

NUEVO PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE MADRID

AVANCE 93

Luis Rodríguez-Avial Llardent.*
Arquitecto

El Avance de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, sometido a participación ciudadana desde el pasado mes de julio, se ha organizado, en cuanto a su contenido, en cuatro grandes bloques: Diagnóstico de la situación actual, Memoria explicativa de la propuesta, Documentación gráfica general y estudio y tratamiento del Casco Antiguo.

Partiendo de esta organización documental, cuyo conocimiento permite un mejor acercamiento al examen del Avance, expondremos a continuación sus principales características conceptuales y propuestas.

1. Fundamentos de la revisión

Son de dos tipos, legales y reales. Entre los primeros destaca el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 26 de junio de 1992, que obliga a los municipios mayores de 50.000 habitantes y a las capitales de provincia a adaptar su Plan General en el plazo máximo de tres años a contar desde la entrada en vigor de la Ley 8/1990, de 25 de julio. Debe también atenderse a lo previsto en el artículo 1.0.4. del Título Primero de las Normas Urbanísticas del vigente Plan General de Madrid de 1985, el cual establece que "a los ocho años de la vigencia del Plan General, el Ayuntamiento verificará la oportunidad de proceder a su revisión".

*Gerente de la Oficina Municipal del Plan. Gerencia Municipal de Urbanismo.

Mayor importancia, en orden a la constatación de la necesidad de revisar el Plan General, tiene a juicio de la Oficina Municipal del Plan (OMP) lo que el Avance denomina fundamentos reales. Destaca entre éstos la circunstancia de que el Plan General de 1985 nace ya casi desfasado con la realidad del momento de su aprobación. Parte éste, de la base de la existencia de una crisis estructural del modelo capitalista, que a los pocos meses de su entrada en vigor se demostraría tenía carácter coyuntural. Decía la memoria de aquél que "No se prevé un ulterior crecimiento demográfico y se redacta un Plan para el acabado de la ciudad en términos físicos", habiendo demostrado los hechos que, aún cuando el peso poblacional se ha mantenido, no es menos cierto que la ciudad ha crecido en vivienda, empleo, infraestructuras, etc.

Especial relevancia ha tenido la modificación sustancial del viario previsto en el Plan General,

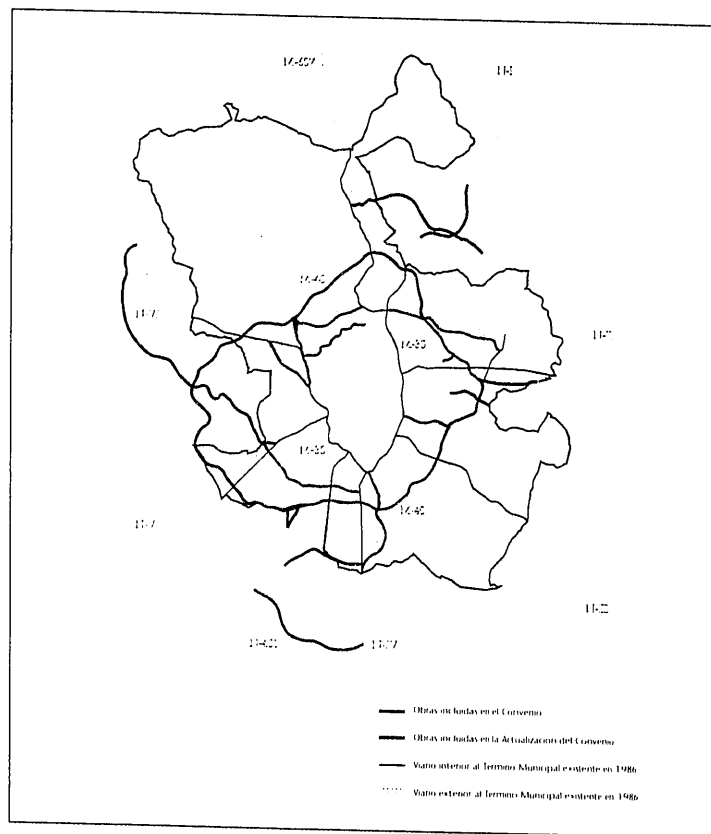
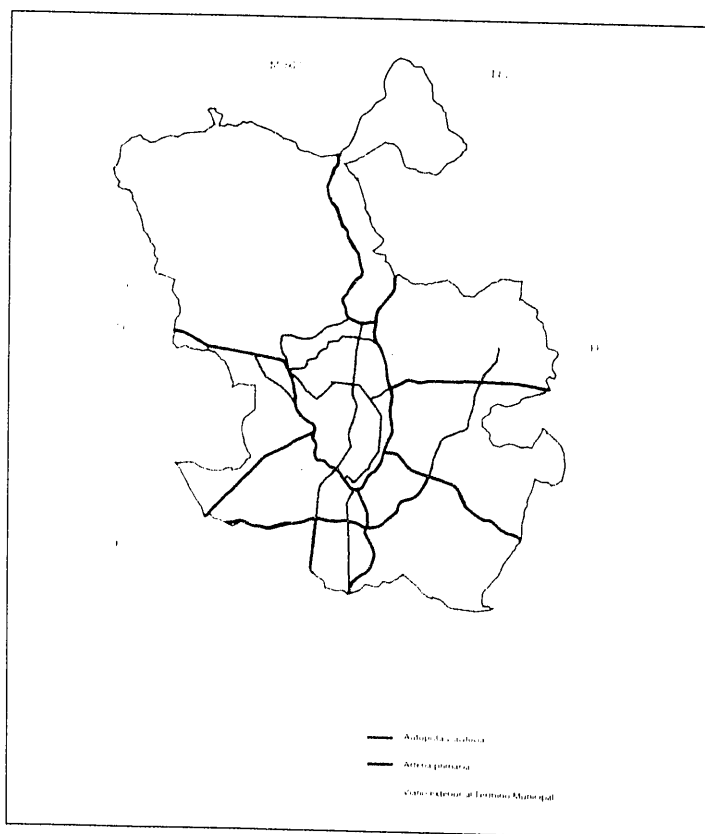


Figura 1. Plan G.O.U.M. de 1985. Propuesta de Red Viaria. A la derecha, figura 2. Convenio MOPT - Comunidad de Madrid. Ayuntamiento de Madrid. Diciembre 1988

producida a partir del Convenio de diciembre de 1988 suscrito entre el Ayuntamiento, el MOPT y la Comunidad de Madrid y que alteró radicalmente la previsión del Plan General de que Madrid tenía "una suficiente capacidad infraestructural" por lo que en base a ello, no sólo se recortó la entonces vigente red arterial, sino que, además, no se hicieron "reservas específicas para viario exterior del continuo edificado". Dicha modificación sustancial conlleva una nueva visión importante de la estructura de la ciudad en función de su carácter formalizador y estructurante (ver Fig. 1 y 2).

Por otra parte, el Plan General de 1985 se fijó como objetivo conseguir un reparto modal del transporte público-privado del 80%-20%, que no se ha cumplido, ya que según diversas fuentes dicho reparto oscila hoy entre un 50%-50% y un 60%-40%. A juicio de la OMP, los graves problemas de movilidad existentes actualmente en la ciudad son consecuencia del retraso producido en la ejecución de las inversiones previstas para potenciar el transporte colectivo -principalmente ferrocarril y Metro- así como de las deficiencias del sistema viario existente. Puede decirse por ello que la potenciación del transporte colectivo, con las necesarias mejoras infraestructurales, es uno de los grandes retos que tiene Madrid.

2. Planteamiento conceptual. El nuevo planeamiento

El nuevo Plan General de Madrid intenta dirigirse hacia un nuevo tipo de planeamiento, alejado de rigideces y dogmatismos, que permita su gestión y ejecución en un proceso de evolución continua. Ello requiere que se conciba como un documento abierto y flexible que garantice aquellas y la consecución del máximo respaldo social a través del fomento de la participación de la sociedad en toda su gestación.

El Plan General persigue, fundamentalmente, conseguir un incremento notable de la calidad de vida en la ciudad.

Igualmente se considera fundamental recuperar la visión supramunicipal de carácter metropolitano.

Asimismo, se estima imprescindible recuperar el equilibrio entre las propuestas a corto, medio y largo plazo. Ello requiere la búsqueda del equilibrio entre planeamiento estructurante y planeamiento de diseño.

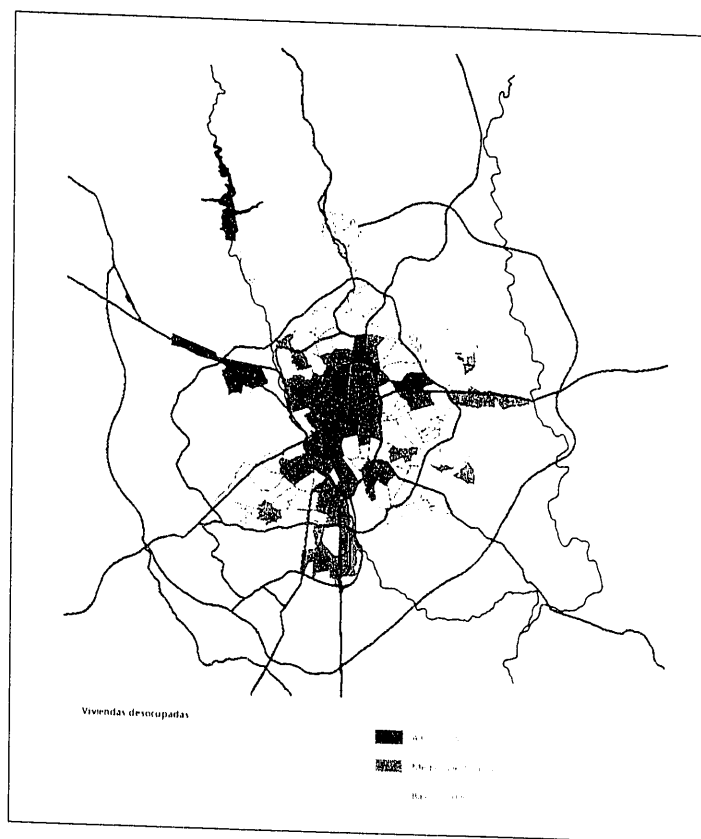
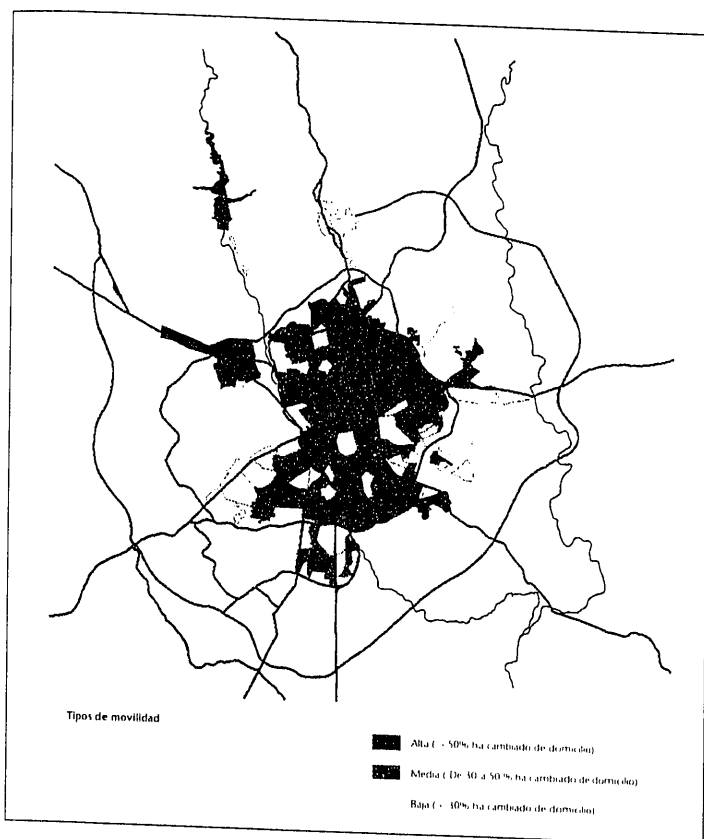


