

LA ORDENACION DE LA CIUDAD UNIVERSITARIA DE MADRID

Leopoldo Arnaíz Eguren*
Arquitecto

1.- Necesidades de su reordenación.

La Ciudad Universitaria de Madrid nació en 1928 con el objetivo de ser una verdadera "ciudad universitaria", separada de la ciudad residencial, como un espacio autónomo e independiente. Está situado en un medio natural de gran valor rodeado de parques. Con un diseño urbanístico singular basado en un eje escénico formado por la Avd. Complutense y grandes conjuntos arquitectónicos dispuestos por grupos en función de las áreas del saber, rodeando amplios espacios ajardinados. Pretendiendo que fuese un remanso de tranquilidad, compatibilizando la docencia con la investigación y con las actividades culturales, con el objetivo de ser un ejemplo de la modernidad del país. (Plano nº 1 y 2).

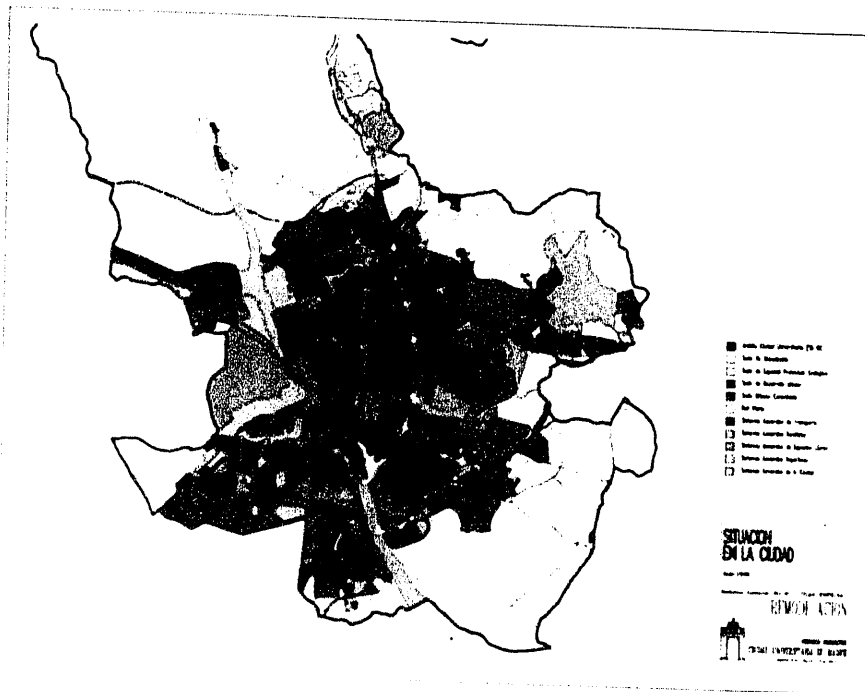
El crecimiento de Madrid, la democratización y masificación de las enseñanzas universitarias, y razones administrativas de índole diversa, han transformado este espacio universitario convirtiéndolo en un "macro campus", en el que se han construido numerosos edificios que no han seguido los criterios del diseño urbanístico inicial ni un plan específico de ordenación y que se han realizado ante la ineludible necesidad de cubrir los sucesivos incrementos de alumnos o para destinarlos a usos extrauniversitarios.

Estas circunstancias son la causa de que la realidad que se percibe sea la de un "campus" dividido por la carretera de la Coruña, atravesado por el tráfico de paso, y compartido por diferentes universidades e instituciones públicas con problemas patrimoniales entre instituciones. Un campus que no ha llegado a tener el carácter de "ciudad universitaria" por carecer de servicios y equipamientos para los alumnos, y por no realizar actividades culturales que lo identifiquen como centro cultural. Un campus que ha perdido su independencia y tranquilidad imprescindible y que no ha logrado integrarse urbanísticamente con la ciudad residencial. (Plano nº 3).

Además, su deterioro medio ambiental y su progresiva degradación, son las características más constatables, consecuencia de no haber contado con los medios económicos suficientes para su conservación, de no tener una definición patrimonial adecuada, de carecer de una estructura administrativa única que coordine las actuaciones dentro del Recinto, y en gran medida por no existir suelo público en otros campus universitarios que hubiera permitido disminuir la presión edificatoria de los últimos años. (Foto nº 1 y 2).

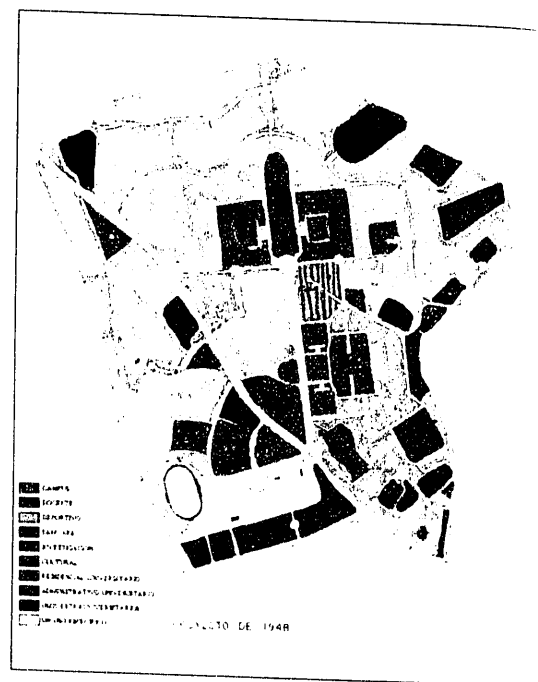
Este cúmulo de problemas justifica la necesidad de llevar a cabo su reordenación, máxime si se tiene en cuenta que, a pesar del deterioro denunciado, la ciudad universitaria de Madrid gracias a su enorme dimensión, su correcta estructura universitaria comprendiendo todas las áreas del saber, su magnífica accesibilidad apoyada en la primera circunvalación de la red arterial, su nume-

* Arquitecto redactor del plan Especial y Director del Consorcio Urbanístico de la Ciudad Universitaria de Madrid.

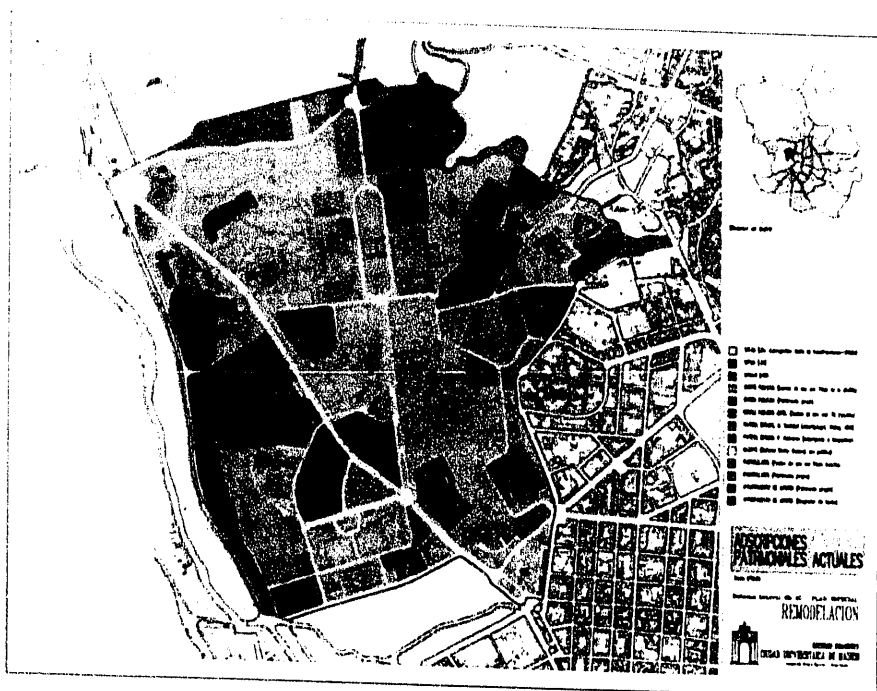


Plano 1 y plano 2

roso transporte público, su indudable valor medio ambiental con grandes espacios abiertos en contraposición con la edificación cerrada del casco urbano, sus grandes potencialidades paisajísticas, su extraordinaria muestra arquitectónica de valor histórico y su elogiado diseño urbanístico capaz de soportar la transformación producida, contiene todavía numerosos elementos de su estructura y diseño urbanístico original que son susceptibles de recuperarse para lograr un espacio urbano adecuado para un centro universitario y alcanzar



Piano 3



2.- Proceso de planeamiento y oportunidad actual

La necesidad de redactar un plan de ordenación para la Ciudad Universitaria fue denunciada hace más de veinte años por los propios docentes a la vista de su progresivo deterioro y pérdida de identidad. Posteriormente, esta necesidad también fue asumida por la administración urbanística. En 1.984, por encargo del Ministerio de Educación y Ciencia, se inició la redacción del Plan Especial, cuyos primeros objetivos se centraron en resolver los problemas patrimoniales surgidos entre las universidades y la forma de coordinación entre ellas, y a su vez con el Ayuntamiento de Madrid y con el resto de instituciones públicas del recinto.

