

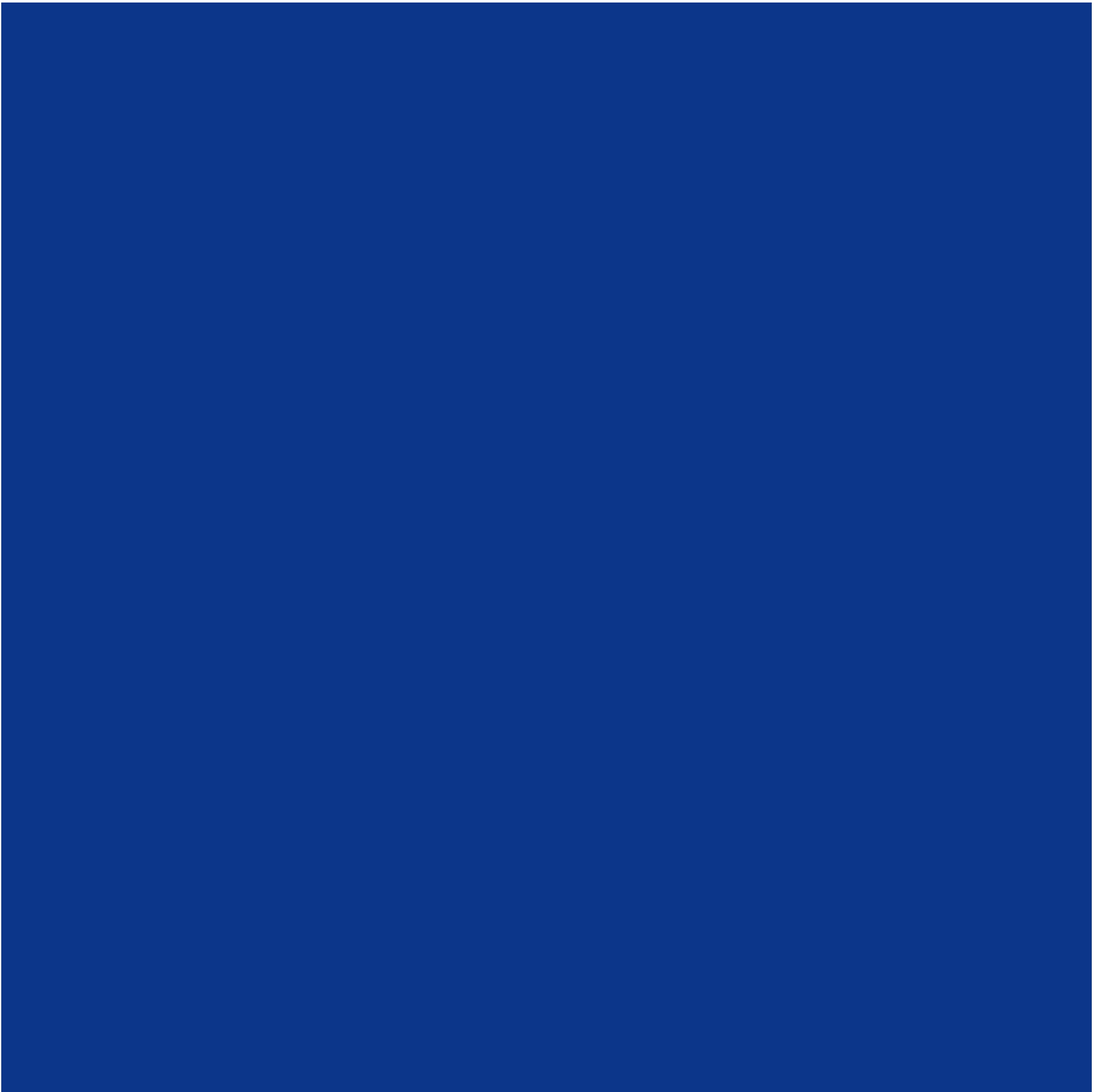
Los Planes de Ordenación Urbana de Madrid



Los Planes de Ordenación Urbana de Madrid



LOS PLANES DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID





Los Planes de Ordenación Urbana de Madrid

Comunidad de Madrid

Presidenta

Esperanza Aguirre Gil de Biedma

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio

Consejero

Mariano Zabía Lasala

Director General de Urbanismo y Planificación Regional

Enrique Porto Rey

© Primera Edición, 1981.

COPLACO

© Segunda Edición ampliada, 1990.

Centro de Información y Documentación.

Consejería de Política Territorial

Comunidad de Madrid

© Tercera Edición corregida y aumentada, 2006,

Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio

Comunidad de Madrid

Supervisión editorial por parte de la Consejería

Francisco López

M^a Carmen Córcoles

Edición revisada por

Carlos Bustos, arquitecto

Diseño y producción editorial

Carlos Bustos & Felipa juez

Maquetación

DeBuKs, s.c.

Impresión

Artes Gráficas Palermo S.l.

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse utilizando medios electrónicos o mecánicos, por fotocopia, grabación, información y otro sistema, sin permiso por escrito del editor.

ISBN: 84-451-2856-6

Depósito Legal: M-19.273-2006

INDICE

| | |
|-----------|--|
| 7 | Presentación de la tercera edición Enrique Porto Rey Director General de Urbanismo y Planificación Regional |
| 8 | Ordenanzas Municipales 1590 Ordenanzas de Felipe II 1892 Ordenanzas Municipales 1972 Ordenanzas Municipales |
| 14 | Ensanche de Madrid 1859 Plan Castro 1909 Plan Nuñez Granés |
| 26 | La Ciudad Lineal |
| 32 | Concurso Urbanístico Internacional 1929 1929 Plan Zuazo 1931 Plan General de Extension |
| 40 | Plan Regional de Madrid 1939 1939 Plan General de Ordenación |
| 48 | Plan General de Ordenación 1946 |
| 52 | Plan General 1963 |
| 56 | Plan General 1985 |
| 66 | Bases del Plan de Estrategia Territorial 1996 |
| 76 | Plan General 1997 |
| 87 | Fotoplano, fotos aéreas y ortoimágenes de satélite |
| 93 | Bibliografía |

PRESENTACIÓN DE LA TERCERA EDICIÓN

Transcurridos ya casi veinticinco años desde que en 1981 la Dirección General de Urbanismo de COPLACO editase por primera vez, con motivo de la exposición correspondiente, el libro titulado *Los Planes de Ordenación Urbana de Madrid*, y agotadas las sucesivas reediciones y actualizaciones de dicho título, se ha estimado conveniente publicar con el mismo objetivo divulgativo de las ediciones anteriores una nueva edición actualizada y mejorada, ampliada con dos nuevos capítulos que presentan los dos nuevos documentos de rango similar a los ya presentados producidos en el período, el Documento de Bases del Plan de Estrategia Territorial de la Comunidad de Madrid de 1996 y el Plan General de Madrid aprobado definitivamente en 1997.

Aprovechando las ventajas que brinda el estado actual de la tecnología electrónica, las imágenes que contenían las diapositivas de las anteriores publicaciones se han incorporado a un CD al que se le han añadido, además, otras imágenes complementarias, entre las que se encuentran todas las que ilustran los nuevos capítulos que no se han incluido en la parte impresa. Con ello se continúa facilitando la documentación necesaria para una comprensión básica de algunos de los hitos de la historia del urbanismo madrileño que puede servir tanto para la formación de nuestros jóvenes como para todos aquellos que, teniendo inquietud por comprender la evolución del mismo, deseen completar sus conocimientos sobre Madrid.

ENRIQUE PORTO REY

Director General
de Urbanismo y Planificación Regional

ORDENANZAS MUNICIPALES

1590. ORDENANZAS DE FELIPE II

1892. ORDENANZAS MUNICIPALES DE LA VILLA DE MADRID

1972. ORDENANZAS MUNICIPALES SOBRE SUELO Y EDIFICACIÓN

1590. Ordenanzas de Felipe II

A.M.V.
Madrid 1590

*El licenciado Jiménez, Ortiz, 28 junio.
Recibida en S. Lorenzo el mismo día.*

En la consulta de la Junta para su Majestad [Felipe II] se le da cuenta de las cosas de aquella Villa, y Juan de Valencia trae las trazas para darlas a entender y suplica a vuestra merced le despache con brevedad.

Habiendo visto su Majestad la traza y consulta que la Junta envió con Juan de Valencia, en cuanto a la calle de Santa María a la plazuela de San Salvador, le parece que se ejecute con brevedad y como está en la planta; y en cuanto a que se acumulen pleitos de esta calle y de las demás que al presente hay, para que la Junta los vea y determine, proveerá con brevedad; y en cuanto a la dicha calle lo que hay desde la plaza de San Salvador hasta la puerta de Guadalajara se continúe conforme a la planta antigua, sin innovar cosa alguna; y desde allí hasta la puerta de la Pestilencia adelante de los caños de Alcalá, se acomode, quitando encuentros y añadiendo en partes; y desde las Vallecas adelante, pues es tan ancha la calle se podrá dividir en dos, de ancho suficiente, dejando plaza en partes cómodas, como en la planta parece, enmendando lo que pareciere que conviene y hacer de todo planta precisa y enviarla a su Majestad para que vea lo que más convenga.

Y lo que se corta desde el Conde (de Barajas) hasta la calle de Toledo, para continuar la calle nueva todo hasta la puerta de Guadalajara, arrimándose a la cerca de la villa y quitándola, si fuere menester; se puede convertir en panadería una parte y otra en fru-

tería y vinatería y gallinería, mesón de lino, mesón de pesca fresca y para caza y otras cosas que se vienen a vender de ordinario, que por no tener acogida en la plaza o cerca de ella, se da ocasión para que la regatonería ande dentro de la Corte, estando por ley ordenado no la pueda haber dentro de las cinco leguas.

Y aunque se han visto todas las plantas tocantes a la dicha plaza y panadería, así viejas como las que de nuevo se han hecho y las dificultades y comodidades y consultas sobre ellas hechas, ha parecido ésta mejor; y demás cómodos y ornatos, así en la dicha plaza como en las calles que allá concurren, por lo cual aunque fuese más costosa convendrá se ejecute ésta y ponga por obra; y en cuanto al sitio de los toros, que la villa tiene señalado para panadería, se podrá vender al que más diere por ellos y se quietarán los vecinos que les tomaban sus casas y lo recibían por pesadumbre.

Y en cuanto a lo que se les lleva de presente para la limpieza, no se les lleva nada, sino la villa ponga persona propia y salariada para ello; y la pena que se les ha de poner, si no hacen dentro del dicho tiempo los cajones, sea que se les quite el sitio y privado por un año de trato y sitio en toda la villa y no otra alguna, y sobre ello no pueda haber pleitos; más de que no habiendo puesto el dicho cajón dentro del dicho tiempo otro pueda pedirlo y la Villa se lo dé con las mismas condiciones y que dentro de ocho días ponga el dicho cajón, y no cumpliendo, le sea quitado y dado a otro que lo cumpla.

En cuanto a los lavaderos y su remedio ha parecido bien a su Majestad, y que se haya empezado a ejecutar; y será bien que se continúe hasta que del todo se desarraiguen así en Madrid

como en los lugares de su contorno donde se lava ropa; y que se provean con toda brevedad lavaderos en partes cómodas; y que por ninguna vía del agua que de ellos saliere no se riegue ningún género de frutales ni hortalizas ni jardines sino que vaya al río o a otras partes secas donde no se siembre.

Y en cuanto a las demás partes que se han de ver y determinar, se haga consulta en la Junta y se envíe para que se haga lo que conviene.

1892. Ordenanzas Municipales de la Villa de Madrid

Capítulo XI SERENOS

Art. 38. Para el servicio de vigilancia nocturna y del alumbrado público por petróleo, habrá los serenos que se consideren necesarios.

Art. 39. El cuerpo de serenos se regirá por un reglamento especial formado por el Ayuntamiento.

Art. 40. Los serenos de particulares tienen además las obligaciones siguientes:

1.º Abrir las puertas de las casas, cuyas llaves se les hayan confiado por los propietarios o vecinos.

2.º Cuidar de la puntual observancia de las ordenanzas y bandos de policía urbana y demás órdenes que se les comuniquen.

Capítulo XII FUENTES PÚBLICAS Y AGUADORES

Art. 41. Las fuentes públicas de la Villa de Madrid se dividen en:

Portada de Ordenanzas Municipales de la Villa de Madrid. Primera edición. 1892

1.º Fuentes vecinas; 2.º fuentes de vecindad y aguadores; 3.º fuentes de aguadores; 4.º fuentes volantes, y 5.º fuentes monumentales y de adorno.

Art. 42. Las del primer grupo están destinadas al servicio preferente de los vecinos. En las del segundo grupo existirá por lo menos un caño destinado al servicio de la vecindad, y los demás al de los aguadores, pudiendo éstos hacer uso del caño o caños destinados al vecindario tan sólo en el caso de que no los utilizare vecino alguno. Las del tercer grupo están destinadas al servicio de los aguadores. Las del cuarto, que sólo podrán colocarse en caso extremo y oyendo el parecer del Jefe facultativo de Fontanería, se utilizarán, bien por los aguadores, bien por los vecinos, según el servicio a que provisionalmente estén llamadas.

Art. 43. El número de aguadores que se destinen a las fuentes públicas será el que corresponda a la dotación de los caños que se les asigne en la misma, en la proporción de que cada uno pueda surtir, durante las veinticuatro horas, de 30 cubas, de capacidad cada una de 33 litros, si lo permitiera el estado del viaje que surte las fuentes, y a cuyo efecto el Jefe facultativo de Fontanería, auxiliado de los Visitadores de viajes, áreas y fuentes, practicará los aforos necesarios a fin de que no se expidan licencias en mayor número que las correspondientes a la dotación de cada fuente.

Art. 88. Se prohíbe a todo carruaje correr por las calles y paseos.

Art. 89. Los conductores de los carruajes dejarán a su paso libres las aceras.



Art. 92. Ningún cochero podrá separarse del carruaje que conduzca.

... ..

**CAPÍTULO V
TIENDAS DE COMESTIBLES**

Art. 256. Las tiendas de comestibles, conservas, pastas, confituras y de toda sustancia alimenticia, así como de bebidas en general, están sometidas a la inspección y vigilancia de la Autoridad y sus delegados, según se expresa en el artículo 20 1.

Art. 257. En las tiendas de comestibles habrá perfecto aseo y estarán separadas convenientemente las especies. No se permitirá que en la parte exterior ni en las entradas del establecimiento se coloquen embutidos u otros géneros que molesten al público. Los mostradores serán de mármol o de madera sin barniz ni pintura alguna.

... ..

**CAPÍTULO VII
LÍQUIDOS**

Art. 269. El aceite de oliva será puro, sin mezcla de otro aceite o grasa,

aun cuando sea inofensivo para la salud. Cada especie de aceite se venderá con su nombre propio sin que se permita la mezcla en los despachos para bajar el precio.

**CAPÍTULO XI
MEDIDAS DE SEGURIDAD E
HIGIENE DE TALLERES**

Art. 348. Del establecimiento de toda clase de taller dedicado a industria, no comprendida en la clasificación de insalubre, incómoda o peligrosa, en que hayan de ocuparse más de diez operarios, se dará cuenta al Alcalde, remitiendo una sucinta memoria en que se exprese la industria de que se trate, el número de operarios que haya de ocuparse de ordinario y como máximo, la clase y número de máquinas que hayan de funcionar y el espacio de que se dispone.

Art. 349. En vista de este documento el Alcalde dispondrá la comprobación de los detalles de la memoria por los Arquitectos municipales o Ingeniero industrial, quienes se informarán personalmente de si están cumplidas las exigencias de higiene pública y seguridad de los operarios.

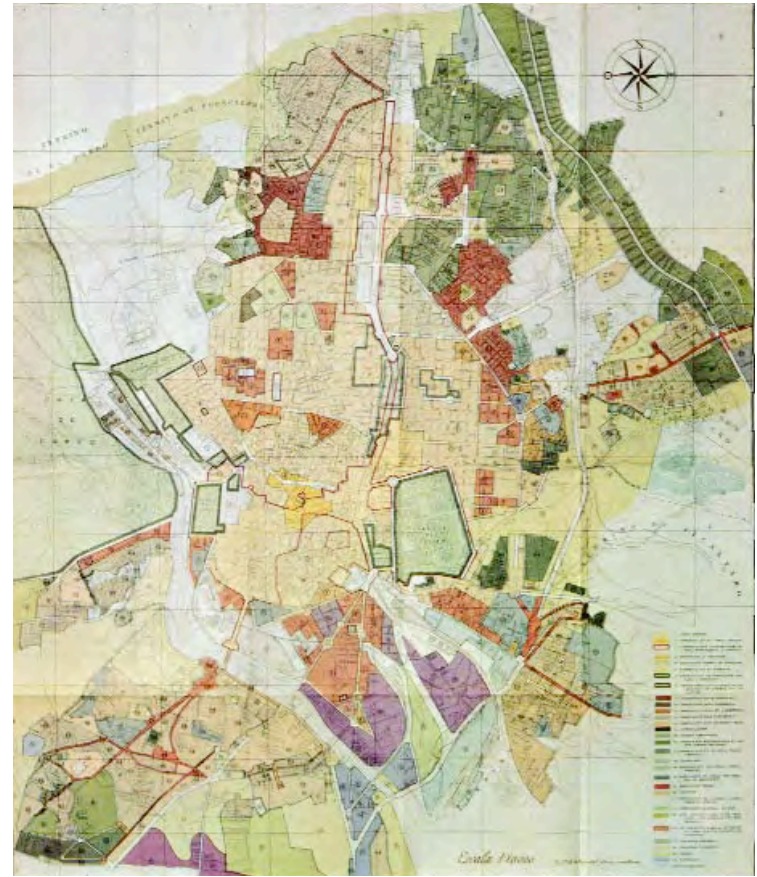
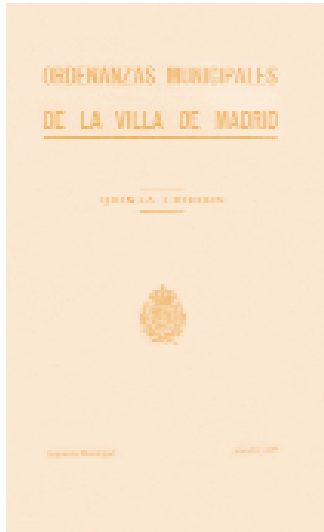
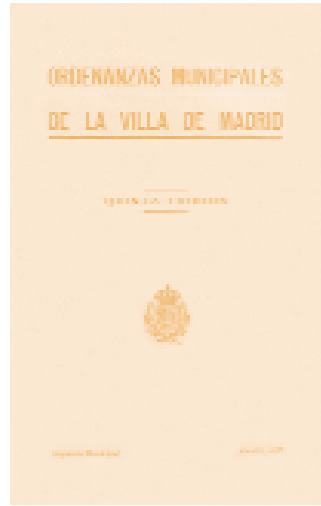
... ..

Art. 660. Los propietarios no podrán nunca excederse de las alturas señaladas a las casas según el ancho y categoría de las calles; pero dichas alturas no serán obligatorias, pudiendo hacer el número de pisos que les convenga, hasta uno solo, siempre que en este caso su luz no baje de seis metros.

... ..

2.º Construcciones de nueva planta

Art. 706. Toda construcción de nueva planta necesita para ejecutar-



Plano de Ordenanzas de edificación 1946. Zona del casco. 1/10.000



Plano de Ordenanzas de edificación 1946. Zonas exteriores. 1/30.000

se licencia expedida por el Alcalde, en la que se fijarán las condiciones a que taxativamente se ha de sujetar, siempre previa la alineación y rasante de que se hace mérito en esta Ordenanza.

Art. 707. Las licencias de obras de nueva planta llevan consigo el pago de un derecho consignado en las tarifas correspondientes, votadas de antemano por el Ayuntamiento y aprobadas por la Superioridad, El propietario o concesionario adquiere y acepta el compromiso de este pago desde el momento en que presenta al Alcalde la solicitud para obtener la licencia.

Art. 708. Las solicitudes de licencias para obras de nueva planta deberán dirigirse al Alcalde en el papel sellado correspondiente. Es requisito indispensable que sea firmada por el propietario ó persona que legalmente le represente, indicando su domicilio, y además por el perito autorizado por la ley que ha de dirigir la obra (Real orden de 10 de junio de 1854), expresando el domicilio de éste, así como el del aparejador o sobrestante encargado de ella.

... ..
6.º Reglas de higiene a que han de sujetarse las construcciones de nueva planta

Art. 778. La edificación de casas que sólo tengan una fachada a la vía pública deberá disponerse de modo que un 15 por 100 cuando menos de la superficie del solar quede al descubierto en forma de patios.

... ..

CAPÍTULO VIII CONSTRUCCIONES EN EL EXTRARRADIO

Art. 836. Para toda edificación que se pretenda realizar en el extrarradio es necesaria la autorización del Ayuntamiento.

Art. 837. La petición se dirigirá por el propietario al Alcalde, manifestando el sitio, objeto y condiciones de la edificación que se pretenda construir.

Art. 838. Las obras se ejecutarán bajo la dirección de facultativo legalmente autorizado, quien suscribirá la instancia a que se refiere el artículo anterior, en unión del propietario, quedando por este hecho con la responsabilidad inherente al cargo de director facultativo de la obra.

... ..

CAPÍTULO II PASEOS, ARBOLADO, JARDINES, PARQUES Y VIVEROS

Art. 903. Se prohíbe hacer daño al arbolado.

Art. 904. Asimismo se prohíbe ocasionar deterioro alguno en los objetos de utilidad y del servicio y adorno que existan en los paseos, parques y jardines.

Art. 905. También se prohíbe cazar, coger nidos, pescar en los estanques y bañar perros fuera de los sitios destinados a ello.

Art. 906. No se permite lavar objeto alguno en las fuentes ni que los ganados abreen en las mismas.

Art. 907. Queda prohibido poner objetos de cualquier clase y verter aguas o basuras en los paseos y contrapaseos.

Art. 908. Se prohíbe dirigir a las regueras y alcorques las aguas sucias de las casas y los residuos de las fábricas, talleres y huertas, así como toda otra sustancia que pueda causar daños en el arbolado.

1972. Ordenanzas Municipales sobre suelo y edificación

TÍTULO I RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO

CAPÍTULO I CALIFICACIÓN DEL SUELO

Art. 3. Clasificación.- A efectos de aplicación de estas Ordenanzas, el territorio del término municipal se clasifica en Suelo Urbano, de Reserva Urbana y Rústico.

... ..

CAPÍTULO II PLANES PARCIALES

Art. 7. Definición.- 1. Plan Parcial es el documento de ordenación que desarrolla el Plan General en un área determinada. Constituye un grado de planeamiento intermedio entre el Plan General y los Proyectos de urbanización, obras e instalaciones de servicios.

2. Podrán ser de iniciativa oficial o privada, según se promuevan por el Estado, el Ayuntamiento o Entidades Oficiales, capacitadas para ello, o por los propietarios de las fincas, sociedades o personas privadas, que habrán de sufragar la urbanización o incluso los accesos y servicios primarios.

... ..

CAPÍTULO III SUELO URBANO

Sección 1.ª **Normas reguladoras de la edificación**

Art. 86. Condiciones.- Las condiciones a que ha de sujetarse la edifi-



Plano de Ordenanzas Municipales 1972. Gerencia Municipal de Urbanismo

cación en el suelo urbano son las específicas de la Ordenanza de cada zona, complementadas con las presentes condiciones generales.

Art. 87. Condiciones de edificación. Se dividen en:

- a) Condiciones generales de volumen e higiénicas;
- b) Condiciones generales de usos; y
- c) Condiciones generales estéticas.

... ..

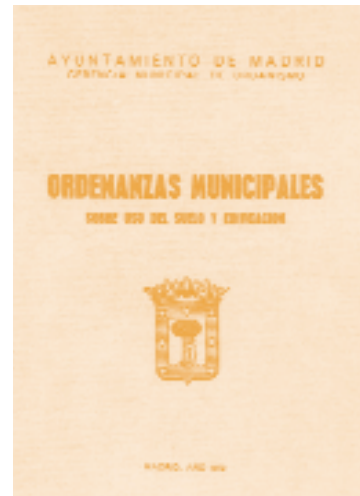
Sección 4.^a

Condiciones generales estéticas

Art. 266. Normas de estética.-

1. El fomento y defensa del conjunto estético de la ciudad corresponde al Ayuntamiento y, por tanto, cualquier clase de actuación que le afecte deberá sujetarse a su criterio, que se acomodará a lo establecido en el artículo 60 de la Ley del Suelo. Consiguientemente, el Ayuntamiento podrá denegar o condicionar las licencias de obras, instalaciones o actividades que resulten inconvenientes o antiestéticas.

2. La tramitación de cualquier licencia comprende necesariamente la comprobación, por el Servicio Municipal que corresponda, si la obra, instalación o actividad de que trate se halla afectada estéticamente, ya sea por sus propias características o por estar comprendida en algún recinto histórico, artístico, arqueológico o estético, o en sus zonas de influencia, en cuyo caso deberá ser objeto de atención especial por dicha Dependencia, que informará sobre las condiciones de cualquier clase que deban imponerse e incluso su prohibición. Estas condiciones podrán referirse tanto al uso y dimensiones del edificio y sis-



tema de cubiertas como a la composición y materiales a emplear y a los detalles de todos los elementos en forma, calidad y color.

... ..

TITULO III PROCEDIMIENTO

CAPÍTULO I TRAMITACIÓN

Sección 1.^a Generalidades

Art. 268. Actividades reguladas. Las actividades a que se refiere este capítulo se agrupan en la forma siguiente:

- a) Información urbanística;
- b) Tramitación de Planes Parciales y sus modificaciones;
- c) Licencias de urbanización y sus modificaciones;
- d) Señalamiento de trazados;
- e) Licencias de parcelación o re-parcelación;
- f) Licencias de obras;
- g) Licencias de vertederos;
- h) Movimiento de tierras;
- i) Licencia de apertura y funcionamiento de industrias y actividades.

ORDENANZA 3 EDIFICACION ABIERTA

3,1 Generalidades

3,11 Definición.- Bloques aislados sin patios cerrados; aislados pareados sin patios cerrados, bloques en H, y aislados con patios cerrados. Los bloques quedarán separados por espacios libres ajardinados, cuya plantación y conservación serán de cuenta de los propietarios de las fincas.

... ..

ORDENANZA 12 TRANSFORMACIÓN

12,1 Generalidades

12,11 Definición.- Regula los cambios admisibles en las condiciones de la edificación, para evitar la rigidez de aplicación de las Ordenanzas cuando las características sociales, urbanísticas y estéticas lo permitan.

12,12 Condiciones.- Se establecen las siguientes:

12,121 Será obligatoria la cesión gratuita al Ayuntamiento, exenta de cargas y gravámenes -además de los viales-, del 10 por 100, como mínimo, de la superficie de la parcela comprendida dentro de las alineaciones exteriores para espacios libres públicos, y del 5 por 100 para zonas escolares, dependencias municipales y servicios públicos o de interés social, con la situación y forma que debe aprobar el Ayuntamiento para la mejor resolución de los problemas urbanísticos.

1859 PLAN CASTRO

1909 PLAN NUÑEZ GRANÉS

Plan Castro

Memoria descriptiva del anteproyecto
de ensanche de Madrid

INTRODUCCIÓN

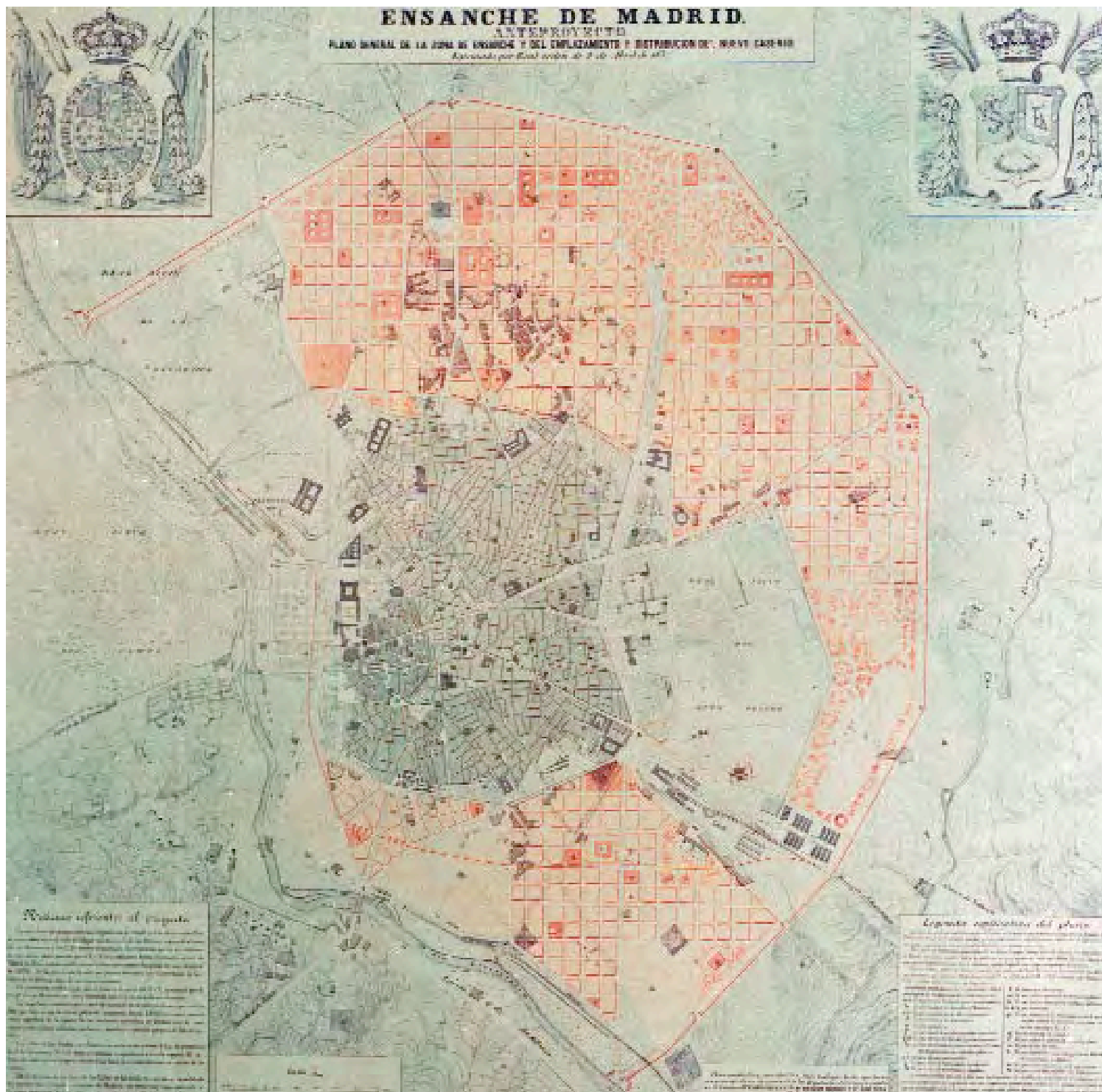
*Real decreto de 8 de abril de 1857.
Nombramiento de la Comisión para
el estudio del proyecto de ensanche de
Madrid.*

En la Gaceta de Madrid correspondiente al martes 14 de abril de 1857 se lee el Real decreto espedido en 8 del mismo mes, y la exposición dirigida a S. M. por el Ministro de Fomento que dicen así.