Figura 3. Movilidad Residencial 1981-90. A la derecha, figura 4. Índices de viviendas desocupadas

Se propugna, asimismo, el mantenimiento de la importancia de las propuestas a desarrollar sobre la ciudad existente. En relación con el tratamiento del patrimonio edificado, el problema principal ya no es el de evitar su destrucción, pues lo que la sociedad reclama hoy es sentar las bases para conseguir una auténtica recuperación de la vida, en el casco histórico, con calidad suficiente.

3. Diagnóstico y propuestas sectoriales

El Avance dedica un capítulo al diagnóstico de la situación actual y propuestas correspondientes estructurado en los siguientes sectores: Población, Vivienda, Industria, Terciario (Oficinas, Comercio y Hospedaje), Equipamientos, Espacios libres, Movilidad, Red Viaria, Transporte Colectivo, Infraestructuras Básicas y Servicios Urbanos y Medio Ambiente.

Teniendo en cuenta el contenido de la explicación que se desarrolla más adelante sobre propuestas estructurantes, metropolitanas y urbanas, y modelo de movilidad, los aspectos más desta-

cados de este diagnóstico y propuestas sectoriales, expuestos de forma sintética, son los siguientes:

a. Población

En el último Censo de Población, del año 1991, el municipio de Madrid alcanza una población de derecho de poco más de tres millones de habitantes, confirmando el decrecimiento poblacional que se arrastra ya desde hace quince años.

b. Vivienda

La situación de la vivienda en Madrid en las últimas décadas ha provocado que una parte considerable de la población, especialmente matrimonios jóvenes, establezcan su lugar de residencia en la Corona Metropolitana; fundamentalmente por la imposibilidad de acceder a una vivienda en las condiciones actuales de mercado.

Entre 1986 y 1991 se produce una importante caída en la promoción de VPO tanto de iniciativa privada como pública. Los índices de vivienda en alquiler han experimentado también una considerable caída durante los últimos diez años.

CUADRO 1

Suelo urbano

Capacidad del suelo urbano del PG. 85.....	46.500 viv.
Suelo urbano incorporado procedente del urbanizable del PG. 85.....	11.700 viv.
Subtotal suelo urbano.....	58.200 viv.

Suelo urbanizable

Incorporado del PG vigente con planeamiento aprobado pero sin ejecutar.....	19.770 viv
Transitorio: urbanizable programado del II Cuatrienio más los PAUs en tramitación.....	58.467 viv.
Procedente PG.85 sin iniciar tramitación.....	3.600 viv.
Nuevos desarrollos36.....	800 viv.
Subtotal suelo urbanizable.....	118.637 viv.

TOTAL.....176.837 viv.

La vivienda desocupada en el municipio de Madrid (12%) se mantiene en unos índices similares a los del año 1981.

En función de los estudios realizados se considera que las necesidades de vivienda en Madrid en función de la dinámica poblacional pueden estimarse en 17.500 viviendas anuales durante el primer cuatrienio y 14.000 anuales durante el segundo, haciendo notar que, sobre suelo nuevo, las necesidades serían de 64.000 viviendas para el primer cuatrienio y 50.000 para el segundo.

El Avance propone un dimensionado del suelo residencial que se concreta en el cuadro 1

c. Sector Industrial

La progresiva desindustrialización de la ciudad no presenta signos de aceleración, sino que al contrario es constante en el último ciclo económico.

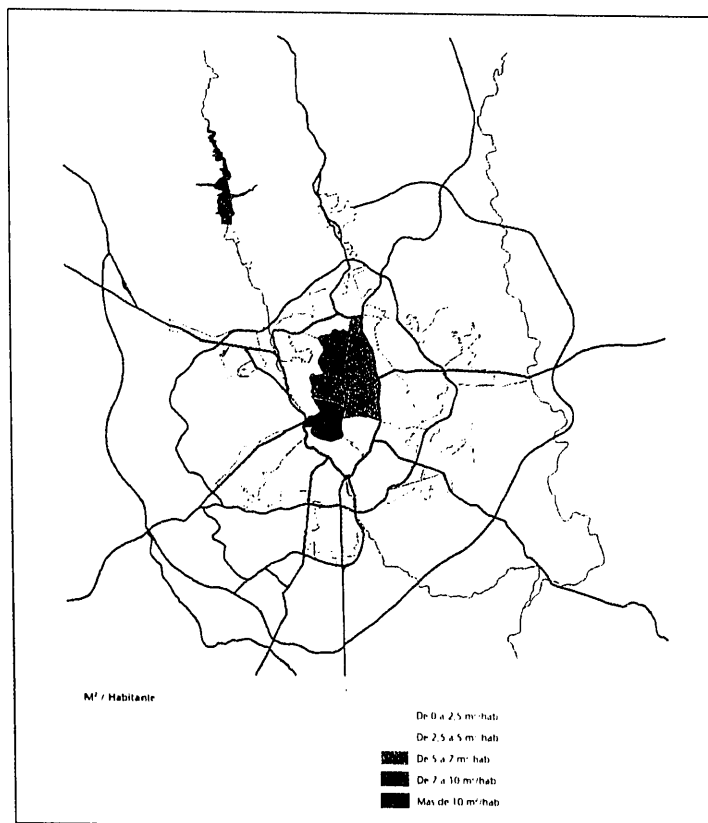
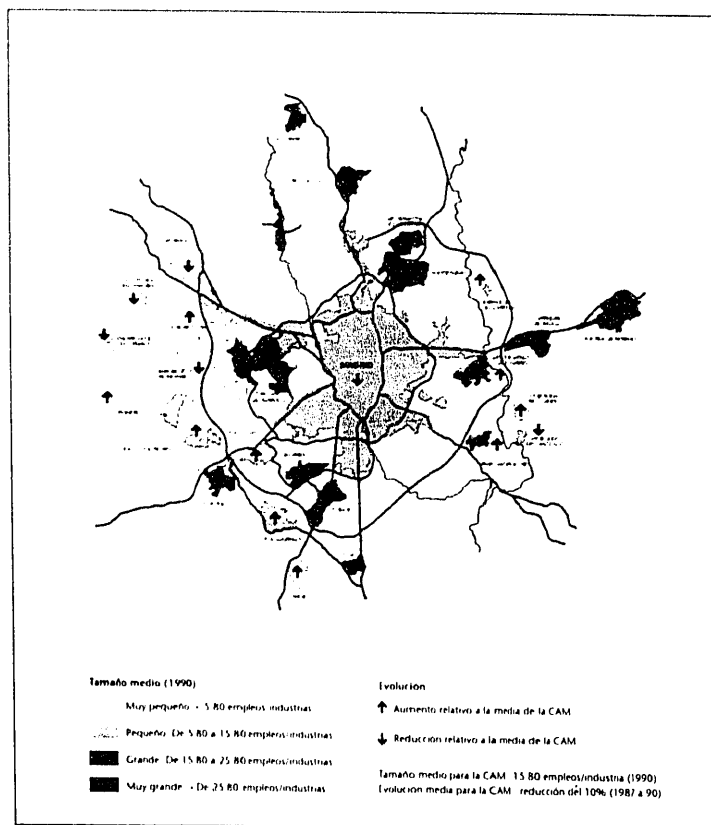
Las transformaciones cualitativas más relevantes hacen referencia a la terciarización y descentralización productiva, lo que

está trayendo como consecuencia una reestructuración del tejido productivo.

El número medio de empleados por industria descende en Madrid con un ritmo más acelerado que en el conjunto regional. La media del tamaño empresarial en la ciudad se sitúa en 1991 en 14,7 empleados/industria.

La capacidad teórica del suelo calificado es superior a las previsiones que se pueden hacer acerca de la evolución de la actividad para los

Figura 5. Tamaño medio empresarial.
A la derecha, figura 6.
Superficie de oficinas en edificio exclusivo por habitante y distrito.



próximos años. Pero asimismo de éstas se deducen otras razones que aconsejan la previsión de nuevas localizaciones:

■ Los cambios en el proceso productivo que implican la demanda de diferentes tipologías que generan espacios productivos modernos y con calidad ambiental.

■ Los cambios en la estructura metropolitana de transportes, así como el propio crecimiento de la ciudad que, al tiempo que demandan nuevas localizaciones, pueden convertir en obsoletas a otras.

El Avance propone las siguientes localizaciones de nuevo suelo industrial:

■ Al norte de la futura prolongación de eje de O'Donnell, acogiendo usos productivos de nuevo tipo en torno a la Gran Vía Urbana del Sureste

■ Ampliación del área industrial de Vicálvaro creando un gran polígono industrial moderno.