Las características de los problemas detectados aconsejaron exigir, con carácter previo a la tramitación del Plan, la aprobación consensuada de unos criterios generales de ordenación, redactados en 1.986, que se basaban en actualizar la finalidad de su creación; es decir, lograr un espacio urbano singular, dedicado exclusivamente a las actividades universitarias, que fuese ejemplo de la modernidad urbanística de Madrid, y se convirtiese en un centro cultural emblemático. Y además,



De izquierda a derecha y de arriba a abajo: fotos 1 y fotos 2



en exigir la creación de un instrumento de coordinación, proponiendo la figura del Consorcio Urbanístico, con el objetivo de revitalizar la función coordinadora de la antigua Junta de Construcciones de la Ciudad Universitaria.

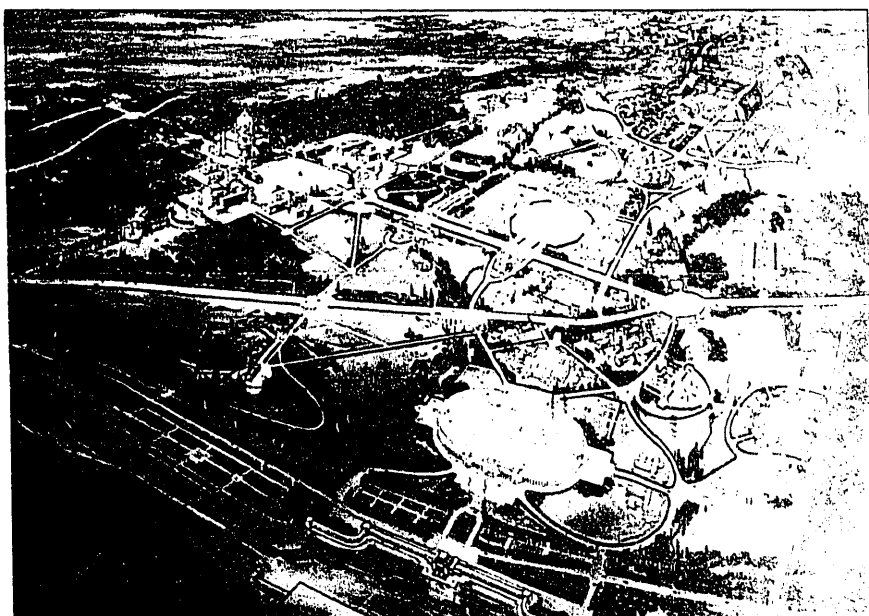
Ambos objetivos obligaban a alcanzar una armonización entre las prioridades e intereses de todas las instituciones implicadas y los criterios de ordenación. Por un lado, los criterios de ordenación propusieron, para la recuperación del proyecto original, una remodelación drástica, consistente en suprimir la travesía de la carretera de la Coruña y todos los tráficos de paso, recuperar todas las edificaciones extrauniversitarias para las universidades, exceptuando la Presidencia del Gobierno, llevar a cabo la construcción del Paraninfo como centro cultural y biblioteca universitaria con otras instalaciones deportivas y terciarias, y recuperar medio ambientalmente el recinto con la transformación, mejora y ampliación de sus ajardinamientos. Por otro lado, se apuntaban las necesidades universitarias crecientes y constantes, los intereses públicos justificados por cada organismo, la estructura administrativa insuficiente del campus, la independencia del Ayuntamiento de Madrid eximiéndose de obligaciones de control, vigilancia, limpieza y conservación, y las necesidades de los accesos a Madrid, unidos a los problemas económicos de toda índole. De todo ello se deducía que era necesario la redacción de un Plan "realista" basado en una "gestión posible", y por lo tanto que la viabilidad del Plan exigía

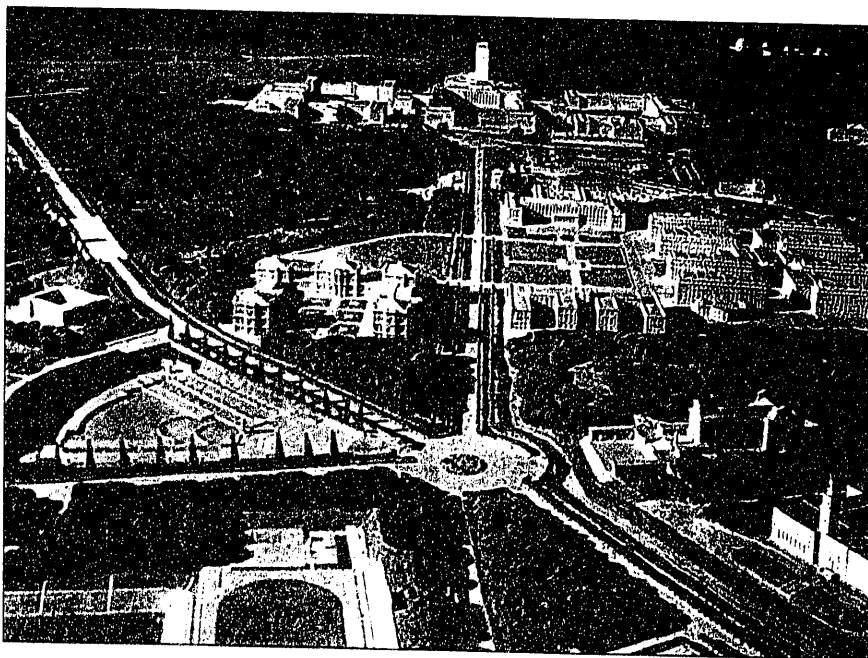
contar con un apoyo "político" que asumiese la transformación y mejora de la ciudad universitaria.

Los criterios generales de ordenación fueron aprobados por cada universidad en 1.987, pero no se logró el interés político suficiente para crear el Consorcio Urbanístico por parte del Ministerio de Educación y Ciencia.

Ante esta situación fue necesario que las universidades Complutense y Politécnica asumieran las competencias para planificar urbanísticamente el recinto, subrogándose en el encargo del Plan

Plano 4





Plano 5

Especial, constituyendo a continuación el Consorcio Urbanístico en diciembre de 1.990, e incorporando a la Universidad Nacional de Educación a Distancia por su implantación definitiva en el recinto. Con ello se inició el proceso de tramitación del Plan y los primeros acuerdos sobre la gestión futura resolviendo los problemas patrimoniales entre las universidades. Posteriormente se incorporó al Consorcio el Ayuntamiento de Madrid, siendo Alcalde D. Agustín Rodríguez Sahagún, y se aprobó el Avance del Plan en febrero de 1.991. A partir de este momento se manifestó la oposición abierta de Eduardo Mangada como Consejero de Política Territorial contra este Plan y contra la intención de las universidades de iniciar un proceso de reflexión sobre la ciudad universitaria y de conseguir la adecuada coordinación administrativa para lograr solucionar sus problemas, oposición que Mangada mantiene a título personal en la medida en que este Plan pone de manifiesto los sucesivos errores que, siendo el responsable urbanístico de Madrid se han acumulado durante estos años con claros perjuicios para Madrid en general y para la Ciudad Universitaria en particular.

La oposición de un grupo de técnicos del equipo de Mangada, mediante la tergiversación y manipulación de los objetivos y propuestas del Plan, ha producido en estos últimos años diversas polémicas y una cierta duda en los responsables políticos actuales sobre la bondad de las soluciones propuestas.

La oportunidad actual, después de tantos años de trabajo, es única, pues la creación del Consorcio ha permitido recuperar la confianza en que exista un instrumento de gestión coordinado que aglutine los intereses universitarios en este espacio urbano de Madrid. La realización de obras de infraestructura de gran importancia como el cierre de la línea 6 del Metro o el intercambiador de transportes de Moncloa, han permitido concienciar a la población universitaria de que se deben adoptar medidas urgentes que mejoren la ordenación del recinto.

La revisión del Plan General de Madrid y su compromiso de diseñar una capital europea con proyección de futuro, con el deseo de que el recinto universitario vuelva a ser un área singular fundamental para Madrid y ejemplo de modernidad, justifican por añadidura esta oportunidad, donde vuelve a ser imprescindible que al igual que se señaló en los criterios de 1.986, exista un apoyo "político" que afronte de forma responsable las actuaciones que se derivan de este planeamiento.

