.19

16.	Colonia Parque Residencia	APE 05.20
17.	Colonia Los Pinares	APE 05.21
18.	Colonia Albeniz	APE 05.22
19.	Colonia Los Cármenes	APE 05.23
20.	Colonia Los Rosales	APE 05.24
21.	Colonia Las Magnolias	APE 05.25
22.	Colonia Jardín Norte y Coop. Benéfica	APE 06.02
23.	Colonia Bellas Vistas	APE 06.03
24.	Colonia Parque Metropolitano	APE 07.01
25.	Colonia Mingorrubio	APE 08.06
26.	Colonia Manzanares	APE 09.10
27.	Colonia Militar Cuatro Vientos	APE 10.08
28.	Colonia C. Jardín Castañeda	APE 10.09
29.	Colonia Lucero	APE 10.10
30.	Colonia de la Prensa	APE 11.09
31.	Colonia Tercio y Terol	APE 11.10
32.	Colonia San Fermín	APE 12.04
33.	Colonia Bomberos	APE 12.05
34.	Colonia El Hogar Ferroviario	APE 14.01
35.	Colonia San Vicente	APE 15.02
36.	Colonia Santo Angel	APE 15.03
37.	Colonia Sambara	APE 15.04
38.	Colonia El Bosque	APE 16.04
39.	Colonia Ntra. Sra. de la Paz	APE 17.11
40.	Colonia Valderribas	APE 19.05
41.	Colonia Benéfica Belén	APE 20.05
42.	Colonia Las Margaritas	APE 20.06

Las colonias históricas, cuyo planeamiento específico se desarrolla en el Nuevo Plan General, suponen un amplio abanico de promociones que responden al tipo genérico de urbanización conocido como *ciudad jardín*, y que consiste, fundamentalmente, en un tejido homogéneo compuesto por la agregación de viviendas unifamiliares en parcela propia, según ciertas reglas de composición que son características de cada una de ellas.

Todas ellas fueron en su origen promociones periféricas,¹ condición que en diverso grado solo conservan las mas recientes, mientras que el propio crecimiento de Madrid, combinado con ciertas buenas condiciones de los edificios existentes, ha transformado a alguna de ellas en parte especializada de la estructura de centralidad madrileña y, con demasiada frecuencia, en lugar de implantación de determinados servicios y dotaciones urbanas para las áreas circundantes. En principio todas fueron promociones residenciales de carácter social, aunque las diferencias del grupo destinatario podían ser muy fuertes.

En todo caso, se trata de tejidos urbanos de composición sencilla y uniforme que cumplen papeles específicos en el conjunto madrileño de muy diversa naturaleza y complejidad, pero que aún conservan en gran medida su carácter inicial, entendiéndose como tal determinadas configuraciones de tipos de edificios, de relaciones entre lo público y lo privado, de densidades y de actividades que, en definitiva, suponen un modelo de urbanización alternativo vinculado a una cierta cultura de la ciudad que tiene excepcional interés.

Estas colonias son fundamentalmente espacios residenciales, como tal nacieron, y solo las posteriores transformaciones a las que han estado sometidas han introducido otras actividades.

En algunos casos la conversión de estas viviendas unifamiliares en dotaciones de diversa naturaleza, como educacional, cultural, asistencial o sanitaria, ha tenido una intensidad muy acentuada llegando a constituir auténticas concentraciones de servicios con un área de mercado muy amplia, muy superior en bastantes casos a las necesidades del barrio en el que se encuentran. En otras circunstancias, estas colonias han demostrado tener un enorme atractivo para las actividades profesionales. De todas las actividades urbanas posibles solo la comercial aparece en muy contadas ocasiones, de momento. Con frecuencia estos usos se presentan asociados en configuraciones determinadas. El uso industrial, lógicamente, es ajeno a la propia idea de las colonias, salvo algunos talleres domésticos anexos a las propias viviendas.

Las transformaciones de usos tienen una componente de centralidad muy clara, en el sentido de que el grado de la transformación y la geografía de la misma son coincidentes. Solo las colonias que han cambiado su papel en el contexto de la ciudad han sufrido claras desviaciones respecto al uso residencial inicial. La escasez de espacio dotacional en el denso tejido madrileño del ensanche y del primer extrarradio ha constituido una fuerte tensión para alguna de estas piezas, hasta transformar radicalmente alguna de sus zonas en auténticos centros exportadores de servicios educativos y sanitarios, destinados a una clientela de elevado nivel de renta. Estas transformaciones de usos se han asociado a dos prácticas habituales: la agregación de parcelas y la sustitución del edificio por otro que agotase las posibilidades de edificabilidad que ofrecía la ordenanza. En muchas ocasiones se han sumado las dos prácticas.

El uso de oficinas en sus diferentes variantes constituye, por otra parte, un complicado problema de control, en el sentido de que se trata de actividades que muchas veces van asociadas a la vivienda y resultan difíciles de identificar y controlar. Algunas colonias como la de Prensa y Bellas Artes, Parque Residencia o Metropolitana, que disponían de un caserío de dimensiones generosas, han sufrido profundas transformaciones de usos, asociadas a importantes alteraciones de la edificación y a sustituciones indiscriminadas.

En general y salvo el grupo de colonias del sur, que además conservan aún su carácter periférico original en gran medida, se ha producido ya un relevo de ocupantes y una fuerte elevación de su nivel de renta.

Puede decirse que la conservación de las colonias es una cuestión fundamental de umbrales. Se mueven en el límite inmobiliario que separa el universo doméstico del de otras actividades productivas y ese umbral lo es tanto por lo que se refiere a los tamaños como a los valores del mercado. La conservación pasa por poner los medios para que no se llegue a traspasar el umbral en todas las instancias. En todo caso, aquellas colonias que mas han estado sometidas a transformaciones por presión urbanística de actividades de centralidad, son precisamente las que han incorporado un alto valor tributario que admite cualquier proceso de rehabilitación, si se considera oportuno.

Por regla general, la edificación ha constituido el objetivo principal de la batería de acciones destinadas a proteger estos espacios. Se ha entendido que es en ella donde se concentran las acciones de transformación. Sin embargo, como hemos visto, este espacio construido representa tan solo uno de los elementos de configuración de la colonia y no necesariamente el mas importante a la hora de definir las características del conjunto.

Sobre la edificación principal, que ha sido el objeto básico de regulación tanto de la norma zonal 2 vigente, como de las escasas APD incorporadas al Plan de 1985, puede decirse que el principal factor de transformaciones es el que proviene del hecho de haber pasado, muchas de estas colonias, de ser representantes de la cultura residencial del mínimo y del alojamiento social popular, a ocupar ahora un lugar hegemónico en la división del espacio social o en el de actividades económicas. La factura que

ha sido necesario pagar para mantener las tipologías originales (que no los edificios), en algunos casos señalados, ha sido la de sufrir serias transformaciones de volumen y de uso. Con todo, incluso en los casos mas agudos y siempre que no haya habido sustitución, se han conservado, groso modo, aspectos muy generales de la disposición urbanística que al menos mantienen el carácter del tejido.

La casuística es de todas formas muy grande, ya que la diversidad de tamaños, tanto de parcela como de superficie edificada original, ha permitido incluso en colonias muy próximas (Prensa y Bellas Artes, El Viso e Iturbe IV, por ejemplo) que se siguiera un camino muy diferente en cada una de ellas: en un caso las sustituciones son mayoritarias, en el otro son las transformaciones de uso lo que ha dominado, mientras en el último caso se da una permanencia muy acusada del uso residencial.

Quizás lo mas notable de estas colonias esté en el escenario urbano que ofrecen. Si bien sigue manteniéndose en grandes líneas, lo cierto es que se ha visto alterado por las transformaciones del espacio delantero, esto es, el situado entre la edificación y la calle, y por el sobreuso que ha introducido el automóvil en todos sus aspectos, tanto por lo que se refiere al aparcamiento exterior como el interior y la desaparición de la permeabilidad que existía por el cegamiento y alteración de las cercas originales.

Donde no existía garaje se han habilitado numerosos espacios cerrados, violentando las cercas y ocupando el espacio delantero. Donde existían estos garajes, se han transformado en oficinas y el coche se ha visto obligado a colonizar nuevos espacios. Se trata, en definitiva, de un problema que ha afectado singularmente a la escena urbana.

1.4 CEMENTERIOS HISTÓRICOS

Las diversas sacramentales de nuestra ciudad, todas ellas de carácter privado y la necrópolis de la Almudena con sus cementerios anexos, reúnen en sí valores suficientes para merecer su catalogación como parte del Patrimonio Histórico-Artístico. Esta catalogación debe alcanzar no solo los cementerios en sí, como ejemplos de trazados de gran valor paisajístico, sino como contenedores de auténticas obras maestras en el campo de la escultura, la arquitectura y las artes aplicadas. No faltan tampoco magníficos ejemplos de ajardinamiento y árboles singulares.

Todo ello ha movido a la necesidad de redactar para cada uno de ellos un Plan Especial de Carácter Temático, donde se contienen los correspondientes diagnósticos a los que nos remitimos como justificación más detallada de la necesidad de intervención y las soluciones adoptadas. Estos cementerios son:

Las sacramentales de:

- San Isidro
- San Justo
- Santa María
- San Lorenzo y San José

La necrópolis de Nuestra Señora de la Almudena, junto con sus cementerios anexos Civil y Hebrero y el antiguo de Epidemias.

Como breve resumen de estos diagnósticos, describimos a continuación los rasgos mas característicos observados, comunes a todos ellos, y que son:

- a) Un estado casi general de abandono en la conservación.

- b) Un crecimiento anárquico invadiendo muchas veces los enterramientos, los caminos y paseos originales.
- c) Una falta de normativa específica que ha posibilitado todo tipo de agresiones al patrimonio histórico y artístico y a otros elementos de valor.

Señalemos que estos males son particularmente graves en los casos de las sacramentales. La necrópolis de la Almudena, se encuentra bien cuidada y las agresiones al patrimonio sólo se han dado de forma puntual.

El principal problema de todos ellos es la práctica imposibilidad de crecimiento, lo que dificulta obtención de medios para financiar las obras de conservación y menos aún las de mejora.

2 EL PLANEAMIENTO DE LAS ÁREAS HISTÓRICAS

La necesidad de contar con un planeamiento especializado para las áreas históricas fue detectado ya desde el comienzo de la revisión del Plan General. El grado de deterioro de algunas zonas, sobradamente conocido a nivel público, y la posibilidad de que ese deterioro ampliase su influencia a otras partes aun no contaminadas del tejido urbano, movió a la OMP a acometer los estudios necesarios para realizar un planeamiento riguroso y documentado, que permitiese la redacción de Planes Especiales de conservación, protección y revitalización, tanto de estas áreas degradadas como de las restantes que, por su interés histórico-artístico o ambiental fuera necesario defender frente a transformaciones indeseadas, potenciando al tiempo sus valores fundamentales.

Estos trabajos han dado como resultado las Áreas de Planeamiento Específico, estudiadas como se ha dicho con el nivel y profundidad exigidos por el planeamiento especial correspondiente al Centro Histórico, los Cascos Históricos Periféricos, las Colonias Históricas de Hotelitos, así como los planes especiales de contenido temático de los Cementerios Históricos.

2.1 EL PLANEAMIENTO DEL CENTRO HISTÓRICO

Si existe un área de la ciudad donde se dan las mayores contradicciones y paradojas, donde se alternan los barrios más elegantes y exquisitos con los que albergan a clases marginales, o las zonas comerciales más sofisticadas con los mercados de ocasión, donde existe el mayor déficit de algunos equipamientos con la sobreabundancia de otros y los parques más hermosos con un índice de zona verde por habitante casi inexistente, es nuestro centro histórico.

Problema común a todos los centros históricos de casi todas las ciudades europeas es, precisamente, solucionar estas contradicciones. Este centro, ciudad dentro de una ciudad, que no tiene posibilidad de desahogar de forma ordenada la presión que recibe desde distintos ámbitos, parece condenado a una división en reductos cada vez más diferenciados e impermeables, a no ser que se pongan remedios de muy diversas índoles, entre los que no puede faltar el de una cuidadosa planificación urbanística.

2.1.1 CRITERIOS Y OBJETIVOS

Enunciados ya los criterios y objetivos para el Casco Antiguo en otro punto de esta Memoria, corresponde enumerar someramente los que han servido para planificar los ensanches.

Además de los criterios comunes ya dichos en el Capítulo 3 de este Documento, entre los que no es ocioso insistir en el objetivo del centro vivo y para vivir, y de trabajar con criterios ecológicos al considerar la relación de los seres vivos con su medio, como es la relación del ciudadano con la ciudad, deben tenerse en cuenta las siguientes objetivos particulares:

- a) Mantener la población tradicional en sus barrios, mejorando sus condiciones de habitabilidad e impidiendo la presión que sobre ella ejerce la implantación de usos terciarios.
- b) Mejorar la estructura urbana con acciones sobre el viario, templado del tráfico en zonas emblemáticas e incrementar la calidad ambiental con tratamientos vegetales del espacio público.
- c) Mantener la edificación de valor, impidiendo su sustitución indiscriminada o su destrucción interior para los ejemplos de verdadero valor.

- d) Permitir la renovación del parque inmobiliario en aquellos ejemplos no significativos que permitan mejorar la oferta de vivienda, consiguiendo hacerla asequible a una capa de población más amplia.
- e) Incentivar el asentimiento del comercio tradicional y de lujo, impidiendo la proliferación del uso de oficinas, limitándolo a unas áreas muy concretas de carácter específico.
- f) Mantener y mejorar los equipamientos existentes, equilibrando el tradicional déficit de servicios deportivos y asistenciales, y potenciando el carácter cultural y emblemático del centro. Otros usos dotacionales tradicionalmente asentados en zonas concretas, como es el caso del sanitario, debe también ser mantenidos aunque permitiendo su mejora y adaptación a las nuevas demandas.
- g) Mejorar las infraestructuras urbanas, con planes de revisión y modernización de sus instalaciones.
- h) Compatibilizar el carácter público y privado del transporte, mejorando la oferta y condiciones del primero para conseguir una disminución del segundo.

2.1.2 CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTALES DEL NUEVO PLANEAMIENTO

El nuevo planeamiento redactado con las bases y criterios antes expuestos, queda configurado como el Área de Planeamiento Específico del Centro Histórico (APE 00.01), y constituye un documento incluido dentro del Plan General con el que comparte las directrices generales, los criterios básicos y la planificación global, pero que cuenta con sus características propias en base a sus objetivos de protección, conservación y regeneración de la trama urbana, de sus habitantes, de sus actividades económicas y culturales y del ambiente y calidad de vida que le es propio.

Como elementos más significativos de este área, se encuentran:

- a) Contener dentro de sí una serie de acciones estructurantes que tienen por objetivo fundamental el constituirse en motor y polo de atracción de las actividades que permitan mejorar el tejido urbano en un amplio radio y que este tejido saneado influya a su vez en su entorno para extenderse en mancha de aceite hasta regenerar las áreas más dañadas.
- b) Regularse gran parte del área por una normativa propia, redactada de forma muy particularizada para las diferentes zonas en que puede dividirse.
- c) Prever el mantenimiento de determinados usos por considerarlos como básicos para sustentar las actividades que tradicionalmente han tenido su radicación en el Centro.
- d) Encomendar la protección del patrimonio y el ambiente urbano a un completo catálogo, que abarca edificios, decoraciones de locales, jardines, monumentos públicos, elementos singulares y espacios urbanos, así como a una ordenanza de conservación ambiental para regular las sustituciones, en lugar de limitarse a mantener una volumen edificado sin tener en cuenta los valores intrínsecos o de posición de los edificios.
- e) Limitar drásticamente el uso del terciario que pueda implantarse, tanto en lo que respecta a las oficinas como a las grandes superficies comerciales, dañinas las primeras para la conservación de la población tradicional y el ambiente urbano, y las segundas para el pequeño comercio y la actividad tradicional.
- f) Fijar las reglas para la tramitación de las modificaciones y los márgenes de actuación de los Planes Especiales que puedan redactarse para la protección de algún edificio.
- g) Encomendar la regulación e interpretación de la siempre compleja casuística a una Comisión Institucional, donde estén representadas Administraciones y Entidades relacionadas con la protección del Patrimonio.

Estos elementos pueden describirse más pormenorizadamente como:

A LAS ACCIONES ESTRUCTURANTES

Descritas en el Capítulo 3 del presente documento, situadas todas ellas en el Casco Antiguo, estudian con mayor detenimiento determinadas partes de la ciudad con el objeto, por lo general, de conseguir equipamientos de cualquier tipo o, simplemente, de ordenar un sector confuso y mal definido en la trama urbana. Estas áreas son:

i) Áreas de Planeamiento Específico:

- APE 01.01 - Casino de la Reina
- APE 01.03 - Barceló
- APE 01.04 - Pza. Vázquez de Mella
- APE 01.05 - Costanilla de los Desamparados
- APE 01.06 - Cuesta de las Descargas
- APE 01.07 - Pza. de la Cebada/San Francisco
- APE 01.08 - Banco de España
- APE 02.18 - Iberdrola
- APE 02.19 - Nueva Calle Ancora-Delicias
- APE 02.20 - Carcel de Yaserías
- APE 02.21 - Antigua Estación de Autobuses
- APE 02.23 - Gil Imón
- APE 02.24 - Fábrica de Gas
- APE 03.06 - Los Jerónimos
- APE 03.07 - Cavanilles
- APE 03.08 - Panteón de Hombres Ilustres
- APE 04.05 - Tribunal Tutelar de Menores
- APE 04.06 - Cocheras EMT
- APE 04.07 - Tomás López-Luís Villa
- APE 04.12 - ABN, Serrano, 55
- APE 05.02 - Castellana, 94
- APE 07.02 - Santa Engracia, 39
- APE 07.03 - Zeltia S.A.
- APE 07.04 - Teniente Alcalde Pérez Pillado
- APE 07.05 - Palafox
- APE 09.18 - Buen Suceso

i) Áreas de Planeamiento Remitido:

- APR 01.01 - Pº Recoletos 3, 5, 7 y 9
- APR 01.02 - Muralla
- APR 01.03 - Manzana calle Segovia
- APR 01.04 - Sala Olimpia
- APR 01.05 - Alameda
- APR 01.06 - Entorno de San Francisco el Grande
- APR 01.07 - Seminario Conciliar

- APR 01.08 - Mercado de Santa Isabel
- APR 01.09 - Pz. de Santo Domingo-Callao
- APR 01.10 - Atocha, 123
- APR 01.11 - Mercado de San Fernando
- APR 01.12 - Palacio de Tepa
- APR 01.13 - Universidad de San Bernardo
- APR 02.09 - Pirámides-Puerta de Toledo
- APR 02.10 - Márgenes del Río Manzanares
- APR 02.14 - Renfe-Ciudad de Barcelona
- APR 02.15 - Vicente Calderón
- APR 02.16 - OSRAM
- APR 02.17 - Cuartel Batalla del Salado
- APR 02.18 - Guillermo de Osma
- APR 02.19 - Pº de la Chopera
- APR 03.01 - Oficinas del Metro
- APR 03.02 - Granada-Valderribas
- APR 03.03 - Recoletos Prado
- APR 03.04 - Dr. Esquerdo
- APR 04.03 - Pasaje Príncipe de Vergara
- APR 04.04 - Mercado de Torrijos
- APR 04.05 - Velázquez, 5
- APR 04.06 - Equipo Quirúrgico Montesa
- APR 04.07 - Fundación Elorz
- APR 04.08 - Consejería Sanidad O'Donnell
- APR 04.10 - Serrano c/v Ortega y Gasset
- APR 04.12 - Goya, 24
- APR 05.01 - Escuela Politécnica del Ejército
- APR 05.04 - Manzana María de Molina
- APR 07.01 - Deportivo Pablo Iglesias
- APR 07.02 - Cocheras Metro Cuatro Caminos
- APR 07.03 - Estadio Vallehermoso
- APR 07.04 - Deportivo Canal de Isabel II
- APR 07.05 - P.M.M. Cea Bermúdez
- APR 07.06 - DGGC Guzmán el Bueno
- APR 07.07 - Callejón de Robledillo
- APR 07.08 - Callejón de Casarrubuelos
- APR 07.09 - Tpa. Raimundo Fernández Villaverde
- APR 07.10 - Meléndez Valdés-Hilarión Eslava
- APR 07.11 - Ríos Rosas

El contenido y objetivos de estas áreas quedan debidamente reflejados en sus fichas correspondientes. Por sus características y sin que ello signifique que se trata de las más importantes desde el punto de vista urbanístico, se comenta muy brevemente a título de ejemplo el contenido de alguna de ellas que se consideran lo suficientemente representativas para permitir así tener una idea de como se han definido y estructurado las restantes.

iii) APR 01.07 Seminario conciliar

La gran parcela que ocupa el Seminario permite su ampliación en edificios independientes para albergar la Universidad de Teología, con lo que se espera no sólo mejorar la oferta educativa a nivel de ciudad, sino ayudar a la revitalización del barrio con la tradicionalmente buena influencia de este tipo de actividades en su entorno próximo.

B LAS REGULACIONES ESPECÍFICAS

Se han desarrollado para la casi totalidad de este área normas específicas con que regular los parámetros de edificabilidad y usos. Los criterios seguidos para la toma de decisiones son los siguientes:

- a) Edificabilidad. Ha sido estudiada en forma pormenorizada para cada manzana y tramo de calle, ponderándose en función de los edificios existentes y de la imagen final deseable. Las propuestas iniciales han sido homogeneizadas para evitar disfunciones o contradicciones, como por ejemplo el que dos aceras enfrentadas de un mismo tramo de calle tengan alturas muy dispares.

En aquellas zonas en las que para el cálculo de la edificabilidad se ha utilizado el coeficiente Z, éste se ha obtenido teniendo en cuenta la altura conveniente en función del ancho de la calle, la altura media ponderada de cada frente de manzana calculada tomando como base la Cartografía Básica para Planeamiento Urbano (CBPU), aplicando una fórmula ponderada, ajustando las dos alturas y uniformizando con un criterio basado en la imagen final para cada una de las calles.

En el casco antiguo los criterios utilizados han sido, preferentemente, los de imagen final, dada la irregularidad de ancho y trazado de la red viaria.

Del cálculo de la edificabilidad se han exceptuado las siguientes parcelas:

- i) Las que contienen edificios catalogados en el grado singular, por considerar que sus valores son tales que, en el caso de que fueran destruidos por alguna causa excepcional, no caben otras obras que las de reconstrucción.
 - ii) Los que contienen edificios que por su excepcionalidad con respecto a la trama urbana circundante no puedan tener otras posibilidades de edificación que las existentes.
 - iii) Las que contengan jardines catalogados, ya que estos tienen sus propias normas de edificación contempladas en el Título 8 de las Normas Urbanísticas.
 - iv) Las parcelas que por sus características especiales deban ser reguladas de forma particular, de acuerdo con una ficha específica.
- b) Usos. Los usos también se han regulado de una forma muy pormenorizada, de manera que ha sido necesario confeccionar un plano para atribuir el que corresponde a cada parcela. Ha sido criterio fundamental la conservación de la calidad de vida y el ambiente urbano, para lo cual se ha sido muy selectivo a la hora de autorizar usos terciarios que, según todos los diagnósticos, tienen efectos negativos para el mantenimiento del uso de vivienda. En ciertas áreas se autoriza completar el porcentaje de terciario en edificios en los que se haya concedido licencia para implantar hasta el 50% de la superficie construida, por entender que esta situación ha dado lugar a una mezcla de usos indeseada. Los usos comerciales en edificio exclusivo han sido fuertemente restringidos, limitándose a reconocer los actualmente existentes con ciertas posibilidades de ampliación dentro de la misma manzana, remitiéndose a estudio de impacto ambiental las nuevas que puedan solicitarse.

a) Áreas de Planeamiento Específico

i) APE 01.01 Casino de la Reina.

Ejemplo de colaboración entre Administraciones. El Patrimonio del Estado cede una parcela situada en el borde del barrio de Lavapiés, y desaloja unos edificios ocupados para diversos servicios. El objetivo es crear un parque de 3 hectáreas de superficie, tan necesario en ese área, en lo que fue antigua finca de recreo de la Reina María Cristina.

ii) APE 02.18 Iberdrola

Ejemplo también de colaboración entre una entidad privada y el Ayuntamiento. La compañía Iberdrola pretende modificar el uso de una parcela situada en el borde sur del distrito de Arganzuela, calificada en la actualidad de Servicios de Infraestructura, para ubicar toda sus oficinas, hoy dispersas por la ciudad. A cambio cede un edificio en la c/ Palafox, muy necesario para mejorar las dotaciones del barrio de Olavide, al margen del aprovechamiento que por Ley le corresponde al Ayuntamiento.

iii) APE 02.21 Estación Sur

La creación de la nueva Estación Sur de Autobuses permite desalojar la antigua estación central y crear una zona verde de 1 hectárea de superficie y un polideportivo al servicio del barrio. Apoyando la operación se contempla un posible uso lucrativo en manzana independiente, formada a partir de una superficie que se desgaja de la parcela original.

b) Áreas de Planeamiento Remitido

i) APR 03.03 Desarrollo del Área Cultural Recoletos-Prado

Este ambicioso plan que constituye una de las grandes operaciones emblemáticas contempladas en el Capítulo 3 tiene por objeto potenciar el eje cultural que hoy en día es el Paseo del Prado prolongándolo hacia San Francisco el Grande por el Oeste, y hacia el Panteón de Hombres Ilustres por el Este. Pretende reordenar el entorno de estas vías (Paseo del Prado-Rondas de Atocha, Segovia, Toledo-Paseo de Reina Cristina) para conseguir mejorar su entorno próximo y transformarlo en un gran área cultural, de mayor importancia mundial que la que ya tiene hoy en día. Dentro de este área hay varias Áreas de Planeamiento Específico que sirven como referencias concretas de la operación.

ii) APR 02.10 Márgenes del Río Manzanares

Pocas cosas pueden hacerse ya por nuestro río. Del idílico paseo que hubiera sido posible realizar si se hubieran seguido las primeras ideas que propuso el Organismo encargado de planificar la canalización del río, se ha pasado a la trepidante autopista, que es hoy en día, sin posibilidad ya no sólo de paseos, sino ni siquiera de detenerse. Grandes monumentos han quedado completamente desvirtuados por ello (la Puerta de Toledo y el Puente de Segovia), y la mastodóntica presencia del estadio Vicente Calderón acaba por rematar este cúmulo de desaciertos. Con este APR se pretende estudiar la posibilidad de unir ambos márgenes con nuevos puentes que sean atractivos, que mejoren la comunicación entre ambos márgenes, dando entrada a los barrios del sur en las zonas verdes del distrito de Arganzuela, y que sirvan de soporte a actividades culturales, lúdicas y deportivas, respetando siempre las obras de la canalización.

También se contemplan los usos dotacionales que deben quedar vinculados a su categoría actual, bien por estar ubicados en edificios catalogados en los niveles 1 y 2 y ser necesario controlar que los posibles cambios no atentan contra los elementos protegidos, bien por ser necesario el mantenimiento de una determinada actividad para potenciar un uso cultural concreto. Para este último caso ha sido estudiada la situación particular de cada cine o teatro existentes en este ámbito, concluyéndose que se trata de dos situaciones distintas. A saber:

- i) Las salas de cine deben ser mantenidas en las áreas en que tradicionalmente ha existido agrupación de ellas, pues la experiencia demuestra que esta agrupación influye positivamente en su rentabilidad y, como uso cultural que es, ni la ciudad ni su centro histórico pueden permitirse su desaparición. Como ayuda a la obligación de mantener el uso de cine, se permite un aumento de la edificabilidad que no contabilizaría como tal, siempre que se dedique también al uso de cine o a usos culturales complementarios del mismo y, por supuesto, sea compatible con las condiciones de catalogación del edificio.

Se han definido cuatro áreas de actividad cultural preferente, en torno a las calles Gran Vía, Fuencarral, eje Goya-Narváez y Plaza de Benavente. Se delimitan en los planos, y los cines que en ellas se reflejan, deben mantener su actividad actual. Fuera de esas áreas, se permite el cambio de uso, con las limitaciones que le correspondan, pero si voluntariamente se mantiene la actividad, se la estimula con los mismos incentivos que a las otras salas.

- ii) Las salas de teatro deben ser mantenidas en su totalidad, con pequeñas excepciones en casos no significativos ni por su aforo ni por su tradición, ya que se trata de una actividad cultural de primer orden que debe ser mantenida y fomentada, desde el punto de vista urbanístico.

Para ayudar a su mantenimiento se contemplan los mismos incentivos que para el caso de los cines.

- iii) Algunas salas ya transformadas son de tal calidad que debe procurarse su recuperación (caso del antiguo Teatro Eslava y del Cine Barceló). También debe procurarse la recuperación de salas al hilo de alguna actuación de mejora de la calidad urbana (caso del Teatro Benavente).
- iv) En aquellos casos, tanto de cines como de teatros, en que por las condiciones de catalogación del edificio no se pudiese materializar la edificabilidad a que nos referimos en los apartados anteriores, se procederá a un estudio particularizado que podrá recogerse en un Plan Especial.

- c) Sobre el viario. Los casos en que se proponen acciones de templado de tráfico, recuperación de bulevares o tratamientos específicos de áreas concretas se recogen en un plano específico que define el ámbito de la actuación. A este plano lo acompañan una ficha con las secciones de calle que se consideran óptimas, si bien sólo pretenden tener un carácter orientativo. Se ha procurado que las acciones estructurantes sirvan de actuaciones piloto en la introducción de zonas templadas, aumentando la sinergia de estas acciones en el entorno ambiental.
- d) Sobre la edificación. Se recogen en un plano específico las Áreas de Rehabilitación Preferente y las de Rehabilitación Integrada, como medio para determinar que fincas se encuentran incluidas en ellas.
- e) Fichas de condiciones urbanísticas. Se ha confeccionado para cada finca incluida dentro del área una ficha en la que se resumen sus características más significativas, tales como la Norma Zonal de aplicación, las condiciones de protección en los catálogos del Plan y los impuestos como consecuencia de la aplicación de la Ley del Patrimonio Histórico español, el Área de Reparto corres-

pendiente y otros datos análogos. Cuando la finca está regulada por la Norma Zonal 1 también se incluye información sobre la edificabilidad que le corresponde, si bien esta información sólo se facilita con carácter orientativo y no vinculante, ya que el cálculo se ha realizado con medios informáticos sobre la base del parcelario urbano, y por tanto queda sujeto a errores de medición o de diferencias con las parcelas catastrales o las registrales.

C OTRAS REGULACIONES

Las propias características del patrimonio histórico hace que no sea posible su regulación exhaustiva con normas de carácter general, a pesar del detalle con que hayan podido estudiarse y redactarse. Por otra parte, el criterio de flexibilidad y la posibilidad de plantear soluciones alternativas contempladas para los temas de usos y la gran cantidad de casos particulares que pueden aparecer, suponen que haya que prever otros elementos reguladores del planeamiento que las hasta aquí previstas. Estas son:

a) La Comisión Institucional para la Protección del Patrimonio Histórico, Artístico y Natural (CIP-HAN). Esta Comisión recoge la tradición iniciada con la aprobación del Plan Especial de Protección Villa de Madrid, y su intención es contar con la opinión de expertos en la materia a la hora de tomar decisiones sobre múltiples temas, incluso sobre posibles interpretaciones de la Normativa. Se pretende, además, que sirva como instrumento de colaboración entre las diversas Administraciones y Entidades relacionadas con la materia.

b) La Ordenanza de Rehabilitación Urbana y Gestión Ambiental (ORUGA). Esta Ordenanza se incorpora con el objeto de regular los parámetros de la construcción para el mantenimiento del ambiente urbano. Aunque no se le da un carácter vinculante sus determinaciones pueden ser exigidas para el caso de que algunas propuestas no sean aprobadas por la CIPHAN, a pesar de que se hayan presentado varias soluciones y la Comisión no las haya considerado adecuadas para el ámbito concreto de que se trate.

Particularmente importantes son los parámetros que regulan las actuaciones por manzana y las medidas cautelares para permitir la excavación de sótanos en edificios catalogados.

c) La regulación de las modificaciones de los Catálogos y las Normas para la tramitación de los Planes Especiales. La posible aparición de errores materiales en la confección de los Catálogos hace necesario establecer unas reglas para su tramitación. Por otra parte, la posibilidad de introducir modificaciones a la Normativa mediante la tramitación de Planes Especiales queda debidamente regulada, considerando que lo que exceda a esas reglas tenga el carácter de modificación de Plan General.

d) Normas para la disciplina urbanística. Se contempla la forma de tramitar las posibles infracciones urbanísticas contra los elementos catalogados, y no contempladas por la Ley del Suelo. Se establecen criterios de valoración para algunos elementos catalogados, como es el caso de la aplicación de la Norma Granada para las especies vegetales, considerada obligatoria por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, 7 de noviembre de 1991.

2.2 ÁREAS DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO DE LOS CASCOS HISTÓRICOS PERIFÉRICOS

2.2.1 CRITERIOS

El planteamiento general atiende básicamente a cuatro líneas de actuación:

- a) Actuación y recuperación de distintos ámbitos para que posean unidad morfológica y ambiental, a través de:
 - i) Revisión y redefinición de las alineaciones y alturas de la edificación, adecuándolas al mantenimiento de la estructura parcelaria y a la distinción, según los casos, en:
 - Áreas muy alteradas en su morfología y tipos edificatorios con alturas mayores de tres plantas.
 - Áreas que por su valor ambiental, bien por vincularse a la red viaria de coexistencia peatonal, a la de espacios libres, ámbitos o edificaciones protegidas, requieren una limitación de altura inferior a tres plantas.
 - ii) Tratamiento de la red viaria y urbanización específica.
 - iii) Creación de espacios libres y zonas verdes que permita la continuidad del tránsito peatonal.
- b) Obtención y mejora del nivel de calidad de los diferentes espacios libres y red viaria, de acuerdo con su condición de cascos antiguos, a partir de:
 - i) Completar y definir la red peatonal y las necesidades de aparcamiento, planteando la coexistencia y templado del viario.
 - ii) Creación de pequeñas áreas estanciales integradas en la red viaria, como resultado de ampliaciones en las áreas peatonales así como en encuentros y cruces.
 - iii) Creación y mejora de los espacios libres ~~alrededor de los hitos centrales, como las iglesias y~~ plazas que constituyan focos incentivadores de la actividad lúdica y social.
 - iv) Evitar los tráficos de paso transversales para conectar los distintos barrios contiguos.
- c) Regulación sobre la edificación acorde con la idiosincrasia de estos ámbitos y protección del patrimonio de interés aún existente, mediante:
 - i) Condiciones estéticas y normas de composición ambiental con especial atención a los invariantes populares existentes.
 - ii) Protección puntual y mejora de los entornos de aquellos elementos urbanos que se encuentren vinculados a la historia de estos antiguos pueblos.
 - iii) Establecimiento de criterios y grados de urbanización con inclusión de arbolado y vegetación y recomendaciones de diseño para los espacios públicos significativos.
- d) Reequipamiento en emplazamientos adecuados y, en su caso, creación de suelo para nuevas viviendas, a partir de:

- i) Liberar suelo o adecuar contenedores para la implantación de equipamientos aún cuando tengan pequeñas dimensiones, previo análisis y necesidades planteadas por las Juntas Municipales y las Asociaciones Vecinales.
- ii) Definir las unidades de ejecución necesarias de forma que representen un compromiso de viabilidad con un justo reparto de cargas y beneficios.

2.2.2 OBJETIVOS

El planeamiento específico desarrollado sobre estos cascos históricos cuyas propuestas pormenorizadas se desarrollan teniendo en cuenta las particularidades e invariantes de cada uno de ellos, se basa fundamentalmente en conseguir como meta última la recuperación, rehabilitación y, sobre todo, revitalización de estas áreas e impedir el deterioro de aquellas que aún conservan o mantienen ciertas características urbanas, que se pudieran estimar en perfecto estado.

En consecuencia, el objetivo primero es plantear de una vez, como documentos integrantes del Plan General el análisis y estudio pormenorizado y específico, a nivel de Plan Especial, de todos los cascos históricos de los distritos periféricos que aún hoy en día son reconocibles en la ciudad y que conservan su carácter como focos centrales de los mismos.

En función del diagnóstico de la situación actual, que se ha detectado y analizado a través de la información urbanística previa que se ha realizado en unos casos y del grado y nivel de desarrollo del planeamiento que existía sobre alguno de los cascos, en otros casos, la propuesta para la ordenación de estos ámbitos se plantea sobre un conjunto de objetivos generales que son:

- a) Recuperación y, en su caso, preservación de los invariantes y peculiaridades urbanos de la trama original de los cascos de los antiguos pueblos, en cuanto constituyen testimonio de la historia y orígenes de sus habitantes, intentando salvaguardar el tejido y su escena urbana, diferenciada de los barrios de las periferias que los han envuelto.
- b) Mantener, fomentar y potenciar el uso residencial como actividad característica, mejorando la calidad y habitabilidad para los residentes, al mismo tiempo que fortalecer la oferta y creación de viviendas para otros nuevos, intentando fomentar la atracción de población joven que suele alejarse de los barrios periféricos.
- c) Recuperar la calidad medio ambiental y mejorar la escena urbana, aplicando acciones reurbanizadoras que como acciones puntuales sobre el varío y espacios libres existentes, consigan potenciar su uso, eliminando al mismo tiempo impactos negativos.
- d) Proteger el patrimonio edificado con valor de conservación entendido como representante del caserío histórico y particularizado en los pocos elementos que aún se mantienen y representan la identidad local, normalmente de arquitectura popular, de estos antiguos núcleos rurales, matizando aquella mediante criterios de mejora de las condiciones de habitabilidad, en su caso.

En consecuencia, se plantea una protección individualizada de aquellos elementos de interés, basada en la particularidad del contexto de arquitectura popular que significa el ambiente de los cascos y que vienen siendo objeto en los últimos años de demoliciones, sustituciones y transformaciones inadecuadas, incluso de edificios que estaban catalogados.

- e) Respeto de la estructura urbana básica, representada por sus alineaciones y parcelación y actuar sobre esta en casos puntuales para solucionar problemas de impactos negativos, o en casos de

creación de nuevos espacios o áreas de intervención planteados desde la supeditación al interés superior de la propia revitalización del ámbito.

- f) Asignar reservas de suelo, o reutilizando edificación existente, para implantar los equipamientos necesarios, en los casos en que se hayan detectado déficits o mínimos estándares, así como localizar y situar espacios libres y zonas verdes, aún cuando sean de pequeña dimensión, buscando cualquier oportunidad que se detecte sobre la trama urbana y red viaria.
- g) Ajustar y plantear una normativa específica a las peculiaridades de los cascos, introduciendo gráficamente los parámetros fundamentales de ocupación y altura para permitir medidas de liberación interior en las manzanas existentes, en orden a conseguir mejores condiciones de iluminación y ventilación.
- h) Crear unidades de ejecución sobre suelos vacantes o tejidos objeto de necesaria remodelación para operaciones de nueva construcción residencial y creación de dotaciones, espacios libres y zonas verdes.

2.2.3 CARACTERÍSTICAS E INSTRUMENTACIÓN

Para conseguir los objetivos anteriormente señalados es necesario intervenir de manera decidida sobre la estructura urbana, tanto en el espacio privado como en el público.

En este sentido, la ordenación propuesta de los cascos históricos tiene, en líneas generales, las siguientes características:

- a) Se propone una regulación sobre la edificación en cuanto a su incidencia sobre el tejido urbano existente, procurando mantener alineaciones y la estructura parcelaria existente regenerando los interiores de manzana y conservando las edificaciones de interés. Esta regulación se plantea con una norma zonal genérica para los cascos que se complementa, en su caso, con unas ordenanzas particulares para cada casco histórico.
- b) Jerarquización de la red viaria, reduciendo el tráfico de paso como medio de mejorar la escena urbana y facilitar la utilización de las áreas estanciales y fomentando la creación de vías templadas que permita cierta continuidad e itinerarios de preferencia peatonal.
- c) Recuperación y protección de los elementos urbanos y sus entornos, que se encuentran vinculados a la historia de los pueblos.
- d) Regulación del nivel de la calidad estética y normas de composición específicas para las construcciones a través de unas condiciones específicas estéticas para los cascos, con especial atención a aquellos elementos que merezcan un detalle pormenorizado, para su inclusión en el catálogo de edificios a proteger.
- e) Respeto a los trazados de alineaciones y rasantes existentes, rectificando su trazado en escasos puntos y situaciones que responden a casos de edificaciones obsoletas sin interés de protección o por mejora de la red viaria o creación de espacios libres y zonas verdes puntuales.
- f) Definición de unidades de ejecución en suelo vacante o de regeneración, de forma que representen un compromiso entre la viabilidad económica, el justo reparto de cargas y beneficios y la homogeneización de los aprovechamientos.

El NPG ha considerado, tras valorar todas las circunstancias que concurren y que acaban de ser expuestas, que el mejor sistema para proteger los Cascos Históricos, así como el resto de las áreas históricas de la ciudad, era el desarrollo de un planeamiento específico para cada uno de ellos, acompañado del correspondiente catálogo de edificios protegidos, ya que este tratamiento permite el análisis individualizado de cada ámbito y sus características concretas, con la idea fundamental de abordar el triple objetivo de revitalizar, recuperar y rehabilitar.

En este sentido, la característica principal de la ordenación de los Cascos en su desarrollo en documentos de Áreas de Planeamiento Específico, que forman parte integrante del NPG, cumplimentando las determinaciones del mismo que se planteaban en el documento de Avance, ateniéndose y justificando su contenido en los criterios y objetivos anteriormente expuestos.

Estas APE se ordenan a nivel de planeamiento especial y contienen aquellos documentos escritos y gráficos que integran una figura de planeamiento de este tipo.

Siempre que se hace referencia en el contenido de la documentación que integra estos APE a Plan Especial, se debe entender como alcance de dicha documentación *a nivel de planeamiento especial*.

Los instrumentos de desarrollo de los APE de los Cascos Históricos Periféricos contienen los siguientes documentos:

- a) Información urbanística de manera pormenorizada compuesta por memoria y planos en los Cascos de El Pardo, Aravaca, Canillejas y Villaverde, sobre los que no se ha realizado nunca planeamiento específico. Los documentos gráficos a que se refiere este apartado estaban incluidos en la aprobación inicial de Marzo de 1995, por lo que no se incluyen como documentación específica en esta aprobación.
- b) En los demás Cascos se integra un informe pormenorizado del nivel de cumplimiento del planeamiento anterior que los desarrollaban.
- c) Ordenación, cuyo desarrollo se plantea mediante una memoria y las ordenanzas particulares en documento escrito y los planos de:
 - P01 Situación y delimitación
 - P02 Delimitación y ámbitos de ordenación
 - P03 Calificación
 - P04 Alineaciones y condiciones de la edificación
 - P05 Gestión
 - P06 Catálogo de elementos protegidos
 - P07 Catálogo. Análisis de la edificación
- d) Desarrollo, ejecución y gestión, con una memoria, definiendo las áreas de reparto y el aprovechamiento tipo y un fichero pormenorizado de todas las unidades de ejecución y acciones previstas y los planos de gestión y acciones puntuales.

La normativa de aplicación en los ámbitos de las APE de estos Cascos es:

- La normativa de carácter general
- La norma zonal 6 en lo que no sea particularizado en el APE
- Las ordenanzas particulares de cada APE del Casco Histórico

2.3 ÁREAS DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO DE LAS COLONIAS HISTÓRICAS

2.3.1 CRITERIOS

Tanto si se trata de Colonias definidas por un proyecto único que alcanza a todos los aspectos de la realización, incluidos los diferentes modelos de edificios utilizados, como si se trata de simples parcelaciones cuya edificación individualizada posterior ha sido regulada por ordenanzas -son las menos-, se entiende que no debe perderse en ningún momento la idea de conjunto, en el sentido de que el objeto de ordenación de las colonias es, precisamente, ese conjunto del que las parcelas componentes no han sido hasta ahora otra cosa que las unidades mínimas de transformación y gestión.

Así pues, cualquier decisión de planeamiento se sitúa en una intersección fuertemente contrastada entre un objeto compuesto, la Colonia, y un espacio doméstico muy vulnerable, que ni siquiera dispone del amortiguador que supone el edificio colectivo de viviendas en el resto del tejido urbano y que al mismo tiempo conserva casi intacta su capacidad de decisión individualizada sobre sus dominios espaciales, desde el cuarto de aseo al cerramiento de la parcela. Es precisamente la valoración desigual de la importancia de esos diferentes dominios, en la construcción del todo, el patrón elegido para establecer los criterios de ordenación.

La propia urbanización, la Colonia misma, se entiende como ese edificio colectivo que es preciso identificar y regular, un edificio muy especial sin duda que no en todas sus plantas (zonas) ha conservado los mismos usos o actividades, ni ha sufrido las mismas transformaciones en sus edificios elementales y que tiene sus esquinas, patios y corredores, por no hablar de la cubierta que le envuelve.

En definitiva, se adopta como criterio general que el conjunto de las Colonias ahora estudiadas representan un solo cuerpo de ordenación, compuesto de unidades que a su vez se organizan con sus propias leyes, generalmente familias de leyes geométricas, que proceden del mismo tronco común y que, en última instancia, están a su vez compuestas de elementos indivisibles muy homogéneos en su origen, pero muy diversificados ahora después de acumular una larga biografía de transformaciones individualizadas.

Se trata de conservar ese cuerpo único en el que convergen las prácticas del reformismo social, con modelos urbanísticos de baja densidad y equilibrada combinación de naturaleza y urbanidad, con un patrón de alojamiento unifamiliar que se mueve generalmente en los márgenes de la estricta economía, pero que ha sido capaz de mostrar una gran versatilidad y una gran capacidad de adquirir creciente complejidad de contenidos, propiedad esta que hay que preservar alejándola de los procesos de crecimiento de volumen edificado que caracterizaron otras formas de urbanización como el ensanche. Lo propio de estos espacios es la calidad frente a la cantidad que rige hasta ahora el modelo de urbanización de los espacios centrales de las metrópolis industriales.

Se entiende que el uso residencial era exclusivo en origen y hoy es dominante y por tanto se trata de favorecer su permanencia y recuperación. Las dotaciones en edificio de uso exclusivo se desearían limitar a las que ya existen, solo en los casos y circunstancias en que desde el conjunto de la ciudad así se demande. Una manera de regular indirectamente los usos, que puede ser operativa en determinadas colonias, es controlar y proteger la parcelación original, ya que se ha comprobado una correlación entre transformaciones y agregaciones. Pero también las ampliaciones de edificación en el interior de la parcela requieren dicho control, ya que es necesario distinguir aquellas asociadas a mejoras o modernizaciones de la propia vivienda (sobre todo en las colonias regidas por la ley de los mínimos) de aquellas otras que suponen un cambio de escala que traspasa el umbral de lo doméstico.

Uno de los aspectos tradicionalmente ligados a la conservación de estos tejidos de características tan singulares, esto es, tan apartadas de los estándares o patrones de alojamiento habituales, es la conservación, a su vez, del contenido social originario o la incorporación de un nuevo grupo social que se identifique con esa propuesta de alojamiento. Se trata de una cuestión relacionada, por una parte, con la antigüedad de la colonia, y sobre todo con la presión inmobiliaria ejercida sobre ella, que se expresa en un campo de precios determinado. Es importante a este respecto el tamaño original de las viviendas, que hace que sean mas *vulnerables* a la transformación aquellas de dimensiones mas generosas (mas próximas a los estándares actuales).

Se plantea el criterio de conservación y protección de estos tejidos por cuanto aún muestran una excepcional vitalidad, es decir, existen condiciones objetivas para garantizar su conservación en términos similares a los originarios y se ha podido demostrar que la norma zonal 2 del antiguo Plan General de 1985, en sus diferentes grados (y en particular su grado 2º o nivel b de usos) a cuya regulación están sujetos estos ámbitos, no es el instrumento mas adecuado para garantizar su protección, ni para conducir su transformación de forma que se conserven, al menos, sus aspectos fundamentales.