■ Remate de Villaverde a partir de los suelos vacantes al sur de los polígonos industriales actualmente existentes.

d. Sector Terciario de Oficinas

En la actualidad, la ciudad de Madrid cuenta con una superficie global próxima a los 10,62 millones de metros cuadrados construidos dedicados al uso de oficinas, de los cuales 7,5 millones se sitúan en edificios de uso exclusivo y 3,12 millones en edificio compartido con otros usos, fundamentalmente residenciales.

En los ocho años de ejecución del Plan General de 1985, el crecimiento medio anual ha sido de 22 edificios y 168.980 m²/año, siempre muy por encima de las previsiones (60.000 m²/año en el PG.85). El sector, por tanto, ha experimentado un fuerte crecimiento tanto en empleo, como en número de locales y edificios, lo que ha elevado el índice de metros cuadrados por habitante de 2,45 en el año 1980 hasta 3,53 en 1992, si bien la tendencia actual apunta claramente hacia un descenso de la demanda de espacio para oficinas.

No obstante estas circunstancias el nuevo Plan General ha de tener una visión a largo plazo y considerar el rango de capitalidad internacional

que Madrid va a adquirir en el proceso de integración europea, diferenciando planeamiento y programa, siendo éste donde se prioriza y compromete la oferta necesaria.

En este sentido conviene tener en cuenta el cuadro comparativo de superficie de oficinas existente en distintas capitales europeas y su comparación con la población existente. (Cuadro 2)

La media de estas ciudades es de 5,49 m²/hab., lo que representaría para Madrid un total de 16,5 millones de metros cuadrados, es decir, una superficie de 5,9 millones de metros cuadrados de oficinas más que los existentes en la actualidad.

La capacidad remanente de edificabilidad potencial de usos terciarios para oficinas en Madrid asciende aproximadamente a 1.547.000 m² desglosados en 820.000 m² en suelo urbano, 502.000 m² en Planes Parciales de Suelo Urbanizable Programado del Plan General de 1985 y 225.000 m² en Programas de Actuación Urbanística de éste sin desarrollar.

El Avance recoge, además, las posibles grandes operaciones de nuevas centralidades que se proponen con el objetivo de proyectar un modelo polinuclear, integrando usos de oficinas con otros usos: comerciales, de ocio y residenciales. La oferta de este conjunto asciende a 1.330.000 m² desglosados de la siguiente forma:

CUADRO 2

SUPERFICIE DE OFICINAS POR HABITANTE EN EUROPA		
NACION	AMBITO	SUPERFICIE DE OFICINAS POR HABITANTE m ² /hab.
ALEMANIA	Munich, Hamburgo, Stuttgart, Frankfurt, Düsseldorf	5,95
FRANCIA	Paris (ciudad)	8,18
REINO UNIDO	Londres (metrópoli)	4,62
HOLANDA	Amsterdam, Haarlem, La Haya	4,38
BÉLGICA	Bruselas (metrópoli)	5,45
MEDIA		5,49
ESPAÑA	Madrid (municipio)	3,53

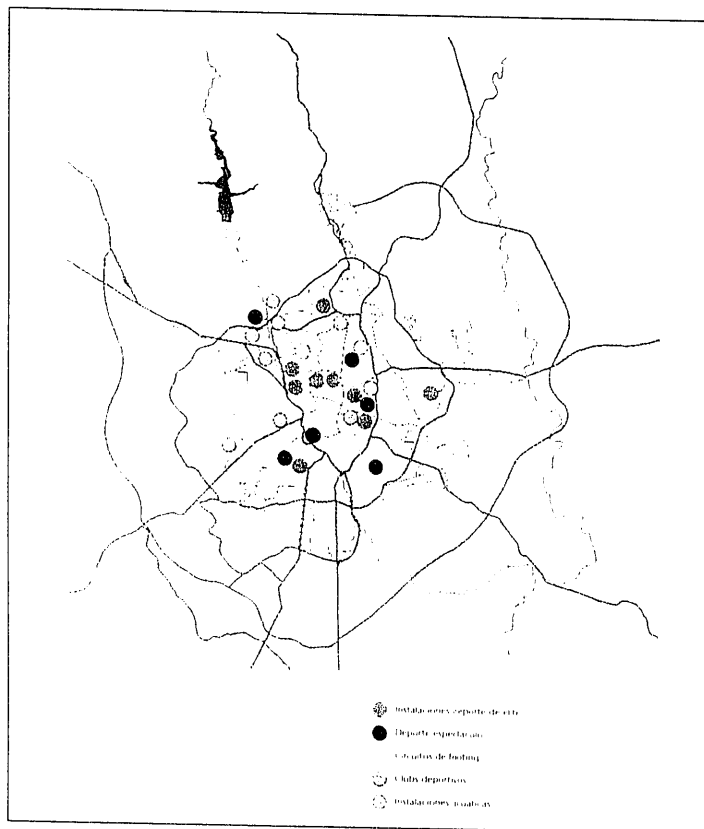
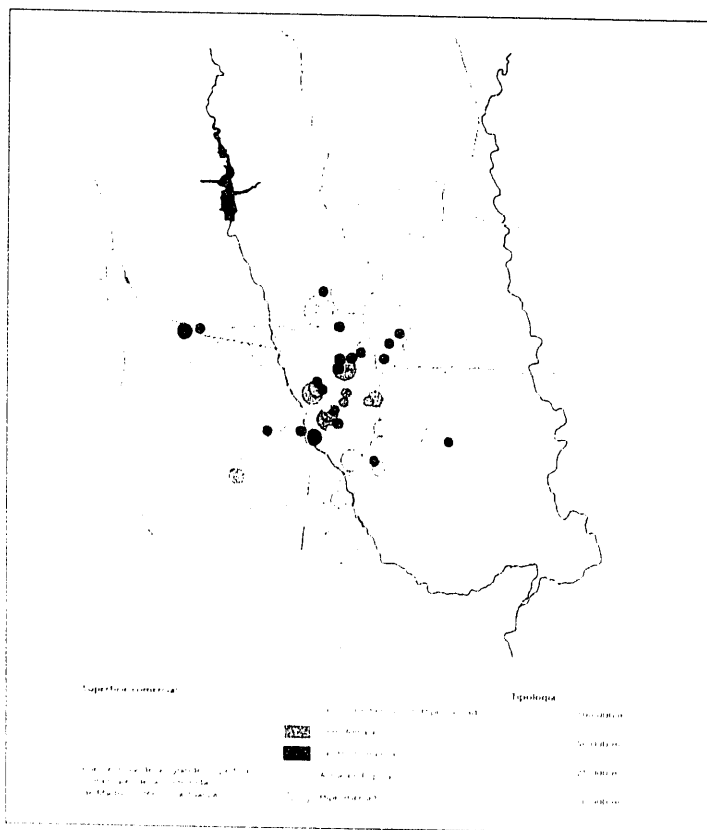


Figura 7. Tipología de las grandes superficies comerciales de Madrid. A la derecha, figura 8. Equipamiento singular. Distribución de la oferta

● PAU de las Tablas.....	390.000 m ²
● PAU de Sanchinarro.....	380.000 m ²
● PAU de Vallecas.....	480.000 m ²
● Ciudad Aeroportuaria.....	530.000 m ²
● Operación Campamento.....	800.000 m ²

e. Sector Terciario Comercial

Los valores medios del municipio muestran una elevación del índice de dotación comercial desde 743 m² de sala de venta por cada 1.000 habitantes en 1985 a 916 m² en 1992.

El objetivo del Avance es asegurar la existencia a nivel local de una oferta comercial, completa o diversificada, de tal forma que los distritos alcancen un nivel de autosuficiencia. Se plantea, de acuerdo con la realidad actual, la calificación de suelo para centros comerciales de tamaño medio y grande con intervención municipal directa para la gestión de la operación.

f. Sector de Equipamientos

El déficit actual de suelo dotacional es de 264 Ha. de las cuales el 50% corresponde a equipamientos deportivos. Los equipamientos culturales

y de salud son los que manifiestan menores déficits.

Para la resolución de los déficits detectados, el suelo vacante calificado para uso de equipamiento totaliza 296 Has en el Avance, de las que el 57% (169 Ha) se localizan en suelo urbano y el restante 43% (127 Ha) en sectores de suelo urbanizable programado y planeamiento definitivamente aprobado. Este último dará cobertura no sólo a los déficits actuales sino también a las demandas derivadas de las 45.000 nuevas viviendas previstas en aquéllos en desarrollo del Plan General vigente.

En términos globales, la ciudad dispone actualmente de una oferta bruta suma de las 296 Ha citadas más las 388 Ha propuestas en los Programas de Actuación Urbanística y las nuevas áreas dotacionales de carácter metropolitano ligadas a operaciones estructurantes diseñadas por el Avance del Plan.

g. Sector de espacios libres y zonas verdes

El nivel medio de dotación es de 17 m²/hab., muy superior al estandar de 5 m²/hab. estableci-

do en la legislación urbanística vigente. Sin embargo su distribución por distritos dista mucho de ser homogénea.

El sistema de espacios libres y zonas verdes propuesto en el Avance -que tiene en cuenta la estructura de zonas verdes de los anteriores planes así como las recomendaciones medioambientales de organismos internacionales se articula en tres niveles de actuación:

Trama Verde Principal

Constituida por aquellos espacios que no se integran dentro de las áreas de desarrollo urbano. Comprende el suelo no urbanizable, las áreas forestales y de reforestación y los parques suburbanos.