3.- Alcance de la nueva ordenación

La reordenación de la Ciudad Universitaria de Madrid, presenta la controversia típica de cualquier plan urbanístico que pretende actuar sobre espacios consolidados. Se contraponen los criterios de protección a ultranza de la realidad urbana existente con aquellos criterios de "remodelación" que exijan cambios en el diseño y en la organización funcional.

También se discute si el planeamiento se debe basar únicamente en el diseño urbano o por el contrario debe fijarse como prioridad la de hacer viable su gestión futura, teniendo en cuenta la realidad económica, social y administrativa, y la dificultad de intervención urbanística en áreas consolidadas.

Sobre ambos aspectos, el enfoque de la nueva ordenación es consecuencia de la valoración del estado actual de este espacio urbano y de la importancia que se asigna al diseño como "herramienta de planeamiento".

Las conclusiones del análisis urbanístico en la Ciudad Universitaria, ponen de manifiesto sus va-

lores potenciales, pero al mismo tiempo resaltan las causas del deterioro actual y la imposibilidad de percibir su diseño urbanístico original. Esto obliga a proponer una modificación sustancial del estado actual y poner de manifiesto que no basta un buen diseño para que los planes urbanísticos sean herramientas eficaces, sino que es preciso definir las mejoras urbanísticas con criterios económicos, "realistas", procurando armonizar las distintas soluciones de planeamiento en la medida en que sea viable su futura gestión.

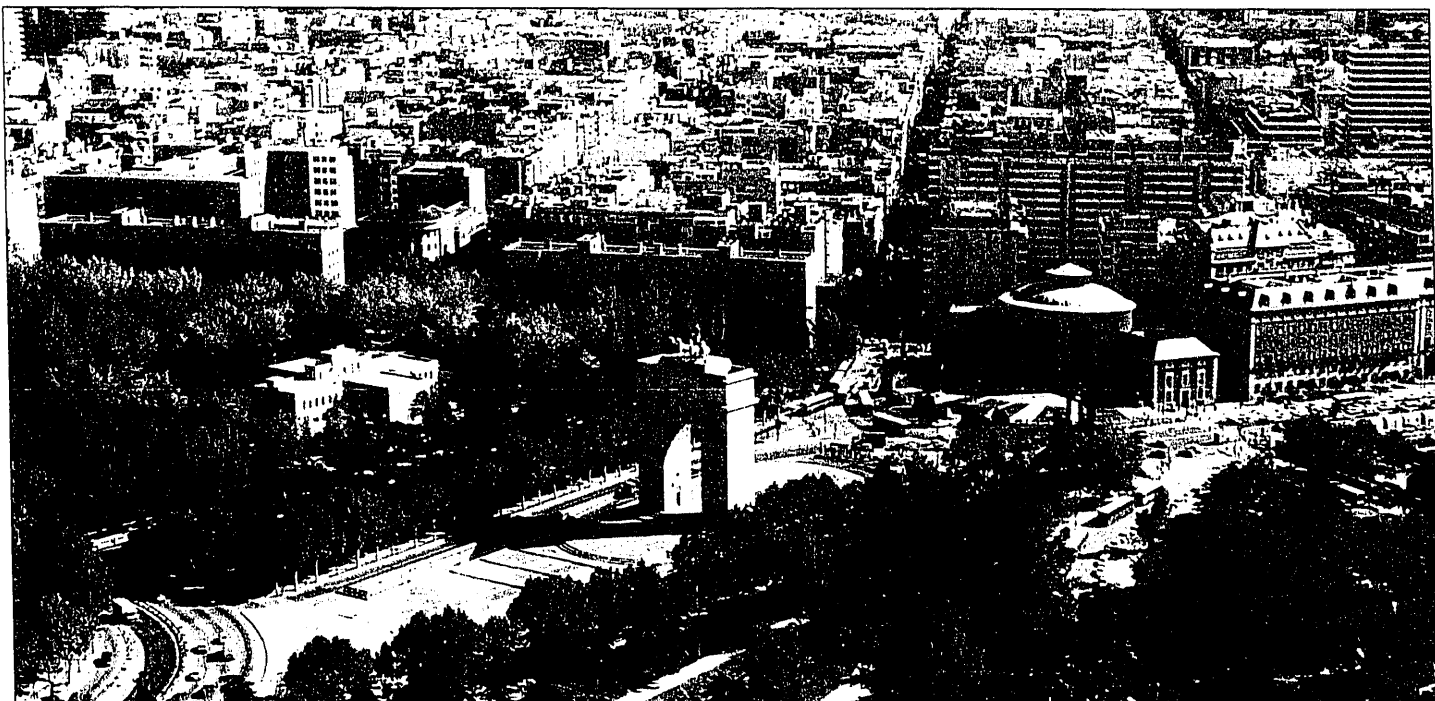
Los problemas que debe resolver el Plan Especial de la Ciudad Universitaria son extrapolables al resto de Madrid en lo que respecta a la densificación del tráfico, las dificultades de aparcamiento, la degradación ambiental, etc., y por ello además de requerir la voluntad política que facilite la coordinación administrativa y que encauce las soluciones económicas de los nuevos proyectos, es necesario que exista la voluntad técnica de coincidir en la valoración real del problema y en las soluciones que lo corrigen.

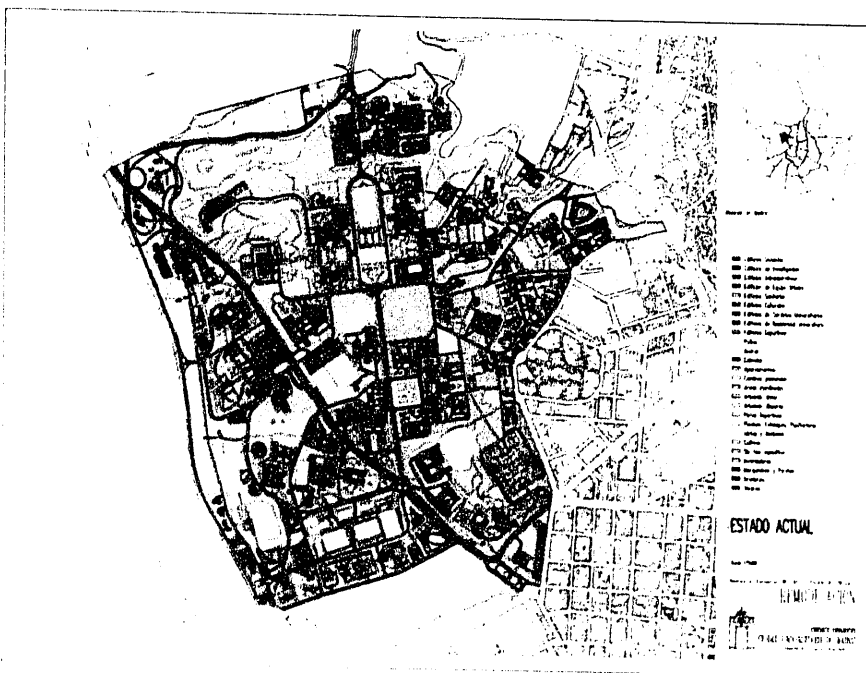
Como consecuencia de estas consideraciones, el plan de ordenación debe ser un "plan de remodelación" porque es imprescindible modificar el modelo urbano existente mediante: la definición de un nuevo modelo de organización administrativa que coordine estas actuaciones urbanísticas y canalice las inversiones necesarias, el desarrollo

de un nuevo modelo funcional que tenga por objetivo dotar de equipamientos universitarios al recinto y potenciar las actividades deportivas y culturales que coadyuven a lograr una "vida urbana permanente", la creación de un nuevo modelo de relaciones espaciales sobre una estructura viaria que logre trasladar el tráfico de paso a la periferia y limitar el uso interior del automóvil, dando solución al problema de los aparcamientos, facilitando la movilidad interior con una mejora sustancial del transporte público y creando una malla peatonal que comunique las diferentes zonas, y por último definir un nuevo modelo medio ambiental, reformando los ajardinamientos y decorando y ornamentando los espacios urbanos, logrando con ello que el recinto se convierta en un espacio agradable para la actividad docente, donde las actividades culturales, deportivas y lúdicas acerquen el espacio universitario a cualquier ciudadano de Madrid.