2.3.2 OBJETIVOS

Los criterios señalados en el epígrafe anterior se concretan en una serie de objetivos de distinto alcance que se pretenden cubrir e iniciar las vías de solución con la redacción de este planeamiento. Son los siguientes:

- a) Evitar las transformaciones producidas en estos tejidos urbanos por la implantación de determinados usos y dotaciones no acordes con el carácter residencial cualificado con el que se crearon en origen, paralizando las prácticas habituales, normalmente asociadas, de agregación de parcelas y sustitución de edificios.
- b) Evitar la transformación del contenido social de las Colonias no ofreciendo expectativas que pudieran atraer, hacia las mismas, grupos sociales de mayores rentas merced a la revalorización económica, y no de valor de uso, que los incrementos de aprovechamiento y edificabilidad venían produciendo.
- c) Proteger y conservar estos tejidos urbanos y las configuraciones tipológicas y modelos edificatorios que constituyen conjuntos de urbanización asimilados a la ciudad jardín, vinculados a una cierta cultura de la ciudad, que tienen excepcional interés.
- d) Mantener el carácter residencial de baja densidad y conservar este uso cualificado regulando la modificación o nueva implantación de otros usos en sentido muy estricto, incluso erradicando o descalificando los usos terciarios y limitando los equipamientos a los existentes y necesarios para la ciudad.
- e) Recuperación de la escena urbana como característica mas notable de la ordenación de las Colonias, protegiendo los espacios privados y salvaguardando el arbolado y vegetación, así como regular y fomentar medidas para evitar tráficos de paso y aparcamientos incontrolados.
- f) Considerar a las Colonias como un solo cuerpo de ordenación en el que convergen las prácticas del reformismo social con modelos urbanísticos de baja densidad y equilibrada combinación de naturaleza y urbanidad, con un patrón de alojamiento unifamiliar que se mueve generalmente en los márgenes de la estricta economía edificatoria.

- g) Adoptar un criterio de conservación de los volúmenes edificados, de acuerdo con los modelos originales y existentes, y con un estudio minucioso de los parámetros de la edificación que los crearon, planteando los ajustes que se estimen oportunos en cada caso.

2.3.3 CARACTERÍSTICAS E INSTRUMENTACIÓN

Para la consecución de los anteriores objetivos, las propuestas de ordenación y regulación de estos conjuntos presentan las siguientes características:

- a) Delimitación de los ámbitos de planeamiento ajustada a los límites históricos de la parcelación originaria, ampliados, en su caso, a terrenos contiguos cuando sus modalidades de parcelación, ocupación y edificación coinciden y los hacen difícilmente separables de la ordenación primera.
- b) Como rasgo determinante del carácter de las Colonias, como es el tamaño y forma de la parcelación, se protege la parcelación originaria no permitiéndose la segregación ni la agrupación de éstas, con carácter general. En consecuencia, se mantiene la estructura parcelaria y las alineaciones existentes.
- c) Se plantea como característica de planeamiento el establecimiento de unas reglas precisas de regulación (normativa) y ordenación para el conjunto de las Colonias, que dé respuesta de una manera coherente y homogénea a su conservación y protección.
- d) Esta normativa regula las condiciones de uso, volumen y estéticas, estableciendo un punto de partida actual y desarrolla los mecanismos reglados para alcanzar paulatinamente la imagen final de las Colonias. Con las condiciones establecidas en la misma y ajustándose en cada caso a las particularidades e idiosincrasia de cada Colonia, se permite:
 - i) Ejecutar obras de mantenimiento, conservación y mejora de las edificaciones.
 - ii) Parcelar las parcelas atípicas para adaptarse al tipo originario.
 - iii) Edificar los solares resultantes o existentes que no tuvieran asignado ningún modelo, con base a unas normas precisas.
 - iv) Regular el uso de la edificación, introduciendo el mecanismo de las configuraciones de manera puntual y localizada según su origen o situación consolidada por el tiempo.
- e) Las Colonias, como áreas homogéneas con cualidades de proyecto urbano unitario, con parcelación, urbanización y edificación conjunta, deben protegerse en su misma integridad; en consecuencia, la afección de la protección afecta a la edificación y a la parcela como ámbito completo.
- f) Se plantean los grados de protección específica acordes a su valor fundamentalmente tipológico y ambiental, de manera que se conserve la relación entre tejido urbano e imagen y tipología de los elementos construidos, permitiendo ajustes funcionales internos a la envolvente.
- g) El uso cualificado es el residencial, siendo muy rígidos en la compatibilidad y tolerancia de otros usos.
- h) Se plantea como objetivo el doble efecto de continuidad de residentes y conservación del ambiente urbano, como combinación singular en la ciudad. Para ello el planeamiento específico, desarrollado sobre las Colonias, tiene una característica común, como es partir de una situación inicial urbanística, existente al día de hoy, y asumir el estado de las construcciones y su uso actual y establecer en la población residente un origen de referencia de tal forma que modificaciones futuras, que impliquen transformaciones internas en las viviendas y, por tanto, un beneficio particular, conlleve el retorno al estado original, estimando que esto producirá un notable efecto para la preservación de la imagen urbana y patrimonial de las Colonias.

- i) Se plantea un sistema regulador que es común a todos estos tejidos urbanos, basado en la relación entre el espacio público y privado, entre los espacios privados y las formas de ocupación de la parcela por la edificación, que generalmente se traduce en un *delante* y un *detrás*. Cada uno de estos cumple un papel muy diferente en la estructura general del conjunto y en la imagen que proyectan y en consecuencia deben constituir un campo propio de regulación. Se plantean así los *ámbitos de regulación de parcela* que son el exterior, el edificado y el interior o *trasera*, sobre los que la normativa incide particularmente regulando su posible edificación y uso.
- j) La protección de la edificación se realiza con el criterio general, salvo casos excepcionales de algunas Colonias, de proponer un grado de protección tipológico para aquellas parcelas con edificación perteneciente a modelos originales, que se conservan sin transformaciones, y con grado ambiental aquellas que poseen edificación de interés original o no, que ha tenido transformaciones. Se incorpora una calificación especial de zonas no protegidas para aquellas parcelas que contienen edificios no acordes con el carácter tipológico característico o aunque no estén edificadas.
- k) Las tipologías y modelos de la edificación se definen pormenorizadamente en plano específico y en el catálogo de la edificación. Este plano asigna a cada parcela el modelo y tipología de referencia a efectos de particularizar en cada caso la aplicación de las normas de protección y edificación.

En cualquier caso, toda obra que se acometa y suponga aumento de la superficie edificada, irá acompañada con la supresión de volúmenes añadidos a la edificación original y principal, siempre que estos no se ajusten a las modificaciones o ampliaciones controladas que se proponen y permiten en el APE.

La ordenación de las Colonias Históricas se desarrolla en instrumentos de planeamiento independientes como Areas de Planeamiento Específico formando parte integrante del NPG. Estas APE se desarrollan y estructuran a nivel de planeamiento especial y contienen aquellos documentos escritos y gráficos que integran una figura de planeamiento de este tipo.

Siempre que se hace referencia en el contenido de la documentación que integra estos APE, a Plan Especial, se debe entender como alcance de dicha documentación *a nivel de planeamiento especial*.

Las Areas de Planeamiento Específico de las Colonias, contienen los siguientes documentos:

Información urbanística de forma pormenorizada compuesta por memoria y planos de:

- I-01 Delimitación comparada
- I-02 Origen y estado de la edificación
- I-03 Transformación en la edificación
- I-04 Alturas de la edificación
- I-05 Usos actuales
- I-06 Secciones tipo
- I-07 Arbolado y jardinería
- I-08 Viario y espacios libres
- I-09 Infraestructuras.

Estos planos figuraban en la aprobación inicial de Marzo de 1995, por lo que no se incluyen como documentación específica en esta aprobación.

Ordenación, cuyo desarrollo se plantea mediante una memoria, las ordenanzas particulares y planos de:

- P-01 Delimitación, alineaciones y parcelación
- P-02 Protección de la edificación
- P-03 Tipología y modelos

- P-04 Ámbitos de regulación
- P-05 Calificación y usos
- P-06 Viario y espacios libres
- P-07 Gestión
- P-08 Protección y conservación del arbolado
- C-01 y siguientes, según los casos. Catálogo de la edificación. Modelos

Desarrollo, ejecución y gestión del Área de Planeamiento definiendo las áreas de reparto y aprovechamiento tipo, y las fichas de unidades de ejecución, en su caso.

La normativa de aplicación en los ámbitos de las APE de las Colonias históricas es:

- a) La normativa de carácter general
- b) La norma zonal 2 en lo que no sea particularizado en el APE
- c) Las ordenanzas particulares de cada APE de Colonias.

2.4 LOS PLANES ESPECIALES DE CONTENIDO TEMÁTICO DE CEMENTERIOS HISTÓRICOS

Como ya hemos dicho, estos planes contienen su propia memoria donde se hace referencia a los criterios y objetivos con que se han redactado, así como sus características fundamentales. Muy someramente señalemos:

2.4.1 CRITERIOS Y OBJETIVOS

La protección de este patrimonio, su puesta en valor y contribuir a su difusión y general conocimiento de la gran calidad de los elementos que contiene, son los objetivos fundamentales. Los criterios seguidos han sido los de proteger las esculturas por su calidad relevante, las arquitecturas y trazados reguladores por su originalidad y el arbolado y zona ajardinada por su singularidad.

2.4.2 CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTALES DEL PLANEAMIENTO

Destaquemos primeramente que estos Planes no tienen el carácter de Plan Especial al quedar incluido su estudio económico-financiero dentro del correspondiente al Plan General. Se les da esta denominación al haberse estudiado, al igual que en los casos del Centro Histórico, Colonias Históricas y Cascos Históricos de Distritos Periféricos, con la profundidad y metodología propias de los Planes Especiales, añadiéndole la palabra *de contenido temático* para enfatizar que no se trata de un Plan Especial en el estricto sentido que la Ley prevé.

Las características fundamentales son:

- a) La regulación de los usos y tipologías de enterramiento.
- b) El estudio de las áreas de influencia.
- c) La información completa sobre el estado actual de conservación.

3 CATÁLOGOS DE PROTECCIÓN

El instrumento idóneo para conseguir una protección del patrimonio adecuada a los valores reales de cada elemento son los Catálogos de Protección.

La amplia experiencia con la que ya se cuenta en la elaboración de estos instrumentos del planeamiento, que arranca en un ya lejano 1977, cuando fue elaborado el primer precatálogo de edificios, ha permitido plantear una metodología eficaz y unos criterios de catalogación claros. Esta experiencia que hasta hoy se había limitado al tema de la edificación primeramente y al de los jardines más tarde, ha permitido avanzar en el concepto de *valores a proteger*, entendiendo que el edificio en sí no puede considerarse aislado y que si bien es cierto que es el primer y más obvio elemento configurador del ambiente urbano, por tanto directamente relacionado con la calidad de vida, también lo es que ese edificio no está aislado, que se encuentra en un tramo de calle, en una manzana, en un barrio en suma y que no sólo tiene sus propios valores formales y compositivos, sino que puede ir acompañado de otros elementos, que ayudan a singularizarlo en la trama urbana.

Así pues, no sólo se ha realizado un catálogo de edificios, sino que también se han extendido los estudios pormenorizados y particularizados a otros elementos, íntimamente relacionados con ellos, como son el espacio urbano, los conjuntos homogéneos y los jardines y establecimientos comerciales. Los primeros elementos se estudian por ser su marco y referencia, los segundos por ser la forma en que se relacionan entre sí, y los terceros por ser sus complementos fundamentales.

3.1 CRITERIOS DE ELABORACIÓN

Para elaborar estos catálogos ha sido primordial definir una metodología que ha permitido sistematizar los diversos campos y técnicas de estudio. Como ejemplo, podemos exponer muy resumidamente la utilizada para los edificios.

3.2 CATÁLOGO DE EDIFICIOS

3.2.1 TOMA DE DATOS

Se ha realizado una toma de datos de campo, visitando edificio por edificio, de las áreas que tradicionalmente se han considerado de mayor interés desde el punto de vista histórico-artístico, como es el Centro Histórico, los Centros Históricos de los Distritos de la periferia (antiguos Cascos Rurales), y de las Colonias Históricas de Hotelitos. Para el resto de la ciudad se ha realizado un rastreo completo de las zonas que fueron periféricas a finales del siglo XIX, y que hoy constituyen barrios de transición entre el Centro Histórico y los primeros asentamientos de posguerra. También se visitaron los edificios incluidos en anteriores catálogos que no se encontraban en la antedicha área, así como los ejemplos más característicos de la arquitectura contemporánea, conforme las propuestas de dos equipos especializados.

En todos los casos se tomó datos de zonas comunes del edificio, con las naturales excepciones (oposición de la propiedad, edificios militares, etc.).

3.2.2 VALORACIÓN PREVIA

Para sistematizar la toma de datos y homogeneizar el lenguaje descriptivo, se desarrolló una ficha, que se acompaña como anexo, donde se describían y valoraban una serie de elementos del edificio, consiguiéndose así una primera idea de su valor y calidad.

3.2.3 HOMOGENEIZACIÓN DE CRITERIOS

La gran magnitud del campo a investigar hacía que, por fuerza, se tuviese que contar con varios equipos para realizar el trabajo. Para evitar las lógicas discrepancias que se producen al examinar un tema tan subjetivo, se formó una comisión de expertos en la materia. En concreto se constituyó con un representante de las siguientes instituciones.

- a) Consejería de Política Territorial.
- b) Consejería de Educación y Cultura.
- c) Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
- d) Gerencia Municipal de Urbanismo.
- e) Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (2 catedráticos).
- f) Oficina Municipal del Plan, un representante que coordinaba las tareas.

Cada zona en que se había dividido el territorio fue revisada por uno de los miembros de la comisión, a la que exponía su criterio sobre el nivel de catalogación que debía corresponder a cada finca, llegándose a un acuerdo sobre el nivel definitivo. Este trabajo de la comisión se entregaba al equipo de planeamiento que estudiaba el área, quien a su vez formulaba sus discrepancias sobre él y proponía en algunos casos otra alternativa al catálogo. Para estos casos, la Oficina ha tomado la decisión final.

3.2.4 CRITERIOS Y VALORES DE CATALOGACIÓN

Para la adjudicación de los niveles de catalogación se toma por criterio que la finalidad de la protección es la conservación del conjunto urbano, de su memoria histórica y de sus elementos significativos. De aquí se desprende que los valores a proteger debían ser:

A EL AMBIENTAL

Es el que obtiene un elemento por formar parte de un conjunto de orden superior valioso en si mismo por alguna de las siguientes razones:

- a) La homogeneidad de zonas ligadas al espacio público, donde el valor se obtiene de la agregación de elementos coherentes y que pueden ordenarse en:
 - Ambientes formalmente homogéneos
 - Ambientes articuladores
 - Ambientes de transición
 - Ambientes mixtos con partes de los anteriores
- b) La homogeneidad de conjuntos definidos como sólidos continuos, que podrán estar incluidos total o parcialmente en el apartado anterior y, posiblemente, aislados en el espacio público.

- c) La pertenencia al entorno físico de elementos emergentes de naturaleza superior.

B EL INTRÍNSECO

Es el que posee un elemento por presentar particularidades propias de tal naturaleza que le hagan merecedor de una protección individualizada, bien por la presencia de una de ellas en su más alto grado, bien por la concurrencia de varias. En concreto nos referimos a las de carácter:

- a) Histórico. Por contener la memoria histórica de la ciudad, o ser representativo de algún hecho de importancia en su desarrollo.
- b) Singular. Por haber sido construido para funciones singulares, de representación o constituir una excepción valiosa dentro de la trama urbana.
- c) Ejemplar. Por constituir un paradigma arquitectónico dentro de una calidad históricamente consolidada.
- d) Precursor. Por suponer un ejemplo para la comprensión de los procesos evolutivos experimentados por la arquitectura de nuestra ciudad.
- e) Tipológico. Por ser un elemento acabado de tipología histórica, integrado en forma coherente en su medio.
- f) Formal. Por presentar soluciones de calidad, tanto internas (detalles constructivos u ornamentales, distribución de espacios) como urbanas (soluciones urbanísticas significativas).

Estos factores, considerados como los de mayor relevancia en el edificio, deben servir para asignar protecciones acordes a su grado de excelencia, pero además tienen que ser ponderados, al menos cuando aparezcan en un mínimo grado, con las siguientes consideraciones que actuarán como coeficientes correctores:

- a) *De carácter positivo.* La edad del edificio, factor que hará crecer su interés en progresión geométrica, salvo que su realidad histórica, tipológica o ambiental demuestre que carece de relevancia.
La existencia de valores relevantes para la cultura tradicional de nuestro pueblo en sus aspectos materiales, sociales o culturales.
El carácter irrepetible de alguno de sus elementos significativos.
- b) *De carácter negativo.* La incapacidad de un contenedor de acoger programas de usos actuales compatibles con los usos originales y sus valores fundamentales.
El impacto negativo sobre los tramos urbanos valiosos a los que pertenecen.
La imposibilidad de soportar un mínimo de condiciones higiénicas que no implique profundas alteraciones estructurales.

3.2,5 NIVELES DE PROTECCIÓN

De los trabajos realizados se desprendieron las siguientes conclusiones:

- a) Los edificios de gran calidad con valores intrínsecos relevantes, debían ser protegidos de forma global, esto es, abarcando todo o la mayoría de sus características fundamentales.

- b) Los edificios con valores intrínsecos menos relevantes podían ser protegidos sólo de forma parcial, cuidando de salvaguardar sus elementos significativos.
- c) Los edificios con escasos o nulos valores no merecían protección alguna, aunque su sustitución debía ser controlada con los instrumentos apropiados (la CIPHAN y la ORUGA).

Teniendo en cuenta todo lo anterior, se han distinguido tres niveles de protección.

Los dos primeros niveles protegen a los edificios en su conjunto, mientras que el tercer nivel solo protege determinados elementos arquitectónicos o ambientales.

En el nivel global son:

- a) *Nivel 1.* Es una protección global cuyo objetivo es mantener las características arquitectónicas y constructivas, los volúmenes, formas y elementos decorativos. Teniendo en cuenta los valores intrínsecos, de posición y forma, se diferencian dos grados:
 - i) *Singular.* Reservado para la edificación de carácter monumental, gran calidad arquitectónica, o relevante en la historia de la arquitectura española o madrileña. También se incluyen en este grado los que constituyen un hito dentro de la trama urbana, con fuerte influencia en su entorno, aunque sus valores intrínsecos no sean en sí mismos excesivamente destacables. Como criterio general se ha adoptado el incluir en este nivel los edificios declarados bien de interés cultural.
 - ii) *Integral:* Para los edificios de gran calidad, generalmente de viviendas entre medianerías, en los que pueden distinguirse partes de menor valor y por tanto permiten un régimen de obras más amplio que el anterior.
- b) *Nivel 2.* Es una protección prevista para aquellos edificios cuyas características constructivas y volumétricas son de gran interés, aunque la existencia en su interior de zonas de menor valor arquitectónico hacen que pueda ser autorizado un régimen de obras mas amplio al que es admisible en el nivel 1. Se distinguen dos grados:
 - i) *Estructural:* Cuando hay valores suficientes para defender su conservación, tanto de su volumetría como de sus elementos arquitectónicos mas destacados.
 - ii) *Volumétrico:* Para aquellos casos en que el mayor valor en su integración en un conjunto superior formado por el paisaje y la trama urbana, pudiendo tener además elementos arquitectónicos dignos de conservación
- c) *Nivel 3.* Es una protección parcial, que no se extiende a la totalidad del edificio, sino sólo a determinados valores. Se diferencian dos grados:
 - i) *Parcial:* Reservado a aquellos elementos del edificio que lo caracterizan y sirven de referencia para comprender su época, estilo y función.
 - ii) *Ambiental:* Cuando lo que se protege son los valores de la fachada de un edificio por su integración en el ambiente de la ciudad, como elemento que contribuye a la comprensión global del paisaje urbano, pero no precisa necesariamente el mantenimiento físico de la misma.

Mención aparte merece la arquitectura contemporánea, tanto por la metodología utilizada, como por los criterios para la inclusión en los distintos niveles.

En efecto, la inclusión en algún nivel de protección de un edificio de construcción reciente, siempre despierta polémicas más encendidas que las que suelen darse en edificios antiguos. Para este último caso hay ya un hábito cultural generalmente aceptado de que la destrucción indiscriminada de la ciudad por sustitución de sus edificios tiene que someterse a ciertas reglas y subordinarse los intereses particulares a la salvaguardia de la estética y el ambiente urbano. Es más difícil hacer ver y conseguir que se acepte el que obras que muchos hemos visto en construcción, realizadas con técnicas habituales y por autores aún vivos merezcan un lugar en un catálogo. Y sin embargo, esta arquitectura necesita también protección, pues son numerosas las agresiones que padece cotidianamente, con cambios anárquicos que se introducen en las fachadas, elevación de alturas por modificaciones del planeamiento e, incluso, amenazas de demolición para barrios enteros.

Con el objeto de tener el mejor asesoramiento posible, el estudio de esta arquitectura fue encomendado a dos especialistas la elaboración de un primer censo de edificios sobre el que debatir la Comisión de expertos. De este primer censo, se hizo una selección de las mas significativas, que fue posteriormente revisada por un tercer experto en la materia, llegándose finalmente a las siguientes conclusiones:

- a) Se entiende como arquitectura contemporánea la edificada a partir de la posguerra.
- b) Se tomará como fecha límite para la catalogación, las proximidades de 1980.
- c) Los edificios más relevantes se incluyen en el nivel global, grado singular.
- d) Los restantes ejemplos de interés se catalogarán según las mismas pautas que la arquitectura tradicional, esto es, ponderando sus calidades ambientales e intrínsecas, con particular atención a los valores ejemplares, precursores y formales.

3.2.6 CONJUNTOS HOMOGÉNEOS

Como caso particular de lo hasta aquí expuesto están los conjuntos homogéneos. Estos son agrupaciones de edificios de características homogéneas, cuyo principal valor es su uniformidad y que fueron concebidos de forma unitaria, merecedores, por tanto, de una protección específica, no tanto que lo abarque de forma individual, sino que impida las sustituciones indiscriminadas, sin un plan de carácter global y sin una visión de conjunto que tanto puede perjudicar el ambiente urbano.

Señalemos que estos conjuntos están referenciados no solo en el catálogo de elementos protegidos, donde consta su descripción literal, sino que se grafían en el plano de Catálogo de Espacios Naturales y Conjuntos de Interés.

3.2.7 CONTENIDO DOCUMENTAL

Para la debida representación de todo lo antedicho, se han realizado los siguientes documentos:

- a) El listado de cada elemento con expresión de su dirección postal, número de catálogo y grado de protección, incluido en el Catálogo de Elementos protegidos.
- b) El Catálogo General de Edificios protegidos, donde se expresa de forma gráfica el nivel de catalogación que le corresponde al edificio, o al edificio de mayor nivel en el caso de que la parcela contenga más de uno. Para parcelas de gran tamaño, donde grafiar la totalidad puede inducir a error, se ha señalado el edificio concreto.

- c) El plano de análisis de la edificación, donde se representan sobre una planta tipo esquemática del edificio las distintas partes y su grado de interés.
- d) También se ha preparado una ficha en la que consta información de diversa índole y las condiciones particulares que pueden afectar a algún edificio concreto en orden a su mejor protección o defensa del ambiente urbano.
- e) Los conjuntos homogéneos tienen su representación gráfica en el plano antedicho en el punto 3.2.6.

3.3 CATÁLOGO DE ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES

Este catálogo se realiza con el fin de proteger de forma individual y pormenorizada aquellos elementos que acompañan y complementan a los edificios, sean o no parte de su proyecto original. Estos establecimientos son muestras ejemplares de las artes aplicadas con las que se remata y embellece un edificio, ayudando a configurar su personalidad, o se decora un local comercial en forma acorde con su uso, su época y los gustos tradicionales de su momento histórico.

3.3.1 ÁMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA

Dado lo extenso del campo a estudiar y la falta de precedentes que nos sirvan de guía, se ha optado por limitar el ámbito de estudio al Centro Histórico, entendiendo que en él se encuentran los ejemplos fundamentales de estos elementos y que fuera de él son pocos los casos especialmente valiosos que no están ya representados con configuraciones análogas.

La metodología empleada fue, fundamentalmente, el trabajo de campo.

3.3.2 CRITERIOS DE CATALOGACIÓN

Tratando de seguir una analogía con la sistemática seguida para el Catálogo de Edificios, con quien tantas cosas tienen en común, se han mantenido los siguientes criterios de catalogación:

- a) *Nivel 1 de catalogación:* Se reserva para aquellos establecimientos de gran valor, priorizando su organización arquitectónica en sus aspectos espaciales, volumétricos y decorativos, respecto tanto a sus materiales como a sus acabados. Estos valores deberán conservarse, excepto si han sido modificadas sus características originales en cuyo caso deberán recuperarse.
- b) *Nivel 2 de catalogación:* Se reserva para aquellos establecimientos de valor, protegiéndose aquellas características que los definen en el ámbito de su concepción o diseño mas que en el de sus materiales y acabados, tanto interiores como exteriores.
- c) *Nivel 3 de catalogación:* Se reserva para aquellos establecimientos de interés para el entendimiento de la historia de la ciudad y de su tradición ornamental y tipológica, centrándose en los aspectos exteriores.

Para la clasificación de los elementos dentro de estos niveles, han sido factores determinantes:

- i) Los materiales utilizados, con especial cuidado en salvaguardar técnicas constructivas hoy poco utilizadas.
- ii) La calidad del trabajo artesanal, con presencia de oficios en vía de desaparición.
- iii) Su estado de conservación y posible recuperación de los valores primitivos.

La posibilidad de que un mismo local tenga elementos catalogados en distintos niveles, ha hecho necesario llegar a una calificación diferenciada para ellos. De acuerdo con el nivel de catalogación de las arquitecturas que contienen los locales, se califican en tres grados:

- Grado 1, cuando contiene elementos con protección nivel 1.
- Grado 2, cuando solo contiene elementos con protección nivel 2.
- Grado 3, si los elementos protegidos alcanzan únicamente una protección nivel 3.

Esta calificación tiene por objeto tanto el poder elaborar un catálogo gráfico con la simplificación suficiente para ser útil y manejable, como para definir las obras posibles a ejecutar en los locales, de acuerdo con el nivel de protección de sus elementos catalogados, e independientemente para las obras que se permitan en dichos elementos.

3.3.3 CONTENIDO DOCUMENTAL

El Catálogo de Establecimientos Comerciales está representado en los siguientes documentos:

- a) El listado de cada local con elementos catalogados, con expresión de su dirección postal, número de catálogo y grado de clasificación.
- b) Las fichas de catálogo, donde se pormenorizan las características propias de cada elemento, con mención a su nivel de protección y las obras permitidas.

3.4 CATÁLOGO DE MONUMENTOS PÚBLICOS Y ELEMENTOS SINGULARES

En este catálogo se integran los diversos elementos de ornato público, como pueden ser fuentes, estatuas y ejemplos análogos, así como las obras de arquitectura o ingeniería que no tienen la consideración de edificios. Su objetivo principal es acotar las obras posibles, así como definir las reglas para el hipotético traslado de cualquiera de ellos a otros lugares.

3.4.1 ÁMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA

El ámbito ha sido el del término municipal, si bien se ha estudiado de forma exhaustiva el Centro Histórico y de forma puntual su periferia, limitándose a los ejemplos y casos más conocidos.

La metodología empleada fue la labor de campo y el estudio de bibliografía especializada.

3.4.2 CRITERIOS DE CATALOGACIÓN

Se han considerado tres niveles de catalogación en función de las características de la obra en cuestión. Estos son:

- a) *Nivel 1* reservado para los elementos más significativos por su antigüedad o calidad de la obra. Este nivel se denomina de protección histórico-artística.
- b) *Nivel 2* obras que no llegan a la calidad de las anteriores sin, por ello, dejar de tener valores dignos de conservación. Se denominan de protección histórica.
- c) *Nivel 3* para las que su valor es fundamentalmente su integración positiva en un entorno. Se denominan de protección referencial.

3.4.3 CONTENIDO DOCUMENTAL

El Catálogo de Monumentos queda reflejado en los siguientes documentos:

- a) En el Catálogo de Elementos Protegidos figura su referencia literal, con expresión de su dirección postal cuando es posible, distinguiendo entre los diversos grados de catalogación.
- b) En el Catálogo de Elementos Singulares figura gráficamente la posición de cada elemento, distinguiendo también los diversos grados de catalogación.
- c) Cada elemento tiene una ficha donde se pormenorizan sus características y las obras permitidas.

3.5 CATÁLOGO DE PARQUES HISTÓRICOS Y JARDINES DE INTERÉS

Este catálogo pretende la defensa de las zonas verdes existentes, tanto públicas como privadas, de acuerdo con su grado de interés, estado de conservación y especies vegetales que la forman.

3.5.1 ÁMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA

El ámbito de estudio ha sido el Centro Histórico, al que, además, se le suman los siguientes entornos:

- a) Algunos jardines considerados de interés, calificados como tal en el Plan General vigente.
- b) El distrito de Carabanchel, que contiene ejemplos singulares de lo que fueron villas de recreo de la alta burguesía del siglo XIX.
- c) El eje de Arturo Soria y alrededores, como primer asentamiento urbano masivo con carácter de ciudad-jardín.

La metodología empleada ha sido fundamentalmente la labor de campo, complementada con el estudio de fuentes históricas.

3.5.2 CRITERIOS DE CATALOGACIÓN

El primer criterio empleado ha sido el de tener presente la densidad de la trama urbana de la ciudad, en particular en el Centro Histórico y más aún en el Casco Antiguo, considerando necesaria la protección de estos elementos, aún cuando comparados con algunos espacios semejantes, de otras ciudades, no alcancen su misma categoría.

El segundo criterio ha sido el tener presente el nivel de catalogación de los edificios a los que están asociados, en particular en lo referente a su antigüedad, considerándose que ambas deben tener un nivel semejante de protección.

Teniendo presente estos criterios, y considerando la calidad, tradición e impacto en la ciudad y el ambiente de cada jardín, se ha considerado conveniente calificarlos en los siguientes niveles:

a) *Parques históricos:*

Nivel reservado para aquellos espacios de gran magnitud, incardinados en el tejido urbano como grandes pulmones verdes, primitivamente fincas reales o de la gran burguesía.

b) *Jardines de nivel 1:*

Reservados para los casos de mayor calidad, aunque solo contengan restos de su trazado primitivo, pero constituyendo siempre ejemplos de actuaciones significativas en la trama urbana y cuya pervivencia es necesaria para la correcta lectura de la historia de la ciudad.

c) *Jardines de nivel 2:*

Para el caso de espacios que aún habiendo perdido su caracterización jardinera formal, hacen referencia a un entorno o época determinada y mantienen su carácter ejemplar de trama urbana.

Este nivel es también el adecuado para preservar los espacios libres que rodean a los edificios de alto nivel de catalogación, por constituir una parte significativa de su organización arquitectónica, y su implantación dentro del paisaje y el ambiente urbano.

d) *Jardines de nivel 3:*

Se pretende con su catalogación mantener un espacio verde en la trama urbana, aunque no sean de especial significación ni por su trazado ni por sus especies arbóreas. Aunque la inclusión en este nivel no implica la conservación total del elemento protegido, si que pretende el mantenimiento de un espacio libre, bien como referencia, bien como elemento urbanístico.

e) *Jardines de nivel 4:*

Se crea este nivel para elementos cuyas características tipológicas y espaciales hacen referencia a ámbitos singulares de convivencia en la ciudad tradicional.

Dentro de estos niveles se diferencia, a su vez, entre las zonas calificadas de verde público en el Plano de Ordenación de los que pertenecen al ámbito privado. En base a ello se prevén usos distintos y diferente régimen de obras permitidas.

3.5.3 CONTENIDO DOCUMENTAL

Los parques y jardines catalogados en el Plan General se encuentran referenciados en los siguientes documentos:

- a) El Catálogo de los Elementos Protegidos, en el que figuran la expresión literal de los ámbitos o dirección postal de los jardines incluidos en cualquiera de los niveles de protección.

- b) El plano de Catálogo de Elementos Singulares, donde figura de forma gráfica su situación geográfica y nivel de catalogación.
- c) Las fichas de cada elemento en concreto, señalando las obras permitidas y las zonas de posible actuación.

3.6 CATÁLOGO DE ÁRBOLES SINGULARES

Este catálogo se elabora con la intención de preservar de la destrucción los elementos arbóreos más importantes y dignos de su conservación para transmitirlos a las generaciones venideras, bien considerados de forma singular, bien de forma agrupada.

3.6.1 ÁMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA

Dadas las características del catálogo aquí contemplado, el ámbito de estudio es el término municipal. La metodología empleada es, fundamentalmente, el estudio de textos especializados, complementado con una esmerada labor de campo.

3.6.2 CRITERIOS DE CATALOGACIÓN

Como único criterio se ha contemplado el interés del elemento a proteger. Ciertamente no hay posibilidad de introducir mas matices de los que pueda contemplar cada ficha en concreto.

3.6.3 CONTENIDO DOCUMENTAL

Los árboles singulares quedan reflejados en el Catálogo de Elementos Singulares. Cada uno de ellos posee una ficha en la que constan las características más peculiares de cada elemento protegido.

3.7 CATÁLOGO DE ESPACIOS URBANOS

Se redacta este catálogo con el fin de preservar los ambientes urbanos mas valiosos, dando por supuesto que dicho ambiente es un bien a proteger, no solo por sí mismo, sino como contenedor de edificios y otros elementos de interés.

3.7.1 ÁMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA

El ámbito de estudio es el Casco Antiguo y el Ensanche, ya que en ambos se dan las situaciones mas diversas y, al mismo tiempo, mas necesitadas de una regulación que impida transformaciones indeseadas y estimule su conservación y cuidado.

La metodología empleada ha sido la labor de campo.

3.7.2 CRITERIOS DE CATALOGACIÓN

El criterio fundamental ha sido la calidad ambiental, la de los edificios que componen el tramo de calle, la de su arbolado y la de otros elementos análogos.

Se han distinguido cinco grados para agrupar ambientes de calidad semejante, reservándose el primero para los mejores y mas dignos de protección y así ir distinguiendo en orden decreciente.

3.7.3 CONTENIDO DOCUMENTAL

Cada espacio urbano queda reflejado en el catálogo de elementos protegidos, contando además con una ficha en la que se deja constancia de sus características dignas de mención.

3.8 CATÁLOGO DE ESPACIOS NATURALES

Con este catálogo se protegen diversos espacios naturales de alto valor ecológico y paisajístico, así como las áreas de interés geológico, arqueológico y paleontológico, con el fin de preservarla de su destrucción y de transformaciones indeseadas.

3.8.1 ÁMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA

El término municipal ha sido el ámbito de estudio de estos elementos, si bien hay que destacar que tanto los espacios naturales de valor ecológico y paisajístico y las áreas de protección arqueológica y paleontológica están protegidas por distintas leyes de la Comunidad limitándose el Plan General a recoger las disposiciones al respecto. Las áreas de interés geológico se han calificado por revisión de las así protegidas en el vigente Plan General.

3.8.2 CONTENIDO DOCUMENTAL

Sus límites están descritos en el Catálogo de Elementos Protegidos y grafiados en el Plano de Catálogo de Espacios Naturales y Conjuntos de interés. No se han redactado fichas específicas sobre estos elementos, si bien las áreas de protección geológica cuentan con un trabajo de investigación realizado por la Cátedra de Petrología de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas, que ha servido para delimitar la zona de interés en cada una de ellas.

3.9 CATÁLOGO DE CEMENTERIOS

Nuevamente nos referimos al planeamiento redactado para los cementerios históricos como lugar donde se encuentra el análisis detallado de este Catálogo. Señalamos que abarca todos los elementos de interés que se han detectado en ellos, como son los diversos tipos de tumbas, edificios y construcciones de otro tipo, jardines y la disposición formal de áreas concretas.

3.9.1 ÁMBITO DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA

El ámbito del estudio ha sido los propios cementerios la metodología se ha basado fundamentalmente en la labor de campo y la investigación en archivo y otras fuentes documentadas.

3.9.2 CONTENIDO DOCUMENTAL

Los límites de cada cementerio quedan descritos en el Catálogo de Elementos Protegidos, y representados gráficamente en los planos del Catálogo de Elementos Naturales y Conjuntos de Interés.

A su vez cada plan contiene:

- a) Un plano de catálogo donde se ubican los distintos elementos protegidos.
- b) Una ficha de catálogo con documentación fotográfica, planimétrica y detalle de las características conocidas más importantes.
- c) Una ficha resumen de la anterior que permite un acceso más directo y cómodo de los datos más significativos.

4 LA GESTIÓN DE LAS ÁREAS HISTÓRICAS PROTEGIDAS

El tratamiento definido en el presente Plan General para las Áreas Históricas Protegidas, requiere un diseño específico y pormenorizado de su gestión, a fin de que sea viable la consecución de los objetivos de planeamiento. El detalle de la propuesta de gestión, así como los criterios generales a partir de los cuales se ha definido, se incorporan al capítulo de la Memoria en que se detalla toda la gestión del nuevo Plan General.

No obstante, se incluye a continuación una descripción de los elementos básicos de la misma.

- a) Las Áreas de Planeamiento Específico de las Colonias Históricas, en función de los objetivos de conservación y protección, como conjuntos unitarios y homogéneos, constituyen cada una de ellas un área de reparto, siendo su aprovechamiento tipo coincidente con el aprovechamiento real de cada parcela.
- b) En relación con la gestión del Centro Histórico y Cascos Históricos de los Distritos Periféricos, cada uno de estos últimos constituyen un área de reparto, y en el Centro Histórico se han delimitado áreas de reparto aplicando los criterios generales desarrollados para el resto de la ciudad. Lo mismo puede decirse de estas últimas para el cálculo del aprovechamiento tipo.

La principal novedad que propone el nuevo Plan General para la gestión de estas áreas es la creación de una Sociedad de Gestión Urbanística diseñada en su concepción de manera específica para el cumplimiento de los objetivos que aquél asigna a estas Áreas Históricas; esta sociedad está concebida con la presencia de las tres Administraciones con responsabilidad sobre la ciudad de Madrid, Central, Autonómica y Municipal, así como con la posible participación de capital privado para determinadas actuaciones específicas, siempre garantizando que la mayoría de aquél obre en manos de las Administraciones participantes.

Las características fundamentales con que se plantea esta sociedad, se desarrollan de forma detallada en el capítulo general dedicado a la gestión del Nuevo Plan General.

5 ANEXO DOCUMENTAL

Como ya se ha dicho anteriormente, para determinados elementos especialmente protegidos por el presente Plan General de Ordenación Urbana se han elaborado una serie de fichas con contenido ajustado a cada tipo de elemento, que pretenden concretar o precisar, según el caso, las disposiciones establecidas sobre ellos para el planeamiento.

Se adjuntan a continuación los modelos de cada uno de los diferentes tipos, con indicación del alcance de los datos contenidos en ellas, elaboradas para los elementos protegidos en los siguientes documentos:

A APE 00.01 DEL CENTRO HISTÓRICO

Contiene una estimación indicativo de las condiciones que el planeamiento impone concretamente sobre todas y cada una de las 17.517 fincas analizadas en el interior del recinto.

B CATÁLOGO DE MONUMENTOS PÚBLICOS Y ELEMENTOS SINGULARES

Describe las intervenciones permitidas sobre cada uno de los monumentos conmemorativos u obras de escultura monumental o elementos de ingeniería urbana protegidos.

C CATÁLOGO DE PARQUES HISTÓRICOS Y JARDINES DE INTERÉS

Relaciona los componentes más relevantes de cada uno de los jardines protegidos.

D CATÁLOGO DE ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES

Concreta las intervenciones permitidas sobre las distintas zonas en que el análisis ha disgregado cada uno de los locales de negocio a proteger.

E PLANES ESPECIALES DE CONTENIDO TEMÁTICO DE CEMENTERIOS HISTÓRICOS

Contiene la localización concreta y descripción pormenorizada cada uno de los 918 elementos de arquitectura y escultura funeraria protegidos en los cementerios históricos.

CAPÍTULO VII

**LA PROTECCIÓN
DEL MEDIO AMBIENTE**

1 EVALUACIÓN ESTRATÉGICA AMBIENTAL

1.1 CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS

Las referencias normativas existentes en nuestro país para la realización de evaluaciones de impacto ambiental de los instrumentos de ordenación urbanística son realmente escasas y salvo excepciones singulares, no se contemplan supuestos obligados de realización de estudios de impacto en el planeamiento. Por lo tanto, la Evaluación Estratégica Ambiental constituye el resultado de un compromiso voluntario del proceso de Revisión del Plan General, expresado formalmente desde el principio, al establecerla en sus propios criterios y objetivos, todo ello con el objeto de introducir la variable ambiental en el proceso de planeamiento, desde sus primeras etapas hasta el desarrollo de las determinaciones más precisas y concretas de la ordenación de detalle.

El objetivo principal de la Evaluación Estratégica Ambiental es poder anticipar y en lo posible prevenir en las etapas más tempranas del proceso de planificación, los impactos negativos de los proyectos que se desarrollen en virtud del mencionado proceso.

El creciente interés por las evaluaciones estratégicas ambientales proviene principalmente de la posibilidad de integración efectiva de las consideraciones medioambientales, junto con las económicas y sociales, en la formulación de políticas, planes y programas de desarrollo de los estados, regiones y municipios.

Conviene dejar claro que la evaluación no puede desarrollarse ni entenderse como un estudio de impacto ambiental convencional. Las metodologías desarrolladas para este tipo de estudios se adecuan más a actuaciones definidas en el espacio y en el tiempo con gran precisión y relativamente independientes respecto de agentes externos. Por el contrario, en el planeamiento adquieren especial relevancia los efectos indirectos, acumulativos y sinérgicos de las acciones propuestas, por lo que el análisis de interacciones se complejiza extraordinariamente.

También es importante significar, desde el punto de vista metodológico, que en este proceso se evalúa, para el horizonte temporal del año 2001, la situación ambiental resultante del modelo territorial propuesto por el Avance, contrastándola tanto con la existente actualmente, como con la que se produciría en el mismo horizonte de no estar prevista la revisión del modelo del plan vigente.

Es necesario señalar que la Evaluación Estratégica Ambiental se inicia en la etapa de Avance, en la que el modelo elegido queda delimitado y las repercusiones ambientales del mismo, en sus aspectos principales, son ya identificables. Esta evaluación debe entenderse centrada en los factores clave de calidad ambiental y en el análisis y evaluación de los mismos por grandes áreas.

En el desarrollo de la Evaluación Ambiental del Plan General se identifican dos fases: La primera fase tiene por objeto la determinación de las repercusiones claves para el medio ambiente del nuevo modelo territorial y se formaliza en el Informe de Evaluación Estratégica Ambiental del Avance, cuyos resultados se comentan de forma resumida en esta Memoria. La segunda fase se realiza en paralelo con la elaboración del documento para la Aprobación Inicial, y se prolonga hasta la Aprobación Definitiva del Plan. Incluye la propuesta de dos tipos de medidas: las de aplicación directa, expresadas a través de la normativa del plan, y las de aplicación diferida expresadas a través de los condicionantes ambientales exigidos a la ordenación de los nuevos desarrollos.

1.2 EL IMPACTO DEL TRAFICO: CONSUMO ENERGÉTICO Y CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

Las principales consecuencias ambientales que se derivan del modelo territorial adoptado, tienen su origen en las propuestas de clasificación de suelo y de sistemas estructurantes. Estas propuestas conllevan una modificación tanto en las pautas de movilidad como en la utilización de las infraestructuras de comunicación, así como en la utilización de los distintos modos de transporte. A nivel ambiental, estas modificaciones comportan cambios globales en el consumo energético, en las emisiones de contaminantes a la atmósfera y cambios locales en las emisiones acústicas.

Estos cambios se han evaluado mediante un procedimiento basado en la simulación del tráfico y la aplicación de curvas de emisión tipo de contaminantes. Los resultados transferidos a la base geográfica del Sistema de Información Geográfica, han permitido determinar las poblaciones expuestas a niveles de contaminación determinados. Ello ha permitido comparar los escenarios derivados del Nuevo Plan General y del Plan General de 1985 en el horizonte del año 2001, así como la evolución en términos absolutos, de la movilidad, contaminación atmosférica y consumo energético, a través del balance del modelo propuesto en el Plan para el año 2001 respecto a la situación actual de la ciudad.

En relación con el análisis en el año 2001 de los modelos propuestos por el Nuevo Plan y el del 1985, hay que señalar en primer lugar, que la principal diferencia estriba en las nuevas actuaciones previstas dentro del municipio de Madrid. La hipótesis adoptada de que los nuevos desarrollos son competitivos con las zonas colindantes de la primera corona metropolitana, conlleva que la población de éstos, ha sido atraída de las zonas de la corona.

Es decir, se ha considerado el área metropolitana madrileña como un sistema cerrado, esto es, el techo global de población es el mismo en los dos escenarios, diferenciándose sólo en la distribución espacial de la población. El modelo territorial resultante es, por lo tanto, más compacto que en el caso del escenario del Plan de 1985.

Dichos resultados, planteados en términos de movilidad, se traducen en una disminución del número de viajes en vehículo privado a la almendra de Madrid, y en un aumento de los viajes generados y atraídos por la periferia urbana del municipio como consecuencia de la localización de población y de actividades en los nuevos asentamientos. Junto a ello, cabe destacar una disminución de la intensidad del tráfico en las penetraciones a Madrid por las carreteras radiales y la disminución de la longitud media de los viajes como consecuencia del modelo más compacto de ciudad.

Estas pautas de movilidad tienen su reflejo en las diferencias de emisión de contaminantes en cada uno de los escenarios. En términos generales, se observa que la situación proyectada es mejor en los distritos del centro y sur del municipio de Madrid, mientras que la emisión es mayor en el norte y sureste de la periferia urbana.

En segundo lugar, de la comparación entre la situación actual de la ciudad y el escenario previsto para el año 2001 en el modelo propuesto por el Plan, se deduce un aumento de la intensidad del tráfico en el viario de todo el municipio, como consecuencia del incremento de la población y de la movilidad en vehículo privado.

Ello se traduce principalmente, en términos de contaminación atmosférica y consumo energético, en un aumento generalizado de las emisiones de CO a la atmósfera en el escenario previsto para el año 2001. A pesar de estas previsiones, existen ciertos aspectos positivos que conviene poner de relieve, como son mejoras en la calidad del aire en algunas zonas de la ciudad, actualmente muy contaminadas, en concreto, zonas próximas al eje de la Castellana y el borde suroeste del municipio. Esta disminución relati-

va se debe, fundamentalmente, al descenso de población residente en el centro de la ciudad y al impacto en la distribución de viajes dentro del municipio como consecuencia del cierre completo de la M-40.

También hay que señalar que, los distritos con un menor incremento en el consumo y la emisión de contaminantes son los de la almendra central, mientras que el mayor aumento corresponde a los distritos de la periferia urbana, pero cuya situación atmosférica de partida, algo más favorable que en el resto, impide que los niveles de contaminación previsibles sean elevados.

De dicho análisis, también se deduce que el impacto más severo es el incremento en la emisión de contaminantes, y principalmente de CO, sobre la situación de partida. Como quiera que la situación de referencia del año 1992 dista de ser satisfactoria, al menos en los niveles de inmisión, la situación resultante para el horizonte del año 2001, es la de un empeoramiento generalizado de la calidad del aire en la ciudad, que el Plan General intenta solucionar mediante la adopción de una serie de medidas correctoras eficaces.

La solución pasa por modificar el reparto modal para compensar el aumento de movilidad previsto para el horizonte del año 2001. El Plan General apuesta por una ampliación del sistema de transporte colectivo a través de la red ferroviaria de cercanías, la red de metro y la de autobuses interurbanos, al tiempo que propone un sistema eficaz de intercambiadores modales que facilitarán el trasvase de viajes del modo individual al colectivo.

En cuanto a medidas concretas para la disminución localizada de la contaminación, fundamentalmente de CO, cabe plantear en áreas especialmente sensibles, esquemas de ordenación basados en el concepto de templado del tráfico. Ello consiste en un conjunto de medidas de limitación de la velocidad (30 km/h) y restricciones al aparcamiento, potenciando simultáneamente las líneas de transporte colectivo. Para que estas medidas sean efectivas, es necesario modificar el diseño de las vías de forma que la disminución de la velocidad de recorrido se imponga más por la percepción de la misma por los conductores, que por la señalización de limitación de velocidad. También se requiere la creación de calles de coexistencia de tráfico entre peatones y vehículos así como la delimitación del perímetro de una zona de templado del tráfico que constituya una unidad estructural y pueda ser percibida claramente por los usuarios del automóvil.

Este conjunto de medidas, además de encontrarse recogidas entre las propuestas de ordenación del área de planeamiento específico del Centro Histórico, serán de aplicación en otros ámbitos de la ciudad que así lo requieran mediante el desarrollo de los denominados Planes Especiales de Adaptación de la Vía Pública, recogidos en las Normas Urbanísticas del nuevo Plan General y propuestos, entre las Acciones Específicas de Mejora Medioambiental, como experiencia piloto en dos barrios de la ciudad.