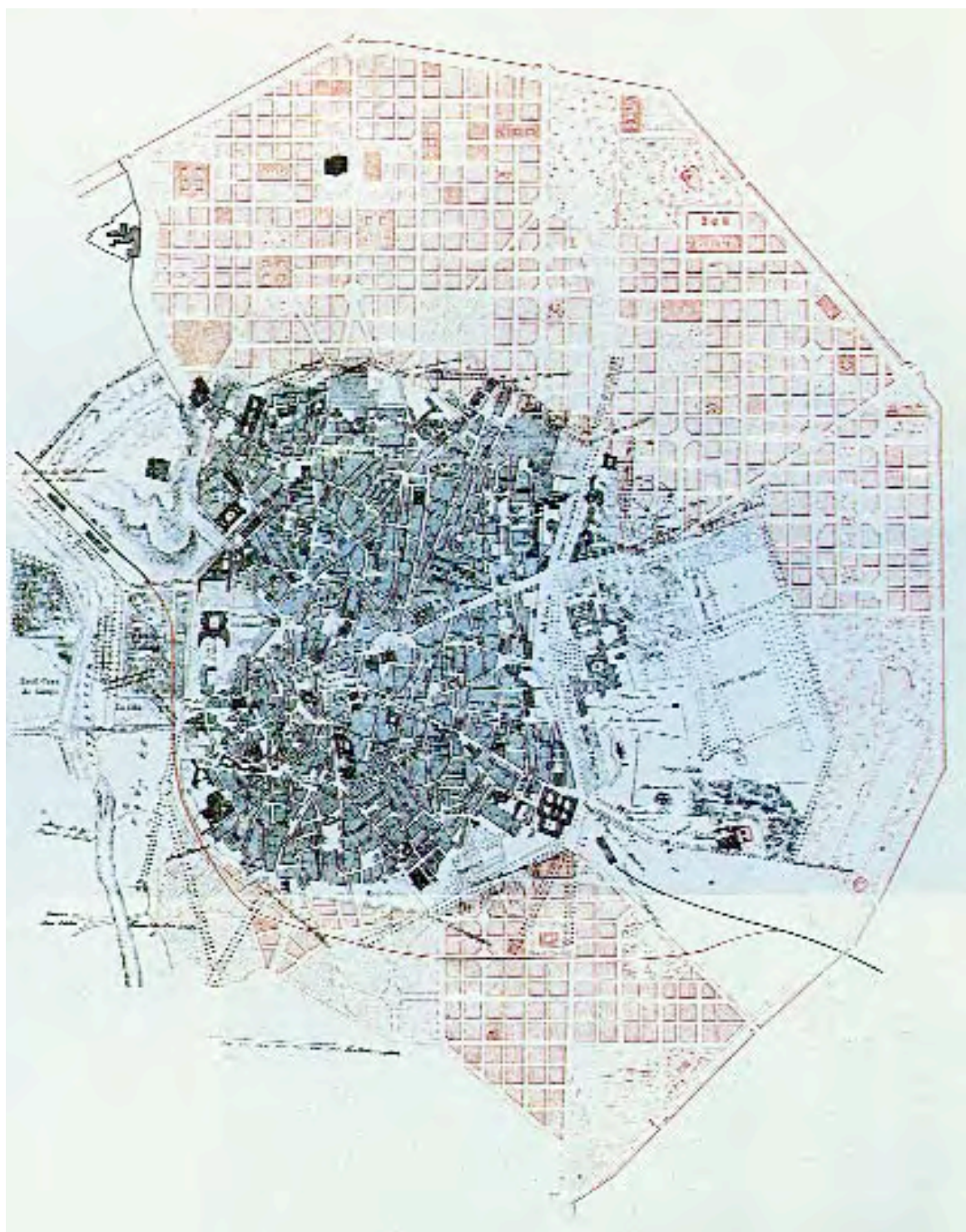
«Señora: El aumento de población que en estos últimos años ha experimentado la capital de la Monarquía, las grandes mejoras que en breve deben plantearse en ella, transformándola, puede decirse, por completo, y sobre todo, las nuevas necesidades creadas por los adelantamientos del siglo, reclaman imperiosamente el ensanche de la Corte, asunto en que vienen ocupándose hace largo tiempo la opinión pública y la municipalidad sin haber obtenido hasta ahora resultado alguno inmediato. = Madrid es uno de los pueblos que, en proporción de su vecindario, menor superficie tiene destinada, en su recinto interior a paseos, plazas y otros desahogos tan necesarios para el movimiento y el tráfico, como bajo el punto de vista del ornato y de la salubridad. Al paso que otras grandes ciudades, atravesadas por caudalosos ríos, cuenta en su parte céntrica hermosos parques y plazas espaciosas, la capital de España no contiene un solo paseo dentro de su caserío; y barrios formados por estrechas calles sin mas interrupción que algunas reducidas plazuelas, ocupan sus más pobladas localidades. = Otra cir-

constancia contribuye á agravar el mal que acaba de indicarse. No existiendo en Madrid mas que un solo centro de población, en él se aglomeran los habitantes, contribuyendo así a que en lugar de extenderse la construcción en sentido horizontal hacia los barrios estremos como sería de apetecer, se mantenga estacionaria en un mismo punto, elevando de día en día el número de pisos de los edificios para hacerlos cada vez mas estrechos, incómodos e insalubres. = Pero no son, Señora, estas consideraciones las que con mas fuerza aconsejan el ensanche de la capital. Las hay todavía mas importantes que obligan a acelerar su realización. = Madrid, residencia de V. M. y de todos los altos cuerpos del Estado, va a presenciar en breve el establecimiento de algunas mejoras de primer orden, que, modificando por completo sus condiciones físicas y sociales, exigen las reformas a que se refiere el Ministro que tiene la honra de ocupar en este momento la atención de M. M. = Centro ya de las carreteras generales, como después lo será de toda la red ferro-carriles de la Península, en breve ha de convertirse esta villa en una plaza de gran movimiento social y mercantil a donde afluyan, en escala hasta ahora desconocida, viajeros de todas las provincias y naciones, y mercancías de todas clases y procedencias. = Para el verano de 1858 llegará a las puertas de Madrid un gran caudal de aguas, que al mismo tiempo que satisfaga las primeras necesidades del vecindario, facilitando la construcción de nuevos jardines y de establecimientos de baños, casas de lavado y otras clases, suministre a la agricultura y a la industria poderosos elementos de desarrollo y prosperidad. = Contando con el grande y monumental acueducto que llevará a las edades futuras el nombre de V. M., es

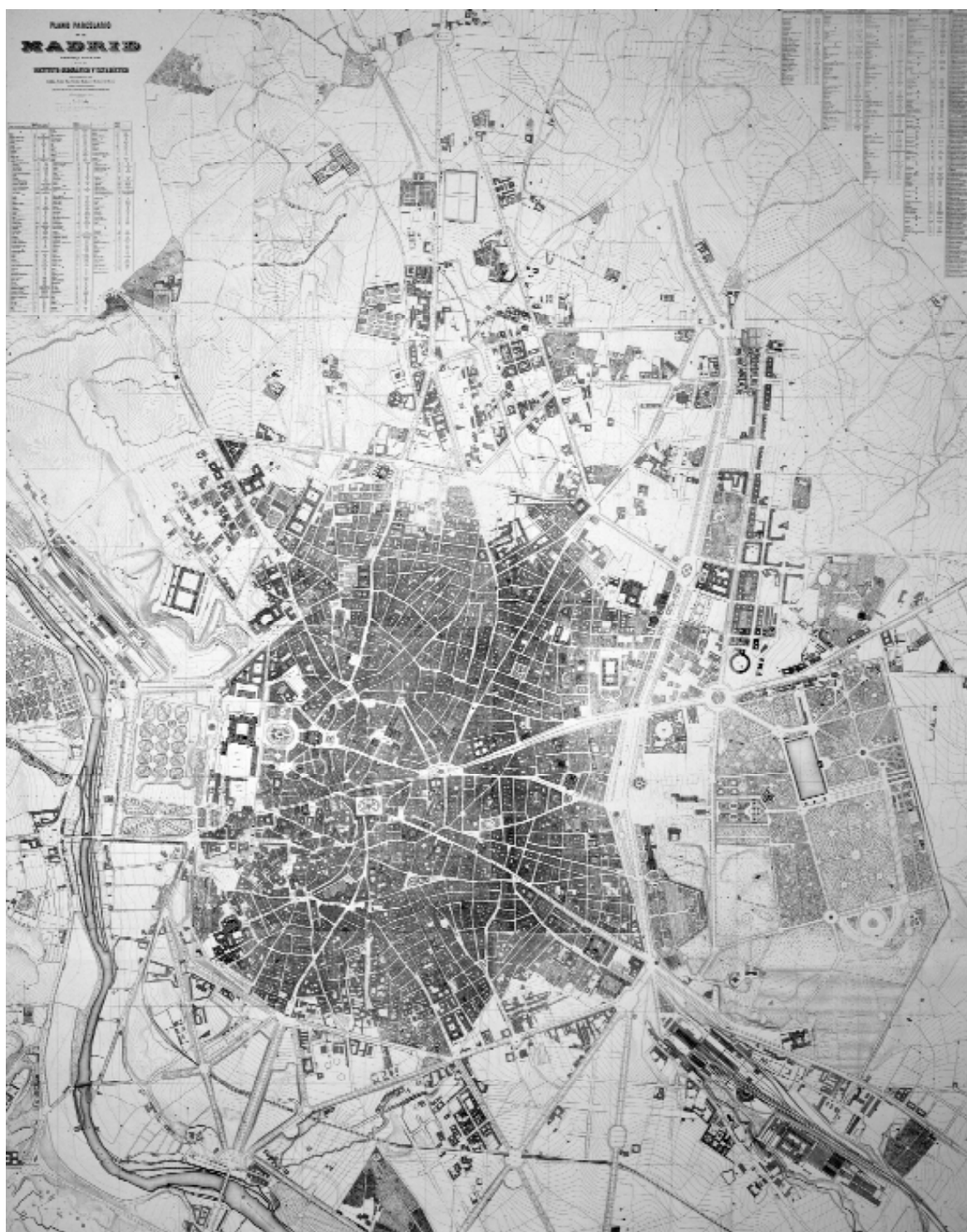
muy probable que el uso que hoy se hace de las aguas del Manzanares vaya decreciendo paulatinamente, lo cual podrá dar lugar á que, encauzando la corriente del río, se aprovechen sus orillas para formar paseos agradables, de que ahora carece la Corte casi por completo. = Otro tanto puede decirse del canal alimentado por el mismo río. Pronto a resolverse el destino que se ha de dar á esta obra, si se acuerda su desaparición como vía de transporte, podrán convenir sus aguas para fecundar y embellecer las praderas que entre su márgen derecha y la orilla izquierda del Manzanares se hallan situadas. = En resumen, Señora, son tan poco satisfactorias las circunstancias en que se encuentra la capital de la Monarquía, tantas y tan importantes las mejoras que dentro de breve tiempo van en ella a establecerse, y que del mejor modo posible es preciso utilizar, y tan continuas, de tal naturaleza y tan apremiantes las exigencias que día en día nacen en sus habitantes, que no puede dilatarse mas la realización del ensanche, como el mas pronto y eficaz remedio para que desaparezcan los males presentes y queden satisfechas todas necesidades de un pueblo civilizado y rico. = Ahora bien: si dejando al interés particular la iniciativa, o limitándose cuando mas a los trabajos del municipio, se abandona como hasta aquí, al acaso, cuanto se refiere a tan importante cuestión, el ensanche de la capital se llevará a cabo, sin duda, por la fuerza de las circunstancias; pero formándose proyectos aislados en cada extremo de la población, y haciéndose la reforma sin unidad ni concierto, se vendrá a parar a un resultado informe y poco provechoso; y barrios como el de Chamberí, que todos hemos visto levantarse, serán para la época presente, a los ojos de las futuras generaciones, un triste



Ensanche de Madrid. Anteproyecto 1859. Carlos María de Castro. Disposiciones de las manzanas y perfiles del Ensanche. 1/12.500



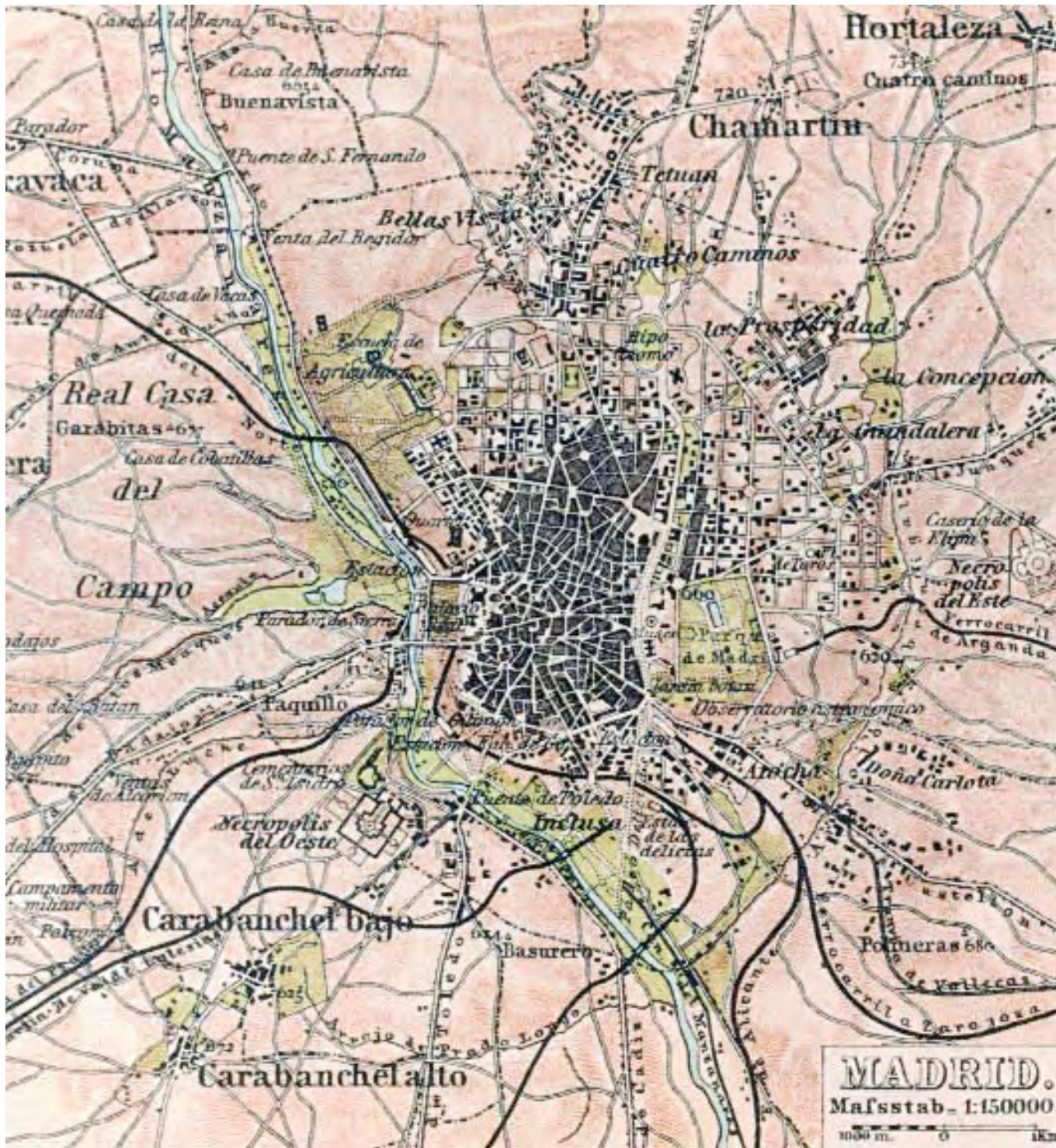
Plano del ensanche de Madrid. *Guía completa del viajero en Madrid*. 1867



ejemplo de nuestra falta de prevision y de nuestra incuria. = Por el contrario, Señora, si desde ahora, ante una perspectiva tan lisonjera como la que se presenta para la capital, examinando a fondo, no sólo las necesidades del momento sino todas, las que en breve deben venir en pos del ensanche; teniendo en consideración y aprovechando los medios con que hoy se cuenta y los elementos de grandeza y salubridad que ligeramente se han apuntado; subordinando el proyecto á un pensamiento completo; estudiando, en fin, de antemano y á la vez, todas sus circunstancias, como se ha hecho y se está haciendo en otras grandes ciudades de Europa y América, se formula un plan en el que se observen las condiciones indispensables de unidad, órden y concierto en todos sus diferentes puntos; á la vuelta de pocos años verémos á la Corte completa y convenientemente trasformada, presentando el reinado de V. M. un nuevo título de agradecimiento á los siglos venideros. = Para llegar á este resultado, preciso es proceder con método, y resolver, en primer lugar, la escala en que debe verificarse el ensanche, ó lo que es lo mismo, si debe limitarse á un aumento parcial, ó es preferible, mirando al porvenir, abrazar un círculo mas estenso. En concepto del que suscribe no cabe duda en la elección. = Respecto á las necesidades que hayan de satisfacerse, fácilmente se llegará al objeto apetecido, oyendo al Ayuntamiento y Diputacion provincial, procediendo de acuerdo todos los Ministerios, formando, en fin, la lista de todas las vias, paseos y edificios necesarios, y abrazando en su vista el territorio que para la buena distribución de estas diversas construcciones reclame el ensanche. = Obtenida esta idea general de las necesidades, se empezará por delinear

las grandes vias ó caminos ordinarios que, ya partiendo en la direccion de los radios, ya circundando á la capital, como la carretera de la ronda, faciliten del mejor modo posible el movimiento interior de la poblacion: se estudiará al mismo tiempo el modo de enlazar de una manera conveniente las diferentes lineas de hierro, bien emplazando cada Estacion por separado y uniéndolas todas por un camino de cintura, bien estableciendo una Estacion central, para lo cual deberá tenerse en cuenta el porvenir que en breve espera la Villa; se fijará el sistema de encauce del rio Manzanares y el destino que ha de darse al canal, proyectando en consecuencia el embellecimiento de todas sus orillas; y para completar cuanto se refiere á estas principales arterias de comunicacion, se procederá, en fin, á la distribución de los grandes parques, alamedas y plazas que han de situarse en la nueva superficie que abraza la reforma. = Resueltas estas primeras cuestiones, se pasará á designar los terrenos que han de destinarse á una multitud de edificios públicos, de que hoy carece Madrid entre los cuales basta enumerar ahora una catedral, diferentes mercados, escuelas, hospitales, casas de lavado y baños para pobres, cárceles, cuarteles, y campo de ejercicios, habitaciones para obreros y otras construcciones, cuyo establecimiento corresponde al municipio, á la provincia y al Gobierno; y que, si quiera vayan ejecutándose lentamente, conviene considerarlas todas á la vez, y fijar desde ahora su emplazamiento, para que puedan estudiarse sus recíprocas relaciones, y satisfagan del mejor modo posible á su objeto. = Señalando en seguida las calles secundarias que establezcan las comunicaciones entre las principales vias, parques, plazas y monumentos, ven-

drán á formarse las manzanas destinadas á habitaciones. = Una de las mejoras que en el día se están llevando á cabo en algunos pueblos es la distribución de estas manzanas en casas ventiladas, iluminadas por todos sus costados y rodeadas de jardines. Nunca mejor que ahora podrá adoptarse en Madrid, en su parte nueva, esta ventajosa, bella y utilísima disposicion. = Finalmente, Señora, necesitándose de una linea de fiscalización para el cobro de los derechos de puertas, será necesario también, oyendo el dictámen del Ministerio de Hacienda, adoptar para la circunvalacion de la villa, ya un sistema de tapias análogo al actual ó modificado, ya otro mas perfecto con el número de barreras convenientes, para que, al mismo tiempo que facilite la percepcion del impuesto, encierre lo menos posible dentro de estrechos limites al vecindario. Lo que hasta ahora se acaba de indicar, es en globo, lo que principalmente debe abrazar el proyecto de ensanche de Madrid, limitándose á fijar las líneas de las vias y calles, los parques, paseos y plazas, los solares ó plantas de los principales edificios públicos, las manzanas de casas, su distribucion general, y, por último, la línea que ha de rodear á la Villa. = Todo lo relativo á la distribución especial de cada edificio, naturaleza de su construccion y ornato, y otros pormenores, no corresponde al plan general, y podrá quedar en parte ó en todo al arbitrio de los Ministerios, corporaciones particulares, ó propietarios á quienes las fincas pertenezcan. = Ahora bien, Señora: la importancia de la Corte, la naturaleza de algunos de los trabajos indicados que reclama su estado actual, y la unidad que en ellos ha de observarse, exigen que el estudio de estas modificaciones se verifique por el Gobierno. = El Ministerio de Fomento es el que



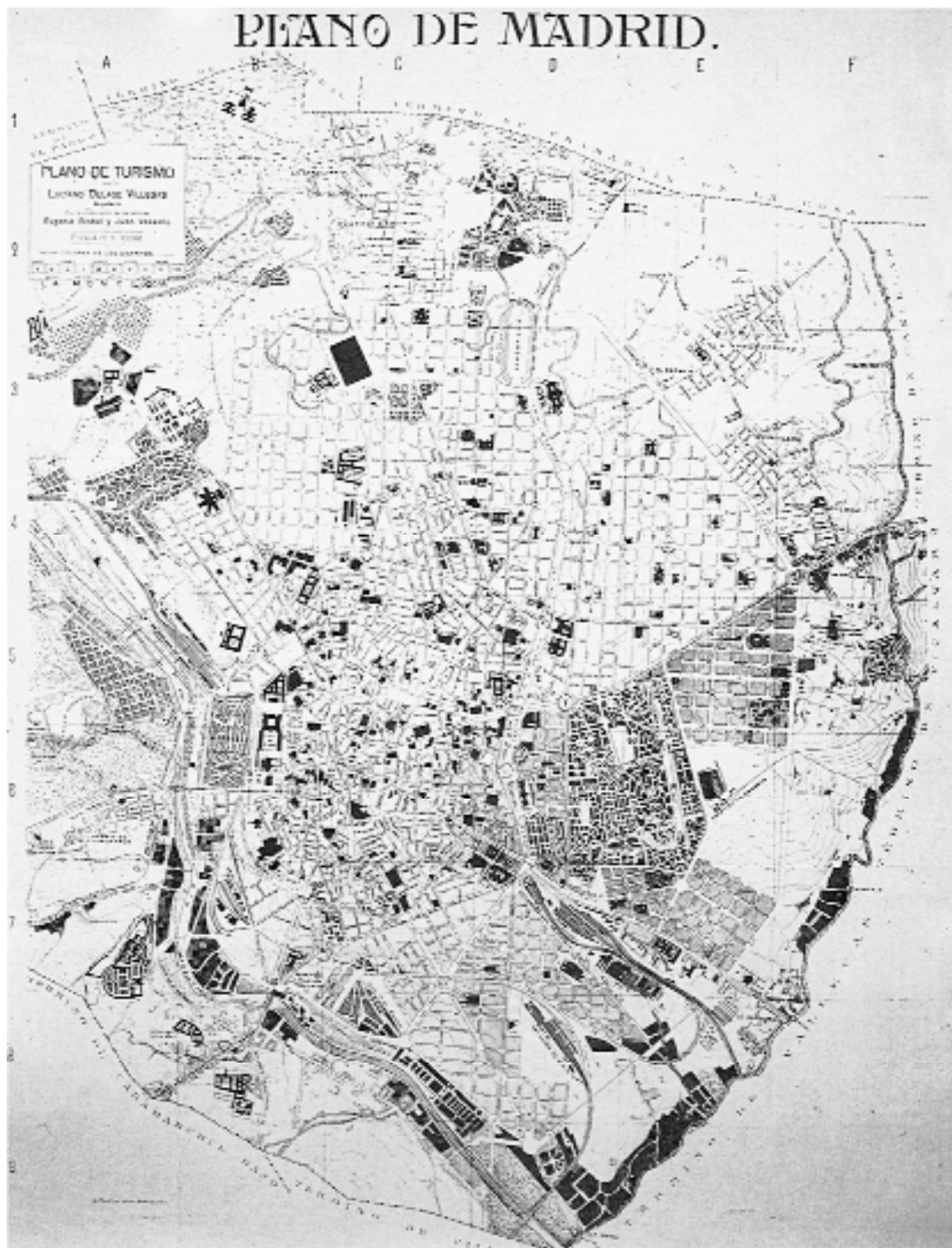
mayor número de elementos cuenta para formular como es debido semejante plan, y por eso se decide el que hoy tiene la honra de desempeñarlo á solicitar de V. M. la autorizacion para preparar y disponer cuanto conduzca á llevarlo á cabo. = Hasta ahora solo se ha ocupado el que suscribe en esponer á V. M. Ia necesidad de estudiar el ensanche y formular el correspondiente proyecto, sin el cual, asi en esta como en todas las obras públicas, nunca se obtiene resultado favorable.

Por lo que hace á la ejecucion de los trabajos, muchas, si bien no invencibles, serán las dificultades que se originen en la práctica, y el Ministro de Fomento no las desconoce por cierto; pero precisamente para allanarlas debe empezarse por conocer lo que se va á ejecutar, único modo de caminar con paso firme en esta clase de empresas. Los particulares, el Ayuntamiento, la provincia, cada uno en su respectiva esfera, concurrirán en su dia á la ejecucion de los trabajos del ensanche. En cuanto al Gobierno, podrá contribuir en parte con sus fondos á la compra de los 20 terrenos que se necesitan para las nuevas vias y parques, asi como á la construccion de la línea de registro, y tendrá que costear por si exclusivamente los edificios pertenecientes al Estado. = Pero estos gastos podrán compensarse en todo ó en parte con recursos que debe producir el mismo ensanche. Una vez dentro del recinto de la Corte muchos de los terrenos que hoy se encuentran fuera, aumentará su valor de una manera extraordinaria. Justo es que parte de este aumento se conceda á los propietarios; pero si ha de haber equidad, el resto debe destinarse a los gastos que ocasione el ensanche y á la ejecucion de las obras. De todos modos no es posible ni debe hacerse el estudio del

plan económico de la empresa, hasta que se conozca el proyecto. = Espuestas las anteriores consideraciones, y convencido del interés que inspira á V. M. cuanto tiende á mejorar la condicion de sus pueblos, el Ministro de Fomento se cree en el deber de proponer á su soberana aprobacion, de acuerdo con el Consejo de Ministros, el adjunto proyecto de decreto. = Madrid ocho de Abril de mil ochocientos cincuenta y siete. = Señora. A. L. R. P. de V. M. = Claudio Moyano = . **Real Decreto.** = Teniendo en cuenta las razones que, de acuerdo con el Consejo de Ministros, me ha espuesto el de Fomento, vengo en decretar lo siguiente. = **Artículo 1.º** Se autoriza al Ministro de Fomento para que, oyendo al Ayuntamiento y á la Diputacion provincial de Madrid, y poniéndose de acuerdo con los diferentes Ministerios, formule un proyecto de ensanche de esta capital, que comprenda: *Primero.* La zona que de la parte exterior ha de agregarse á la actual poblacion para que queden dentro de la ronda todas las nuevas vias, parques, paseos, manzanas y edificios que reclamen las necesidades actuales y las que nazcan de la reunion de los ferrocarriles, del abastecimiento de aguas que proporcionará el canal de Isabel II y demas mejoras que en breve deben establecerse en la Corte. = *Segundo.* La designación de las grandes vias ordinarias que, ya en direccion de los radios que marcan las carreteras generales, ya alrededor de las tapias actuales, y paralelamente, y en la parte interior y exterior de la nueva línea del registro, deben establecerse, asi como el emplazamiento de la Estacion central ó Estaciones diversas que se adopten para las diferentes líneas de ferrocarriles y sus respectivas uniones; el régimen y encauzamiento del rio Manzanares, y el destino que ha de darse al canal que, alimentado por sus

aguas, lleva el mismo nombre. = *Tercero.* La delineacion de las áreas que han de ocupar los parques, alamedas y barrios principales en que ha de distribuirse la nueva zona que abrace el ensanche, y su union con la parte antigua. = *Cuarto.* La fijación de solares para los edificios públicos de diferentes clases que se consideren necesarios, ya corresponda su ejecucion á la municipalidad, ya á la provincia ó á los diferentes Ministerios. = *Quinto.* La reparticion de la nueva zona en calles secundarias. = *Sesto.* La distribucion de manzanas para los nuevos edificios destinados á habitaciones, procurando, en lo posible, aislar todas las casas y dotarlas de pequeños parques y jardines = *Sétimo y último.* El sistema que debe adoptarse, ya de tapias, ya de otra clase cualquiera, para formar el recinto de la villa en cuya línea se verifiquen el registro y la percepcion de todos los derechos de puertas con la menor incomodidad del vecindario y sin que se defrauden los intereses de la Hacienda y de la municipalidad. = **Artículo 2.º** El Ministro de Fomento, concluido que sea el proyecto general de ensanche de Madrid, formulará y presentará á Mi aprobacion, juntamente con el mencionado proyecto, el sistema económico y administrativo con arreglo al cual deben llevarse á cabo las obras, acompañando al mismo tiempo, caso de que sea necesaria la autorizacion de las Córtes, el proyecto de ley que á ellas deba presentarse. = Dado en Palacio á ocho de Abril de mil ochocientos cincuenta y siete. Está rubricado de la Real mano. El Ministro de Fomento, Claudio Moyano.

Probada hasta la evidencia por las razones espuestas en el anterior preámbulo la imprescindible necesidad de ensanchar á Madrid, escusado sería entrar en nuevas consideraciones para poner aún mas de relieve aquella nece-



21

Plano de Madrid 1902. A. Delage Villegas. 1/10.000

sidad, que bien podemos decir corre arraigada en el sentimiento de todos los habitantes de la Corte sin distincion de clases; pues así la alta nobleza el rico banquero desean ardientemente espacio en donde erigir lindos ó suntuosos palacios que rodea dos de elegantes floridos jardines tapizados parques les procuren salubridad, las comodidades y el recreo que infructuosamente buscarían en las mezquinas y mal ventiladas viviendas que hoy ocupan como la clase media aspira al goce de esas mismas ventajas, puestas a alcance de sus fortunas, que le están de todo punto vedadas por la estrechez de nuestro recinto. Del mismo modo el comercio busca en vano solaz despues de sus semanales tareas y solo pudiera hallarle, á costa de grandes dispendios que lastimarian ciertamente su fortuna, faltándole aquí como le falta lo que poseén en otras poblaciones de nuestro país, menos importantes por cierto. Ultimamente el honrado artesano el laborioso proletario se vén privados tambien de esos lícitos placeres que en otras populosas ciudades disfrutaban estas clases de la sociedad y que tanto tienden á mejorarla física y moralmente. Todos, en fin, reclaman con empeño y con justicia esas mejoras, y no sin razon créer adivinarlas en el Ensanche de Madrid.

Por otra parte, el aumento rápido que la poblacion ha tenido en pocos años, sin que en igual proporcion se hayan estendido las edificaciones de la villa, está siendo causa de que cada día empeoren las condiciones higiénicas y de salubridad, que siempre fueron poco atendidas, pero que hoy llegan al término de un abandono censurable. La elevacion que se consiente dar á los edificios con el objeto de mayor lucro en la multiplicacion de las viviendas, sin atender á la estre-

chez de las calles en que se construyen, lo reducido y mal meditado en general de la distribucion de esas mismas viviendas, lo mezquino de sus patios, todo contribuye al malestar de que con justo motivo se lamenta el público.

Ademas de esto, tiempo es ya de que el Gobierno de S. M. fije tambien su atencion y provea á otra necesidad no menos apremiante que existe en la capital de la Monarquía; tiempo es ya de pensar en dotarla del sin número de edificios públicos de que ha menester, tanto para el servicio del mismo Gobierno y de sus dependencias, cuanto para beneficio y conveniencia de sus moradores; tiempo es ya de que la Corte de España se enriquezca y engalane con edificios decorados y distribuidos en armonia con el objeto á que se destinan.

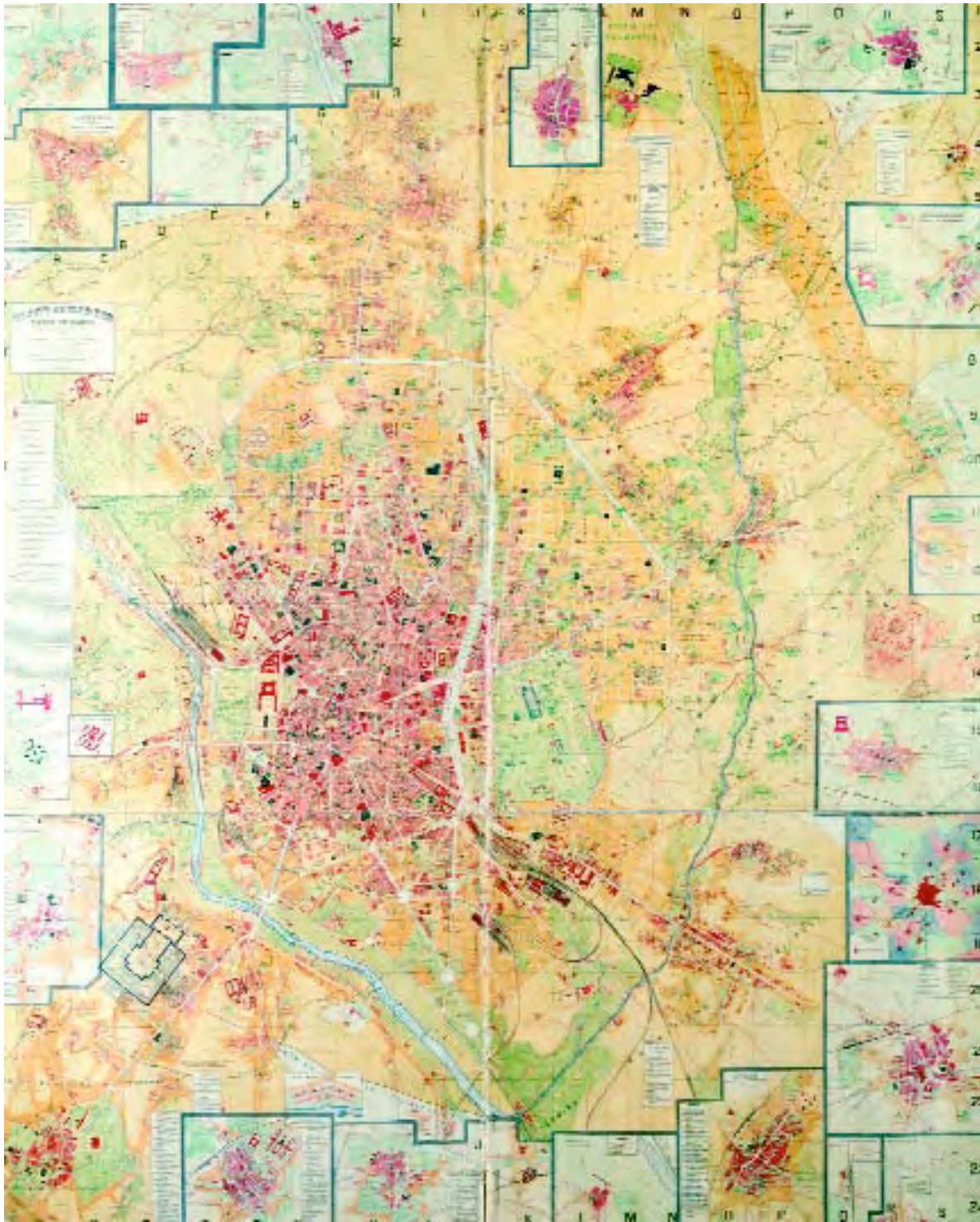
Desconsolador es ver, por ejemplo, en la época en que vivimos, agrupados en un mismo edificio, convento en lo antiguo, al Ministerio de Fomento, al Instituto industrial, al Museo Nacional, á la Academia de ciencias, y á la Junta consultiva de caminos, confundido todo ello y sin el espacio necesario para el desarrollo de lo mas preciso: la Aduana improvisada en la antigua fábrica del Salitre; el Hospital general con su aspecto ruinoso sin haberse llegado á terminar y foco constante de pestilencia por el hacinamiento de enfermos que en él existe y por su poco acertada situacion; la Biblioteca Nacional riquísima en libros, en manuscritos y otros objetos preciosos propios de su instituto reducida á mezquinas proporciones por falta de espacio y de condiciones en el local que ocupa: la Cárcel: el Presidio los Cuarteles y tantos otros edificios inconvenientes á todas luces para los servicios á que se hallan destinados; todo, todo en fin proclama la

urgencia de acudir al remedio de tantas necesidades, y esto solo puede conseguirse con el ensanche de Madrid. Cumple pues, á esta mejora satisfacer las exigencias de la necesidad, del sentimiento público y del decoro de la Corte de España.