No basta con simples "medidas de protección" de la realidad existente ya que se actúa sobre un espacio absolutamente degradado, que gracias a su enorme dimensión y a la escasa ocupación edificatoria, ha podido absorber sucesivos crecimientos, pero que ha soportado la pérdida de más del 35% de superficie en beneficio de instituciones extrauniversitarias y se ha utilizado permanentemente como calle de tráfico de paso de la ciudad circundante, perdiendo la tranquilidad y

Foto 3





Plano 6

el silencio que debe presidir la actividad universitaria.

Por lo tanto, lo que se requiere es una remodelación tal y como se ha definido y no lo que otros técnicos, críticos con el Plan, procedentes de la Escuela de Arquitectura denominan utilizando otras palabras "recualificación global del recinto", pretendiendo los mismo objetivos que propuso el Plan Especial en los criterios generales de ordenación aprobados en 1.986; es decir, clarificación de competencias y reorganización de la gestión del recinto, replanteamiento de las medidas de limitación de tráfico y de las formas de accesibilidad, y reurbanización y reforestación del recinto completo.

4.- Incidencia de la planificación de Madrid en la Ciudad Universitaria

De los antecedentes históricos se deduce que la Ciudad Universitaria se construyó y desarrolló de forma independiente a la planificación general de Madrid que la ha considerado siempre como un "área especial", marginal y al borde de la ciudad. (Plano nº 6)

Con el paso de los años las afecciones se han hecho sentir, pues la Ciudad Universitaria se ha convertido en una barrera importante para conectar crecimiento urbano del cuadrante noroeste, y ha obligado a que la carretera de la Coruña se

transforme en autopista de acceso fundamental a la capital, y que el transporte público la atraviese en distintos sentidos para comunicar los nuevos barrios utilizando las calles universitarias como calles municipales de tráfico de paso.

En planificaciones viarias anteriores, se han realizado innumerables proyectos significativos por su afectación a la Ciudad Universitaria. Unos desafortunados, como el intento del Plan de 1.963 de realizar una vía transversal que formando cruz con la carretera de la Coruña uniese el barrio de Tetúan con el puente de los Franceses, y que gracias a Dios no se llegó a plasmar como planificación vinculante, y otras muy acertadas, como el proyecto del MOPU de conectar la Avd. de Castilla con la plaza de Cristo Rey, mediante unos tramos subterráneos por la Avd. de Séneca y la Avd. de Reyes Católicos, que por desgracia, no se llevó a la realidad.

Las determinaciones del Plan General de 1.985, a pesar de ser enfocado como un plan de mejora urbana, mantuvieron a la ciudad universitaria como área marginal, y se limitaron a señalar las necesidades de protección de su estado actual proponiendo actuaciones muy genéricas. Esto permitió mantener la deficitaria estructura viaria de Madrid, basándose en una visión minimalista del crecimiento del parque automovilístico y apoyándose en la utilización de las calles interiores de la Ciudad Universitaria, con los gravísimos perjuicios que este criterio de planificación ha supuesto para el recinto por el aumento constante de vehículos en circulación. Por el contrario, no puso de manifiesto la falta de significación cultural y los problemas patrimoniales o de coordinación administrativa y las previsiones de masificación, causa de su progresiva degradación.

Hay que achacarle también al plan del 85 graves defectos, como permitir la construcción de innumerables oficinas a ambos lados de la carretera de la Coruña, propiciando su colmatación, y con ello una mayor invasión de coches al recinto universitario, sin planificar las vías alternativas de salida y entrada a la ciudad. Tampoco planteó ni resolvió el creciente problema de los aparcamientos, y el deterioro medio ambiental que suponen para el espacio universitario. Ni la necesidad y urgencia de crear suelo público municipal para la construcción de nuevos centros universitarios que absorbiesen el crecimiento edificatorio de la Ciudad Universitaria.

En este sentido, el conjunto de deficiencias del Plan General del 85 respecto de la Ciudad Universitaria, es tan patente, que descalifica a sus redactores irresponsables para realizar críticas a al Plan Especial.

De igual forma se produjeron las mismas deficiencias graves en el planeamiento regional, de estrategias o en el plan de carreteras, diseñados ambos por Mangada, y ha sido preciso en los últimos años modificar sustancialmente esta planificación para solucionar los accesos del cuadrante noroeste de Madrid, transformando el diseño de la Avd. de la Ilustración para utilizarla como vía rápida de la M-30 y proyectando el cierre de la M-40 con el fin de descargar la tensión de tráfico sobre la carretera de la Coruña y sobre la Ciudad Universitaria, pero han dejado sin solucionar el problema actual de conexión transversal este-oeste entre la Avd. de la Castellana y la carretera de la Coruña, sobre todo en el barrio de Tetúan, obligando a apoyar este tráfico en la plaza de Cristo Rey o en seguir atravesando el recinto universitario.

Por otro lado, la falta de previsión urbanística en proyectar nuevos campus universitarios para localizar las ampliaciones docentes, ha sido causa importante de la colmatación de la Ciudad Universitaria.

Sorprende que, por exigencia de la legislación urbanística, se obtenga "suelo urbanizado y gratuito" para escuelas, instalaciones deportivas, sanitarias, etc..., incluso equipamientos e instalaciones privadas como centros de transformación, o templos religiosos y en cambio no se haya previsto la obtención de suelo público universitario, y se traslada esta responsabilidad al Ministerio de Educación y Ciencia, y en su caso a los respectivos rectorados de las universidades, sin tener en cuenta las dificultades económicas que supone la adquisición de este suelo, su compleja gestión y lentitud de tramitación urbanística, y el coste importante de su urbanización, además de los problemas adicionales de accesibilidad de transporte público o el equipamiento complementario que requieren, produciendo esta falta de previsión urbanística, por el exiguo presupuesto universitario, que el aumento constante de alumnos se absorba por los centros universitarios existentes, con un evidente deterioro para la Ciudad Universitaria y su calidad docente.

Por lo tanto, este deterioro no es responsabilidad exclusiva de los rectores, como suele denunciar Mangada o su equipo de colaboradores, sino que corresponde principalmente a los autores y responsables de las últimas planificaciones regionales y del propio Plan General de Madrid de 1.985. Ni siquiera las "desafortunadas" recientes actuaciones como el nuevo aparcamiento de Pre-