1.3 LOS ESPACIOS NATURALES, ZONAS VERDES Y OTROS ESPACIOS LIBRES: VALORACIÓN Y CONECTIVIDAD

Desde la perspectiva de la riqueza natural y la biodiversidad, Madrid constituye una singularidad en el sistema de grandes ciudades españolas y europeas al poseer, en su entorno inmediato, espacios naturales de extraordinario valor. El Monte de El Pardo, Soto de Viñuelas y Casa de Campo conforman una primera tipología de áreas de gran interés histórico-ecológico que contribuyen de forma activa a enriquecer la historia y la diversidad específica natural tanto de Madrid como del resto de la región.

En un segundo grado de contribución a la riqueza biológica del término municipal de Madrid, se encuentran espacios como el Monte de El Pilar y las fincas de Las Jarillas y el Monte de Valdelatas,

importante este último por la riqueza específica y la diversidad de especies de la fauna ornítica que alberga a lo largo del año.

Junto a estos dos grupos de espacios naturales que contribuyen de forma muy notable a la diversidad biológica de Madrid, se encuentra un tercer grupo de espacios y áreas de interés que, también realizan una aportación, aunque de forma más modesta. Se encontrarían en esta categoría el río Manzanares, la Dehesa de Tetuán y los parques de El Retiro, El Capricho, Alameda de Osuna, Quinta de los Molinos, Parque del Oeste y Dehesa de la Villa.

El principal problema que plantean el conjunto de espacios naturales y zonas verdes del municipio es el de su progresivo aislamiento como consecuencia de la excesiva compartimentación territorial que se deriva del desarrollo urbano del término municipal de Madrid, quedando espacios sin conexión entre sí, en los que se ha quebrado la continuidad física y reducido su funcionalidad natural.

Entre los principales efectos negativos derivados de la excesiva compartimentación de las zonas verdes, cabe destacar la insularización biológica de los enclaves, disminuyendo o incluso anulando la difusión natural de las especies y las mezclas entre contingentes poblacionales, además de impedir la penetración de cierto tipo de predadores que podrían controlar algunas poblaciones animales de neto carácter urbano que están proliferando de forma desmesurada y afectando al patrimonio edificado. Además es preciso señalar el incremento de la mortalidad animal por atropello, las dificultades de movimiento para los usuarios de las zonas verdes y la disminución de su naturalidad, que requiere una intervención más acusada del ser humano por la ausencia o merma de los procesos ecológicos básicos.

El Plan General asume la necesidad de que todos los espacios naturales y zonas verdes del término municipal formen un gran sistema interconectado para permitir la difusión de la diversidad biológica al mayor número posible de espacios. Ello se consigue a través de la existencia de conectores naturales como caminos rurales y vías pecuarias, ríos o arroyos o franjas de suelo no urbanizable común, y, en su defecto, mediante la creación de conectores artificiales. Entre este tipo de conectores se encuentran los bulevares, paseos arbolados, y los pasos superiores y túneles específicos.

Para que un conector de este tipo pueda cumplir su función se necesita una anchura suficiente y adaptada a la movilidad prevista, según estén destinados exclusivamente al paso de animales, personas o tengan un uso mixto, además de presentar el mayor grado de naturalidad posible quedando integrado en el medio.

La Evaluación Estratégica Ambiental del Plan General propone la solución de los problemas de conectividad tanto en los espacios y zonas consolidadas con problemas históricos heredados de insularización, como en los nuevos espacios libres que ofrecen aún excelentes oportunidades de intervención para evitar procesos de aislamiento. En el primero de los casos, las medidas correctoras se incluyen en el plano de Acciones de Mejora Medioambiental del Plan General, mientras que la conexión entre las nuevas zonas verdes se incorpora a la ordenación de los crecimientos urbanos previstos.

A continuación se relacionan los principales problemas de conexión entre espacios naturales y zonas verdes:

- a) *Conectividad en el sector norte: Monte de El Pardo-Soto de Viñuelas* Los obstáculos físicos a la conexión de los dos espacios de mayor valor ecológico, histórico, ambiental y social del término municipal de Madrid son la autovía M-607, la vía férrea Madrid-Tres Cantos y el trazado ferroviario que divide en dos sectores, norte y sur el Monte de El Pardo. El Plan General soluciona la conexión Soto de Viñuelas-Monte de El Pardo mediante un túnel específico, y la de los sectores norte-sur del Monte de El Pardo a través de la construcción de pasos elevados y túneles de sencilla solución por discurrir el ferrocarril deprimido en gran parte de su recorrido.

- b) *Conectividad en el sector noreste:* Conexión del Parque de Valdebebas con el Parque Juan Carlos I. El principal obstáculo derivado de la ordenación propuesta en el documento de Avance, es la futura autopista Madrid-Zaragoza, cuyo trazado genera una ruptura de la continuidad territorial entre la franja que queda al norte de la autopista propuesta y el resto del futuro parque. La Evaluación Estratégica propuso y así ha sido recogido en el Plan General, la realización de un nuevo trazado que se ciñe más al borde de los desarrollos urbanos propuestos, integrando el vallejo del arroyo de Valdebebas, como un elemento temático de especial significación para el mismo.

Otra barrera importante la constituye la Ciudad Aeroportuaria de Barajas y el viario asociado, que impiden la continuidad territorial entre el parque propuesto en torno a este crecimiento y el de Valdebebas. La solución adoptada ha consistido en la modificación de la estructura planteada en el Avance para este desarrollo urbano, desplazándolo hacia el Este y permitiendo la continuidad de ambos parques, tan sólo interrumpida por el nuevo eje viario y ferroviario, que deberá ir en falso túnel en un tramo suficiente para permitir la conexión de ambos parques.

En último lugar, se ha planteado una conexión en la M-40, destinada a permitir fundamentalmente la movilidad humana entre los Parques de la Ciudad de Servicios de Barajas y el Parque Juan Carlos I, de carácter muy urbano.

- c) *Conectividad entre la Cuña verde de Moratalaz y los espacios verdes al oeste de Vicálvaro-Valdebernardo* La cuña verde de Moratalaz, como señala la evaluación estratégica ambiental y recoge el Plan General, puede conectarse con relativa facilidad con los espacios verdes existentes al Oeste de Vicálvaro-Valdebernardo, con la creación de un parque lineal, una vez superado el obstáculo de la M-40 y desplazado el eje O'Donnell al Sur de la nueva centralidad del Este, creando de esta forma un espacio verde de cierta holgura.
- d) *Conectividad en el sector sureste: franja de conexión Jarama-Parque Lineal del Manzanares-Arroyo de la Gavia* El Avance propone en el sureste del término municipal un corredor verde, de dirección NE-SW, que conecta las campiñas cercanas a la vega de la margen derecha del río Jarama con las del Manzanares. Sin embargo, este corredor verde se encuentra compartimentado por los nuevos desarrollos urbanos, y por el conjunto de viales y vías férreas que dificultan la interconexión de las teselas verdes propuestas.

En este sentido el Plan General adopta como soluciones la modificación hacia el noroeste de la traza de la Gran Vía Urbana del Sureste y de los desarrollos urbanísticos entorno a la misma. Junto a ello se reduce el espacio destinado a cementerio con objeto de dejar un ancho suficiente al corredor para permitir el movimiento de personas y fauna. Los obstáculos creados por el eje O'Donnell, el TAV y la prolongación de la Avda. de Entrevías se solventan mediante la construcción de falsos túneles.

Otras de las actuaciones que el Plan se plantea en este sector, son las encaminadas a evitar la ruptura de la continuidad natural del Parque Lineal del Manzanares entre el término municipal de Madrid y de Getafe. En este sentido se propone que el viaducto de la Gran Vía del Sureste sobre el Manzanares evite la utilización de terraplenes mediante el empleo de estructuras de apoyo que favorezcan la permeabilidad, además de trasladar el emplazamiento de la ampliación de la depuradora de Butarque a la margen izquierda de la carretera M-301.

- e) *Conectividad en el sector Oeste: Conexión Cuña verde Latina y Casa de Campo* La conexión se plantea rediseñando el túnel viario existente para permitir un uso peatonal o mixto, junto con la creación

de un falso túnel bajo la C/ Barberán y Collar y bajo la Línea C-5, con las posibilidades que ofrecen en el Oeste los elevados desmontes servirá para facilitar el tránsito.

1.4 LOS NUEVOS DESARROLLOS: EVALUACIÓN DE IMPACTOS

Esta última fase de análisis trata de la evaluación en términos de impactos directos e indirectos de los nuevos desarrollos contemplados en el modelo de Avance, para lo cual se han adoptado los procedimientos habituales de la Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. En primer lugar, se establecen y valoran las unidades ambientales en que se han desagregado cada una de las Coronas propuestas en el Avance. En segundo lugar, se identifican las acciones susceptibles de desencadenar impactos sobre el medio y mediante las matrices de impacto se identifican y valoran los efectos de dichas acciones sobre los factores del medio. Por último se proponen una serie de medidas preventivas y correctoras para evitar o disminuir el grado de los impactos severos y críticos.

Las unidades ambientales, identificadas en función de los atributos del medio natural y uso humano del territorio, son las siguientes:

- a) Campiñas de Fuencarral y vallejo del Arroyo del Fresno
- b) Campiñas de Hortaleza-Barajas
- c) Campiñas de San Blas
- d) Valle del río Jarama
- e) Campiñas de Vallecas-Vicálvaro
- f) Valle del río Manzanares (Sector Norte-Nudo Sur/Nudo Supersur)
- g) Valle del río Manzanares (Sector Sur-Nudo Supersur/límite con Perales del Río)
- h) Campiñas de Carabanchel y vallejo del arroyo Meaques
- i) Casa de Campo

Los factores ambientales considerados en cada una de las unidades ambientales incluyen todos los aspectos establecidos por la directiva 85/337 CEE sobre E.I.A. y por su transposición a la legislación española mediante los decretos 1.302/86 y 1.131/88, desagregados en 29 factores.

Las acciones consideradas son las derivadas de la clasificación y ordenación general propuesta en el Avance del Plan General, es decir, las diferentes categorías de suelo (urbano, urbanizable, no urbanizable común o con protección específica) y los diferentes sistemas estructurantes considerados (red viaria, ferrocarril, aeropuerto, espacios libres, deportivos y dotaciones).

Los efectos que las acciones consideradas han producido en los diferentes factores correspondientes a una misma unidad ambiental, han sido caracterizados en función del carácter perjudicial o beneficioso del mismo, por su intensidad, área de influencia teórica del impacto, duración o persistencia, posibilidad de corrección y, finalmente, por su mayor o menor reversibilidad.

En conclusión, esta valoración de los impactos, recogida en forma matricial, ha permitido reconocer los impactos más perjudiciales en cada una de las unidades ambientales y en consecuencia, proponer una serie de medidas correctoras en la ordenación recogidas en el Plan General, o bien en sus instrumentos de desarrollo.

En función de las unidades ambientales en que se han dividido los suelos clasificados como urbanizables programados y no programados, se sintetizan a continuación los principales impactos detectados y las medidas correctoras que la Evaluación Estratégica Ambiental propone y el Plan General incorpora como modificaciones, mejoras o alteraciones en la ordenación reflejada en el Documento de Aprobación Inicial.

A CORONA SURESTE

UNIDAD AMBIENTAL CAMPIÑAS DE VALLECAS-VICÁLVARO

La Evaluación Estratégica Ambiental considera favorable para la mejora medioambiental de la ciudad, la propuesta de intervención en este territorio, que se complementa con la regeneración de los suelos vacantes.

Se trata de un espacio degradado que, aunque conserva considerables valores naturales requiere una previa regeneración global para plantear un crecimiento de ciudad. Sin embargo, la Evaluación Estratégica Ambiental, cuestiona la idoneidad de una serie de actuaciones independientes, como se proponía en el Avance, conectadas por una vía articuladora, pero aisladas entre sí. La nueva ordenación del Plan General, recoge esta sugerencia, agrupa en mayor medida los desarrollos propuestos y crea una franja verde lineal amplia, facilitando la reforestación y tratamiento de dichos suelos. Se excluye la Cañada Real de Las Merinas del SUP, integrándolo en el sistema de zonas verdes.

En lo referente a las vías pecuarias, se propone una integración cuidadosa de las mismas en la ordenación del SUNP Vallecas Sur, por contar con la red más extensa del municipio y cuya protección se garantiza mediante su inclusión en el plano de Protecciones y Servidumbres del Plan General.

UNIDAD AMBIENTAL VALLE DEL MANZANARES

La Evaluación Estratégica Ambiental considera muy positiva la intervención en este tramo tan degradado del río Manzanares mediante la redacción del Plan Especial correspondiente, al tiempo que señala el impacto que se podría derivar de las infraestructuras viarias que lo atraviesan y por la ampliación de reserva de suelo para la ERAR de Butarque. El Plan Especial del Parque Lineal del Manzanares ha procurado la mejor integración de estos elementos en su ordenación.

UNIDAD AMBIENTAL CAMPIÑAS DE SAN BLAS

Dado el escaso valor ambiental del sector no existen impactos directos significativos.

B CORONA OESTE-SUROESTE

UNIDAD AMBIENTAL CAMPIÑAS DE CARABANCHEL Y VALLEJO DEL ARROYO MEAQUES

En los sectores del Norte y del Este de la ciudad, los nuevos desarrollos se intercalan, en áreas de suelo no urbanizable del Plan de 1985 de extensión todavía notable. No es este el caso de los sectores Sur y

Suroeste de la ciudad. Aquí el crecimiento urbano ha alcanzado, de un modo casi continuo, el borde del límite administrativo de Madrid. En este caso las áreas vacantes son muy escasas y por ello más valiosas desde el punto de vista de la calidad de vida urbana que deberá considerarse en todo momento en la ordenación de detalle. Se deberá esponjar la trama urbana, establecer densidades no excesivamente elevadas y conformar una suave transición hacia los términos municipales colindantes, respetando, en caso de existir, los elementos naturales más valiosos, como es el arroyo de Meaques en la operación Campamento.

UNIDAD AMBIENTAL CASA DE CAMPO

El Plan General concibe la Casa de Campo como un elemento esencial de la trama verde de la ciudad que contribuye a su estructuración ambiental de forma decisiva. La Evaluación Estratégica Ambiental considera muy necesaria la propuesta del Plan Especial de la Casa de Campo basada en la preservación y regeneración de las zonas de mayor valor ecológico, así como la creación de una zona de uso intensivo para el ocio de la población madrileña.

El impacto más severo derivado del Avance y que ha sido eliminado en la nueva ordenación era la alternativa de la N-V por afectar a uno de los parques más importantes y emblemáticos del término municipal de Madrid.

1.5 MEDIDAS CORRECTORAS Y PROTECTORAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN

Este conjunto de medidas, se agrupan en torno a tres propuestas diferenciadas. La primera de ellas, consiste en un conjunto de acciones concretas, de aplicación a los ámbitos clasificados como Suelo Urbanizable Incorporado, cuya ordenación se encuentra desarrollada, y en un estado avanzado de tramitación y por lo tanto tienen un carácter corrector y un alcance muy limitado y en los suelos urbanizables programados que se recogen en sus correspondientes fichas para el desarrollo del planeamiento. La segunda propuesta y sin duda de mayor alcance, consiste en la integración en el cuerpo normativo del Plan General de Estudios de Incidencia Ambiental, que realicen la evaluación y corrección de posibles impactos ambientales de los instrumentos de desarrollo del planeamiento. La tercera propuesta consiste en un conjunto de medidas cautelares para la protección de espacios naturales en el desarrollo de infraestructuras.

1.5.1 INSTRUCCIONES ESPECÍFICAS A SER CONSIDERADAS EN LOS SUELOS URBANIZABLES INCORPORADOS (UZI)

- a) En relación a los cursos de agua, se deberán preservar los arroyos, garantizando su integridad física y funcional mediante su inclusión en las zonas verdes diseñadas.
- b) Debido a la importante dotación de zonas verdes propuestas y con objeto de reducir sus necesidades hídricas serán condicionantes en el diseño de las mismas, el uso exclusivo de especies vegetales autóctonas, el cumplimiento de los artículos 196.1 y 200.2 del Título II del libro IV, de la Ordenanza de Protección de Medio Ambiente Urbano de Madrid y la reducción al máximo de las praderas ornamentales regadas.

1.5.2 EVALUACIÓN AMBIENTAL DE INSTRUMENTOS DE DESARROLLO DEL PLAN

Concibiéndose el Plan como un proceso continuo y progresivo de planeamiento, un instrumento de la mayor eficacia preventiva será la exigencia de procedimientos específicos de autoevaluación ambiental a sus propios instrumentos de desarrollo.

Se contemplan dos tipos de evaluaciones ambientales que han de acompañar al desarrollo del Plan, la Evaluación Estratégica Ambiental en el supuesto de revisión del Plan General y los Estudios de Incidencia Ambiental para evaluar y corregir los posibles impactos ambientales en determinados instrumentos de desarrollo de planeamiento y que serán tratados con mayor detalle en el siguiente apartado de este capítulo.

1.5.3 MEDIDAS CAUTELARES PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS

En la realización de las nuevas acciones correspondientes a la red de abastecimiento de agua, saneamiento, red de energía eléctrica y red viaria, se incorporarán las siguientes medidas:

- a) *Depósito de agua Cerro de Almodóvar* La localización del depósito deberá contemplar la menor afección posible a los valores florísticos, geomorfológicos, paleontológicos, didácticos y productivos del cerro. Estando catalogado como hito geocultural por el Instituto Tecnológico-Geominero de España, contará con las reservas normativas de aplicación para las excavaciones paleontológicas previas.

Se tendrá en cuenta la presencia de la extracción de sepiolita que la empresa Tolsa posee al este del cerro.

- b) *Arteria de refuerzo a Rivas* La traza de la arteria tendrá en cuenta la presencia de las torcas sobre yesos del Cerro del Aguila a fin de no afectarlas, ya que si bien no están catalogadas por ninguna institución científica, resulta necesaria su preservación por el interés geocultural y didáctico que presentan.

Deberá contemplar la menor afección a los valores anteriormente expuestos para el Cerro de Almodóvar.

Se recomienda que la arteria discurra lo más próxima posible a la autovía A-3 con el fin de causar la mínima afección a la masa arbolada del Pinar de Santa Eugenia.

- c) *Arteria de refuerzo del Oeste* El proyecto de construcción del refuerzo de la arteria deberá estudiar la traza menos impactante y el método de obra que permita en espacio y tiempo, reducir las afecciones sobre los ecosistemas presentes en la Casa de Campo.

- d) *Arteria de abastecimiento al UZI 0.08 Carabanchel* Se deberá evitar la afección a la masa arbolada de pino carrasco y rodales de alcornoque presentes en el parque de Las Presillas que está diseñando el Ayuntamiento de Alcorcón.

- e) *Emisario del colector del Fresno al Río Manzanares* La traza del emisario no incrementará los efectos negativos de otras infraestructuras en ejecución (M-40) sobre el Monte de El Pardo. El emisario discurrirá por el Monte El Saltadero cubierto por un tupido encinar.

f) *Colector Vega del Manzanares* A fin de minimizar las afecciones, la traza del colector deberá ajustarse al máximo a las infraestructuras existentes y espacios residuales de nulo valor ambiental como márgenes viarios. Las afecciones más importantes podrían darse en el sector oeste del Club de Golf Puerta de Hierro, así como en algún punto de la vega del Manzanares. Si bien se trata de un espacio que presenta elevados niveles de alteración (viarios, centros deportivos, campo de golf), mantiene considerable interés por su arbolado de ribera.

g) *ERAR La Gavia* Deberá evitar la interceptación de la colada del Santísimo Cristo y el cauce del arroyo de La Gavia a fin de crear un continuo verde entre la Villa de Vallecas y el Parque Lineal del Manzanares.

La construcción de la depuradora se ejecutará en las inmediaciones de Mercamadrid, en la tipología de suelo VI spt y en caso de necesidad en los de tipología IIs, evitando afectar a los suelos IIs del arroyo de La Gavia. Dicha tipología corresponde a la clasificación de suelo establecida en el estudio de "Regeneración de suelos del cuadrante SE de Madrid".

h) *Ampliación de las ERAR's de Valdebebas, Rejas y Viveros* Si bien la localización de las mismas afectan a espacio de escaso valor ambiental de las vegas de los ríos Jarama y Manzanares, los proyectos de construcción que se redacten deberán asegurar la minimización de impactos sobre los elementos más valiosos (vega, complejos de vegetación de ribera, etc).

i) *Ampliación de las ERAR's de La China y Butarque* Deberán considerar las determinaciones normativas derivadas del Plan Especial del Parque Lineal del Manzanares.

j) *Actuaciones en el sistema de colectores subcuenca suboriental* Deberá buscarse una traza de doblado del colector que no afecte a los valores que presenta el carrizal del Arroyo de los Migueles inventariado por la Agencia de la Comunidad de Madrid entre los Carrizales de importancia secundaria para la vegetación y la ornitofauna. Por otra parte, el proyecto de construcción del nuevo colector, al tener que atravesar las Zonas E y B del Parque Regional Manzanares-Jarama, deberá contemplar las determinaciones normativas de los artículos 28 y 31 de la Ley 6/94, de 28 de Junio.

k) *Actuaciones en el sistema de colectores subcuenta de Valdebebas* La traza de los futuros colectores deberá tener en cuenta su adecuación al futuro parque de Valdebebas. Se deberán minimizar los impactos sobre el suelo no urbanizable de Especial Protección de Cauces y Riveras del entorno de la ERAR de Valdebebas.

l) *Líneas y pasillos eléctricos* Dado que los nuevos tendidos eléctricos discurren por espacios de alto valor para su conservación, Monte de El Pardo, Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y Monte de Valdelatas, deberán contemplar la legislación sectorial que les afecta, priorizando la subterranización. En caso de tendidos aéreos serán de tipo ecológico, con objeto de evitar la electrocución de las aves en zonas declaradas como de Especial Protección de Aves por la Unión Europea (Directiva 79/409/CEE, Junio 1994).

En el caso del pasillo eléctrico que se propone en el barrio de Valdemarín, junto a las tapias del Monte de El Pardo, su encaje se ajusta a la traza del cierre norte de la M-40 a través de este espacio natural.

m) *Pasillos eléctricos en Casa de Campo* Los futuros tendidos eléctricos tenderán a minorar los impactos sobre la masa vegetal y el paisaje de esta zona verde.

Suministro de energía eléctrica a los nuevos desarrollos del SE El gran número de tendidos eléctricos existentes en el sur y sureste de Madrid, aconseja buscar los mecanismos que posibiliten la menor ocupación de espacio y del paisaje (subterranización, concentración de líneas, etc).

- n) *Pasillo eléctrico Carretera de Valencia* Los futuros tendidos eléctricos a implantar tendrán en cuenta el valor geocultural del Cerro de Almodóvar y la presencia de la masa arbolada del Pinar de Santa Eugenia.
- o) *Vía de servicio sur de Barajas* Se propone el cruce del río Jarama por el punto de menor valor ambiental con objeto de minimizar el impacto a los complejos de vegetación e ribera del río, cuyas medidas correctoras se incluirán en el correspondiente proyecto.
- p) *Ampliación del vertedero de Valdemingómez y planta de tratamiento de fangos* La Ley 6/94 de 28 de Julio, para la creación del Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares-Jarama, autoriza en su disposición adicional 8ª la ampliación del Vertedero de Valdemingómez siempre que ésta se haga dentro de la zona E (zonas de destino agrario, forestal, recreativo, educacional, y equipamientos ambientales). Al tratarse de una Zona de Especial Protección para Aves (ZEPA) según la Directiva 79/409/CEE se estará a lo dispuesto en el artículo 4.4 de la misma: "Los Estados miembros tomarán las medidas adecuadas para evitar dentro de las zonas de protección mencionadas en los apartados 1 y 2 la contaminación o el deterioro de los habitats así como las perturbaciones que afecten a las aves, en la medida que tengan un efecto significativo respecto a los objetivos del presente artículo. Fuera de dichas zonas de protección, los estados miembros se esforzarán también en evitar la contaminación o deterioro de los habitats".

La nueva ampliación del vertedero necesitará de un viario, que permita el acceso, y la salida, de vehículos al mismo, que deberá discurrir en los suelos destinados a la ampliación prevista.

2 LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE EN LAS NORMAS URBANÍSTICAS DEL PLAN GENERAL

2.1 PREMISAS DE PARTIDA

El planeamiento urbanístico tiene objetivos más amplios que los que pueda entenderse comprendidos en una interpretación estrecha del concepto de *urbanismo*. Así lo ha entendido desde hace tiempo la doctrina y la jurisprudencia, que repetidamente se ha pronunciado a favor de incluir la conservación de la naturaleza entre los fines de la planificación urbanística.

El Plan General considera que las normas ambientales no deben quedar reservadas a un título concreto, sino que deben pasar asimismo a integrarse en el conjunto del Plan inspirando todas sus determinaciones. Con ello se ajusta a los planteamientos de la actual política ambiental europea, que, en aplicación del art. 130 R del Tratado de la Unión, regula que las exigencias de la protección del medio ambiente deberán integrarse en la definición y en la realización de las demás políticas de la Comunidad.

Asumiendo este principio, el Plan General reduce el contenido del Título V a aquellas determinaciones que no tienen cabida en el resto del Plan y poseen entidad suficiente como para merecer un tratamiento separado. Tal es el caso de las comprobaciones ambientales de instrumentos de planeamiento y de la implantación de usos, del control de los niveles sonoros ambientales, del fomento del ahorro y la eficiencia energética y de la reutilización de los residuos sólidos urbanos. Las Normas Urbanísticas del Plan General, además, tienen en cuenta la existencia en el Municipio de Madrid de una abundante normativa ambiental propia, contenida en la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano. Existiendo como existe dicha normativa desde 1968-69, no tendría sentido ahora el incluir parte de sus determinaciones en el Plan General, dispersando una materia que se hallaba hasta la fecha reunida en una única normativa o sustituyéndola mediante su incorporación a un documento mucho más amplio.

En resumen, en la definición del contenido ambiental de las Normas Urbanísticas, se parte de las siguientes premisas:

- a) La protección del medio ambiente es objeto ya de una Ordenanza específica.
- b) Las consideraciones ambientales deben integrarse en el conjunto de las determinaciones del Plan y erigirse en uno de sus objetivos generales.
- c) Las consideraciones ambientales surgidas del Plan, determinarán, en su caso, la adaptación de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano a los objetivos que en las mismas se enuncian y que exijan una resolución en dicho marco.
- d) El control de la implantación de los usos con mayor incidencia en el deterioro medioambiental de la ciudad serán controlados de forma efectiva a través de la nueva Ordenanza de Calificación Ambiental.

2.2 COMPROBACIONES AMBIENTALES DE INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO Y DE LA IMPLANTACIÓN DE USOS

Como anteriormente se ha mencionado, las referencias normativas existentes en nuestro país para la realización de estudios de impacto ambiental de los instrumentos de ordenación urbanística son realmente escasas. Así, la transposición de la Directiva 85/337/CEE al derecho interno español, mediante el R.D.L. 1302/86, de 28 de junio, y el R.D. 1131/88, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del R.D.L. 1302/86, no contempla en el Anexo de supuestos obligados a la realización de E.I.A. los instrumentos de planeamiento.

En el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, y con la aprobación de la Ley 10/1991, de 4 de abril, para la Protección del Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid (B.O.C.M. nº 91 de 18 de abril de 1991), se abre una posibilidad de evaluar las repercusiones de los instrumentos urbanísticos, de carácter parcial, al establecerse en el supuesto nº 50 del Anexo II (Proyectos, obras y actividades que deberán someterse a Evaluación de Impacto Ambiental) las actividades para las que se exija expresamente el análisis ambiental en el planeamiento urbanístico territorial. Ello quiere decir que el Plan General puede establecer supuestos concretos que deberán ser objeto de evaluación.

No obstante, aun no existiendo un imperativo legal, es posible utilizar otras fórmulas que, garanticen el logro de los fines perseguidos, permitiendo una mayor agilidad en la gestión del planeamiento. Se trata, en suma, de desarrollar los instrumentos de autocontrol necesario para verificar la correcta aplicación de las medidas preventivas y correctoras acordadas en cada nivel de desarrollo del plan.

En este contexto y concibiéndose el Plan General como un proceso continuo y progresivo de planeamiento, un instrumento de la mayor eficacia preventiva es la exigencia de procedimientos específicos de autoevaluación ambiental a sus propios instrumentos de desarrollo, además de someter al Plan General en los supuestos de revisión del mismo a evaluación estratégica ambiental, conforme a lo regulado en el proyecto de propuesta de directiva comunitaria relativa a la evaluación de los efectos sobre medio ambiente de las políticas, planes y programas (XI/194/90-Rev1-ES). Las evaluaciones ambientales que se proponen tienen un carácter interno. Téngase en cuenta que determinadas actuaciones vendrán, en todo caso, obligadas al trámite de evaluación de impacto ambiental, bien como consecuencia del Real Decreto 1302/1986 y su modificación por la Ley 4/1989 o por la Ley 10/1991 de la Comunidad de Madrid.

Esta propuesta de directiva, aún destacando su carácter de acto comunitario no obligado, se recoge en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid por su importancia en la ampliación del principio de los estudios de impacto ambiental de proyectos a las fases previas de los procesos de planificación.

El Plan General propone tres tipos de comprobaciones ambientales cuya regulación se desarrolla en las normas urbanísticas del Plan General:

- a) *La evaluación estratégica en las revisiones de Plan General* El Plan General considera conveniente que en las revisiones de éste con la suficiente entidad, se pongan de manifiesto las repercusiones de las propuestas sobre el medio ambiente, estableciendo las oportunas medidas correctoras y protectoras, bien de aplicación directa o remitidas a otras fases de planeamiento.
- b) *El estudio de incidencia ambiental para instrumentos de planeamiento* Dicho estudio será de aplicación a, los Programas de Actuación Urbanística y a aquellas Modificaciones del Plan General que el Ayuntamiento considere. De igual forma que en el caso anterior, se trata de valorar las variables del medio natural y socio-territorial potencialmente afectadas y minimizar en lo posible los impactos producidos por la actuación

- c) *El estudio de incidencia ambiental en la implantación de usos autorizables y otros específicos que en determinados supuestos se remiten a este procedimiento en las Normas Urbanísticas del Plan General* Se trata de establecer un control ambiental previo a la implantación de aquellos usos que pudieran desvirtuar las características de una zona de la ciudad en función de los usos calificados existentes. Se excluyen de este procedimiento aquellos que deban someterse a los controles ambientales establecidos en la Ley 10/91 para la Protección del Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid. Aquellas actividades incluidas en el Anexo IV de la mencionada Ley, sometidas a Calificación Ambiental de Competencia Municipal, se regularán a través de la Ordenanza de Calificación Ambiental que el Ayuntamiento de Madrid está desarrollando de forma paralela al proceso de tramitación del Plan General. Dicha ordenanza será previsiblemente aprobada con la aprobación definitiva de este y en cualquier caso en la Disposición Adicional 7 se prevé su necesaria aprobación en el plazo de un año desde la entrada en vigor del presente Plan General.

2.3 LOS NIVELES SONOROS AMBIENTALES

El borrador del Real Decreto por el que el organismo competente tiene intención de desarrollar la Ley 38/72 de Protección del Ambiente Atmosférico, establece, en su preámbulo de intenciones, la necesidad de conjugar medidas de protección sonora con el planeamiento urbanístico, la definición de las infraestructuras de transporte y las concesiones de licencias a actividades clasificadas, desde el convencimiento de la mayor eficacia de una actitud preventiva.

El Plan General pretende actuar en esta línea y prevenir situaciones tan indeseables como algunas de las existentes en la ciudad consolidada, originadas por el tradicional olvido del factor ruido en la planificación y en las que la adopción de medidas correctoras eficaces resulta casi imposible, y las que se pudieran aplicar tienen una eficacia tan limitada que las hace poco rentables.

En este sentido se propone intervenir en los nuevos crecimientos a través de criterios de ordenación que consideren al ruido como uno de los condicionantes en la distribución de los usos del suelo.

En la ciudad consolidada, y siguiendo el criterio establecido en el mencionado borrador del Real Decreto, se pretende garantizar unos niveles sonoros ambientales adecuados. En aquellas zonas en las que los límites sean sobrepasados, la actuación política municipal irá dirigida a establecer medidas correctoras específicas, mediante la declaración de Zona de Actuación Acústica.

Entre las medidas correctoras que deben ser aplicadas en estas zonas, cabe significar los Planes Especiales de Adaptación de la Vía Pública, concebidos como una nueva herramienta urbanística en el desarrollo del planeamiento. Esto posibilitaría la introducción en su definición de criterios acústicos que bien pudieran materializarse en la canalización de tráfico de paso, delimitación de calles de coexistencia, etc.

En relación al ruido procedente de la implantación del uso - terciario recreativo de actividad nocturna y pública concurrencia, el Plan General no propone en su normativa regulación específica, por entender que la aplicación de la Ordenanza de Calificación Ambiental, aprobada con carácter inicial en el Pleno del Ayuntamiento, de abril de 1996, permitirá establecer los oportunos controles ambientales sobre el mencionado uso a través de los informes de calificación ambiental especial. Esto constituye un procedimiento de control más riguroso para el establecimiento de las actividades mencionadas, por entender que de todas las sometidas a calificación ambiental de competencia municipal, comprendidas en el anexo 4 de la Ley 10/91 de la Comunidad de Madrid, son las que presentan un mayor conflicto en relación con otros usos y con el deterioro ambiental del ámbito en que se implantan.

Finalmente, hay que señalar que los criterios establecidos por el Plan General son coherentes con los de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano. No obstante, en su articulado, se establece que en aquellos casos en los que pudieran entenderse de aplicación limitaciones establecidas en ambos documentos, el Ayuntamiento aplicará aquella que, siendo más restrictiva, proteja mejor el ambiente sonoro de la ciudad.

2.4 EL FOMENTO DEL AHORRO Y LA EFICIENCIA ENERGÉTICA

La actual situación de la generación de la energía produce efectos nocivos sobre el medio ambiente que deben ser considerados. Cabe significar que la Unión Europea dio su apoyo a uno de los convenios resultantes de la Cumbre de Río, el Convenio sobre el Cambio Climático, por el que se comprometía a contribuir a la limitación y reducción progresiva de dióxido de carbono (CO₂) y otros gases de efecto invernadero. Se trata de lograr una estabilización global de las emisiones de CO₂ para el año 2000 al nivel de 1990.

En este marco se aprueba la directiva 93/76 relativa a la limitación de emisiones de dióxido de carbono mediante la mejora de la eficacia energética, que incorpora entre otras medidas la realización de programas relativos a la certificación energética de los edificios.

Se prevé que estos programas pilotos tengan un efecto multiplicador y en unos años se generalice la solicitud de esta información a los promotores inmobiliarios. Dado que donde más energía se consume es en las ciudades, ellas deberán encargarse de poner en marcha nuevas iniciativas para una mejor gestión y uso de sus recursos energéticos. En este sentido las administraciones locales tendrán que fomentar un uso más eficiente de la energía y especialmente la utilización de fuentes energéticas menos contaminantes, procedimientos de conversión y producción de ciclo cerrado, que podrían reducir o reciclar la energía desperdiciada, un menor uso de combustibles fósiles, y un desarrollo paralelo de una serie de fuentes de energía variadas y renovables.

En el caso de un Plan General de Urbanismo, cuyo horizonte temporal es indefinido, no puede por menos que incorporar el ahorro de la energía como un objetivo explícito del mismo. En este sentido, las normas urbanísticas del nuevo Plan General hacen mención especial a incentivos y medidas de fomento para el ahorro energético en diferentes estadios del desarrollo de la edificación, que deberán resolverse e integrarse en las correspondientes ordenanzas fiscales. Para ello se parte de la premisa del cumplimiento mínimo de la normativa sectorial municipal y supramunicipal aplicable. Se trata tanto de premiar como de minorar los costes adicionales que, en su caso, supondrá la adopción de medidas preventivas de ahorro energético.

2.5 LA REUTILIZACIÓN DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS

La producción masiva de residuos sólidos constituye uno de los principales problemas ambientales comunes a los grandes asentamientos urbanos. La evolución de la generación de residuos urbanos ha estado estrechamente ligada a los cambios en las pautas y en el nivel del consumo y a la organización de los procesos productivos.

La envergadura del problema ambiental requiere adoptar soluciones radicales a escala planetaria basadas en un nuevo esquema de relación entre residuos y recursos y su contenido energético. Ello supon-

dría incorporar nuevos procesos de fabricación basados en el reciclaje que ofrezcan ahorros reales de materias primas y energías no renovables y cuyo balance de contaminación fuera favorable.

Cualquier planteamiento a favor del reciclaje debe partir de la atribución de un valor de uso positivo a los residuos, que varía en función de factores económicos, políticos y técnicos interrelacionados, pero rara vez se ha tenido ni se tienen en cuenta los costes energéticos en términos de agotamiento de recursos.

En materia de residuos sólidos domésticos las normas urbanísticas persiguen que las nuevas edificaciones reúnan las condiciones necesarias para ajustarse a los posibles futuros requerimientos de recogida selectiva en origen, que se establezcan en la Ordenanza de Protección de Medio Ambiente Urbano.

La propuesta más ambiciosa en materia de residuos inertes se centra en la reutilización de los tierras y escombros en los procesos constructivos de nuevas infraestructuras viarias. Su importancia cualitativa y cuantitativa se debe a su contribución en la solución del deterioro ambiental que experimenta de forma casi secular la campiña madrileña, sin menoscabo de su uso en el modelado topográfico de futuros parques y zonas verdes, siempre que se respeten las principales características naturales del terreno, creación de defensas contra el ruido, intrusión visual, etc.

3 PROPUESTAS PARA LA MEJORA DEL MEDIO AMBIENTE URBANO

3.1 ACTUACIONES ESPECIALES

3.1.1 EL PLAN ESPECIAL DEL MANZANARES-TRAMO NORTE

El Nuevo Plan General ha estudiado este ámbito como Área de Planeamiento Específico (APE09-20) a nivel de Plan Especial. La documentación completa de este estudio se incorpora como Anexo al Plan General.

A PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES DEL ÁREA

Del estudio y diagnóstico del área se desprenden los problemas y oportunidades de la misma en cuanto a:

RECURSOS NATURALES

- a) La falta de caudal del río y la artificialidad del cauce es un factor limitante.
- b) El alto potencial paisajístico y recreativo de la zona, en la que existen elementos naturales de calidad es un factor positivo.
- c) La oportunidad que la existencia de un paseo fluvial brinda para conectar los desarrollos urbanos con los espacios libres.

INFRAESTRUCTURAS

- a) Los aparcamientos son escasos y están mal situados.
- b) No existe un sistema de acceso viario claro y controlado, los usuarios actuales de la zona se mueven sin control, lo que provoca, entre otros efectos, un deterioro de la fauna y la flora.

EQUIPAMIENTOS

- a) No existen equipamientos, lo que provoca que los usos de ocio y esparcimiento sean espontáneos.
- b) Los vertidos incontrolados producen graves daños en los recursos naturales.

RIESGOS

No existen procesos morfodinámicos naturales en las riberas del Manzanares, debido a su regulación. La dinámica de los márgenes depende de su resistencia a la erosión pluvial, llegándose en algunos puntos al descalce y derrumbe de los taludes.

EDIFICACIONES

- a) Constituyen un problema algunas construcciones en desuso y otras que causan un fuerte impacto visual como, por ejemplo, las conducciones de agua del Canal de Isabel II.
- b) Existencia de edificios catalogados de gran interés arquitectónico que aportan al ámbito una parte de su identidad (Instituto Llorente, edificios sociales del Club de Campo, Playa de Madrid, Instituto Nacional de Investigaciones Agrarias, etc.).
- c) Elementos monumentales de interés histórico (Puerta de Hierro, Puente de San Fernando).

DEGRADACIÓN Y CONTAMINACIÓN

- a) El ecosistema natural ha sufrido fuertes degradaciones antrópicas, llegando incluso a desaparecer la vegetación ripícola.
- b) Fenómenos de eutrofización en el cauce con impactos negativos sobre la fauna piscícola.
- c) Existencia de aportes contaminantes al cauce, lo que convierte al río en un nuevo colector.
- d) La compartimentación del espacio, hace que el ámbito carezca de homogeneidad interna; las infraestructuras existentes hacen imposible la creación de un modelo fluvial clásico.

B PROPUESTAS

Las propuestas de actuación se desarrollan al relacionar los diferentes elementos, problemas y oportunidades, que interactúan en la compleja realidad del ámbito. Todas ellas están orientadas a preservar y potenciar los atractivos naturales de la zona, fomentando la utilización pública del espacio, y poniendo freno a una posible expansión de enclaves que se consideran incompatibles con el espíritu del nuevo planeamiento.

El Plan Especial propone estructurar el ámbito en cuatro zonas diferenciadas:

- a) *Parque Fluvial* Conformado por las áreas de libre acceso al público en la margen izquierda, y en la margen derecha, solamente aquellas que no están acotadas (las acotadas son la franja de protección del Palacio de la Zarzuela). Se plantean reforestaciones, viveros no comerciales para reposiciones en el Parque Fluvial, y ámbitos diferenciados de acogida controlada, con actividades relacionadas con los deportes al aire libre (picnic, juegos, duchas abiertas, etc.).
- b) *Parque Deportivo* Engloba los diferentes terrenos actualmente vallados por campos y clubs deportivos; se propone potenciar su aprovechamiento fomentando actividades deportivas no relacionadas con la utilización de vehículos a motor.
- c) *Deporte-Espectáculo* Conformada por aquellos ámbitos destinados a la competición o exhibición deportiva con carácter de espectáculo, distinguiéndose dos grados en función de la edificabilidad y usos complementarios permitidos.
- d) *Zona Recreativo-Cultural-Museo Verde* Comprende las parcelas ocupadas por el Instituto Nacional de Investigaciones Agrarias, la Depuradora de Viveros y el Vivero de Migas Calientes. Se pretende la creación de una gran pieza de atractivo cultural con rango metropolitano, orientada hacia la difusión, principalmente entre la población escolar, del buen uso de la Naturaleza,

mediante recorridos guiados, a bordo de transporte de superficie no contaminante, que recorrería las dos orillas del río, y en los que se prestaría particular atención a las instalaciones de la Depuradora de Viveros y del Vivero Migas Calientes.

Las propuestas de viario van dirigidas principalmente a facilitar los accesos a los aparcamientos de las diversas áreas de esparcimiento; y a facilitar la conexión entre ellas.

Se formula una propuesta de amplio paseo fluvial que permite la coexistencia del peatón y la bicicleta. La funcionalidad del viario exige la construcción de tres puentes que se realizaran buscando el menor impacto ambiental y utilizando materiales como la madera.

En cuanto al medio natural se propone:

- a) Conservar la vegetación actual de frondosas y coníferas y realizar nuevas plantaciones en áreas de esparcimiento y de aparcamiento -existentes y de nueva creación-.
- b) Consolidar las riberas del río mediante plantaciones y posibilitar mediante la instalación de azudes, tanto el mantenimiento de una lámina permanente de agua, que mejore las condiciones paisajísticas del cauce como la oxigenación de las aguas del río; limpiar las basuras y escombros que existen en el área; restaurar paisajísticamente las zonas degradadas (entorno del núcleo de El Pardo y antiguo vertedero) y los equipamientos deportivos y de ocio existentes.

Para conseguir la utilización racional de los recursos del ámbito, se considera necesario equiparlo con kioskos provistos de aseos y almacén de bicicletas, pequeños restaurantes de 1 planta, fuentes de beber, duchas, zonas de juegos no reglados y de niños, así como el mobiliario necesario para que se puedan desarrollar cómodamente las comidas al aire libre.

La correcta utilización de todos los equipamientos del Parque, se conseguirá dotando de señalizaciones a todo el ámbito. En cuanto a los elementos monumentales, se considera oportuna la mejora paisajística del nudo de Puerta de Hierro, lo que traería consigo la reubicación de la Puerta, en un lugar digno y de fácil percepción visual.

El Puente de San Fernando se restaurará eliminando de su entorno elementos perturbadores como las vallas y puertas de acceso al Complejo Deportivo Puerta de Hierro.

3.1.2 EL PLAN ESPECIAL DEL MANZANARES-TRAMO SUR

El Nuevo Plan General ha estudiado este ámbito como Área de Planeamiento Específico (APE 12.01 y APE 17.04) a nivel de Plan Especial. La documentación completa de este estudio se incorpora como Anexo al Plan General.

El ámbito de estudio está situado entre el Nudo Sur, el trazado del ferrocarril, el límite del término municipal de Madrid y el Camino de Peral y la Carretera M-301 (San Martín de la Vega). Se ha considerado oportuno incluir alguna zona (Vertedero de Toriles y Arroyo de la Gavia) precisas para completar la funcionalidad del sistema.

En la estructuración ambiental de la ciudad mediante las zonas verdes y espacios libres, el ámbito objeto de estudio se incluye en la Trama Intermedia del modelo formulado, asegurando la continuidad de la estructura y acercando a la ciudad usos que se encuentran fuera de ella.

Dentro del proceso habitual de toma de decisiones entre las Administraciones implicadas en el Planeamiento, se han mantenido reuniones entre el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad Autónoma en orden a definir determinados elementos de la trama urbana, que por su entidad ó importancia deberían ser consensuados.

Al Plan Especial le afecta el trazado y características de un importante eje viario que atraviesa el ámbito del Parque lineal.

Este cambio, obligará a reconsiderar algunos elementos característicos del planteado Tramo Sur del Parque Lineal.

Este nuevo elemento de viario deberá insertarse en lo que debe ser un elemento lineal y continuo preparado específicamente para el ocio y el recreo.

Parece poco oportuno, dado el escaso nivel de concreción del trazado de que se dispone, pretender adecuar las zonas colindantes a él y, en consecuencia, las acciones contempladas en el Plan Especial.

Se ha estimado oportuno, por el contrario, dejar las precisiones de diseño pendientes, hasta que el viario (M-45) haya sido definido, especialmente en su sección, rasante y trazado definitivos.

A PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES DEL ÁREA

El estudio exhaustivo del área de actuación ha detectado el origen y causa de los problemas existentes, así como las oportunidades que ésta brinda, para que su regeneración beneficie a la zona considerada y a su entorno.

RECURSOS NATURALES

- a) Cauce del río permanentemente en precario, por incorporarse a su curso residuos sin depurar.
- b) Acumulación de vertidos de residuos sólidos en la zona, lo que ha alterado las márgenes del río.
- c) El tamaño de la zona como oportunidad: es una de las últimas grandes áreas libres que quedan en el continuo urbano.
- d) La realidad geográfica del cauce o curso de agua ofrece un indudable potencial como soporte de actividades relacionadas con la naturaleza.

INFRAESTRUCTURAS

- a) Existencia de fuertes infraestructuras contaminantes tanto por su impacto visual, o ambiental (olores de las depuradoras).
- b) El viario existente en el ámbito crea unas barreras físicas que entorpecen el desarrollo del área.

EQUIPAMIENTOS

No existe ningún equipamiento, precisamente la imagen de un suelo sin destino ha propiciado su ocupación progresiva por precaristas.

DEGRADACIÓN Y CONTAMINACIÓN

- a) La forma, emplazamiento y condiciones del área de estudio potencian los vertidos incontrolados.
- b) Existencia de un tejido social conflictivo y marginal.

B PROPUESTAS

El Plan Especial establece como planteamiento básico la imposibilidad de reequipar urbanísticamente la zona sin solucionar el problema ambiental existente en la misma; las medidas necesarias para ello sobrepasan las competencias y el ámbito del Plan Especial y por ello, se incluyen en el mismo como recomendaciones, insistiendo en que éstas son la garantía de éxito de la operación urbanística que se define mediante las propuestas específicas de carácter vinculante.

Se considera imprescindible el estudio del régimen hidrológico del río Manzanares, el estudio de la contaminación actual del acuífero y los impactos que las futuras urbanizaciones, industrias, instalaciones y la utilización de las aguas regeneradas para el riego supondrían en el área de recarga del mismo.

En la medida de lo posible, deberían evitarse los vertidos por los aliviaderos de las aguas residuales sin tratar y potenciarse el tratamiento primario en las estaciones regeneradoras de agua, de modo que el tiempo de estancia del agua en el tratamiento secundario se reduzca.

Todas las acciones que mejoren la calidad del agua del efluente, redundará en beneficio de la población piscícola del cauce; debiendo vigilar que se cumpla la normativa vigente en lo que a número y tamaño de capturas se refiere. Evitar los vertidos de residuos sólidos y la progresiva colonización del área por ciudadanos, eliminándose así las conexiones eléctricas ilegales y los vertidos de aguas residuales incontrolados.

Asimismo se recomienda la prohibición del pastoreo y la caza en el área, para posibilitar la existencia de fauna y flora en el ámbito.

Se debe acelerar la obtención del suelo que aún no es de propiedad municipal y arbitrar soluciones para realojar fuera del área a cuantos ocupantes y usuarios resulten incompatibles con la ordenación del Parque Lineal.