Trama Verde Intermedia

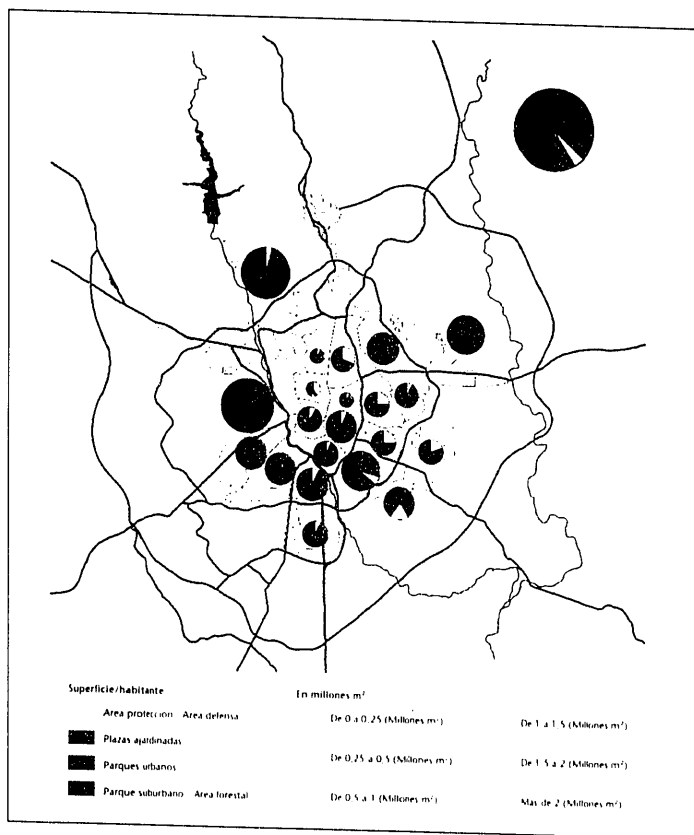
Constituida por cuñas verdes o libres como elementos de transición entre los espacios libres exteriores y el verde en suelo urbano.

Trama Verde Secundaria

Constituida por los espacios funcional y espacialmente integrados en el desarrollo urbano: espacios verdes de cierta entidad como los parques municipales de barrio o distrito, los parques históricos y los espacios verdes menores como los ámbitos ajardinados y jardines urbanos de pequeño tamaño.

El Avance propone ampliar considerablemente el sistema verde de Madrid con la idea de alcanzar un elevado nivel de dotación para la población urbana así como asegurar un óptimo nivel de calidad ambiental.

A los cincuenta y un millones de metros cuadrados existentes se añaden otros veinticinco millones calificados por el PG.85 y por los PAUs en tramitación, lo que se traduciría en un estándar superior a 25 m²/hab. (17 m² de verde urbano y 8 m² de verde periurbano). Si además se consideran los 32.900.000 m² de verde previstos en los



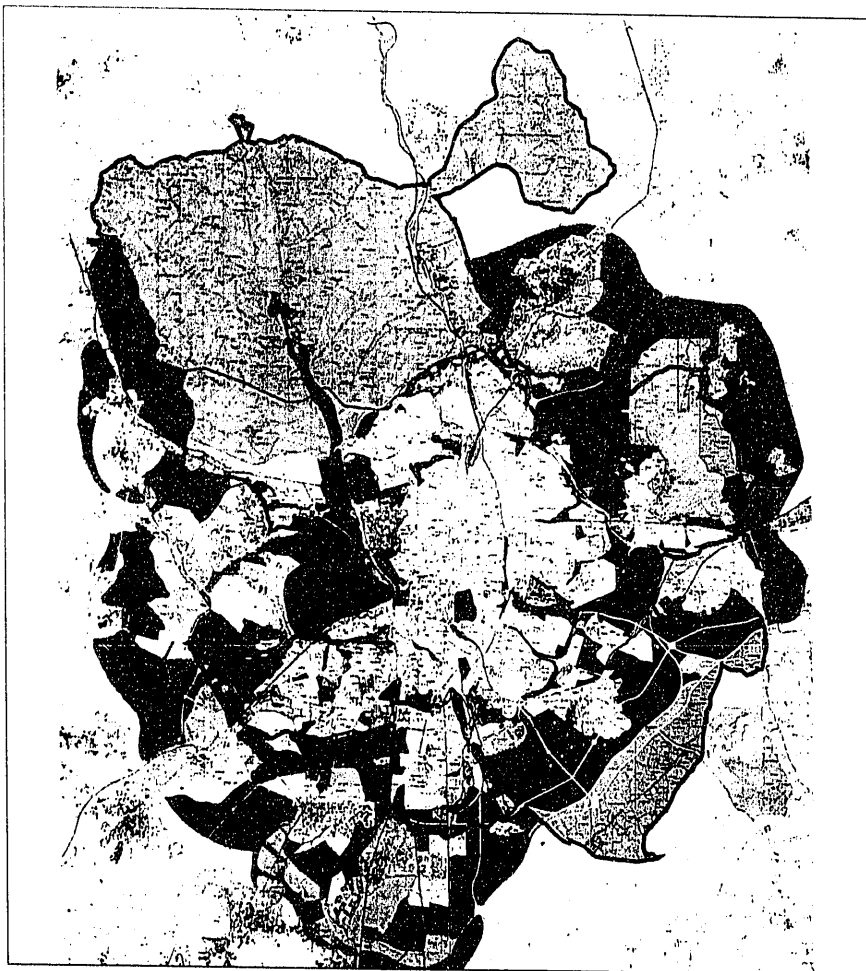
mismas actuaciones de forestación a partir del compost elaborado con basuras domésticas y lodos de depuradora.

El Avance propone como documentos integrantes del Plan General la redacción de los siguientes Planes Especiales: Casa de Campo, Parque Lineal del Manzanares, Áreas de Protección Arqueológica y Paleontológica y planes especiales de Mejora de la Calidad Ambiental.

Evaluación estratégica ambiental

De acuerdo con el objetivo general de mejora de la calidad de la vida, y en paralelo a la redacción del Plan General, se va a realizar una evaluación estratégica ambiental del mismo en su conjunto, que permita conocer de forma anticipada las repercusiones ambientales de la totalidad de las actuaciones previstas y prever las medidas precautorias necesarias para evitar los desequilibrios medioambientales que se pudieran originar por su aplicación.

Figura 10. Marco metropolitano. Estructura propuesta en el Avance



4. Propuestas generales

a. Marco Metropolitano

El Avance del Plan General recupera la visión metropolitana con dos propuestas que contemplan el conjunto del territorio en el que Madrid se integra: la Corona Norte y la Corona Suroeste-Sureste.

■ La Corona Norte

La propuesta estructurante denominada Corona Norte se plantea como respuesta a una serie de circunstancias urbanísticas concretas que concurren en una zona determinada de Madrid y que se pueden resumir en una doble caracterización:

■ La existencia de diversas operaciones de crecimiento urbano, planteadas de manera individualizada y dispersa, en unos casos en tramitación y en otros meramente enunciadas pero ya con un fuerte arraigo en la opinión pública. Se incluyen en este apartado los cuatro PAU promovidos por el Ayuntamiento como base para su programa de suelo para vivienda, la operación Barajas y la denominada Casa de Campo del Este, a lo que habría que añadir las expectativas de RENFE en la zona de la Estación de Fuencarral y las diversas propuestas de ampliación de infraestructuras (cierre de la M-40, autopista del Ebro, red ferroviaria, etc.) que afectan a la zona norte de la ciudad.

■ La imposibilidad física de continuar el crecimiento urbano hacia el Norte por la existencia de tres barreras infranqueables: el Monte de El Pardo, el aeropuerto con su ampliación y, entre ambos, la zona de crecimiento sur de Alcobendas.

El contenido de la propuesta es el siguiente:

- Creación de dos mallas yuxtapuestas, constituidas la una por la red viaria y la otra por el sistema de espacios libres y dotaciones, que garanticen la conectividad y permeabilidad del conjunto, especialmente en dirección Este-Oeste.

- Terminación de la estructura urbana del Polígono 18 de Alcobendas con su prolongación en el término de Madrid y correspondiente enlace con la solución urbanística definida para el conjunto de los PAU.

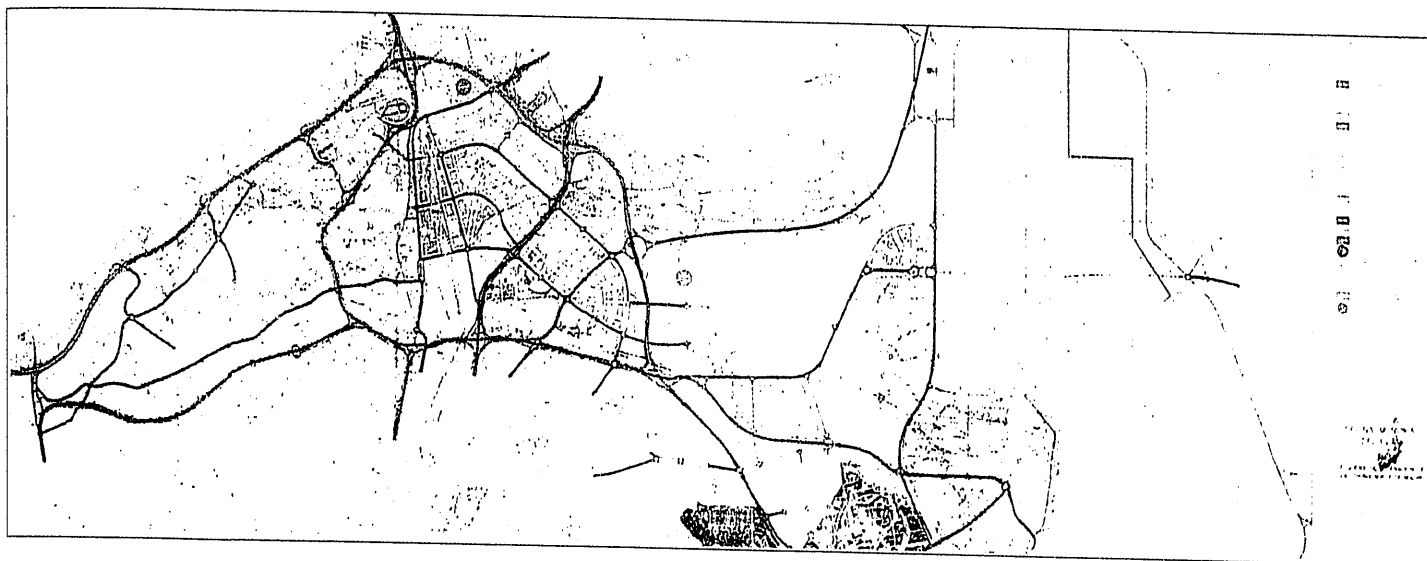


Figura 11. Corona Norte metropolitana. Propuesta de ordenación elaborada por el arquitecto J.A. Ridruejo Brieva por encargo de la OMP

- Remate adecuado de la ordenación urbanística de La Moraleja que hoy termina en una tapia coincidente con los límites municipales, que englobaría además a las áreas urbanas del Encinar de los Reyes, mediante una solución residencial de baja densidad.