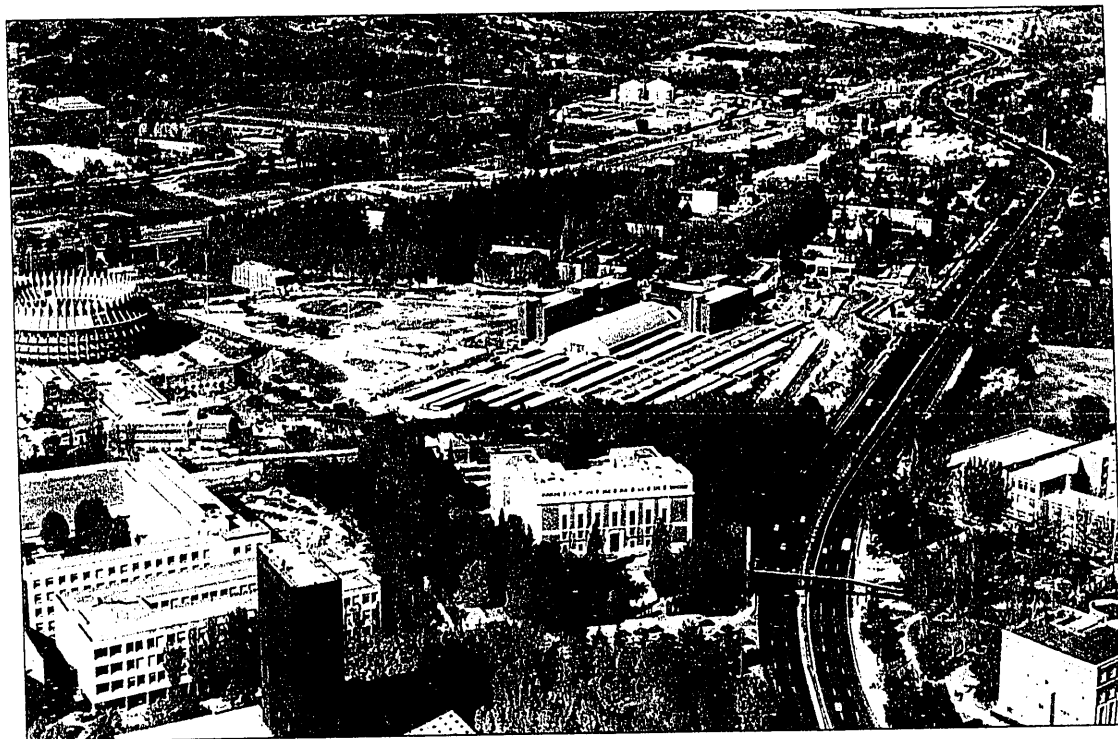
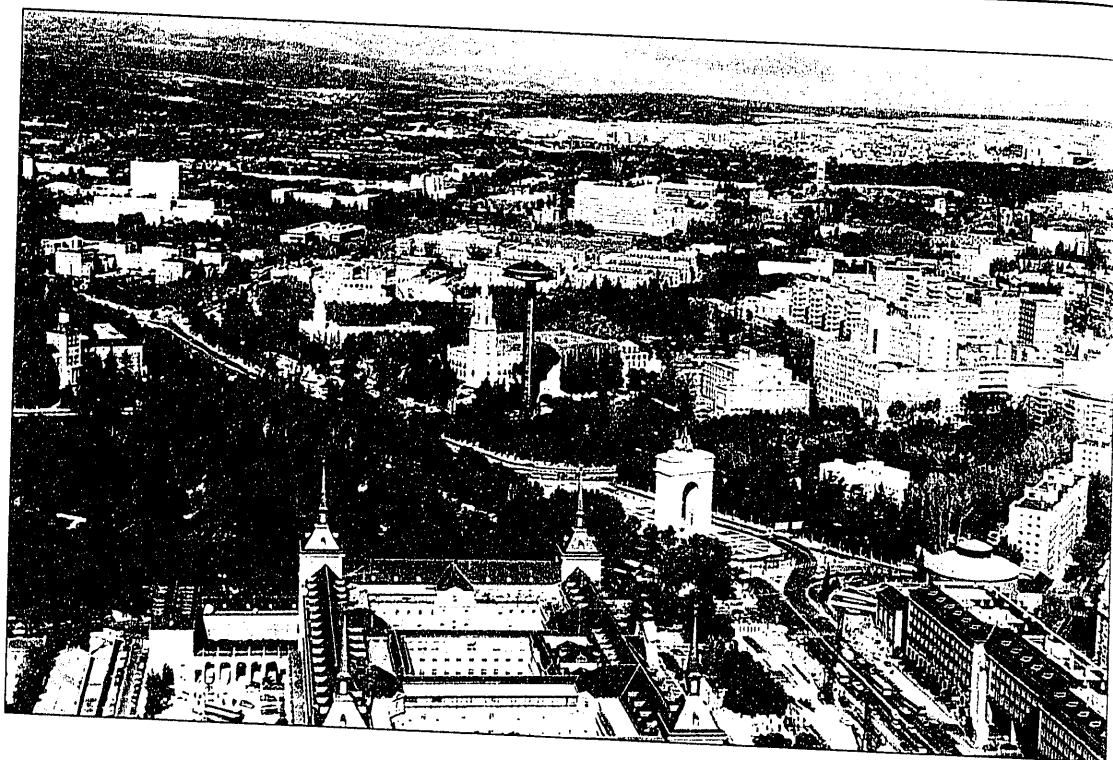


Foto 4

Foto 5



sidencia del Gobierno, o la linterna de la Moncloa, realizada por el Ayuntamiento, son responsabilidad de los rectores, y no digamos nada aquellas obras cuya responsabilidad exclusiva de Eduardo

Mangada como la realización de las cocheras de la línea circular del metro con la intención de que el aparcamiento que propuso en la Plaza de Ramón y Cajal, fuese "disuasorio", la ampliación de la carretera de la Coruña, o la construcción del intercambiador de transportes metropolitano de la Moncloa. Ponen todas ellas de manifiesto que la ciudad universitaria se ha venido utilizando por todas las administraciones indiscriminadamente para solucionar necesidades urbanas sin tener ningún respeto a su carácter singular ni a los problemas y necesidades universitarias. (Fotos nº 4, 5 y 6).

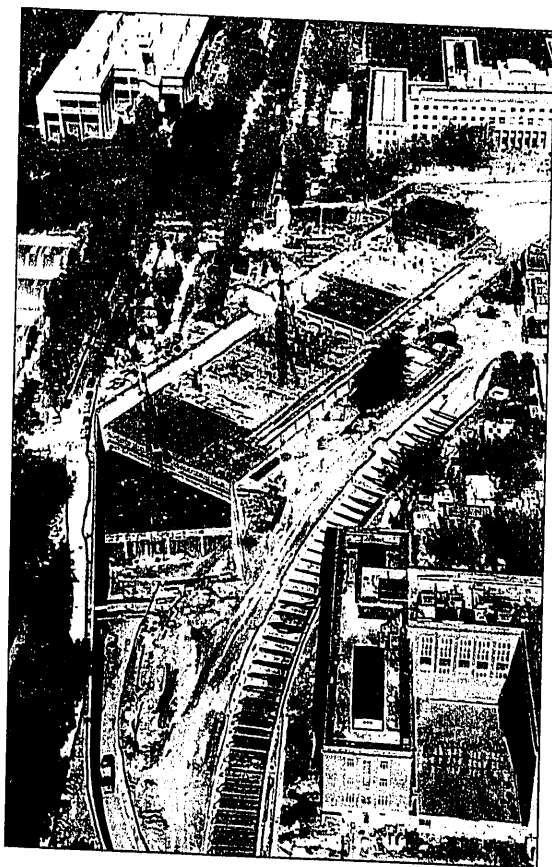


Foto 6

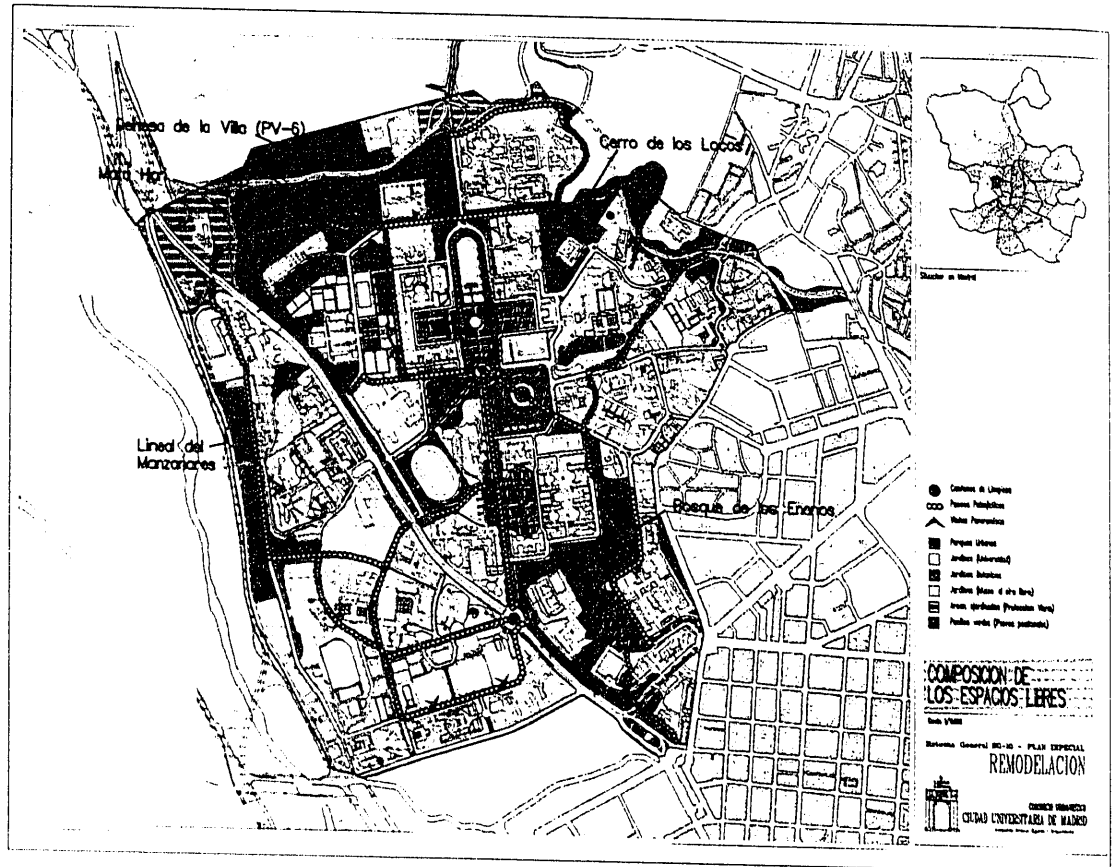
El Nuevo Plan General, proyectado para resolver, entre otros problemas, las importantísimas deficiencias de accesos, comunicaciones, aparcamientos, y equipamientos de Madrid y que pretende realizarse con una visión de futuro, en contraposición a la cicatería del Plan anterior, es una ocasión única para que se produzca por primera vez la coordinación imprescindible entre la planificación de Madrid y la reordenación que necesita la ciudad universitaria.