La gestión y mantenimiento del Parque debe unificarse, no considerándose oportuno mantener la división en distritos dentro del ámbito de planeamiento.

Las propuestas de actuación se agrupan por conceptos de forma que no siempre existe una coincidencia con los límites de las unidades de ejecución o con las zonas en las que se divide el ámbito del Plan Especial a efectos de reglamentación urbanística del uso del suelo. Todas estas particularidades se desarrollan en el documento completo del Plan Especial.

INFRAESTRUCTURAS

- a) *Tratamiento de efluentes* El agua debe ser el elemento vertebrador del Parque, conceptual y físicamente; por tanto, el que su calidad alcance unos mínimos es condición previa e imprescindible para la viabilidad del resto de las propuestas.
- b) *Encauzamiento del río* La solución propuesta es blanda, más económica y con mayores posibilidades desde el punto de vista paisajístico, que las que se pueden llevar a cabo con materiales como

el hormigón, consiguiéndose igualmente la funcionalidad ante las eventuales inundaciones. Se plantean paseos en los márgenes, arbolados, con posibilidades peatonales y equipados con carriles bici y mobiliario urbano.

- c) *Accesos y circulación interior* Se definen los accesos y zonas de aparcamiento para el tráfico rodado y se proponen medidas para que se cumpla la vocación peatonal del área creando de forma selectiva circulaciones lineales para bicicletas.

MEDIOAMBIENTALES

- a) *Bosque de galería* La propuesta pretende recuperar el concepto de cauce como zona húmeda con alineaciones de árboles característicos, que ayudan a seguir visualmente su trazado.
- b) *Sotos de ribera* Se pretende acentuar el carácter natural del cauce y aumentar la diversidad paisajística del sistema, consiguiéndose al crear estas áreas, una regulación de las avenidas y un aumento de la regeneración ecológica del río.
- c) *Forestación de defensa ambiental* Estos espacios deben mejorar la imagen de la zona en emplazamientos en los que es absolutamente desaconsejable la circulación peatonal (parcelas interiores de los Nudos Sur y Supersur) y en las inmediaciones de otros elementos de fuerte impacto medioambiental (cerramientos perimetrales de depuradoras, instalaciones eléctricas, etc.).
- d) *Modelado del relieve* Se trata de acondicionar dos elementos singulares de forma que adquieran un protagonismo en el paisaje: la montaña de tierra procedente de la excavación realizada para Agua Park y la montaña de lodo (de menor tamaño).
- e) *Reconversión del vertedero de Toriles* Se trata de la regeneración del antiguo vertedero, mediante una reforestación, incorporándose así al sistema de zonas verdes de uso público.
- f) *Acondicionamiento del prado Zurita* Se plantea una dehesa semejante a la existente en las zonas no urbanizadas de la cuenca alta del Manzanares.

EQUIPAMIENTOS

- a) *Polígono de viveros* Se pretende con esta propuesta un aprovechamiento económico que puede generar puestos de trabajo en esta zona de Madrid, especialmente deprimida, pudiéndose integrar aquí los agricultores residuales que aún quedan en el ámbito.
- b) *Huertos de ocio* Se plantea el satisfacer una demanda real de actividades que permitan un contacto con la naturaleza, consiguiéndose al tiempo la regeneración del suelo, la revegetación de la zona y evitándose el vertido de escombros.
- c) *Dotaciones complementarias* La propuesta se orienta en el sentido de aprovechar el potencial del ámbito para organizar un sistema de actividades culturales, basadas en el medio natural (aula de naturaleza, centro de recursos del Parque, granja-escuela, museo de prehistoria, usos deportivos, etc.).
- d) *Servicios* Actividades dirigidas a conseguir el correcto funcionamiento del sistema, como mantenimiento, seguridad, un punto limpio (planta en la que se aceptan todo tipo de residuos reutilizables) y un polígono de reciclaje.

3.1.3 EL PLAN ESPECIAL DE LA CASA DE CAMPO

La Casa de Campo es un área remitida a planeamiento ulterior por el Plan General del 85 y que se han estudiado en el Nuevo Plan General como área de planeamiento específico.

El Plan de 1985 distinguía dos zonas en el área denominadas Parque Suburbano y Parque Urbano (Cuña Verde de la Casa de Campo). El nuevo planeamiento concibe la Casa de Campo como una unidad, pieza esencial de la Trama Verde Principal, en el modelo formulado de estructuración ambiental de la ciudad. El ámbito de planeamiento es el que se encuentra comprendido dentro de la tapia histórica de la Casa de Campo, excluyéndose los terrenos de la concesión Club de Campo.

Para el estudio en profundidad de las 1.722 Ha. de la Casa de Campo, se han considerado dos zonas: de uso intensivo y de uso extensivo, en la primera de ellas se efectuó una subdivisión en cuadrículas de 200 m. x 200 m. y en la segunda, de 250 m. x 250 m. De cada una de ellas se elaboró una ficha con información acerca de 36 variables o factores de planificación (suelo, infraestructuras, vegetación, fauna, seguridad, riesgos, etc.).

El análisis pormenorizado de esta enorme cantidad de información ha permitido valorar y zonificar el ámbito desde un punto de vista ecológico, aparte de conocer exactamente cuales son los problemas y oportunidades del área de estudio.

La finalidad del Plan Especial es conjugar la conservación de los valores naturales de la Casa de Campo con el uso racional y sostenible de sus recursos. Los objetivos considerados para conseguir el fin enunciado anteriormente son:

- a) Mejorar las opciones recreativas, ampliando las ofertas culturales y medio ambientales.
- b) Compatibilizar los usos y actividades con la valoración ecológica del territorio.
- c) Ampliar los límites de las áreas de máximo valor ecológico con el fin de conectarlas entre sí y potenciarlas.
- d) Mejorar el paisaje extrínseco e intrínseco adecuando los servicios y equipamientos a ellos.
- e) Regular el tráfico rodado.
- f) Regular las actividades de impacto medio y alto, minimizándolos y controlar los riesgos.
- g) Aumentar las condiciones de seguridad.
- h) Mejorar la vegetación potencial del área y potenciar la diversidad de especies faunísticas propias de los diferentes ecosistemas.
- i) Optimizar el modelo de gestión.
- j) Mejorar el conocimiento del ámbito, creando centros de información.

Las propuestas formuladas en base a estos objetivos están organizadas en los bloques siguientes:

- Infraestructura y servicios
- Riesgos
- Mejoras hidrológicas
- Mejoras vegetales
- Mejoras faunísticas
- Mejoras paisajísticas

- Equipamientos culturales y educativos
- Equipamientos ambientales
- Equipamientos deportivos
- Equipamientos recreativos
- Equipamientos informativos
- Formulación de modelo de gestión integrada

Todas ellas están descritas, valoradas y ordenadas de acuerdo con el grado de impacto que pueden producir; su ubicación se justifica de acuerdo con el mapa de valoración ecológica y la ordenación establecida para el ámbito (zona de uso intensivo y extensivo).

Se ha tratado de dar respuestas a problemas, demandas y carencias o de desarrollar posibilidades que ofrece el ámbito, no limitándose a evitar la destrucción de lo existente (conservación pasiva) sino planteando una recuperación mediante intervenciones activas, que devuelvan a la Casa de Campo su riqueza florística y faunística, sin olvidar la circunstancia de la calificación del ámbito como zona verde pública y no como espacio natural protegido.

Propuestas de diversos bloques, van destinadas a solucionar o mejorar aspectos relacionados con el tráfico, el medio ambiente, la conservación, etc. A continuación se relacionan algunas de ellas:

En lo que se refiere a las labores de mantenimiento y conservación, se considera necesario ampliar las redes de hidrantes, reparar y consolidar los caminos existentes, reconstruir el cerramiento perimetral, mejorar la dotación de maquinaria, e intensificar los cuidados culturales y los tratamientos fitosanitarios.

La lucha contra incendios debe realizarse aumentando la dotación existente, segando oportunamente el pastizal, creando nuevos cortafuegos y manteniendo los existentes.

El tráfico rodado genera diversas formas de contaminación (atmosférica, acústica y visual), es origen de accidentes y una grave amenaza para el parque. Se proponen acciones para eliminar el tráfico privado de la zona de uso extensivo y el tráfico de paso de la zona de uso intensivo, creando una línea interna de autobuses no contaminantes, que enlace instalaciones y puntos de interés.

La contaminación de las aguas y la erosión o compactación del suelo hace necesaria la adopción de mejoras hidrológicas - depuración de los arroyos de Meaques y Antequina, mejoras vegetales (revegetación herbácea y arbustiva) construcción de canales de drenaje y labores culturales en zonas compactadas.

La existencia de ciertas zonas de gran valor ecológico (Encinar de San Pedro, entorno de los arroyos) separadas actualmente, aconseja dirigir las actuaciones de mejora vegetal sobre zonas intermedias para conseguir un corredor de valor ecológico máximo, en el que paulatinamente se irán introduciendo las especies correspondientes a la vocación general del territorio sin perjuicio de fomentar la vegetación riparia y palustre en las zonas correspondientes.

La presencia faunística será promovida mediante actuaciones de mejora del habitat (creación de pequeñas charcas, plantación de especies vegetales de fruto), instalación de niales, suelta de ejemplares, etc.

El uso racional y sostenible de la Casa de Campo se propone conseguirlo mediante actividades de educación ambiental (itinerarios históricos, botánicos, faunísticos, jardines temáticos, circuitos de bicicletas, etc.). Se considera fundamental que el público pueda conocer perfectamente qué hacer en el Parque, para lo cual se instalarán casetas de información en diversos puntos del mismo.

La gran cantidad de organismos -no sólo municipales- que pueden tomar decisiones en el Parque, es, sin duda, lo que imposibilita la adecuada gestión del mismo. El Plan Especial propone un esquema organizativo con una gerencia única que permita que la gestión de la Casa de Campo sea unitaria.

3.1.4 LA REGENERACIÓN DE LOS SUELOS DEL SURESTE

Dentro de la estrategia de desarrollo del Este, que se encuentra descrita en el Capítulo 3 de esta Memoria se enmarca esta operación de regeneración de suelos.

El Arco Sureste constituye un vacío histórico, en el que se concentra prácticamente la totalidad de suelo para el futuro que existe en el término municipal.

En el modelo formulado de zonas verdes se observa en la trama primaria o principal (conformada por los espacios exteriores no construidos) un fuerte desequilibrio en favor del arco Noroeste, debido a la existencia de la Casa de Campo y el Monte de El Pardo; parece pues interesante aprovechar la existencia de suelos vacantes del Sureste, para equilibrar el sistema, desarrollando en ellos tanto actuaciones de forestación, como otras más intensivas de jardinería urbana, de forma que permitan el enlace de los elementos naturales de las cuencas del Manzanares y del Jarama, considerados como *Parque Regional* con las zonas verdes internas de la ciudad.

La zona constituye una unidad geomorfológica y paisajística, con una apreciable degradación del medio físico. Los suelos son, en general, poco aptos para ser soporte de la vegetación, debido a su alcalinidad, baja permeabilidad y salinidad en ocasiones. Se ha llevado a cabo un estudio detallado de estos suelos y de sus posibilidades de regeneración mediante la utilización de lodos de depuradoras. Estos productos cumplen con las Normas que la C.E. marca para cultivos ornamentales, cumpliéndose además uno de los objetivos marcados por el Libro Verde del Medio Ambiente Urbano: la reutilización de los residuos urbanos.

El estudio se ha realizado sobre 6.915 Ha., excavándose 72 calicatas mecánicamente hasta 2 m. de profundidad y 120 sondeos complementarios con barrena manual a 1,5 m. El número total de determinaciones analíticas ha sido de 1.024 correspondientes a 122 muestras de suelos de un total de 48 perfiles (con una media de 2,5 muestras por perfil).

La morfología de suelos se estudia hasta el nivel de *subgrupo de suelos*, de los que se han encontrado 19 tipos diferentes. Las propiedades consideradas son de tipo general (profundidad efectiva, heterogeneidad del perfil y pendiente del terreno), físicas (textura, estructura, relaciones suelo-agua y permeabilidad) y químicas (nivel de materia orgánica, caliza, yeso, complejo de cambio y Ph).

Los suelos se han evaluado por el sistema de *capacidades agrológicas* (modificación del Ministerio de Agricultura). Existen un 3% de suelos de alta calidad en los pequeños valles, los de calidad media representan un 45%, un 29% son de poco espesor y fuerte pendiente y se estima que el 22% restante no son aptos para los fines de regeneración que se persiguen.

Las medidas de regeneración propuestas son de dos tipos: incremento de materia orgánica en el horizonte superficial y defensa frente a la erosión hídrica.

El incremento de materia orgánica se propone conseguirlo mediante lodos de depuradora moderadamente desecados y compost bruto obtenido del tratamiento de los mismos. Ambos materiales se encuentran disponibles a una distancia máxima no superior a los 15 Km. Estos aportes de materia orgánica implican también una medida de defensa frente a la erosión hídrica al combinarse con las plantaciones realizadas siguiendo las curvas de nivel, las barreras vegetales vivas, etc.

Las especies recomendadas pertenecen preferentemente a la flora autóctona, tanto en el caso de las herbáceas como en el de los arbustos o la vegetación de porte arbóreo.

3.2 PLAN ESPECIAL DE PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS

Entre los factores que influyen decisivamente en la mejora de calidad de vida en la ciudad figura en lugar preferente la accesibilidad al medio físico urbano y al uso de bienes y servicios de titularidad pública o privada. Se entiende por accesibilidad aquella característica del urbanismo, de las edificaciones, del transporte y de los sistemas y medios de comunicación sensorial, que permite su uso a cualquier persona, con independencia de su condición física, psíquica o sensorial.

En este sentido, los trabajos de revisión del Plan General han elaborado un estudio técnico específico sobre *Accesibilidad y supresión de barreras físicas* con un doble propósito:

- a) Tener en cuenta las necesidades de todos los ciudadanos y garantizar la mejora progresiva de la accesibilidad en todos sus ámbitos, redactando un documento a incorporar al Plan General que analice extensamente la significación de la accesibilidad, revise su consideración y realizaciones en ciudades relevantes de todo el mundo y plantee unas directrices básicas para desarrollar un Plan Especial de Promoción de la Accesibilidad en Madrid.
- b) Asumir el cumplimiento de las disposiciones establecidas por la legislación vigente en materia de accesibilidad y, en particular, por la Ley 8/1993 de la Comunidad de Madrid, sobre promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, que promulga en su Disposición Adicional décima la obligación de garantizar la accesibilidad en los planes generales de ordenación urbana y demás instrumentos de planeamiento.

La falta de accesibilidad o la existencia de barreras físicas o de comunicación sensorial en el medio ambiente urbano, además de suponer sin duda incomodidad e inseguridad a cualquier ciudadano, significan obstáculos insalvables para todas aquellas personas con movilidad y comunicación reducidas, en general todas aquellas que tienen algún impedimento o limitación de tipo funcional o sensorial, bien de forma temporal o bien con carácter permanente.

El conjunto de estas personas con movilidad o comunicación reducida, representa el 30% de la población y está constituido no solamente por individuos con discapacidad permanente de alguna naturaleza, sino también por los niños, las personas obesas, los ancianos, algunos tipos de enfermos y, en general, por todos los ciudadanos que, por la razón que fuere, en algún momento de su vida o de su actividad diaria se encuentran con limitaciones de movilidad o de comunicación.

Los trabajos preparatorios realizados en el proceso de revisión del Plan General han puesto de manifiesto que existen en el Madrid de hoy carencias notables y necesidades urgentes en lo que atañe a la accesibilidad en todos sus ámbitos: urbano, arquitectónico, transporte, comunicación sensorial, servicios sociales y ayudas técnicas.

Por ello, el Plan General incorpora la mejora de la accesibilidad al entorno físico entre las actuaciones prioritarias, a desarrollar a través un Plan Especial de Promoción de la Accesibilidad que habrá de estar elaborado e iniciada la tramitación para su aprobación por el Pleno del Ayuntamiento dentro de los dieciocho meses siguientes a la aprobación definitiva del Plan General.

En conclusión, el Plan General asume la accesibilidad como idea innovadora y transformadora de la ciudad, garantizando la mejora progresiva de la misma y la utilización general por todos los ciudadanos de los espacios de uso público. Las medidas favorecedoras de la movilidad y de la accesibilidad tienen carácter positivo y benefician a todos, contribuyendo a mejorar la calidad del medio ambiente urbano.

La mejor forma de lograr eficazmente el ambicioso objetivo de una ciudad accesible a todos es tenerlo presente con rigor desde las primeras fases del planeamiento, a través de la elaboración del mencionado Plan Especial de Promoción de la Accesibilidad en Madrid (PEAM).

El contraste de experiencias y métodos de trabajo a nivel internacional a la hora de elaborar planes de accesibilidad, permite identificar la secuencia más efectiva de actuaciones básicas para abordar el Plan Especial de Promoción de la Accesibilidad en Madrid. Para poder alcanzar un éxito razonable en esta tarea, *las claves de partida son:*

- a) Creación de una Comisión de Accesibilidad en el seno del Ayuntamiento que se responsabilice de la elaboración y seguimiento del PEAM.
- b) Mantener un contacto permanente con los ciudadanos a través de sus asociaciones y organizaciones representativas.
- c) Programar actuaciones a largo plazo.
- d) Plantearse objetivos claros a corto plazo que permitan evidenciar el progreso alcanzado.
- e) Lograr una plena colaboración institucional entre todas las Administraciones Públicas involucradas.
- f) Establecer acuerdos y consensos en temas de controversia con el mundo asociativo profesional y ciudadano.
- g) considerar en el Plan de Accesibilidad los siguientes ámbitos: arquitectónico, urbanístico, transporte, comunicación sensorial, entorno natural (senderismo y disfrute de la Naturaleza), servicios sociales e, incluso, ayudas técnicas.

3.3 PLANES ESPECIALES DE ADAPTACIÓN DE LA VÍA PÚBLICA

La concepción del sistema de transportes y las prioridades establecidas en el uso de la ciudad se traducen en decisiones acerca de las características básicas del viario, tales como integración/segregación del espacio para vehículos motorizados, relación entre el ancho de la calzada y el de la acera, tipología de intersecciones, etc.

Sin embargo, en ocasiones, se produce una falta de adecuación del diseño del espacio vial a las exigencias de sus diferentes usuarios, debido a la evolución de las pautas de movilidad de las ciudades y del consiguiente crecimiento del parque de vehículos que crean espacios urbanos muy congestionados.

En el municipio de Madrid, este problema cobra especial significado en los barrios históricos de la ciudad, con calles estrechas que han agotado sus capacidades para dar cabida al tráfico motorizado y en los que el Plan General ha planteado el objetivo de desviar la presión del tráfico para liberar espacios en beneficio de las necesidades de los residentes y del comercio local.

El Plan General, con objeto de adecuar la regulación y diseño del espacio viario al conjunto de sus usuarios, además de reducir el impacto ambiental, social y económico derivado de la congestión, propone la elaboración de Planes Especiales de Adaptación de la Vía Pública.

Serán susceptibles de ser aplicados en todos aquellos ámbitos de la ciudad que bien por las exigencias ambientales del entorno o por la lógica de la red de transporte, requieran este tipo de actuación. Se

podrán formular por iniciativa de propietarios de viviendas o locales de una zona o por considerarlo conveniente los servicios técnicos municipales.

Dicho planeamiento evaluará, entre otros, los conflictos relativos a la circulación rodada, estacionamiento, tránsito y estancia de peatones, ruido e intrusión visual. En consecuencia, propondrá una reorganización general tanto de la circulación rodada como peatonal, estableciendo jerarquías, itinerarios, áreas peatonales e incluirá propuestas de diseño que contribuyan a la mejora de la calidad del espacio público.

El Plan General incluye dos ámbitos para la aplicación de estos Planes Especiales que constituyen una experiencia piloto con previsible efecto multiplicador en el resto de la ciudad. Se trata de los barrios de Lucero y de San Diego que aparecen delimitados en el plano de Acciones de Mejora Medioambiental. Asimismo, las áreas afectadas por el denominado ferrocarril de la gasolina, recogidas en los APR.21.01-Vía de la Gasolina-Norte, y en el APR.20.03-Vía de la Gasolina-Sur, se remiten a sendos Planes Especiales de Adaptación de Vía Pública.

3.4 PLANES ESPECIALES DE MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL EN POLÍGONOS DE BLOQUE ABIERTO

El análisis comparado de los espacios abiertos característicos de áreas urbanas que corresponden a distintas épocas y modos de transformación y formación de la ciudad, pone de manifiesto que existen grandes diferencias entre ellos y entre las posibilidades de uso y disfrute que ofrecen a la población. Son los espacios abiertos de los polígonos suburbanos de torres y bloques aislados, principalmente los de promoción pública, los que presentan mayores problemas derivados de su excesiva superficie (la superficie destinada a espacio abierto representa en ocasiones más del 60% de la superficie total), de su ocupación abusiva por automóviles y del carácter residual amorfo y monótono de los mismos.

La revisión del Plan General de Madrid propone la mejora de la calidad ambiental de los polígonos de bloques aislados, especialmente en vivienda popular mediante la redacción de Planes Especiales de Mejora de la Calidad Ambiental, cuyos objetivos son:

- a) Definir redes de calles interiores con carriles mínimos, para facilitar el acceso a todos los portales e impidiendo velocidades de circulación superiores a 30 Km/h.
- b) En aquellas áreas en que el estacionamiento resulte insuficiente, formar pequeñas plataformas superficiales o garajes subterráneos con cubiertas adecuadas para plantar árboles.
- c) Restringir la superficie de los espacios libres públicos, debido al elevado coste de su mantenimiento y privatizar el uso y mantenimiento del resto de los espacios abiertos, convirtiéndolos en patios o jardines comunitarios, vinculados a las viviendas de los edificios limítrofes.
- d) Mejorar la calidad ambiental del conjunto diferenciando distintas áreas funcionales (de recreo y expansión y deportivas) y cubriendo los espacios públicos con copas de árboles de sombra.
- e) Compartimentar el espacio libre en elementos identificables mediante edificios bajos destinados a equipamientos o locales de negocio.
- f) Posibilitar el tratamiento de fachadas de nulo valor arquitectónico, facilitando su mejora si como el desarrollo de vegetación trepadora.
- g) Acondicionar los parques para formar bosques frondosos, con parterres de plantas arbustivas y rastreras que favorezcan su uso y no requieran conservación, limitando el uso del césped.

- h) Proteger las áreas inmediatas a autopistas y autovías con pantallas de tierra plantadas con vegetación densa se hoja perenne que amortigüen el ruido y oculten el tráfico intenso, y mejorar la permeabilidad transversal de aquellas multiplicando las pasarelas.

El Plan General incluye un conjunto de áreas en que propone este tipo de Planes, que aparecen representadas en el plano de Acciones de Mejora Medioambiental, y que se enumeran en el último apartado del presente capítulo.

3.5 OTRAS ACCIONES AMBIENTALES PREVISTAS EN EL PLAN GENERAL

Las aportaciones que el Plan General realiza para la mejora del medio ambiente urbano desarrolladas a lo largo del presente capítulo, se complementan con una serie de acciones recogidas en el Programa de Actuación y que contribuyen, a escala más local, de barrio o distrito, a resolver problemas ambientales de la ciudad.

Dichas actuaciones van destinadas a la mejora de la accesibilidad peatonal, integración del ferrocarril en el medio urbano, creación de una serie de carriles bici, correcciones acústicas debidas al tráfico y conexión entre zonas verdes singulares.

El conjunto de actuaciones previstas aparece representado en el plano de Acciones Específicas de Mejora Medioambiental, y se enumeran en el último apartado del presente capítulo.

3.5.1 MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD PEATONAL

Uno de los efectos más negativos de las autovías urbanas es la fuerte segregación que causan entre ambos márgenes de las mismas. En lo que respecta al movimiento peatonal, dicho impacto se manifiesta en forma de ruptura de los vínculos sociales entre las poblaciones a ambos márgenes de la vía, restricciones físicas a la movilidad y en el incremento del riesgo de accidente y sensación de peligro para los peatones.

La propuesta del Plan General en cuanto a mejora de las condiciones de accesibilidad se centra, básicamente, en la resolución de los conflictos señalados a lo largo de la traza de la autovía M-40. Ello se consigue a través de actuaciones en tramos que discurren en suelos urbanos y, por lo tanto, en respuesta a necesidades actuales, y en ámbitos de suelo urbanizable en que se conocen los usos previstos, anejos a la vía, y por consiguiente anticipando las demandas futuras.

La localización de las acciones se ha basado en el análisis de la complementariedad de usos entre las márgenes de la vía, en el cálculo de las distancias medias recorridas a pie intentando que no excedan de 600-1.000 metros de distancia, en la necesidad de reposición de caminos existentes y en las demandas vecinales.

Como se puede comprobar, los tipos de actuaciones requeridas son de distinta índole, dependiendo de la función e intensidad de circulación de la vía. En el caso de las autovías se trata de pasarelas o pasos subterráneos, con una total separación del tráfico rodado y el peatonal, y en vías de menor rango en reordenaciones de cruces con regulaciones semafóricas o pasos de peatones, llegando en su caso a peatonalizaciones.

3.5.2 INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL Y MEJORA DE MÁRGENES

Los problemas de integración del ferrocarril están presentes en ciertas áreas de nuestra ciudad, causando separación en el tejido urbano, deterioro de sus márgenes y malestar a los ciudadanos afectados. Desde un punto de vista ambiental, el principal problema que se detecta es que el ferrocarril incide negativamente en la contaminación acústica, en el impacto paisajístico y en el efecto barrera.

Las soluciones a estos problemas no tienen porqué ser siempre muy costosas, ya que no requieren enterramientos sistemáticos o grandes variantes, que llegan a hacer inviables tales soluciones. En este sentido, es necesario un cambio profundo en el tratamiento que el planeamiento urbanístico ha dado al ferrocarril para evitar propiciar soluciones posibles e imaginativas. Todo ello bajo la premisa de apoyar las redes de cercanías en las grandes áreas urbanas, ya que además de ser imprescindibles para asegurar el funcionamiento y desarrollo de las mismas, con capacidad de atraer un sistema productivo competitivo, constituyen la solución a la movilidad urbana más respetuosa con el medio ambiente, al ser el modo comparativamente menos contaminante.

Las acciones que propone el Plan General para la integración del ferrocarril en ciertas zonas de la ciudad consisten en garantizar la continuidad del tejido urbano empleando criterios de diseño de pasos a distinto nivel, que no desvinculen las necesidades de los peatones de las del tráfico motorizado. Su tratamiento como calles o avenidas lograrán que la percepción del peatón y su nivel de esfuerzo sea parecido al que tiene en el resto de la ciudad, prestando especial cuidado a una serie de elementos como iluminación, color de parámetros, drenajes, estética, etc.

Cuando los grados de consolidación de la ciudad a ambos lados del ferrocarril son muy intensos, empieza a ser difícil el diseño de un sistema de pasos transversales que solucionen los flujos de vehículos y personas. En estas condiciones las soluciones alternativas son los soterramientos y las variantes.

Junto a la solución del efecto barrera, la integración del ferrocarril en la ciudad contempla medidas tendentes a solucionar el impacto acústico y el paisajístico. En el primer caso se deberá estudiar la solución más adecuada a las distintas circunstancias urbanas como son el apantallamiento acústico o el tratamiento de la edificación. En cuanto a la integración paisajística, la solución pasa por la recuperación de los espacios abandonados anejos al ferrocarril mediante plantaciones en taludes de desmonte y terraplén, o la creación de pasillos verdes.

En ocasiones se proponen actuaciones de menor envergadura que se limitan a solucionar el último de los problemas enunciados, es decir, la recuperación paisajística de las márgenes, y a las que no hay que restar importancia en la mejora de la calidad ambiental de la ciudad.

Además de las actuaciones relevantes en ámbitos ferroviarios que el Nuevo Plan General asume en diversas áreas de planeamiento incorporado, específico o remitido, los espacios de la ciudad sujetos a propuestas específicas de tipo medioambiental aparecen representados en el plano de Acciones de Mejora Medioambiental, y se enumeran en el último apartado del presente capítulo.

3.5.3 CORRECCIONES ACÚSTICAS

Una de las alteraciones ambientales propias del hecho urbano y que mayor relevancia alcanza en relación con el detrimento de la calidad de vida de los ciudadanos, es la contaminación acústica.

La fuente de ruido más importante es siempre la producida por los transportes en superficie y de estos, es la circulación rodada la principal causa del aumento de los niveles sonoros ambientales que sufren las grandes ciudades.

Además de la regulación del ruido ambiental, que a modo de medidas de carácter preventivo el Plan General incorpora en su normativa urbanística, se proponen una serie de medidas de rehabilitación acústica, que con carácter puntual tienden a solucionar realidades existentes no satisfactorias para los ciudadanos. Se trata de acciones que obedecen a demandas vecinales en zonas ya consolidadas de la ciudad próximas a vías rápidas urbanas.

3.5.4 CREACIÓN DE CARRILES-BICI O ITINERARIOS PARA BICICLETAS

En el marco de las propuestas de mejora del medio ambiente, el Plan General incorpora una serie de itinerarios para bicicletas en los distritos más periféricos uniendo entre sí zonas residenciales con importantes parques singulares de la ciudad. Con ello se pretende dar respuesta a la creciente demanda de utilización de la bicicleta con fines de ocio por la población, y que esto se realice en condiciones de seguridad favorables.

Junto a estos itinerarios se incorporan otros de marcado carácter urbano y que responden a la demanda de la población estudiantil madrileña para acceder en bicicleta al recinto universitario.

Cuando se trate de nuevo viario, los carriles-bici utilizarán una plataforma reservada especialmente diseñada para la circulación ciclista. Es resto de las acciones propuestas se conciben como itinerarios para biciletas, y se utilizan las calles existentes con un mínimo, aunque adecuado acondicionamiento, basado principalmente en la señalización horizontal y vertical de las mismas.

Hay que señalar que aún no existiendo propuestas concretas en el centro de la ciudad, el desarrollo del planeamiento previsto en el Centro Histórico y Casco Antiguo, con la creación de calles de coexistencia y el consiguiente mejor reparto del espacio público entre los diferentes usuarios, permitirá una mayor y más segura utilización de la bicicleta en estos ámbitos.

3.5.5 CONECTORES DE ZONAS VERDES

El Plan General incorpora este tipo de acciones a propuesta de la Evaluación Estratégica Ambiental y en la línea de las directrices de la Cumbre de Río en materia de biodiversidad y su posterior plasmación a nivel europeo en el proyecto Eeconet. Este consiste en la creación de una serie de corredores biológicos que permitan la conexión de la red europea de espacios de interés natural. También la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del MOPMA, comienza a exigir este tipo de medidas a través de la realización de pasos para la fauna y la flora a los proyectos de trazado de autovías.

3.5.6 RELACIÓN DE ACCIONES ESPECÍFICAS

A continuación se relacionan, ordenadas por distritos, las acciones específicas de mejora medioambiental, integrantes del Programa de Actuación del Nuevo Plan General y que figuran señaladas en el plano complementario de Acciones Específicas de Mejora Medioambiental, a escala 1:50.000:

01.01	Carril bici P ^º Virgen del Puerto
02.01	Integración del ferrocarril en urbanización jardín de Embajadores
02.02	Carril bici C/Méndez Alvaro
02.03	Carril bici C/Bustamante
02.04	Carril bici Avda. del Planetario

- 02.05 Carril bici C/Toledo
- 03.01 Corrección acústica M-30 - C/ Arregui y Arruej
- 03.02 Carril bici C/O'Donnell
- 03.03 Carril bici C/Menéndez Pelayo
- 03.04 Carril bici C/Alfonso XII
- 05.01 Corrección acústica M-30 - Avda. de Levante
- 06.01 Carril bici Avda. Asturias-Pº de la Dirección
- 08.01 Integración del ferrocarril línea C-8
- 08.02 Corrección acústica en el nudo de la Zarzuela
- 08.03 Conector de zonas verdes norte-sur Monte de El Pardo, línea C-7
- 08.04 Conector de zonas verdes Monte de El Pardo-Las Jarillas-Soto de Viñuelas
- 08.05 Carril bici ctra. Fuencarral-El Pardo
- 08.06 Carril bici ctra. de El Pardo a la Playa de Madrid
- 08.07 Corrección acústica Avda. de la Ilustración - Col. Puerta de Hierro
- 08.08 P.E. de mejora de la calidad ambiental Polígono A de Peña Grande (PET 8.1)
- 08.09 P.E. de mejora de la calidad ambiental Col. Virgen de Begoña (PET 8.4)
- 08.10 P.E. de mejora de la calidad ambiental Bº de El Pilar (PET 8.2)
- 08.11 P.E. de mejora de la calidad ambiental Poblado Dirigido de Fuencarral (PET 8.3)
- 09.01 Integración del ferrocarril en urbanización Rosas de Aravaca y Rosa de Luxemburgo
- 09.02 Integración del ferrocarril Ctra. de El Plantío
- 09.03 Conector de zonas verdes entre el N-S de la Casa de Campo
- 09.04 Corrección acústica M-30 - Col. Manzanares
- 09.05 Conector de zonas verdes Cuña Latina-Casa de Campo
- 09.06 Mejora Peatonal Puente del Rey
- 09.07 Mejora Peatonal Estación Cercanías El Barrial
- 09.08 Carril bici C/Francos Rodríguez
- 09.09 Carril bici Ciudad Universitaria
- 10.01 Integración del metro L-5 en Aluche
- 10.02 Carril bici en Avda. de los Poblados, tramo distrito de Latina
- 10.03 Corrección acústica Avda. de Portugal
- 10.04 Corrección acústica Ctra. de Extremadura
- 10.05 Corrección acústica M-30-C/ Ermita del Santo
- 10.06 Corrección acústica M-30-Avda. Portugal
- 10.07 P.E. de adaptación de la vía pública en el barrio del Lucero (PET 02.02)
- 10.08 P.E. de mejora de la calidad ambiental en El Batán (PET 8.18)
- 10.09 P.E. de mejora de la calidad ambiental S. Ignacio de Loyola
- 10.10 P.E. de mejora de la calidad ambiental en Aluche (PET 8.17)
- 10.11 P.E. de mejora de la calidad ambiental en Puerto Chico (PET 08)
- 11.01 Carril bici en Vía Lusitana
- 11.02 Carril bici en Avda. de los Poblados, tramo distrito de Carabanchel
- 11.03 Corrección acústica M-30, Colonia San Antonio
- 11.04 Carril bici Finca Vista Alegre
- 11.05 Carril bici C/Antonio Leyva
- 12.01 Carril bici en C/ Rafaela Ibarra
- 12.02 Carril bici en Avda. de los Poblados, tramo distrito de Usera
- 12.03 Corrección acústica en M-40 - Orcasur
- 12.04 Integración del ferrocarril en Orcasur
- 12.05 Carril bici en Camino de Perales

- 12.06 Carril bici en Crta. de San Martín de la Vega
- 12.07 P.E. mejora de la calidad ambiental Poblado Dirigido de Almendrales (PET 8.15)
- 12.08 P.E. de mejora de la calidad ambiental Usera (PET 8.14)
- 13.01 Carril bici-Avda. de Entrevías
- 13.02 Mejora peatonal M-40, Complejo educativo La Arboleda
- 13.03 Corrección acústica Bª Palomeras
- 13.04 P.E. de mejora de la calidad ambiental en Entrevías (PET 8.11)
- 13.05 P.E. de adaptación de la vía pública en el barrio de San Diego (PET 02.01)
- 14.01 Conector de zonas verdes Cuña Verde de Moratalaz - Cuña Verde de Vicálvaro
- 14.02 Carril bici Avda. del Este, tramo distrito de Moratalaz
- 14.03 P.E. de mejora de la calidad ambiental Moratalaz (PET 8.19)
- 15.01 Corrección acústica Nudo Manoteras
- 15.02 Corrección acústica M-30 - C/ Ricardo Ortíz
- 15.03 Carril bici Avda. Daroca tramo distrito de Ciudad Lineal
- 16.01 Mejora peatonal acceso al parque Pinar del Rey
- 16.02 Mejora corrección Acústica M-40 en Poblado Absorción de Hortaleza
- 16.03 Corrección Acústica M-40 en Bª San Lorenzo
- 16.04 Corrección Acústica en M-40 Bª de Las Palomas
- 16.05 Carril bici C/Ariadna, tramo distrito de Hortaleza
- 16.06 Mejora peatonal M-40, Vía de los Poblados
- 16.07 Mejora peatonal M-40, Barrio de Las Palomas
- 16.08 Carril bici en el Arroyo de Valdebebas
- 16.09 Carril bici Parque de Valdebebas, tramo distrito de Hortaleza
- 16.10 Carril bici Gran Vía de Hortaleza
- 16.11 P.E. de mejora de la calidad ambiental en Virgen del Cortijo (PET 8.5)
- 16.12 P.E. de mejora de la calidad ambiental Apóstol Santiago (PET 8.6)
- 16.13 P.E. de mejora de la calidad ambiental en el Bª de S. Lorenzo (PET 8.7)
- 16.14 Carril bici Avda. de los Andes
- 16.15 Conector de zonas verdes en autopista del Ebro
- 17.01 Carril bici en nueva Ctra. de Carabanchel a Villaverde
- 17.02 Integración del ferrocarril en Villaverde Alto, C/ Domingo Párraga
- 17.03 Carril bici Avda. Real de Pinto
- 17.04 Carril bici Ctra. San Martín de la Vega, tramo distrito Villaverde
- 17.05 Integración del Ferrocarril línea C-3 en San Cristóbal de los Ángeles
- 17.06 Corrección acústica en ctra. de Carabanchel a Villaverde
- 17.07 Carril bici de Villaverde Bajo a Villaverde Alto
- 17.08 Corrección Acústica M-40, Bª de Los Ángeles
- 17.09 P.E. de mejora de la calidad ambiental en San Cristóbal de Los Ángeles (PET 8.12)
- 17.10 P.E. de mejora de la calidad ambiental en Ciudad de los Ángeles (PET 8.13)
- 18.01 Conector de zonas verdes Avda. del Sureste
- 18.02 Carril bici Avda. del Sureste
- 18.03 Corrección acústica Bª Santa Eugenia
- 18.04 P.E. de mejora de la calidad ambiental en Sta. Eugenia (PET 8.10)
- 18.05 Conector de zonas verdes en N-III
- 19.01 Carril bici Avda. Daroca
- 19.02 Mejora peatonal M-40, Valdebernardo Norte
- 19.03 Mejora peatonal M-40, Valdebernardo Sur
- 19.04 Conector de zonas verdes en Avda. del Este

- 19.05 Carril bici Avda. del Este, tramo distrito de Vicálvaro
- 19.06 P.E. de mejora de la calidad ambiental Vicálvaro (PET 8.9)
- 20.01 Carril bici Avda. de Arcentales
- 20.02 P.E. de mejora de la calidad ambiental San Blas (PET 8.8)
- 20.03 Carril bici Avda. Veinticinco de Septiembre
- 21.01 Carril bici en C/Ariadna, tramo distrito de Barajas
- 21.02 Conector de zonas verdes entre Parque Juan Carlos I y de Valdebebas
- 21.03 Conector de zonas verdes N-S, Parque de Valdebebas
- 21.04 Carril bici Parque de Valdebebas, tramo distrito de Barajas
- 21.05 Carril bici Avda. Logroño
- 21.06 Carril bici Recintos FERIALES

CAPÍTULO VIII

LAS NORMAS URBANÍSTICAS

1 INTRODUCCIÓN

La llamada del art. 33 de la Constitución Española a la delimitación del contenido del derecho de propiedad, bajo la idea central del reconocimiento de la función social que está destinado a cumplir, adquiere una especial trascendencia cuando se proyecta sobre la propiedad del suelo.

El Plan, ya desde la Ley del Suelo de 1956 y, del mismo modo, en toda la legislación urbanística posterior, se manifiesta así como el elemento básico por virtud del cual, y a tenor de la remisión que la Ley efectúa en él, se viene a configurar el contenido del derecho de propiedad del suelo. Configuración que es el resultado de la clasificación del suelo, en cualquiera de las clases que reconoce la Ley, y de la calificación, determinante de las condiciones en que la diversidad de los usos son admitidos.

Este objetivo, cuyo fin último es el establecimiento de una concreta ordenación urbanística en atención a las necesidades y demandas de tal carácter concurrentes, requiere, en su fase inicial, su plasmación documental correspondiente, constituyéndose en referencia única y esencial para acometer la fase posterior, la de su ejecución.

En el ámbito municipal ese papel es atribuido por la Ley al Plan General de Ordenación Urbana para el que el art. 71.4 contempla los específicos documentos en que deben quedar recogidas las determinaciones que en los números precedentes el mismo artículo dispone. Entre tales documentos, unos son de carácter gráfico y, otros, de carácter escrito y, a su vez, dentro de estos últimos, destaca por su importancia el correspondiente a las Normas Urbanísticas.

El carácter normativo que reiteradamente otorga la jurisprudencia al planeamiento, así como su práctica asimilación a las disposiciones de carácter general, se hace patente en el documento de las Normas Urbanísticas, por constituir un documento escrito, estructurado como texto articulado y configurador de auténticos mandatos dirigidos al establecimiento de las condiciones del uso del suelo y de la edificación.

Además, desde una perspectiva exclusivamente técnica, las Normas Urbanísticas se conforman como un sistema instrumental por medio del cual la ordenación urbanística se puede hacer realidad de un modo coherente, armónico y racional. Sin sus previsiones la ordenación quedaría incompleta puesto que el dibujo gráfico, por sí solo, inevitablemente tiene limitaciones que impiden acceder a la ejecución directa del planeamiento. Por ello las Normas resultan indispensables para completar la ordenación, en la medida en que la definición de ésta no es sólo producto de los planos, al requerir, para alcanzar el necesario grado de plenitud que le es exigible, el acompañamiento de aquéllas. Se trata, en conclusión, del documento que, por su función instrumental, concreta la ordenación.

En este sentido, las Normas Urbanísticas se han elaborado respetando sustancialmente la sistemática que ya se recogía en las Normas del Plan General de 1985, alterada por la reducción del número de Títulos y la inclusión de uno nuevo destinado a la regulación de los aspectos sobre el medio ambiente, con el que se pretende atender a la problemática derivada de una cuestión cuya trascendencia social en la actualidad es indudable.

Así, el nuevo Plan General realiza una reelaboración del texto de las Normas Urbanísticas, en las que junto a la introducción de novedades de carácter eminentemente técnico, efectúa una corrección de los defectos detectados y una adaptación a las exigencias derivadas de las recientes modificaciones legislativas, específicamente las relativas a la gestión urbanística, que por su importancia reciben un tratamiento autónomo en la Memoria.

El nuevo Plan General no realiza, por lo tanto, una ruptura con lo establecido en el documento precedente, al valorar como un hecho real su aceptación y consolidación en el ámbito de la ejecución y ges-

tión práctica del planeamiento. Una posición contraria conllevaría una conmoción en modos de trabajo ya asumidos, tanto desde la perspectiva de la Administración Pública, como del ciudadano, propietario o no de suelo, que necesariamente recibiría un juicio negativo.

Aceptado el criterio anterior, las Normas asumen igualmente el objetivo, reiteradamente indicado en documentos precedentes, de que el contenido del Plan responda a la idea central de la flexibilidad en su aplicación futura.

El documento de las Normas Urbanísticas cumple con los mandatos que para cada clase de suelo establece el art. 40 del Reglamento de Planeamiento pero, además, efectúa una regulación, en sus dos primeros Títulos en la que, pese a no desarrollar el específico cometido de fijar las condiciones del uso del suelo y de la edificación, incluye determinaciones de carácter general, de aplicación a todo el municipio en los términos en que se indica.

Resulta inadecuado realizar una justificación individualizada para cada uno de los artículos de las Normas en estos primeros Títulos, pero, en cambio, sí conviene incidir, aunque brevemente, en sus aspectos más importantes.

Se ha procedido a suprimir todo reflejo textual del articulado de leyes y reglamentos, por considerarlo innecesario y reiterativo, e incluso pudiendo llevar a la confusión en determinaciones concretas, por no recoger en las NN.UU. la totalidad de los preceptos legales referidos al supuesto concreto.

Así, cabe referirse a que el intento de flexibilización del Plan General recibe cumplida respuesta en las Normas al distinguir las reglas de modificación de sus determinaciones según que su carácter sea fundamental, o de desarrollo, haciendo indispensable la intervención autonómica en las primeras y excluyéndola en las segundas, todo ello de acuerdo con lo que más adelante se dice.

Por otro lado, el nuevo régimen jurídico creado por la Ley 8/1990, incorporado más tarde al TRLS en lo relativo al cumplimiento de los deberes urbanísticos, necesario para la adquisición de las sucesivas facultades, habilita al planeamiento para la asignación de los plazos en que debe realizarse.

Finalmente, la regulación de las situaciones de edificaciones fuera de ordenación sufre alteración desde el momento en que el TRLS otorga autonomía al planeamiento para establecer el régimen de obras admisible que, en consecuencia, puede diferir del que aquél dispone.

A su vez, el específico cometido de las Normas Urbanísticas, derivado de las previsiones contenidas en el art. 40 del Reglamento de Planeamiento, varía según cada clase de suelo y, aún dentro de cada una de ellas, en las diversas categorías que admiten.

En efecto, en el suelo urbano se distinguen, según se indica más adelante, diversas categorías que, participando todas ellas de las específicas condiciones que contempla el art. 10 del TRLS, permiten ser individualizadas en función de la concreta figura de planeamiento que formula su ordenación. Así, se habla de suelo urbano común como aquella categoría para la que las Normas urbanísticas prevén una regulación propia del mayor detalle y, en tal sentido, se afirma su carácter de ordenanza de la edificación y uso del suelo, fijando pormenorizadamente los usos, volumen, condiciones higiénico-sanitarias de los terrenos o construcciones y las características estéticas de la ordenación. La regulación de esta categoría se concreta en el Título 8 con el señalamiento de las condiciones particulares de las zonas en que se divide.

Pero, además del suelo urbano común, se distinguen tres tipos de áreas diferentes según el origen de su ordenación de detalle. Estas son: las áreas de planeamiento incorporado, cuya ordenación proviene de instrumentos de planeamiento formulados con anterioridad a la aprobación del presente Plan General; las áreas de planeamiento específico, caracterizadas por contener unas condiciones de orde-

nación particulares en atención a las peculiaridades del ámbito ordenado; y, finalmente, las áreas de planeamiento remitido, en las que la ordenación queda relegada a la elaboración de un posterior instrumento de planeamiento.

El suelo urbano consolidado de carácter histórico recibe, por otro lado, un tratamiento específico en el Título 4, dedicado a la protección del patrimonio, cuyas peculiaridades se detallan más adelante.

Para el suelo urbanizable las Normas urbanísticas adoptan una postura diversa a la indicada para el suelo urbano. Su indudable vocación urbana determina el establecimiento de un régimen general de los usos y de la edificación, en espera de su posterior pormenorización a través del planeamiento parcial.

Se distinguen dentro de él tres categorías. El suelo urbanizable programado incorporado, siendo su nota característica el de ser un suelo cuya ordenación, heredada del planeamiento precedente y no habiendo sido desarrollada, es asumida por el Plan General, salvo determinaciones específicas expresamente reflejadas en sus correspondientes fichas. En segundo lugar, el suelo urbanizable programado, en el que se indica el régimen general para su incorporación al desarrollo urbano en los cuatrienios que se señalan y con sujeción, en todo caso, a la aprobación posterior del planeamiento parcial. Por último, el suelo urbanizable no programado, que por su exclusión temporal del proceso urbanístico recibe un tratamiento restringido en cuanto al régimen de usos admisibles, en espera de la formulación de los indispensables Programas de Actuación Urbanística y en su caso, posteriores Planes Parciales, en los que la Ordenación queda concretada.

Para ambas clases de suelo, el urbano y el urbanizable, el Título 6 regula los parámetros y condiciones generales de la edificación y de sus relaciones con el entorno, condiciones que, en todo caso, resultan de obligado cumplimiento. Las condiciones generales de los usos instituidas en el Título 7 son igualmente aplicables a ambas clases de suelo.

Por último, está el suelo no urbanizable, dividido en las categorías denominadas común y especialmente protegido. Para el suelo no urbanizable común las Normas establecen el régimen de obras, construcciones o instalaciones susceptibles de implantar en esta clase de suelo, tomando como marco de referencia el regulado para el mismo en la Ley de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid. En cuanto al suelo no urbanizable especialmente protegido las Normas distinguen, según el valor a proteger, diversos tipos de protección orientados a impedir su deterioro, garantizando, en consecuencia, su mantenimiento, conservación y mejora.