- Definición de la ciudad de servicios de Barajas en una posición no paralela a las instalaciones aeroportuarias, con dirección Nordeste-Suroeste, inclinada por tanto hacia el Campo de las Naciones con el que se articularía a través de una amplia pieza concebida como reserva de suelo para un equipamiento de carácter metropolitano, posiblemente para ampliación de los actuales Recintos FERIALES.

- Composición del enlace entre el PAU de Sanchinarro y la pieza articuladora para posible ampliación de los Recintos FERIALES, reordenando el área urbana existente conocida como Las Cárcavas, a partir de la previsión de un *campus universitario* en el borde Oeste del parque de Valdebebas, apoyado en unas áreas de Parque Tecnológico para usos basados en investigación y desarrollo (I+D).

- Tratamiento del tramo inicial de la futura autopista a Guadalajara y Zaragoza, comprendido entre la M-40 y el trazado a partir de Barajas - bien por el Norte, bien en túnel bajo la ampliación del aeropuerto- con un carácter de vía-parque urbana para conseguir su máxima adecuación al parque de Valdebebas, así como permitir accesos al mismo.

- Establecimiento de una red de espacios libres interconectados que permitan un recorrido de los mismos a través de las áreas ordenadas, consiguiendo una continuidad entre los espacios

protegidos del Monte del Pardo y el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares con el parque urbano de Valdebebas, cuña verde de la Ciudad de Servicios y Parque Juan Carlos I.

■ La Corona Suroeste-Sur-Sureste

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-40 y M-50, que partiendo de la carretera de Barcelona, cruzaría las de Valencia y Andalucía y, ya fuera del término municipal, las de Toledo y Extremadura hasta alcanzar la de La Coruña. Esta gran vía urbana no se concibe en ningún caso como una M-45, por entenderse que las funciones de movilidad orbital mediante autovía urbana están suficientemente cubiertas por la M-40 y M-50, vías que marcan precisamente los límites de la operación.

Por el contrario, esta gran vía articuladora de amplia y generosa sección, conocida ya como la Gran Vía del Sur, 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 atravesase. Debe significarse en este sentido que no es lo mismo que esta vía genere los crecimientos de remate urbano

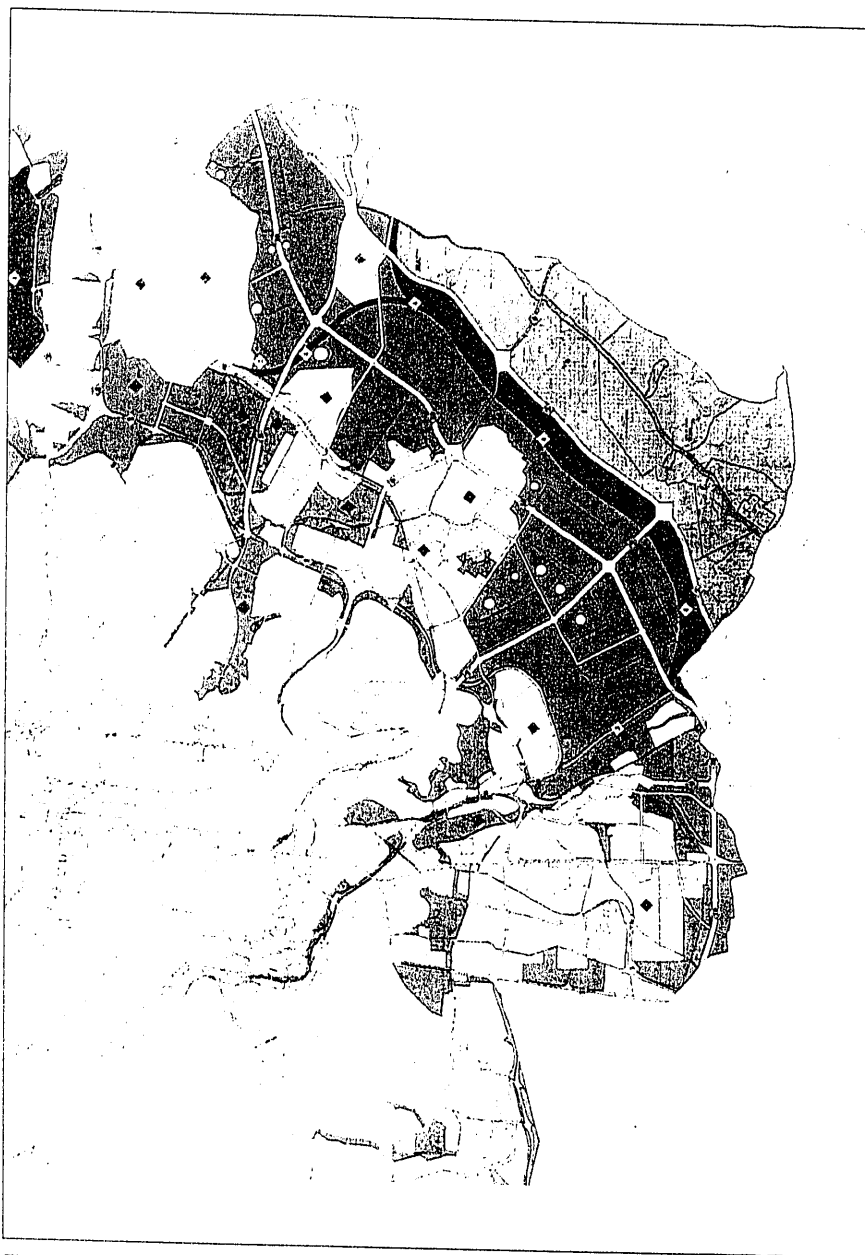


Figura 12. Corona Sureste.
Esquema de ordenación

de ciudades o barrios existentes como San Fernando, Coslada, Vicálvaro, Vallecas, Getafe, Leganés o Majadahonda, 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 forma 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 transversal para la Corona, de carácter lineal, en la que la gran vía articuladora constituye el eje conductor tanto como soporte del transporte co-

lectivo de tipo ligero, como de los usos de mayor actividad urbana.

b. Propuestas Estructurantes

Además de las propuestas de carácter metropolitano -Coronas Norte y Suroeste-Sur-Sureste- que también presentan este carácter, el Avance propone cuatro grandes operaciones estructurantes, denominadas:

- Nueva centralidad del Este
- Remate del Suroeste
- Integración de Chamartín
- Transformación del Sur

La nueva centralidad del Este

Se trata de una zona de 600 Ha de extensión (de las cuales algo menos de 100 Ha pertenecen al término municipal de Coslada) situada entre grandes ejes estructurantes del transporte. En efecto, sus límites son al Norte la variante de la N-II, al Oeste la M-40, al Sur el futuro eje prolongación de O'Donnell previsto en las Directrices de Planeamiento de la red de carreteras de la Región Metropolitana de Madrid, y al Este el haz de vías de la estación clasificadora y el Centro Integral de Transporte Internacional de Coslada.

La privilegiada accesibilidad del área, conectada con grandes vías estructurantes de tráfico rodado y ferrocarril, hacen de ella un lugar idóneo para promover la implantación de diversos usos específicos que la metrópoli demanda, con un enfoque global de usos mixtos propios de un área con vocación de centralidad

Para el desarrollo y gestión de este área se ha previsto su división en dos unidades:

■ Unidad Norte

Se destina a Parque Deportivo como ampliación de las instalaciones, pertenecientes a la Comunidad Autónoma de Madrid y a la Real Federación Española de Fútbol, situadas al Oeste de la M-40.

■ Unidad Sur

La Unidad Sur se subdivide a su vez en cuatro polígonos destinados a los siguientes usos predominantes: residencial, campus universitario, par-

que tecnológico, polígono industrial. Estos usos se complementan con equipamientos y servicios urbanos de ámbito supralocal.

El 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.

Forman parte de esta propuesta el PAU II-6 *Ensanche de Carabanchel*, el Área de Intervención *Cuartel de Arteaga-Cocheras EMT*, la ordenación de la zona de Cuatro Vientos y la Operación Campamento.

Esta última supone una actuación de gran tamaño (alrededor de las 650 Ha) promovida por la Comunidad Autónoma y el Ministerio de Defensa propietario de los terrenos, que el Avance asume en sus líneas generales, cuyo objetivo final es crear un área de nueva centralidad que se constituya en polo de atracción de actividades para toda la zona sur y este de Madrid, contribuyendo a aliviar las tensiones sobre las zonas centrales de la ciudad.

La actuación podría recibir un impulso decisivo si a nivel metropolitano se asume la idea de la Gran Vía Urbana articuladora de crecimientos, en continuidad con la prevista en la Corona Sureste. De esta forma, la Operación Campamento se enlazaría con el resto de las áreas de oportunidad, reforzando el papel asignado de nueva centralidad periférica, pues le añadiría el carácter de pieza fundamental en el conjunto de la Gran Vía.

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.

Por su tamaño, ubicación estratégica, capacidad de desarrollo y potencial de resolución de una *herida* de gran importancia abierta hoy en la ciudad, el Avance considera a la *Integración de Chamartín* como una de sus propuestas estructurantes más significativas.

De acuerdo con las características que presenta el área en su conjunto, la operación de Integración de Chamartín debe permitir crear un área de centralidad en la zona Norte de la ciudad basada en el desarrollo de un conjunto de usos mixtos: residenciales, terciarios de oficinas y comercio y equipamientos.

Se debe, asimismo, prever una estación de autobuses, tanto de carácter urbano como interurbano, que se integre adecuadamente con el Metro y los servicios de cercanías y largo recorrido de la estación ferroviaria, a fin de conseguir el desarrollo de un auténtico intercambiador modal de transporte.

Igualmente se considera fundamental concretar las necesidades de espacio derivadas del correcto funcionamiento de la estación de ferrocarril, estación de autobuses, intercambiador modal y usos complementarios, así como su adecuada integración en la ciudad circundante, favoreciendo especialmente el enlace de las estructuras urbanas al Este y Oeste del sistema ferroviario.