Pero para llenar debidamente estos deseos, ó al menos para acercarse lo mas posible á ello ¿bastaria echar por tierra las tapias que hoy, por decirlo asi, aprisionan á la poblacion y llevar algo mas allá nuestras edificaciones sin que en estas presida plan, órden ni concierto? Seguramente poco o nada adelantariamos por este medio, no necesitando para probar la verdad de este aserto mas que recordar las construcciones existentes en la zona á que racionalmente puede llevarse el ensanche. Dentro de algunos años podriamos contemplar tal vez una poblacion adosada á la primera, grande si, pero tan mal dispuesta, tan insalubre, tan triste en su aspecto como el Madrid de hoy.

De aquí la idea iniciada por el Gobierno de S. M. del estudio de un proyecto de ensanche, que demarcando los nuevos limites de la capital, fije de una manera segura é irrevocable las líneas á que han de sujetarse en lo sucesivo las construcciones que se ejecuten en la zona por aquellos comprendida, resultando de la meditacion y del estudio de todo ello, un conjunto que reuna las ventajas que en todos sentidos se propuso el Gobierno al presentar á la Real aprobacion tan importante pensamiento.

El estudio de que se nos encargaba era en extremo árduo y complicado para abordarle sin otras condiciones que las que presta el buen deseo de acierto y un celo probado en el servicio; faltos de instrucciones especiales de la Superioridad para llevarle á feliz término y en vista solo de lo dispuesto por el Real decreto de 8 de Abril de



Plano de Madrid y pueblos colindantes. 1902. F. Cañada López. 1/7.500

1857 preciso era empezar formulando un plan de operaciones que llenase aquel vacío y que nos condujese al cumplimiento de los deseos del Gobierno, y esta fué nuestra primera tarea. Consecuencia de ella son todos los demás trabajos, que si no de tanto valor como pudieran serlo culpa solo de nuestro escaso talento, esperamos no obstante sean suficientes para servir de base á un proyecto definitivo tan perfecto y completo como merece asunto de tal importancia para el porvenir de la capital de España.

En tres grandes secciones se halla actualmente dividido Madrid, por cuanto a su urbanización hace referencia: sección del Interior, sección del Ensanche y sección del Extrarradio.

En la primera, limitada por las antiguas rondas, las edificaciones se sitúan al ser reconstruidas, en alineaciones y rasantes previamente determinadas por un plan racional a virtud del cual, el Madrid antiguo va mejorándose paulatinamente, al crearse en él espacios libres que le higienizan al par que le embellecen y permiten una mayor facilidad para el tráfico urbano.

En la segunda, la del Ensanche que comprende los terrenos situados entre dichas antiguas rondas y el actual paseo de Circunvalación: efectúase la urbanización con arreglo al plan que, para llevarla a cabo fue aprobado por Real decreto de 19 de Julio de 1860 y de las leyes de 22 de Diciembre de 1876 y de 26 de Julio de 1892, que dieron medios al Municipio para realizar las obras; siendo resultado de ellas. Las higiénicas y amplias vías construidas en la referida sección.

Al contrario, las construcciones que se levantan en la tercera sección, la del Extrarradio, comprendida entre el actual paseo de Circunvalación y la línea lími-

te del término municipal, sitúanse allí donde a cada propietario le conviene, con la más absoluta anarquía, productora siempre de enormes perjuicios, e irremediable por el Ayuntamiento, interin éste no tenga un plan de urbanización para dicha sección, aprobado en forma legal; pues, a tenor de lo que prescribe el art. 348 del Código civil, solamente las leyes pueden limitar los derechos que otorga el dominio, a virtud de los cuales, cada propietario puede edificar donde le plazca.

Plan Nuñez Granés

Proyecto para la urbanización del extrarradio

Y la anarquía referida, causa en esta sección más graves perjuicios que originaría en las del Interior y del Ensanche, por ser en la que más se construye, como lo prueba el hecho de que, existiendo en ella en 31 de Diciembre de 1908 tan sólo 2.899 edificaciones, un quinquenio después, en igual fecha de 1913, se habla elevado su número a 4.269, con un aumento por consiguiente de 1.360, mientras que éste fué solamente en el Interior en el indicado quinquenio, de 1.048.

Es también la referida sección aquella en que más aumenta la población; pues mientras que el crecimiento, según las estadísticas municipales, fué para el Interior en el quinquenio de 1905 al 1910 de 3,83 por 100 y para el Ensanche del 11,08, se elevó en el Extrarradio al 27,38.

Resultado de este crecimiento y de la anarquía que en materia de urbanización reina en el Extrarradio, es que *vivan hoy en él, en pésimas condiciones, 50.120 personas, en vez de las 37.339 que le poblaban en 1905.*

Lo anteriormente expuesto demuestra por sí sólo, el sentir del que suscribe, la necesidad de poner coto a la anar-

quía existente en la urbanización del extrarradio; pero a mayor abundamiento vamos a hacerla patente con las siguientes consideraciones referentes:

A la salubridad en el Extrarradio.

A los perjuicios que ocasiona a la salud pública del Interior.

A las mayores dificultades que se crean de día en día para poder resolver dicho problema.

A la disminución que lleva aparejada en los incrementos de las riquezas pública y privada.

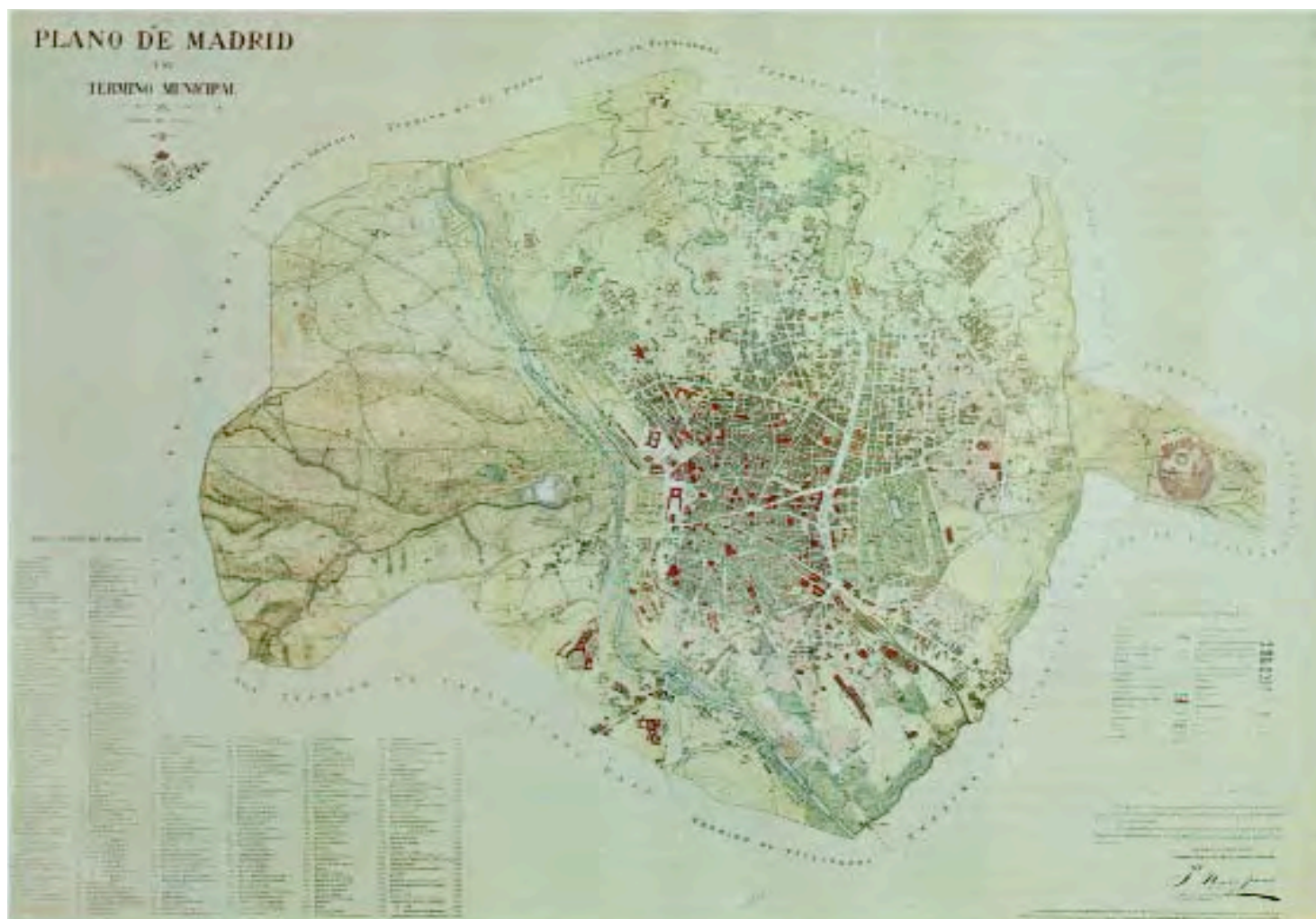
A la dificultad insuperable que crean la continuación del actual estado anárquico del Extrarradio y la demora en la ejecución de su urbanización siguiendo un plan racional, para resolver problemas tan importantes y de índole tan urgente como el de la vivienda barata e higiénica y para disponer de extensas superficies donde poder verificar exposiciones, instalar grandes mercados, escuelas, juegos al aire libre, etc. etc.

A la manera desfavorable de ser Juzgados por los que contemplan el aspecto verdaderamente desolador que representan los alrededores de Madrid.

Demostrados los innumerables perjuicios que a nuestra Metrópoli se causan, dilatando la resolución del problema que nos ocupa, vamos a hacer patente los grandísimos beneficios que dicha resolución traerá necesariamente aparejados.

Tales beneficios se aprecian claramente, considerando:

Los que habrán de producirse con el mejoramiento de las condiciones higiénicas del Extrarradio y del Interior de la urbe y los que habrán de ser obligada consecuencia del adelanto, cultura y riqueza que ésta habrá de experimentar al evitarse el lamentable estado actual de sus alrededores, descrito precedentemente.



Plano de Madrid y su término municipal. 1910. P. Núñez Granés

Los incalculables beneficios a que darán lugar los incrementos de las riquezas pública y privada, que son consecuencia inmediata de todo ensanche urbano, realizado en las debidas condiciones.

... ..

Y si se tiene en cuenta que además de este aumento de riqueza, se han producido con la ejecución de dicho plan de urbanización inmensos desarrollos en el comercio y en las industrias, se echará de ver que es siempre mezquino cuanto se imagine sobre los incrementos de riqueza

que llevan aparejados los planes de urbanización realizados en las condiciones debidas.

Es de hacer notar que los desarrollos indicados se han obtenido en un período de tiempo en que nuestra Nación ha experimentado terribles sacudidas, variando tres veces de instituciones, sosteniendo varias guerras, una civil y dos coloniales, que han ocasionado a España terribles perjuicios, sobre todo la última de éstas, que determinó las inmensas pérdidas territoriales que todo el mundo conoce.

Teniendo en cuenta lo antedicho y en el supuesto de que los destinos de nuestra Patria siguen mejores derroteros que en la época citada, y los poderes públicos se preocupan de abaratar la vida en Madrid abriendo amplios campos al trabajo, fomentando las obras públicas y dando facilidades para que se ejecuten las privadas, no es aventurado suponer que los aumentos de riqueza pública en el Extrarradio, excederán con mucho a los obtenidos en el Ensanche.

LA CIUDAD LINEAL

¿Qué es la Ciudad Lineal?*

Es la barriada más hermosa los alrededores de Madrid, donde puede disfrutarse de la saludable vida del campo con todos sus atractivos y con todas las comodidades de la vida moderna en las grandes poblaciones.

La primera barriada de la Ciudad Lineal está formada por una gran calle de 40 metros de anchura y 5.200 metros de longitud, desde carretera de Aragón hasta el Pinar de Chamartín, y recorrida por un tranvía eléctrico que la enlaza con Madrid, llegando por un lado hasta las Ventas y por otro hasta Cuatro Caminos. Tiene agua abundante del Lozoya y de distintos manantiales canalizada convenientemente en toda su extensión; kioscos para servicios de teléfono, vigilancia y salones de espera para viajeros; fábrica de flú-

ido eléctrico para alumbrado y fuerza motriz; millares de árboles y macizos de flores que la sanean y embellecen. Y á un lado y otro de esa gran avenida manzanas de terreno de 80 y 100 metros de fachada por 200 de fondo, divididas en lotes de diversos tamaños y separadas unas de otras por calles transversales de 20 metros de anchura, también con arbolado abundante, y donde hay centenares de casas de diferentes precios, unas de lujo y otras más modestas, hoteles aristocráticos, hoteles burgueses y hoteles obreros, según la posición social de las familias que los habitan, pero todos aislados y rodeados de huertas y jardines, y entre cuyo crecido número de construcciones, que aumenta sin cesar, existen colegios para la infancia, academias, iglesias, tiendas de comestibles y de otros artículos de primera necesidad, talleres de varios oficios, fá-

bricas y un gran Parque de diversiones con lujoso salón-restaurant, Teatro, Frontón, Velódromo y otros diversos recreos para solaz y esparcimiento de los habitantes de la Ciudad Lineal y también de los millares de vecinos de Madrid que desean pasar un día en el campo respirando aire puro en sitio ameno, cómodo y agradable.

Lo que será la Ciudad Lineal

Con el intenso é incesante trabajo que se imprime á esta obra, en el transcurso de muy pocos años se extenderá alrededor de Madrid formando una gran avenida que convertirá todos los alrededores de la capital de España en delicioso vergel con la misma anchura de calles, con igual disposición y distribución de manzanas, con idéntica independencia de las viviendas que

LA CIUDAD LINEAL
Compañía Madrileña de Urbanización

Las acciones se pagan por mensualidades de 10 pesetas. El importe de los pagares se facilita a los que quieren construir su casa dándole á la Compañía el beneficio de un 1 por 100.

ACCIONES
de
500 pesetas

TERRENO
de
5.152 pies á cada acción.
Antes de dos años el pie de terreno valdrá más de 10 céntimos y el accionista se habrá reintegrado de todo su capital.

PAGARÉS
desde 100 pesetas en adelante al 8 por 100 anual garantizados con todo el haber social y construcciones hechas.

INTERESES
pagaderos por trimestres

Primera barriada de 4 kilómetros.

Colocación segura del capital contribuyendo al bien material y moral de Madrid.

* Extracto de: "Datos acerca de la Ciudad Lineal". Compañía madrileña de Urbanización. 1911.

LA CIUDAD LINEAL

ORGANO OFICIAL DE LA COMPAÑIA MADILEÑA DE URBANIZACION

OFICINAS: Chamartín. Estación del tranvía.—Teléfono 2.447.

Domicilio social, Goya, 4, pral. der.ª Teléfono 2.022.—Casa de Máquinas. Teléfono 2.448.—Hotel de la Compañía. Teléfono 2.449.

SUBSCRIPCIÓN

Quinta para los Accionistas de la Compañía Madrileña de Urbanización, anualmente, quinones, octones y octones de gran importancia.

Toda la correspondencia referente á esta materia, así de Redacción como de Administración, deberá dirigirse á nombre del Redactor Jefe.

REDACCIÓN

Montera, 40, 2.ª—Madrid.

SE PUBLICA QUINCENALMENTE

Redactor Jefe: DON ANGEL MUÑOZ

La Compañía Madrileña de Urbanización tiene por objeto la creación en las inmediaciones de Madrid de barrios salubres, higiénicos y baratos, construyéndolos con sus propios recursos, para proporcionar á sus habitantes la vida del campo con la comodidad de estar en las grandes y buenas comunicaciones de la villa.

para aquellas personas que deseen de las inmediaciones la creación de largas distancias y la adquisición de buenas posesiones de terreno, construyéndolas á víveres perpetuos, encerradas en el terreno rodeado de las calles de Madrid, impidiendo el tránsito de vehículos y reservando de sus posesiones algún terreno, para todas las clases de explotaciones.

Esta línea consiste, como se ha mencionado, en la explotación de todos los servicios urbanos que se relacionan con el día principal, tales como: abastecimiento de terrenos, construcción de edificios, fabricación y venta de materiales de construcción, abastecimiento de aguas y de luz, construcción de tranvías y otras medidas de fomento y desarrollo.

ANUNCIOS

En la tercera plana, 20 céntimos línea. Igual en la cuarta, 10 céntimos.—Los que excedan de 25 líneas á precios convencionales.

Se reciben en la Administración, todos los días de día á día.

Cada anuncio se paga 10 céntimos por impuesto de timbre.

ADMINISTRACIÓN

Montera, 40, 2.ª—Madrid.

AÑO IV

Chamartín de la Roa.—20 de Octubre de 1900.

NÚM. 87

PROGRESOS DE LA QUINCENA

ORILLACIONES suscritas..... 1.878
 suscritas..... 16
 LOTES DE TERRENOS.—2 vendidos durante la última quincena importan 250.000 pesetas, que vienen á aumentar las garantías de las obligaciones y de las pagadas de la Compañía.

Total importe de los 300 lotes vendidos á plazos 899.031,17 pesetas.

CONSTRUCCIONES

La petición de casa pagadera á plazos según formula en sus planos y presupuesto es la de D. Tomás Gómez, y como quiera que se trata de una iniciativa que merece á nuestro juicio, ser acogida sin perjuicio de introducir cada cual las variantes que en grado ó en necesidad aconsejen, reproducimos algunos de los planos que el futuro comprador nos ha enviado.

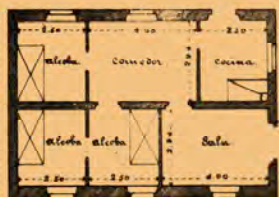
El presupuesto de dicha casa asciende á 3.500 pesetas.

Plano general de la finca.

Tres lotes en calle transversal, 20 metros de fachada por 80 de fondo. La falta de retiro que advertimos suponemos que se una omisión involuntaria subsanable con facilidad haciendo la pequeña construcción de que se trata fuera de la casa. Si la omisión fuera intencional, como esta redida con la cultura la condenamos.



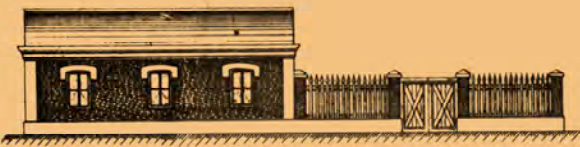
Planta



Vista del costado



Vista de la fachada á la calle transversal



La Compañía necesita un capitalista que quiera emplear con seguro, seguro y resultado un millón de pesetas en construcción de hoteles de varias clases y precios de 3.000 á 25.000 pesetas. Nacido las construcciones bien, se puede obtener un beneficio de 10 á 12 por 100 cada semestre, con todas las garantías apetecibles.

A falta de un capitalista millonario la Compañía necesita varios que quieran colocar 20.000 duros por lo menos en construcciones de fincas.

Los maestros de obras, los notarios, los agentes de bolsa y de comercio harán bien en aconsejar á sus clientes el intrépete en nuestras operaciones.

EL CRÉDITO DE LA COMPAÑÍA

INGRESOS

| AÑOS | PESETAS |
|----------------------------|------------|
| 1894 | 60.880 |
| 1895 | 74.980 |
| 1896 | 98.130 |
| 1897 | 109.710 |
| 1898 | 374.774,30 |
| 1899 | 687.599,63 |
| En los nueve meses de 1900 | 420.865,97 |

El aumento progresivo que se observa en los ingresos anuales de la Compañía, manifiesta que su crédito crece á medida que el proyecto de la Ciudad Lineal se va realizando.

Cierto es que en los primeros años, el aumento de la recaudación es insignificante con relación al de los dos últimos de 1898 y 1899, en los cuales es muy considerable.

Pero tal desproporcion se explica fácilmente teniendo en cuenta que la Compañía invirtió la casi totalidad de la recaudación de los primeros años en la adquisición de terrenos y en el abastecimiento de aguas, y aun cuando este proceder era acertado y lógico—porque primeramente debía atender á esos dos elementos fundamentales del proyecto—sin embargo, no fué lo suficiente para conseguir el crédito que necesitaba y que merecía.

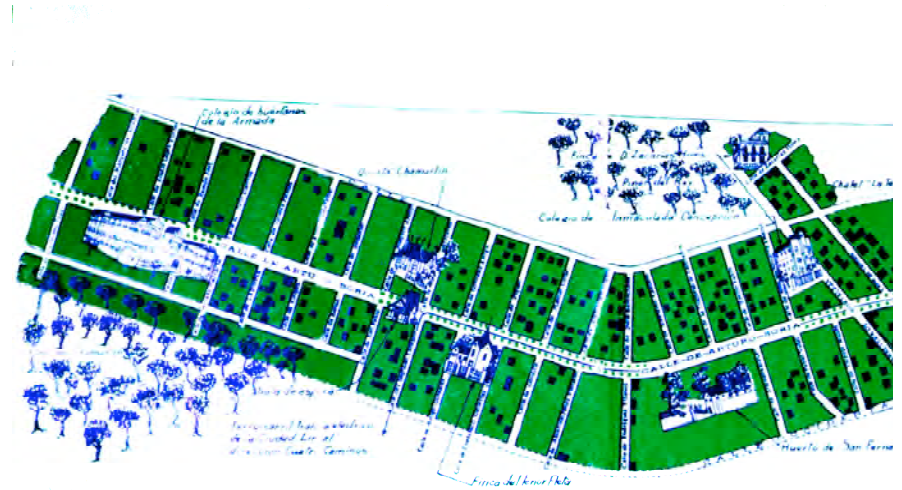
Porque la Compañía nació y vivió los primeros años entre sospechas y dudas injuriosas de enem-

gos y de incredulos sistemáticos, y para contrarrestar tan enorme contrapropaganda no fué suficiente el empezar bien y con acierto la realización del proyecto, era preciso algo más; era indispensable demostrar con hechos más tangibles la realidad de la Ciudad Lineal.

Así vemos que en el año de 1898, la recaudación se elevó á la cifra de 374.774,30 pesetas, ó sea pesetas 272.064,30 más que en el año anterior, porque ya en este año empezó la Sociedad á inspirar confianza ante la verdad de hechos tan elocuentes como la compra del tranvía de Tetuán y la construcción del de Chamartín de la Roa, realizado todo ello en el año de 1898, sin desatender los trabajos de desmontes, canalización de aguas y plantación de arbolado en toda la extensión de cinco kilómetros que comprende la primera barriada de la Ciudad Lineal.

Y trabajando así con fé y perseverancia la Compañía entró en un periodo de gran actividad adquiriendo su principal aspecto, que es el ferroviario, con la construcción del tranvía de las Ventas á la Ciudad Lineal, y el de Fuenzarral, que fueron abiertos á la explotación el día 26 de julio de 1899, el primero, y el 22 de diciembre, del mismo año, el segundo, con cuyos hechos, unidos á otros triunfos conseguidos anteriormente logró inspirar absoluta confianza al público como lo demuestran los ingresos del año 1899 que llegaron á la suma de 687.599,63 pesetas, ó sea 312.825,23 pesetas más que en el año anterior.

Ya con crédito suficiente en 1899, ha llevado á la práctica, con éxito, la construcción de casas en la Ciudad Lineal, para la venta á plazos mensuales y



28



CIUDAD LINEAL



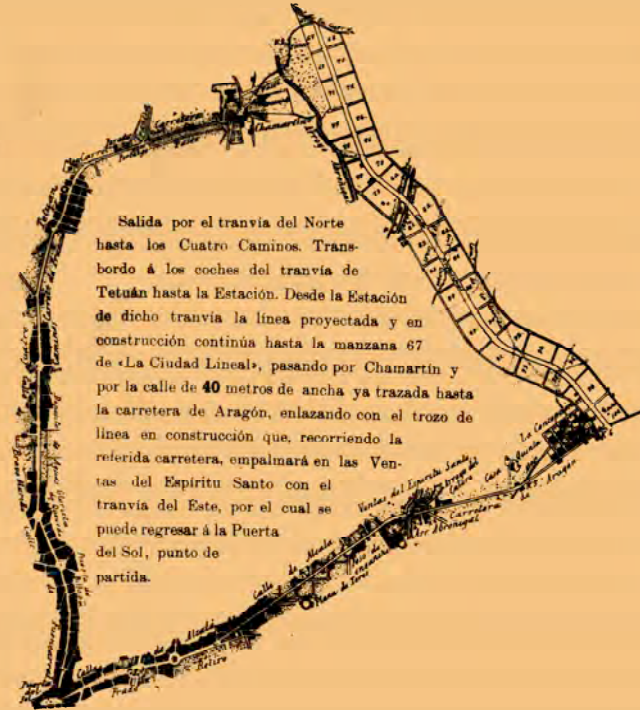
SERIE I. Uno de los kioscos construidos en la calle principal para el servicio de teléfono y vigilancia.



VIAJE DESDE LA PUERTA DEL SOL Á "LA CIUDAD LINEAL,"

Cada manzana se subdividió en grupos de 1, 2 ó 3 lotes. Cada lote es un cuadrado de 20 metros de lado y de superficie 400 metros cuadrados, ó sea

200 metros de largo por 200 de fondo, y está dividida en tres manzanas más pequeñas por dos calles tran-



Salida por el tranvía del Norte hasta los Cuatro Caminos. Transbordo á los coches del tranvía de Tetuán hasta la Estación. Desde la Estación de dicho tranvía la línea proyectada y en construcción continúa hasta la manzana 67 de «La Ciudad Lineal», pasando por Chamartín y por la calle de 40 metros de anchura ya trazada hasta la carretera de Aragón, enlazando con el trozo de línea en construcción que, recorriendo la referida carretera, empalmará en las Ventas del Espíritu Santo con el tranvía del Este, por el cual se puede regresar á la Puerta del Sol, punto de partida.

6.139 pies. La extensión de distribución de agua está establecida á lo largo de la calle Principal desde la manzana 75 hasta la 99, carretera de Aragón. En

el año próximo se entrará en toda la longitud de La Ciudad Lineal, ó sea hasta la manzana 75.

El proyecto de «La Ciudad Lineal» comprende un circuito de 50 kilómetros alrededor de Madrid, servido por el ferrocarril de circunvalación, cuya concesión ha sido cedida por el concesionario á la Compañía Madrileña de Urbanización, y además por varios tranvías enlazados con los del centro de la capital.

El dibujo que encabeza estas líneas representa una décima parte del proyecto, cinco kilómetros de «Ciudad Lineal», y su enlace con la Puerta del Sol por el tranvía del Este, en las Ventas del Espíritu Santo, y por el tranvía del Norte, en los Cuatro Caminos. De suerte que, una vez construída y en explotación toda la línea, quedará prácticamente demostrado que es compatible la vida higiénica del campo con la del centro de Madrid. La línea de que se trata se parece algo á las que unen con Barcelona los pueblos que la rodean; y si allí han dado tan buenos resultados al público y tantos beneficios á las empresas, ¿por qué no ha de suceder otro tanto en Madrid?

En los días festivos, especialmente, las cien mil personas que quieren alejarse del centro de Madrid para respirar aire puro, gastando poco dinero, encontrarán en la vía proyectada, y construída ya en buena parte, la satisfacción de sus deseos.

La necesidad de tomar el fresco en las noches calurosas del estío, las diversiones al aire libre, el establecimiento de multitud de industrias al lado de un centro consumidor tan importante como Madrid, y la vida abarataada en «La Ciudad Lineal» para la clase media y para los obreros, son abundantísimas fuentes de ingresos que harán de este negocio uno de los más lucrativos y al que muchas personas llevarán el concurso de su capital ahora que el ahorro advierte que ciertas industrias ofrecen más seguridad que el papel del Estado.

Calculando con exajerada parsimonia los ingresos, estimaremos éstos en 900 pesetas diarias, por término medio (unas 100 se recaudan ya en el pequeño trozo de vía en explotación), y haciendo la explotación con tracción mecánica el beneficio líquido puede estimarse en 150 pesetas diarias, ó sea 54.750 al año, con lo

que se puede dar interés de más del 10 por 100 á un capital de 500.000 pesetas, siendo de advertir que con 250.000 hay bastante para poner en explotación la parte de línea no construída.

El que esto escribe, al solicitar el concurso del capital para construir el tranvía de Estaciones y Mercados, calculaba los ingresos en 500 pesetas diarias. La experiencia ha demostrado que los ingresos llegan á 3.000 pesetas diarias y pasan á veces de 6.000. Es muy probable que el cálculo de los ingresos de la nueva línea sea tan exajeradamente moderado como aquél.

El modo de interesarse en este negocio consiste en subscribir obligaciones de 500 pesetas con interés de 8 por 100 al año, al contado ó á plazos. En el primer caso se concede una bonificación importante y se pagan 400 pesetas nada más y se cobran por intereses 40 pesetas por obligación, esto es, el 10 por 100 del capital desembolsado. Pagando á plazos mensuales de 20 pesetas la bonificación es sólo de 10 por 100, es decir, se pagan 450 pesetas y se cobran, al ser amortizada la obligación, 500.

Los subscriptores de provincias pueden remitir cheques contra el Banco de España, por correo, valores declarados, libranzas del Giro mutuo ó letras y valores de cualquier clase de fácil cobro, y se les remitirá en pliego certificado el resguardo provisional de las obligaciones que subscribieren.

Un banquero ó capitalista fuerte que, comprendiendo este negocio y convencido de sus sólidas garantías y fundadas esperanzas tome, en firme, la emisión de las 1.200 obligaciones no colocadas todavía puede ganar en poco tiempo una prima de 120.000 pesetas, además de tener colocado su capital al 10 por 100 mientras realiza la operación.

Todos los tranvías de Madrid han producido á sus iniciadores y capitalistas primas y beneficios de mayor consideración que los que ahora ofrecemos.

ARTURO SORIA.

en la primera barriada de 5.200 metros anteriormente descrita, proporcionando mucha salud, mucho bienestar á todas las clases sociales, creando á la vez mucha riqueza y resolviendo, esta patriótica y humanitaria obra, trascendentales problemas de higiene pública y privada, de economía política, de hacienda pública y de carácter social y orden político, como se demuestra más adelante.

La Ciudad Lineal debe ser declarada de utilidad pública

Los gobernantes que visiten la Ciudad Lineal y vean la transformación que están sufriendo los áridos alrededores de Madrid con esta beneficiosa obra, deben al día siguiente declararla de utilidad pública, por Real decreto, para los efectos de la expropiación forzosa de los terrenos que comprende su trazado.

La Ciudad Lineal merece esa decidida protección del Estado y debiera tenerla ya:

1.º Porque la Ciudad Lineal resuelve importantísimos problemas de higiene pública y privada al repoblar de arbolado los alrededores de Madrid y al construir á la vez una extensa barriada, limpia y saludable, formada de casas aisladas, rodeadas de vegetación, bañadas por el sol, donde la vida de sus habitantes, de todas las clases sociales, será higiénica en extremo al respirar siempre aire puro, y donde habrá muy pocas enfermedades en general y las contagiosas no se desarrollarán dada la disposición especial de las viviendas, todo lo cual contribuirá á mejorar las condiciones higiénicas de Madrid y á disminuir grandemente su mortalidad.