2 LA FLEXIBILIDAD EN EL PLAN GENERAL

2.1 INTRODUCCIÓN

Como reiteradamente se ha expuesto, el Plan General pretende configurarse como un documento abierto, sin acotación temporal, concebido desde una perspectiva amplia y flexible, que dé respuesta a las diversas circunstancias que la propia evolución de la ciudad y la sociedad exigen.

No obstante, el Plan General es un instrumento ejecutivo que, desde sí mismo, debe articular las pautas precisas para dar respuesta inmediata, en los más de los supuestos, y diferida por la interposición de instrumentos de planeamiento de desarrollo, en los menos, a la ordenación integral del territorio que en él se estructura.

Esta disyuntiva ejecutividad - flexibilidad exige la adopción de distintas líneas de actuación que, sin distorsionar la esencia del plan, le doten de una capacidad de adaptación que propicie su efectiva operatividad, y, en definitiva, su eficacia.

Aceptando la complejidad que ello supone, las Normas, como sistema instrumental operativo se articulan con unas pautas claras, abiertas, precisas si bien flexibles, que traducen la perspectiva amplia con que el Plan se concibe.

Con el objeto de traducir dichas pautas en medidas concretas se introduce, como a continuación se especifica, el concepto de la diversificación normativa.

2.2 LA DIVERSIFICACIÓN NORMATIVA

Si hay una circunstancia que caracteriza a la sociedad actual, ésta es la de tratarse de una sociedad dinámica, cambiante y en permanente estado de evolución como consecuencia de las múltiples necesidades que ante ella se van presentando. Como resultado de esta realidad no es difícil constatar de qué manera en muchas ocasiones y en diferentes ámbitos, las decisiones adoptadas por los poderes públicos se ven superadas por la aparición, posterior en el tiempo, de nuevos factores que en su día no se tuvieron en cuenta y que, sin embargo, deben ser indispensablemente tomados en consideración si el interés general, en el momento de su puesta en práctica, quiere ser satisfecho de un modo completo y no de forma defectuosa o parcial.

El inevitable desconocimiento de la coyuntura que está por venir, puede provocar, de este modo, graves discordancias ante los diferentes caracteres de un problema en el momento de adoptar una decisión y en el momento de aplicar la solución elegida.

Pues bien, es posiblemente el urbanismo uno de los campos de la acción pública donde las discordancias indicadas se manifiestan con una mayor rotundidad. El lapso de tiempo que transcurre entre la elaboración del planeamiento y la ejecución de sus previsiones puede llegar a convertirse en un dato esencial, capaz de reducirle a un documento con un valor relativizado por la aparición de nuevas demandas en la ordenación de la ciudad que pueden llegar a hacer exigible una alteración de las determinaciones de aquél.

La historia reciente del planeamiento urbanístico pone de manifiesto que lo indicado no es una mera elucubración, sino una realidad fácilmente comprobable. En el pasado ha ocurrido y aún en el futuro ocurrirá.

Sin embargo, aceptar que puede suceder no impide afrontar el problema, aportando instrumentos que permitan una adaptación ágil a las nuevas situaciones que desde la formulación del planeamiento van presentándose y, entre tales instrumentos, uno de ellos es el que responde al concepto de la diversificación normativa.

Un defecto que en numerosas ocasiones se ha imputado al Plan General por los diversos operadores urbanísticos es el de la gran rigidez con que hay que enfrentarse al acceder a la modificación de sus determinaciones.

Tradicionalmente, el antiguo art. 49 de la Ley del Suelo de 1976, cuyo contenido se ha incorporado prácticamente igual al art. 128.1 del TRLS, se ha interpretado en un sentido que iba más allá de sus propios términos, específicamente en lo relativo a aquellas modificaciones que afectaban a las determinaciones del suelo urbano, exigiéndose sin matices la aplicación de un único procedimiento sin admitir las evidentes diferencias que en su naturaleza cabe apreciar.

En efecto, la configuración del Plan General por parte del ordenamiento urbanístico presenta unas características peculiares según que se esté en presencia del suelo urbano o del suelo urbanizable, características sobre las que se han pretendido fundamentar las diferencias procedimentales para su modificación, sin reparar en otros aspectos de superior trascendencia.

En cuanto al suelo urbanizable, el Plan General no se configura como un documento directamente ejecutivo puesto que, indicando los objetivos y criterios fundamentales mediante la asignación de usos globales y del sistema estructurante de la ordenación, requiere, necesariamente, la formulación posterior de los correspondientes Planes Parciales. Es con éstos, al adquirir la ordenación el imprescindible nivel de detalle, cuando se hace posible la ejecución del planeamiento.

Por ello, entre la documentación de los Planes Parciales deben comprenderse las Ordenanzas del uso del suelo y de la edificación, con las que los objetivos genéricos se transforman en una ordenación concreta y completa.

En consecuencia, para el suelo urbanizable las previsiones urbanísticas se realizan desde dos instrumentos de planeamiento diferentes, el planeamiento general y el planeamiento parcial, lo cual repercute directamente sobre la tramitación de las modificaciones de las determinaciones contenidas en uno y otro.

Como establece el art. 128.1 del TRLS, *las modificaciones de cualquiera de los elementos de los Planes, Proyectos, Programas, Normas y Ordenanzas se sujetarán a las mismas disposiciones enunciadas para su tramitación y aprobación*. Esto implica que, siendo necesaria la intervención autonómica en la formulación del planeamiento general en el trámite de la aprobación definitiva, igualmente deberá producirse cuando se trate de meras modificaciones de su contenido; por el contrario, la aprobación definitiva de las modificaciones del planeamiento parcial en aquellos municipios que, como Madrid, superan los 15.000 habitantes, es competencia propia de los Ayuntamientos respectivos.

La distinción no es caprichosa. Su justificación procede de la diferente naturaleza de las previsiones que se contienen en ambos instrumentos. En el Plan General se incluyen los criterios y objetivos que, por tener un carácter amplio y una repercusión en la totalidad del término municipal, hacen coherente la intervención autonómica. Sólo a través de ella es como pueden coordinarse los diferentes intereses que teniendo por objeto el territorio, sin embargo provienen de Ayuntamientos diferentes. Con ello queda salvaguardado el interés supralocal que sólo desde la Comunidad Autónoma puede tutelarse al ser la única Administración de las dos que puede desarrollar una visión de conjunto, que necesariamente quedaría inconexa y fragmentada si se excluyese su participación.

Pero una vez que la formulación del planeamiento general tiene lugar, y con ello la intervención autonómica, el paso sucesivo que se concreta en la elaboración del planeamiento parcial excluye su reitera-

ción, salvo en los supuestos específicos de intervención autonómica por subrogación, cuya causa es otra bien distinta.

El contenido del Plan Parcial viene ya predeterminado por el Plan General y por su configuración como un instrumento subordinado a él queda vinculado por sus determinaciones. Determinaciones que en todo caso resultan incompletas y que requieren la ordenación de detalle que por no tener ya capacidad de afectar a intereses supralocales, se desarrolla en el ámbito local.

En este sentido la jurisprudencia del Tribunal Supremo se ha pronunciado en relación con Planes Generales que tenían determinaciones de planeamiento parcial para el suelo urbanizable, llegando a la conclusión de la superación de la calificación formal en favor de la calificación material con lo que se desemboca en una concepción sustancialista del planeamiento que permite abandonar posiciones excesivamente formalistas, contrarias a la naturaleza profunda de las instituciones.

No obstante, es al analizar el suelo urbano cuando parecen surgir mayores dudas sobre la aplicación de procedimientos diversos, dudas que, sin embargo, no se presentan con la solidez suficiente como para rechazar su validez.

En efecto, en la relación que cabe entablar entre el suelo urbano y el planeamiento general existe una nota característica que no cabe poner en cuestión. Se trata del carácter ejecutivo del Plan General en esta clase de suelo, lo que implica la posibilidad de acceder directamente desde el momento de su formulación a la fase de su ejecución, a excepción de aquellos ámbitos para los que el Plan General prevé un desarrollo ulterior.

Pero, ¿que se admita el carácter ejecutivo del Plan General para el suelo urbano, supone que todas sus determinaciones participen de una idéntica naturaleza y, por lo tanto, requieren para ser modificadas la intervención autonómica?. No parece razonable realizar una respuesta afirmativa al respecto, y ello por diferentes motivos.

El TRLS regula expresamente la posibilidad de la existencia de determinados ámbitos de suelo urbano cuyo desarrollo aparece remitido por el Plan General a la elaboración de posteriores Planes Especiales.

Se trata de un supuesto análogo a la relación que se produce entre el Plan General, el Plan Parcial y el suelo urbanizable. El Plan General es aprobado por la Administración autonómica pero, en cambio, el Plan Especial, siempre que sea conforme con la ordenación urbanística general vigente, es tramitado exclusivamente en el ámbito municipal. La justificación de la diferencia es, a su vez, la misma: la intervención autonómica responde a la posible incidencia del planeamiento en intereses supralocales, intereses que ya no pueden ser desvirtuados por el posterior Plan Especial que, además de quedar vinculado por las previsiones del Plan General, realiza una labor de desarrollo de la ordenación que se concreta en aspectos cuya repercusión no sobrepasa el ámbito local.

Hasta aquí se han venido exponiendo las bases legales y jurisprudenciales que se explicitaron en el documento de aprobación inicial de 29 de marzo de 1995, y que han tenido un respaldo legal en el art. 45 de la Ley 9/1995 de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid, publicada en el BOCM nº 86 de 11 de abril de 1995, en el que se admite la modificación de las determinaciones del Plan General dependiendo de su rango o naturaleza, es decir, de que pertenezcan al nivel del planeamiento general o del planeamiento de desarrollo, reduciéndose la intervención autonómica solo a las primeras.

Pues bien, la concreción de esta postura legislativa toma cuerpo en el documento de las Normas Urbanísticas bajo la expresión "El Plan General: valor de su ordenación y determinaciones" que equivale a diversificación normativa que da título al presente apartado de la Memoria.

Diversificación normativa significa la atribución de dos niveles diferentes a las determinaciones del Plan General. En el primer nivel se comprenden aquellas determinaciones que, por su naturaleza y alcance son propios del planeamiento general, requieren, en todo caso, la intervención autonómica cuando sean objeto de modificación. El segundo nivel, en cambio, está compuesto por aquellas determinaciones que por su naturaleza y alcance son propios del planeamiento de desarrollo, cuya modificación se resuelve por el Ayuntamiento.

No obstante, se debe significar que por la configuración de las Normas Urbanísticas, determinados artículos a los que se les ha concedido un primer nivel, sin embargo pueden incluir determinaciones que por su carácter o naturaleza correspondan al segundo nivel. En dicho supuesto se determinará su nivel, por el procedimiento previsto para la interpretación del Plan General.

La especificación de estos dos niveles se regula en el Título 1 del documento de las Normas Urbanísticas y trasciende a cada uno de los preceptos que las componen con indicación de a cuál de los dos pertenecen. De esta manera se respeta la unidad documental del Plan, recibiendo la Comunidad Autónoma el documento íntegro, de tal modo que su aprobación definitiva permitirá la aplicación inmediata de sus previsiones lo que no impedirá que las reglas para sus modificaciones varíen en función del nivel al que en cada caso pertenezcan.

Queda así plasmado uno de los mecanismos que, adelantado en documentos precedentes, contribuye a garantizar el objetivo reiterado de establecimiento de las bases que hagan posible la flexibilidad del planeamiento, con las particularidades que, según la clasificación de suelo, seguidamente se señalan.

2.2.1 LA DIVERSIFICACIÓN NORMATIVA EN EL SUELO URBANO

En las diferentes categorías del suelo urbano, salvo las áreas de planeamiento remitido, inexorablemente, por imperativo legal, el Plan General tiene que ser inmediatamente ejecutivo, sin interposición de figura de planeamiento alguna, por lo que, para acometer su ejecución, el sistema normativo desciende hasta alcanzar en sus determinaciones características propias de las ordenanzas de la edificación.

Esta exigencia de carácter formal, no conceptual, justifica las siguientes opciones:

Por una parte, una mayor intensidad en la diversificación de los niveles normativos, pudiéndose incluso apreciar dentro del nivel 2, aun cuando por simplificación no se han distinguido, parámetros que se corresponden inequívocamente a prescripciones propias de la policía de la edificación, carentes, absolutamente, de directiva de planeamiento alguno.

Por otra parte cabe, y esta es la opción elegida, la sujeción a procedimientos administrativos que ya vienen determinados por la Ley, consiguiendo con ello una mayor agilidad en la tramitación de las correspondientes modificaciones del planeamiento general, según el nivel a que pertenezcan las determinaciones de que se trate.

Así, en el suelo urbano común de ordenación directa, regulado por norma zonal, determinados parámetros de las condiciones generales de la edificación, explicitados en el título 8, pueden, justificadamente, en actuaciones concretas, modificarse a través de Estudios de Detalle. Igualmente, aquellas determinaciones de esta categoría de suelo urbano que sean propias del nivel 2 y que no sean encuadrables en el supuesto precedente podrán ser modificadas de acuerdo con el procedimiento de formulación de los instrumentos de planeamiento a los que por su naturaleza correspondan.

En este mismo sentido, en suelos urbanos de ordenación directa regulados por ordenaciones incorporadas o específicas, así como en los suelos urbanos de planeamiento remitido, por la posibilidad de

variación de las condiciones particulares de la edificación, de los usos y de sus intensidades, a través de figuras de planeamiento de análogo rango, se podrán modificar, mediante intervención exclusiva municipal, aquellas determinaciones que no corresponden a determinaciones propias del Plan General.

Finalmente, y en la línea expuesta se mantiene la posibilidad de modificar las condiciones particulares de edificación a las parcelas calificadas como uso dotacional, a través de Estudio de Detalle, cuando las características especiales de la instalación así lo justifiquen, en las condiciones que al efecto se regulan. Esta posibilidad es igualmente aplicable a parcelas calificadas como dotacionales en suelos urbanizables.

2.2.2 LA DIVERSIFICACIÓN NORMATIVA EN EL SUELO URBANIZABLE

En el suelo urbanizable programado el Plan General señala, en sus fichas de instrucciones de desarrollo, los objetivos de que, perteneciendo al nivel 1, deberán ser, en todo caso, respetados por el planeamiento parcial que con posterioridad deberá elaborarse.

En el suelo urbanizable no programado, caracterizado por ser una clase de suelo para el que, admitido su posible desarrollo urbanístico, se desconoce el momento del mismo, el Plan General señala únicamente aquellas exigencias mínimas de carácter vinculante a las que se deberán sujetar los posteriores Programas de Actuación Urbanística. Será cuando se formulen éstos cuando se completará el señalamiento de los objetivos fundamentales, propios del nivel 1, a desarrollar por el planeamiento parcial.

2.3 LA CLASIFICACIÓN Y EL RÉGIMEN DE COMPATIBILIDAD DE LOS USOS

El Título 7 del Plan General (Régimen de los usos) constituye un Título esencial, por cuanto que sus determinaciones configuran el sistema referencial básico sobre el que se sustentan tanto las condiciones particulares de las zonas en suelo urbano, de ordenación directa, como las correspondientes al resto de esta clase de suelo (con las excepciones que en las normas se contemplan), así como las articuladas para los suelos urbanizables incorporados y las que en desarrollo del Plan General se instruyan en suelos urbanizables programados.

Planteados los marcos de referencia para la ocupación y utilización del espacio respectivamente, se analiza a continuación el enfoque del régimen de usos en el nuevo Plan General. Para ello, se ha hecho necesario:

- a) Redefinir y clasificar los usos del suelo y la edificación
- b) Establecer un régimen de compatibilización de los usos
- c) Estructurar las condiciones particulares de los usos

La clasificación de usos, así como sus peculiaridades, es regulada con la diferenciación normativa adecuada para permitir su permanente adaptación a las necesidades de cambio continuo de los procesos de implantación y transformación de las actividades urbanas, adecuando, en cada caso, los grados de compatibilidad a las realidades socioeconómicas de cada momento, y permitiendo incorporar cualquier actividad de nueva concepción, hoy no contemplada, a la dinámica de compatibilidades posibles.

Cada clase, categoría o tipo de uso ha sido regulado en el nivel normativo de forma que permita su actualización permanente, sin que se precise revisión del sistema en su conjunto.

A este respecto conviene citar la redefinición conceptual de los usos de la edificación realizada en el Título 7 (Régimen de los usos), y su propia clasificación de manera que, por una parte, se permita propiciar la diversidad de dichos usos en la ciudad, y, por otra, se incentive su dinamización, transformación y adaptación a las necesidades que la demanda social manifieste en cada momento, dentro de los límites urbanísticos, ambientales y de seguridad que sean necesarios para mejorar la calidad de vida en aquella.

El régimen de compatibilidad de usos y la movilidad entre sus clases, categorías o tipos, constituye una pieza esencial en la ordenación de la ciudad, ya que el principio de flexibilidad debe operar sobre los mismos.

Las anteriores afirmaciones no deben conducir a pensar que tal régimen de diversidad de usos, propiciado desde el Plan General, pretenda distorsionar los usos cualificados y, de entre ellos, los característicos que se instituyan para las diversas zonas de la ciudad, sino a enriquecerlos mediante su complementación.

Se posibilita, para ello, que dichos usos cualificados sean configurados, preservados o fomentados, mediante un régimen de compatibilización de usos de la edificación, que propicie el acercamiento y coexistencia entre las actividades características de la ciudad: residencia, trabajo, ocio o relación, todo ello dentro de los límites que se consideran oportunos, en función de los parámetros o variables que en cada caso es preciso establecer.

Igualmente, cuando determinados usos compatibles merecen potenciarse para que su desarrollo repercuta en beneficio de la comunidad en su conjunto, se incentiva la implantación de los mismos en aras del desarrollo esperado mediante la articulación de unos parámetros adecuados; contrariamente, se establece una determinada limitación sobre aquellos otros usos que, aún admitiéndose, pueden desvirtuar la ordenación perseguida si no se acota suficientemente su presencia. A estos efectos, se establecen condiciones edificatorias específicas diferenciadas, que regulan dicha situación.

Asimismo, el régimen de los usos no cualificados no sólo se determina desde el Plan General, sino que en determinados supuestos se establece su control a lo largo de su proceso de desarrollo, adoptándose las medidas correctoras por los procedimientos oportunos, que exija cada momento, circunstancia que se verá favorecida, operativamente, por la diversificación normativa establecida desde el Plan General.

Es decir, la diversificación de la compatibilidad de usos podrá ser determinada y controlada no solo de forma cualitativa, sino también cuantitativamente cuando la situación concreta así lo aconseje.

El Plan General establece una clara diferenciación entre el régimen de los usos no cualificados al que se somete a los edificios existentes y a los de nueva construcción, dadas las mayores dificultades de control y ejecución en los primeros.

Ha sido revisado igualmente el régimen de *sustitución de usos dotacionales existentes* para conseguir una mayor flexibilidad y una mejor utilización y aprovechamiento de los mismos, de manera que no se impidan sustituciones de dichas dotaciones por otras alternativas, cuando la demanda social así lo justifique en cada momento.

En este sentido el Plan General tiende a no pormenorizar las calificaciones dotacionales, dejando abierta la capacidad de destinarlos a funciones específicas según la prioridad de usos y las necesidades de dotaciones.

Para ello se opta por calificar la dotación en función de sus ámbitos territoriales de afección y así, en el plano de ordenación del suelo en la dotación pública se distinguen como Básico y Singular, en función de sus crecientes ámbitos de implantación, tomando como referencia este aspecto que, desde el propio Plan, se instituye como sistema de adaptación de usos dotacionales.

Dicho lo anterior, es preciso reconocer la dificultad en orden a estructurar una clasificación de usos y, más bien, hay que hablar de un *sistema de clasificación de usos*.

Por ello, conviene señalar que, sin perjuicio de admitir una definición etimológica de los usos en sí mismos, desde un punto de vista urbanístico ha sido preciso contemplarlos bajo distintos enfoques, situándolos en el conglomerado urbano con cualificaciones diversas, que van aportando múltiples perfiles, cuyo compendio configura la imagen de la ciudad pretendida.

Han sido por tanto diversas las ópticas bajo las que, desde la perspectiva urbanística, se han analizado, y por tanto clasificado, los distintos usos o actividades urbanas.

De entre ellas, por su especial correlación con los mecanismos que para la gestión, áreas de reparto y aprovechamiento tipo se instituyen en el nuevo Texto Refundido de la Ley del Suelo, es prioritario destacar la visión de los usos y/o actividades según su régimen de interrelación, referida al grado de incidencia funcional en la ciudad que los acoge.

Desde este punto de vista, los usos adquieren una cualificación específica en función de su valor relativo en el sistema de actividades que caracterizan y configuran una determinada zona de la ciudad.

Por tanto, una de las componentes fundamentales y determinante del sistema de clasificación de usos será el rango de afección de los mismos en la caracterización de las diversas zonas en que se estructura el territorio ordenado por el Plan General.

A tales efectos, según su régimen de interrelación, las Normas Urbanísticas regulan la siguiente *clasificación de usos* de los que se mencionan sus condiciones más relevantes:

A USOS CUALIFICADOS

Son aquéllos que directamente corresponden al destino urbanístico de los suelos, concretado en su calificación por los instrumentos de ordenación.

Para los usos cualificados desde el Plan se regulan una serie de medidas que tienden a preservarlos, potenciarlos, y, en definitiva, dotarlos de los elementos que propicien su adecuada funcionalidad. En correspondencia a su propia entidad cuantitativa y cualitativa el Texto Refundido de la Ley del Suelo contempla el cualificado característico, predominante en el área de reparto correspondiente, como elemento básico de referencia para la determinación del aprovechamiento tipo de la misma.

El resto de los usos cualificados lo constituyen aquéllos que el Plan determina para una determinada zona, pero que por su entidad no alcanzan la posición privilegiada propia del Uso Característico del área o sector donde se integra aquélla, y que correlacionados con éste, mediante el correspondiente coeficiente de ponderación intervienen en el cálculo del aprovechamiento tipo del área de reparto respectiva.

B USOS NO CUALIFICADOS

Son regulados por el régimen de usos compatibles y autorizables y constituyen todo un amplio y heterogéneo sistema de usos que no tiene una correspondencia directa y biunívoca con las calificaciones previstas en el Plan General, para sus distintos ámbitos de ordenación. Constituyen un sistema de usos *supeditados* a los cualificados que, en unos casos contribuyen al correcto funcionamiento de aquéllos, y en otros completan colateralmente el marco funcional de dichos ámbitos, propiciando así el carácter diverso que el Plan pretende desplegar sobre el suelo en él ordenado.

Este sistema, por la caracterización de su génesis, *potestativa o inducida*, no directamente impuesta por el Plan General, no interviene en el cálculo del aprovechamiento tipo de las áreas de reparto.

De la propia definición de usos compatibles y autorizables se deducen los matices que configuran y distinguen a las distintas funciones que se insertan en este diverso y heterogéneo marco funcional, y que inducen a las siguientes diversificaciones complementarias:

a) *USOS COMPATIBLES*

i) *USOS ASOCIADOS*

Respecto a un determinado uso se consideran asociados aquellos vinculados directamente al mismo y que contribuyen a su desarrollo, por lo que quedan integrados funcional y jurídicamente con aquél.

Son los indirectamente permitidos por el Plan General para una determinada edificación o conjunto edificatorio, como colaboradores para el correcto desarrollo de los usos a que éstos se destinan. Por tanto, constituyen usos supeditados directamente al uso del edificio o conjunto edificatorio (p.ej.: cafetería para un edificio o conjunto edificatorio de uso industrial).

ii) *USOS COMPLEMENTARIOS*

Son los que aportan una deseable diversidad funcional a los ámbitos de ordenación enriqueciendo los usos cualificados, complementando el régimen de actividades y favoreciendo la dinámica urbana (p.ej.: locales comerciales en bajos de edificios residenciales).

En función de este carácter, el Plan General regula, desde sí mismo, las situaciones y extensión con que estos Usos se pueden admitir en la zona.

iii) *USOS ALTERNATIVOS*

Son usos directamente admitidos en un determinado ámbito de ordenación y que puntualmente pueden sustituir a los usos cualificados. Las normas zonales u ordenanzas particulares del planeamiento específico regulan las condiciones particulares para que dicho uso se implante. En las Ordenanzas particulares de los planeamientos de desarrollo mediante justificación suficientemente fundamentada, podrán prever su implantación con la imposición de las condiciones específicas, tanto cuantitativas como cualitativas, que garanticen la preservación de las características generales de los distintos ámbitos de ordenación.

b) *USOS AUTORIZABLES*

Son usos que por aspectos cuantitativos y/o cualitativos, el Plan General, en función de las características de un determinado ámbito de ordenación, para su integración en el sistema de usos compatibles regulado por la norma zonal u ordenanza específica de aplicación, requerirá la previa redacción de un Plan Especial del que se deducirá dicha posibilidad de integración y las condiciones para ello exigibles.

Desde el Plan General se prevén situaciones y condiciones específicas que deberán ser respetadas en dicho Plan Especial, así como aquellos aspectos que tendrán que ser analizados en el mismo.

Dentro de los usos autorizables, procede diferenciar los que se denominan usos autorizables especiales, a implantar exclusivamente en parcelas calificadas como uso dotacional, tanto públicas como privadas, por el Plan General, y cuyas condiciones específicas se regulan en la sección correspondiente de condiciones generales de los usos compatibles de las Normas Urbanísticas. Traducen el carácter especial con que dicho uso se concibe, respondiendo a las siguientes premisas básicas:

- No puede interferir el correcto funcionamiento de la actividad dotacional, ni afecta a la seguridad y funcionalidad de las instalaciones dotacionales, por lo que se proyectará dentro de una concepción integrada del conjunto dotacional.
- Su intensidad se acota ponderadamente, relativizándose en función de la especialidad de la actividad dotacional, y su uso específico se determina en función del uso cualificado.
- No podrá afectar cualitativamente a la integridad de la unidad dotacional, debiéndose establecer las condiciones jurídicas que garanticen la preservación de dicha unidad.
- Por el carácter excepcional de este uso, y por las condiciones anteriores, previamente a la concesión de la licencia deberá someterse al procedimiento de Plan Especial regulado en las Normas Urbanísticas.

Una vez analizado el sistema de clasificación de usos procede destacar la posibilidad que su clasificación diversificada ofrece respecto a determinados usos, y en concreto en relación al sector terciario. El nuevo Plan General desde una nueva concepción integradora de la diversidad de funciones urbanas, ordena el sector terciario desplegado a través del régimen de usos compatibles y autorizables. Salvo excepciones, con carácter general, se elude la calificación específica de suelos destinados a tal fin, evitando la aparición de áreas especializadas segregadas funcionalmente del resto de la ciudad.

Este concepto multifuncional, diverso y, en definitiva, abierto, con que la ciudad se concibe, exige pulsar detenidamente el comportamiento que en las distintas zonas de la ciudad representa actualmente el sector terciario y, consecuentemente, establecer una regulación específica que ajuste su situación y permita su control.

Reconociendo que, intrínsecamente, las actividades terciarias, potencialmente, si no se las controla adecuadamente pueden desestabilizar el equilibrio funcional urbano, el carácter abierto e integrado con que se conciben en el Plan General justifica que, en el régimen de los usos no cualificados previsto, cuando se admite que puedan sustituir al uso cualificado, se contemplen preferentemente en la modalidad de uso *autorizable* y, por consiguiente, condicionados y sometidos a procedimiento de control para su implantación mediante formulación de un Plan Especial. Esta modalidad especial pasa, en la práctica general, a la situación de compatibilidad alternativa, en las áreas urbanas incluidas en los denominados Ejes o Zonas Terciarias, donde la actividad terciaria se permite directamente sin interposición de medidas cautelares.

Si esta potencial agresividad es común, en general, a las actividades terciarias, se considera más acusada en su especialidad comercial, y más concretamente en las concentraciones comerciales.

Consecuentemente a lo expuesto, queda justificado que el Plan General remita a un estudio temático posterior la resolución de la inserción en la ciudad de las grandes superficies comerciales. La propuesta, se articulará a través de un Plan Especial Terciario para Grandes Superficies Comerciales y su contenido resolverá los aspectos fundamentales que expresamente se indican en las Normas Urbanísticas.

El Plan Especial Terciario para Grandes Superficies Comerciales deberá estar redactado dentro de los dos primeros años de vigencia del NPG, para ser sometido a su reglamentaria tramitación.

No obstante lo expuesto, el NPG tiene que ser inmediatamente ejecutivo, salvo para los ámbitos espaciales sometidos a planeamiento de desarrollo, ya sea por imperativo legal, o por voluntad expresa del Plan. Por otra parte, un Plan Temático como el que se propone, de ámbito conceptual, se extiende sobre el conjunto de la ciudad sin acotación en el espacio.

Aunar ambas situaciones, exige que, desde el Plan General, con carácter transitorio, hasta tanto se apruebe el Plan Especial, se definan y determinen los preceptos remitidos a éste, entendiendo que su resolución final en el mismo no supondrá modificación del Plan General. Dichas definiciones de carácter transitorio son incorporadas en las Normas Urbanísticas.

Expuesto uno de los sistemas de Clasificación Urbanística de Usos, conviene insistir en que dicho sistema se configura por adición de cualificaciones surgidas de su contemplación desde ópticas diversas (naturaleza, consideración en el cálculo del aprovechamiento tipo, grado de pormenorización, incidencia en la caracterización de un edificio o grado de ocupación en el mismo, etc.)

Como compendio de lo expuesto en este apartado, es preciso destacar la voluntad del Plan General de contemplar los usos desde un punto de vista urbanístico, amplio, no ceñido a componentes fundamentalmente económico-fiscales (usos lucrativos, o no), que inducen a una visión parcial de los usos y actividades, impropia de la diversidad y riqueza con la que éstos deben conformar el hecho urbano.

3 LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO

Dentro de las prioridades del presente Plan General se encuentra la protección de la memoria urbana entendida como la conservación de valores trascendentes ampliamente reconocidos, residentes en la forma urbana, que han colaborado a hacer de Madrid y su término una ciudad con personalidad propia y diferenciada.

Tanto para su tratamiento normativo como para la selección de herramientas adecuadas de planeamiento, podemos diferenciar, atendiendo a la naturaleza de estos valores, los criterios de protección según sean aplicados a espacios naturales o a edificación.

3.1 ESPACIOS NATURALES

Según que los valores a proteger procedan de la originalidad de determinadas formaciones geológicas, la riqueza de ecosistemas vivos excepcionales o la elocuencia de los restos biológicos o de actividades humanas, los tratamientos normativos se han adecuado a la siguiente clasificación:

3.1.1 ESPACIOS DE ALTO VALOR ECOLÓGICO Y PAISAJÍSTICO

Agrupar las grandes extensiones de antiguas fincas rústicas que conservan aún en alto grado los valores propios de los terrenos naturales o simplemente modificados por las labores propias de una explotación agropecuaria extensiva secular, coincidentes, en general, con terrenos procedentes de los patrimonios reales e incorporados al Patrimonio Nacional en distintas épocas o de los considerados en poder de manos muertas por los procesos desamortizadores iniciados en el S. XVIII.

En muchos casos el Plan General recoge únicamente protecciones establecidas por normas de rango superior, desarrollando Planes de protección solamente para aquellos de estos espacios presionados por usos intensivos como parque urbano.

3.1.2 ÁREAS DE PROTECCIÓN GEOLÓGICA

De manera casi análoga a los espacios anteriores, han sido tratados aquellos que aún conservan valores, como norma general, didácticos, dependientes de la pureza de su estructura geológica.

3.1.3 ÁREAS DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA Y PALEONTOLÓGICA

Amplias zonas del término municipal han demostrado reiteradamente la riqueza de los depósitos paleontológicos y los yacimientos arqueológicos de su subsuelo, cuya protección asume el Plan General desarrollando las normativas implícitas en las protecciones establecidas sobre ellas por normas de rango superior.

3.2 EDIFICACIÓN

Según que la edificación configure amplias zonas conexas de la ciudad, de cuya coherencia histórica o artística tome una parte importante de los valores a proteger, o constituya una serie dispersa de episodios aislados de valor intrínseco, se han usado, conjunta o únicamente según los casos, sistemas normativos distintos y complementarios como son:

3.2.1 ÁREAS DE ESPECIAL PROTECCIÓN

Han sido redactados planeamientos específicos, con niveles de detalle propios de los Planes Especiales de Protección y contenido ajustado al tipo de valores existentes en sus zonas de aplicación -ejemplos todas ellas de modos irrepetibles de entender la ciudad en épocas ya pasadas- para cubrir la necesidad de protección de:

A EL CENTRO HISTÓRICO

Pretende proteger tanto el casco antiguo -antigua ciudad completa en si misma-, cuyos límites coinciden aproximadamente con la cerca de los Austrias, como los ensanches proyectados en el S. XIX. El conjunto de estos recintos se encuentra delimitado sensiblemente por las vías de circunvalación que configuran el segundo cinturón de ronda y protegido cautelarmente por su incoacción como bien de interés cultural en su categoría de conjunto histórico-artístico.

B LOS CASCOS HISTÓRICOS PERIFÉRICOS

Diseñados para la protección de la personalidad propia de los viejos cascos rurales, hoy anexionados a Madrid sus términos municipales y englobada su edificación histórica por los nuevos barrios.

3.2.2 LOS CONJUNTOS HOMOGÉNEOS

Se ha valorado positivamente la coherencia formal de determinadas promociones residenciales de especial calidad arquitectónica, temporal y tipológicamente unitarias, generalmente de construcción reciente cuyos sistemas normativos difieren según sean:

A COLONIAS HISTÓRICAS

Con las leyes de *casas baratas* de los años veinte y treinta surgieron, en las entonces periferias lejanas de Madrid, una serie de asentamientos de vivienda unifamiliar, hoy conocidos como *colonias históricas de hotelitos*.

Estos tipos de poblamiento, herederos de las teorías decimonónicas de la *ciudad jardín*, han multiplicado su interés para la ciudad, como zonas de desahogo de la trama urbana, en cuanto han quedado absorbidas por los densos crecimientos propugnados por el desarrollismo de los años 60.

Su protección ha quedado confiada a planeamientos específicos redactados con alcance semejante al de los Planes especiales de protección.

B BLOQUES EN ALTURA

Un número notable de promociones de vivienda colectiva, con la tipología mayoritaria de bloques aislados, construidas las más en las periferias de la ciudad y al amparo de las legislaciones en materia de viviendas de protección oficial, constituyeron enseguida referencias obligadas en la historiografía de la moderna arquitectura española.

Su protección ha sido establecida cautelarmente en el grado *ambiental* definido para el Catálogo de Edificios Protegidos -salvo que este mismo documento establezca protecciones de mayor alcance-, pues no se esperan del mercado inmobiliario presiones para la sustitución de estas jóvenes edificaciones.

3.3 CATÁLOGO DE ELEMENTOS PROTEGIDOS

Para poder precisar protecciones individualizadas sobre elementos urbanos que adquieren su valor de la calidad y disposición de la edificación, se han diseñado los seis siguientes catálogos:

3.3.1 DE EDIFICIOS PROTEGIDOS

Es un documento que pretende proteger la edificación con valores considerados de relevancia para nuestro patrimonio arquitectónico, entendido este de manera amplia, para acoger tanto la globalidad de la ciudad histórica que ha llegado hasta nuestros días, como los episodios arquitectónicos aislados surgidos en todas las épocas en su periferia.

3.3.2 DE ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES

Con independencia del valor del edificio que los contiene, existen una serie de locales, en general de negocio, de concepción unitaria en sus instalaciones y personalidad propia, cuyo valor quedará protegido a través de este catálogo.

3.3.3 DE ELEMENTOS URBANOS SINGULARES

Ligados en general a los espacios públicos existen elementos escultóricos, arquitectónicos o de ingeniería que configuran sus entornos de manera altamente positiva cuya protección se aborda desde este catálogo.

3.3.4 DE PARQUES Y JARDINES DE INTERÉS

Analizando todos los jardines históricos existentes se han seleccionado, para ser protegidos, aquellos que incorporan valores apreciables en su origen, su trazado o la magnitud o rareza de sus especies vegetales.

3.3.5 DE ÁRBOLES SINGULARES

Se ha elaborado una relación detallada que identifica los mejores elementos vegetales del término municipal, para confiar su protección singularizada a una norma común que limite las intervenciones que puedan poner en peligro su integridad.

3.3.6 DE ESPACIOS VIARIOS

Pretende protegerse la configuración del casco antiguo y del ensanche a través de la catalogación específica de cada una de las vías públicas que contiene.

Completando la protección de los patrimonios creados para albergar el ciclo completo de las actividades ciudadanas, se ha encomendado la protección de los inéditos pero impresionantes testimonios arquitectónicos y escultóricos levantados en los Cementerios Históricos madrileños, a Planes Especiales de carácter temático con normativa específica, que pretendan aproximar a la realidad los deseos de eterna memoria expresados en ellos.

3.4 INSTRUMENTOS DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO

Se han definido los procesos y medios que permitan la puesta al día del Plan General en un futuro distinto del estimado como probable y, por descontado, la corrección de errores materiales, estableciéndose además el tratamiento a dar a las infracciones urbanísticas.

Para los casos en que, durante la gestión futura del Plan General, la aplicación de las distintas normas proyectadas para la protección de patrimonios de las características de las descritas, no sea evidente o quepan distintas interpretaciones ante determinada intervención solicitada, ha sido prevista una comisión institucional de expertos de prestigio cuyas decisiones, siempre dentro de las posibilidades normadas en el presente documento, sean determinantes para la resolución de divergencias o la precisión de soluciones arquitectónicas controvertidas proyectadas sobre cualquier elemento perteneciente al patrimonio protegido.

4 LA PROTECCIÓN DEL AMBIENTE URBANO

El Plan General adopta, como mejor manera de incluir en el mismo el contenido ambiental que la sociedad y la normativa vigente demanda, la plena integración de los objetivos de protección ambiental en el cuerpo del plan, pasando a formar parte de sus normas allí donde resulte necesario. De esta forma las Normas Urbanísticas del Plan General incorporan un Título específico de protección del Medio Ambiente cuyo contenido se reduce a aquellas determinaciones que poseen entidad suficiente para merecer un tratamiento separado y que, con aquellas específicas integradas en el resto del Plan, constituyen el sistema regulador de las condiciones urbanísticas-medioambientales.

Este Título se redacta, además, teniendo en cuenta que el Municipio de Madrid, cuenta ya con una abundante normativa ambiental propia, contenida en la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano. Existiendo como existe dicha normativa, no tendría sentido ahora el incluir parte de sus determinaciones en el Plan General, dispersando una materia que se hallaba hasta la fecha reunida en una única normativa o sustituyéndola mediante su incorporación a un documento mucho más amplio.

Por lo tanto, en la definición del título dedicado a medio ambiente se parte de las siguiente premisas:

- a) La protección del medio ambiente es objeto ya de una Ordenanza específica.
- b) Las consideraciones ambientales deben integrarse en el conjunto de las determinaciones del Plan y erigirse en uno de sus objetivos generales.
- c) Las consideraciones ambientales surgidas del Plan determinarán, en su caso, la adaptación de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano a los objetivos que en las mismas se enuncian y que exijan una resolución en dicho marco.

Las Normas Urbanísticas incorporan, como instrumentos de la mayor eficacia preventiva para la protección del medio ambiente, la exigencia de estudios de incidencia ambiental, como procedimientos específicos de autoevaluación ambiental a sus instrumentos de desarrollo, así como la elaboración de Planes Especiales para el control urbanístico ambiental de los usos autorizables y autorizables especiales, concibiéndose el Plan General como un proceso continuo y progresivo de planeamiento. Además, las Normas Urbanísticas contemplan que los supuestos de revisión del Plan General se sometan al procedimiento de Evaluación Estratégica Ambiental, conforme a lo regulado en el Proyecto de Propuesta de Directiva Comunitaria relativa a la evaluación de los efectos sobre medio ambiente de las políticas, planes y programas (XI/194/90-Rev1-ES).

Esta propuesta de directiva, aún destacando su carácter de acto comunitario no obligado, se recoge en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid por su importancia en la ampliación del principio de los estudios de impacto ambiental de proyectos a las fases previas de los procesos de planificación.

Las evaluaciones ambientales que se proponen tienen un carácter interno, teniendo en cuenta que determinadas actuaciones vendrán, en todo caso, obligadas al trámite de evaluación de impacto ambiental, bien como consecuencia del Real Decreto 1302/1986 y su modificación por la Ley 4/1989 o por la Ley 10/1991 de la Comunidad de Madrid.

En relación con la regulación de los niveles sonoros ambientales, el Plan General pretende prevenir situaciones tan indeseables como algunas de las existentes en la ciudad consolidada, originadas por el tradicional olvido del factor ruido en la planificación. El Plan General a través de su normativa se

5 LAS NORMAS ZONALES

Las normas zonales se constituyen como sistemas reguladores de las condiciones particulares de los usos y la edificación del suelo urbano de ordenación directa, denominado suelo urbano común.

Asimismo, se conciben como sistemas de posible referencia para la articulación de las ordenanzas particulares de los planeamientos específicos o de desarrollo del Plan General.

5.1 NORMA ZONAL 1: PROTECCIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO Y SU ENTORNO

Se reconoce el valor del patrimonio histórico edificado, que cuando se encuentra agrupado en una trama homogénea, como es el centro histórico, con una clara unidad ambiental y problemas de transformación de la actividad tradicional, sólo puede defenderse mediante una norma que organice, con una óptica global, sus usos, densidades y normas compositivas.

Para ello se redacta esta norma zonal, en la que se pretende regular los parámetros básicos, tanto en lo referente a edificación como a usos, de acuerdo con su entorno y con los fines de protección anteriormente enunciados.

Así se distinguen hasta seis grados que diferencian las distintas posibilidades edificatorias; los dos primeros afectan al casco antiguo, los dos segundos a los ensanches, el quinto a los edificios singulares cuyos parámetros hay que mantener y el sexto a las zonas exteriores a este centro, pero con una tipología semejante a la de los ensanches.

En cuanto a los usos, se establecen categorías en función de la fuerte incidencia que el terciario tiene en el ambiente urbano, regulando el diverso grado de implantación posible, llegando al edificio exclusivo en casos muy concretos y excepcionales.

Sólo resta añadir que, a diferencia de lo contemplado en el Plan de 1985 para esta misma Norma, se permite de forma generalizada las sustituciones de edificios no catalogados, aboliendo por tanto el umbral de sustitución, no sólo por la mala experiencia que ha resultado de su aplicación, sino por entender que los parámetros adecuados para la protección del patrimonio histórico-artístico no tienen porque quedar confiados exclusivamente a las condiciones de volumen de los edificios.

5.2 NORMA ZONAL 2: PROTECCIÓN DE LAS COLONIAS HISTÓRICAS

Corresponde a áreas constituidas por las denominadas Colonias históricas, cuyo planeamiento específico se desarrolla sobre un amplio abanico de promociones que responden al tipo genérico de modelo de urbanización conocido como ciudad jardín y que consiste, fundamentalmente, en tejidos homogéneos compuestos generalmente por la agregación de viviendas unifamiliares en parcela propia, según ciertas reglas de composición que son características de cada una de ellas.

Se plantea el objetivo de conservación y protección de estos enclaves transformados hoy en día en parte especializada de la estructura de centralidad madrileña, por cuanto aún muestran una excepcional vitalidad, es decir, existen condiciones objetivas para garantizar su conservación en términos similares

adapta al borrador del Real Decreto para el desarrollo de la Ley 38/72 de Protección del Ambiente Atmosférico, que establece en su preámbulo de intenciones la necesidad de conjugar medidas de protección sonora con el planeamiento urbanístico, así como la definición de las infraestructuras de transporte y las concesiones de licencias a actividades clasificadas, desde el convencimiento de la mayor eficacia de una actitud preventiva.

En lo referente al ahorro y eficiencia energética, el Plan General valora positivamente el compromiso de la Unión Europea en cuanto a la limitación y reducción progresiva de dióxido de carbono (CO₂) y otros gases de efecto invernadero, resultante del Convenio sobre Cambio Climático de la Cumbre de Río de 1992. Se trata de lograr una estabilización global de las emisiones de CO₂ para el año 2000 al nivel de 1990. Las Normas del Plan General incorporan la posibilidad de incentivos y medidas de fomento para aquellas edificaciones o actuaciones urbanísticas que voluntariamente incorporen medidas de ahorro y eficacia energética.

En materia de residuos sólidos domésticos se persigue que las nuevas edificaciones reúnan las condiciones necesarias para ajustarse a los posibles futuros requerimientos de recogida selectiva en origen, que se establezcan en la Ordenanza de Protección de Medio Ambiente Urbano.

La propuesta en materia de residuos inertes se centra en la reutilización de las tierras y escombros en los procesos constructivos de nuevas infraestructuras viarias. Su importancia cualitativa y cuantitativa se debe a su contribución en la solución del deterioro ambiental que experimenta de forma casi secular la campiña madrileña, sin menoscabo de su uso en el modelado topográfico de futuros parques y zonas verdes, siempre que se respeten las principales características naturales del terreno, creación de defensas contra el ruido, intrusión visual, etc.

Su uso cualificado es el residencial y su régimen de compatibilidad aporta una total homogeneidad para las áreas sometidas a dicho sistema.

5.5 NORMA ZONAL 5: EDIFICACIÓN EN BLOQUES ABIERTOS

Se mantiene en términos generales las características de la norma zonal 5 del Plan General de 1985.

La tipología edificatoria corresponde a edificación aislada exenta en el interior de la parcela edificable, si bien los parámetros de forma y disposición de la edificación, de carácter flexible, abren la posibilidad de dar lugar a soluciones arquitectónicas más variadas, incluso a ordenaciones en alineación vial. La altura de la edificación no se correlaciona con los viarios circundantes, regulándose en los distintos grados en número de plantas y en unidades métricas.

El uso cualificado es el residencial, y el régimen de compatibilidades es homogéneo para los tres grados que se establecen en esta norma.

5.6 NORMA ZONAL 6: EDIFICACIÓN EN CASCOS HISTÓRICOS DE LOS DISTRITOS PERIFÉRICOS

Regula las condiciones de edificación y uso, la protección y conservación de las características morfológicas y tipológicas del tejido urbano y garantiza la protección del patrimonio histórico existente, así como la integración ambiental de la nueva edificación, en las áreas de los cascos de los antiguos municipios periféricos, hoy distritos de la ciudad.

A pesar de los años transcurridos y de las transformaciones producidas, se mantienen, todavía parte de sus características, valores arquitectónicos y urbanos que se regulan para su conservación y recuperación por esta norma zonal.

Su edificación corresponde a las tipologías de edificación entre medianeras sobre alineación oficial y formando manzana cerrada.

Los parámetros de edificación se desarrollan en general, acotándose la ocupación de suelo para fondos máximos en los planos, y en unidades de ejecución mediante ordenaciones específicas de la edificación.

El uso cualificado es el residencial.

5.7 NORMA ZONAL 7: EDIFICACIÓN EN BAJA DENSIDAD

Esta norma zonal regula las condiciones de edificación y uso de áreas, en las que se pretende una mayor presencia del espacio libre sobre el edificado, mediante tipología edificatoria aislada, salvo excepciones puntuales, retranqueada de la alineación oficial, edificios de baja altura con cuatro (4) plantas en el grado 1º, y en grados segundo y tercero, tres (3) plantas más otra de superficie inferior a aquella sobre la que se sitúa.

A fin de potenciar la apertura de perspectivas diáfanas, se acotan las dimensiones máximas de la edificación o conjuntos edificatorios, propiciando la mayor presencia de superficies arboladas.

a los originarios y paralizar las transformaciones constructivas y compositivas de los edificios existentes, hasta desvirtuar en muchos casos la tipología primitiva.

Su edificación pertenece fundamentalmente a las tipologías de edificación aislada, adosada y agrupada, destinada a vivienda unifamiliar. Dentro de los ámbitos de esta norma zonal puede haber también edificios existentes correspondientes a otras tipologías.

El uso cualificado es el residencial.

La estructura de esta norma se aparta ligeramente de la del resto de las normas zonales, y se desarrolla mediante sistemas de regulación en ámbitos de parcela, catálogo de protección de la edificación y configuraciones de usos, de manera que esta regulación general sirve de marco para el desarrollo particularizado de cada una de las normas zonales específicas de las cuarenta y dos colonias históricas propuestas.

5.3 NORMA ZONAL 3: VOLUMETRÍA ESPECÍFICA

Se reconoce la ciudad consolidada en su situación actual, entendiendo que, con carácter general, las áreas sobre las que se despliega han culminado el proceso de ocupación y utilización del espacio.

No obstante, en su grado segundo, se prevé una situación intermedia para determinadas zonas que, coincidentes total o parcialmente con ámbitos de áreas de planeamiento diferenciado del Plan General de 1985, pueden albergar parcelas susceptibles de ser objeto de obras de nueva planta o ampliación, así como de primera implantación de usos en locales existentes, que se someterán a las condiciones reguladas en los planeamientos de origen.