Figura 13. Nueva centralidad del Este. Esquema de ordenación desarrollado por el arquitecto F. Contreras Gayoso por encargo de la OMP

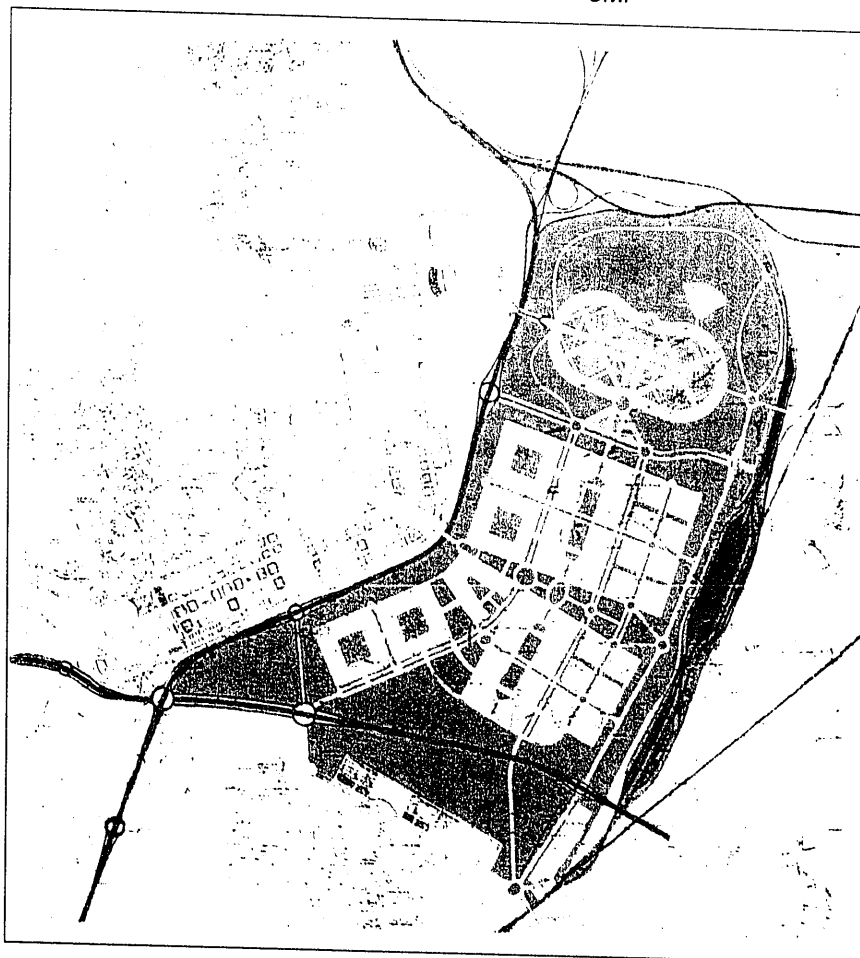




Figura 14. Transformación del Sur. Elementos fundamentales del esquema de ordenación

La transformación del Sur

Como respuesta a las demandas y a la capacidad estratégica del área se plantean un conjunto de actuaciones dirigidas tanto a la ordenación de la misma como a la mejora de sus infraestructuras, a fin de mejorar su funcionamiento integrado y la potenciación de las relaciones metropolitanas.

Las propuestas de ordenación son las siguientes:

- Estudio global de acciones de ordenación, con diferenciación y detección de áreas de usos obsoletos para, una vez regeneradas, posibilitar la

acogida de usos terciarios, residenciales, dotacionales, y la recuperación de la industria.

- Tratamiento de los usos y tejidos de borde en la avenida de Córdoba, de modo que presenten una imagen unitaria y fuertemente urbana.

- Estudio global, en colaboración con RENFE, de la reconversión de la estación de Abroñigal y Contenedores recuperándolas para la ciudad, destinando el suelo vacante a la implantación de usos residenciales, servicios urbanos y de la Administración, terciario y zonas verdes de penetración.

- Estudio del tramo norte del actualmente denominado Parque Lineal del Manzanares Sur para su conversión en un parque urbano equipado con actividades complementarias, que permitan su definitiva incorporación a la ciudad.

c. El modelo de Movilidad

Pretende desarrollar y promover los siguientes aspectos:

- El fenómeno de la multimodalidad mediante la promoción y desarrollo de un amplio sistema de facilidades de intercambio entre los modos.

- La potenciación de los sistemas e infraestructuras de transporte público y la mejora de la eficacia del mismo en cuanto a conectividad y adecuación a los flujos de demanda.

- El equilibrio -selectivo- de la red viaria, promoviendo su mallado, incorporando con ello mejores grados de conectividad y accesibilidad en todo el ámbito municipal y metropolitano.

El Avance del Plan General, en el contexto de modelo de movilidad adoptado articula las siguientes estrategias básicas:

- Estrategia viaria basada en un *modelo polinuclear*
- Fomento del *transporte colectivo*
- Estrategia *multimodal*
- Puesta en valor de la estructura de la *trama urbana*
- Mejora de la política de *estacionamiento*
- Mejora de la *carga y descarga* de mercancías
- Fomento del tránsito peatonal

A destacar de estas estrategias:

■ Estrategia viaria basada en un modelo polinuclear

Desde esta estrategia territorial, se promueve el tránsito del modelo radioconcéntrico predominante hacia un modelo polinuclear que difunda centralidad en un espacio regional integrado.

■ Fomento del transporte colectivo

El modelo de movilidad que propugna el Plan General, engloba las siguientes actuaciones sectoriales:

- El incremento de la red ferroviaria de cercanías.
- La ampliación y mejora de la red de Metro.
- La extensión y mejora de las redes de autobuses urbanos e interurbanos.
- Aplicación de sistemas de capacidad intermedia en plataforma reservada sobre itinerarios específicos

■ Estrategia multimodal

Es imprescindible actuar de forma prioritaria en la mejora de los puntos de intercambio en orden a facilitar el sistema multimodal de viajes y favorecer en términos de tiempo, coste, comodidad y seguridad los desplazamientos mixtos en vehículo privado y transporte colectivo.

■ Puesta en valor de la estructura de la trama urbana

Implica la ejecución de medidas para conseguir la mejora de la conexión entre barrios y distritos hoy aislados por barreras geográficas o urbanísticas, así como para potenciar las relacio-

nes transversales entre áreas que mejoren su movilidad.

■ Mejora de la política de estacionamiento

Gestión del estacionamiento, considerada como el instrumento aislado más potente para influir en la demanda. Para ello se propone:

- Fomento del aparcamiento para residentes, que deben servir para eliminar coches de las calles y recuperar el espacio viario, mejorando la calidad ambiental y de vida.
- Previsión de reservas de suelo para ubicación de estacionamientos disuasorios en origen (metropolitanos) y destino (urbanos), coordinados con el transporte colectivo.
- Mejorar la rotación (favoreciendo estancias más cortas y disuadiendo voluntariamente las largas estancias), aumentando así la eficacia del espacio disponible y su uso por un mayor número de ciudadanos.
- Integración de la oferta de estacionamientos públicos, fijando unos gradientes de precio que serán decrecientes, en cada nivel de las rondas, desde dentro a afuera en función de la mayor lejanía al centro y la menor duración de la estancia.

■ Mejora de la carga y descarga de mercancías

Creación de facilidades para la clasificación, almacenaje y distribución de mercancías, organizando un tercer nivel de distribución de mercancías (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.

■ Fomento del tránsito peatonal

- Creación de itinerarios para peatones en relación con la localización de equipamientos y terciario comercial, en barrios donde el tráfico peatonal tiene especial importancia, haciendo posible la integración plena del peatón en la red viaria.
- Recomendaciones generales para la concepción de la red viaria en los nuevos desarrollos urbanos, donde adquiere especial importancia el dimensionamiento de las aceras con el criterio de dar cabida a las diferentes actividades que tienen lugar en las mismas.

El objetivo fundamental perseguido con el modelo de movilidad que propone el Avance es desincentivar voluntariamente al conductor del vehículo privado en su movimiento desde la periferia hacia el centro, mediante el ofrecimiento de alternativas atractivas combinando intercambiadores del transporte colectivo con aparcamientos disuasorios metropolitanos y urbanos, a partir de la adecuada política tarifaria que haga que la utilización de éstos sea más económica cuanto más alejada del centro.

Figura 15. Red viaria propuesta en el Avance. En la página de la derecha, figura 16. Sistema de transportes propuesto en el Avance



d. Red Viaria

El Avance propone la siguiente clasificación de la red viaria:

■ Red viaria básica metropolitana

Constituida por aquellas vías cuyo uso prioritario es servir de canal de transporte para el tráfico rodado, quedando excluido el tráfico no motorizado. Todos sus nudos estarán diseñados con enlaces a distinto nivel.

De forma radioconcéntrica, se compone de tres orbitales, M-30, M-40 y M-50, doce ejes radiales y tres accesos al aeropuerto.

En relación con los ejes radiales además de los existentes se proponen:

- El nuevo eje de O'Donnell que podrá llegar a ser variante de la N-II.
- El nuevo eje del Sureste entre N-III y N-IV y su prolongación por la Avenida de Entrevías hasta la M-30 soterrando el ferrocarril a su paso por Entrevías.
- La nueva variante a la N-IV prolongándose mas al Sur del actual enlace con la Avenida de Córdoba.
- La nueva variante a la N-V, al este de ésta que discurre por la carretera de Leganés hasta la M-40, que se prolonga hasta la plaza Elíptica.
- La nueva variante de la N-V, al oeste de ésta por el límite de los terrenos de Campamento.
- La nueva autopista del Ebro que desde la M-40 bordea al aeropuerto por el norte y discurre por el norte del corredor del Henares.

La malla resultante de la red viaria básica metropolitana propuesta tiene de 3,5 a 4 km de lado.



PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DE LA RED DE METRO DE MADRID OFICINA PLAN MUNICIPAL

LINEA	AMPLIACION PROPUESTA		NUEVAS ESTACIONES
	LONGITUD (Km)	DESCRIPCION	
1 Pl.Castilla-Sardinero (*)	3,3	Prolongación de la línea hasta el PAU de la Carretera de Valencia	* Vallecas RENFE. 3 * Vallecas-CENTRO. * PAU Ctra. Valencia.
2 Ventas-Cuatro Caminos	4,6	Prolongación de la línea desde Cuatro Caminos hasta Peñagrande.	* Dr.Fed. Rubio y Galí. * Dehesa de la Villa. 5 * Valdezarza. * Peña Grande. * Alejandro Casona.
3 Legazpi-Moncloa	-	-	-
4 Esperanza-Argüelles	2,6	Ampliación de la línea para dar servicio al barrio de Hortaleza.	2 * Villa Rosa. * Pinar del Rey.
5 Canillas-Aluche	-	Esta línea se explotará hasta Campamento, aprovechando el túnel de la línea 10.	1 * Campamento.
6 Línea Circular	-	-	-
7 Dr.Marañón-Las Musas(*)	2,2	Desde Las Musas hasta la nueva centralidad del Este.	2 * Las Rosas. * Nueva Centralodad.
	4,1	Desde la Plaza del Dr. Marañón hasta el Paraninfo de la Ciudad Universitaria.	* Canal. 4 * Cristo Rey. * Ciudad Universitaria. * Paraninfo.
8 Avda.América-Fuencarral	1,3	Prolongación de la línea para dar servicio al PAU de Montecarmelo.	1 * Montecarmelo.
9a Herrera Oria-Pavones	2	Prolongación desde Herrera Oria hasta la estación de cercanías de Pitis.	2 * Mirasierra. * Pitis.
	5,3	Prolongación hasta los nuevos desarrollos urbanos al este de Vicálvaro.	* Valdebernardo. * Vicálvaro. 4 * Vicálvaro-RENFE. * Nuevos desarrollos.
9b	5,6	Ramal de la 9 con explotación en Y, desde la estación de Pío XII hacia el NE, hasta el PAU de las Tablas.	* Pinar de Chamartín. * Querol. 5 * Hortaleza-RENFE * Sanchinarro. * Las Tablas.
10 Aluche-Dr.Marañón.(*)	10,9	Con esta prolongación se pretende dar servicio al futuro centro terciario de Campamento, Cuatro Vientos y los Carabancheles.	* Campamento. * Centro Terciario * Cuatro Vientos-RENFE 8 * Cuatro Vientos * Carabanchel Alto * Buenavista * Lusitana * Plaza Elíptica
TOTAL	42		37

(*) Se supone que en la fecha de publicación del futuro P.G.O.U.M., ya estarán finalizadas las acciones previstas en el Plan de Ampliación de la Red de Metro para 1990-1993:
 -Cierre circular de la L-6 entre Laguna y Ciudad Universitaria.
 -Unión de las líneas 7,8 y 10 en la Plaza del Dr. Marañón.
 -Prolongación de la línea 1 hasta la Colonia de Sardinero-Sandi.

■ Red viaria básica 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.

Aunque su uso fundamental sigue siendo el de canal de transporte para el tráfico rodado, el peatón cuenta con su propio espacio de movimiento.

Como propuestas fundamentales del Avance dentro de esta categoría podemos destacar:

- La avenida de Entrevías como prolongación del nuevo eje del Sureste.
- La Gran Vía Urbana del Sureste que aunque puede discurrir por distintos municipios tendrá carácter de vía urbana.
- La prolongación de Vereda de Ganapanés para conseguir una nueva conexión entre M-30 y M-40.

■ Red viaria básica distrital

Conjunto de vías que forman una malla extendida por todo el tejido urbano, que articulan los distritos y los conectan unos con otros, dando acceso al sistema viario de rango inferior, posibilitando zonas de calidad ambiental.

De entre las propuestas cabe destacar:

- La reorganización del viario de los barrios de Aravaca, Valdemañán y El Plantío.
- El eje de conexión Costa Rica-avenida de la Ilustración por Sor Angela de la Cruz, Marqués de Viana, Villaamil y Arroyo de los Pinos.
- La Vía de circunvalación Norte de la Ciudad Universitaria;
- La prolongación de Corazón de María hasta Manuel Becerra;
- El tramo entre la M-30 y Atocha del Eje del Sureste;
- La vía de Mercancías del Este;
- La nueva variante al noreste del casco de Vallecas y
- La continuación de la carretera de Villaverde a Vallecas circunvalando por el Norte el nudo Supersur.

Junto a ellas hay que señalar las necesarias para el desarrollo de los nuevos crecimientos.

INTERCAMBIADORES AGRUPADOS POR MODOS RELACIONADOS

INTERCAMBIO (*)	SITUACION ACTUAL	PROPUESTAS
F + M + C	Chamartín Aluche N.Ministerios Recoletos Atocha Méndez Alvaro Embajadores Laguna Ppe. Pío	Pitis Chamartín Colombia Hortaleza Vicálvaro Vallecas Aluche Cuatro Vientos N.Ministerios Recoletos Atocha Méndez Alvaro Laguna Príncipe Pío Delicias Pirámides Embajadores
	9	17
SL + M + C		Plaza Castilla Villa Rosa Canillejas Prol.Vicálvaro PAU Vallecas Legazpi
	0	6
F + C	Vicálvaro Doce Octubre Villaverde Alto Cuatro Vientos	La Florida AravacaSta. Eugenia S.Cristóbal Ang. Doce Octubre Villaverde Alto
	4	6
M + C	Pza.Castilla Canillejas Campamento Greg.Marañón Reina Sofía Avda. América Cartagena O'Donnell Conde de Casal Legazpi Pza. Elíptica Moncloa Delicias Pirámides Estación Sur	Monte Carmelo Campamento Greg.Marañón Avda. América Cartagena O'Donnell Conde de Casal Pza. Elíptica Moncloa Paraninfo
	15	10
T O T A L	28	(**) 39

NOTAS ACLARATORIAS

(*) F: Ferrocarril; M: Metro; C: Autobuses y Vehículos Privados; SL: Sistema Ligero

(**) Se han tratado un total de cuarenta y un puntos de intercambio, con propuesta de supresión para dos de ellos: Reina Sofía y Estación Sur de Autobuses actual.

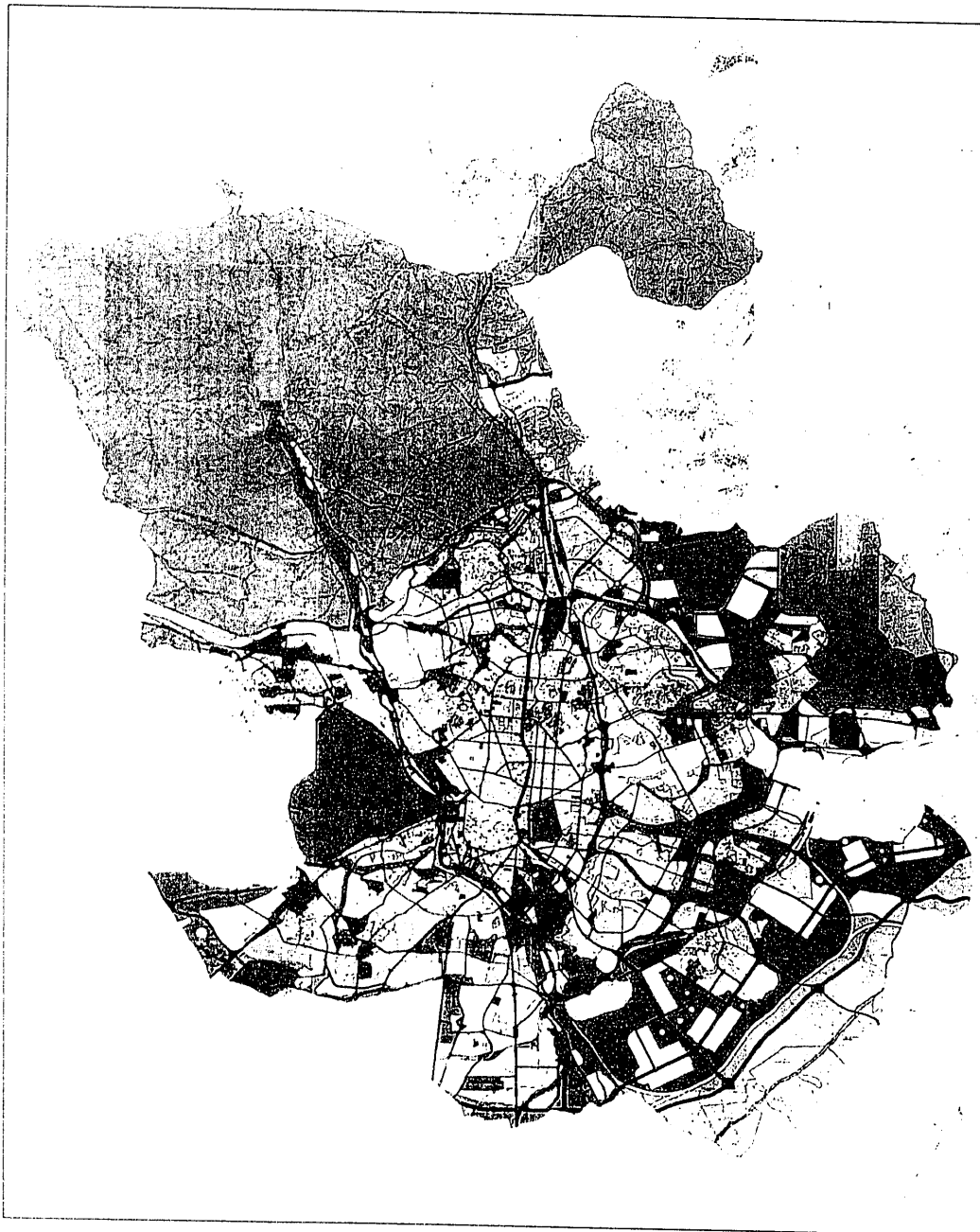


Figura17. Avance de clasificación y ordenación

El resultado de la malla correspondiente a la red viaria básica distrital propuesta es una retícula de 1,5 a 2 km de lado.

■ Red viaria local

Esta red, la mayor de las cuatro en cuanto a su extensión, cumple la función de acceso, tanto rodado como peatonal, a todas las actividades situadas en sus márgenes.

El uso como canal de tráfico rodado se diluye, adquiriendo importancia el estacionamiento, los

espacios estanciales y el tránsito peatonal.

e. El Transporte Colectivo

El modelo de transporte que propugna el Avance del Plan General, engloba las siguientes actuaciones sectoriales:

■ Red de cercanías

Las propuestas sobre la red de cercanías desde el punto de vista infraestructural están basadas en el Plan de Transporte de Cercanías y en las Directrices para el Planeamiento de las Infraestructuras de Transporte de Madrid, aunque se proponen modificaciones puntuales de trazado en base al modelo territorial del nuevo Plan General.