2.º Porque la Ciudad Lineal entra-

ña la resolución de problemas de economía política, abaratando mucho la vida al aumentar extraordinariamente la producción de la tierra, al llevar á campos pobres, sin cultivo ó mal cultivados, la actividad de las ciudades, mejorando su agricultura, industrializándolos, convirtiéndolos en propiedades con viviendas rodeadas de huertas y jardines. La Ciudad Lineal lleva además unido á todo esto el establecimiento y desarrollo de muchas industrias grandes y pequeñas, la construcción y explotación de vías férreas, y por consiguiente, la creación y circulación de mucha riqueza, y no solamente por esto resuelve problemas de economía política sino porque extiende y fomenta el ahorro con la adquisición de la casa pagadera a largos plazos á fuerza de laboriosidad y de economías.

3.º Porque la Ciudad Lineal soluciona un problema de hacienda pública, pues significa para el Estado el desarrollo de una gran riqueza y por lo tanto un aumento considerable en la potencia contributiva del país.

4.º Porque la Ciudad Lineal lleva consigo la división de la propiedad, asequible á todas las clases sociales, siendo así mejor cultivada y enriquecida la tierra que en grandes extensiones que exigen mucho capital para su explotación, y de ese modo haciéndose propietarios el obrero y la clase media se conseguirá con ello una sociedad más feliz, más tranquila, más moral más trabajadora que la sociedad actual de las grandes poblaciones, agitada, convulsionada la mayor parte por el hambre y el malestar general; la Ciudad Lineal, por último, exige mucho capital y muchos brazos para realizarla en toda su extensión de 50 kilómetros y ha de proporcionar trabajo á millares de obreros durante muchos

años, como ya lo está proporcionando á centenares de obreros de toda clase de oficios, corrigiéndose así en gran parte las crisis obreras y la miseria de Madrid y contribuyendo á disminuir la emigración, por cuyas razones la Ciudad Lineal es la resolución de muchos y trascendentales problemas de carácter social y orden político.

Por lo tanto, los gobernantes, los periodistas, los hombres de capital, todas las clases sociales directoras é influyentes deben ver con simpatía la realización de la Ciudad Lineal y ayudarla moral y materialmente, pues si bien es cierto que se trata de una empresa industrial, también es indiscutible que es una obra de interés general por la importancia y transcendencia de sus fines sociales.

Y si las Compañías de ferrocarriles, siendo empresas industriales, merecen ser declaradas de utilidad pública por los beneficios generales que reportan, con igual ó más razón merece esta nueva clase de obras públicas que ha empezado á vivir con el nombre de Ciudad Lineal, teniendo por base y fundamento la construcción y explotación de vías férreas más perfeccionadas, cuya finalidad es la resolución de importantísimos problemas de interés público.

CONCURSO URBANÍSTICO INTERNACIONAL 1929

PLAN ZUAZO, 1929

PLAN GENERAL
DE EXTENSION, 1931

Concurso urbanístico internacional

Un concurso de urbanización nunca debe ser más que un concurso de ideas. El estudio previo de comprobación de estos trabajos con las bases del concurso, hecho por la Oficina de Urbanización, puso de manifiesto que ningún trabajo cumplió exactamente con las bases; por lo cual tuvo que ser declarado desierto el concurso, a pesar de ser admirables algunas de las realizaciones presentadas. El Jurado creyó, además, que, dada la calidad de los trabajos, la cantidad de 300.000 pesetas debía ser repartida en concepto de indemnizaciones.

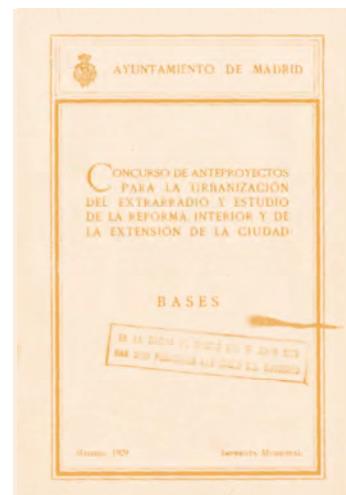
Norte y Nordeste

Cuando se estudia, según dichos puntos de vista, la periferia de Madrid se encuentra en la zona Norte una zona ideal para la vivienda desde el Hipódromo hasta Fuencarral. El terreno sube lentamente desde 680 a 730 centímetros. Son posibles buenos medios de tráfico. El nuevo eje principal a lo largo de la prolongación de la Castellana permite construcciones compactas de siete plantas.

Hacia el Nordeste y Este tiene la extensión de Madrid un límite natural en el Abroñigal. No sería, sin embargo, acertado considerar la vía del Abroñigal únicamente como vía de tráfico.

La gran extensión entre la prolongación de la Castellana, Abroñigal, paseo de Ronda, hasta la nueva Plaza de Toros es, como hemos dicho, la principal zona de extensión para viviendas de distinta clase.

La zona mencionada es tan grande que permite las formas más distintas de viviendas. Las zonas más densas deben acercarse a la prolongación de



la Castellana, y las diseminadas al arroyo Abroñigal.

Este y Sudeste

Al este del Retiro hay aún muchos solares disponibles del plano urbanizado trazado.

En el Sudeste presenta la desordenada construcción del Puente de Vallecas dificultades para un desarrollo conveniente

El Sur

El sur de Madrid, la zona más grande, a lo largo de los ferrocarriles, es la más apropiada para la industria. Los poblados de alrededor, Puente de Vallecas, Vallecas, Entrevías, Villaverde, Carabanchel Alto y Bajo, son los puntos de partida naturales para la vivienda obrera. Las fábricas deben instalarse en los puntos bajos, a lo largo de los ferrocarriles, y las viviendas en los puntos altos.

Sudoeste y Oeste

El conservar el encanto de la ciudad en esta zona es una cuestión de estética de primer orden.

Debe ser dulcificada con plantaciones la dureza del canal de hormigón

que encauza el Manzanares. Las orillas deben tener paseos con plantaciones.

Las laderas debajo del Palacio Real hasta el parque del Oeste no ofrecen problema por ahora. La Ciudad Universitaria sigue el acertado principio de disponer los edificios en las partes altas, dejando libre la vista hacia el valle.

La vista hacia el Noroeste y Norte está estorbada por los edificios de diez plantas de la avenida de la Reina Victoria. Si se sigue este sistema, la vista Norte de Madrid quedará completamente cerrada y cubierta.

Nuevas vías radiales

De gran importancia son las vías radiales que descongestionan los Puentes de Toledo y Segovia.

De gran importancia es la nueva vía radial que atravesará la Ciudad Universitaria, uniendo la carretera de La Coruña con el norte de Madrid.

La vía radial más importante es, sin embargo, la prolongación de la Castellana.

La nueva Castellana

Es el gran momento para Madrid, que tiene que decidir si va a hacer una calle como cualquier otra o el corazón de la moderna España.

Reforma interior

También es claro que no es mejor el proyecto que tiene más penetraciones, sino aquel que se limita a las imprescindibles.

Los ferrocarriles

Es de importancia fundamental la solución del problema de los ferrocarriles. La circunvalación proyectada, que une los suburbios que rodean Madrid, favorecerá la descentralización de la ciudad.

* Informe de Don Bonatz, miembro del jurado en representación de los concursantes extranjeros.

ARQUITECTURA

REVISTA OFICIAL DE LA SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

AÑO XII, NÚM. 140

MADRID, PRINCIPE, 16

DICIEMBRE DE 1930

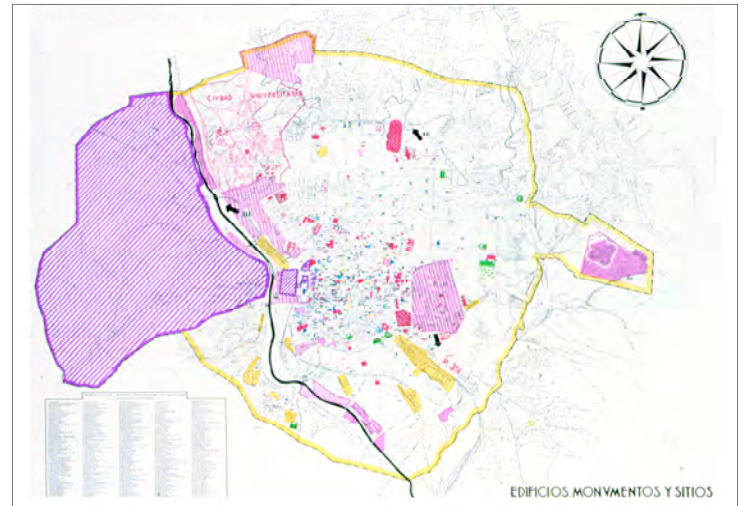
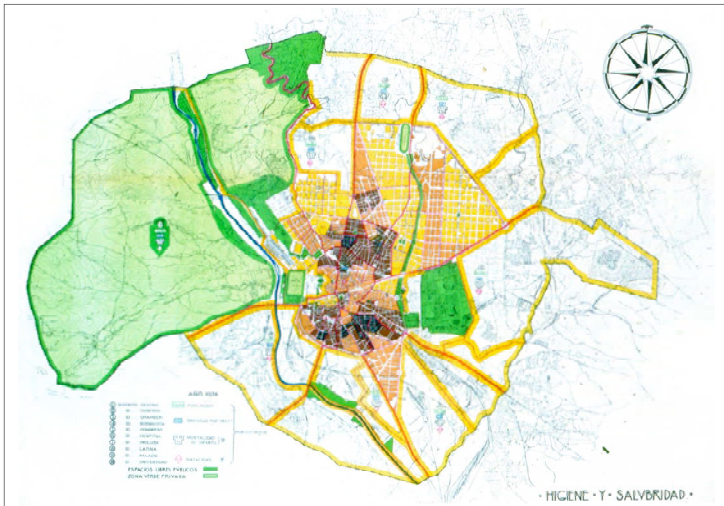
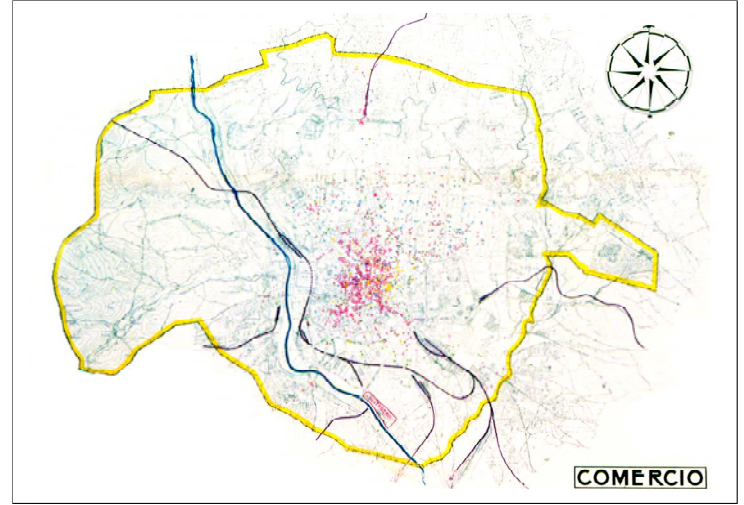
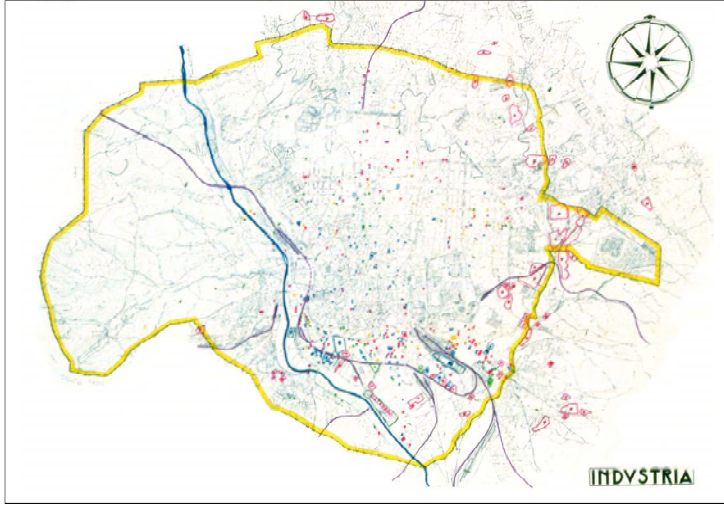
CONCURSO URBANÍSTICO INTERNACIONAL EN MADRID

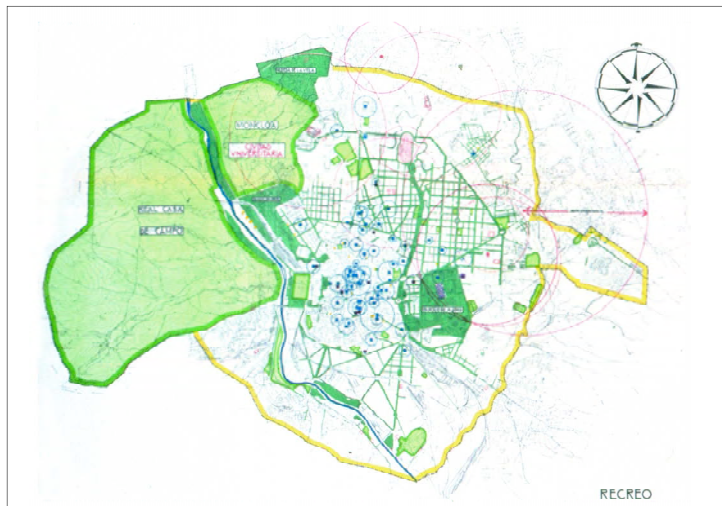
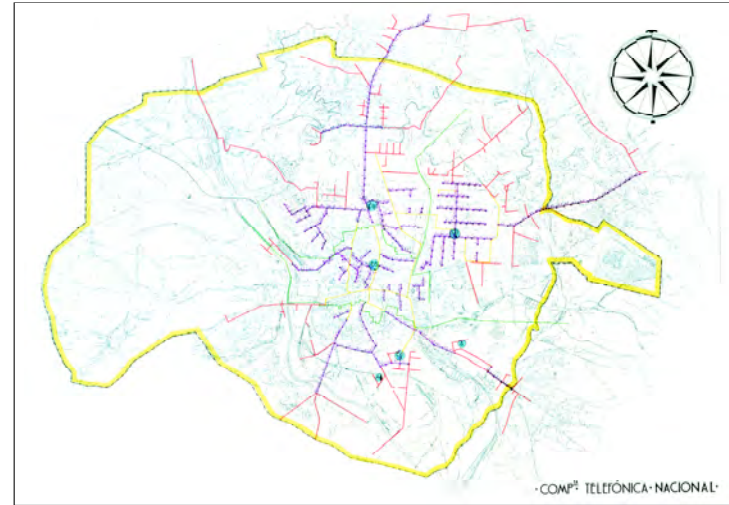
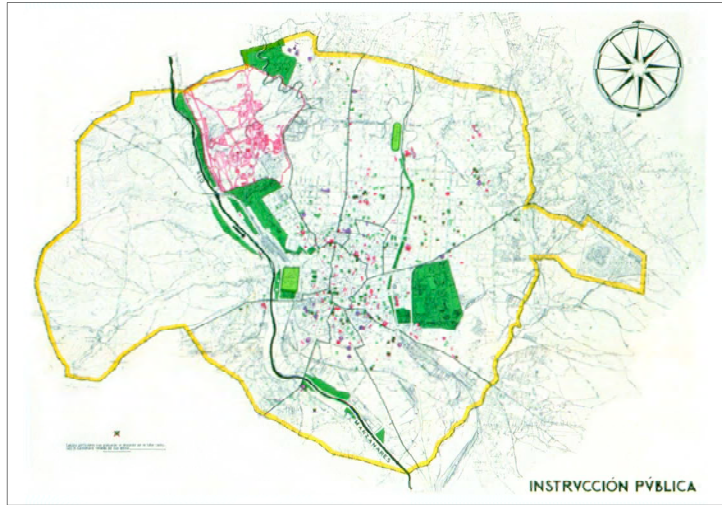
Hace pocos días se ha hecho público el fallo del Jurado para este concurso de anteproyectos. Después de declarar desierto, el Jurado propone al Ayuntamiento que se indemnice a los autores en el orden y forma siguientes: Primero, de los Sres. Jansen y Zuazo: 100.000 pesetas. Segundo, de Ulargui y Czekelius: 75.000. Tercero, de Paz Maroto: 35.000. Cuarto, de Cárdenas y Fonseca: 35.000. Quinto, de Escario: 30.000. Sexto, de Cort y Stübgen: 25.000.

ARQUITECTURA recoge en este número el informe del perito alemán Sr. Bonatz y una gran parte de los gráficos que componen la Memoria presentada por los Sres. Zuazo y Jansen.

De esta Memoria, titulada "Anteproyecto del trazado viario y urbanización de Madrid", copiamos en primer lugar, íntegramente, el "Índice", por parecernos un excelente ejemplo de claridad de concepto y estructuración de los problemas que integran el folleto:

- A. **INTRODUCCIÓN.—Capitalidad: Representación.—Higiene y salubridad: Reducción de densidad. El sol.—Economía de la ciudad: Su planeamiento. Sistema de urbanización.**
- B. **DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS.—I. EL TRAFICO: 1. Principios fundamentales: Formación de calles principales de tráfico. Cruzamiento de tráfico. Plazas circulares. Plazas en forma de estrella. Edificaciones en las calles de tráfico. Perfiles transversales. Perfiles longitudinales. 2. Las vías de tráfico: a) Carreteras: Bilbao-Irún; Cádiz-Málaga; Zaragoza-Barcelona-Francia; Castellón-Valencia; Toledo; Fuenlabrada; Portugal; Madrid-Coruña. b) Calles de distribución de circulación exterior: Tráfico actual a través del centro de la ciudad; Distribución del tráfico alrededor del núcleo de la ciudad; Calles de circunvalación; Calles de distribución de circulación exteriores; Calles de distribución de tráfico interior; Sus efectos; Calles de circulación alrededor del centro; Su correspondencia con las carreteras. c) El tráfico en el centro: El centro debe quedar sin tráfico de tránsito; Cambio de alineaciones; Reformas; Disposiciones que mejoren el tráfico. d) Calles de tráfico de segundo orden: Ciudad Lineal; Hortaleza; Calle sobre el Abroñigal; Calle del Canalillo; Otras calles. 3. Medios de tráfico: a) Ferrocarriles: Ferrocarril a través de la ciudad; Estaciones; Línea de Circunvalación; Estaciones de clasificación; Estaciones de mercancías. b) Medios de tráfico urbano: Principios; Ferrocarril a los alrededores; Metropolitano; Tranvías; Autobuses; Peatones; Carros.**
- II. **PLANEAMIENTO DE LA CIUDAD: Zonas verdes. Límites de la edificación. Poblados satélites. El centro como "City". Industria. Barrios obreros. La parte antigua del sector Norte. Barrios próximos a la Ciudad Universitaria. Residencias en parque urbanizado. Barrios contiguos al Stadium actual. Zona en la prolongación de la Castellana. Tetuán de las Victorias y Castillejos. Barrio Nordeste. Chamartín de la Rosa. Prosperidad-Madrid Moderno. Zona ondulada del Este. Ciudad Lineal. Barrios antiguos de vivienda.**
- III. **PROYECTOS: 1. Prolongación del Paseo de la Castellana. 2. Mercados: Problema de abastos de la ciudad. a) Gran Mercado Central y Matadero. b) Gran Conjunto de Mercados y edificios comerciales. c) Mercados de barrios. 3. Reforma en la Puerta del Sol. 4. Nueva Plaza de Toros. 5. Aeropuerto de Barajas. 6. Recreo-Deportes: a) Gran Campo de Deportes en el Abroñigal. b) Campos de juegos y piscina en el Manzanares-San Isidro. c) Campos de "sport" y baños en el Manzanares-El Pardo. d) Nuevo Hipódromo. El Pardo. 7. La Instrucción pública a través del Municipio. 8. Beneficencia. 9. La vivienda: a) Principios. Nuevos reglamentos. b) Ciudad actual. c) Ciudad futura. d) Parcelación. e) Tipos de vivienda: Tipo de transición; Tipos modernos.**
- C. **REALIZACIÓN DEL PLANO.—1. Determinaciones inmediatas. Reglamento del tráfico. Prohibición de edificar. 2. Reformas: a) Reformas primeras. b) Reformas próximas al centro. c) Reformas en dirección Norte-Sur. Proyectadas por "Información de la Ciudad". Reformas que se proponen. d) Otras reformas proyectadas por el Ayuntamiento y su crítica. 3. Ensanche de la ciudad. 4. Legislación actual: a) Para reformas interiores. b) Para el ensanche de la ciudad. c) Para la extensión del ensanche a las zonas de extrarradio. d) Extensión de término municipal. Anexiones. e) Términos actuales y futuros.**

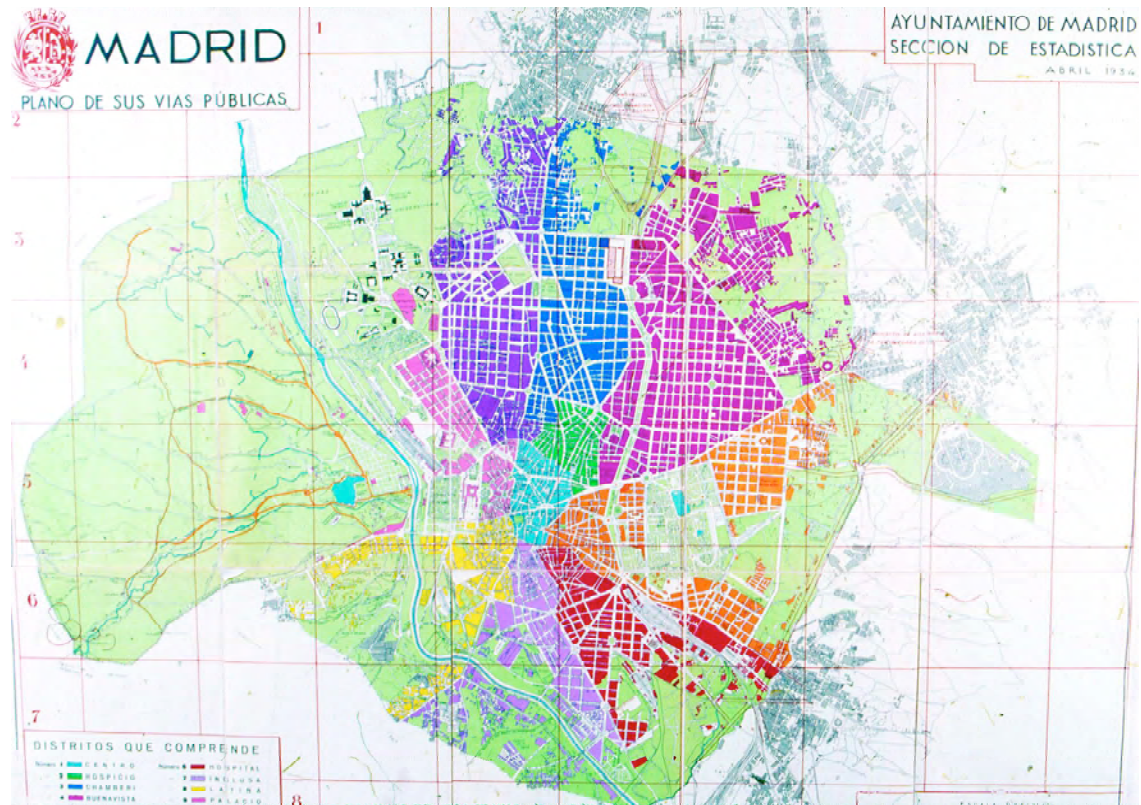




Información de la ciudad. Publicación del Ayuntamiento de Madrid para el Concurso Urbanístico Internacional de 1929



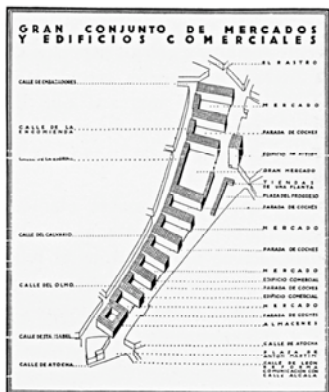
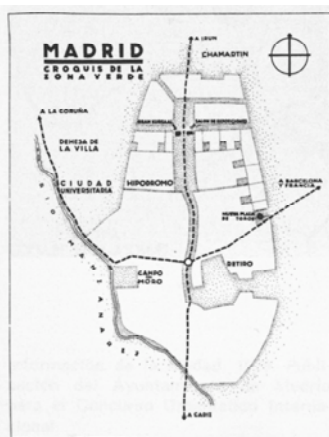
Plaza de Colón. 1929



Madrid. Plano de sus vías públicas. 1934. Ayuntamiento de Madrid



Glorieta de Atocha. 1929



Ilustraciones del proyecto de Zuazo y Jansen, primer clasificado en el Concurso y base del Plan General redactado por la Oficina Técnica Municipal en 1931

* Extracto de la conferencia pronunciada por Zuazo en la Casa del Pueblo.

Para la ciudad, como organismo, sería conveniente el convertir la estación de Atocha en estación central, ampliándola considerablemente. En el caso en que, sin embargo, fuera necesaria la estación central en el Norte (ya porque la de Atocha no pudiera ampliarse o porque fuera más económico que la ampliación el hacer otra de nueva planta; que la ordenación de los trenes y el régimen del tráfico así lo exigieran) debería llevarse mucho más al Norte y separar la estación de viajeros de la de mercancías.

Espacios libres y clase de construcción

Los espacios libres que han de servir al común no deben disponerse sin regla ninguna, sino ordenarse con cierta ley. El proyecto número 6 muestra una clara comprensión de los espacios libres a lo largo de la nueva Castellana y el Abroñigal con comunicaciones transversales. Además hay pequeños espacios libres repartidos por los distintos barrios. Muy de desear sería el aprovechar para jardín de niños las verdes praderas sobre el depósito del Canal, junto a la calle Bravo Murillo. Con el sistema propuesto de construcción en fila, cuyas cabezas están únicamente comunicadas por el tráfico, permite que los espacios intermedios se destinen a campos de juego de los niños.

El concurso ha traído gran cantidad de sugerencias; pero el trabajo propiamente dicho empieza ahora. Sólo puede ser llevado al éxito cuando a la Oficina de Urbanización, inteligentemente dirigida, le preste el Ayuntamiento su cooperación e impulso. Ya se han producido bastantes trabajos previos y teorías; ahora deben seguir los hechos.

Plan Zuazo

Sobre el futuro Gran Madrid y los problemas de la construcción, de la vivienda y del trabajo*

«La crisis industrial, comercial y financiera que atraviesa Madrid puede hacerse extensiva a las más importantes capitales. Se acentuará más al llegar el invierno, por la razón de que los motivos que la provocaron no cesan. Y existe el peligro, si la paralización de la vida activa no cede, de que lleguemos a un colapso económico, en el que será general la descomposición política y social si no se domina el momento actual iniciando rumbos nuevos. Esta debe ser la preocupación constante de los hombres de gobierno y de vuestra Federación local de Obreros de la Edificación.

Con relación a este momento, me asalta una gran inquietud, producida por los pasos bien intencionados, pero vacilantes; acelerados, pero no firmes, de los que dirigen la política de la ciudad. Y a la vez me anima una esperanza, que tiene su origen en la máxima comprensión de que da pruebas constantes el pueblo madrileño.

Fijándonos en Madrid, observamos que en los tiempos de la Monarquía no hizo sino iniciar su vida urbana. Por eso las posibilidades de trabajo surgen cuando vemos que los problemas de la gran ciudad están por resolver.

Vemos que la condición de su capitalidad carece del rango debido. El prestigio aparente se manifiesta en los palacios, edificios religiosos y oficiales. Pero el pueblo que luchó contra los males sociales no ha conseguido su bienestar. El suburbio, el aduar, cercan el medio urbano. La higiene y la salubridad están abandonadas completamente, haciendo que de la vivienda el enemigo encarnizado del aire y

del sol, depauperando al individuo, amenazando su salud y siendo una carga para la economía del Estado, de la Provincia y del Municipio.

El problema del tráfico está sin resolver. Los ferrocarriles carecen de las debidas conexiones, produciendo soluciones de continuidad, molestas para el viajero y costosas para el consumidor.

El planeamiento, las zonas verdes, los límites de la ciudad en relación con sus posibilidades de crecimiento y económicas, los poblados satélites, el centro y sus reformas, toda la labor preparatoria de una realización de ideas, ¿cómo se encuentra? ¿Qué eficacia tienen los estudios técnicos municipales realizados en los últimos tiempos y los que ahora se realizan?

La transformación de las actuales leyes de reformas, de ensanche y le exploraciones deben producir una nueva ley de urbanización y gobierno de la ciudad moderna.

Yo solicito que haya comprensión de los problemas, que los hagamos pertenecer a todos los elementos integrantes de la urbe, y así empezaremos a vislumbrar la labor de conjunto, la necesidad de una diversa y extensa actuación, la estrecha coordinación de organismos vivos de la ciudad, dentro siempre de un plan integral, en función del tiempo y de las posibilidades económicas.

Reclamo, como veis, en este actual momento un Gobierno eficiente de la ciudad, y para ello se exige el planteamiento de problemas concretos, para el mejoramiento de la vida municipal y para que, elevando el concepto de ciudadanía local, lleguemos a obtener un régimen político más eficaz.

Debe conseguirse la capitalidad del nuevo Estado. Se logrará si Madrid acomete la obra de prestigio que le corresponde.

Plan General de extensión

Cuestiones previas y necesarias que el Ayuntamiento de Madrid debe plantear y resolver, sin cuyo requisito será estéril todo trabajo técnico y no se realizará nada de lo que se proyecta*

Empiezo mi informe entrando en materia con algún escepticismo que no puede extrañar, porque, salvo pequeñas diferencias de detalle, es la cuarta vez que la técnica municipal plantea la cuestión, aconseja el sistema, señala el orden a seguir, y no se toma en consideración. De aquí nace mi escepticismo. No quiero anticipar juicios, pero sí declinar toda responsabilidad si, una vez más, el Ayuntamiento, desentendiéndose de las cuestiones previas y de los elementos necesarios de todo género para poder ordenar la ciudad y tener un plan de extensión, sigue en el error de creer que el problema se resuelve con unos planos de calles y unos perfiles ausentes y desligados de una legislación, una aportación y estudio de las esferas gubernamentales, unas Ordenanzas y unos organismos de estudio y de control como los que existen en todo el mundo civilizado, que son lo que constituye la autoridad suprema de la función urbiológica de la nación.

Es tan fundamental y de tanta necesidad, sobre todo en los momentos actuales, el estudio y publicación de una ley de Urbanismo y la creación de un Consejo superior, que sin ellos el técnico municipal no podrá trabajar más que a la expectativa y de una manera condicional. Digo que en estos momentos, quizá más que nunca, es necesaria esta ley porque estamos frente a una transformación radical del régimen social. Aquellos técnicos que bajo una orientación de fastuosidad en los trazados dieron cabida y sintieron la necesidad de hacer



sitio preferente y señalaron la clasificación de zonas de uso las correspondientes a las viviendas de lujo; aquellas concepciones de grandiosidad en las que se pensó en el emplazamiento adecuado de grandes palacios, de espacios libres llenos de jardinería versallesca, de lo que tenemos un ejemplo vivo en el proyecto de los notables arquitectos señores Zuazo y Jansen, clasificado en primer lugar en el concurso, han tenido su momento, y tuvieron su razón de ser en un régimen de supremacía capitalista, en que las zonas residenciales eran una manifestación de poder y de riqueza necesarios a su desarrollo. Los momentos actuales son diametralmente opuestos. Quiero hacer constar que no propugno ni trato de hacer manifestación alguna de orientación política personal, sino señalar el hecho indudable de que la transformación social obliga a una nueva orientación en materia de urbanismo, orientación que tiene que dar al traste con mucho de lo proyectado hasta la fecha.

Las tendencias sociales, que dan una intervención directa al proletariado en todos los aspectos de la vida española, no pueden por menos de marcar su carácter en los problemas de urbanis-

mo; la industria, las colectividades obreras, las agrupaciones deportivas, consideradas hoy en el elemento obrero y en las clases medias como elementos necesarios a su vida, son manifestaciones que hace apenas diez años estaban vinculadas exclusivamente a las clases aristocráticas.

El mejoramiento de vida en esas clases sociales y su participación directa en la gobernación del país imponen nuevas normas y nuevas Ordenanzas a la ciudad. Nada he de decir -pues sería interminable- del cambio radical en los aspectos religiosos, que tanto influyeron en las urbanizaciones de la antigüedad y, sobre todo, en la Edad Media manifestaciones que en los momentos actuales dan una visión totalmente distinta a ciertos aspectos de la ciudad. La España actual tiene, su vida cultural marcada que influye de una manera directa en el plan y ordenación de la vida de la ciudad.