El impulso que ha dado la Oficina Municipal del Nuevo Plan General a la lenta tramitación del Plan Especial de Remodelación iniciado por las universidades, permite ver con optimismo una solución definitiva de reordenación que supere las actitudes partidistas, alcanzando un consenso en

- Suprimir los tráficos de paso, creando vías alternativas en los perímetros norte y sur con carácter de viario arterial de Madrid, limitando la utilización del viario interior a las necesidades de accesibilidad peatonal y rodada del propio recinto universitario y a las necesidades de transporte público urbano.

■ Peatonalizar el acceso a la Ciudad Universitaria, transformando parcialmente la carretera de la Coruña, renunciando a la propuesta del anterior Avance, de desviarla en paralelo a la M-30 por el Manzanares para acceder por la Avd. de Séneca a Moncloa, respetando su diseño actual de autopista hasta la plaza de Cardenal Cisneros, y proyectando una solución subterránea desde esta plaza hasta Moncloa y Cristo Rey para que el tráfico metropolitano se desarrolle de forma subterránea, y el tráfico de acceso interior al recinto en

● a) Las mejoras medio ambientales se proyectan con las siguientes acciones:



superficie, recuperando el boulevard y las amplias aceras arboladas.

■ Reducir los aparcamientos de superficie mediante la construcción de aparcamientos subterráneos de uso "exclusivo universitario", para recuperar los espacios de jardines y aceras. El incremento de un 30% de vehículos en los cuatro últimos años, invadiendo indiscriminadamente jardines y aceras, obliga a reflexionar y a ser conscientes de que no basta con prohibir aparcar para fomentar la utilización del transporte público, porque la prohibición es inaplicable y resulta un fracaso demostrado ya que el aumento progresivo del uso del automóvil es una consecuencia inevitable de nuestro tiempo. Es necesario realizar soluciones más drásticas como reducir y suprimir las calzadas y colocar elementos físicos que impidan ocupar las aceras y los jardines. Estas medidas exigen alcanzar una mínima proporción de aparcamientos subterráneos que cubra la demanda imprescindible para vehículo privado.

■ Mejorar las infraestructuras, para que el recinto universitario se convierta en un área limpia no contaminada, reponiendo y ampliando la mayor parte de sus redes actualmente obsoletas por

el incremento de la edificación y por su utilización compartida como redes municipales.

■ Ampliar y reformar los ajardinamientos, proyectando el acondicionamiento de los terrenos que carecen de tratamiento, recuperando los jardines de Ciencias, Letras y Medicina, construyendo el Jardín Botánico, transformando la calle de Juan de Herrera en vía museo y los jardines de Arquitectura y Bellas Artes en zonas de exposición. Se proyecta la plantación de arbolado lineal en todas las calles para crear amplios paseos de siete metros a ambos lados de la calzada con doble arbolado en cada paseo. (Plano nº 8, 9 y 10)

■ Proteger el patrimonio edificado, catalogando la mayoría de los edificios para mejorar el estado de sus fachadas y recuperar la calidad de su distribución original.

■ Unificar el diseño de los elementos urbanos exteriores con un modelo tipo "ciudad universitaria", fomentar la ornamentación escultural y establecer referencias escénicas en la Avd. Complutense y en la carretera de la Coruña, son algunas de las medidas que se proyectan para recuperar la singularidad del recinto.

● b) Las mejoras funcionales se pretenden lograr con las siguientes acciones:

- Limitar el uso del recinto exclusivamente a la docencia universitaria, la investigación y la actividad cultural, con la recuperación de edificios de usos administrativos extrauniversitarios, respetando únicamente el enclave de la Presidencia de Gobierno.

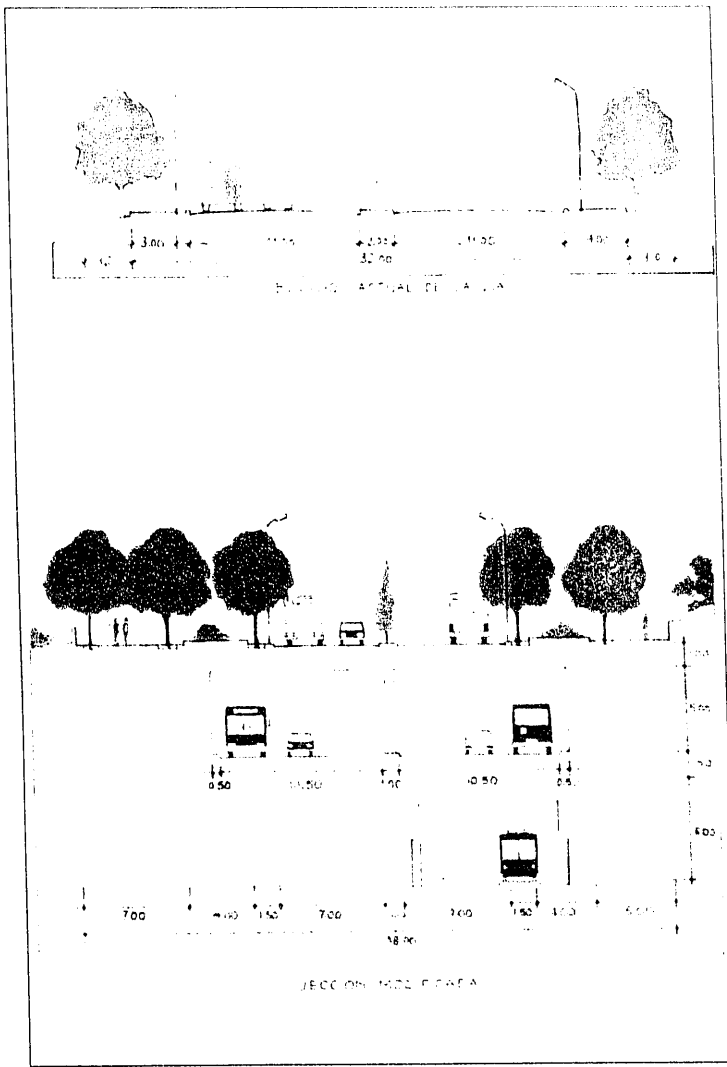
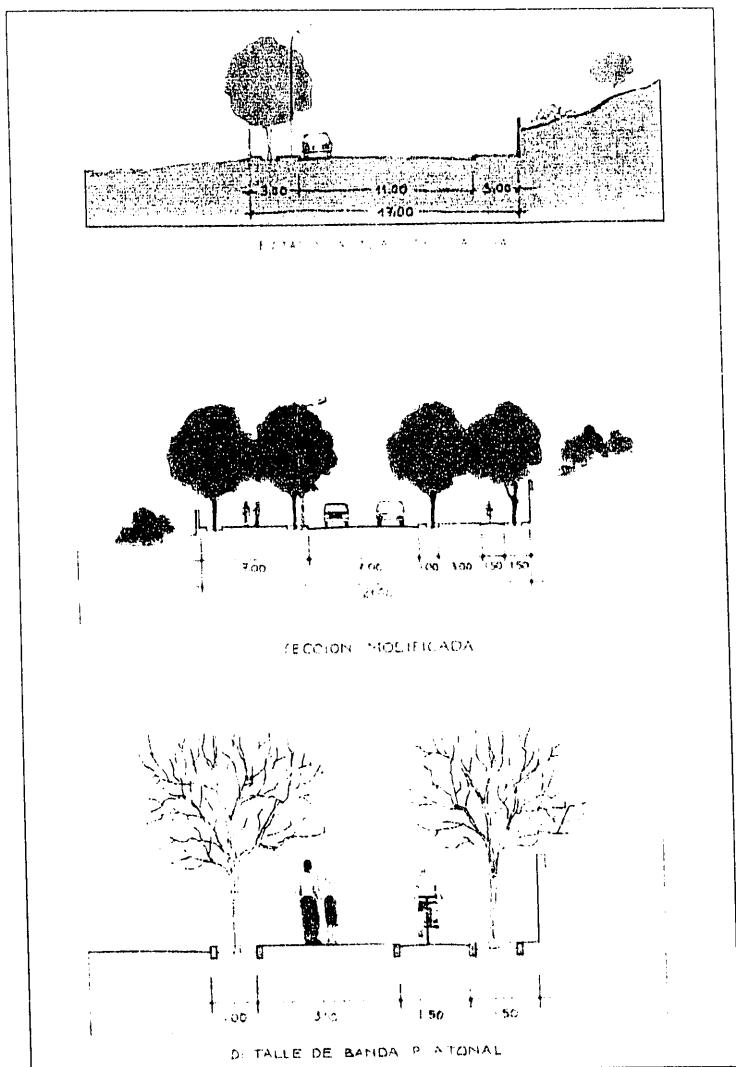
- Permitir la permanencia de las tres universidades actuales en el Recinto, abarcando todas las áreas del saber, propiciando que los centros se especialicen en enseñanzas del tercer grado en contacto con la investigación y proponiendo que el número de alumnos se limite a los que en función de la superficie total construida, pueda tener cada centro alcanzando el estándar oficial de m² por alumno que el Plan establece para cada tipo de enseñanza.