Asimismo, particularmente determinadas áreas incluidas en el ámbito del APE.00.01 y de los cascos históricos y colonias, se han remitido a esta norma zonal en función de sus características específicas.

En esta norma zonal, se introduce un factor que la diferencia radicalmente de la norma zonal 3, Mantenimiento de la Edificación, del Plan General de 1985, que rompe con el estatismo con que ésta fue concebida, referido a la aceptación de la renovación urbana como un hecho consustancial a la ciudad consolidada.

Concretamente, se admite la obra de sustitución sin que esté ligada a la situación de ruina, libremente, incluso articulando, vía Estudio de Detalle, la posibilidad de variar la forma y disposición de la nueva edificación para propiciar la mejora del tejido urbano.

Generalmente, el uso cualificado es el residencial y la tipología edificatoria mayoritaria es de edificación aislada.

5.4 NORMA ZONAL 4: EDIFICACIÓN EN MANZANA CERRADA

Regula áreas de suelo urbano donde la ordenación volumétrica se concibe en directa relación con la estructura viaria. A tal efecto, se establecen parámetros de la edificación que, imperativamente, obligan a disponerla con sus fachadas exteriores situadas en la alineación oficial, conformando manzanas cerradas o semicerradas, con alturas en función del ancho de las vías a que dan frente. Su edificabilidad y consecuente aprovechamiento real, viene definida por parámetros formales.

Los parámetros de edificación se estructuran en dos grados, referidos a las áreas reguladas por esta norma zonal en función de sus características intrínsecas, acotándose la densidad de población en el grado segundo y tercero, pero no en el grado primero que corresponde a la Ciudad Lineal, donde el número de viviendas es libre.

El uso cualificado es el residencial, en vivienda colectiva.

En el régimen de compatibilidad de usos se establecen en el grado primero dos niveles que se corresponde con las áreas reguladas con los niveles a y b de la anterior norma zonal 7, Regeneración de la Ciudad Lineal del Plan General de 1985, y en las que se mantienen, en general, las condiciones de uso compatibles reguladas en ella. En el grado segundo se establece, para áreas muy localizadas en torno a la carretera Nacional VI, un nivel especial en el que se prevé, el uso terciario en sus categorías de terciario de oficinas y hospedaje, sujeto a unas condiciones de edificabilidad específicas, excluyéndose el uso residencial.

5.8 NORMA ZONAL 8: EDIFICACIÓN UNIFAMILIAR

Regula áreas destinadas a uso residencial en vivienda unifamiliar, con tipologías de edificación diversas: aislada, agrupada en hilera, o pareada, según los casos.

La edificación se concibe con baja altura y poca ocupación, primando la presencia del espacio libre sobre el edificado.

La densidad de población y consecuentemente el número de viviendas es limitado, regulándose en general, salvo situaciones muy concretas, un sistema de compatibilidad de usos acotado, habida cuenta del carácter eminentemente residencial de estas zonas.

No obstante, el Plan General resta importancia al régimen de utilización individualizada de las parcelas, dando cabida a modelos comunitarios, siempre y cuando se respeten las características ambientales, formales, y en general, funcionales de estas áreas.

En este sentido, la norma zonal, en determinados grados y niveles, admite, en condiciones específicas, la implantación de vivienda unifamiliar en régimen especial, o en régimen de vivienda colectiva, dando satisfacción a demandas que en este sentido se han planteado reiteradamente.

5.9 NORMA ZONAL 9: ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Constituye un sistema regulador diversificado por grados, con características diferenciadas para las distintas áreas sobre las que opera.

Se extiende sobre zonas destinadas a usos industriales o industriales en coexistencia con terciario en su categoría de oficinas, englobables en el sector correspondiente a actividades económicas.

En general la norma zonal se concibe en un sentido abierto, no excluyente, que propicie la diversificación funcional no sólo entre usos cualificados, sino mediante un régimen más amplio en la compatibilidad de usos, que evite la excesiva especialización con que el anterior Plan General regulaba las áreas industriales.

La tipología edificatoria es en los grados 1º y 2º en manzana cerrada o semicerrada, con alineaciones de fachada a vial, y aislada en el resto de los grados, aún cuando el sistema normativo prevé situaciones que diversifican estas tipologías genéricas.

En los grados primero, segundo, cuarto y quinto, el uso cualificado es el industrial, admitiéndose en el primero y segundo, con carácter alternativo sujetos a condiciones específicas, el uso residencial, terciario en sus categorías de oficina y hospedaje, y el dotacional.

En el grado 3º el uso cualificado se extiende al industrial en coexistencia con el terciario en su categoría de oficinas.

5.10 CONDICIONES PARTICULARES DE LOS EJES TERCIARIOS

La propuesta que realiza el Plan General en relación con este apartado se caracteriza por incluir los ejes terciarios en un solo nivel, propugnando la implantación de estos usos en edificio exclusivo en contraposición a lo permitido por el Plan General de 1985, en el que se posibilitaba, según los casos, la implantación al 50% junto a usos residenciales.

5.11 CONDICIONES PARTICULARES PARA LA REMODELACIÓN

En esta norma, se regulan las condiciones para posibles actuaciones futuras de remodelación en polígonos residenciales, distinguiéndose distintos grados y consecuentes instrumentos de planeamiento en función de la magnitud de la actuación.

6 LAS NORMAS URBANÍSTICAS: SU SISTEMÁTICA Y CONTENIDO FUNDAMENTAL

6.1 TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES, E INSTRUMENTOS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN GENERAL

El Título I de las Normas Urbanísticas tiene un carácter introductorio del resto del documento si bien, además, sus previsiones participan de un mayor alcance, al resultar aplicables respecto del Plan General como unidad, no diferenciado por documentos.

Dividido en cuatro capítulos, del primero cabe resaltar la señalización del objeto del Plan General, sus efectos, en iguales términos a los dispuestos en la legislación, y, finalmente, el criterio seguido para la asignación de los diferentes niveles normativos, determinante de la aplicación del procedimiento para la modificación de sus previsiones, junto con los aspectos relativos a la vigencia del Plan General y los criterios para la interpretación de sus determinaciones.

El resto de los capítulos contienen determinaciones para la efectiva materialización de las previsiones del Plan General, mediante el sometimiento, en su caso, a una serie de fases intermedias, que se concretan en la realización de tres tipos de operaciones.

La elaboración de instrumentos de planeamiento intermedio, cuya finalidad es desarrollar y precisar los objetivos genéricos que vienen ya formulados desde el Plan General, con indicación de cada una de las figuras de planeamiento que admite la legislación vigente.

En segundo lugar se encuentran los instrumentos de gestión, para los que en general no se realiza una regulación de detalle puesto que esta ya se contiene en las disposiciones legales vigentes.

En tercer lugar se regulan los instrumentos de ejecución, dirigidos a la realización material de las previsiones del Plan General, distinguiendo los que hacen posible el desarrollo de la urbanización, los que inciden en la edificación, los proyectos denominados de otras actuaciones urbanísticas y, por último, los proyectos de actividades.

6.2 TÍTULO II. INTERVENCIÓN MUNICIPAL DE LA EDIFICACIÓN Y USO DEL SUELO, E INCIDENCIA DEL PLANEAMIENTO SOBRE SITUACIONES PREEXISTENTES

Se regula, la intervención municipal en la edificación y uso del suelo, destacando en esta materia, la remisión a la Ordenanza Especial de Tramitación de Licencias y Control Urbanístico a adaptar el Nuevo Plan General en cuanto a procedimientos de concesión de licencias urbanísticas, y la regulación de las situaciones preexistentes y su régimen de obras y no admisibles.

Se regulan seguidamente los deberes de uso, conservación y rehabilitación de las edificaciones que concluye con determinación de las obras admisibles y usos permitidos, al amparo de las facultades que a los Planes Generales otorga la legislación vigente.

6.3 TÍTULO III. RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO

En el Título III se diferencian los diversos ángulos en que el suelo, desde una perspectiva urbanística, puede ser considerado, distinguiéndose el régimen correspondiente a las distintas clases de suelo.

Desde la perspectiva del régimen jurídico urbanístico aplicable al suelo urbano, en el capítulo 3.2 de las NN.UU. del Plan General se establece para el mismo su definición condicionada a que cuente, con los servicios urbanísticos contenidos en el art. 10 del TRLS o bien se encuentre dentro del grado de consolidación a que el mismo precepto se refiere.

Con ello se trata de ser fiel al criterio jurisprudencial que destaca la vinculación de la Administración por la denominada *fuerza normativa de lo fáctico*, por la cual, desde el momento en que se adquieren los servicios urbanísticos necesarios o se alcanza el suficiente grado de consolidación edificatoria, un terreno pasa a tener que ser clasificado como urbano, siendo esta una determinación de carácter reglado.

Por otra parte, en aquellos terrenos clasificados como urbanos desde el Plan General, aún perteneciendo todos ellos a una misma clase de Suelo, se ha considerado conveniente dividir el mismo en diferentes categorías, en función de sus antecedentes urbanísticos inmediatos, tanto de planeamiento como de gestión.

El motivo de esta diversificación es facilitar el acceso a los datos de planeamiento concretos que en cada caso serán aplicables a las diferentes categorías de suelo urbano, tratándose así de posibilitar su comprensión por todos aquellos interesados.

De esta forma, el nuevo Plan General ha dividido el suelo urbano en las siguientes categorías diferenciadas: suelo urbano común, áreas de planeamiento incorporado (API), áreas de planeamiento específico (APE) y, por último, áreas de planeamiento remitido (APR).

La primera categoría, el suelo urbano común, queda constituida por aquellos ámbitos cuyas condiciones de edificación y uso del suelo se regulan íntegramente en las Normas Urbanísticas. Se trata, por lo tanto, de una categoría cuya ordenación es practicada por el Plan General de un modo directo y finalista, de tal manera que su desarrollo aparece posibilitado, desde un primer momento, por la aplicación de las concretas determinaciones que para cada una de sus zonas se establecen.

Por su parte, las áreas de planeamiento incorporado son las áreas de suelo urbano en las que se mantienen, en general, las condiciones de ordenación y gestión del planeamiento anterior al presente Plan General, así como resultantes de modificaciones del Plan General del 85, introduciéndose, en su caso, condiciones específicas en las determinaciones complementarias de sus correspondientes fichas, al objeto de compatibilizarlas con las directrices y objetivos del mismo. Para ellas son de aplicación las condiciones reguladas en el Título 6 de las nuevas normas, y las condiciones de uso que formaban parte del Plan General del 85, que sirvieron como marco de referencia para la formulación de los planeamientos asumidos. Constituyen ámbitos que no han consumado su desarrollo urbanístico por lo que todavía se encuentran pendientes de concluir la fase de gestión y ejecución, o bien sólo esta segunda.

En las áreas de planeamiento específico, lo característico es que cuentan con sus propias condiciones de ordenación, exigidas por las peculiaridades de los ámbitos a los que se dirigen, por lo que su regulación no tiene que coincidir con las señaladas por las normas zonales del suelo urbano común. No es necesaria la formulación de planeamientos de desarrollo, quedando pendientes de su gestión y ejecución posterior.

Finalmente, la última categoría la componen las áreas de planeamiento remitido. Son áreas en las que el Plan General ha evidenciado la necesidad de una intervención urbanística, pero cuya ordenación concreta no se incluye en su documentación, remitiendo su resolución a planeamiento de desarrollo

posterior, distinguiéndose desde el Plan General las determinaciones de planeamiento básico, es decir, las que responden a criterios y objetivos en él fijados que deben ser respetados, y las que tienen un carácter accidental no vinculante.

En el capítulo 3.3 se regula el suelo urbanizable. A diferencia del suelo urbano, cuya clasificación responde a criterios de carácter reglado, la determinación del suelo urbanizable se efectúa en función de las necesidades de la ordenación, quedando constituido por aquellas áreas que se consideran adecuadas para ser urbanizadas y convertirse en soporte del crecimiento urbano.

La posición que las Normas Urbanísticas adoptan respecto de él, por su identificación como suelo de desarrollo próximo y no inmediato, tiene que ser, así, necesariamente neutra, en la medida en que el establecimiento de las condiciones del uso del suelo y de la edificación queda relegada a la formulación de los posteriores planes parciales.

En consecuencia, además de establecerse las condiciones generales de su desarrollo, las Normas dividen el suelo urbanizable en tres categorías, con expresa mención del régimen urbanístico aplicable a cada una de ellas. Dichas categorías son las que a continuación se detallan.

En primer lugar, tienen la consideración de suelo urbanizable incorporado los ámbitos de suelo del Plan General de 1985 o de sus modificaciones puntuales, con planeamiento parcial aprobado o en tramitación, que es asumido por el presente Plan General, incorporándolo a esta categoría de suelo.

La segunda categoría, el suelo urbanizable programado, se compone por aquellos terrenos sobre los que existe certidumbre en relación con el momento de su desarrollo, por lo que los límites temporales para la aprobación del planeamiento parcial aparecen predeterminados dentro de los respectivos cuatrenios.

Finalmente, el suelo urbanizable no programado cuyo desarrollo cierto, pero indeterminado en el tiempo, queda condicionado a la formulación de los Programas de Actuación Urbanística cuando por parte del Ayuntamiento así se considere conveniente.

Según se establecía en el Avance, el Plan General tiene en cuenta este suelo, en determinados supuestos, como sistema para corregir y resolver las carencias, desviaciones tendenciales y los problemas que pueden sobrevenir en el desarrollo y evolución de la ciudad, asegurando, no obstante, su integración en la estructura general y orgánica del territorio.

El capítulo 3.4 regula el régimen del suelo no urbanizable. El Plan General, con objeto de preservarlos del proceso de desarrollo urbanístico, delimita los terrenos que clasifica como suelo no urbanizable constituidos por todos aquellos que no se incluyen ni en el suelo urbano ni en el suelo urbanizable.

Esta clase de suelo se contempla con una visión amplia desde el punto de vista territorial, de forma que permita su adecuada integración en un sistema de espacios abiertos metropolitanos, y rigurosa desde el punto de vista de las realizaciones propuestas para su preservación e integración. Se ha perseguido la planificación de los espacios abiertos entendiéndolos como un sistema integral y funcional con el fin de que contribuyan a mejorar la calidad de vida de los madrileños.

El suelo no urbanizable se integra en la trama verde primaria de la ciudad que se constituye por los parques suburbanos, los espacios de protección especial, las áreas forestales y los espacios agrícolas, que envuelven el tejido urbano consolidado y penetra puntualmente en él por medio de cuñas verdes.

La ordenación y planificación de estos ámbitos persigue la conservación y regeneración del medio físico, potenciando el uso agrícola y ganadero en la zona, la reforestación de los terrenos que sea posible, controlando las explotaciones mineras existentes y estableciendo medidas que coadyuven a la erradicación de vertidos incontrolados de residuos sólidos urbanos e inertes y eliminando el chabolismo.

Se diferencian, dentro de esta clase, los suelos que han de ser objeto de protección especial en razón a su excepcional valor agrícola, forestal o ganadero, en virtud de las posibilidades de explotación de sus recursos naturales, de sus valores paisajísticos, históricos o culturales o para la defensa de la fauna, la flora o el equilibrio ecológico.

Después de un detenido estudio de estos terrenos, el Plan divide estos ámbitos protegidos en tres tipos: el Monte de El Pardo constituye el ámbito NUP.1, Suelo No Urbanizable de Especial Protección, como área natural de especial valor y tamaño, que constituye el principal *pulmón* de Madrid; los terrenos incluidos en el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y en el Parque Regional en torno a los cursos bajos del Manzanares y Jarama constituyen el ámbito NUP.2, Suelo No Urbanizable de Protección Ecológica; el ámbito del NUP.3, Suelo No Urbanizable de Protección Forestal, se recogen a áreas de transición correspondientes a zonas próximas al Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y no incluidas en él; y por último, en el ámbito del NUP.4, Suelo No Urbanizable de Protección de Cauces y Riberas correspondiente a la vega del río Jarama, en el tramo del mismo por el término municipal.

El resto del suelo no urbanizable se califica como suelo no urbanizable común, asignándosele como destino característico la producción agropecuaria y la utilización de sus recursos naturales, sin olvidar una amplia gama de usos compatibles integrables en esta clase de suelo.

El Plan General, huyendo de dar a estos suelos un carácter meramente residual, adopta una política activa estableciendo una detallada regulación de las condiciones generales y de uso y edificación que habrán de regir en estas zonas, tomando como referencia las especificaciones que para los mismos se regulan en la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid.

Los sistemas generales, regulados en el capítulo 3.5, son una exigencia del Plan General, en virtud del art. 72 del TRLS, ya que señala que entre sus determinaciones figurará la estructura general y orgánica del territorio, integrada por elementos determinantes del desarrollo urbano y, en particular, los sistemas generales de comunicación y sus zonas de protección, de espacios libres destinados a parques y zonas verdes y de equipamientos comunitarios.

Según el art. 9.2 del TRLS los terrenos destinados a sistemas generales podrán no ser objeto de clasificación específica de suelo. El nuevo Plan General, teniendo en cuenta esta posibilidad, ha optado porque estos suelos no sean una clase de suelo específica.

Los terrenos destinados a Sistemas Generales de nueva creación en el Plan General se adscriben, a los efectos de valoración y obtención, a las siguientes clases de suelo:

- a) Sistemas generales adscritos a suelo urbano
- b) Sistemas generales adscritos a suelo urbano con gestión incorporada
- c) Sistemas generales adscritos a suelo urbanizable incorporado
- d) Sistemas generales adscritos a suelo urbanizable programado del primer cuatrienio
- e) Sistemas generales adscritos a suelo urbanizable programado del segundo cuatrienio
- f) Sistemas generales adscritos a suelo urbanizable programado del tercer cuatrienio
- g) Sistemas generales en suelo no urbanizable
- h) Sistemas generales a obtener por diferentes Administraciones o Entidades Públicas, de acuerdo con sus respectivos programas de inversiones que a efectos de valoración se asimilan a suelo no urbanizable.

El Plan General prevé que la obtención de los sistemas generales se realice de conformidad con los procedimientos establecidos en el capítulo IV del Título IV del TRLS y en la Ley de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid.

No obstante, el Plan General asume la gestión del planeamiento anterior para los Sistemas Generales adscritos a suelo urbano en áreas de planeamiento incorporado y para los adscritos a suelo urbanizable incorporado.

Los elementos que dentro de las determinaciones del Plan General figuran como Sistemas Generales, son en el caso de los existentes, o pasarán a ser una vez obtenidos, de titularidad pública, estando destinados al uso o servicio público, sin perjuicio de las diferentes posibilidades de disfrute y aprovechamiento de estos bienes que permita la legislación vigente.

Por su parte las dotaciones locales son los terrenos dotacionales que no forman parte de la estructura general y orgánica del territorio.

El Plan General prevé que para la obtención de las dotaciones locales haya procedimientos diferentes, según estén incluidas o no en unidades de ejecución. Dichos procedimientos se realizarán de conformidad con lo establecido en el capítulo IV del Título IV del TRLS.

En otro orden de cosas, y siguiendo la pauta general de estas Normas Urbanísticas de buscar la máxima simplicidad y coherencia de los diversos Títulos que las forman, se ha tratado de reducir su contenido en la medida de lo posible y sin abandonar el rigor técnico exigido por las mismas.

6.4 TÍTULO 4. CONDICIONES DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO Y NATURAL

Se contempla en este Título la protección del patrimonio mediante diversos instrumentos: las áreas de especial protección, estudiadas mediante planeamiento específico a nivel de Plan Especial, los catálogos de protección y la regulación de las obras posibles en función del nivel de catalogación que le corresponda a cada elemento.

6.5 TÍTULO 5. CONDICIONES GENERALES PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE URBANO

El Plan General adopta, como mejor manera de incluir en el mismo el contenido ambiental que la sociedad y la normativa vigente demanda, la plena integración de los objetivos de protección ambiental en el cuerpo del plan, pasando a formar parte de sus normas allí donde resulte necesario. De esta forma las Normas Urbanísticas del Plan General incorporan un Título específico de Medio Ambiente cuyo contenido se reduce a aquellas determinaciones que poseen entidad suficiente para merecer un tratamiento separado y que, con aquellas específicas integradas en el resto del Plan, constituyen el sistema regulador de las condiciones urbanísticas-medioambientales.

Por lo tanto, lo regulado en este Título hace referencia a la exigencia de estudios de incidencia ambiental en diferentes estados de desarrollo del planeamiento, a la regulación de los niveles sonoros ambientales, al fomento del ahorro y eficacia energética en edificaciones y actuaciones urbanísticas y a la utilización de tierras y escombros en proyectos de urbanización.

6.6 TÍTULO 6. PARÁMETROS Y CONDICIONES GENERALES DE LA EDIFICACIÓN Y DE SUS RELACIONES CON EL ENTORNO

Los parámetros y condiciones generales de la edificación que son objeto de regulación en el Título 6 deberán ser, en todo caso, cumplidas, incluso en las áreas de planeamiento incorporado en las que se mantienen aplicables en cambio, las condiciones de uso que estaban vigentes con anterioridad al presente Plan General y que sirvieron de base para la redacción de sus instrumentos de planeamiento de origen.

6.7 TÍTULO 7. RÉGIMEN DE LOS USOS

El Título 7 tiene por objeto la regulación del régimen urbanístico de los usos del suelo, regulación que será igualmente vinculante salvo las particularidades que los instrumentos de planeamiento correspondientes contuvieran para los ámbitos de planeamiento incorporado, en suelo urbano y urbanizable, remitiéndonos en este aspecto a cuanto se ha dicho en el punto 2.3 del presente Capítulo de la Memoria.

6.8 TÍTULO 8. CONDICIONES PARTICULARES DE LAS ZONAS EN EL SUELO URBANO

Finalmente, en el Título 8 se contienen las condiciones específicas de la edificación y del uso del suelo para las diferentes zonas del suelo urbano común, de acuerdo con lo dicho en el apartado 5 precedente.

CAPÍTULO IX

LA GESTIÓN

1 NUEVOS OBJETIVOS DE GESTION

Como establece el art. 140 del TRLS *la ejecución del planeamiento se desarrollará por los procedimientos establecidos en la legislación urbanística aplicable, que garantizarán la distribución equitativa de los beneficios y cargas entre los afectados, así como el cumplimiento de los deberes de cesión de los terrenos destinados a dotaciones públicas y la de aquellos en los que se localice el aprovechamiento correspondiente a la Administración, al igual que el costeamiento y, en su caso, la ejecución de la urbanización.*

1.1 GENERALIDADES

En sentido amplio la gestión urbanística comprende el proceso completo de producción de lo urbano. Se inicia con la formulación, redacción, tramitación y aprobación del Plan General y se desarrolla con su ejecución, que supone las fases de:

- a) Adquisición, por el Ayuntamiento, de los terrenos necesarios para dotaciones y equipamientos (bien por cesión obligatoria y gratuita por los propietarios de suelo, bien por expropiación o bien por ocupación directa) y del suelo necesario para ejercer el derecho al porcentaje de aprovechamiento lucrativo resultante de la participación municipal en el aprovechamiento tipo.
- b) Equidistribución de beneficios y cargas derivados del planeamiento, entre los propietarios del suelo y el Ayuntamiento, en su caso.
- c) Urbanización de los terrenos, considerada esta fase como proyecto y ejecución material de las obras de construcción de las infraestructuras de urbanización previstas en el Plan para la transformación del terreno en solares, calles, zonas verdes, etc.
- d) Edificación o etapa en la cual, tras la urbanización del suelo o (ejecución simultánea mediante los mecanismos regulados al efecto), se le da forma física al espacio urbanoarquitectónico previsto en el planeamiento construyendo los edificios, que posteriormente van a ser incorporados a la propiedad de los titulares de los aprovechamientos del suelo.
- e) Conservación de lo urbanizado y edificado como última fase de la gestión.

Pero, en sentido estricto, la gestión urbanística coincide con la ejecución del planeamiento desarrollada en el Título IV del TRLS que regula con detalle la forma de:

- a) Obtener, los propietarios de suelo, el derecho a un porcentaje del aprovechamiento establecido por el planeamiento, bien a través de:
 - i) La actuación sistemática mediante unidades de ejecución (siempre en suelos urbanizables y, a veces, en suelo urbano) (art. 148 a 184 del TRLS), o
 - ii) Las actuaciones asistemáticas mediante transferencias de aprovechamiento entre solares o parcelas (siempre en suelo urbano), (arts. 185 a 198 del TRLS).
- b) Obtener, el Ayuntamiento, el suelo para ejercer el derecho al aprovechamiento urbanístico que le corresponda, así como los terrenos destinados a:
 - i) Los sistemas generales de espacios libres, parques y zonas verdes públicas, de comunicación y sus zonas de protección y de equipamiento comunitario.

- ii) Los sistemas locales dotacionales públicos.
- iii) Los terrenos urbanizados de sistemas locales de comunicaciones (calles, plazas...).
- iv) Los terrenos urbanizados de sistemas locales de espacios libres (parques, jardines...).
- v) Las infraestructuras locales de urbanización correspondientes.

1.2 NUEVOS OBJETIVOS PARA LA GESTIÓN

La gestión dentro del vigente marco normativo, trata de facilitar la consecución del objetivo primordial de la flexibilidad del Plan General, utilizando las técnicas e instrumentos que la vigente Ley del Suelo ha puesto a su alcance, empleándolos en función de las necesidades demandadas por el desarrollo y ejecución del Plan General.

1.2.1 EN SUELO URBANO

Con objeto de facilitar en lo posible la posterior ejecución del Plan General se han:

- a) Predefinido, aclarado, sistematizado y complementado aquellos conceptos básicos que, a lo largo de la vigencia del Plan General anterior, han supuesto trabas injustificadas en la gestión.
- b) Incorporado las determinaciones de todos aquellos Planes de desarrollo, Planes Especiales, Estudios de Detalle, etc. que el Plan General ha decidido que no sea necesaria su modificación.
- c) Mantenido las determinaciones y asumido el proceso de ejecución en todas aquellas unidades de actuación y polígonos (ahora unidades de ejecución) que hubiesen iniciado su gestión.

1.2.2 EN SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO

Con independencia de los Planes Parciales en proceso de desarrollo, gestión o ejecución, que tienen definida y articulada su gestión mediante determinaciones coherentes con los objetivos del Plan General (planes que el Plan General incorpora como suyos), para el resto de dicho suelo urbanizable programado se ha procedido a la delimitación ponderada de los sectores en los que éste se ha dividido, para que, sometidos todos ellos a los patrones de estructuración y ordenación instituidos en el Plan General, la superficie que abarquen sea aquella que permita su mejor gestión posterior y resolución vinculada dentro de la estructura general.

1.2.3 EN SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

Para dotar a este suelo de la mayor flexibilidad posible el Plan General define una estructuración integral del mismo, con posibles implantaciones de distinto carácter formal (como crecimiento o complementación de los existentes en los alrededores), o funcional (residencial, industrial, terciario, mixto, u otros), y una definición general de las condiciones para su agregación sectorizada al proceso urbanizador. No se ha establecido por tanto, con carácter general, aun cuando haya excepciones justificadas, una subdivisión estricta de ámbitos de PAU, relegando estratégicamente su definición al proceso específico de su formulación, delimitación que será consecuente, tanto con los objetivos y fundamentos como con las condiciones generales que, para tal definición, se instituyen desde el propio Plan General.

2 LA EJECUCIÓN DEL PLAN GENERAL

Normalmente, para llevar a cabo las previsiones contenidas en el Plan General han de resolverse, con carácter previo, una diversidad de cuestiones derivadas del hecho de que sobre el ámbito ordenado existe un amplio conjunto de propiedades que, por efecto de la propia zonificación o calificación urbanísticas, reciben un tratamiento muy diverso. Unos terrenos se destinan a usos dotacionales públicos y otros a usos lucrativos; y dentro de estos, su variedad y distinta asignación de intensidades o edificabilidades es, o puede llegar a ser, muy acusada. Al constituir un principio rector de esta materia la distribución equitativa de los beneficios y cargas del planeamiento han de regularse una serie de técnicas y mecanismos para garantizar que la incidencia del Plan sobre el conjunto de propiedades afectadas se produzca con observancia del expresado principio.

Se denomina ejecución jurídica del planeamiento al conjunto de operaciones necesarias para resolver dicha incidencia del Plan sobre la propiedad inmobiliaria afectada. Ello remite, necesariamente, al cumplimiento de los deberes de cesión y equidistribución.

Junto a estas operaciones cabe contemplar aquellas que atienden directamente a hacer realidad el Plan General, a llevar a cabo sus previsiones sobre el ámbito ordenado. Al conjunto de estas otras operaciones se denomina ejecución material del planeamiento, si bien, ello es claro, esta ejecución se encuentra también reglada y disciplinada jurídicamente.

La ejecución material remite así al cumplimiento de los deberes de urbanizar y, en su caso, edificar.

Conviene destacar que hay ejecución jurídica y material tanto en las actuaciones sistemáticas como en las asistemáticas. Lo que ocurre es que, en las primeras, el cumplimiento de los deberes urbanísticos (salvo los referentes a la edificación) se produce conjuntamente, mientras que en las segundas, por definición, se realiza individualmente por cada propietario, lo que forzosamente tiene que traducirse en diferencias importantes en la naturaleza y funcionamiento de las técnicas jurídicas a utilizar.

2.1 EL PLANO DE GESTIÓN

Este plano ha sido objeto de elaboración digitalizada a escala 1:2000, y editado a escala 1:4000, posibilitando, asimismo, la selección de las distintas capas de información que lo componen.

La escala elegida ha permitido la unificación en un solo plano de los anteriores planos RGS e INA del Plan General de 1985. El documento así configurado constituye por un lado un plano-guía para la división básica y gestión del territorio y la aplicación de los diferentes regímenes urbanísticos, y, además, contiene la definición de los suelos dotacionales existentes (tramados con fondo gris) y la de aquéllos en los que, el Plan General prevé alguna acción de nueva instalación en suelos ya obtenidos o, de los que, en ejecución del mismo, está prevista su obtención (con trama específica de cada dotación y su código correspondiente).

El plano de Gestión es, por tanto, el documento gráfico que sintetiza todas las determinaciones para la ejecución del nuevo Plan General.

2.2 CESIONES OBLIGATORIAS Y GRATUITAS

2.2.1 EN SUELO URBANO

En las actuaciones sistemáticas todas las dotaciones locales son de cesión obligatoria y gratuita. Podría pensarse que esto introduce graves desigualdades entre distintas unidades de ejecución. Ello, sin embargo, no es así, al existir adecuados mecanismos correctores, ya que los únicos datos relevantes son el aprovechamiento susceptible de apropiación por el conjunto de propietarios iniciales de la unidad de ejecución (lo que se obtiene aplicando a la superficie total de la unidad de ejecución el porcentaje legal de dicho aprovechamiento tipo) y el aprovechamiento lucrativo real de la propia unidad (resultado de la aplicación de las determinaciones reales del planeamiento). Los arts. 151 y 152 del TRLS regulan los mecanismos compensatorios adecuados para resolver las diferencias entre ambos aprovechamientos.

Cuando se actúe asistemáticamente (mediante parcelas aisladas), los propietarios no han de ceder las dotaciones locales públicas, no produciéndose, en principio, alteración del régimen anterior. Pero, si bien es cierto que *formalmente* no hay cesión gratuita directa, indirectamente sí son cedibles estas dotaciones locales, en virtud del procedimiento de cálculo del aprovechamiento tipo que en esencia, consiste en distribuir todo el aprovechamiento lucrativo real del área de reparto entre su total superficie, excluida, por tanto, la correspondiente a dotaciones locales ya obtenidas.

Los terrenos destinados a sistemas generales incluidos en las áreas de reparto del suelo urbano en virtud de lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid quedan a estos efectos sometidos al mismo régimen que las dotaciones locales.

2.2.2 EN SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO

En esta clase de suelo siempre ha de actuarse sistemáticamente (unidades de ejecución), por tanto las dotaciones locales resultantes de la ordenación, son de cesión obligatoria y gratuita.

Los sistemas generales incluidos o adscritos a esta clase de suelo, tampoco son objeto, formal y directamente, de cesión obligatoria y gratuita, pero indirectamente siempre lo son, porque sin excepción, se incluyen en las áreas de reparto sobre las que se calcula el aprovechamiento tipo.

2.2.3 EN SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

En relación con esta categoría del Suelo urbanizable, para su gestión es de aplicación la Disposición Transitoria del Real Decreto-Ley 5/1996 de 7 de junio, de Medidas Liberalizadoras en materia de suelo. Consecuentemente, podrán promoverse y ejecutarse directamente Programa de Actuación Urbanística sin necesidad de concurso, bien por iniciativa pública o privada, y mediante cualquiera de los sistemas de actuación previstos en la legislación urbanística.

El deber de cesión afecta también a los terrenos destinados a sistemas generales, como carga de la ejecución del Programa de Actuación Urbanística, lo que se justifica por constituir el ámbito de cada Programa un área de reparto independiente.

2.2.4 CESIÓN DE LOS TERRENOS EN LOS QUE SE LOCALICE EL APROVECHAMIENTO CORRESPONDIENTE AL AYUNTAMIENTO

En ejecución del Plan General deben resolverse aquellas situaciones en las que no todo el aprovechamiento real del terreno sea susceptible de apropiación por el propietario o propietarios de éste, situaciones que pueden darse tanto en terrenos incluidos en unidades de ejecución como los excluidos en suelo urbano, que se resuelven con los mecanismos regulados en el Título IV del TRLS y en el Real Decreto Ley 5/1966 de 7 de junio, que se corresponden con los siguiente supuestos:

a) En suelo urbano.

Deben distinguirse dos situaciones:

i) Suelo urbano sistemático (incluido en unidad de ejecución)

El aprovechamiento susceptible de apropiación se obtiene aplicando el porcentaje legal del aprovechamiento tipo del área de reparto en que quede incluida, a la superficie de la unidad de ejecución. En caso de ser superior el aprovechamiento real (el resultante de la aplicación directa de la ordenación urbanística) que el susceptible de apropiación o patrimonializable por el conjunto de propietarios de la unidad, el exceso corresponde a la Administración, surgiendo así el deber de ceder los terrenos en que se localice este exceso, localización que se materializará en el correspondiente instrumento redistributivo.

No obstante, cuando exista conformidad de todos los propietarios de la unidad de ejecución, la Administración actuante podrá transmitirles el exceso de aprovechamiento real por el precio resultante de su valor urbanístico, cuando el uso de los terrenos en la unidad de ejecución no sea adecuado a los fines del Patrimonio Municipal del Suelo. Lo cual es siempre una facultad del Ayuntamiento, no pudiendo los propietarios exigir la sustitución de la cesión.

ii) Suelo urbano asistemático

Si el aprovechamiento real de la parcela fuera superior al patrimonializable por su titular, para materializar el aprovechamiento real, la adquisición puede llevarse a cabo a través de alguna de las modalidades reguladas en el art. 187, figurando entre ellas la compra directa al Ayuntamiento del exceso de aprovechamiento real por su valor urbanístico.

b) En suelo urbanizable programado

Considerando cada área de reparto en su conjunto, el 10 por 100 de los aprovechamientos lucrativos atribuidos por el planeamiento urbanístico corresponde al Ayuntamiento (reflejo de la definición del aprovechamiento susceptible de apropiación por el titular de un terreno mediante la aplicación del 90 por 100 del aprovechamiento tipo).

Ahora bien, como la concreción del aprovechamiento urbanístico susceptible de apropiación tiene lugar en el seno de las unidades de ejecución (en esta clase de suelo la actuación es siempre sistemática), son precisos mecanismos o técnicas para resolver las diferencias entre el aprovechamiento real de cada unidad de ejecución y el patrimonializable por sus propietarios.

c) En suelo urbanizable no programado

Las limitaciones, obligaciones y cargas (del adjudicatario) no podrán ser inferiores a las fijadas para el suelo urbanizable programado, remitiéndose la determinación de su alcance concreto al PAU, a su acuerdo aprobatorio o a las bases del concurso para su ejecución.

Se precisa que en esta clase y categoría de suelo, el aprovechamiento correspondiente a la Administración puede ser superior, si así se dispone en las bases, al establecido con carácter general en la Ley (10 por 100) o, lo que es lo mismo, que el aprovechamiento lucrativo susceptible de apropiación por el adjudicatario de la ejecución del PAU puede ser inferior al 90 por 100 del aprovechamiento tipo.

2.3 UNIDADES DE EJECUCIÓN

El área de reparto opera a través de un parámetro esencial que es el aprovechamiento tipo. Este aprovechamiento tipo (en su 90%) define, en abstracto, el contenido normal del derecho de la propiedad, salvo aquellos casos en que se trate de unidades de ejecución delimitadas en suelo urbano consolidado para la ejecución del planeamiento en las que el contenido normal del derecho de propiedad se ajustará al aprovechamiento tipo del área de reparto.

2.3.1 FUNCIONES DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN

La unidad de ejecución, traducción actual del tradicional polígono, cumple un doble papel: es el ámbito de la urbanización y, al mismo tiempo, de la equidistribución (reparcelación o compensación), y, a través de ésta, de las cesiones obligatorias y gratuitas al Ayuntamiento.

Las actuaciones urbanísticas de ejecución del Plan General pueden ser sistemáticas que serán normales en suelo urbanizable y excepcionales en suelo urbano, y asistemáticas o aisladas, que podrán tener lugar exclusivamente en suelo urbano. Es en las primeras donde se utiliza la figura urbanística de las unidades de ejecución.

2.3.2 DELIMITACIÓN DE LAS UNIDADES DE EJECUCIÓN

Para la delimitación de las unidades de ejecución es preciso referirse entre otros al art. 144 del TRLS y el art. 36 del RGU, en cuanto a sus requisitos materiales: espacio que, por sus dimensiones y características pueda asumir las cesiones derivadas del Plan General; que haga posible la distribución equitativa de beneficios y cargas y que tenga entidad suficiente para justificar técnica y económicamente la autonomía de la actuación.

Las unidades de ejecución se desarrollarán por el sistema de actuación que, con carácter preferente, determina el Plan General en las fichas correspondientes a cada una de ellas. El sistema de actuación podrá sustituirse en la forma prevista en el TRLS. Asimismo, determina el Plan General que para el cumplimiento de los deberes de cesión, urbanización y equidistribución, el plazo será de 4 años desde la delimitación de la unidad de ejecución y si la unidad de ejecución no estuviese delimitada el plazo para la delimitación será de 2 años desde su aprobación.

3 DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE REPARTO. APROVECHAMIENTOS TIPO

3.1 CRITERIOS GENERALES

Las reglas seguidas para delimitar las áreas de reparto en el Plan General son las establecidas en el artº 43 de la Ley de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid y los que, con carácter supletorio define el art. 94.3 del TRLS.

- a) En suelo urbano los terrenos destinados a sistemas generales podrán incluirse en las áreas de reparto que en él se delimiten.
- b) En suelo urbanizable programado, los sectores cuyo planeamiento parcial deba aprobarse en un mismo cuatrienio, y los sistemas generales adscritos o incluidos en aquéllos para su gestión, integran una sola área de reparto.
- c) En suelo urbanizable no programado, los ámbitos de cada Programa de Actuación Urbanística con los sistemas generales adscritos o incluidos en el sector o sectores que se delimiten, integran una sola área de reparto.

A las áreas de reparto no les atribuye la Ley ninguna otra función que la fijación, sobre cada una de ellas, del aprovechamiento tipo, no debiendo ser confundidas con las unidades de ejecución, que son ámbitos territoriales delimitados dentro de las áreas para permitir el cumplimiento conjunto de los deberes de cesión, equidistribución y urbanización.

3.2 DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE REPARTO EN SUELO URBANO

El nuevo Plan General, como instrumento de ordenación integral de la totalidad del término municipal de Madrid, actúa sobre una ciudad urbanísticamente viva y en desarrollo que crece y se renueva constantemente, conforme a una multiplicidad de circunstancias de toda índole que inevitablemente condicionan su transformación.

Es por ello que al lado de un suelo urbano histórico y consolidado conforme a múltiples planeamientos anteriores que muestra una actividad muy atenuada, reducida fundamentalmente a una moderada sustitución de la edificación obsoleta y a la construcción de algún solar aún existente, aparecen sectores cuyo desarrollo se produce de una manera individualizada del resto del suelo colindante de acuerdo con un status especial que proviene de situaciones sobrevenidas de planeamiento y gestión que dirigen su transformación y el adecuado reparto de beneficios y cargas, y se reconocen otros en los que, por no haberse iniciado su desarrollo, no haberse culminado la ejecución del planeamiento, o porque en función de las nuevas demandas urbanísticas es necesario modificar las condiciones actuales, deben imponerse y establecerse nuevos mecanismos para el reparto de beneficios y cargas.

Ante esta multiplicidad de circunstancias y del abanico de derechos y deberes que de ellas se derivan, es fácil comprender la dificultad que supone la delimitación de áreas de reparto de beneficios y cargas en estos suelos y la fijación del aprovechamiento tipo en función de la edificabilidad y de los coeficientes de ponderación de usos y tipologías edificatorias, habida cuenta de la parquedad de la ley en

la definición de criterios específicos; si la aplicación de estas nuevas técnicas instrumentales no se realiza cuidadosamente teniendo muy en cuenta las características particulares de cada sector del suelo sobre los que se aplican es fácil dar lugar a situaciones absurdas y a planteamientos palmariamente injustos cuando lo que pretende la nueva ley es *garantizar una mínima uniformidad en el trascendental aspecto de la ordenación urbanística en el derecho de propiedad inmobiliaria... en aras del principio de igualdad, cuya traducción en materia urbanística es el del justo reparto de cargas y beneficios*. (Exposición de motivos de la Ley 8/90 sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo).

En consecuencia, el nuevo Plan General estudia las dispares circunstancias que concurren en cada tipo de suelo, los derechos y obligaciones adquiridos y asociados a cada uno de ellos, las necesidades reales de la ciudad en estos ámbitos, el porqué y cómo se han producido y su adecuación a la nueva ciudad pretendida y a los criterios generales que inspiran al nuevo Plan, y propone soluciones diferenciadas en función de estas circunstancias, en el bien entendido que el suelo urbano no es un todo unitario para el que vale una única solución.

3.2.1 SUELO URBANO CONSOLIDADO

El suelo urbano consolidado, que supone el sector mayoritario de esta clase de suelo, está constituido por aquellas zonas de la ciudad ya producidas; es ciudad históricamente consolidada, ordenada por planeamientos anteriores y ejecutada en todas sus determinaciones, con una actividad urbanística muy reducida y en la que solo cabe actuar en los pocos intersticios que quedan entre la edificaciones consolidadas.

El nuevo Plan General, en estos ámbitos específicos del suelo urbano, mantiene fundamentalmente su estructura, ordenación, morfología, tipología, usos e intensidades de la edificación, asumiendo e integrando esta ciudad producida como acorde con sus directrices generales.

¿Cómo se delimita en este tipo de suelo las áreas de reparto y se calcula el aprovechamiento tipo?. ¿Cómo se produce el reparto de beneficios y cargas, y más aún, qué beneficios y qué cargas son las que hay que repartir?.

El beneficio urbanístico será el aprovechamiento que fija el Plan, la edificabilidad de uso lucrativo privado, lo que se puede edificar, pero es que este aprovechamiento no lo fija el nuevo Plan en el sentido que no señala un aprovechamiento distinto al que hay edificado, asume este sector de la ciudad con sus edificaciones y se limita básicamente a mantener la ordenación consolidada. El beneficio que corresponde a cada subámbito, finca o parcela de este suelo es el que históricamente tiene por su ordenación y por su consolidación, reconocido por el mercado inmobiliario y en función del cual éste funciona. El nuevo Plan General reconoce este valor-beneficio y lo mantiene sin alteración.

Por otra parte, la aplicación estricta de la técnica del aprovechamiento tipo (como medio de lo existente) provocaría un ilógico y constante trasvase de edificabilidades en el proceso de renovación del parque edificado que, independientemente de lo justo e injusto que pueda considerarse, solo equidistribuiría totalmente cuando todas las edificaciones hubieran sido sustituidas. Si además el proceso de renovación se iniciara por aquellas edificaciones a las que corresponde un derecho patrimonializable superior al real de la parcela (establecido por el nuevo Plan como mantenimiento del históricamente consolidado), sus propietarios tendrían derecho a sustituir su antigua edificación y a obtener, además, una indemnización del Ayuntamiento en el momento de solicitar la licencia, lo que sería difícilmente entendible aún incluso en función de una teórica equidistribución. Es por ello que el reparto de beneficios así entendido, en este suelo urbano consolidado se considera ilógico, inconveniente con las características particulares de estos sectores e históricamente injusto.

Tal vez este problema se podría paliar haciendo coincidir las áreas de reparto con las zonas de ordenanzas, teniendo en cuenta incluso el grado o nivel, de forma tal que no se producirían transferencias de aprovechamiento porque el aprovechamiento tipo (en el supuesto de no tener que obtener ningún terreno dotacional) coincidiría con el aprovechamiento real de cada parcela si éste pudiera siempre quedar expresado como un coeficiente de edificabilidad; pero esta solución quiebra cuando se trata de repartir las cargas.

¿Cuáles son las cargas que hay que repartir?, evidentemente las cargas que hay que repartir son las nuevas dotaciones y equipamientos cuyo suelo aún no está obtenido. En efecto, en estas zonas consolidadas todavía es preciso obtener ciertas dotaciones y equipamientos públicos a los que, obviamente les corresponde un aprovechamiento lucrativo nulo, con lo que resulta una carga que hay que distribuir proporcionalmente entre las diferentes parcelas del área de reparto; ahora bien, si la carga urbanística en todas y cada una de las áreas de reparto fuera homogénea no habría mayor problema, pero es que esto no es así, pues existirán zonas de ordenanza en las que no sea preciso la obtención de dotación alguna y otras en las que las dotaciones puedan ser varias, y además puede ocurrir que alguna de éstas, por su tamaño, esté también al servicio de ámbitos colindantes, que de la dotación se van a beneficiar pero que no van a intervenir de ninguna forma en su obtención.

Puesto que los equipamientos y zonas verdes, las dotaciones en general a obtener, tienden a conseguir un razonable equilibrio entre todos y cada uno de los barrios que conforman la ciudad, reequipando a estas unidades funcionales con un estándar máximo o medio que garantice una calidad de vida adecuada y es lógico que la carga que supone su obtención sea asumida por los beneficiarios de nueva dotación, parece razonable que esa cierta equidistribución que pretenden las áreas de reparto suponga que éstas tengan como base, en cuanto a su delimitación, el área funcional de reparto, es decir, el barrio funcional, unidad de reparto que no tiene necesariamente que coincidir con el barrio administrativo.

Como consecuencia a las premisas hasta aquí expuestas, el nuevo Plan General, en el suelo urbano consolidado, delimita áreas de reparto de beneficios y cargas en las que el aprovechamiento tipo, y, en consecuencia, el patrimonializable que a cada finca corresponde, está en relación directa con el aprovechamiento real, histórico, presente y futuro de cada una de esas fincas, y en las que el reparto de las cargas se efectúa entre todas aquellas parcelas a las que funcionalmente sirven.

Para la delimitación de estas áreas de reparto se parte del estudio de un distrito funcional completo cuya delimitación tampoco tiene que coincidir necesariamente con la división administrativa, aunque en la mayoría de los casos así suceda, extrayendo de él los ámbitos de suelo urbano equidistribuido (Áreas de Planeamiento Incorporado, API) y los ámbitos de suelo urbano pendiente de equidistribución (Áreas de Planeamiento Específico, APE, y Áreas de Planeamiento Remitido, APR) con lo que nos resulta el suelo urbano consolidado del que aún separamos los ámbitos sujetos a la norma zonal de Actividades Económicas, las parcelas con Protección Nivel 1 Grado singular, y las de Nivel 1 y 2 de Protección de Edificios asociados al Nivel 1 y 2 de Protección de Jardines y las dotaciones privadas consolidadas, por formar áreas de reparto formales diferenciadas como más adelante se expondrá.

El resto (suelo urbano consolidado de uso residencial) se divide en tantas áreas de reparto como barrios funcionales contenga, en las que se calcula el aprovechamiento tipo de la siguiente forma:

- a) Obtención de la superficie neta lucrativa de cada ámbito zonal.
- b) Fijación del coeficiente de edificabilidad del uso característico.
- c) Cálculo del aprovechamiento neto lucrativo de cada zona.
- d) Establecimiento de los coeficientes de ponderación para cada zona, de tal forma que una vez desponderados los aprovechamientos patrimonializables de cada parcela dentro de cada área de

reparto sean iguales a la superficie edificable de la parcela multiplicada por una misma constante, es decir:

$$A_{\text{patrim.}} = K \times \text{Superficie edificable de la parcela}$$

Esta constante K es igual para todas las parcelas del área de reparto y representa, en términos porcentuales, la contribución de cada parcela a la obtención de las dotaciones del barrio funcional.