El primer tema que se plantea y que he de someter a examen de la técnica municipal, es el relativo a las relaciones previas que deben existir entre el Ayuntamiento y el exterior (ley de Urbanización y Consejo de Urbanismo).

La Oficina de Urbanismo debe ser la que interprete, la que encauce todas las aportaciones externas y debe estar integrada por capacidades técnicas de diversas ramas científicas: arquitectura, ingeniería, jurídica, médica y administrativa. Este organismo ejecutivo de trabajo debe estar en relaciones con los organismos oficiales: ferrocarriles, obras hidráulicas, agrónomos, sanidad, Catastro rústico y urbano etcétera.

Una vez coordinados estos elementos, puede la Oficina de Urbanización desarrollarlos y llevar a la práctica las ideas, sin entorpecimiento alguno.

* De Informe sobre el Plan General de extensión de 1931 de J. Lorite Kramer.



39

Plan General de Extensión. 1931.
José de Lorite Kramer

Significación del Plan Regional

Disertación sobre la reforma,
reconstrucción y engrandecimiento
de Madrid, por Julián Besteiro

I. Dificultades de una buena orientación

El desarrollo urbano de Madrid adolece de tiempo inmemorial de graves defectos. Estos defectos, en tiempos normales, hubieran debido ser corregidos; sin embargo, hasta ahora, se puede decir que no se ha hecho nada, en el orden práctico, para evitarlos. En la ocasión presente, las consecuencias de la guerra y el prolongado asedio de la capital han ocasionado destrozos que obligan a plantear el problema de la reconstrucción de la ciudad de un modo agudo y perentorio. Del acierto o del desacierto al enfocar este problema depende que los males tradicionales se corrijan o que se agraven, sirviendo solamente, en este caso, el trabajo de reconstrucción, cualesquiera que sean sus apariencias progresivas, para acentuar los defectos existentes y para crear un estado de cosas inmensamente más vicioso que el anterior e inmensamente más difícil de corregir.

Por consiguiente, en el enfoque y la orientación de este trabajo de reconstrucción hay que poner el mayor cuidado.

No creo que existan ni una persona, ni una entidad medianamente familiarizadas con la estructura de Madrid, con los males de que la Ciudad adolece, ni con los remedios que a males semejantes se ha tratado de aplicar en otras ciudades del Mundo, especialmente después de la Gran Guerra, que sea capaz de concebir la posibilidad de improvisar un plan completo e in-

tangible de reconstrucción, tan perfecto en sus fundamentos y en sus líneas generales como en sus detalles imprescindibles y que pueda ser ofrecido como un ideal fácil y rápidamente realizable.

Trazar un plan de construcción de una ciudad nueva sobre un terreno virgen es una empresa ardua y expuesta a graves fracasos; pero, al fin, es una empresa asequible.

Otra cosa ocurre cuando se trata de una ciudad que tiene su historia; es decir, sus grandezas y esplendideces, más o menos abundantes y legítimas, pero, generalmente, ostentosamente manifiestas; que, además, tiene sus deficiencias, sus dolores, sus enfermedades y sus miserias. Esta última categoría de circunstancias negativas y deprimentes suele ofrecer manifestaciones en la vida cotidiana que, por su continuidad, han perdido el poder de fijar la atención aun de las mismas personas que las padecen; generalmente permanecen ocultas para la observación superficial y para descubrirlas se requiere un trabajo nada fácil de observación servida por delicadezas de sensibilidad y perspicacias de visión nada frecuentes; a veces se revelan mediante una súbita explosión de pasiones o una trágica crisis social, que si pone de manifiesto la existencia del mal, no proporciona por sí misma un conocimiento adecuado de sus causas y de sus remedios apropiados.

II. El auxilio de los estudios urbanísticos

Frente a estas dificultades de la determinación de la idiosincrasia de un núcleo urbano, hay que tener en cuenta que, principalmente desde los años posteriores a la Gran Guerra, el estudio del desarrollo de las ciudades ha sido objeto de una preocupación especial,

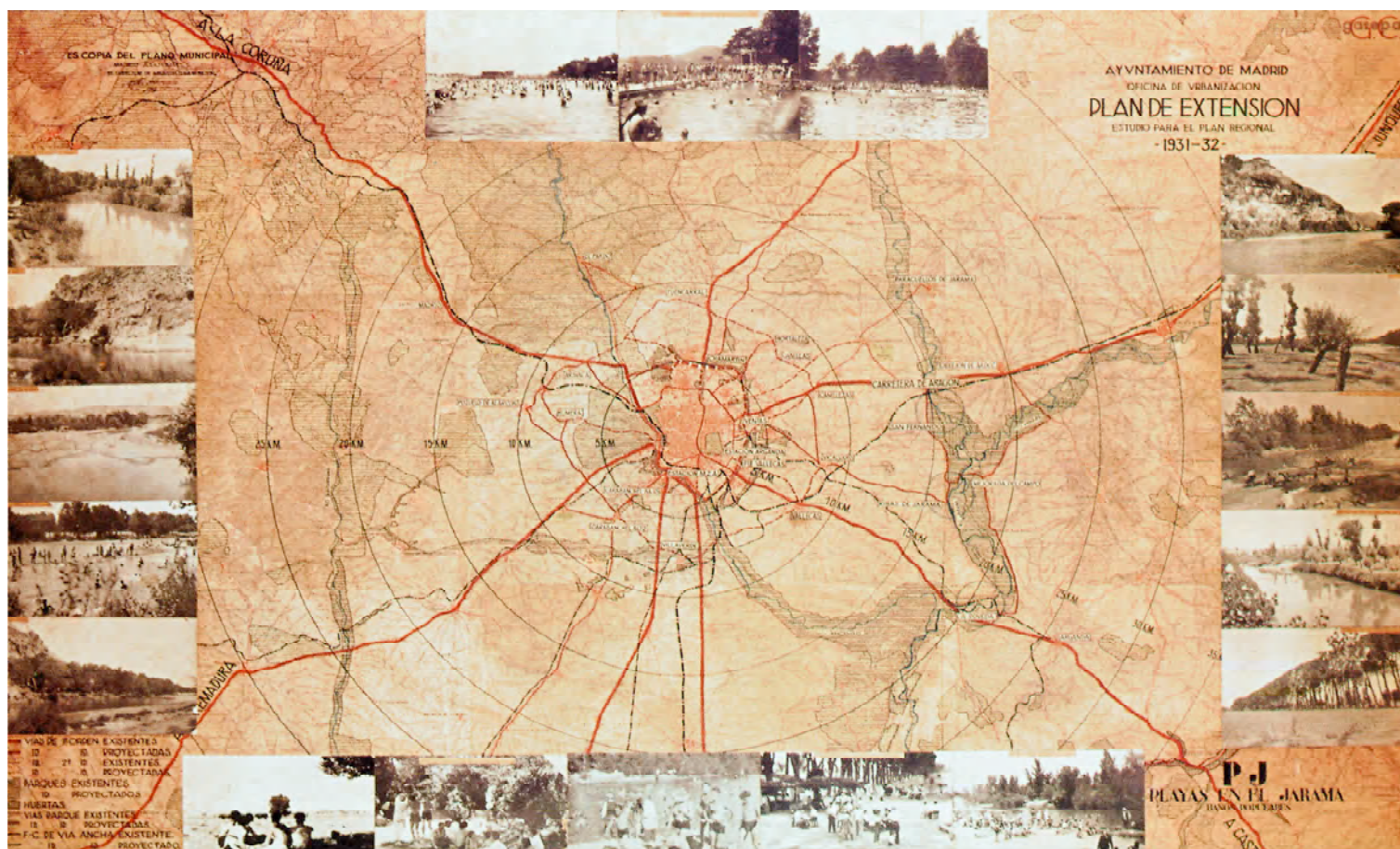
que ha dado como resultado el nacimiento de un conjunto de estudios urbanísticos capaces, no sólo de determinar en síntesis las características de las grandes poblaciones, sus necesidades esenciales y los medios más adecuados para satisfacerlas, sino también de lograr esta determinación con un grado muy satisfactorio de precisión y de exactitud, si se poseen, como base concreta de observación, datos estadísticos dignos de confianza y recogidos, ordenados e interpretados con un sentido crítico y científico.

Aun en los casos en que se carece de esos datos precisos o en que, poseyéndolos, no se les puede considerar como suficientes, o caben dudas acerca de su autenticidad, los estudios urbanísticos pueden proporcionarnos un conocimiento de las leyes del desarrollo de las grandes ciudades, base segura para orientarse debidamente al trazar cualquier plan posible de reconstrucción.

III. Las leyes del crecimiento de las grandes ciudades

Si tomamos un período de tiempo aproximadamente comprendido dentro de los límites de los últimos cien años, puede decirse que el rasgo característico de la vida de las grandes poblaciones de Europa y, en general, del mundo, consiste en su crecimiento rápido, a veces vertiginoso, pero medido, no en función de la extensión del perímetro urbano, sino del número de habitantes que alberga.

Este crecimiento vertiginoso del número de habitantes de las grandes ciudades tiene, a su vez, con modalidades características en cada caso, una estructura general que obedece a causas especiales de naturaleza económica y social; causas profundas y remotas, cuya determinación es de gran interés. Pero, para nuestros fines, lo que



Plan de Extensión. Estudio para el Plan Regional 1931. Ayuntamiento de Madrid. Montaje fotográfico GATEPAC.

más importa no es tanto la determinación de esas causas como el conocimiento de los efectos que sobre la vida de las ciudades produce ese proceso de densificación creciente de la población urbana.

Es evidente que si el número de habitantes de una ciudad crece sin que crezca proporcionalmente la superficie por la ciudad ocupada, el espacio de que disponen cada familia y cada individuo para la expansión de su vida es cada vez más reducido. Esta angostura de espacio tiende naturalmente a ser compensada con el aprovechamiento codicioso para la edificación de todo espacio libre que en el recinto de la ciudad pueda existir y con la

elevación desproporcionada de los edificios en relación con la anchura de las calles y de las plazas.

La perspicacia del lector hace seguramente innecesario que se le ofrezca detalladamente la traducción de ese estado de cosas a términos fisiológicos, morales y sociales. Si no se pone remedio a esta situación, la libertad de movimiento de los ciudadanos padece; el contacto continuo e inconveniente entre las familias y entre los individuos, dentro de cada grupo familiar, se multiplica hasta hacerse insoportable, y en casos extremos, pero múltiples, adquiere los caracteres de una verdadera promiscuidad; las varias molestias inherentes al tráfico de las grandes pobla-

ciones destruyen la paz y la intimidad de la vida y hacen imposible el reposo, condición indispensable de un trabajo fecundo; el nervosismo aumenta y la falta de aire puro y de luz produce efectos desastrosos sobre la salud y acarrea la degeneración de los individuos y las estirpes.

Hay otro orden de efectos de la excesiva densidad de las poblaciones que conviene tener desde un principio en cuenta como base de juicio en este género de estudios. Me refiero a los efectos de carácter específicamente económico, que tienen una gran repercusión sobre la vida social y pueden en éste, como en tantos otros casos, ser tomados como índice del estado de

equilibrio o desequilibrio y perturbación de la vida colectiva.

IV. El crecimiento de Madrid

De esta enunciación sumaria de las leyes de crecimiento de las ciudades modernas se deduce claramente la necesidad de una intervención pública, no para evitar que tales leyes se cumplan (empeño que sería completamente estéril), sino para tratar de orientar y condicionar su cumplimiento de modo tal que, de esa orientación y de esa condicionalidad se deriven el mayor número de ventajas posible y se evite el mayor número de los inconvenientes que para la salud de los habitantes pueda ofrecer el desarrollo urbano y espontáneo como resultante de la mera concurrencia y aun del conflicto de los intereses privados.

El crecimiento de Madrid, hasta el comienzo de la Gran Guerra, ha sido lento, si se compara con el crecimiento rápido de otras capitales. Posiblemente esta relativa lentitud de desarrollo sea debida a que Madrid no ha dispuesto de facilidades para constituirse como un centro de gran industria. Mientras muchas capitales europeas se hallaban en un período avanzado de capitalización industrial, la forma de producción en Madrid seguía siendo la característica de la industria familiar, y, hasta hace pocos decenios, la artesanía era el elemento preponderante y típico entre la masas productoras.

La influencia de los dos factores preponderantes en el crecimiento de la población de Madrid (la del propietario rural y la del obrero del campo), ha dado como consecuencia la polarización de la vida de nuestra Ciudad en dos grupos sociales antagónicos, apenas ligados entre sí por la acción amortiguadora de su antagonismo ejercida por otros grupos sociales intermedios.

Esta polarización y antagonismo de los grupos sociales madrileños no es ciertamente exclusiva de la capital de España; pero acaso no sea exagerado afirmar que es la nuestra una de las grandes ciudades de Europa en las que el contraste entre el lujo y la extrema pobreza se ha manifestado con caracteres más firmemente acusados y ha influido en mayor grado en el aislamiento de las distintas categorías sociales y en la caracterización de los distintos barrios que integran la Capital.

V. La degeneración de los barrios madrileños

a) Los barrios mejores

Por lo que se refiere a los barrios de Madrid dotados de un estimable carácter monumental y en los que se han construido también las viviendas mejor acondicionadas, hay que señalar la circunstancia desfavorable de que, desde su fundación hasta la fecha, apenas puede apreciarse en ellos algún progreso notable y, en cambio, son visibles los signos de retroceso y deterioro.

Para apreciar la existencia de este lamentable fenómeno, veamos en síntesis cuál es la historia del barrio de Salamanca, justamente reputado como el que contiene (prescindiendo de los palacios) las mejores viviendas de Madrid.

Pueden aplicarse a la concepción del barrio de Salamanca todas las críticas que se quiera, por su trazado geométrico, clásico y napoleónico, que hoy, por razones muy dignas de consideración, no goza de predicamento. Pero lo cierto es que, desde que se inició el barrio de Salamanca, no se ha concebido en Madrid plan de construcción alguno que, ni remotamente, pueda compararse por la visión de los fundamentos y las posibilidades económicas de la obra, por la amplitud de las vías de comuni-

cación en relación con la altura de los edificios, ni por el acondicionamiento de las viviendas de alquiler.

En primer lugar, las disposiciones legislativas destinadas a regular, no solamente la urbanización del barrio de Salamanca, sino toda la zona del llamado Ensanche de Madrid, aun en épocas en las cuales el impulso inicial se hallaba ya notablemente desfigurado y atenuado, favorecían, para la construcción de las calles, la cesión por el propietario de la mitad y aun de la totalidad de los terrenos afectados por la reforma. Si estas disposiciones legislativas se hubiesen cumplido en el primer momento, al menos se hubiesen aplicado con rapidez, las ventajas económicas de este modo de operar hubiesen beneficiado considerablemente al Tesoro público y se hubiesen traducido en beneficios evidentes para el vecindario de Madrid.

Por desgracia, en vez de seguirse este procedimiento expeditivo, se eligió precisamente el contrario; un procedimiento de tal lentitud, que; hoy mismo la urbanización del Ensanche no está terminada. Consecuencia de esta lentitud ha sido que, en casos numerosos, la construcción de las casas ha precedido a la obra municipal de urbanización; que la creciente valoración de los terrenos se ha anticipado también al acto de la expropiación, y que, con todo ello, se ha fomentado en alto grado la especulación en la compraventa de los terrenos, hasta tal punto que, durante muchos años, esa especulación ha constituido seguramente el negocio más lucrativo que los terratenientes y sus auxiliares han podido realizar en la capital de España. Durante todo este largo período de tiempo puede decirse que la administración de Madrid no fué otra cosa que un enorme mecanismo para el encarecimiento de los solares, para el enca-

**En página siguiente:
Comité de Reforma, Reconstrucción
y Saneamiento de Madrid.
Plan Regional de Madrid.
Catálogo 1939.**

**Plano de Núcleos satélites y
comunicaciones.
Plano de Espacios verdes y parques
en la región.**



recimiento de la vivienda y, por tanto, de la vida de los madrileños.

b) Los barrios peores

Pero con ser estas circunstancias tan lamentables, no tienen punto de comparación con los efectos que la anarquía de la edificación ha producido en las casas de los barrios habitados por familias de la clase media modesta, y, sobre todo, en los barrios genuinamente populares.

Para darse cuenta del grado a que esta anarquía ha llegado, conviene advertir que, un día aciago (30 de julio de 1893), por acuerdo municipal, fueron declaradas en suspenso todas las normas de las Ordenanzas municipales que se refieren a la higiene de la construcción. El motivo de esta suspensión no podía estar en apariencia, más justificado. Había que reformar las Ordenanzas. Mas ocurrió que transcurrieron los años sin que las Ordenanzas municipales se reformasen.

Al amparo de esta situación, no es de extrañar que la fecundidad del ingenio de los explotadores de la vivienda pobre haya crecido hasta formar una verdadera manigua poco menos que impenetrable.

Ese crecimiento teratológico del Extrarradio ha logrado rodear Madrid de un cinturón de viviendas insalubres.

VI. La nueva construcción de Madrid hay que hacerla de fuera a dentro

No creo haber recargado de tintas sombrías este cuadro. La prueba es que, a pesar del hábito, que embota la sensibilidad para la estimación de los mayores sufrimientos, ha arraigado, en muchas personas que se interesan por Madrid, la idea de que aquí se im-

pone una reforma a fondo, consistente en derribar casas y manzanas y aun barrios enteros y en abrir grandes vías de comunicación dignas de una población moderna.

La idea tiene un fundamento justo. Mas ocurre con frecuencia que estas justas ideas se asocian con prejuicios de falsa apariencia radical, según los cuales la situación presente es la más propicia para la realización de este plan salvador, concebido a modo de gran operación quirúrgica, que habría de curar a Madrid de todos los males que padece.

En primer lugar, salta a la vista de todo el mundo que la sola iniciación de ese plan no traería como consecuencia inmediata sino acumular nuevos escombros sobre los ya acumulados por los desastres de la guerra.

La población de Madrid se halla excesivamente acumulada en un espacio reducido; es seguro que la paz habrá de traer un aumento considerable de la población de Madrid, así como un nuevo impulso de su actividad industrial, a despecho del cansancio natural después de un esfuerzo tan intenso y tan prolongado. Puesto que la guerra ha destruido o deteriorado gravemente gran parte del caserío madrileño, ¿dónde podría alojarse la población normal, acrecida considerablemente, según todas las previsiones racionales? El problema que se presenta, por consiguiente, de un modo inmediato, no es un problema de demolición, siquiera un mero problema de reconstrucción, puesto que volver a erigir los edificios demolidos en las malas condiciones que antes tenían sería cometer una falta imperdonable. El problema que se presenta ante nosotros es un problema de nueva construcción.

Todas estas razones y otras que pudieran aducirse es de esperar contribuyan a sustituir los prejuicios en

curso por la apreciación de esta verdad que me parece fundamental:

Que la reforma interna del Madrid actual puede acometerse parcialmente en los parajes y en los casos que exijan una intervención inmedata y urgente, pero que, como reforma de conjunto y a fondo, no puede ser sino la consecuencia de un plan de construcción de núcleos urbanos independientes, con vida propia, y enlazados convenientemente con la vida central. Es decir, que la reforma de Madrid no debe emprenderse dentro, sino fuera de los límites actuales de la ciudad.

De aquí la necesidad de que este plan de reforma abarque toda la extensa región sometida a la influencia de Madrid y tienda a mejorar las condiciones de vida urbana en los núcleos o ciudades satélites ya existentes y a crear otros nuevos en parajes especialmente elegidos por la excelencia de sus condiciones naturales. Así concebido el plan de reforma de Madrid, es lo que se llama Plan Regional.

VII. La realización del Plan Regional

Sin duda el mero propósito de la realización de un Plan Regional suscita cuestiones que parcialmente están ya planteadas en la actualidad, pero que es preciso especificarlas y amplificarlas en términos considerables. Por ejemplo, hoy está por resolver el problema de la conexión entre el Municipio de Madrid y los Ayuntamientos limítrofes; pero si se acepta esquemáticamente la idea del Plan Regional, este problema de interconexión de Municipios quedaría inmediatamente amplificado y se definiría como la necesidad de crear algún organismo armonizador de los diversos intereses en juego, organismo que, por lo menos, habría de tener facultades

de consultivas, poderes de inspección y de iniciativa, y que, llegado el momento, habría de poseer también capacidades ejecutivas y medios adecuados para ejercitarlas.

Por lo pronto, la creación del organismo sería prematura y tampoco es aconsejable, si algún día se crea, que venga a la vida en la plenitud de sus facultades y armado de todas las armas posibles, como una nueva Minerva, dispuesta a librar batallas heroicas. Ni se trata de ganar batallas, ni es prudente en ningún caso la creación de instituciones demasiado poderosas y perfectas, sujetas a los graves riesgos de las infancias precoces.

Hoy por hoy, existe un vasto campo de trabajo posible de realizar, con la sola condición de que a él cooperen las capacidades técnicas indispensables.

Aquí pondría término a esta disertación, ya demasiado larga, si no creyera necesario prevenirme contra los sofismas que probablemente elaborará la pereza, en forma de objeciones a la posibilidad de realización de este plan, u otro semejante, desde un punto de vista financiero.

Plan General 1939

Memoria firmada por José Paz Maroto

Surge en el año 1909 el proyecto del Ingeniero municipal Sr. Núñez Granés, como primera tentativa de unificación de los problemas de Ensanche y Extrarradio; pero cae en el vacío. La realidad inexorable y el poder -sutil pero inmenso- de las ideas que agitan ya al mundo científico, y que se aquilatan y depuran en múltiples Congresos europeos y americanos, conmueven nuevamente la opinión, y en 1923 una Ponencia de técnicos mu-

nicipales presenta una propuesta para el plan general de extensión y su distribución en zonas. El trabajo merece el aplauso de la opinión técnica; pero... queda condenado al fracaso. ¿Por qué? A nuestro juicio, porque los problemas de urbanización de una ciudad, tanto para su ensanche como para su reforma interior, no son simplemente de acierto en el trazado, traducido en planos. Hace falta una legislación, unas Ordenanzas, un organismo cuya continuidad quede asegurada y en el que aporten su concurso todos los factores que constituyen la vida de una población, y una técnica a su servicio, competente e independiente en su actuación.

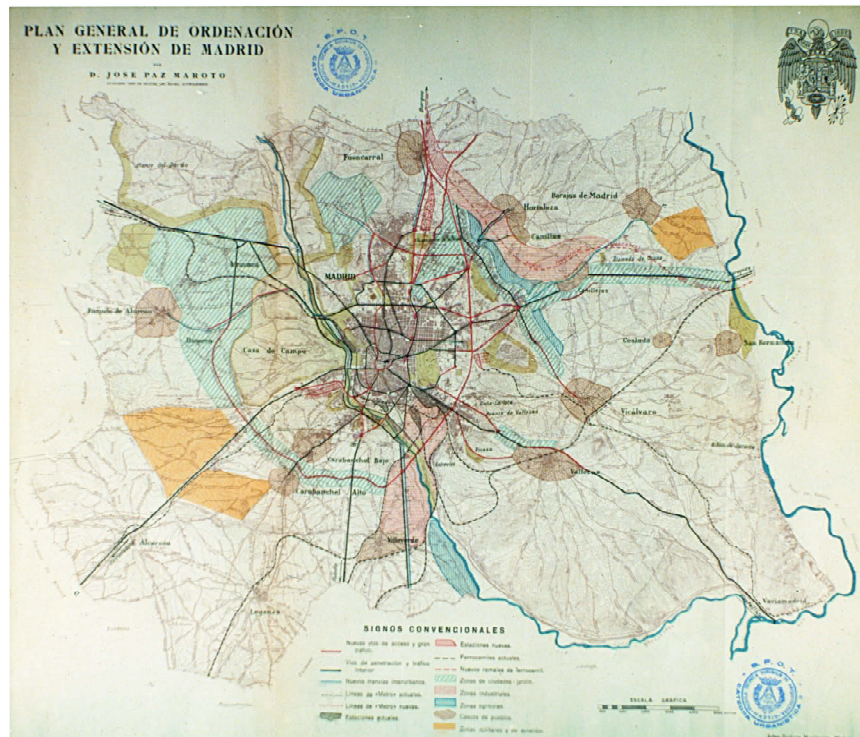
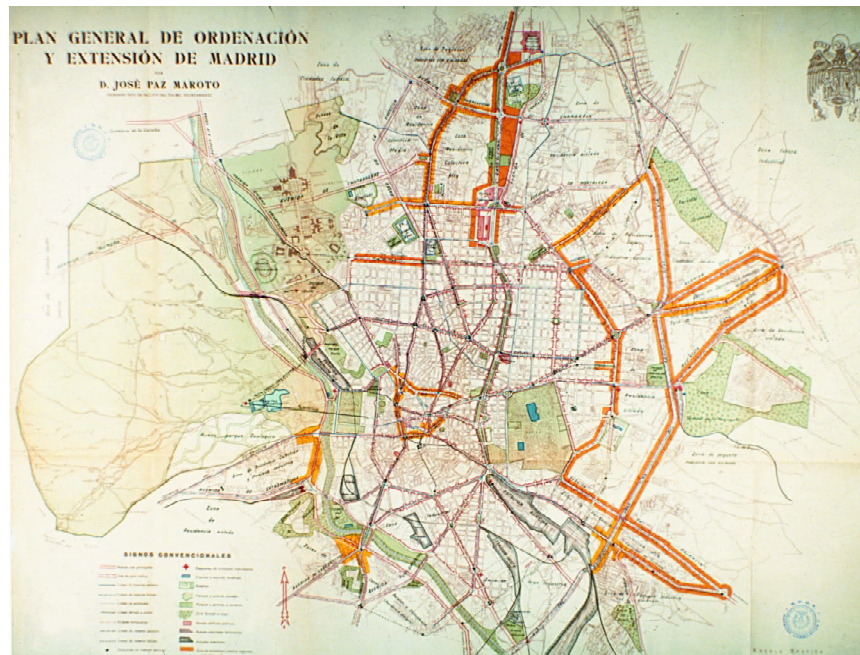
Situación actual del problema

Ante la angustiosa presión de la opinión pública, el Ayuntamiento -ignoro si erróneamente receloso de la capacidad de sus técnicos, o guiado del noble afán de obtener los máximos asesoramientos- convocó en 1928 un concurso internacional de anteproyectos de extensión y urbanización del Extrarradio.

Elegidos los seis mejores anteproyectos, creóse una Oficina de Urbanismo, que en septiembre de 1931 terminó y presentó al Municipio un plan general de extensión.

Sometido este plan a examen y deliberación de la Técnica municipal en pleno, y después de laboriosas gestiones, el señor Gerente de los Servicios Técnicos municipales -suprema jerarquía y representación de todos los técnicos- elevó a la Superioridad un informe detenidísimo sobre el plan general de extensión en todos sus aspectos, y una propuesta concreta en relación con cada uno de ellos.

Análisis de la propuesta y actitud municipal en relación con la misma



Plan general de ordenación y extensión de Madrid. 1939. José Paz Maroto

Ordenando un poco esta propuesta, veremos que consta de tres partes esenciales:

1.^a Necesidad inmediata de un organismo motor supramunicipal que propulse los proyectos, obras y medidas administrativas que han de llevarse a cabo, y resuelva rápida y eficazmente cuantas dificultades de todas clases puedan surgir. 2.^a Urgencia de la promulgación de una ley especial de urbanismo que prevea el caso de las grandes aglomeraciones, y concretamente el de Madrid, que sea la ley reguladora del funcionamiento del organismo motor, con arreglo al espíritu de los actuales tiempos.

3.^a Organización simultánea de una Dirección Técnica de Urbanismo, de carácter esencialmente municipal, encargada de desarrollar los trabajos de urbanización local y regional, con el debido enlace y cooperación de otros organismos técnicos de los Municipios, Estado y Corporaciones afectadas.

45

Organismo motor

La necesidad inmediata de un organismo supramunicipal, para que sea el guía y rector de los proyectos de extensión de ese Madrid futuro que no cabe ya en los estrechos moldes de un hipotético término municipal, el ordenador y visor de los grandes servicios mancomunados de la metrópoli y pueblos inmediatos, el interventor de las obras que afecten a varios Concejos y organismos públicos y privados, el legislador administrativo que vaya actuando de medio de atracción de las ideas sociales en su evolución progresiva y, en fin, el propulsor financiero de las grandes obras de interés colectivo y comarcal y aun nacio-



Plano de Madrid. 1940.
 Banco Hispano Americano

nal que han de formar parte de los trabajos de extensión, viene impuesta por tres clases de razones:

Es la primera la que podríamos llamar realidad legal y práctica. Hoy por hoy, nuestra realidad legislativa es el Estatuto Municipal, apenas modificado.

¿De qué serviría que el Ayuntamiento de Madrid, descargado del lastre de la política y guiado de un sincero afán de acierto, entrara definitivamente en el camino verdadero y aprobara un proyecto acertado de extensión, unas Ordenanzas previsoras, y arbitrara medios económicos para acometer las costosas obras, si frente a eso surgen, potentes cual escollo en embravecido mar, los siguientes obstáculos?:

a) Los Municipios colindantes, que en uso de su perfecto derecho legal pueden rechazar la ingerencia que supone la decisión de la capital.

b) Los organismos ferroviarios del Estado, que completamente desligados de los planes municipales, y aun con criterios diferentes, nacidos de la falta de conocimiento de la ciudad, proyectan y construyen enlaces ferroviarios y estaciones que, si resuelven sus problemas de circulación y tráfico, se desentienden y aun pueden perjudicar al tráfico general urbano. Y sin embargo, se invierten en esas obras enormes sumas de millones, que gravitan en lo sucesivo como losa de plomo sobre la economía local al querer corregir errores de emplazamiento o disposición.

c) Los organismos estatales, creados por el Estado también en estos últimos años en un alarde de desconfianza (no quiero analizar si justificada o no) hacia la Corporación madrileña, encargados de Accesos y Extrarradio.

d) Las acciones aisladas de los diversos organismos públicos, semipúblicos y privados, que tanta influencia ejercen en una ciudad como Madrid, de intensa vida ciudadana.

No es cuestión de alargar este trabajo con la reseña de estos Comités o Comisiones y su funcionamiento, sino de imbuir lisa y llanamente a la vista de los precedentes puestos la idea de la necesidad de un organismo con eficacia suficiente.

Esta eficiencia ha de buscarse a través del acierto en la designación de miembros del mismo y en las bases de su funcionamiento. Dentro de la legalidad siempre, con respeto a todos los legítimos intereses en juego; pero libre de cuantas trabas burocráticas y trámites no sean imprescindibles. De no ser así, asistiríamos al espectáculo, tan conocido por desgracia en nuestra Patria, de un órgano sin función o con función tan deficiente que más que ariete impulsor se convertiría en freno a las cuatro ruedas y semillero de enchufes e intrigas de personajes o personajillos, con completo olvido de la misión que tiene encomendada.

La tercera razón, que podríamos llamar temperamental, tiene por fundamento nuestro exagerado individualismo.

Mientras actúen discordes organismos diversos del Estado, los provinciales, los del Municipio madrileño y los representativos de los intereses privados, no será posible evitar que los criterios personalistas de los que rijan unos y otros choquen y originen perturbaciones.

Ya sé que doctrinalmente se puede decir que esto no debe ocurrir; que guiando a todos el interés de servir a la ciudad y a la nación, no caben estos personalismos. Sé también que los gobernantes (cualquiera que sea su ideología) suelen rasgar sus

vestiduras al oír que estas miserias humanas existen en organismos públicos, y prometen muy seriamente que bajo su mando eso no ocurrirá. Sé, por último, que hay en estos organismos multitud de personas, especialmente técnicos y funcionarios, que sienten sinceramente el imperativo de servir al bien general sacrificando sus rencillas, sus aspiraciones personales o sus puntos de vista erróneos. Pero.. la realidad, desgraciadamente, es que el criterio técnico que cada uno cree más acertado, deformado quizá por la visión parcial del problema; los rozamientos personales a que toda discusión, por muy objetiva que sea, da lugar; la obligación en que erróneamente se creen los miembros de cada organismo de defender los intereses del que les está confiado (sin darse cuenta de que la solución está en armonizar todos los que juegan en el problema urbano, pues en esta armonía está la clave del éxito), y otros factores imponderables que están en el ánimo de todos los que conocen el funcionamiento de los organismos públicos, producen una dispersión de los esfuerzos.

La única manera de evitar esto es la sujeción al yugo de un único organismo rector y director de las actividades urbanas diversas. Esto no quiere decir en modo alguno que haya de existir una intromisión en las actividades peculiares de cada uno, y mucho menos una anulación de las mismas. El organismo rector urbano traza las directrices generales, marca los criterios de los proyectos de conjunto, señala normas de ejecución y preferencia de las obras que han de realizarse; pero el desarrollo de detalle de cada proyecto parcial y de cada obra aislada será llevado a cabo por el organismo especializado a quien corresponda.