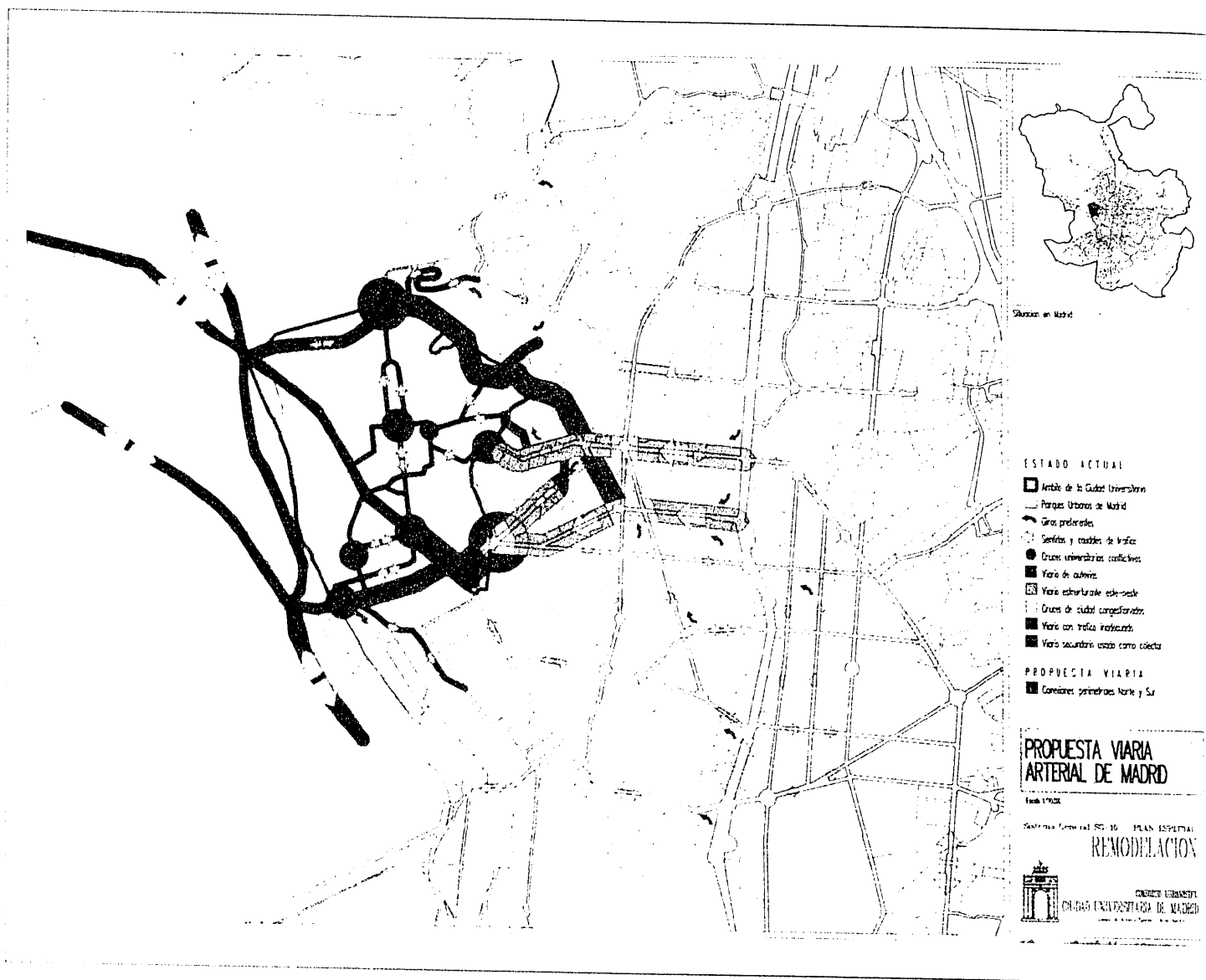
■ Posibilitar su utilización como equipamiento cultural con la construcción en el Paraninfo de una biblioteca universitaria y un centro de congresos, auditorios, cines, etc., y la reutilización del museo de Arte Contemporáneo como museo universitario.

- Dotar de equipamientos terciarios y servicios comerciales universitarios y de ocio, tanto en el centro cultural del Paraninfo como puntos estratégicos del Recinto que fomenten la interconexión entre zonas y la utilización de las instalaciones deportivas y de parques.

■ Suprimir calles en el interior de los jardines de Medicina, Ciencias y Letras para crear áreas de estancia y potenciar el trazado de itinerarios de paseos paisajísticos de interés, fomentando su utilización por los ciudadanos de Madrid.

De izquierda a derecha:
Planos 9 y 10





Plano 11

■ Mejorar el sistema de transporte interior, permitiendo la conexión rápida entre todas las zonas con vehículos no contaminantes como complemento al cierre de la línea 6 del Metro, proponiendo una ampliación del Metro hasta el Paraninfo.

■ Crear un sistema de vigilancia singular de la ciudad universitaria que respete testimonialmente la autonomía del "campus".

● c) La mejora institucional exige una organización administrativa para la que se proyecta:

■ Ampliar el Consorcio Urbanístico con la incorporación del resto de las entidades que van a permanecer en el recinto.

■ Desarrollar su actividad como entidad de gestión coordinando las actuaciones de las Universidades y del resto de las instituciones.

■ Recuperar la titularidad universitaria del recinto mediante la adscripción patrimonial de todos los terrenos e inmuebles que lo componen.

■ Tramitar un proyecto de ejecución urbanística que regule las obligaciones de urbanización y conservación.

El conjunto de las acciones, proyectadas para alcanzar el objetivo de transformar el recinto, pueden llevarse a cabo con diferentes soluciones de diseño, y en diferentes fases, y es factible su desarrollo gradual y la incorporación de soluciones concretas que persigan los mismos objetivos. Pa-

ra esta colaboración es imprescindible alcanzar el interés de todas las administraciones, pues la mayoría de las acciones no dependen de la competencia universitaria ni de sus posibilidades económicas.

En este sentido, el Plan propone acuerdos institucionales que exigen un convenio previo entre las administraciones para afrontar gradualmente su ejecución.

6.- Soluciones específicas del viario perimetral y su incidencia en Madrid

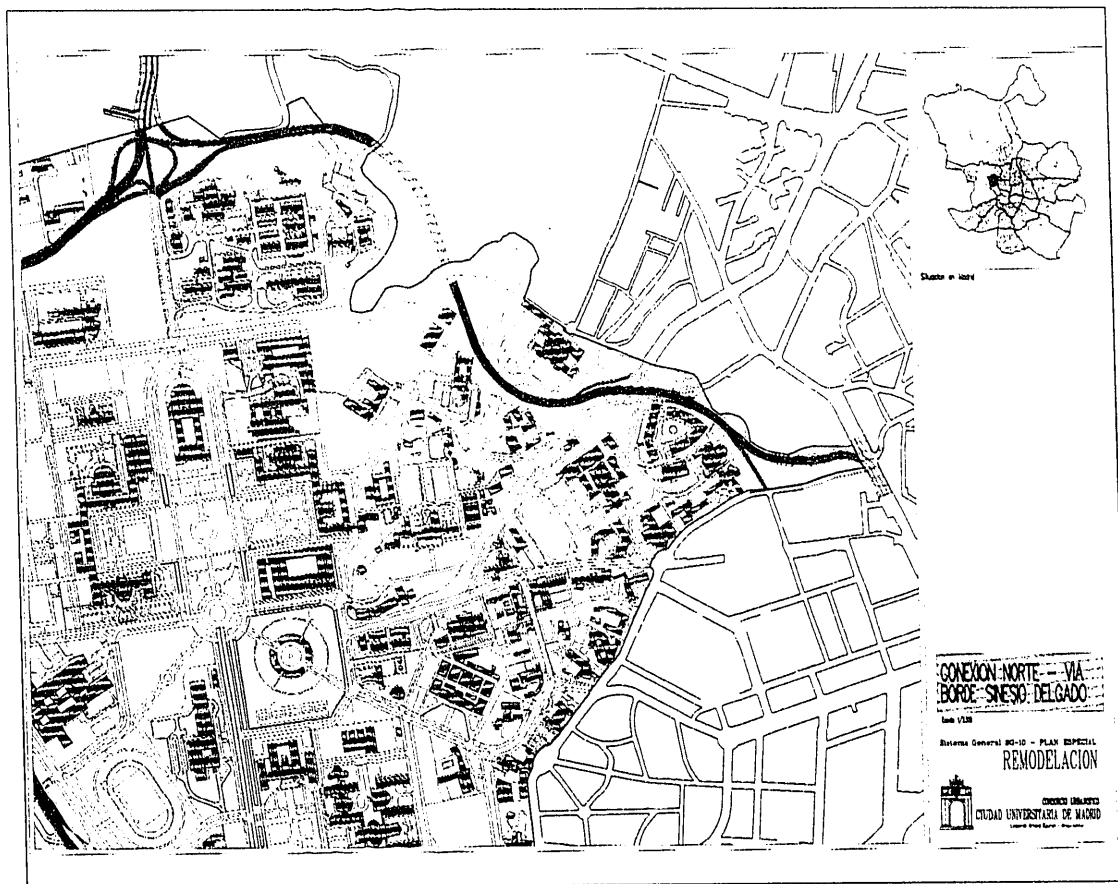
Ejemplo claro de este problema competencial es el que afecta a la estructura viaria y la congestión de tráfico que sufre la ciudad universitaria, cuya solución no está en manos de las universidades, pues la creación de vías perimetrales con carácter de redes arteriales le corresponde al Ayuntamiento en colaboración con el M.O.P.T. y la Comunidad de Madrid.