Los coeficientes de ponderación para cada zona de ordenanza que permiten la obtención de los objetivos antes señalados, resultan ser iguales a la edificabilidad neta del uso característico dividida por la edificabilidad neta del uso de referencia.

De acuerdo con lo anterior, el aprovechamiento tipo puede expresarse mediante la siguiente fórmula:

$$A_t = \frac{\sum s_i \times e_i \times c_i}{\sum s_i + \sum s_j} = K \times \text{edificabilidad del uso característico}$$

siendo: s_i superficie de la parcela edificable

e_i coeficiente de edificabilidad de cada parcela establecido directamente por la ordenanza o como cociente entre la superficie total edificable y la superficie de la parcela edificable

c_i coeficiente de ponderación que resulta ser el cociente entre el coeficiente de edificabilidad del uso y tipología característico (de la norma zonal correspondiente) y el coeficiente de edificabilidad de cada parcela

s_j superficie de las dotaciones públicas a obtener.

Por otra parte, la constante para la obtención de cargas, K, responde a la siguiente fórmula:

$$K = \frac{\sum s_i}{\sum s_i + \sum s_j}, \text{ y el aprovechamiento patrimonializable que corresponde a cada}$$

propietario de parcela sería:

$$A_{p.\text{patrim.}} = A_t \times s_i / \text{Coeficiente ponderación}$$

que también puede expresarse:

$$A_{p.\text{patrim.}} = K \times e_i \times s_i$$

De esta forma no hay transferencias de aprovechamientos entre parcelas edificables (las puede haber con parcelas destinadas a dotación pública) pues todas ellas resultan con un aprovechamiento patrimonializable inferior al real de la parcela y además la minoración es, en porcentaje, igual para todas, por lo que la obtención de los terrenos dotacionales se realiza a costa de todas las parcelas del área de reparto y de una forma proporcional. El beneficio lo proporciona la consolidación histórica y el reparto de las cargas en la unidad funcional es proporcional.

Por otra parte, los ámbitos sujetos a la norma zonal de Actividades Económicas, diferenciados por sus grados y distritos administrativos, constituyen áreas de reparto formales independientes en las que la definición del aprovechamiento tipo se realiza de igual forma que la anteriormente expresada, habida cuenta que por la propia naturaleza del uso característico (industrial) estos ámbitos son demandantes de menor superficie de uso dotacional público y, en consecuencia, no es coherente que este suelo participe de la obtención de unas dotaciones que no demanda. Ambos tipos de áreas de reparto quedan reflejadas en el plano de Gestión mediante la definición gráfica de su ámbito, continuo o discontinuo, al que acompaña un código formado por las siglas AUC seguido del indicativo del distrito, un número de orden correlativo dentro de cada distrito y la indicación del número de la porción cuando el área de reparto es discontinua.

Igualmente las Dotaciones Privadas consolidadas no afectas a las protecciones antes señaladas existentes en este tipo del suelo urbano, constituyen áreas de reparto discontinuas y diferenciadas por cada distrito administrativo y por el destino específico de la dotación (deportivo u otros equipamientos) en función de que son situaciones de hecho establecidas con anterioridad al nuevo Plan General. Las dotaciones privadas, históricamente consolidadas, son suelos que por su uso, edificación, densidad u otras circunstancias se diferencian del resto del suelo lucrativo privado de la ciudad, por lo que no tiene sentido incluirlos indiferenciadamente en áreas de reparto generales y hacerlos intervenir en el cálculo del aprovechamiento tipo con suelos con los que no tienen la menor homogeneidad. El nuevo Plan General mantiene la calificación existente de los mismos y les dota de un mayor abanico de usos compatibles haciéndoles constituir áreas de reparto diferenciadas, en las que, al no existir ninguna dotación pública que obtener la constante "K" es igual a la unidad.

Estas áreas de reparto quedan señaladas en el plano de Gestión mediante la definición gráfica de su ámbito discontinuo al que acompaña un código formado por las siglas ADP, seguido del indicativo del distrito y el número 1, cuando el área está constituida por equipamientos y el 2 cuando está constituida por dotaciones deportivas, así como por el indicativo del número de la porción.

Conviene ahora referirse a los ámbitos de las Colonias Históricas de Viviendas Unifamiliares y los Cascos Históricos de Distritos Periféricos que, a nivel de ordenación, constituyen Áreas de Planeamiento Específico. Estos sectores históricamente consolidados fueron ordenados por planeamientos anteriores, habiendo sido ejecutados sus determinaciones y se han convertido con el paso de los años, en dignos de ser conservados, no solamente como testimonio histórico de una época, sino como algo beneficioso para el conjunto de la zona de la ciudad en que se sitúan reduciendo la excesiva tensión urbana generada por los tejidos urbanos de altas edificabilidades colindantes; esta conservación llevó consigo el mantenimiento de las características esenciales con que fueron construidos, tanto en lo referente a la edificación, relación de ésta con las dimensiones de la parcela, así como su ubicación concreta dentro de ella, por lo que se conserva tanto la edificabilidad como la situación consolidada dentro de cada parcela, en suma, la conservación de lo existente. Las especiales circunstancias enunciadas aconsejan considerar estos sectores diferenciadamente de los suelos colindantes a la hora de la delimitación de áreas de reparto pues constituyen actuaciones aisladas con un desarrollo muy peculiar e individualizado por la premisa de su protección y mantenimiento, además el proceso histórico y el desarrollo urbanístico que han experimentado es prácticamente idéntico al sufrido por el suelo urbano del término municipal, por lo que son fácilmente detectables las situaciones de: ciudad históricamente producida (suelo consolidado), ámbitos con desarrollo urbanístico individualizado de acuerdo a determinaciones de planeamiento y gestión que el Plan General mantiene e incorpora (suelo equidistribuido), y aquellos otros sectores en los que el desarrollo urbanístico no ha sido culminado o lo está siendo de manera inadecuada por el nuevo modelo de ciudad pretendido por el Plan General (suelo pendiente de equidistribución). En consecuencia, en cada uno de estos sectores se han delimitado una o más áreas de reparto incluibles en alguno de los tipos de suelo urbano antes aludidos, y así,

aunque la mayoría del ámbito se corresponde con suelo consolidado (AUC y ADP), aparecen a veces áreas de reparto correspondientes a suelo equidistribuido (API) o pendiente de equidistribución (APE o APR).

Las diferentes áreas de reparto delimitadas en Colonias y Cascos Históricos, figuran con indicación de sus características generales en el cuadro nº 4 del Anexo a las NN.UU.

Por ello, cada ámbito de Colonia o Casco Histórico figuran en el plano de gestión como ámbitos diferenciados con el código correspondiente de ordenación, remitiéndose mediante un asterisco, para el examen de la gestión, a la documentación individualizada, que con nivel de plan especial, se ha redactado para cada uno de ellos.

En todas estas áreas de reparto hasta ahora citadas (AUC, ADP y las correspondientes al suelo consolidado de Colonias y Cascos), la actuación será asistemática y las dotaciones locales pendientes de consecución serán obtenidas o bien mediante transferencias de aprovechamiento urbanístico, modo de obtención nº 01 del plano de Gestión, o bien mediante actuación aislada en suelo urbano, expropiación (modo de obtención nº 04 del Plano de Gestión).

Por último, constituyen asimismo áreas de reparto independientes, cada una de las parcelas en las que se dan alguna de estas dos circunstancias, o estar protegida por la edificación que contiene como Nivel 1, Grado singular, o estar protegida por la edificación con Niveles 1 ó 2, y además con Niveles 1 ó 2 de protección de jardines, habida cuenta de las especiales vinculaciones que para este tipo de protección se especifica en el Título 4 de las NN.UU. del Plan General. Si la protección pretende el mantenimiento de las características arquitectónicas y constructivas, volúmenes, formas y elementos decorativos de los edificios afectados y éstos se consideran de interés general, debiendo incluso ser consolidados y rehabilitados con las ayudas públicas que se establezcan para este fin, parece razonable no mezclarlos con suelos colindantes, radicalmente diferentes y si hacerlos constituir, a cada uno de ellos, áreas de reparto independientes que figuran específicamente señaladas en el plano de Gestión mediante un punto rojo.

Las áreas de reparto incluidas en suelo urbano consolidado, excepto las constituidas por las parcelas con protección global singular y las delimitadas en Colonias y Cascos Históricos, figuran con indicación de su denominación, aprovechamiento tipo, uso y tipología característico, y valor de la constante K, para la asunción de cargas en el cuadro nº 1 del Anexo a las NN.UU.

3.2.2 SUELO EQUIDISTRIBUIDO

Existen numerosos ámbitos en la ciudad que están teniendo un desarrollo urbanístico individualizado en función de determinaciones de planeamiento y gestión anteriores, para los que el Plan General mantiene la ordenación prevista incorporando sus determinaciones.

Del mismo modo, el Plan General propone que la gestión en estos ámbitos continúe produciéndose y culmine de acuerdo a las condiciones de partida que para ellos se establecieron, reconociendo las premisas fundamentales de ordenación y asumiendo e incorporando el proceso de gestión producido que, indefectiblemente, habrá dado lugar a un adecuado reparto de beneficios y cargas y en resumen a la deseada equidistribución, y todo ello en función de que la ciudad que se está produciendo o se producirá es acorde con las directrices fundamentales que inspiran el nuevo Plan General. Estos ámbitos, se denominan Áreas de Planeamiento Incorporado (API) y figuran adecuadamente reflejados en el Plano de Ordenación.

Para que de la incardinación de las nuevas técnicas instrumentales de áreas de reparto y aprovechamiento tipo en estos ámbitos de la ciudad en los que se ha producido o se está produciendo un adecuado reparto de beneficios y cargas, no surjan alteraciones indeseadas, el nuevo Plan General adopta el criterio de delimitar áreas de reparto coincidentes con los ámbitos de cada una de estas áreas de planeamiento incorporado, asumiendo y remitiéndose a la gestión producida, que se está produciendo o se va producir en cada una de ellas de acuerdo con la documentación pormenorizada que cada API contiene, y ello es así, fundamentalmente, por las siguientes razones: en primer lugar, porque carece de sentido repetir un nuevo e íntegro proceso de reparto de beneficios y cargas cuando no se han alterado las condiciones de ordenación que lo justificarían al haber integrado el Plan General las existentes; y, en segundo lugar, porque de producirse este segundo proceso de equidistribución los resultados obtenidos no serían coherentes con lo pretendido por la ley, al hacer intervenir como factor determinante del derecho de cada interesado la superficie de la finca resultante de la primera equidistribución efectuada, cuando en aquel proceso el beneficio urbanístico que se repartió no fue la superficie de la finca adjudicada sino la posibilidad de edificar lo que se evidencia por la falta de proporción entre superficie edificable y superficie de la parcela soporte en estos ámbitos ya equidistribuidos.

Como se ha mencionado en el apartado anterior en los ámbitos de Colonias y Cascos Históricos se dan también situaciones de suelo equidistribuido y en consecuencia se delimitan áreas de reparto de esta clase que se reflejan en la documentación pormenorizada de estos ámbitos.

El aprovechamiento patrimonializable que a cada finca corresponde es el resultante de la aplicación de la legislación vigente y de la normativa correspondiente, deducida del planeamiento y gestión anterior que se incorpora.

Estas áreas quedan reflejadas en el plano de Gestión mediante la definición gráfica de su ámbito y la asignación de un código formado por las siglas API seguido del número indicativo del distrito y del número de orden por distrito coincidente con el del plano de Ordenación. Puesto que se asume e integra la gestión anterior de estos sectores, la obtención de las dotaciones públicas pendientes de consecución se adscriben al modo de obtención nº 03 *gestión incorporada*; igualmente los suelos de sistemas generales pendientes de obtención a costa de la gestión de estos ámbitos se adscribe al modo de obtención nº 05 *adscritos a suelo urbano con gestión incorporada*.

Las áreas de reparto incluidas en suelo urbano equidistribuido, excepto las incluidas en Colonias y Cascos Históricos, figuran, con indicación de su denominación y características generales en el cuadro número 2 del Anexo a las NN.UU.

3.2.3 SUELO PENDIENTE DE EQUIDISTRIBUCIÓN

Completan los tipos de suelos urbanos aquellos ámbitos de la ciudad en los que la ordenación existente no se considera adecuada con las directrices fundamentales del nuevo Plan y en consecuencia surge la necesidad de intervenir en ella para transformarla en otra diferente por considerar que carece de una mínima estructura urbana, es inadecuada o de muy difícil gestión o se trata de áreas de oportunidad que pueden servir de base para la recualificación de entornos inmediatos. Cuando el Plan General ha resuelto la ordenación de detalle, el ámbito recibe el nombre de Área de Planeamiento Específico, APE, y cuando la complejidad de la problemática detectada o la necesidad de previa negociación con los agentes intervinientes no ha permitido desarrollar la ordenación de detalle, el ámbito se denomina Área de Planeamiento Remitido, APR. En ambas, el Plan General no reconoce ningún proceso de reparto de beneficios y cargas que deba integrar y asumir por lo que estos ámbitos constituyen suelo urbano no consolidado y pendiente de equidistribución.

Incluidas en los ámbitos de Cascos y Colonias se dan a veces situaciones de suelo pendiente de equidistribución que también se denominan APE y que por tanto constituyen áreas de reparto diferenciadas.

La delimitación de áreas de reparto en este suelo se realiza haciendo coincidir cada ámbito de estos APE o APR con un área de reparto independiente. De esta regla general se excluyen ciertos ámbitos de ordenación constituidos exclusivamente por suelos de dominio público sujetos a la redacción de un Plan especial adecuado a sus singularidades, o en los que el estado patrimonial del suelo no hace necesario ningún proceso de equidistribución.

Estas áreas quedan reflejadas en el plano de Gestión mediante la definición gráfica de su ámbito y la asignación de un código formado por las siglas APE o APR, según los casos, seguido del número indicativo del distrito y un número de orden correlativo por distrito. En ellas la actuación será sistemática mediante el sistema de actuación que, con carácter preferente establecen las fichas de características generales de estos ámbitos.

En estas áreas, y en función de lo dispuesto en el artº 43 de la Ley de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid el aprovechamiento tipo de los mismos se establece o bien fijándolo en función de los coeficientes de ponderación de usos y tipologías de acuerdo con lo preceptuado en el artº 96 del TRLS, bien refiriendo el cálculo del aprovechamiento lucrativo en función de la aplicación de las normas zonales, o bien estableciendo directamente un aprovechamiento lucrativo máximo. Las dotaciones locales pendientes de obtención en estas áreas figuran en el plano de gestión adscritas al modo de obtención nº 2 "Unidad de Ejecución".

Las áreas de reparto incluidas en suelo urbano pendiente de equidistribución con indicación de su denominación, aprovechamiento, uso y tipología característicos y coeficientes de ponderación correspondientes, figuran en el cuadro correspondiente del Anexo de las Normas Urbanísticas, excepto las delimitadas en Cascos y Colonias Históricas.

3.3 DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE REPARTO EN SUELOS URBANIZABLES

El suelo urbanizable del Plan General queda dividido en Suelo Urbanizable Incorporado, UZI, Suelo Urbanizable Programado 1º cuatrienio, UZP.1; 2º cuatrienio, UZP.2; 3º cuatrienio UZP.3 y Suelo Urbanizable no Programado, UNP.

3.3.1 SUELO URBANIZABLE INCORPORADO

Es el constituido por los suelos urbanizables que cuentan con planeamiento parcial ya redactado pero con un grado de ejecución insuficiente para adquirir la condición de suelo urbano; puede considerarse a estos suelos como pertenecientes a un cuatrienio cero que se ha compatibilizado con los trabajos de redacción del nuevo Plan General con objeto de no inducir a una paralización de la actividad inmobiliaria de la ciudad. Formalmente son similares a las Áreas de Planeamiento Incorporado con la única diferencia de que proceden de actuaciones anteriores en suelos no urbanos.

En consecuencia, cada uno de estos ámbitos constituye un área de reparto independiente que se reflejan en el plano de Gestión con la definición gráfica de su ámbito al que acompaña en código formado por las siglas UZI seguidas del número 0 (asimilable al cuatrienio cero) y de un número de orden correlativo. Aunque el Plan General mantiene para estos ámbitos la ordenación prevista e incorpora sus

determinaciones y asume e integra el proceso de gestión producido, se establecen para alguno de estos ámbitos unas determinaciones complementarias que deberán ser incluidas mediante las oportunas incorporaciones a los Planes Parciales en tramitación o mediante modificaciones de los definitivamente aprobados. Los suelos de sistemas generales pendientes de obtención con cargo al suelo urbanizable incorporado figuran en el plano de Gestión con el modo de obtención nº 6.

El aprovechamiento patrimonializable que a cada finca corresponde es el resultante de la aplicación de la legislación vigente y de la normativa correspondiente deducida del planeamiento y gestión anterior que se incorpora.

En el cuadro nº 5 del Anexo a las NN.UU, figuran listadas las áreas de reparto en este tipo de suelo.

3.3.2 SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO

Está constituido por aquellas áreas del territorio que se estiman aptas para ser urbanizadas en el horizonte temporal del Programa de Actuación dentro de las etapas cuatrienales en que éste se divide.

De acuerdo con lo preceptuado en el art. 94.3 del TRLS los sectores cuyo planeamiento deba aprobarse en un mismo cuatrienio y los sistemas generales adscritos o incluidos en ellos para su gestión, integran una sola área de reparto. En consecuencia, el suelo urbanizable programado queda dividido en áreas de reparto coincidentes con los dos cuatrienios y su delimitación queda reflejada en el plano de Gestión mediante la definición gráfica de los distintos ámbitos que constituyen cada área de reparto al que acompaña un código formado por las iniciales UZP seguido del número 1, 2 y 3 (primer, segundo, tercer cuatrienio) y un número de orden correlativo del sector.

El cálculo del aprovechamiento tipo en estas áreas de reparto se han realizado a partir de los usos globales e intensidades de los mismos establecidos para cada uno de los sectores convenientemente homogeneizados por los coeficientes de ponderación correspondientes, todo ello de acuerdo con el art. 97 del TRLS incluyendo en los cálculos los sistemas generales adscritos a cada cuatrienio; los usos del suelo urbanizable programado son los de Industria Tradicional, Parque Industrial, Terciario-Comercial, Resto Terciario, Residencial Vivienda Libre, Residencial Vivienda de Precio Tasado, Residencial Vivienda de Protección Oficial y Dotacional Privado. El aprovechamiento tipo para el suelo urbanizable programado del I, II y III cuatrienio es 0,36 metro cuadrado construido del uso de Residencial de Vivienda Libre por metro cuadrado de suelo.

Los coeficientes de ponderación de cada uso en función del característico (que se considera la unidad) son los siguientes; idénticos para los tres cuatrienios.

COEFICIENTES DE PONDERACIÓN

Uso	Coeficientes de ponderación
Residencial - V.P.O.	0,75
Residencial - V.P.T.	0,90
Residencial - V.L.	1.00
Terciario-Oficinas	1.10
Resto-Terciario	1.00
Industria Tradicional	0.65
Parque Industrial	0.80
Dotacional Privado	0.65

Además, se establecen en los sectores de I y II cuatrienio unos márgenes u horquillas para las edificabilidades de los diferentes usos, dentro de los cuales se podrán mover las superficies edificables que definan los Planes Parciales de los diferentes sectores; a los efectos del cálculo del aprovechamiento tipo, se han establecido unos porcentajes medios, de forma que aplicados a la superficie total edificable se obtengan las correspondientes a los diferentes usos.

Si el Plan Parcial opta por realizar su división en porcentajes diferentes a los de cálculo, pueden darse dos situaciones:

- Que el aprovechamiento total resultante sea menor al definido por el Plan General para el sector, caso en el que el Ayuntamiento tendría derecho al 15% del aprovechamiento total asignado por el Plan General.
- Que el aprovechamiento total resultante sea mayor al definido por el Plan General para el sector; en este caso el exceso de aprovechamiento generado constituiría una bolsa de aprovechamientos de titularidad municipal que el Ayuntamiento podría destinar, a su criterio, a la formación del Patrimonio Municipal de Suelo o en general a facilitar el desarrollo del Plan General.

Las áreas de reparto en que se divide el suelo urbanizable programado están determinadas en el plano de Gestión mediante la definición gráfica de su ámbito acompañado de un código formado por las siglas UZP seguido del número 1 para el I cuatrienio; del número 2 para el II cuatrienio y 3 para el III cuatrienio, y de un número de orden correlativo por cuatrienios. Los suelos de sistemas generales pendientes de obtención con cargo a estos suelos figuran en el plano de Gestión con los modos de obtención 7, 8 ó 9 conforme se incluyan o adscriban al I, II o III cuatrienio.

En el cuadro nº 6 del Anexo a las NN.UU se incluyen las fichas correspondientes a los sectores que constituyen las áreas de reparto del suelo urbanizable programado.

A continuación se adjuntan los cuadros resumen de aprovechamiento tipo de cada una de las tres áreas de reparto correspondientes a los tres cuatrienios:

CUADRO RESUMEN DE APROVECHAMIENTO TIPO EN UZP I CUATRIENIO

CUADRO RESUMEN DE APROVECHAMIENTOS

SECTOR	Sup. Sector y S.G. Interiores (m²s)	S.G. Exteriores Adscritos (m²s)	Sup. Total Computable (m²s)	Sup. edificable Total (m²c)	Aprovechamiento s/ Sup. Total (m²cuc)
UZP.1.01	518000	0	518000	199500	186400
UZP.1.02	145000	69200	214200	95800	77100
UZP.1.03	7115200	184200	7299400	2828600	2627800
UZP.1.04	1702200	0	1702200	849900	612800
UZP.1.05	378800	119600	498400	193100	179400
UZP.1.06	555900	321600	877500	395100	315900
TOTAL	10415100	694600	11109700	4562000	3999400

Uso característico: Residencial - VL

Aprovechamiento Tipo del Area de Reparto = $3.999.400 / 11.109.700 = 0,36$

CUADRO RESUMEN DE APROVECHAMIENTO TIPO EN UZP II CUATRIENIO

CUADRO RESUMEN DE APROVECHAMIENTOS

SECTOR	Sup. Sector y S.G. Interiores (m²s)	S.G. Exteriores Adscritos (m²s)	Sup. Total Computable (m²s)	Sup. edificable Total (m²c)	Aprovechamiento s/ Sup. Total (m²cuc)
UZP.2.01	5373000	0	5373000	2176000	1934500
UZP.2.02	4620000	0	4620000	1791300	1663200
UZP.2.03	5684500	255500	5940000	2301900	2046400
UZP.2.04	8270000	487500	8757500	3348900	2977200
TOTAL	23947500	743000	24690500	9618100	8621300

Uso característico: Residencial - VL

Aprovechamiento Tipo del Area de Reparto = $8.621.300 / 24.690.500 = 0,36$

CUADRO RESUMEN DE APROVECHAMIENTO TIPO EN UZP III CUATRIENIO

CUADRO RESUMEN DE APROVECHAMIENTOS

SECTOR	Sup. Sector y S.G. Interiores (m²s)	S.G. Exteriores Adscritos (m²s)	Sup. Total Computable (m²s)	Aprovechamiento s/ Sup. Total (m²cuc)
UZP.3.01	18656000	479274	19135274	6888700
UZP.3.02	218200	167000	385200	138700
UZP.3.03	370000	134400	504400	181600
UZP.3.04	455000	216800	671800	241900
TOTAL	19699200	997474	20696674	7450900

Uso característico: Residencial - VL

Aprovechamiento Tipo del Area de Reparto = $7.450.900 / 20.696.674 = 0,36$

3.3.3 SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

Puesto que el Plan General ha optado por el criterio de no establecer a priori los ámbitos de los Programas de Actuación Urbanística no se delimitan áreas de reparto en esta clase de suelo en aplicación a sensu contrario del art. 94.3 del TRLS.

4 LA GESTIÓN DE LOS SISTEMAS GENERALES Y LAS DOTACIONES LOCALES

Los sistemas generales responden a una exigencia del Plan General en virtud del art. 72.2.d) del TRLS que señala que entre sus determinaciones figurará *la estructura general y orgánica del territorio integrada por los elementos determinantes del desarrollo urbano y, en particular, los sistemas generales de comunicación y sus zonas de protección, de espacios libres destinados a parques y zonas verdes públicos*.

El Plan General los delimita en el plano de Estructura a escala 1/5000 y en el plano de Gestión a escala 1/2000 editado a 1/4000, con el símbolo SG.

Los terrenos destinados a sistemas generales de nueva creación en el Plan General se incluyen y adscriben, a través de un código que se recoge en el plano de Gestión y a los efectos de su valoración y obtención, a las siguientes clases de suelo:

- a) Incluido en suelo urbano.
- b) Incluido en suelo urbano con gestión incorporada.
- c) Incluido en suelo urbanizable incorporado.
- d) Incluido o adscrito a suelo urbanizable programado del primer cuatrienio.
- e) Incluido o adscrito a suelo urbanizable programado del segundo cuatrienio.
- f) Incluido o adscrito a suelo urbanizable programado del tercer cuatrienio.
- g) Incluido en suelo urbanizable no programado.
- h) Incluido en suelo no urbanizable.
- i) Otros modos de obtención.

La adscripción de los sistemas generales a las distintas clases de suelo figura en el plano de Gestión.

El Plan General prevé que la obtención de los sistemas generales se realice de conformidad con los procedimientos establecidos en el Capítulo IV del Título IV del TRLS. No obstante, asume la gestión del planeamiento anterior para los sistemas generales adscritos a suelo urbano en áreas de planeamiento incorporado y para los adscritos a suelo urbanizable incorporado, así como en todas aquellas actuaciones puntuales cuyo ejecución esté iniciada.

Los elementos que, dentro de las determinaciones del Plan General figuran como sistemas generales, son en el caso de los existentes (o pasarán a ser una vez obtenidos), de titularidad pública y están destinados a uso o servicio público por el propio Plan General, sin perjuicio de las diferentes posibilidades de disfrute y aprovechamiento de estos bienes que permite la legislación vigente.

4.1 SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS EN SUELO URBANO

Los sistemas generales incluidos en las áreas de reparto de suelo urbano se obtendrán por transferencias de aprovechamiento urbanístico correspondiéndoles el aprovechamiento tipo del área de reparto en que se incluyan imputada a su superficie. En el plano de Gestión figuran con el código 01.

Los sistemas generales adscritos o incluidos en suelo urbano común también podrán adquirirse por expropiación. En el plano de gestión figuran con el código 04.

El Plan General reconoce para su valoración el porcentaje legal del promedio de los aprovechamientos tipo de las áreas de reparto con uso y tipología residencial predominante en todo el suelo urbano, ponderados en función de su superficie respectiva y referido siempre a dicho uso residencial, que se establece, de acuerdo con los cálculos realizados, en $1,71 \text{ m}^2/\text{m}^2$.

En aplicación del art. 187, c) del TRLS, el Ayuntamiento podrá obtener los terrenos afectos a sistemas generales por cesión de los titulares que también lo sean de parcelas en suelo urbano, en las que el aprovechamiento permitido exceda del susceptible de apropiación.

4.2 SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS EN SUELO URBANO CON GESTIÓN INCORPORADA

La obtención de los sistemas generales adscritos a aquellos ámbitos cuyas determinaciones y vinculaciones provienen de planeamientos anteriores y han sido asumidas con carácter general por el nuevo Plan, que mantiene asimismo su equidistribución, se resolverá de manera interna dentro de cada ámbito, como consecuencia de la gestión asumida, ya que sus objetivos pueden integrarse totalmente en el nuevo modelo urbanístico.

En aquellas áreas en las que el Plan General ha detectado la necesidad de intervenir en la ordenación existente, transformándola en otra diferente mediante la redacción de un planeamiento de desarrollo, el Plan General demorará su ejecución a la aprobación de cada una de las APR y la gestión para la obtención de los sistemas generales queda diferida, y se resolverá de manera interna dentro de cada ámbito.

En el plano de Gestión figuran con el código 05.

4.3 SISTEMAS INCLUIDOS EN SUELO URBANIZABLE INCORPORADO

Los sistemas generales adscritos a suelos urbanizables que cuentan con planeamiento parcial ya redactado, pero cuya ejecución no es suficiente para adquirir la condición de suelo urbano, se obtendrán como consecuencia de la gestión iniciada. Pueden darse dos situaciones.

- a) Planes parciales redactados en desarrollo del Plan General de 1985, que cuenta con aprobación definitiva, pero que se encuentran en fase de ejecución. Los sistemas generales se obtendrán mediante los mecanismos de gestión previstos en el propio planeamiento a través del sistema de actuación correspondiente.
- b) PAU de iniciativa pública, ligado al Programa Municipal de Vivienda y basados en modificaciones puntuales del Plan General de 1985 pendientes de aprobación definitiva. Los sistemas generales se obtendrán, asimismo, a través de los mecanismos de gestión previstos en los propios planeamientos.

En el plano de Gestión figuran con el código 06.

4.4 SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS O ADSCRITOS A SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO

Los sistemas generales adscritos a aquellas áreas de territorio que se estiman aptas para ser urbanizadas en el horizonte temporal del Programa de Actuación, se obtendrán:

- a) Por ocupación directa mediante el reconocimiento al titular de los terrenos del derecho a integrarse en una unidad de ejecución.

La ocupación directa requiere la determinación por el Ayuntamiento del aprovechamiento susceptible de apropiación por el titular del terreno a ocupar, así como la unidad de ejecución en la que hayan de hacerse efectivos tales aprovechamientos.

- b) Mediante expropiación para su obtención anticipada, integrándose en este caso el Ayuntamiento con carácter de subrogado, en la unidad o unidades de ejecución a las que se hubieran adscrito las superficies correspondientes a efectos de gestión.

En cualquier caso el aprovechamiento asignando a los terrenos de sistemas generales adscritos a estos suelos, será el deducido del cuatrienio correspondiente.

En el plano de Gestión figuran con código 07, 08 y 09.

La adscripción de sistemas generales a suelo urbanizable tanto programado como no programado, queda recogida en el cuadro nº 8 del Anexo a las NN.UU.

4.5 SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS A SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

La adscripción de cualquier terreno a esta clase de suelo remite al régimen urbanístico definido por las normas urbanísticas del Plan General, hasta tanto se redacte el correspondiente PAU.

Al no estar delimitados en el Plan General los ámbitos de los PAU no puede haber definición de áreas de reparto ni, en consecuencia, obtención del aprovechamiento tipo. No obstante, el Plan incorpora una ficha por cada ámbito de suelo urbanizable no programado que contiene una relación pormenorizada de objetivos y que marca la pauta para la delimitación y formalización posterior de cada PAU.

Los ámbitos de cada PAU con los sistemas adscritos o incluidos en el sector o sectores que se delimiten integrarán una sola área de reparto. Por ello, la gestión para la obtención de los sistemas generales, queda diferida a la previa aprobación de aquéllos.

En el plano de Gestión figuran con el código 10.

4.6 SISTEMAS GENERALES EN SUELO NO URBANIZABLE

El Plan General propone también la ejecución de sistemas generales en suelo no urbanizable. El procedimiento para su obtención será por expropiación, si bien al amparo del art. 187 c), cabe su adquisición mediante transferencia de aprovechamiento hasta completar el aprovechamiento permitido sobre una parcela en suelo urbano, previa equivalencia de los valores correspondientes.

En el plano de Gestión figuran con el código 11.

4.7 OTROS MODOS DE OBTENCION DE SISTEMAS GENERALES

En este epígrafe se incluyen aquellos suelos de sistemas generales cuya obtención está comprometida o iniciada por otras Administraciones o Entidades públicas distintas a la Administración Local que los adquirirán en desarrollo de sus respectivos programas de inversión. Fundamentalmente se integran en los Ambitos de Ordenación Especial (AOE) en los que los suelos pendientes de obtención se conseguirán por expropiación.

A efectos de valoraciones se asimilan al suelo no urbanizable y figuran en el plano de Gestión adscritos al código nº 12 "Otros".

4.8 LA GESTIÓN DE LAS DOTACIONES LOCALES

En relación con la obtención de los terrenos destinados a dotaciones locales, pueden darse los siguientes supuestos:

4.8.1 EN SUELO URBANO

- a) Si se trata de dotaciones locales incluidas en una unidad de ejecución, se obtendrán mediante la aprobación definitiva en vía administrativa, de los instrumentos redistributivos de cargas y beneficios, según el sistema de actuación que se aplique.

En el plano de Gestión figuran con el código 02.

- b) Si son terrenos no incluidos en unidades de ejecución, se podrán obtener:

- i) Mediante transferencia de aprovechamiento urbanístico en virtud del correspondiente acuerdo de cesión, venta o distribución, de los aprovechamientos urbanísticos susceptibles de adquisición por su titular conforme a lo establecido en el art. 27 del TRLS.

En el plano de Gestión figuran con el código 01

- ii) Por expropiación u ocupación directa, en actuación aislada.

En el plano de Gestión figuran con el código 04.

- c) Las dotaciones locales incluidas en las áreas de planeamiento incorporado se obtendrán mediante la gestión del propio ámbito, que el Plan General asume e incorpora.

Estas dotaciones figuran en el plano de Gestión con el código 03.

4.8.2 EN SUELO URBANIZABLE

Su obtención siempre queda vinculada a la inclusión en unidades de ejecución.

CAPÍTULO X

**EL ESTUDIO
ECONÓMICO Y FINANCIERO**

1 EL PROGRAMA DE ACTUACION

1.1 INTRODUCCION

Al mismo tiempo que el Plan General define la estructura en la ciudad y los usos del suelo a través de la ordenación y la regulación, y el régimen jurídico del suelo a través de la normativa, el Plan General contiene otros objetivos que sólo pueden cumplimentarse mediante actuaciones de planeamiento y gestión y acciones de inversión pública. Para ello se redacta el Programa de Actuación.

El Programa de Actuación estructura y organiza secuencialmente en el tiempo, las actuaciones y acciones de inversión que el Plan General propone para alcanzar los objetivos globales que la ordenación define gráficamente en el espacio.

1.2 CARACTERÍSTICAS DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN

Un Plan General tiene, legalmente, vigencia indefinida mientras no sea revisado por otro y ello es lógico para salvaguardar la inexistencia del planeamiento. Pero un Plan General tiene también, por exigencia legal, un Programa de Actuación por cuatrienios y un Estudio Económico y Financiero que debe evaluar y justificar la viabilidad del mismo.

El Nuevo Plan General que ha estudiado el presente y el futuro de la ciudad, que detecta problemas y propone soluciones, no puede caer en el error de planificar sólo para los dos próximos cuatrienios y en función de la coyuntura económica del momento. El Plan General debe tener un horizonte temporal amplio y buscar soluciones aunque no pueda comprometer su ejecución. Por ello el Programa de Actuación debe priorizar temporalmente las inversiones, pero sin límite previamente acotado.

El Programa de Actuación del Nuevo Plan General ha de participar de la concepción con la que se han fijado sus objetivos y sus determinaciones y en ese sentido tres son las características básicas del mismo. Es, en lo posible, un programa abierto, es un programa flexible y es un programa coordinado.

Se dice *en lo posible*, porque a primera vista pueda entenderse que exista contradicción entre el significado de las palabras *programa*, *flexible* y *abierto*. Es preciso, por tanto, explicar estas características básicas.

1.2.1 UN PROGRAMA ABIERTO

El Programa de Actuación tiene que entenderse como un programa abierto como lo es la concepción del Nuevo Plan General. Siempre es difícil hacer previsiones de futuro, pero mucho más lo es, si ese futuro se plantea a medio y largo plazo. En el capítulo 2 de la Memoria se explica cómo el planeamiento general debe dirigirse hacia un nuevo tipo de planeamiento que permita su gestión y ejecución en un proceso de evolución continua. En ciudades como Madrid se necesita un planeamiento que pueda hacer frente de forma rápida y sencilla, a las nuevas demandas de una sociedad cambiante y dinámica.

El modelo de Plan General terminado y completo con objetivos y determinaciones exhaustivamente planteados, sometido a una programación rigurosa a corto y medio plazo, parece que se ha revelado

excesivamente rígido e incapaz de asimilar y dar adecuadas respuestas a las cambiantes demandas de la sociedad.

El Nuevo Plan General ha analizado, sin plazo temporal acotado, cómo puede y debe ser el futuro de Madrid y, por tanto, ha sido necesario recuperar el equilibrio entre las propuestas a corto, medio y largo plazo. Ha sido indispensable volver a pensar en el futuro, si bien en lo que concierne al horizonte más dilatado, las propuestas tienen un carácter más indicativo.

1.2.2 UN PROGRAMA MAS FLEXIBLE

El Nuevo Plan General, a la vista del modelo estructural elegido, distingue entre Plan y Programa. El Plan debe tener un horizonte temporal amplio y, sin caer en la utopía, buscar soluciones, aunque no pueda comprometer su ejecución. El Programa prioriza, en los dos cuatrienios exigidos, aquellas acciones en función de la necesidad y urgencia detectadas y en función de los recursos previsiblemente disponibles. Pero el propio Programa va más allá, contiene acciones a mas largo plazo que los ocho años establecidos, en función de las propuestas globales del proyecto de futuro en Madrid.

Los agentes inversores limitan sus previsiones a los recursos existentes en cada momento. Los agentes planificadores necesitan buscar soluciones a medio y largo plazo. El Plan General tiene parte de uno y de otro; debe canalizar y programar acciones, pero tiene que proponer y planificar para no hipotecar un futuro mejor.

De esta forma el Programa de Actuación deberá ser actualizado temporalmente en función de los procesos de evolución continua de la ciudad y de la propia coyuntura económica del momento. En ese sentido el Programa de Actuación es un documento adaptable en el tiempo, pero manteniendo, en todo momento, los deseables objetivos a cumplir.

1.2.3 UN PROGRAMA COORDINADO

El Plan General establece determinaciones para la ciudad en su conjunto, diferenciado la distinta naturaleza de sus elementos y situándolos de forma ordenada en el territorio. La programación es, por tanto, unitaria, aunque las competencias sectoriales están divididas entre las distintas Administraciones públicas. La división competencial de naturaleza sectorial contrasta con la condición territorial, unitaria de la ciudad.

El Plan General establece la regulación del suelo en todo el término municipal. Por tanto, la programación urbanística tiene que abarcar todo aquello que necesita la ciudad. Ello supone que ha de incidir sobre un gran número de elementos cuya realización es competencia de otros organismos públicos. Contrariamente a aquellos organismos sectoriales que programan sus propias inversiones, el Programa de Actuación del Plan General debe, necesariamente, abarcar inversiones que corresponden realizar a otros organismos.

Ello no significa una intromisión en las competencias de otras Administraciones públicas, sino una contribución a los agentes inversores de conocer de antemano cómo va a ser la ciudad en el futuro, que es desde el punto de vista global lo más prioritario, significando, por tanto, una ayuda para mejorar y canalizar sus propias inversiones.

Conociendo estas circunstancias, se ha considerado imprescindible, desde el reparto competencial entre las distintas Administraciones sobre materias que inciden en el territorio, redactar el planea-

miento urbanístico de manera concertada, y más en el municipio de Madrid, integrado en una estructura regional más amplia y compleja en la que ejerce la primacía como capital.

Por tanto, además de los procesos de participación pública a los que se han invitado institucionalmente a las distintas Administraciones, se han mantenido, de manera permanente, reuniones de trabajo para intentar compatibilizar las propuestas del Plan General con propuestas territoriales en las zonas colindantes y con propuestas sectoriales de los distintos organismos.

Por tanto, el Programa de Actuación tiene que estar coordinado con las otras Administraciones. Su programación no sólo sirve al propio Plan General y, por tanto, al propio Ayuntamiento. Debe ser útil a otras Administraciones Públicas en el proceso de decisiones de planificación e inversión. La coordinación es, por tanto, no sólo conveniente, sino imprescindible. Los organismos sectoriales pueden y deben aportar criterios y elementos de decisión más precisos y concretos, pero el Ayuntamiento a través del Plan General aporta una visión global del territorio que no tienen los demás.

En ese sentido, hay que destacar los contactos permanentes con distintos organismos de la Comunidad de Madrid especialmente la Dirección General de Planificación Urbanística y Concertación, y de la Administración del Estado, especialmente la Secretaría de Estado de Política Territorial y Obras Públicas y las Direcciones Generales de Infraestructura de la Defensa y del Patrimonio del Estado.

Este proceso no ha sido fácil ni siempre han existido identificación de criterios. No obstante, incluso con diferencia de opiniones, la coordinación ha sido fructífera. En general, más que diferencias en la necesidad de cualquiera de las acciones, las controversias se han suscitado en la programación temporal o en la necesidad inmediata. Mayoritariamente, los organismos sectoriales, responsables de las inversiones, han sido mas cautos, por no querer vincularse, al menos a plazo fijo, en la ejecución de una acción determinada. No obstante, el Plan General y, por tanto, el Programa de Actuación incluye acciones que van más allá de las previsiones actuales de algún organismo. Pero ello no significa contradicción. El Programa de Actuación es abierto y flexible y la coordinación es un proceso continuo que día a día debe ir fortaleciéndose.

1.3 REFERENCIAS LEGALES

De manera genérica, la legislación urbanística, artículos 70 y 71 del Texto Refundido de la Ley del Suelo, exige que el Plan General establecerá el programa para el desarrollo y ejecución de sus determinaciones, tanto en suelo urbano como en suelo urbanizable.

De manera más concreta, el artículo 72.5 del Texto Refundido de la Ley del Suelo, fija como contenido del Programa de Actuación el siguiente:

- a) Los objetivos, directrices y estrategia de su desarrollo a largo plazo para todo el territorio comprendido en su ámbito.
- b) Las previsiones específicas concernientes a la realización de los sistemas generales.
- c) Las etapas cuatrienales en que han de aprobarse los Planes Parciales en el suelo urbanizable programado.
- d) En suelo urbano, que no deben ser objeto de desarrollo de planeamiento de reforma interior, los plazos en que ha de darse cumplimiento a los deberes de cesión, equidistribución y urbanización y de solicitar licencia cuando se actúe sistemáticamente, así como los plazos para convertir la parcela en solar y solicitar licencia de edificación cuando se actúe asistemáticamente.

- e) Para las áreas del suelo urbano remitidas a planeamiento de reforma interior, el plazo para su aprobación.

No obstante lo anterior, para poder entender el propio del Programa de Actuación, hay que hacer referencia al Estudio Económico y Financiero cuyo contenido queda determinado en el art. 42 del Reglamento de Planeamiento.

Por ello, y para poder abordar lo exigido en el citado artículo, el propio Programa de Actuación debe contener no sólo previsiones relativas al desarrollo del planeamiento, sino debe descender a inventariar todas y cada una de las acciones previstas para poder evaluar económicamente, no sólo el coste económico del desarrollo y la gestión urbanística, sino su implantación.

1.4 EL CONTENIDO

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores el Programa de Actuación del Plan General se ha confeccionado a partir de los siguientes elementos que lo componen:

- Programa de planeamiento
- Programa de gestión del suelo
- Inventario de acciones
- Programa de adquisición de suelo por expropiación
- Programa de vivienda

1.4.1 PROGRAMA DE PLANEAMIENTO

El Programa de Planeamiento contiene la enumeración de todo el planeamiento urbanístico que el Plan General prevé que debe redactarse para completar y desarrollar sus determinaciones.

En este programa quedan incluidos no sólo los ámbitos de ordenación de suelo urbano remitidos a redacción posterior -las Áreas de Planeamiento Remitido- sino también aquellos que necesariamente han de redactarse por imperativo legal en suelo urbanizable como son los Planes Parciales.

Asimismo, se incluyen aquellos ámbitos de sistemas generales a los que el Plan General exige para su desarrollo la redacción previa de planeamiento intermedio a nivel de planeamiento especial.

También contiene aquellos Planes temáticos que el Plan General remite a estudio posterior cuyo ámbito de estudio es, en general, el propio término municipal.

1.4.2 PROGRAMA DE GESTIÓN

El Programa de Gestión del Suelo se refiere a todas aquellas propuestas contenidas en el Nuevo Plan General destinadas a satisfacer necesidades colectivas que requieren por parte de la Administración Municipal conseguir el suelo imprescindible para poder realizar la acción. En este Programa no se incluyen aquellas acciones que no necesitan suelo, por estar ya obtenido, y faltar únicamente su instalación, o aquellas cuyo objetivo es la mejora de algo ya existente. Lo que caracteriza al Programa de Gestión del Suelo es el modo de obtención que el Nuevo Plan General prevé y que, dentro de los dis-

tintos mecanismos que la legislación urbanística vigente permite, ha elegido el que considera más conveniente en función de los objetivos a cumplir.

El Programa de Gestión del Suelo está compuesto por un listado de acciones que quedan todas ellas reflejadas en el Plano de Gestión en el que se especifica su localización, clase de actuación y modo de gestión.

1.4.3 INVENTARIO DE ACCIONES

El Inventario de Acciones comprende al conjunto de acciones que sobre el uso dotacional prevé el Plan General.

El Inventario de acciones está formado, por una parte, por todas aquellas acciones de instalación que se realizarán sobre todos aquellos suelos dotacionales que el Plan General ha previsto conseguir, por cualquiera de los modos de obtención.

Además contiene todas aquellas acciones de instalación sobre suelo ya público, pero vacante, y que el Plan General mantiene su calificación actual.

Como complemento a los dos grupos anteriores -Acciones de nueva instalación- el Inventario de Acciones contiene una serie de propuestas de mejora que afectan a la realidad ya existente, pero que es imprescindible acondicionar o mejorar su situación actual para poder cumplir con los objetivos del presente Plan General. Este apartado comprende las que podemos denominar Acciones de mejora.

El Inventario en Acciones como suma de las Acciones de nueva instalación y las Acciones de mejora se deduce del Plano de Gestión donde todas y cada una de ellas quedan reflejadas con un código que especifica su localización, clase de actuación y modo de gestión. Éste es un código 0 si el suelo está ya obtenido, y cualquier otro dígito si es necesaria su obtención.

1.4.4 PROGRAMA DE ADQUISICIÓN DE SUELO POR EXPROPIACIÓN

El programa de adquisición de suelo por expropiación agrupa, de manera independiente, al conjunto de acciones del Programa de Actuación que conlleva la expropiación por parte del Ayuntamiento.

En él hay que diferenciar, por una parte, el planeamiento de desarrollo cuyo sistema de actuación previsto sea el de expropiación, tanto de Áreas de Planeamiento remitido como de Áreas de Planeamiento Específico. También se incluyen aquellas Áreas de Planeamiento Incorporado que están gestionadas por expropiación y que todavía no hayan culminado este proceso.

Por otra parte, contiene aquellas Acciones puntuales del Programa de Gestión del Suelo cuya adquisición está prevista por expropiación, así como aquellos Sistemas Generales cuya forma de obtención prevista, sea, asimismo, por expropiación.

1.4.5 PROGRAMA DE VIVIENDA

La inversión pública en vivienda encierra una naturaleza especial. No se trata de una dotación específica al servicio colectivo de la ciudad y por tanto no constituye una inversión que se derive directamente de la calificación del suelo como es el caso de las infraestructuras y los equipamientos.

En todo caso, ni la exigencia legal ni la lógica programación de la ejecución de la ciudad, desde un punto de vista de las dotaciones colectivas, reclaman su inclusión entre las acciones objeto del Programa de Actuación.

No constituye, por tanto, una inversión directamente deducida del propio Plan General, pero es indudable que la inversión pública en vivienda incide, de manera muy importante, en la formación de la ciudad.

No obstante, el resolver el problema de la vivienda es un objetivo básico del Plan General y aún cuando a la iniciativa privada le corresponde la mayor parte de la actividad generada, la acción pública resulta indispensable para cumplir el objetivo propuesto.

Por ello, el Programa de Actuación le dedica a la vivienda un apartado especial y, al mismo tiempo, quiere destacar su naturaleza diferencial respecto a los otros contenidos del propio Programa, enumerados en los puntos anteriores.

2 EL ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO

2.1 EL MARCO DE APLICACIÓN DE LOS ESTUDIOS ECONÓMICOS Y FINANCIEROS. POSIBILIDADES, RESTRICCIONES Y EVALUACIÓN

Los Planes Generales de Ordenación Urbana deben contener el Programa de Actuación y el Estudio Económico y Financiero que exprese, por una parte, la factibilidad económica y financiera de las actuaciones que incorpora el Plan, y, por otra, la programación de estas, ordenándolas en los dos cuatrienios en los que debe articularse el horizonte comprometido del Plan, incluyendo la posibilidad de actuaciones en otros cuatrienios.