Plan Bidagor

Folleto preparado para el
Día Mundial del Urbanismo
en el año 1953

En estas condiciones se llega a 1936. Tras de la guerra se constituye la Junta de Reconstrucción de Madrid, con la misión esencial de redactar el Plan General que recoja y coordine todas las iniciativas y proyectos. La fe en la eficacia de la nueva situación política y el propósito de afrontar el problema en toda su integridad, hacen que se conceda al referido organismo la facultad de impedir toda obra que pueda ser perjudicial al desarrollo del Plan. Este Plan está redactado por la Comisión Técnica de la Junta, aprobado por ésta y pendiente de la aprobación del Gobierno.

Esta pequeña historia es bastante desalentadora, ya que revela la gran cantidad de esfuerzos baldíos y de ilusiones fracasadas que constituyen los antecedentes del Plan. Es aleccionadora para darse cuenta del tesón que hay que desplegar si en el momento actual no estamos dispuestos a ser un eslabón más en la cadena de fracasos que hundan cada vez más rápidamente a Madrid en un caos asfixiante.

Los problemas se han ido complicando de año en año y son cada día más difíciles y más costosos de resolver. En cambio, la ciencia urbanística ha progresado mucho en los treinta últimos años, y puede afrontar la organización de una gran ciudad en mejores condiciones que en 1910.

La sucesión ininterrumpida de intentos para resolver el problema da la medida de su necesidad, y, efectivamente, es que hemos llegado a un momento crítico, lo mismo que en 1625 y que en 1857. La continuidad del crecimiento, por un lado, alcanzando 1.250.000 habitantes la villa con sus suburbios, la in-



tensificación de los medios técnicos, especialmente los de transporte, el desarrollo de la industria y de los programas sociales, en fin, en suma, un crecimiento general de la vida que obliga a organizar las ciudades con una concepción nueva, amplia y orgánica, que tras ideas sencillas, meditadas y elásticas, abarque toda la complejidad de los aspectos múltiples de las necesidades y soluciones modernas.

Si se examina la situación actual de la urbe para proceder a un diagnóstico que señale el rumbo a seguir en la ordenación se encuentran una serie de síntomas de desorden, de conflictos urbanísticos, que urge enmendar. Se puede concretar así:

1.º El tráfico. Asusta pensar lo que ocurrirá en el centro de Madrid el día que restablecida la paz se multipliquen los automóviles sin restricciones de gasolina.

2.º Los accesos. Basta recordar la llegada de personalidades extranjeras al aeropuerto de Barajas y la impresión que han de recoger al atravesar el puente de las Ventas.

3.º La falta de solares. Madrid está escaso de viviendas; los solares existentes están a punto de terminarse, siendo

hoy una dificultad grande encontrarlos. La dificultad se multiplica si se desea un solar apto para la industria, que cuente con todos los servicios necesarios.

4.º El valor del suelo. Toda iniciativa grande tropieza con el cinturón de especulación, producido al amparo del Estatuto Municipal.

5.º La escasez de plazas y jardines, que han desaparecido en favor de la edificación, y que provocan las campañas de defensa del arbolado.

6.º Las viviendas insanas, tanto en los sectores antiguos como en el ensanche, donde, a merced de unas Ordenanzas anticuadas, se han creado manzanas de una densidad aterradora, plagadas de viviendas interiores

7.º Los suburbios, que forman un cinturón de miseria como consecuencia de no haber limitado la ciudad e impedido la edificación exterior, creando, en cambio, dentro de su recinto, las zonas aptas para todas las clases sociales.

8.º La dotación de servicios a tantos sectores surgidos esporádicamente en una extensión superficial desproporcionadamente grande y que el Municipio no puede atender y si lo hace es en condiciones de rendimiento defectuosísimas.

9.º La anarquía de las construcciones ocasionada por la ausencia de zonificación en lo relativo a la altura y tipo de las edificaciones y a su uso, produciendo el desolador paisaje de medianerías que circunda la villa penetrando cada vez más en su interior.

10.º Por último, el tono general de pueblo que hoy tiene Madrid, impro-

pio de su calidad de capital, producido por no haber cuidado de los elementos representativos y haber dejado a la vida mercantil con su Gran Vía flamante la primacía de interés para todos sus visitantes.

Esta serie de situaciones y conflictos, tan graves y agudos, mueven a una actuación rápida de solución de todos y cada uno de ellos, pero no hay que olvidar que son consecuencia de un desorden general, de un retraso de planificación y que la atención a cada uno de los problemas debe supeditarse al planteamiento de la solución general. Las necesarias actuaciones inmediatas en reformas interiores, en la construcción de nuevas barriadas de vivienda, en la creación de espacios verdes, en las restricciones a la edificación, en la adquisición de solares, etc., cumplirán el papel provisional de la inyección contra el dolor o contra el colapso y junto a esta actuación, desde luego indispensable, es absolutamente preciso llegar al origen del mal, evitarlo y eumendarlo de raíz, preparando una buena cimentación al Madrid futuro.

Por esta razón es conveniente considerar los referidos conflictos urbanos como síntomas más que como verdaderas enfermedades, pues los auténticos problemas son de un orden superior y de su resolución depende la desaparición de los males y el buen funcionamiento y rendimiento del conjunto. Para dar con las causas originarias, no hay más remedio que examinar funcionalmente la vida de la ciudad y sus misiones esenciales; separar y resolver cada una de ellas, y disponer el conjunto en una ordenación orgánica, esto es, funcional, jerárquica y estética.

Al hacerlo, los problemas se presentan de una manera diferente, en un orden creador, y no sueltos como en

la simple enumeración anterior. Desde este punto de vista los problemas de Madrid son:

1.º La Capitalidad. Madrid es capital de España, centro de la Dirección y Representación nacionales. Un objetivo fundamental descuidado desde Carlos III.

2.º Es el centro de las comunicaciones nacionales de todo orden ferroviarias, por carretera y aire. Esta función nacional está por encima de la esfera municipal, pero manda extraordinariamente a toda la organización urbana.

3.º Al amparo de su situación estratégica y del útil de trabajo que suponen las mencionadas comunicaciones a Madrid le corresponde en la planificación española un programa industrial.

4.º La atracción que supone la Capitalidad y su organización de comunicaciones, hacen a Madrid un centro comercial, cultural y de turismo, donde se mira y copia toda España.

5.º La importancia de las anteriores funciones, ha convertido a Madrid en una gran ciudad de 1.250.000 habitantes, con todos los problemas estructurales y de alojamiento correspondientes.

6.º El porvenir nacional, con un propósito de una España de 40 millones de habitantes y una emigración incontenible de un campo en gran parte saturado y en bajo nivel de vida a favor de la industrialización nacional, señalan un futuro urbano a Madrid semejante al de otras grandes ciudades extranjeras, con una población de 3.000.000 de habitantes, antes de fin de siglo. Si Madrid funciona hoy mal, es porque estos seis problemas esenciales están sin resolver, y más de uno, por desgracia, sin un planteamiento real.

Industria

La situación industrial de Madrid se encuentra francamente abandonada.

Y, sin embargo, Madrid tiene que optar entre cuidar con el mayor mimo su industrialización, o bien renunciar a ella y cerrar sus puertas a la inmigración, limitando de una manera draconiana, difícilísima de ser puesta en práctica, la expansión urbana. Todo parece indicar que el camino a seguir es la industrialización, y establecer mediante una ordenación justa los límites de molestia entre la pequeña industria y los demás usos, para no perjudicar la expansión de aquélla.

Centro comercial

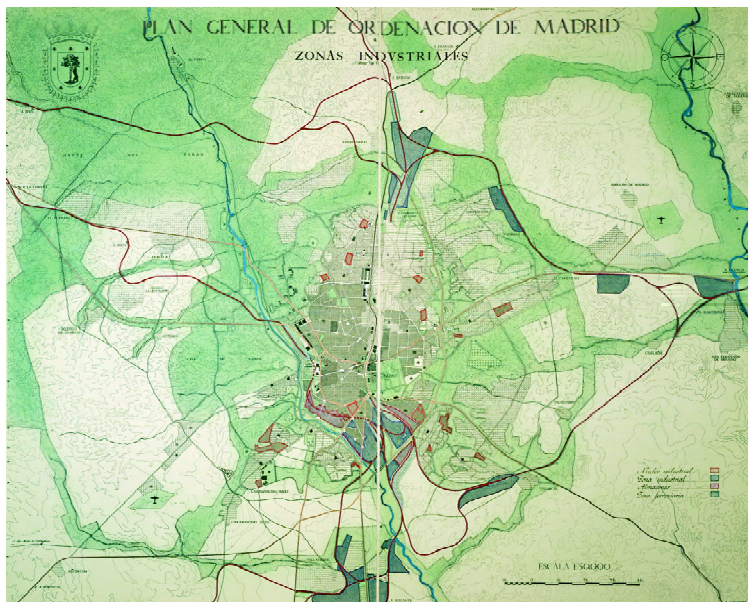
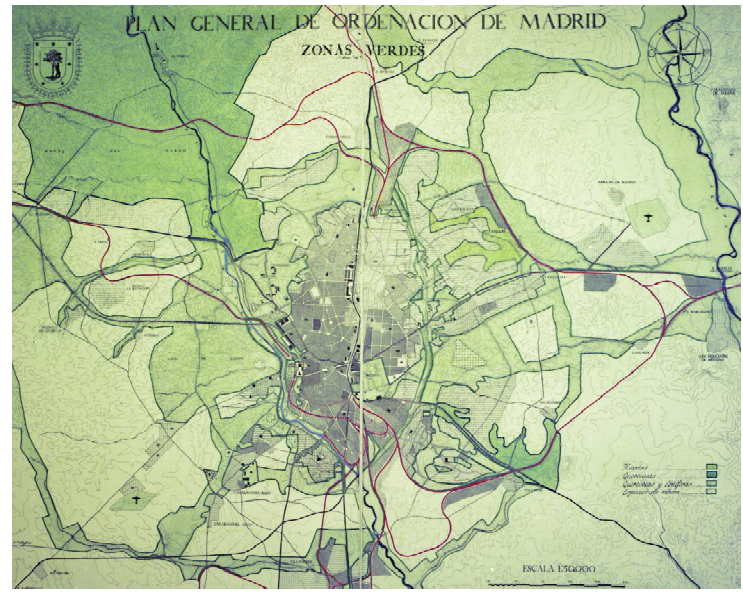
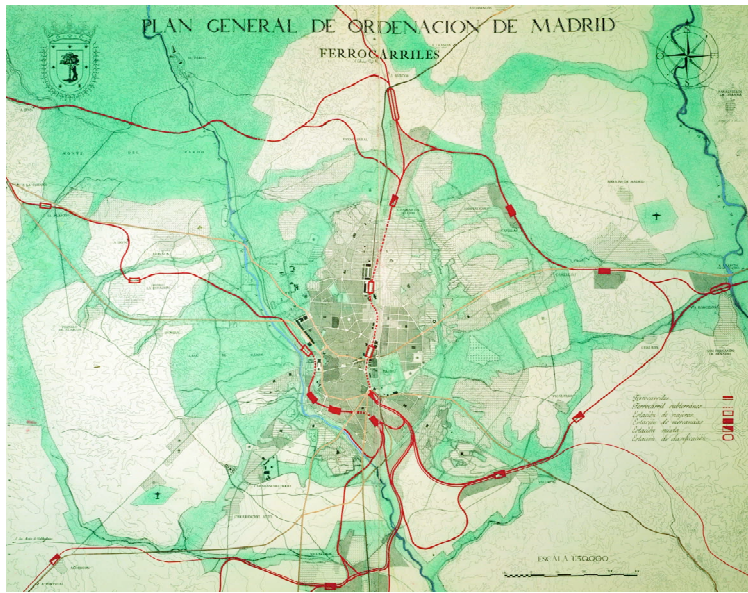
El carácter comercial de Madrid se concentra en el antiguo casco, no habiéndose movido gran cosa de emplazamiento, merced a las dos obras más importantes que en materia de urbanización se han realizado en esta ciudad: la Gran Vía y el Metro.

Tráfico y grandes vías

La Gran Vía madrileña es una realidad y forma parte de la fisonomía de la ciudad, y no habrá más remedio que afrontar los problemas derivados de su funcionamiento, pero sería un error grave continuar con la misma fórmula en el porvenir.

Respetando los intereses existentes en el centro actual, exponente de un criterio y de una época, debe la ciudad plantearse el problema de crear nuevos centros. Conviene no perder la gran oportunidad que Madrid tiene en las zonas más próximas de la prolongación de la Castellana.

Pero tal vez el problema más apremiante de la ciudad es esa perspectiva de crecimiento vertiginoso que seguramente es inevitable y que puede ser fuente de grandeza o de ruina, según sean las medidas que se tomen para su encauzamiento.



Plan General de Ordenación de Madrid. 1946

La ordenación urbana

La ciudad es uno de los temas que suscita una problemática más rica en cuestiones de la más variada índole, con matices múltiples y opuestos, hasta el punto de que el planteamiento de las directrices, las decisiones que en cada supuesto deban adoptarse y la movilización de medios materiales para ejecutarlas, exigen una colaboración tal de especialidades técnicas que sin exageración puede afirmarse agrupa la casi totalidad de las que cultiva el hombre contemporáneo.

El Planeamiento de Madrid y su área metropolitana

Estas elementales consideraciones ponen de manifiesto el cúmulo de dificultades que comporta el planeamiento de una gran ciudad, capital del Estado, nudo de las comunicaciones de todo el país, centro productor y consumidor de primer orden, corazón de una región poco desarrollada económicamente, máxima concentración demográfica en España, polo de atracción de poderosas corrientes migratorias que, en el último decenio, ha tenido el fenomenal crecimiento del 36 por 100 de su población.

Estos son los datos básicos del *problema* de Madrid.

En los últimos cien años se ha enfrentado con la urbanología madrileña hombres de la calidad de Castro, Jansen, Oriol, Zuazo y Bidagor. Este último, como autor de Plan de 1941-46, se encaró con problema en toda su entidad, aunque no pudo tener a su alcance las técnicas y riqueza de datos hoy disponibles, le dio un enfoque que responde a las nuevas directivas de Urbanismo contemporáneo y que con toda justicia debe decirse que introdujo en nuestro país.

Al iniciar en 1960, con propósito sereno y solvente, el singular tema y responsabilidad de la revisión del Plan general de Madrid, no se nos ocultó el cúmulo de dificultades que deberíamos vencer, entre las que ocupaba lugar nada desdeñable la ineludible necesidad de huir de cualquier afán de notoriedad o vanagloria y limitamos al objetivo preciso que se exigía de nosotros: Revisar el planeamiento urbano de la capital de España, para señalar las directrices, marcar las metas y roturar los caminos por los que debiera desenvolverse Madrid en los próximos quince años.

El servicio que hemos pretendido rendir al país, lo hemos desarrollado teniendo la vista puesta en el hecho de que una capital es siempre el espejo de la nación que desde ella es gobernada y que su ambiente, sus condiciones socio-económicas y humanas trascenderán siempre del estrecho marco local que la limita.

Esta ausencia de visión localista es una de las notas distintivas del Plan que ahora se somete a consideración del Gobierno, Corporaciones, entidades afectadas y al pueblo de Madrid Pueblo síntesis demográfica de la nación, no con expresión metafórica sino con realidad estadística, pues más de la mitad de los residentes en la villa no han nacido en ella.

Ambito geográfico del planeamiento

Uno de los primeros problemas que afrontó de cara el equipo de hombres que asumimos la carga de la revisión del Plan fue precisamente el del ámbito geográfico del planeamiento.

¿Debíamos limitarnos a una simple visión local del tema y de los problemas que la ciudad planteaba?

¿Podíamos hacer una obra consciente y fructífera de planeamiento sin tener a la vista la rica problemática que la na-

ción en su conjunto suscitaba y la región central de un modo más destacado?

Es obvio que debíamos inclinarnos por esta visión amplia. Pero con limitaciones.

Ni podíamos proponer una tarea de planeamiento nacional o regional, que no era nuestro objeto, ni podíamos dejar de tenerlo en cuenta a la hora de adoptar determinaciones.

Por ello, en estrecha colaboración con la Dirección General de Urbanismo, se procedió no sólo a una amplia información de amplitud regional, que oportunamente se dará a luz pública, sino que también se fijaron directrices básicas o supuestos fundamentales del Planeamiento de Madrid.

En resumen se trata de conseguir que Madrid, que en los últimos lustros ha sido un potente polo de atracción demográfica y económica, se transforme en un intenso polo de impulsión socio-económico de la región central y calificadamente de la submeseta Sur, para conseguir el desarrollo y modernización de esa importante área geográfica de la península que posee en su propia estructura física e incluso demográfica excelentes condiciones que encaucen la creación de una a modo de ciudad paralela de Madrid.

Programa de actuación

La importancia de ese documento se deduce, no sólo de la exigencia legal, sino de la naturaleza misma de las cosas. Cualquiera que tenga un conocimiento elemental del Urbanismo conoce hasta la saciedad que sólo un adecuado Régimen del Suelo y un programa de actuación estudiado con sentido pragmático ha de permitir que el planeamiento urbano sea un sistema positivo del desarrollo de una área metropolitana, en lugar de incómoda armadura que dificulte el desenvolvimiento biológico de la ciudad y de sus

habitantes. La dificultad del tema reside, en gran parte, en la necesidad de conjugar técnicas tan diferenciadas como son las jurídicas, las urbanísticas y las económicas, pues sólo en un inteligente ensamblaje de las tres puede conseguirse un programa de actuación eficiente.

En el programa de actuación se observará que se ha concedido singular importancia a todo lo que atañe al suelo urbano, tanto en el estudio referente a su desenvolvimiento y utilización en los pasados veinte años como en la evaluación de necesidades para los tres quinquenios venideros. Tengo para mí que, si logramos dar con la clave y contar con los recursos necesarios que permitan llevar con mano firme la política de suelo, tanto en el área metropolitana de Madrid como en las zonas de descongestión de la capital, los grandes problemas que suscite el planeamiento urbano de esta zona crítica del Urbanismo nacional hallarán su adecuada respuesta. Si, por el contrario, no se dota a los organismos públicos de los recursos financieros indispensables y de la instrumentación jurídica idónea, se hará sumamente dificultosa, «por no decir inoperante», toda la actuación planeadora que con tanto esfuerzo hemos tratado de formular. La perspectiva es, a mi juicio, razonablemente optimista, pues los recursos financieros necesarios entran totalmente dentro del área de lo económicamente viable y la instrumentación jurídica que se postula consiste simplemente en retoques o puntualizaciones del conjunto de normas vigentes, que pueden alcanzarse sin mutaciones violentas ni cambios de rumbo esenciales en nuestro sistema de derecho vigente. Debe conseguirse, por ejemplo, un sistema coherente para la valoración del suelo, según las directrices que resultan de la Ley de 12 de mayo de 1956, que evi-

ten el prevalecimiento de movimientos especulativos, sin menoscabo de los legítimos derechos de la propiedad; que el sector público alcance, mediante una actuación continuada, el peso sustantivo en el mercado del suelo madrileño; que se fijen, como es absolutamente procedente, unos mismos criterios valorativos a efectos fiscales y expropiatorios, y, por último, que la reparcelación, aplicada sistemáticamente, distribuya con equidad los beneficios y cargas del Planeamiento, según demanda la propia legislación vigente.

Si se aplica con la misma amplitud el sistema de compensación que permite una amplia participación de la iniciativa privada en el proceso urbanizador, con los beneficios potenciales que ello pueda reportarle, pero con la justa contribución al levantamiento de las cargas de la urbanización, estimo que con todo ello el Urbanismo español, y específicamente el de la capital de la nación, habrá dado un paso definitivo en su proceso, que tiene por único y sustancial objetivo conseguir que los españoles dispongan de un ámbito vital que responda a las características humanas y cristianas de nuestra civilización.

Ni más ni menos que dicho objetivo es la finalidad última de un programa de actuación urbanística que resume y concreta en términos operativos la labor conjunta del Planeamiento.

El Plan como conjunto armónico

En los documentos siguientes se detallan con la pertinente extensión los fundamentos y directrices a que responden las determinaciones del Plan que se ha elaborado, pero es necesario poner de relieve, antes de finalizar esta introducción, que no es posible examinar ni mucho menos enjuiciar ninguna de las determinaciones del

Plan, ni de los documentos que en virtud de lo dispuesto en el artículo 9.º de la Ley sobre Régimen del Suelo integran un Plan general de Ordenación Urbana, si en todo momento no se hace un esfuerzo para tener presentes todos y cada uno de ellos.

Un Plan de Ordenación Urbana es, o debe ser, una verdadera sinfonía en la que, sobre una motivación esencial, auténtica partitura de la obra, la orquestación de cada una de las partes no tenga verdadero sentido si no es en función del conjunto, que debe ser armónico y coherente.

El Plan no tiene sentido sin el análisis de la estructura urbana y de la instrumentación estadística que lo ha hecho posible; sin el estudio económico-financiero que compulse las posibilidades económicas del área en que debe aplicarse y las hipótesis de desarrollo y de niveles de renta que sean previsibles. El Plan no existe hasta que han adquirido expresión gráfica en los Planos de Ordenación las determinaciones del mismo y en la Memoria se han expuesto los fundamentos y directrices a que responden aquéllas. La Ordenación no se actualiza si no es en virtud de las normas urbanísticas que encaucen jurídicamente sus disposiciones. Y ninguno de los instrumentos que lo integran tendría sentido sin que en el Programa de actuación se formalizaran las previsiones en orden a su aplicación, pues en última instancia ese programa de actuación es el intento consciente de demostrar, con el apoyo del estudio económico-financiero, que el planeamiento urbano no es un conjunto de deseables supuestos, sino de realizables posibilidades, con el esfuerzo y la lucha cotidiana de los hombres, entidades y corporaciones afectados por el mismo, que se proponen como objetivo último alcanzar el bienestar y la justicia social para los habitantes de la comunidad.



**Plan General de 1963.
Calificación del suelo**



**Plan General de 1963.
Sistema de espacios libres**

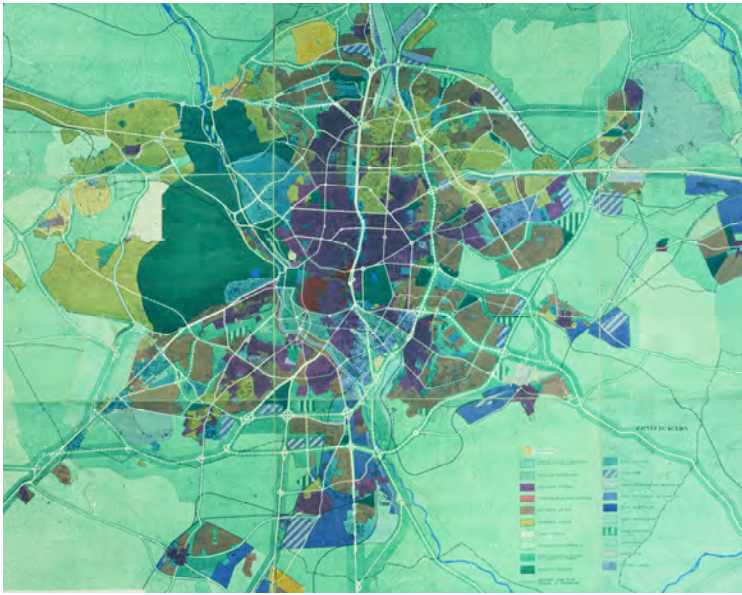
54



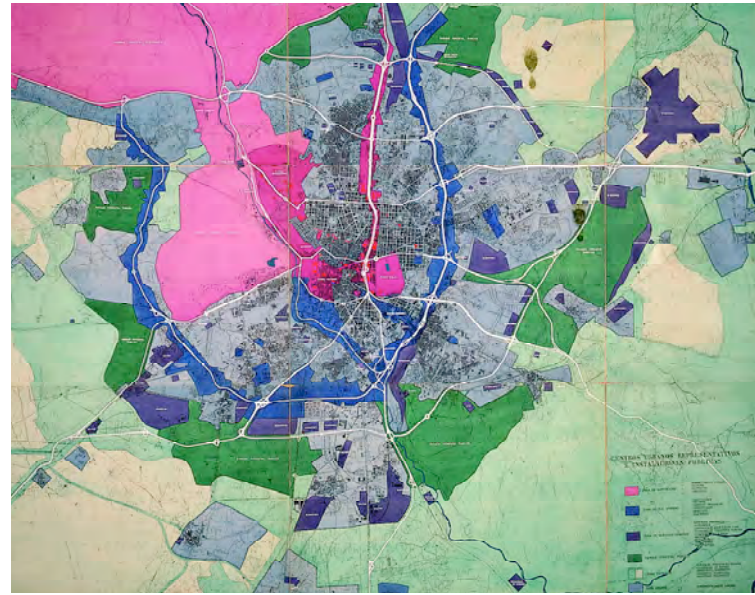
Plan General de 1963



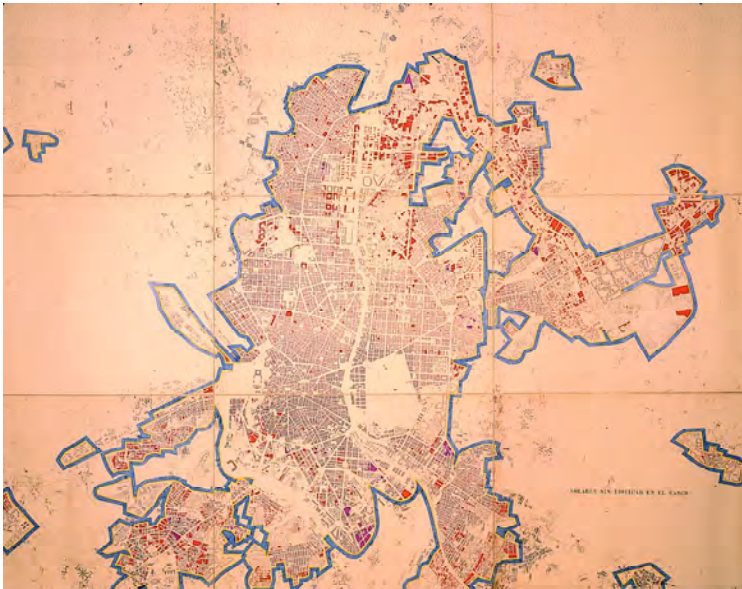
**Plan General de 1963.
Comparación de superficies edificadas antes y después de 1940**



Plan General de 1963



**Plan General de 1963.
Centros urbanos representativos e instalaciones públicas**



**Plan General de 1963.
Solares sin edificar en el casco**



**Plan General de 1963.
Red viaria**

Enfoque y carácter del plan*

El propio enfoque del Plan, su carácter y las medidas urbanísticas que contiene, sólo pueden apreciarse en el conjunto de documentos, encerrando cada uno de ellos una aproximación distinta y complementaria.

Pese a la definición legal de su alcance y contenido no todos los Planes Generales son iguales. Sus enfoques conceptuales y metodológicos y sus propios contenidos y formatos responden a:

I) Los problemas, diferenciales en cada ciudad, que se consideran como tales y que se pretende, en consecuencia, resolver con el Plan.

II) La política Urbanística del Ayuntamiento que lo aprueba, que se concreta en objetivos que, con toda la complejidad que implica, se puede denominar la estrategia del Plan.

III) La interpretación de la ciudad de la que se parte. Es decir, de cómo se produce y transforma ésta y, en consecuencia, de cómo se puede intervenir en la ciudad con los instrumentos urbanísticos de aplicación desde un Plan General de Ordenación.

A su vez, esas bases, que definen la concepción y posibilidades de un Plan General, exigen que éste se redacte según un cierto método que permita alcanzar los resultados pretendidos.

Lo que un Plan sea, su tipo o carácter, dependerá de esos resultados y sólo se podrá apreciar a partir de las determinaciones que incluye. Serán, pues, quienes lo estudien, lo apliquen o lo utilicen, a quienes corresponderá definir el tipo de Plan que es. No obstante, como ayuda y aclaración de la lectura misma de sus documentos y, en último término, para su comprensión global, parece conveniente ade-

lantar lo que el presente Plan pretende ser. Este es el objeto de esta Presentación.

La conveniencia y oportunidad del intento se agudiza en el actual momento urbanístico, en que se, está aplicando por primera vez de forma generalizada la Ley del Suelo de 1975, dando lugar a una nueva generación de Planes Generales en la mayoría de las ciudades grandes y medias de España. Como consecuencia, se ha abierto un intenso debate, que no ha hecho sino empezar, sobre el carácter de estos Planes. Desde el de Madrid, que aborda el planeamiento urbanístico de la mayor ciudad de España y la capital, no se puede dejar de entrar, explícitamente, en ese debate. Parece, pues, ineludible intentar definir su carácter y contenido en relación a las bases, tanto conceptuales como analíticas, en que se sustenta.

En cuanto a los problemas que constituyen su objeto primordial, se entiende que son, aquí y ahora, los de la ciudad existente, heredados y acumulados como resultado de un proceso de formación acelerada de corte especulativo del Área Metropolitana. Desde esa pretensión voluntariamente introducida por el Plan, se concibe la necesidad de ocupar nuevos suelos hoy vacantes.

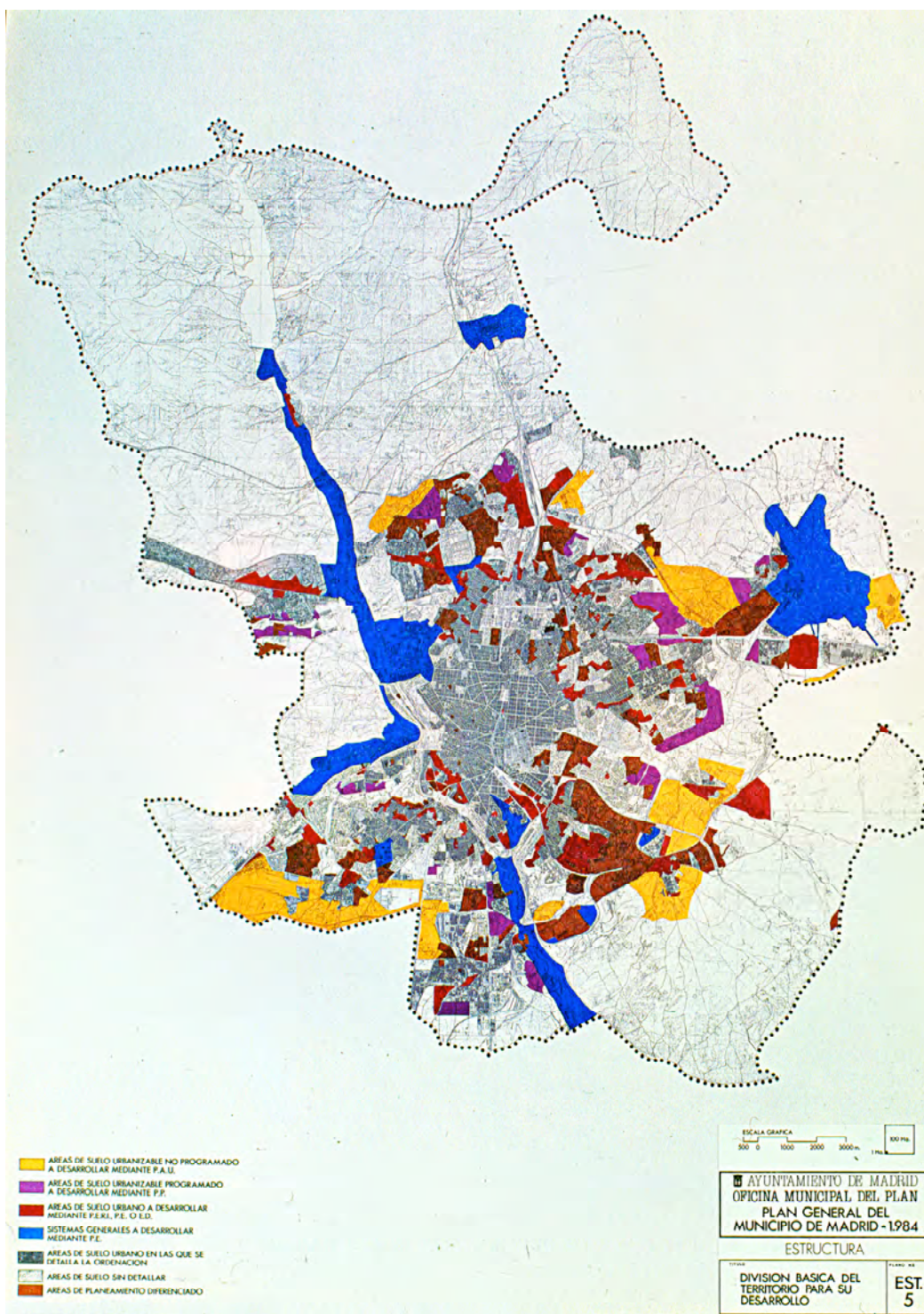
Madrid es hoy una ciudad inacabada, rota, cuyas carencias se plasman en una insuficiente e inadecuada ordenación urbana. El Plan se dirige, así, a paliar, o mitigar al menos, esos problemas que podrían resumirse en un objetivo de terminación, de remate o compleción de sus insuficiencias. Pero el Plan va más allá: centrado en la ciudad existente hace una propuesta de transformación. «Recuperar Madrid», término utilizado para describir sus contenidos, se conjuga, pues, en futuro: lo que se hace es proponer un pro-

yecto de transformación a partir de la recuperación, sobre todo, de la idea de ciudad. Se confirma su condición de ciudad compacta y densa; se trata de alcanzar una continuidad entre las partes que la componen, de la que hoy carece. Para lograr esa transformación positiva, como proyecto intencionado de futuro, se utilizan una serie de operaciones urbanas a las que se otorga, podría decirse, la condición de motores de esta transformación. No se trata, pues, tan sólo de remediar deficiencias. Esto se aborda yendo más allá, tratando de dirigir esa transformación sobre sí misma de la ciudad consolidada, sobre la base de la selectiva remodelación interna y de un moderado y ajustado crecimiento con ocupación estratégica de nuevas áreas a urbanizar o reurbanizar.