En este aspecto resulta curioso conocer como a través de antiguos convenios entre la Junta de Construcciones de la Ciudad Universitaria y el Mi-

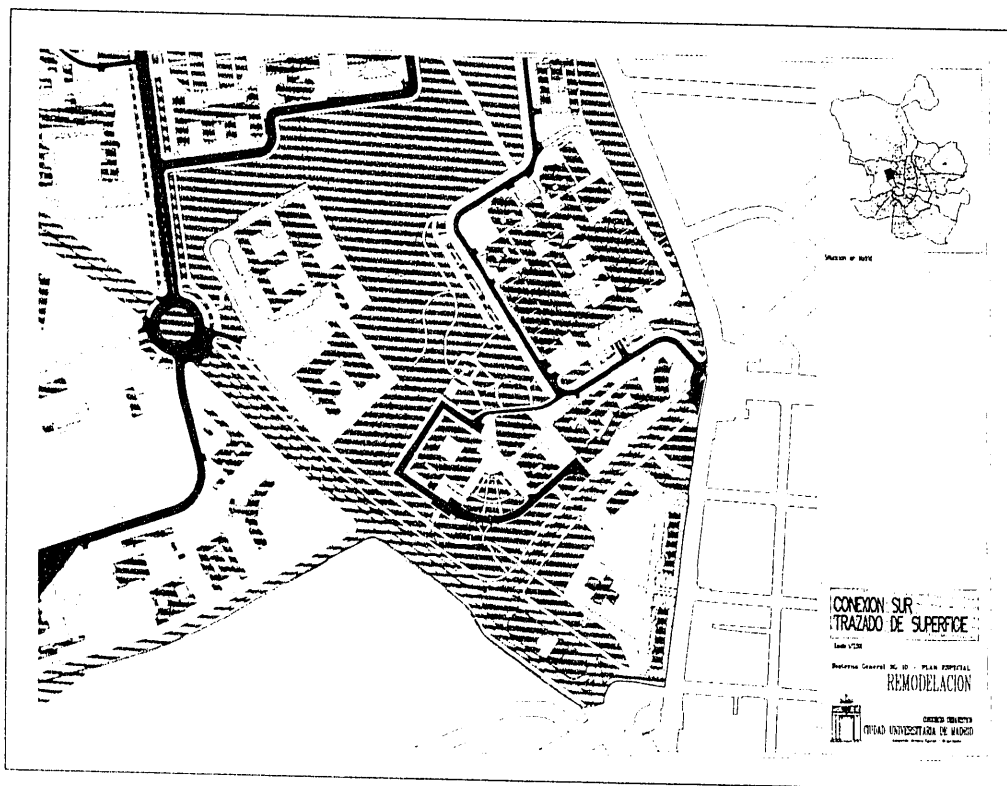
nisterio de Obras Públicas este Ministerio asumió las obligaciones de conservación de la mayoría de las calles del recinto y la competencia de su control, para favorecer su utilización como caminos públicos pero supeditados al interés universitario. En la actualidad resulta un anacronismo esta situación administrativa, pues este viario urbano en su totalidad, exceptuadas las autopistas de acceso, no tiene sentido que se conserven como si fuesen carreteras del Estado.

Las soluciones propuestas de viario perimetral, no serán "nunca viables" si pretenden resolver exclusivamente necesidades universitarias, para llevar a cabo la recuperación de la singularidad del recinto, pues la prioridad de los accesos a Madrid ha sido en estos últimos años, para los responsables políticos, más importante y de mayor rentabilidad social que la mejora de la ciudad universitaria.

Las propuestas del Plan Especial deben ser consideradas como soluciones viarias de interés para todos los ciudadanos de Madrid, y en este sentido se deben recoger en la Revisión del Plan General como sistemas generales, pues resuelven



Plano 12



Plano 13

La nueva conexión que el Plan propone por el perímetro Sur, supone dar continuidad por la Avd. de Séneca a la carretera de Castilla mediante la ejecución de un paso elevado en la Avd. de Valladolid, para entroncar con la carretera de la Coruña con una solución subterránea, resolviendo en superficie el cruce hacia la Avd. de Reyes Católicos. (Plano nº 13)

Esta conexión permite suprimir el tráfico de paso en la Avd. de Juan de Herrera y los atascos de la Plaza de Cardenal Cisneros y suprimir el cruce del Parque del Oeste. Compatibilizar este nuevo viario con el enterramiento proyectado en el último tramo de la Carretera de la Coruña hasta el Arco del Triunfo para recuperar la peatonalización de esta entrada a la ciudad universitaria desde Madrid, es perfectamente viable, si se tiene en cuenta el aumento de capacidad via-

un problema general y mejoran los accesos de Madrid.

En efecto, la colmatación de la carretera de la Coruña y la insuficiencia de vías de acceso en el noroeste de Madrid que canalicen los tráficos transversales de los barrios de Moncloa y Tetúan, obligan en la actualidad a utilizar como vías colectoras calles que no lo son, congestionando cada día más la Plaza de Cristo Rey y atravesando indiscriminadamente el parque de la Dehesa de la Villa, el parque del Oeste y la Ciudad Universitaria. (Plano nº 11)

La nueva conexión que el Plan Especial propone por el Norte desde Pablo Iglesias a Sinesio Delgado, con la modificación de este último enlace mediante una solución a desnivel, exige que la calle Pablo Iglesias se convierta en vía colectora desde su entronque con la Avd. Filipinas para descongestionar Cristo Rey, permitiendo incorporar el tráfico de Tetúan por la Avd. de Almirante Moreno, suprimiendo el cruce del parque de la Dehesa la Villa y resolviendo con ello la limitación actual que supone incorporarse desde estos barrios al túnel de Sinesio Delgado en la parte Norte del barrio del Pilar. (Plano nº 12)

ria que produce la utilización simultánea de calzadas subterráneas y de superficie.

El proyecto de enterramiento de este tramo de la carretera de la Coruña ha obligado a que el túnel de la línea 6 del Metro se profundice, dejando un espacio libre de 7 m. para el paso de la futura calle enterrada, pues tenía previsto realizarse a nivel de la rasante de la carretera de la Coruña, haciendo inviable con ello esta solución de futuro.

A pesar de las dificultades técnicas y económicas que pueden suponer las obras descritas, la supresión de tráfico por los parques del Oeste y la Dehesa la Villa, la recuperación de la tranquilidad medio ambiental en el interior de la ciudad universitaria, la descongestión de la Plaza de Cristo Rey y de la Avd. de Reina Victoria, y la creación de vías colectoras transversales en el sentido Este-Oeste, inexistentes actualmente en el cuadrante Noroeste de Madrid haciendo más fluido su tráfico, justifican ampliamente las propuestas del Plan Especial de Remodelación y su interés para la ciudad de Madrid, y sería deseable que con motivo del Nuevo Plan General fuese posible alcanzar la necesaria coordinación urbanística entre la planificación universitaria y la planificación de Madrid. ■