En relación con ellas hay que destacar:

- Enlace ferroviario que comunique el Corredor del Henares con la línea a Móstoles a través de las antiguas y nuevas terminales del aeropuerto, estación de Hortaleza y construcción de un túnel que atraviese Madrid de Noreste a Suroeste con estaciones en Colombia, Nuevos Ministerios y Sol conectando las operaciones estructurantes de Barajas y Campamento por ferrocarril.

- Remodelación de las cabezas de Atocha y Chamartín, con objeto de conseguir una capacidad práctica en el túnel entre ambas estaciones de 20 trenes en hora punta.

- Conexión del Pasillo Verde Ferroviario en vía doble con el túnel Atocha-Chamartín, consiguiendo así la posibilidad de conexión en bucle cerrado (Príncipe Pío-Atocha-Chamartín-Las Rozas-Príncipe Pío).

■ Red de Metro

Las actuaciones que el Avance propone están encaminadas, por un lado, a mejorar la conectividad de la red existente, facilitando los intercam-

bios 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.

Esta propuesta detallada en el cuadro que se acompaña supone un aumento del 37% sobre los 112,5 Km actuales y 37 nuevas estaciones que se sumarían a las 155 existentes.

■ Intercambiadores

Se propone aumentar en capacidad y en número los intercambiadores actuales. Como resumen podemos decir que de los 28 actuales existentes se pasaría a 39 y, lo que es más importante, de los 4 de primer nivel se llegaría a 13, y de los 9 actuales que relacionan, ferrocarril, Metro y viario se llegaría a 17.

Se incluye un cuadro que expone la situación actual y propuesta de los intercambiadores en cuanto a modos relacionados.

■ Sistemas ligeros de capacidad intermedia

Además de la posibilidad de establecer plataformas reservadas para bus en la red de accesos a Madrid, el Avance del Plan General propone la implantación de nuevas actuaciones de sistemas ligeros de capacidad intermedia con plataformas reservadas a infraestructuras, fundamentalmente en superficie.

Dichas actuaciones son las siguientes:

- Villa Rosa-Aeropuerto-Barajas-Recintos Feriales-Villa Rosa conectando al Aeropuerto y a los núcleos de Barajas y de Alameda de Osuna con el Metro.

- Gran Vía Urbana del Sureste interconectando longitudinalmente los nuevos desarrollo propuestos en el Sureste

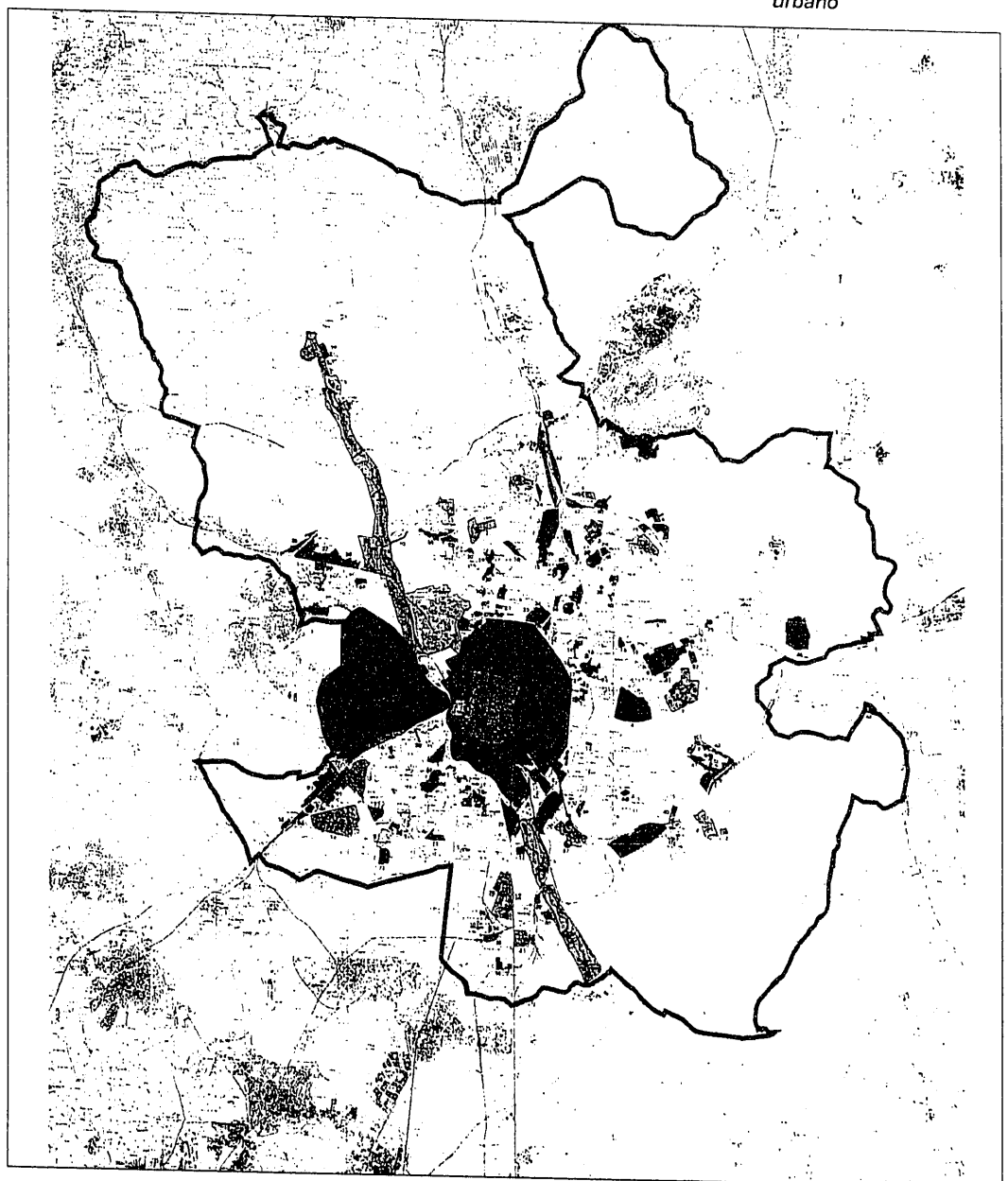
- Avenida de Córdoba desde la plaza de Legazpi hasta el límite del término municipal.

- San Sebastián de los Reyes-Alcobendas-Plaza de Castilla conectando estos municipios con Madrid a través del Programa de Actuación Urbanística de Las Tablas.

5. Avance de clasificación y ordenación general

En el plano de Avance de Clasificación y Ordenación General se adelanta el futuro régimen

Figura 18. Plano de intervenciones en suelo urbano



jurídico del suelo, que regula el contenido del derecho de propiedad, sus deberes, sus obligaciones y, también, sus facultades urbanísticas. Al mismo tiempo, se incorpora la ordenación general a partir de la definición de los elementos fundamentales de la estructura urbanística: la red viaria, el sistema global del transporte, la estructura de los espacios libres y los equipamientos generales que conforman el esqueleto de la ciudad, acotando los ámbitos donde se localiza la residencia, la industria, las oficinas, el comercio, etc.

Dentro de cada una de las clases de suelo, se han definido distintos tipos o subclases atendiendo a la existencia de causas diferenciadoras. Así, en el suelo urbano, se han diferenciado, dentro de los ámbitos en los que se mantiene la ordenación general existente, aquellos totalmente consolidados, regulados bien con norma zonal o bien con norma específica, de aquellos provenientes de ordenaciones aprobadas anteriormente, cuyas determinaciones y normativa se incorporan al propio Plan General y sirven para culminar el proceso de consolidación. Asimismo, se diferencian aquellos ámbitos de suelo urbano donde el Avance propone modificar su ordenación detallada bien porque no existe, bien porque es inadecuada. Son las denominadas Áreas de Intervención.

El suelo urbanizable también se ha tipificado en cuatro subclases. Se ha huido de las categorías de programado y no programado, ya que esa diferenciación se hará en el documento de aprobación inicial en función del proceso de participación pública y de la definición del Programa de Actuación en el que se ajuste el programa temporal de desarrollo y los recursos disponibles. Por una parte, se ha distinguido el suelo urbanizable incorporado, es decir, aquel cuyo planeamiento de desarrollo ha sido aprobado definitivamente y en el que el nuevo Plan General mantendrá sus determinaciones, del de urbanizable transitorio que es aquél cuyo planeamiento parcial está todavía en tramitación. En esta subclase se han incluido los seis Programas de Actuación Urbanística pendientes de aprobación provisional que se han redactado en función del Programa de Vivienda del Ayuntamiento y que previsiblemente será una gran parte del suelo urbanizable programado del nuevo Plan General. Por otra, se han diferenciado los suelos hoy urbanizables según el planeamiento vigente, pero que en estos ocho años de vigencia no han iniciado su planeamiento

de detalle, de los denominados nuevos desarrollos, que son los suelos que se incorporan al proceso de construcción del modelo de ciudad que se propone.

Finalmente, en el suelo no urbanizable se ha diferenciado aquél que por sus características especiales y su valor intrínseco necesita una protección específica, de aquél que no necesita una protección especial.

Además de la clasificación del suelo, se adelanta la ordenación general a través, como antes se ha explicado, de la definición de los elementos fundamentales de la estructura urbana, sin incluirlos o adscribirlos a las distintas clases de suelo, ya que ello dependerá tanto de la diferenciación definitiva de las categorías del suelo urbanizable, como del establecimiento del Programa de Actuación en función de las prioridades detectadas, de los recursos disponibles y de los plazos previstos.

g) Intervenciones en suelo urbano

Existen en esta clase de suelo determinadas áreas que, por sus especiales características, requieren una intervención específica e individualizada, bien de protección, o bien de remodelación. Este tipo de actuaciones, cuyos ámbitos se indican en el plano correspondiente, responden a la siguiente clasificación:

■ Planes Especiales de Tratamiento Integral de Áreas Específicas

- Casco Antiguo
- Centro Histórico
- Ciudad Universitaria
- Casa de Campo
- Parque Lineal del Manzanares

■ Planes Especiales de Protección

- Colonias de hotelitos
- Cascos anexionados
- Cementerios históricos

■ Otras Actividades

- Planes Especiales de Mejora de la Calidad Ambiental
- Áreas de Intervención en Planeamiento
- Áreas de Estudio Pormenorizado de Usos. ■