Esa es la concepción del futuro que en el Plan se hace de Madrid: un futuro mejor, que no mayor, para una ciudad que aumentará gradualmente la profundidad de su transformación interna sin apenas mayor ocupación de suelo con destino urbano y que cada vez funcionará de una manera más integrada y unitaria como ciudad central de una, a su vez, consolidada Área Metropolitana.

Se trata de un Plan General que pretende responder de forma literal a su condición de Plan de Ordenación Urbana. Para abordar los problemas que pretende resolver, y, en última instancia, para transformar la ciudad, se entiende que su responsabilidad primordial es la ordenación física y no sólo el establecimiento de un modelo territorial y el dimensionado del suelo urbanizable.

No puede caracterizarse como un «Plan de Estructura», aunque no se renuncie a introducir cambios en la estructura urbana sobre la base del modelo territorial consolidado, para lo-



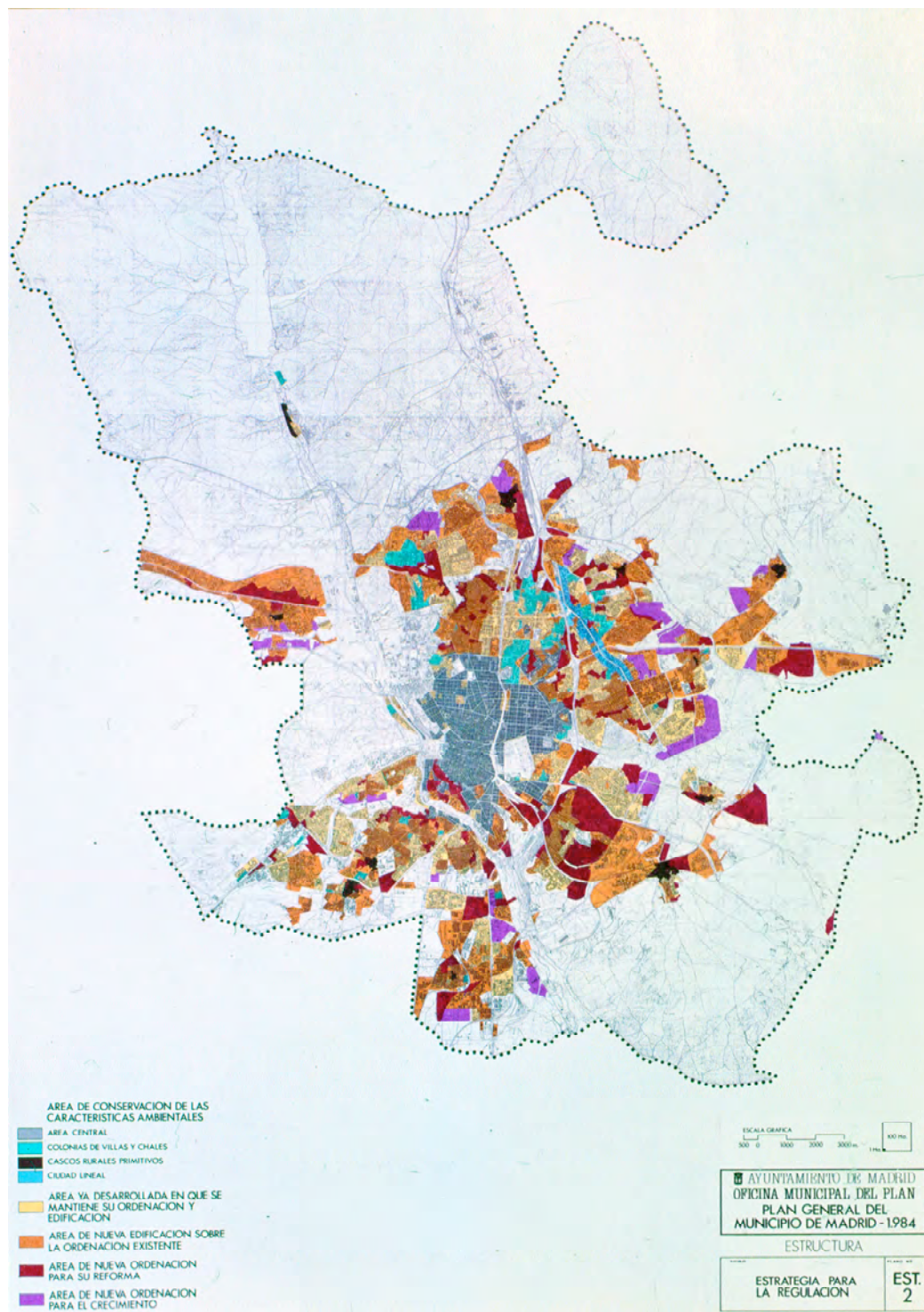
Plan General de 1985. División básica del territorio para su desarrollo

grar, precisamente, un mejor funcionamiento de la ciudad en su conjunto. No obstante, ese objetivo global no se pretende alcanzar mediante la sobreimposición a la ciudad real de un ilusorio nuevo patrón de usos del suelo. Este sólo podrá trastocarse marginalmente. El mejor funcionamiento del conjunto se persigue, sobre todo, a partir de la aplicación de las mencionadas operaciones o motores de transformación de la ciudad.

El cuerpo físico de la ciudad pasa a ser el objeto primordial del Plan. En línea con el urbanismo tradicional, la ordenación, pues, recobra un mayor protagonismo en sus determinaciones, componente relegada en Planes que centran su atención en la asignación o previsión del suelo supuestamente necesario para el crecimiento previsible y en la propuesta de una estructura caracterizada por una potente red viaria, siempre sobredimensionada.

Que la ordenación recobre su protagonismo no quiere decir que el Plan pretenda dibujar la ordenación detallada y ejecutiva en todos los puntos de la ciudad. No es ésta la tarea de un Plan General. Su cometido específico es fijar aquellas determinaciones de «nivel ciudad» que establecen la forma de ésta en cada una de sus partes, garantizando, precisamente, la coherencia del conjunto. Las decisiones del Plan General habrán de completarse y aplicarse mediante otras figuras de planeamiento y gestión, pero aquellas decisiones no pueden reducirse a la delimitación de suelos y la fijación de determinaciones numéricas; han de encerrar, asimismo, decisiones de forma, aunque se deje gran flexibilidad al resultado final de la ordenación más detallada a realizar con posterioridad.

En consecuencia, con exclusión del suelo no urbanizable (SNU) en el Plan se distinguen tres situaciones en la



Plan General de 1985. Estrategia para la regulación

«ciudad de derecho» que aquél define. Esas tres situaciones se dan en las correspondientes «porciones» en que queda así nítidamente dividida la ciudad a efectos de su regulación urbanística en el momento «cero» de aprobación del Plan.

En primer lugar, el Plan reconoce una serie de Planes y decisiones previamente adoptadas que asume y convalida, al encontrarse aún en ejecución. Se trata, pues, de una «porción» que queda ordenada de modo ejecutivo, parcialmente gestionada incluso y cuya ordenación es de naturaleza distinta en cada caso al ser el resultado de procesos de planeamiento con origen y características específicas «heredadas» por el Plan General. De ahí la denominación que se les ha dado de Áreas de Planeamiento Diferenciado (APD). En cada una de ellas se han compilado y reproducido las determinaciones que les son de aplicación, a modo de clarificación y confirmación de su vigencia, reconocida por el Plan General con eventuales modificaciones y ajustes introducidos con un objetivo irrenunciable de coherencia.

En segundo lugar, se distingue otra gran «porción» cuya ordenación queda igualmente definida con carácter finalista para su directa aplicación. En esta «porción» dicha ordenación ha sido realizada por el Plan General. Se refiere al tejido consolidado en el que prima el objetivo de conservación que ha sido instrumentado de forma depurada mediante la regulación urbanística. Es en esta porción, por definición de suelo urbano, donde ha parecido conveniente completar las determinaciones con planos, a modo de lupa a escala 1: 2.000, además de los 1: 5.000 en los que genéricamente se plasman las determinaciones del Plan General.

Por último, la tercera «porción» de la ciudad queda regulada mediante la definición de algunos elementos de trazado y calificación con localización vinculante, e instrucciones igualmente vinculantes para su desarrollo ulterior mediante figuras de planeamiento a cuya redacción se remite el área correspondiente para concretar su ordenación final.

Así, en términos simplificados, puede decirse que la ciudad queda dividida en tres porciones, respectivamente: heredada, finalista y remitida. Términos de “jerga urbanística”, específicamente utilizados en este Plan y que se encuentran en algunos pasajes de sus documentos.

El patrón de distribución en el territorio municipal de esas tres «porciones», que el Plan deja en situación diferente se plasma en el plano de División Básica del Territorio.

Con las determinaciones de todo Plan se incide en el mercado del suelo. En este Plan se pretende, de forma voluntaria, regular ese mercado como medida instrumental imprescindible para alcanzar sus objetivos.

Asimismo es un Plan concebido y preparado para su gestión posterior, sobre la base de que la viabilidad y agilidad de ésta depende de la forma que adopten las determinaciones del Plan. La afirmación contraria ha sido formulada en muchas ocasiones: no hay Plan sin gestión ulterior. Si bien la experiencia constata la certeza de esa afirmación, cabe señalar también la necesidad de «preparar» el Plan para la gestión. Eso es lo que se ha pretendido en este caso.

La Programación, realista y detallada, se ajusta a los procesos reales de adopción de decisiones de actuación urbanística e inversión pública. Además se apoya, como corresponde a la programación urbanística, en los

distintos mecanismos, establecidos en cada caso, en las determinaciones de gestión, para la obligada obtención de suelo público. La programación pretende así ser un instrumento, asimismo, útil y operativo para la aplicación del Plan por parte de los organismos inversores.

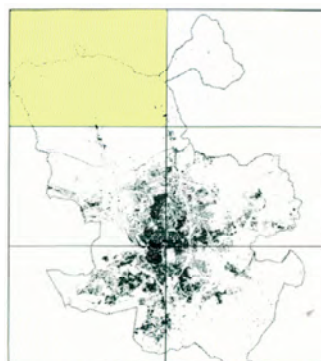
Esos aspectos, presentados aquí mediante las anteriores pinceladas, se desarrollan en la Memoria del Plan, en la que se dedican los consiguientes apartados a los problemas (apartado I), la estrategia (II), la estructuración (III), la ordenación (IV) y la gestión (V). En esos apartados se describe propiamente el contenido del Plan.

MUNICIPIO

PLANO PARA SU ORDENACION URBANISTICA



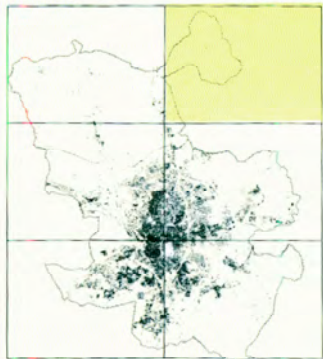
Hoja del Plan General de 1985

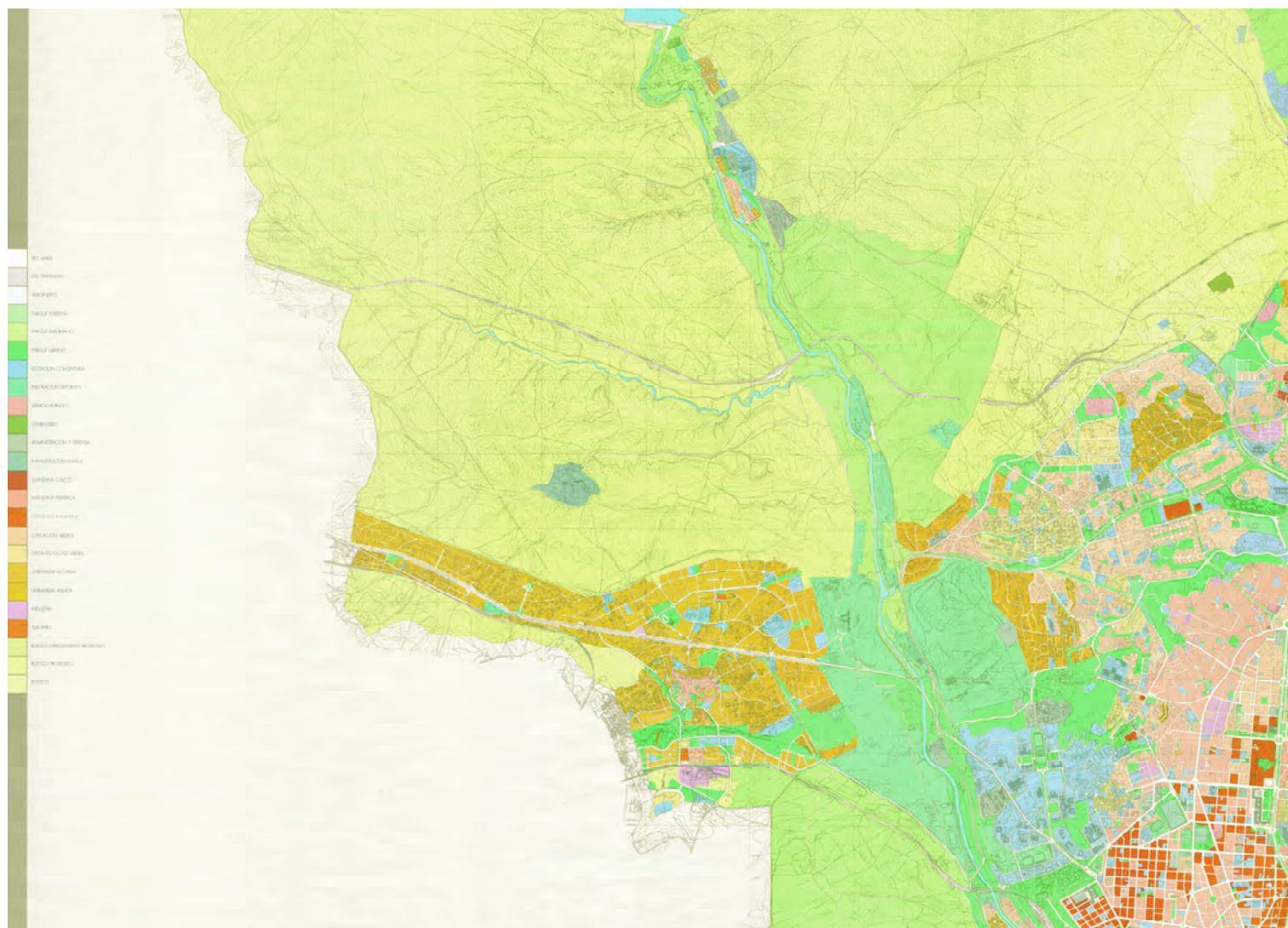




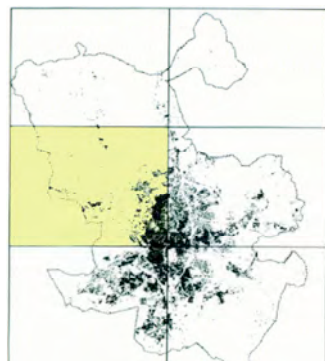
61

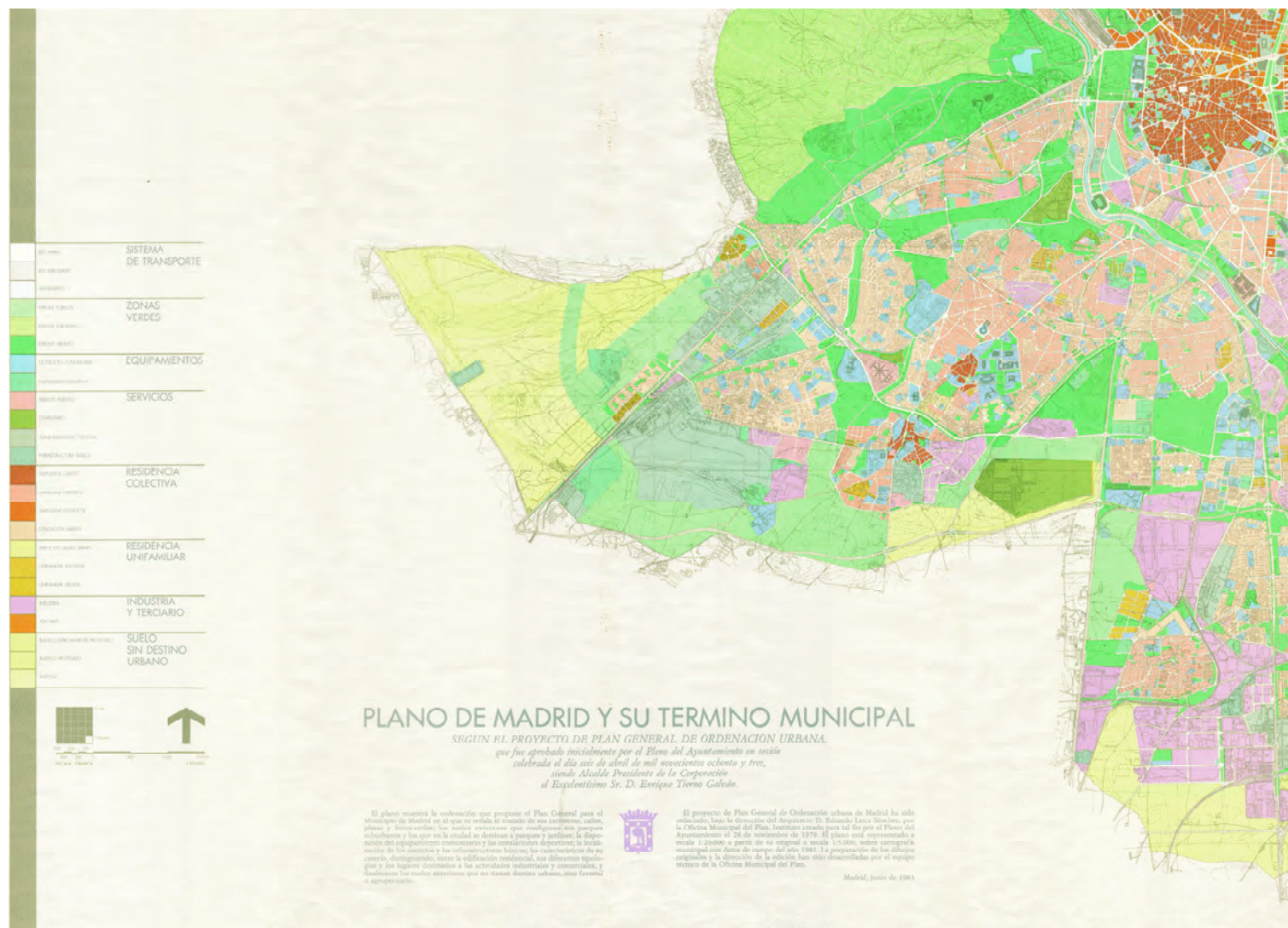
Hoja del Plan General de 1985



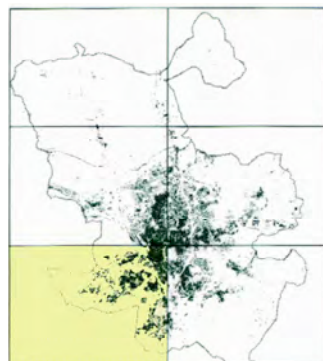


Hoja del Plan General de 1985



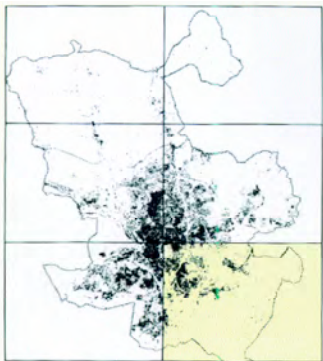


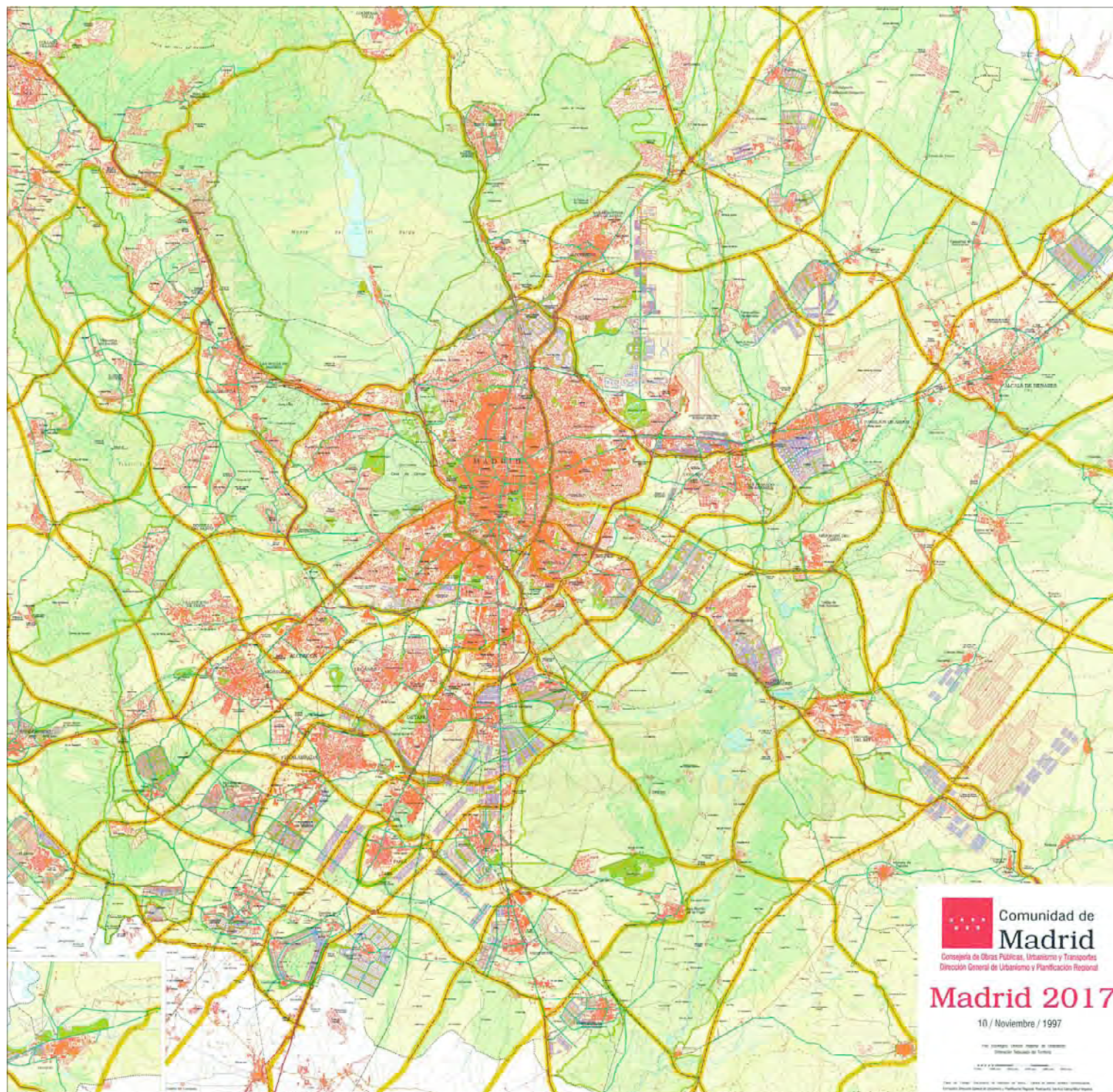
Hoja del Plan General de 1985





Hoja del Plan General de 1985





BASES DEL PLAN DE ESTRATEGIA TERRITORIAL 1996

Director

Pedro Ortiz Castaño

MARCO TERRITORIAL

La dimensión supra-urbana de Madrid apareció en los años posteriores a la Guerra Civil. El Plan Bidagor, aprobado el 1 de Marzo de 1946, puso en evidencia el carácter, fuertemente direccional, de la morfología de la región, debido a factores geográficos y topográficos muy definidos, identificando las líneas geográficas, topológicas y ecológicas que determinaban la utilización del territorio, e incorporando en el diseño de Madrid toda una periferia metropolitana. Los pueblos de Fuencarral, Hortaleza, Vallecas, y Villaverde, entre otros, se incorporaban a una visión de conjunto. A partir de este concepto el Estado decidió, con la modificación administrativa de 1949, incorporar estos municipios al de Madrid Capital, para que se hiciera la coordinación del planeamiento y de la gestión bajo una sola Administración, en este caso la municipal de Madrid.

50 años después, la ciudad-metrópolis se había convertido en ciudad-región, alcanzando desde Toledo hasta Guadalajara en la formación de una unidad económica, social y urbana. La solución no podía ser ya la de seguir engulRIENDO dentro del término de Madrid, todos aquellos municipios que requerían de una coordinación de la planificación y la gestión. La solución fue otra, instrumentada en el reparto territorial derivado de la Constitución de 1978: La de crear un Ente de rango superior que realizara esta labor de coordinación y de gestión de los elementos supra-urbanos. Esta es la Comunidad Autónoma de Madrid. El instrumento de coordinación el Plan Regional, que establece la estrategia territorial del conjunto, y para su redacción se requirió la formulación previa de un documento de Bases para la elaboración de la planificación regional, aprobado administrativamente por

la Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional el 1 de Marzo de 1996 para su elevación al Consejo de Gobierno y a la Asamblea de Madrid. El Plan Regional se pretendió fuera el heredero directo del Plan Bidagor, 50 años después día por día.

MODELOS

El Modelo Territorial planteó la conveniencia de tener en cuenta el contexto competitivo del sistema de ciudades del mundo, por lo que era necesario replantearse desde este punto de vista el modelo de estructura urbana existente e interpretar correctamente el salto de escala que se estaba produciendo en la realidad.

El Documento de Bases para la elaboración del Plan Regional se situó en línea con la investigación urbanística paradigmática¹, superando, de forma innovadora, las más habituales perspectivas técnica y pragmática, al referirse a un modelo urbano intemporal y económicamente indeterminado que define como aspecto crítico, y al considerar la programación urbanística y la operativa arquitectónica como aspectos contingentes, que se han de adaptar a los cambios políticos y económicos.

CARACTERÍSTICAS INNOVADORAS DEL MODELO

El primer tema que afronta el Documento de Bases es el estatuto de la región-ciudad respecto a la relación entre los trazados y la ordenación regional; entre la morfología geográfica y la urbana. Se trata de liberar las áreas respecto a las formas y tramas de los tejidos históricos, generando áreas ambientales equivalentes entre ellas y unidas mediante la utilización de nuevos elementos agregantes, nudos de centralidad de carácter estructural.

Propone el instrumento de la forma y en particular de las líneas de circu-

lación como elemento que ha de impregnar el Plan, partiendo de la hipótesis de que una nueva idea de territorialidad a la escala geográfica está basada en el principio organizador del territorio entendido como lugar de encuentro y de movilidad². Por ello identifica la simple figura geométrica de una cuadrícula de cinco por cinco km., que permite el acceso en la nueva dimensión territorial, y que considera la más segura garantía de que se construyan nuevas centralidades, colocando esta red como elemento característico para las nuevas escalas.

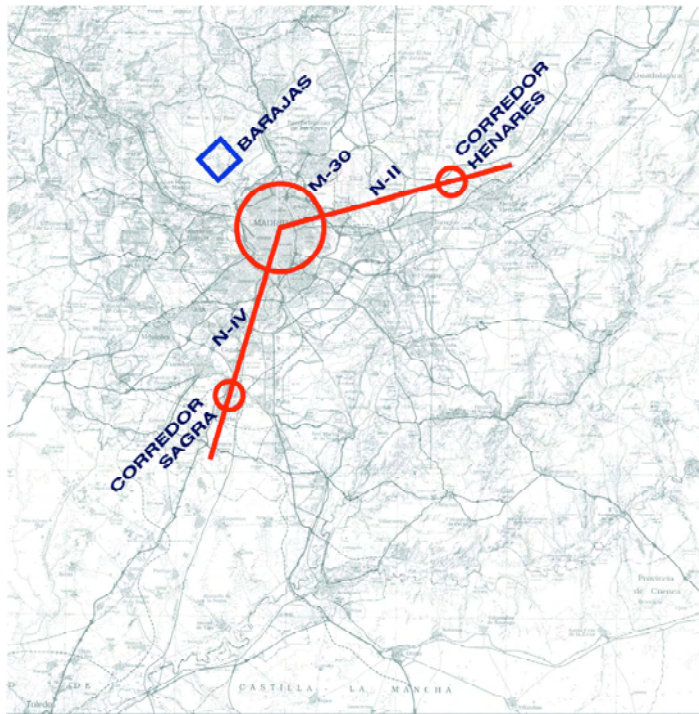
Con el fin de determinar nuevas relaciones entre las partes que constituyen el Gran Madrid, sobrepone una escala metropolitana al sistema existente, que transforma el modelo radial. La nueva escala determina así otra forma de asentamiento, en la que cada unidad se identifica por su connotación geográfica y no por su función.

El Modelo Territorial plantea un sistema de ejes: uno de ordenación y otro de penetración, que determina el desarrollo del centro a lo largo de las líneas y se convierte en polar. De esta forma el sistema morfológico es menos monovalente.

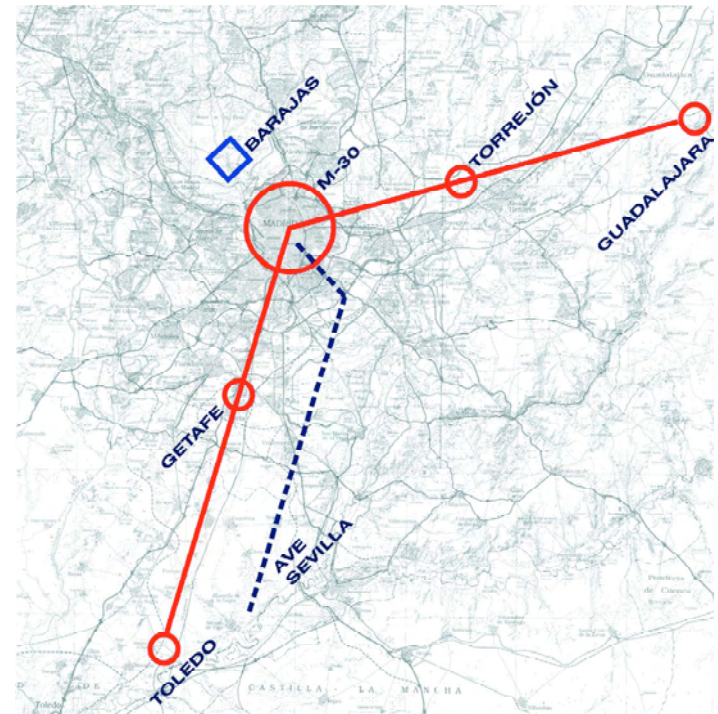
No se habla de adición, sino de reforma discontinua: no es una operación acabada para conservar la vieja trama como si pudiese extender, sino que determina el nacimiento de las interferencias en las nuevas vías urbanas.