Desde una perspectiva teórica el Estudio Económico y Financiero tiene como objetivos más importantes:

- a) Formular la *dimensión presupuestaria* del Plan, facilitando la incorporación de estos programas a los Presupuestos Municipales.
- b) Disminuir las incertidumbres de los agentes sociales y de los operadores urbanos respecto al orden y desarrollo de los sistemas generales que estructuran el territorio, modificando su accesibilidad y preparando la transformación del suelo urbanizable en suelo urbanizado.
- c) Fijar y ordenar en el tiempo las expectativas de equipamiento del suelo, orientando de este modo, las actuaciones de propietarios y promotores respecto al desarrollo de los ámbitos programados, facilitando la concertación, el desarrollo de convenios o, simplemente, la convergencia del proceso inversor privado y del proceso de inversión de recursos públicos.
- d) Orientar a las compañías de servicios en cuanto al desarrollo y adecuación de las infraestructuras de servicios (energía, agua, alcantarillado, comunicaciones), facilitando su programación y coordinación.

Sin embargo, como todo instrumento que expresa y hace pública la voluntad de actuación de una Administración, a través de la inversión y, especialmente, programando un conjunto de actuaciones que inciden en la transformación del suelo, incorporándole a la actividad económica, es, además, un instrumento de política económica porque:

- a) Incrementa, directamente, la actividad económica a través de contratación pública.
- b) Crea las condiciones que ayudan a generar oportunidades espaciales de inversión privada.
- c) Ayuda a convenir actuaciones con otras Administraciones, allegando recursos y comprometiendo presupuestos de aquéllas.
- d) Posibilita con sus propuestas la creación de empleo, directo e indirecto, y el estímulo generalizado de la actividad económica.
- e) Es el único instrumento que expresa una voluntad a largo plazo de una Administración respecto a su actuación inversora y de desarrollo del territorio. Todos los demás instrumentos de actuación tienen la limitación de ser de carácter anual, creando incertidumbres respecto a la continuidad o a los cambios de voluntad en los períodos posteriores al período anual programado.

Sin embargo, muchas de estas posibilidades quedan atenuadas precisamente por el carácter de excepcionalidad del instrumento y que acaba dotándole de un carácter marcadamente voluntarista.

La coexistencia de un instrumento plurianual con la coyunturalidad de los presupuestos anuales gravita, siempre, en deterioro del instrumento más rígido. Es decir, en deterioro del Programa de Actuación y, como consecuencia, del Estudio Económico y Financiero que le ampara.

La rigidez del proceso de actualización del Programa de Actuación, su lentitud y alto coste, acaban convirtiéndole en un objeto envejecido, poco creíble y, desgraciadamente, sin demasiado valor al cabo de pocos años. En la medida en que los Presupuestos Municipales deban adaptarse, necesariamente, a la coyuntura, a la respuesta a nuevas necesidades y circunstancias del municipio, la distancia con una pieza convertida en inerte no dejará de acrecentarse en cada ejercicio presupuestario.

Pero, por otra parte, muchas de las actuaciones y no sólo en los sistemas generales, sino también, en los equipamientos -grandes y pequeños- escapan de las competencias municipales pese a que su inclusión en el Programa sea el resultado de negociaciones y convenios. Evidentemente el Programa de Actuación no es vinculante para el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, el Ministerio de Sanidad, el de Asuntos Sociales o para las Consejerías correspondientes de la Comunidad Autónoma de Madrid, ni aún en el caso de existencia de consenso respecto a las actuaciones.

Por otra parte la realidad del planeamiento, cuando califica el suelo como dotacional y prevé, de acuerdo con las previsiones y necesidades del distrito concreto, un equipamiento cuyas competencias corresponden a otra Administración, muestra la elevada incertidumbre que existe respecto a cuándo y en qué momento el departamento correspondiente, de la Administración afectada, acometerá la inversión para la construcción de ese equipamiento. En ocasiones los retrasos son tan notables que se ha dado la circunstancia de que cuando la inversión se ha comenzado a efectuar ese equipamiento concreto había dejado de ser tan necesario como cuando se previó.

Por tanto, el segundo factor en importancia que contribuye a acentuar el carácter voluntarista del programa es la debilidad del instrumento para comprometer en calidad, cuantía, plazo y espacio, las inversiones que deben ser acometidas por otras Administraciones e instituciones.

Este factor es, además, el resultado de un proceso en cascada: las Comunidades Autónomas se encuentran en parecida situación respecto a las inversiones y transferencias del Estado en materia de infraestructuras, vivienda, educación, y sanidad, con serias dificultades para concertar horizontes plurianuales.

Por tanto el Programa de Actuación y el Estudio Económico y Financiero tienen un *valor relativo*, como se deduce de la jurisprudencia del Tribunal Supremo y, sin embargo, deben positivarse aquellos aspectos que contribuyen a crear expectativas respecto al desarrollo y equipamiento del territorio y el nivel de actividad de la *fabricación de ciudad* que, de algún modo, debe concertar un Plan General.

Debe recomendarse, en todo caso, que -siguiendo el ejemplo de las Administraciones francesa y federal alemana- el proceso de desarrollo de infraestructuras y de equipamiento del suelo se concrete a través de Contratos Programa, primero entre el Estado y las Comunidades Autónomas y, segundo, entre éstas y los municipios. Sólo de ese modo el proceso de ordenación y desarrollo del territorio podrá adoptar la categoría de proceso cierto, determinado y transparente para los actores sociales y para los ciudadanos en general.

2.2 UN ENFOQUE PRAGMÁTICO DEL ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO Y DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN

Analizando el territorio y las relaciones y necesidades, presentes y a largo plazo, de los ciudadanos sobre ese territorio y proponiendo las acciones que pueden contribuir a satisfacer esas necesidades, a largo plazo, de manera sostenible y mejorando la calidad de vida, un Ayuntamiento cumple con sus competencias y deberes respecto al planeamiento. Si, además, se desarrolla un proceso de concertación y coordinación con los objetivos y planes de otras Administraciones, se contribuye a generar un marco

de acciones que son posibles. Asegurando la capacidad inversora de la Hacienda municipal para acometer las inversiones que le sean propias, más las que derivarían de los Convenios con otras Administraciones, se da verosimilitud y coherencia a las propuestas.

Este es exactamente el valor que cabe esperar del Programa de Actuación que se propone como resultado del Estudio Económico y Financiero. Y dentro del Programa de Actuación, el de obtención de suelo es el que tiene un nivel de compromiso efectivo y realizable con los exclusivos recursos del Ayuntamiento.

Precisamente por el reconocimiento de las dificultades que existen para que un suelo reciba en el tiempo adecuado el equipamiento que se previó, y cuya ejecución corresponde a otra Administración, se ha desarrollado el concepto de equipamiento básico, con la finalidad de que si un suelo ha sido obtenido y una Administración concreta está dispuesta a anticipar la ejecución de un equipamiento en el mismo distrito, poder, dentro de un cuadro de compatibilidades, asignar el suelo disponible al equipamiento que pueda ejecutarse en un momento dado.

Con este planteamiento, el Nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Madrid no sólo satisface los requisitos legales en cuanto a la incorporación del Estudio Económico y Financiero, sino que ofrece a la sociedad madrileña y a las otras Administraciones un instrumento de concertación y una propuesta que permita, mediante Contratos Programa, con obligaciones programadas de todas las Administraciones, asegurar un desarrollo del territorio municipal en un proceso acotado en el tiempo, determinado y transparente, que ofrezca a las fuerzas económicas un entorno con pocas incertidumbres, que favorezca un desarrollo constante, y a largo plazo, de la actividad económica y del bienestar y calidad de vida de sus habitantes.

2.3 LAS BASES DEL ESTUDIO Y SUS CONTENIDOS

El punto de partida del Estudio es el análisis de la evolución presupuestaria del Ayuntamiento porque, de manera explícita, el presupuesto es el reflejo, en términos económicos, de la voluntad política de la Corporación y nos permite estudiar su capacidad para sostener, con una intensidad determinada, un esfuerzo como el que puede derivarse del Plan General.

No obstante hay que destacar que el análisis de las inversiones municipales, de acuerdo con el presupuesto, no es, por una parte, un instrumento suficiente para medir la capacidad efectiva de inversión municipal debido a la existencia de numerosas inversiones que se han financiado extrapresupuestariamente, como en los dos últimos años han sido, a título de ejemplo, las expropiaciones por convenio con intercambio de suelos (26.000 millones), y, por otra, tampoco para evaluar la idoneidad de los recursos aplicados. Como ejemplo de esto último, destacamos que en los dos últimos años se pagaron 10.000 millones de indemnizaciones (y deberán abonarse otros 20.000 en espera de sentencia firme) por cumplimientos de sentencias de planeamientos anteriores que inciden en el ejercicio en que se paga, aunque corresponden a inversiones efectuadas hace varios años. Otro caso que, de algún modo, enmascara la capacidad inversora, es que los módulos de subvención al precio del suelo para vivienda protegida no pueden exceder, según la ley, de las 18.000 ptas/m² para cualquier lugar de España. Este mecanismo legislativo, ajeno a la diversidad espacial, le ha supuesto al Ayuntamiento una carga de más de 40.000 millones en el período 1991-94.

Como consecuencia, no toda la capacidad de generar inversión municipal se encuentra recogida en los presupuestos, ni todas las incidencias presupuestarias son de naturaleza inversora, aunque se contabilicen como gastos de capital. En todo caso, Madrid está en condiciones de dedicar al urbanismo más del 5% que la ley exige.

Desde la perspectiva de los ingresos del Ayuntamiento, se pondrán de manifiesto, entre otras cuestiones, los recursos financieros disponibles, la presión fiscal municipal, la parte de la renta nacional que se destina a la financiación municipal, y el recurso al endeudamiento como forma adicional de financiación. Desde el punto de vista del gasto, refleja los niveles contabilizados de las inversiones municipales, el coste por la prestación de servicios para la ciudad, así como el correspondiente a los equipamientos, la defensa del medio ambiente, el coste de la deuda, etc.

A su vez, el nivel de gasto de los municipios españoles suele estar muy ligado al nivel de competencias asumidas por cada Corporación para satisfacer las necesidades de sus residentes. El tamaño de la ciudad y el tipo de gestión llevada a cabo por cada Corporación municipal tiene también una incidencia decisiva en el nivel de gastos y de ingresos.

Los artículos 148 y 149 de la Constitución española son de referencia obligada al estudiar el reparto de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas. El art. 148 describe las competencias que podrán asumir las Comunidades Autónomas y el art. 149 las materias de competencia exclusiva del Estado. Sin embargo, la Constitución española no hace referencia a las competencias de los Municipios, lo único que reconoce en su artículo 140 es la autonomía de los mismos.

Por otra parte, la naturaleza del presupuesto municipal no refleja, suficientemente, la emergencia de una realidad que pesa, cada vez más, sobre las haciendas Municipales.

Los Ayuntamientos, como administraciones más próximas al ciudadano, han venido absorbiendo, por la evidencia de la necesidad, el desarrollo de unas funciones que exceden el estricto marco competencial debido a la proximidad ante el ciudadano y la necesidad de darle respuesta.

En el caso de Madrid -sin entrar en consideraciones sobre los factores de Capitalidad- como centro vital de una amplia área metropolitana, que usa servicios y consume espacio en la ciudad aunque una parte sensible de estos ciudadanos no gaste más que una pequeña proporción de sus rentas en la ciudad y además no tribute en ella, es evidente la existencia de una sobrecarga funcional que no encuentra suficientes mecanismos de compensación.

Al hablar de las competencias de los Municipios hay que hacer referencia obligada a la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL), que dedica su Capítulo III del Título II a describir las competencias de las Entidades Locales.

Este análisis, que ha servido para determinar la factibilidad del Programa de Actuación propuesto, estaría incompleto si no se hubiera considerado la trayectoria de las inversiones del Estado y de la Comunidad Autónoma en el término municipal.

De esos análisis combinados cabe anticipar algunas conclusiones:

- a) En cualquiera de los escenarios analizados el Ayuntamiento mantiene una capacidad de ejecución suficiente para hacer frente al Programa en aquello que, directamente, depende de él y, además, para acometer su cuota en aquellas ejecuciones que se deriven de los Convenios con otras Administraciones.
- b) Pese al evidente déficit acumulado de inversiones del Estado y de la CAM en el término municipal de Madrid, se han tomado como base los Planes del MOPTMA y de la CAM, sin proponer modificaciones sustanciales a los mismos.
- c) No se exige de las Administraciones Central y Autonómica tanto un cambio de signo en el proceso de inversión sobre Madrid, como una continuidad y una delimitación clara de los plazos. Precisamente por ello se propone que los convenios se materialicen en Contratos Programa con un claro carácter vinculante plurianual, cubriendo, de manera explícita, el primer cuatrienio del Plan.

3 EVOLUCIÓN PRESUPUESTARIA

3.1 EVOLUCIÓN DE LOS DERECHOS RECONOCIDOS

La estructura de ingresos del Ayuntamiento de Madrid sigue el esquema clásico de las Haciendas Locales españolas, basado en un gran peso de los ingresos por operaciones corrientes y una relativa importancia de los ingresos por operaciones de capital. Eventualmente, en algunos ejercicios este tipo de ingresos incrementan su peso, debido al recurso al endeudamiento y a la venta de suelo.

Antes de iniciar el análisis es preciso comentar la decisiva importancia que la Ley 39/1988, de 28 de diciembre, Reguladora de las Haciendas Locales (LRHL), ha tenido en las finanzas municipales, en la medida en que ha supuesto la ordenación de un sistema financiero propio, con el objetivo de facultar a los municipios la realización de los principios de autonomía y suficiencia financiera consagrados en los Artículos 140 y 142 de la Constitución española.

En efecto, a tal fin la LRHL regula un conjunto de figuras tributarias propias de las Entidades Locales y establece como forma adicional de financiación la participación en los tributos del Estado, al objeto de garantizar la suficiencia de medios financieros de las Corporaciones Locales.

Conjuntamente a estas dos fuentes de recursos contempladas anteriormente, las Entidades Locales cuentan también con la posibilidad de obtener recursos de naturaleza no tributaria, bien ingresos de derecho privado o patrimoniales, o derivados del producto del rendimiento de las operaciones de crédito, multas, sanciones, etc.

Centrándonos en las liquidaciones de los Presupuestos, observamos cómo el Presupuesto consolidado de ingresos del Ayuntamiento de Madrid duplica su ejecución (en pts. corrientes), al final del período 1985-93, pasando de 117.012,8 millones de pts. de derechos reconocidos en el ejercicio 1985 a 272.583,5 millones de pts. en el ejercicio 1993. En términos reales, es decir, detraídos los efectos de la inflación, la tasa de variación ha sido del 38,6 %.

Durante los primeros años del período, los ingresos presentaron un ritmo de crecimiento menor que el del índice de precios al consumo. El despegue de los ingresos municipales se produce en el año 1989, debido al protagonismo del capítulo 6: *Enajenación de inversiones reales*, que registró cifras de ejecución presupuestaria de 24.000 millones de pts. frente a los 3.009 millones de pts. de media del período 1985-88. El año 1990 fue un año de transición. El ejercicio 1991 vino caracterizado por un incremento del endeudamiento municipal.

Durante ese ejercicio se concertaron operaciones financieras por importe de 53.000 millones de pts. que fueron destinados a cubrir gastos de inversión que ascendieron en ese ejercicio a 70.183,4 millones de pts, la cifra más alta de inversiones en la historia de los presupuestos municipales. En 1992 se retorna a la tendencia normal de crecimiento, confirmada en los años sucesivos.

3.2 EVOLUCIÓN DE LAS OBLIGACIONES RECONOCIDAS

Los datos consolidados de la ejecución de los presupuestos del estado de gastos del Ayuntamiento de Madrid para el período 1985-94, nos muestran un crecimiento considerable de la cifra de obligaciones reconocidas y liquidadas. Este crecimiento es aún más importante si lo comparamos con el crecimiento de los ingresos municipales para ese mismo período. Las obligaciones reconocidas crecieron en tér-

menos reales a un ritmo anual acumulativo de un 3,98 % mientras que los derechos liquidados lo hicieron a un ritmo del 3,7 % durante el mismo período. En el ejercicio 1985, el conjunto del sector público municipal reconoció obligaciones por 100.820 millones de pts. corrientes; en el año 1994 esa cifra se elevó a 240.600,3 millones de pts, lo que supone una tasa de variación de 138,6 %; en términos reales la tasa de variación fue de 42,85 %.

Si, como vimos en el epígrafe anterior, el gran despegue de los ingresos municipales se produjo en los ejercicios 1989 y 1991, en la vertiente del gasto el crecimiento se inicia en el ejercicio 1988, debido principalmente al aumento del capítulo 6 (inversiones reales), que creció respecto al ejercicio anterior un 155,36 %. Dentro de este capítulo, fue la partida de adquisición de suelo la de mayor peso relativo, seguida por la de infraestructuras.

En 1989, se mantuvo la tendencia del crecimiento del gasto aunque hay que destacar el incremento de las transferencias de capital que alcanzaron una cifra de 7.160,1 millones de pts. corrientes, destinados en su mayor parte a la construcción de viviendas y equipamientos urbanos a través de la Empresa Municipal de la Vivienda (EMV).

Nuevamente al gasto de inversión se recuperó en el ejercicio 1991, alcanzando cifras sin precedentes en la historia municipal.

En 1992 se inicia una nueva etapa presupuestaria que se confirma en 1993 y 1994 que, sin perder de vista la construcción de la ciudad, intenta contener el endeudamiento y fortalecer el ahorro interno como magnitud vital para la financiación del proceso inversor en la ciudad.

3.3 RESUMEN DE LA EVOLUCIÓN PRESUPUESTARIA

Los análisis realizados, ponen de manifiesto la buena salud financiera de nuestra Corporación. Tal y como se deriva de la Tabla 3.1, el ahorro bruto medio del período 1989-94 fue ligeramente superior en pts. constantes al obtenido en el período anterior. El ahorro medio del período 1985-88 fue de 23.032,17 millones de pts., mientras que el del período 1989-94, se situó en 28.116,9 millones de pts. Lo mismo ocurrió con la capacidad de autofinanciación que fue superior en el segundo período, debido a la gestión realizada de nuestro *patrimonio municipal del suelo*. Esta capacidad de autofinanciación fue utilizada para abordar numerosas inversiones, muchas de ellas de carácter estructurante, que venían demandando los ciudadanos de Madrid y superar, así, los déficits producidos por la falta de inversión en el período anterior.

TABLA 3.1 EVOLUCIÓN DE LA AUTOFINANCIACIÓN MUNICIPAL

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Ingresos corrientes	108.873,5	113.137,5	124.520,8	127.870,8	146.766,3	165.848,8	188.089,0	190.256,3	216.547,8	220.087,5
Gastos corrientes	81.760,4	88.500,3	99.623,3	112.389,9	120.898,4	124.915,1	165.135,7	184.747,0	186.246,2	176.651,8
Ahorro bruto (1-2)	27.113,1	24.637,2	24.897,5	15.480,9	25.867,9	40.933,7	22.953,3	5.509,3	30.301,6	43.435,7
Gastos capital financiero	6.706,3	4.169,7	4.670,4	7.960,0	9.257,8	9.422,3	10.258,7	12.221,6	8.678,1	13.654,3
Ahorro neto (3-4)	20.406,8	20.467,5	20.227,1	7.520,9	16.610,1	31.511,4	12.694,6	(6.712,3)	21.625,5	29.781,4
Ingresos capital financiero	1.932,5	5.486,3	4.484,3	2.403,3	24.363,3	7.313,2	13.336,7	9.603,1	8.092,7	18.102,3
Autofinanciación (5+6)	22.339,3	25.953,8	24.711,4	9.924,2	40.973,4	38.824,6	26.031,3	2.890,8	29.718,2	47.883,7

(1) Cifras presupuesto inicial

- Millones pesetas corrientes

- Fuente: elaboración propia. Datos consolidados obtenidos de las liquidaciones de presupuesto del Ayuntamiento y de sus Organismos Autónomos.

- Detraídas operaciones de tesorería.

4 COMPORTAMIENTO INVERSOR: CAMBIO DE TENDENCIA

Conviene resaltar que durante el período comprendido entre 1985 y 1988 el Ayuntamiento de Madrid gastó poco por habitante y, además, destinó un porcentaje realmente bajo a la inversión en la ciudad (16,7% del gasto total). La situación cambió radicalmente en el período comprendido entre 1989-94 donde la inversión media por habitante registró una tasa de variación del 84,4%, en términos reales, es decir, pasamos de 9.297,5 pts./hab. a 17.182,9 pts./hab.

Los gastos corrientes del Ayuntamiento de Madrid presentan en los últimos años una tendencia decreciente, lo cual ha posibilitado potenciar el gasto de inversión. Desde 1989 a 1992 Madrid es la ciudad del conjunto analizado (Barcelona, Valencia, Bilbao, Sevilla, Zaragoza) que más esfuerzo inversor realiza destinando 23,1% de su gasto total a la inversión.

Ese incremento del gasto de inversión fue absorbido prácticamente por todos los sectores de gasto y, muy especialmente, por el sector que hemos denominado de infraestructuras.

El tipo de inversiones abordadas durante el período 1989-94 trató de sentar las bases para un desarrollo sostenido y equilibrado de la ciudad, mejorar el medio ambiente urbano, su equipamiento y la mejor integración del tejido industrial en nuestra ciudad.

El comportamiento de la inversión de los años 1993 y 1994, sigue la tendencia alcista observada en años precedentes, si bien los valores liquidados en el presupuesto municipal no muestran este comportamiento (en el año 1993 se reconocieron obligaciones por 35.525 millones de pts, siendo una cifra ligeramente superior a la esperada para el año 1994), no obstante, durante estos dos años se han venido abordando, al margen del presupuesto, diversos proyectos de inversión, que han requerido un elevado volumen de recursos. Entre estos proyectos se encuentra la realización de diversos túneles subterráneos, aparcamientos, la ejecución de polígonos de expropiación, etc. Proyectos todos estos ejecutados mediante nuevas formas de gestión del gasto público, entre las que se encuentran el pago en especie (suelo permutado) de las expropiaciones de la M-40 o la ejecución de los subterráneos mediante concesión de aparcamientos.

5 LA FINANCIACIÓN DEL PLAN GENERAL

El Plan General contempla una serie de actuaciones que se concretarán en unos programas de inversión, distribuidos en unos plazos de ejecución a lo largo del tiempo, conformando todo ello el Programa de Actuación.

Dentro de este Programa de Actuación, corresponde a los respectivos agentes acometer los distintos proyectos de inversión en función del peso que le asigne la dinámica propia de la ejecución del Plan.

Estos agentes se pueden clasificar en cuatro grupos:

- a) Estado, al que le corresponde abordar determinadas inversiones una vez en función del nivel de competencias que tiene asignadas, otras veces por su importancia y coste. Generalmente, son ejecutadas por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, en la actualidad de Fomento.
- b) Comunidad Autónoma de Madrid, en íntima concordancia con el Agente anterior y en función del marco de competencias asumidas y posibles por asumir.
- c) Sector privado, al que le corresponde asumir aquellas inversiones que son producto del interés de la iniciativa privada y que constituyen el leitmotiv de la actividad inmobiliaria.
- d) Administración local, representada en nuestro Plan General por el Ayuntamiento de Madrid junto con la Gerencia Municipal de Urbanismo.

5.1 ESTRUCTURA FINANCIERA DE LAS CORPORACIONES LOCALES

5.1.1 MARCO TEÓRICO

Los ingresos de las entidades locales están regulados en la Ley 39/1988 de 28 de diciembre, Reguladora de las Haciendas Locales (LRHL), asimismo, se actualizan anualmente los preceptos contenidos en la misma, en las correspondientes Leyes de Presupuestos del Estado anuales.

5.1.2 ESTRUCTURA

La LRHL establece en su art. 2 la siguiente estructura de ingresos:

- a) Recursos tributarios: impuestos, tasas y contribuciones especiales.
- b) Recursos no tributarios: ingresos patrimoniales, precios públicos, operaciones financieras, multas y sanciones, subvenciones y donaciones.
- c) Participación en los tributos del Estado y de las Comunidades Autónomas.

5.2 LOS RECURSOS FINANCIEROS EN EL AYUNTAMIENTO DE MADRID

La estructura de ingresos que rige en el Ayuntamiento de Madrid se ajusta a lo establecido en la LRHL y, además, está regulada por lo establecido en las correspondientes Ordenanzas Reguladoras de los Tributos y Precios Públicos municipales, que, anualmente, son aprobadas por el Ayuntamiento Pleno.

Analizando la importancia relativa de cada uno de los capítulos de la financiación anteriormente aludidos en el Ayuntamiento de Madrid, podríamos establecer la siguiente clasificación:

TABLA 4.1. FUENTES DE RECURSOS DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID

Ingresos	Porcentaje (%)
Tributos y precios públicos	48,8
Participación tributos del Estado	34,4
Ingresos patrimoniales	8,7
Operaciones financieras	8,1

Fuente: Elaboración propia

El montante del Presupuesto Municipal de Ingresos consolidado ha girado los últimos años, en torno a los 260.000 millones de pts.

5.2.1 CARACTERÍSTICAS DE LOS INGRESOS

Tributos y precios públicos: dentro de este grupo destaca el grupo de ingresos tributarios, representando un 33,5% de los ingresos totales y constituye la principal fuente de ingresos de que dispone el municipio.

Entre los impuesto destaca el denominado Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI), piedra angular de la financiación corriente del Ayuntamiento, con un montante anual que supera los 30.000 millones de pts. Este ingreso que procede de la antigua Contribución Territorial Urbana, tiene fácil gestión (recibos) y presenta unos aceptables niveles de ejecución, tanto en vía voluntaria como ejecutiva. En contra hemos de apuntar que es un tributo que necesita de una revisión y adecuación a los actuales momentos, dado sus bajos valores catastrales de que parte, y que no corresponde con la realidad de los precios que operan en el mercado inmobiliario de la ciudad, así como el tipo tributario aplicable, aprobado por el Pleno de la Corporación, que constituye el más bajo de los municipios europeos.

La aportación del Estado viene a representar una media de 75.000 millones de pts. en los últimos años, lo cual supone un 34% de los ingresos corrientes, dado su carácter de ingresos complementarios de los ingresos corrientes propios que le confiere la Ley, a los efectos de asegurar la financiación de los Ayuntamientos, mantenemos su vigencia, en tanto no se modifique la estructura de la financiación de las Corporaciones locales, si bien se pudiera pensar en una manera más perfecta y ágil en cuanto a su liquidación y traspaso de fondos a los Ayuntamientos.

Finalmente, dentro de los recursos no tributarios, la principal fuente de ingresos lo constituyen las denominadas operaciones financieras, que se materializa básicamente en Préstamos y Empréstitos. La deuda viva por este tipo de operaciones a 31 de diciembre de 1994 era de 160.777,8 millones de pts, que supone una deuda por habitante de 52.868 pts. y una carga financiera de 35.080 millones de pts., que representa un ratio de carga legal del 16,8 sobre los ingresos corrientes (límite legal 25%).

Del análisis de las cifras anteriores, y a modo de resumen, hemos de decir que la situación financiera del Ayuntamiento, tal como dicen los informes técnicos de la propia Área de Hacienda y Economía, es

de equilibrio que, unido a determinados planes de saneamiento financiero (anulación de determinadas Resultas de ingresos) podrán situar a la Hacienda municipal en una situación de holgura financiera.

El crecimiento durante los años 1992 y 1994 de la deuda municipal es debido al esfuerzo inversor que se produce durante los años 1990 a 1992 y a la voluntad política de no incrementar la presión fiscal municipal, aun estando ésta a un nivel bastante bajo.

A pesar del incremento de la deuda municipal, la carga financiera del Ayuntamiento de Madrid viene suponiendo, en relación con los ingresos corrientes, una proporción bastante baja y un nivel que permite una posibilidad de incremento futuro, con la seguridad de estar dentro del límite del 25% de los ingresos corrientes (LRHL) y, a su vez, que los pagos que comporte dicho incremento, podrán ser atendidos regularmente con recursos corrientes.

TABLA 4.2. COMPARACIÓN FINANCIERA (AÑO 1992)

Ayuntamiento	Carga Financiación /habitante Pts.	Ingresos Corrientes Millones Pts.	Ratio carga financiera (LRHL)
Barcelona	52.851	210.390	25,1
Madrid	26.109	190.923	13,7
Valencia	28.165	51.850	54,3
Zaragoza	10.005	38.394	26,0

Fuente: Banco de Crédito Local. Boletín Estadístico.

Si analizamos las cifras de otros Ayuntamientos (véase tabla 4.2), la posición del Ayuntamiento de Madrid es muy favorable, tanto respecto a la deuda viva, deuda por habitante, como a la carga financiera, colocándonos en posición muy ventajosa, frente a posibles limitaciones que pudieran darse por parte las autoridades financieras estatales.

6 LA CAPACIDAD FINANCIERA MUNICIPAL

La capacidad de inversión municipal viene determinada, desde el punto de vista técnico, por el volumen de proyectos que son capaces de gestionar los servicios municipales y, desde el punto de vista económico, por el volumen de recursos destinados a este fin que será capaz de financiar la Hacienda municipal.

Las correspondientes acciones que comportan las determinaciones del Plan General, cuya aprobación inicial se propone, se han de transformar en inversiones que deberán ser asumidas por los agentes inversores correspondientes, en función de un marco general de competencias y en una confluencia de intereses.

Dentro del Estudio Económico y Financiero, abordamos fundamentalmente la parte de inversión que le corresponde financiar y ejecutar al Ayuntamiento de Madrid y cuyos fondos financieros habrán de ser recogidos en los correspondientes Presupuestos municipales.

6.1 CARACTERÍSTICAS DE LA FINANCIACIÓN MUNICIPAL

Tradicionalmente, la financiación de la inversión municipal se realiza a través de las siguientes vías:

A AUTOFINANCIACIÓN

Recursos municipales, fundamentalmente ingresos corrientes, sobrantes después de haber financiado los gastos corrientes.

B ENDEUDAMIENTO

Son las operaciones financieras que se concertan con las entidades de crédito y tienen su fundamento en la insuficiencia de la autofinanciación para financiar programas de inversión.

Tal y como queda patente en el Estudio Económico y Financiero, el componente fundamental, en estos últimos años, de la financiación de los programas de inversión municipales ha sido la autofinanciación y, en segundo lugar, las operaciones de crédito concertadas, que, si bien alcanzan un volumen absoluto importante, no ocurre lo mismo respecto de la carga financiera anual que presenta unos niveles bastante aceptables y muy alejados del techo de carga financiera establecido por LRHL, situándose en un 16 % sobre los ingresos corrientes.

6.2 HIPÓTESIS DE FINANCIACIÓN DEL PLAN DE INVERSIONES

Dentro del Estudio Económico y Financiero se han elaborado diversos escenarios que recogen, a su vez, distintas hipótesis de financiación del Plan de Inversiones contenido en el Plan General, que vienen a avalar su viabilidad económica. A tal efecto, se plantea y desarrolla un modelo de financiación inte-

ractivo (FINAN PLAN) dentro del cual se contemplan las distintas posibilidades de obtención de fondos financieros, basados en los dos sistemas de financiación enumerados anteriormente.

Entre las distintas hipótesis que se relacionan en el Estudio Económico y Financiero se exponen, a modo de resumen, las de la tabla 6.1, cuyas características básicas son:

HIPÓTESIS MÍNIMA

Corresponde a un crecimiento de los ingresos corrientes en base a una tasa anual acumulativa del 8,0 %, manteniendo constante el coeficiente legal de carga financiera en el índice actual del 15 %. Se obtendrá un monto de recursos de 228.222,9 millones de pts. en el primer cuatrienio y 539.635,4 millones de pts. en el segundo cuatrienio, representando una financiación media anual de 57.055,7 millones en el primer cuatrienio y 134.908,9 millones de pts. en el segundo cuatrienio.

HIPÓTESIS MEDIA

En esta hipótesis los ingresos corrientes crecerían a un ritmo del 11,5 % anual acumulativo, al mismo tiempo tenderíamos, de manera gradual y sostenida, a agotar las posibilidades legales de endeudamiento financiero al final del segundo cuatrienio. Los resultados serían de 363.533,5 millones de pts., volumen de recursos financieros para el primer cuatrienio y 912.747,8 millones de pts. en el segundo cuatrienio, siendo la inversión media anual de 90.883,4 millones de pts. y 228.187,0 millones de pts. para el primer y segundo cuatrienios, respectivamente.

HIPÓTESIS MÁXIMA

Se indica en la tabla 6.1 a efectos comparativos, representado el techo legal financiero, tanto en el crecimiento de los ingresos (14,83 % anual acumulativo) como de endeudamiento financiero (25 % en el primer año y mantenimiento posterior). Supondrían un total de recursos de 448.540,2 millones de pts. en el primer cuatrienio y de 1.197.556,8 millones de pts. en el segundo cuatrienio, y una financiación media anual de 112.135,1 y 299.389,2 millones de pts. en los cuatrienios respectivos.

En atención al carácter flexible que se propugna en todo el Plan General, y que debe afectar a la financiación, es claro que la solución óptima estará entre las hipótesis mínima y media, en función del reparto de cuotas financieras entre los diversos agentes intervinientes en el Plan General y, a su vez, de la propia dinámica de ejecución del Plan General.

TABLA 6.1 RESUMEN-PROYECCIÓN DE LA CAPACIDAD DE INVERSIÓN MUNICIPAL

Memoria	Cuatrienio 1		Cuatrienio 2		Total	
Hipótesis	Total Financiación	Financiación media/anual	Total Financiación	Financiación media/anual	Total Financiación	Financiación media/anual
Mínima	228.222,9	57.055,7	539.635,4	134.908,9	767.858,3	95.982,3
Media	363.533,5	90.883,4	912.747,8	228.187,0	1.276.282,3	159.535,2
Máxima	448.540,2	112.135,1	1.197.556,8	299.389,2	1.646.097,0	205.762,1

Millones pesetas corrientes

7 PROGRAMA DE ACTUACIÓN Y VALORACIÓN ECONÓMICA DEL PLAN GENERAL

Dentro del Programa de Actuación se han estructurado los siguientes epígrafes:

- a) Programa de planeamiento
- b) Programa de adquisición de suelo por expropiación
- c) Programa de vivienda
- d) Programa de gestión de suelo
- e) Rehabilitación Areas Históricas
- f) Inventario de Acciones

Para establecer una valoración económica del Plan General, tal como éste ha quedado depurado tras someterlo al proceso iterativo de ajuste del programa desde la perspectiva financiera, se exponen a continuación los criterios y procedimientos que se han llevado a cabo para fijar los valores económicos de las actuaciones incorporadas al programa.

Hay que señalar que no se expone en este punto la valoración del Programa de Gestión de Suelo por estar este incluido en el Inventario de Acciones, remitiéndonos a dicho apartado en el que se especifican sus particularidades concretas, al tiempo que se expresa el coste que supone dicho programa.

Como criterio de valoración se han adoptado, siempre que ha sido posible, los baremos experimentados en la contratación de obras en el Ayuntamiento, contrastados, en muchos casos con la Base de Datos de Precios de Construcción y Urbanización de la Comunidad de Madrid. No obstante en algunos casos se ha consultado, mediante la técnica del papel, con Empresas Constructoras y de Ingeniería, para determinar los baremos que pudieran ser aceptables a la hora de establecer módulos de valoración.

Debe tenerse en cuenta que, desde los contenidos de un Plan General, es comprometido realizar valoraciones de dotaciones y equipamientos cuando solamente se dispone de la información para establecer la ordenación y no, desde luego, de un programa de utilización de la instalación ni su dimensionamiento y resolución final.

Baste señalar las desviaciones que, tradicionalmente, se recogen entre anteproyectos y precios final de ejecución, sobre todo en obras de una cierta envergadura. Debemos admitir que ello puede darse -de manera individualizada- en cada una de las actuaciones seleccionadas, pudiendo darse desviaciones considerables entre la valoración atribuida y el posible costo final de la actuación una vez recibida ésta. Esto es consecuencia del sistema de baremos aplicado sobre una estructura de módulos y equivalencias.

Sin embargo, como hemos contrastado con los paneles técnicos consultados, la desviación en términos globales (ley de los grandes números) puede esperarse que se sitúe en valores discretos.

Serán los anteproyectos individualizados de cada una de las actuaciones los instrumentos idóneos para fijar, posteriormente, la verdadera dimensión de cada actuación aislada.

Así, en términos globales, para la dimensión de las cerca de 4.000 actuaciones propuestas y recogidas en el programa, el sistema aplicado es válido y suficiente para mostrar la dimensión económica global del Programa.

7.1 EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL PROGRAMA DE PLANEAMIENTO

Los baremos y experiencia de la Gerencia de Urbanismo han sido la fuente básica para la formulación y posterior validación de los módulos que se aplican.

Los criterios básicos han sido la dimensión de los ámbitos a Planear y la estimación de las escalas de trabajo y el número de planos asociados. Escala y número de planos ayudan a definir -en grandes cifras- un criterio razonable de dimensionamiento de los trabajos.

En base a ese baremo se ha obtenido la siguiente tabla:

TABLA 10.1 EVALUACIÓN TOTAL DEL PROGRAMA DE PROGRAMA DE PLANEAMIENTO

Tipo de Planeamiento	Coste (mill. de pts.)
Planes Especiales Temáticos	735
Planes Areas de Planeamiento Remitido (APR)	184
Plan Areas de Ordenación Especial	168
TOTAL	1.087

Millones de pts. 1996

Fuente: OMP.

7.2 EVALUACIÓN DEL PROGRAMA DE ADQUISICIÓN DE SUELO POR EXPROPIACIÓN

Se ha decidido aplicar un criterio pragmático adoptando los criterios de valoración aplicados actualmente por el Jurado Provincial de Expropiaciones de Madrid, reforzado en sus criterios por diversas sentencias del Tribunal Supremo.

Para ello se han fijado sobre un plano los puntos de los que se conocen precios, rellenando los vacíos, en los casos en que estos se han dado, con consultas con profesionales para determinar un conjunto de gradientes de precio, una vez determinadas las curvas -en casos islas- de isoprecios.

Con ello se confeccionó un procedimiento de precálculo automático que, posteriormente, se sometió a una revisión detallada, dadas las diferencias existentes, en ocasiones, entre un lado de una misma calle y el otro lado.

Con ello, y una vez depurado el programa inicial, se han obtenido las siguientes cifras:

TABLA 10.2 EVALUACIÓN TOTAL DEL PROGRAMA DE ADQUISICIÓN DE SUELO POR EXPROPIACIÓN

	Coste (mill. de pts.)
Areas de Ordenación Específica	1.012
Areas de Planeamiento Remitido (APR)	922
Areas de Planeamiento Específico (APE)	3.017
Areas de Planeamiento Incorporado (API)	8.044
Actuaciones en S.U.	27.416
Sistemas generales en S.U.	1.908
Actuaciones en Suelo Urbanizable	6.398
TOTAL	48.717

Millones de pts. 1996

Fuente: OMP.

7.3 EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL PROGRAMA DE VIVIENDA

El Programa de Actuación establece el previsible programa público de vivienda desglosando las actividades de la Empresa Municipal de la Vivienda -EMV- organismo dependiente del Ayuntamiento de Madrid y del Instituto de la Vivienda de Madrid -IVIMA- organismo dependiente de la Comunidad de Madrid.

Para deducir la evaluación económica de la inversión en vivienda pública y su inclusión en el presente Estudio Económico y Financiero hay que tener presente únicamente la inversión neta en vivienda sin retorno; es decir, no debe tenerse en cuenta las promociones de Vivienda de Protección Oficial de Régimen General o de Viviendas de Precio Tasado ya que la inversión que representa la promoción y construcción de estas viviendas se repercute en los futuros compradores.

En este sentido, únicamente debe incluirse en esta evaluación económica del Programa de Vivienda aquella inversión que el Ayuntamiento de Madrid debe seguir promoviendo en Viviendas de Protección Oficial en Régimen Especial para garantizar los realojos para las familias afectadas en ámbitos cuyo sistema de gestión está definido por expropiación.

Ello representa alrededor de 1000 viviendas anuales cuyo coste medio, descontado el suelo ya que éste queda incluido en el propio Programa de Adquisición de Suelo, y es transferido por la propia Gerencia Municipal de Urbanismo a la EMV, de tres millones y medio de pesetas.

Por otra parte la Comunidad de Madrid a través del Instituto de la Vivienda de Madrid deberá acometer una media de 2.300 viviendas al año en Régimen Especial o de Promoción Pública lo que representa una inversión anual media de 9.436 millones de pesetas.

Teniendo en cuenta el programa temporal de ejecución de la vivienda la evaluación económica del Programa de Vivienda Pública por cuatrienios y por agentes inversores sería el siguiente:

TABLA 10.3 EVALUACIÓN TOTAL DEL PROGRAMA DE VIVIENDA

	1 cuatrienio MM de Pts.	2 cuatrienio MM de Pts.	3 cuatrienio MM de Pts.	TOTAL MM de Pts.
Administración Local	14.560	15.120	15.680	45.360
Administración Autonómica	39.230	40.740	42.250	122.220
TOTAL	53.790	55.860	57.930	167.580

Fuente: OMP.

7.4 EVALUACION ECONOMICA DEL PROGRAMA DE REHABILITACION DE AREAS HISTORICAS

Las actuaciones que comprenden este programa son las siguientes:

TABLA 10.4 EVALUACION TOTAL DEL PROGRAMA DE REHABILITACION DE AREAS HISTORICAS

	1 Cuatrienio	2 Cuatrienio	3 Cuatrienio	TOTAL
APR Desarrollo cultural Recoletos-Prado (Planeamiento)	120	-	-	120
Acciones Puntuales en el Centro Histórico	6.902	6.461	1.597	14.960
Acciones Puntuales en Casos Históricos-Colonias	296	178	118	592
APR Centro Histórico	3.972	320	-	4.292
TOTAL	11.290	6.959	1.715	19.964

7.5 EVALUACIÓN DEL INVENTARIO DE ACCIONES

La evaluación del Inventario de Acciones se presenta a través de un listado de acciones y su importe deducido del listado del Inventario de acciones. Es decir contiene todas y cada una de ellas con su importe, asignación a organismo inversor y su prioridad.

8 PROGRAMACIÓN TEMPORAL Y ASIGNACIÓN POR AGENTES INVERSORES

Presentamos a continuación, el resultado del proceso iterativo que ha permitido ajustar los techos de inversión de los distintos agentes inversores (Administración General, Administración Regional, Ayuntamiento y Privados) y sus trayectorias para determinar las cuotas que para cada uno de ellos podría corresponderle en la financiación de cada uno de los subprogramas descritos en el Programa de Actuación.

Debe señalarse que, para determinar la asignación de inversiones entre las Administraciones y el eventual papel de los agentes privados, se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

A EL MARCO COMPETENCIAL

La estructura de los convenios entre administraciones aplicados en Madrid y en otras regiones como elemento de contraste para determinar las proporciones estimables, en un conjunto tan extenso de actuaciones, de las cuotas razonablemente asignables a cada administración según la naturaleza de cada subprograma. Muchas de las inversiones en las que se asigna un peso importante a las otras administraciones se encuentran explícitamente recogidas en sus Planes de Actuación. Del contraste entre los *techos* de inversión y las *trayectorias* -como se analizó en el Capítulo 9- se deducen unas cifras conservadoras, en cuanto a volumen -teniendo en cuenta lo ya programado o proyectado por las tres actuaciones- pero muy exigentes en cuanto al *ritmo* inversor, donde es más necesaria la continuidad que los presupuestos extraordinarios muy espaciados en el tiempo.

Presentamos, pues, a continuación, los siguientes cuadros:

PROGRAMAS TERRITORIALES

- Resumen por distritos y cuatrienios
- Distribución por distritos y agentes

CUADROS GLOBALES

- Sumario de inversiones del Plan General. Distribución por programas y asignación por cuatrienios.
- Sumario de inversiones del Plan General. Distribución por programas y agentes inversores.
- Sumario de inversiones del Plan General. Distribución de programas entre agentes inversores. Primer cuatrienio.
- Sumario de inversiones del Plan General. Distribución de programas entre agentes inversores. Segundo cuatrienio.
- Sumario de inversiones del Plan General. Distribución de programas entre agentes inversores. Tercer cuatrienio.
- Sumario de inversiones del Plan General. Distribución temporal de inversiones por agentes inversores.

9 LA VIABILIDAD FINANCIERA DEL PLAN GENERAL

Como se describía en el Capítulo 9, al proyectar la Capacidad de inversión municipal, en la hipótesis más conservadora la capacidad inversora se estimaba en:

- a) Primer Cuatrienio: 228.223 millones
- b) Segundo Cuatrienio: 539.635 millones

De ello cabría esperar que el tercer cuatrienio, aunque se desaceleraran las tasas de crecimiento de los ingresos, y disminuyesen el nivel de endeudamiento, los niveles de disponibilidad superarían con facilidad los 500.000 millones (todo ello pesetas del 1996).

En estas condiciones se ha establecido un techo y una trayectoria para la proporción de las inversiones municipales dedicadas al Plan General de acuerdo con el siguiente esquema:

- ° Techo del Primer Cuatrienio: 160.000 millones / (70 % de la capacidad)
- ° Techo del Segundo Cuatrienio: 160.000 millones / (30 % de la capacidad)
- ° Techo del Tercer Cuatrienio: 120.000 millones / (25 % de la capacidad)

Se ha considerado que es en el primer cuatrienio donde el esfuerzo municipal debe ser más intenso, relativamente, para forzar la contribución de las otras administraciones y para crear las expectativas de ilusión de la ciudad que acaben desencadenando las inversiones de los demás agentes, tanto públicos como privados, creándose las condiciones para mantener un ritmo de inversión similar durante el 2º cuatrienio.

La *descarga inicial* que debe contribuir al cebado del proceso de arranque del Plan General, coincide con unas inversiones programadas y concertadas de las otras administraciones que equivale un del 70 % de lo previsto para ellas en todo el primer cuatrienio, incluyendo la operación Barajas.

Por tanto el nivel de inversión atribuido al resto de los actores es moderado y realista para el primer cuatrienio. Es en el segundo cuatrienio donde las incógnitas son mayores respecto a los compromisos de las otras Administraciones. Por ello el mayor esfuerzo relativo municipal en el primer cuatrienio tiene como objetivo crear un efecto de minetismo en los demás, sentando las bases de un compromiso programado a largo plazo que sostenga el nivel de esfuerzo del primer cuatrienio en los siguientes.

Por tanto del esfuerzo que se asigna a terceros dentro del Plan General cabe señalar que:

- a) Está en los niveles normales en otras ciudades y en Madrid, según la trayectoria de los últimos años.
- b) Es incluso inferior, en términos relativos, al que se previó en planes anteriores.
- c) Los programas ya concertados para los próximos años alcanzan un nivel de cobertura del 70 % de lo previsto para terceros. Si se añaden otros programas sectoriales de la Administración General (sanidad, educación, equipamientos, vivienda) no incluidos en ese 70 %, podríamos encontrarnos con compromisos o programas de actuación próximos a las cifras asignadas, pese al esfuerzo de concertación que aun resta por desarrollar.

Por otra parte no toda la inversión en el entorno del Plan queda recogida en los presupuestos. Ya se expuso el peso que la financiación extrapresupuestaria ha alcanzado en los últimos años a través de las permutas de suelo y los convenios urbanísticos.

La creación de nuevos suelos urbanizables generará muchas más oportunidades para ello de las que era posible desarrollar con el Planeamiento anterior, aun con modificaciones puntuales. Por tanto, y estableciendo una trayectoria posible de la financiación por este mecanismo, cabe esperar que pueda allegarse una financiación por estos conceptos en unos 120.000 millones para los tres cuatrienios, fundamentalmente localizados en el primer y segundo cuatrienios.

Esta previsión hace aun más viable la capacidad del Ayuntamiento para asumir su cuota de inversión referida al Plan.

Hay que señalar que se inducirán otras muchas inversiones, no incluidas en el Programa, fundamentalmente en la mejora tecnológica de instalaciones, redes y servicios asociadas a, en primer lugar, una mejora de la calidad de los servicios y, en segundo lugar, a una disminución de los costes de operación; y para ello habría que mantener las cuotas de capacidad inversora que se reservan para el conjunto de la actividad municipal.

En cualquier caso el compromiso del Ayuntamiento con el Plan está muy lejos del 5 % de los presupuestos que, como mínimo, la ley establece.

El Programa que se evalúe puede resumirse diciendo que:

- a) Supone un fuerte compromiso, asumible, en los dos primeros cuatrienios para el Ayuntamiento que, no obstante, no agote su capacidad inversora ni en el Plan ni fuera de él.
- b) La contribución de las otras administraciones está prácticamente comprometida. Las cifras asignadas son posibles y la exigencia se encuentra más en el mantenimiento del esfuerzo que en la cuantía.
- c) Es por tanto, no sólo viable, sobre el papel, sino sobretodo posible, abriendo un cauce de generación de expectativas en la ciudad que acabarán redundando en su desarrollo.