Los tres elementos calificantes del Documento de Bases son: La Geometría, la Memoria y la Evolución, es decir el reconocimiento de la imposibilidad del inmovilismo de la ciudad histórica. El valor del Documento se deriva de la definición de la lógica de distribución de los asentamientos que permiten la localización en áreas periféricas de los nodos de intercambio. En otras palabras el Documento introduce la referencia del usuario de la ciu-

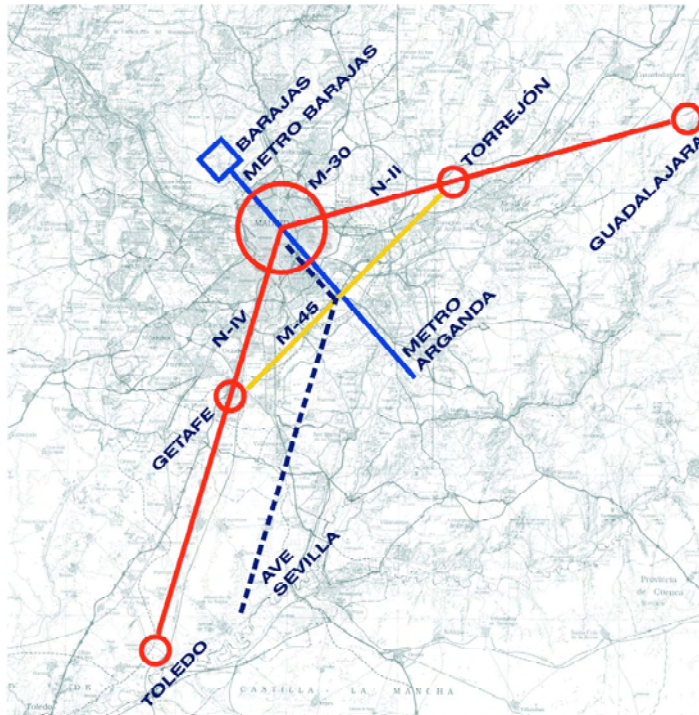
1.- Cfr. Hilberseimer L., *La arquitectura de la gran ciudad*. Stuttgart, 1927. "Al caos de las metrópolis actuales sólo se pueden contraponer planes teóricos de carácter demostrativo. Su finalidad es la de elaborar, a partir de las exigencias actuales y a un nivel meramente abstracto, los principios fundamentales del urbanismo, de forma tal que se obtengan reglas generales que permitan la solución de determinados problemas. De hecho, sólo se puede demostrar cómo los diversos elementos que constituyen una gran ciudad se pueden disponer con una conexión orgánica, mediante una abstracción de los casos concretos".
2.- Cfr. Voce Territorio, M. Roncayolo, en *Enciclopedia Einaudi*, Torino, 1981.



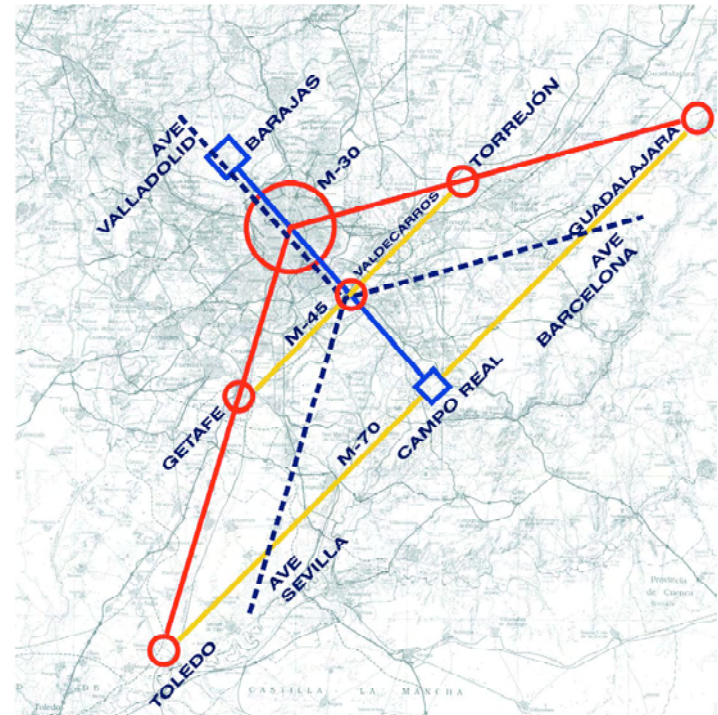
Década 1980



Década 1990



Década 2000



Década 2010

dad, en el sentido de que lo que cuenta es la existencia de las variables organizacionales espacio temporales a lo largo de la Red de Cercanías, autopistas y aeropuertos.

Identifica como valor crítico áreas introvertidas y ageográficas degradadas como consecuencia de una implosión o una explosión, identificando desigualdades producidas en el territorio que determinan la exigencia de un reequilibrio social y productivo en el área metropolitana. Se propone por lo tanto que el futuro Plan Regional actúe como un nuevo instrumento técnico de estructuración e intervención a gran escala capaz de determinar una jerarquía de densidad entre lugares

ALCANCE DE LAS BASES DEL PLAN REGIONAL DE ESTRATEGIA TERRITORIAL

El documento de Bases para la Planificación Regional fue ratificado en 1996 por el Gobierno de la Comunidad y por la Asamblea de Madrid.

El Modelo Territorial que recomendaban las Bases para la redacción del Plan Regional nació con un espíritu y carácter indicativo de cara a las determinaciones competenciales compartidas con otras Administraciones, tanto las municipales como las nacionales. Su filosofía en este sentido era clara. La estructura democrática española establece un reparto competencial entre diversos estamentos de la Administración, de tal manera que ninguna de ellas tenga una posición prevalente sobre las demás. No es aceptable realizar un Plan en el que una de las Administraciones, que tiene sin embargo con las demás competencias compartidas sobre un territorio, intente imponer su criterio y su voluntad de forma vinculante sobre las otras. Esta forma de redactar un Plan, con modelo urbanístico de pla-

neamiento, sería por principio una forma de planificar que entraría en colisión con los principios democráticos de respeto y consenso interadministrativo que deben regir la Planificación Regional.

La Planificación Regional es, desde el punto de vista metodológico, radicalmente diferente al Planeamiento Urbano que no permite incorporar una reflexión estructurante y global para el control de la escala metropolitana. El Plan General Urbano articula fundamentalmente las relaciones entre la Administración y los administrados en la formación y gestión del patrimonio inmobiliario, privado y público. El Documento de Bases del Plan Regional no articula esto, sino que establece las bases de un diálogo entre las diferentes administraciones que comparten competencias sobre un mismo territorio. Un Plan Regional no es pues sino una propuesta, y no puede ser en ninguna manera impuesta como vinculante para las competencias que no le corresponden a la Administración redactora. Solo debe ser vinculante para la propia Administración que lo redacta, y ello por un principio no necesariamente jurídico, sino de transparencia y coherencia política de los planteamientos y Programa de Gobierno. Si una Administración dice qué es lo que hay que hacer, y lo expone en el futuro Plan Regional, debe ser ella misma la primera en cumplir sus planteamientos en el marco de sus competencias.

EFFECTOS DE LAS BASES DEL PLAN REGIONAL

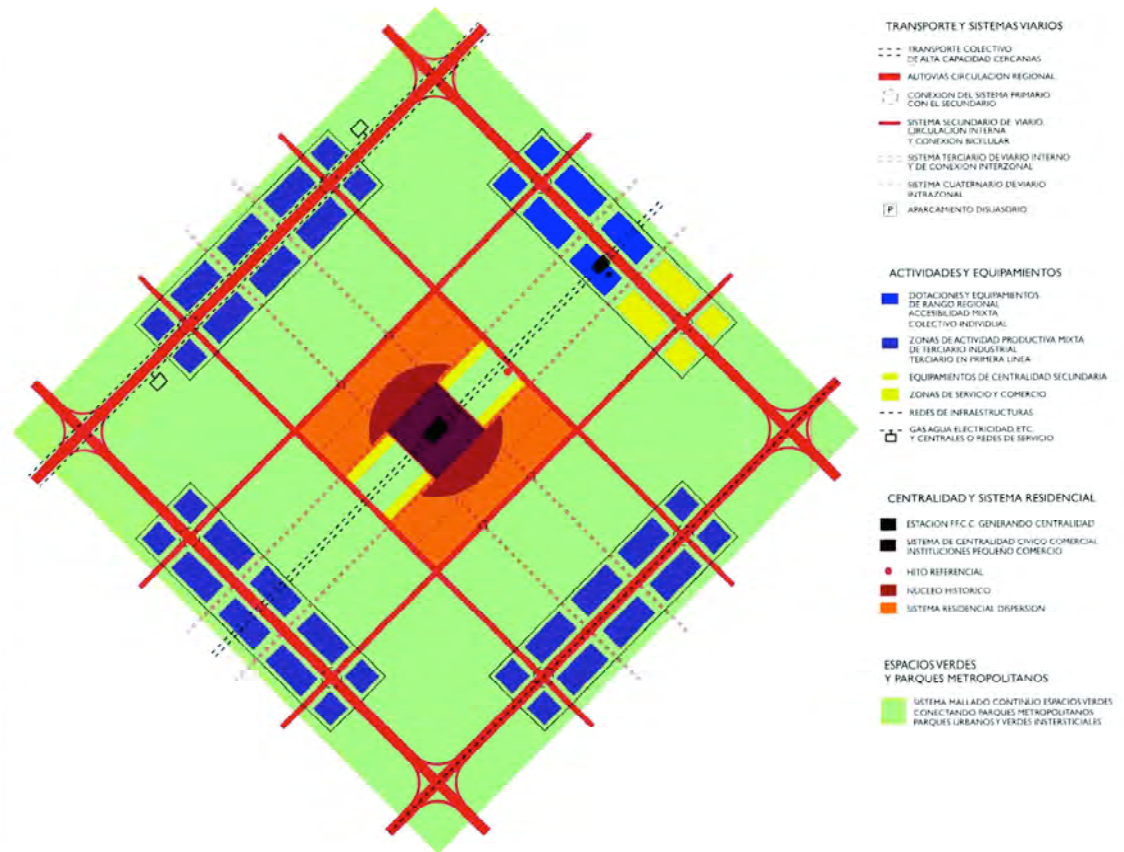
Las Bases del Plan Regional se aprobaron y fueron coherentemente aplicadas en el periodo 1996-1999 en la redacción del Anteproyecto del Plan Regional que por diversas circunstancias no pasó de ser un Anteproyecto que no nació a la vida

jurídica porque no llegó a someterse a aprobación en la Asamblea. Durante la redacción del Anteproyecto del Plan Regional se descubrió el carácter lineal de esta región y el de reforzarlo eficazmente a través de la localización de las grandes operaciones estructurantes. La retícula, como derivada bidimensional de la estructura lineal, suponía una transformación revolucionaria y radical de la visión de corta escala que había imperado hasta entonces en la planificación de la accesibilidad y del transporte. La visión radial y orbital del área metropolitana, fue por primera vez confrontada por una visión de mayor dimensión y de mayor trascendencia.

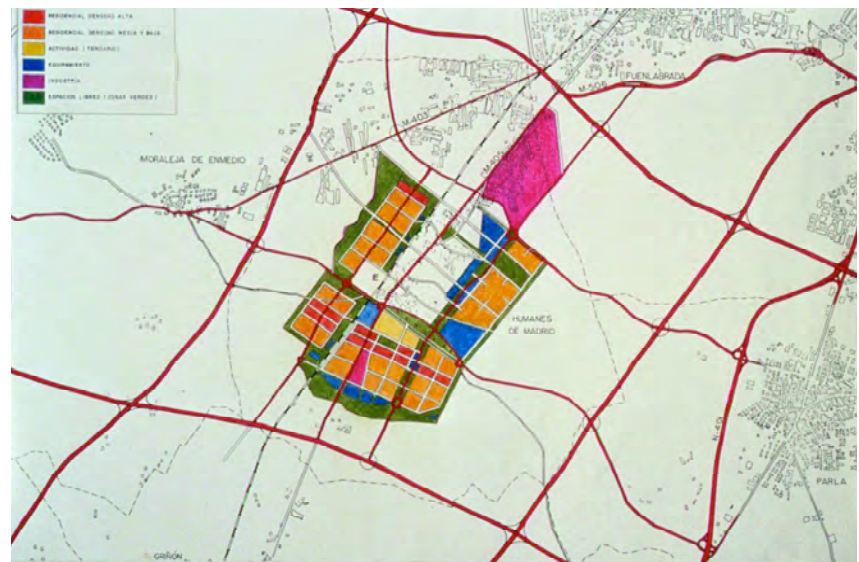
a) Realizaciones coincidentes con las recomendaciones del Documento de Bases:

- La M-45
- La conexión transversal del Metro sur
- El Metro a Barajas
- La extensión del metro a Arganda
- El Aeropuerto de Campo Real
- La Radial 5 desde la Vía Lusitana hasta Mostoles, y la Radial 3 desde O'Donnell hasta Campo Real
- La carretera de los pantanos, M-501 por Boadilla y Brunete. La M-100 por Cobeña y Ajalvir.
- Diversas "Unidades de Desarrollo Equilibrado".
- Los Polígonos de Equipamientos Productivos como el de Carpetania (anejo al futuro aeropuerto comercial de Getafe), los de Meco, Parla, o San Fernando-Torrejón, o la Ciudad Logística de los Altos de Campo Real.
- Los grandes Equipamientos Dotacionales como los del Parque Temático de la Warner, las pistas de nieve de Arroyomolinos.
- La localización de los Equipamientos Olímpicos en Valdecarros,

Modelo de conformación de las unidades de desarrollo equilibrado (UDE)



Aplicación del modelo. Ejemplo de Humanes



en la Centralidad del Este y en Campamento.

Todos ellos son proyectos que han tenido su origen en el marco referencial del modelo territorial del Documento de Bases del Plan Regional y que determinan una estructura eficaz para la Comunidad de Madrid a largo plazo. La eficacia económica que está demostrando esta Autonomía pujante en los últimos años, a la cabeza de los crecimientos productivos de España, con un efecto dinamizador creciente, y bajo la más que respetuosa mirada de otras metrópolis europeas, se enmarcan en la eficacia territorial del Documento de Bases del Plan Regional de 1996.

b) Realizaciones no contempladas en las Bases:

Hay que apuntar también proyectos que se han realizado sin estar previstos en el Anteproyecto de Plan Regional:

- El trazado de la Radial 2.
- El trazado de la M-50 por Boadilla.
- La coordinación del AVE la M-50 y la R-3 en su paso por los espacios protegidos del Parque Regional del Jarama en Mejorada del Campo.
- La invasión de los terrenos entre el ferrocarril y la N-II en San Fernando.
- El bypass del AVE en Getafe-Valdecarros.

FUTURO DE LA PLANIFICACIÓN REGIONAL.

Son múltiples las propuestas de realización y localización de Infraestructuras, de Dotaciones y de Equipamientos de rango regional y metropolitano, que tardarán muchos años en completarse. Independientemente de estas actuaciones concretas, y que

inspiran numerosas de las decisiones que hoy se siguen tomando sin la existencia de un Plan Regional, el reto más importante del futuro de Madrid es la toma de conciencia definitiva de su carácter lineal-reticular en lugar de radial-orbital.

A medida que pase el tiempo, las grandes regiones del mundo, con necesidades de crecimientos expansivos, aplicarán el principio reticular que recomienda el Documento de Bases del Plan Regional de Madrid. Este es simplemente un método de “colonizar territorios” utilizado desde Grecia y Roma, hasta la América Española, cada uno en su escala y dimensión. Es un método simple, potente y eficaz que dota esos territorios antropizados de una accesibilidad homogénea y una eficacia de rentabilidad de las inversiones e infraestructuras. El trazado reticular que recomienda el Documento de Bases del Plan Regional de 1996 se ha convertido ya, hoy en día, en un documento histórico de referencia, que está siendo utilizado en lugares como Panamá, Karthoum, Lyon o Santiago de Chile.

CARACTERÍSTICAS DEL DOCUMENTO DE BASES DEL PLAN REGIONAL

a) Visión de globalidad:

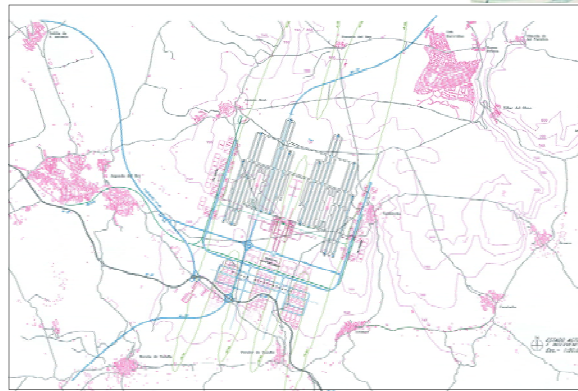
El Documento de Bases del Plan Regional recomendó por primera vez una visión larga y ancha del territorio. Larga; pues contemplaba un plazo extensible de 20 años mínimo, cinco legislaturas, antes nunca contemplado en la planificación española. Ancha; pues contemplaba sectores de planificación como el económico o el social, que no tienen cabida normalmente en el planeamiento urbanístico español.

La visión a 20 años, con las certidumbres de desviación en las previsiones que tal horizonte incorpora, se

resolvían mediante una revisión periódica, cada 4 años, es decir, en cada legislatura, para un afinamiento y calibración sucesiva del Plan, que incorporara también las propuestas de cada nuevo Gobierno Autonómico resultante del referendo democrático popular. Pero en cada afinamiento el horizonte de 20 años se debía mantener, prolongándose el Plan consecutivamente de 4 años. A este proceso de revisión periódica se le denominó el “horizonte deslizante”.

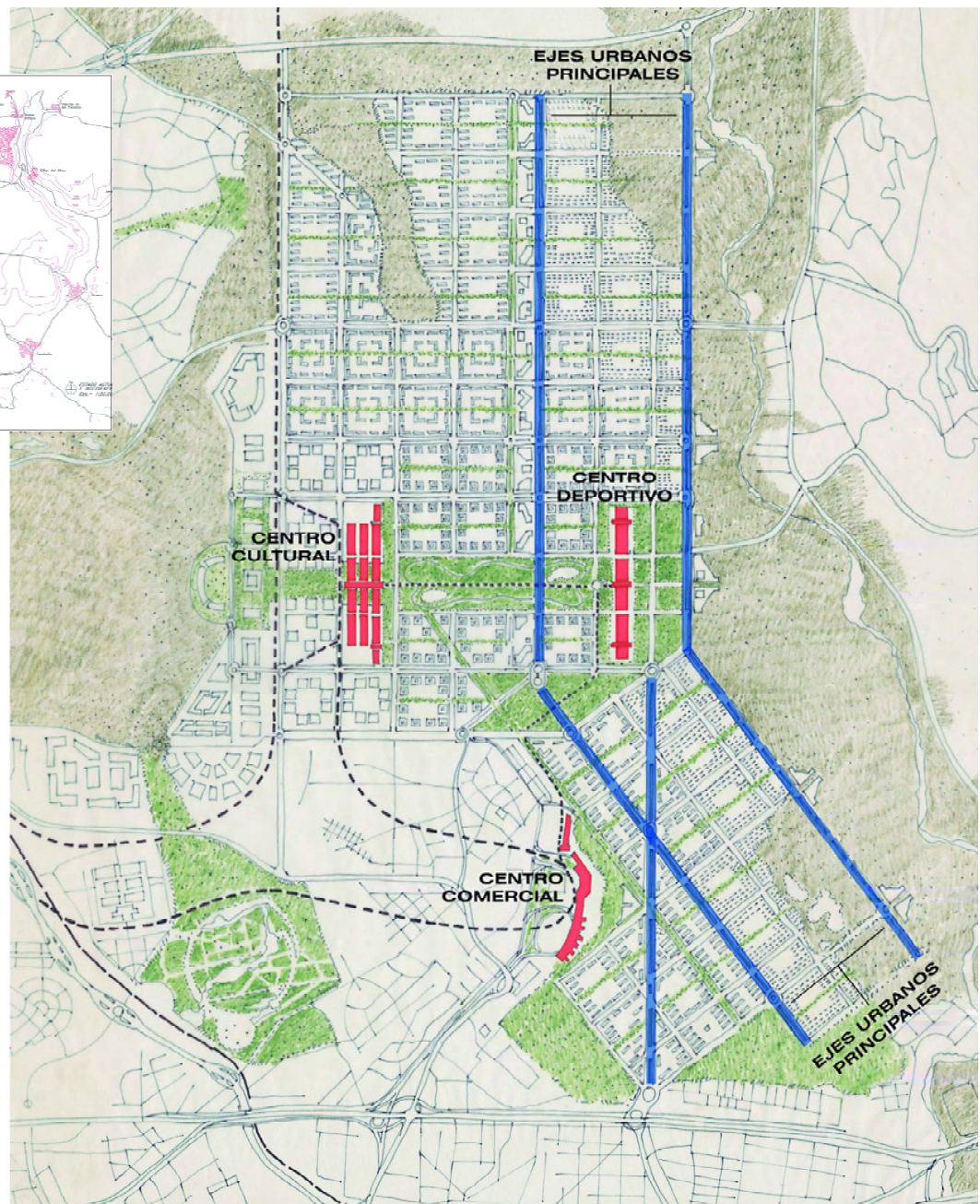
La visión globalizadora de lo que ocurría en el territorio se analizó y planificó en cinco subsistemas Sectoriales, y otros cinco Territoriales. El motor decisorio eran los cinco Sistemas Sectoriales. (Población-Vivienda, Infraestructuras Transportes, Medio Ambiente, Actividades Productivas y Equipamientos Sociales). Los cinco Sistemas Territoriales, cada uno como una unidad intrínseca, eran los receptores de la visión de la globalidad regional (y supra-regional), así como del propio desarrollo de la vocación endógena de los mismos. Este sistema de fluidez de la interrelación horizontal y vertical entre Sectores y Territorios, formando un entramado sólido, pero a su vez guardando la individualidad de cada subsistema, permitiría coordinar y gestionar el conjunto de los cambios y las evoluciones del proceso de planificación. A este proceso y capacidad de adaptabilidad permanente se le denominó la “geometría variable”.

De los cinco Sectores, los que determinan en origen la evolución del territorio son los de la Vivienda y la Actividad Productiva. Ellos determinan las cifras que el territorio debe “soportar” o “acoger”. Pero la organización propia del territorio está más marcada por las decisiones en los Sectores de Transportes y Medio Ambiente acogiendo las determina-



Esquema de aeropuerto de Camporeal: Ocho pistas

72



Reconversión Urbana del actual Aeropuerto de Barajas

- Terminales actuales
- Pistas actuales

ciones de Vivienda y Producción. Los Sectores de Transportes y Medio Ambiente son los dos únicos que forman “sistemas continuos”, y no “discontinuos” como en los otros tres. Por esa característica de “continuidad” de sus sistemas, bien en red arborescente o malla reticulada, son los que permanentemente entran en conflicto al superponerse ambas “continuidades” en el territorio. En el Documento de Bases del Plan Regional, se recomendaba que la formación de ambas redes, las de Transportes y Medio Ambiente, solucionasen sus conflictos en el Anteproyecto de Plan Regional mediante la prevalencia en superficie de la malla Medio Ambiental. A partir de esta estructura, se determinaba posteriormente la colocación “discontinua” de los otros tres Sistemas: Vivienda, Producción y Equipamientos Sociales.

b) Táctica y estrategia:

El respeto a la autonomía de otras Administraciones Públicas que tienen democráticamente competencias compartidas sobre el mismo territorio marca el planteamiento del Documento de Bases del Plan Regional. La propuesta del Documento, en lugar de ser una propuesta rígida e inamovible, que no hubiera permitido el ejercicio de dichas competencias compartidas, era un sistema de estrategias y tácticas que conforman unas reglas de juego en las que cada actor, cada Administración, puede ejercer sus propios objetivos y responsabilidades democráticas.

Un sistema de reglas y principios, del “buen hacer” urbanístico y regional, se establecen en el Documento de Bases del Plan Regional. El sistema de las UDE's y de la localización de funciones en un territorio sostenible. El objetivo de estos es la coordinación en el espacio del territorio de las tres

esferas económica, social y medio ambiental. Los mismos principios que están siendo recogidos en la evolución actual de las políticas de la Unión Europea y en sus programas de Desarrollo Regional Sostenible.

Cada Agente, cada Administración, tiene pues su papel y sus competencias. Puede establecer una estrategia y una táctica propia que se confronta con las de los demás jugadores del Tablero de Ajedrez. Valga de ejemplo de estos principios la voluntad “estratégica” de establecerse como centralidad-sur regional de los municipios de Getafe o Fuenlabrada. Sus propias “tácticas” de localización de funciones en el territorio, se confrontaron a través de su Plan General, con la visión “estratégica” del Documento de Bases del Plan Regional y las prioridades “tácticas” de inversiones públicas en transportes por parte de la Comunidad.

Con este método de confrontación, negociación y consenso, hay que decir que son parte del propio proceso previsto para el Plan Regional en el citado Documento de Bases. Esta metodología nueva, que fue revolucionaria y entendida por los agentes sociales tanto públicos como privados, no fue entendida sin embargo por algunos profesionales enrocados en sus planteamientos anacrónicos e ideologizados. Es interesante ver en este sentido algunos informes que sobre el Documento realizaron una serie de profesionales que se convierten en expresión paradigmática de este fenómeno.

c) Beneficios:

En primer lugar el Documento de Bases del Plan Regional ubicó sin conflicto, y con naturalidad, los crecimientos explosivos que estaban degradando y contaminado irremisiblemente un patrimonio insustituible del

territorio y medio ambiente de la Comunidad de Madrid.

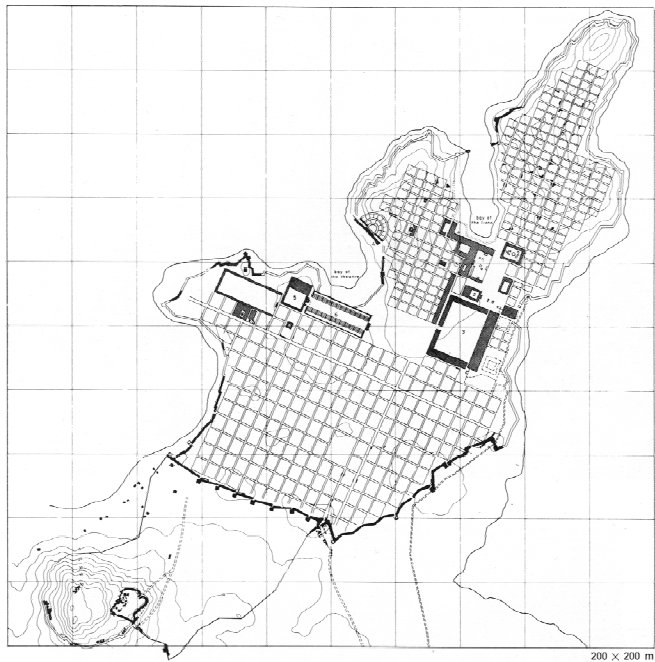
Los crecimientos económicos de la segunda mitad del Siglo XX han supuesto un crecimiento explosivo de consumo de espacios construidos. Aunque este fenómeno se experimenta en todos los campos de la actividad urbana, tiene especial incidencia en el del consumo de espacio residencial. Cuando el Documento de Bases del Plan Regional se inició los madrileños consumían 20 m² de vivienda por habitante, en un parque de primera residencia de aproximadamente 1.7 millones de viviendas. Al cabo de 4 años se habían construido 200.000 nuevas viviendas, un incremento del 12% (en 4 años... ¡El resto, el 88%, en 400 años!) y la superficie media consumida por el madrileño había pasado a 23 m².

Pero lo más importante no es sólo el haber previsto dar cabida a estos crecimientos explosivos en un marco de sostenibilidad sino dirigirlos a través del Plan Regional que, se reitera, no se llegó a formalizar ni a aprobar.

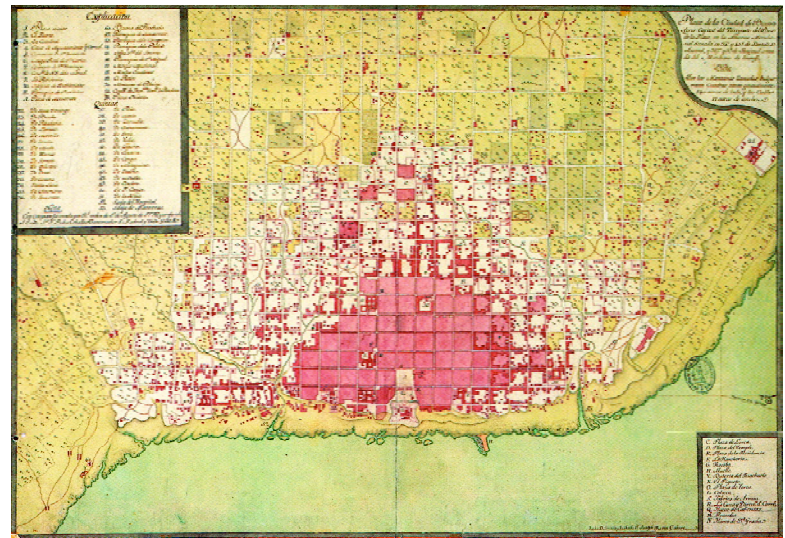
A través del principio de radialidad arborescente establecido en el Documento para el Sistema de Transportes Colectivos de alta capacidad (el Sistema Ferroviario de Cercanías y de Metro), se sustituyen en el Documento los viajes en vehículo privado al centro metropolitano por los viajes en transporte colectivo. La localización de las viviendas se sitúa en proximidad de las actuales estaciones de Cercanías, o en extensiones eficaces y rentables de dicho sistema. De esta forma, las 200.000 viviendas realizadas se establecieron en lugares que, o bien tenían servicio de cercanías o metro, o bien lo podían tener con una inversión razonable a realizar en el futuro.

La diferencia económica de esta solución frente a la localización indiscriminada en el territorio de urbanizaciones dispersas que dependen

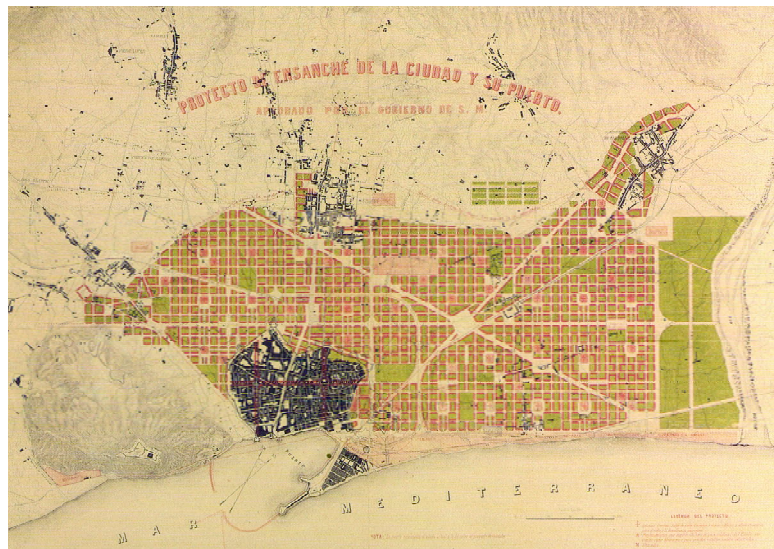
**Evolución de Escala
Precedentes Históricos**



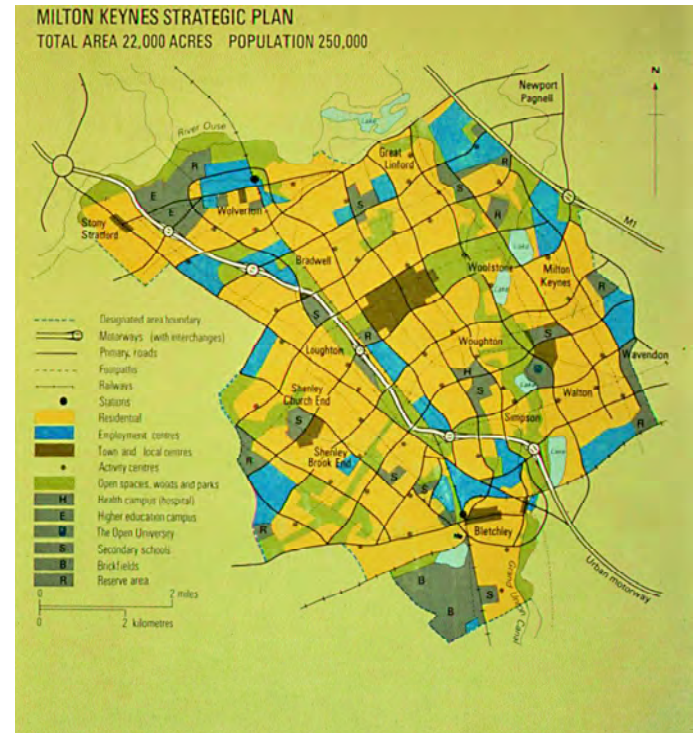
74 Mileto



América Española



Barcelona



Milton Keynes (Reino Unido)

irremediablemente del transporte en vehículo privado para su acceso al puesto de trabajo (en un 70% en el centro metropolitano) es notable. Una unidad residencial a 30 Km. del centro metropolitano de 10.000 viviendas, es decir 30.000 habitantes, genera diariamente 15.000 viajes laborales al centro metropolitano. Esos 15.000 viajes en vehículo privado requieren la inversión de una autovía (20.000 euros/vehículo) y ocupan un espacio de aparcamiento en el centro de la ciudad durante 230 días al año (valor capitalizado de 20.000 euros/vehículo). Cada vivienda (1,5 vehículos) consume y requiere unas inversiones públicas por valor de 40.000 euros.

El uso alternativo del transporte colectivo reduce la inversión a la prolongación y reforzamiento del servicio de Cercanías de 5 km (3.000 euros por vivienda) y un gasto de subvenciones familiares al transporte de 500 euros al año (valor capitalizado de 5.000 euros/vivienda). La diferencia es de casi 30.000 euros entre un sistema y otro.

Si multiplicamos por el número de viviendas que se producen anualmente en Madrid, vemos que una buena gestión del territorio, a través de un Plan Regional, produce unos beneficios de cerca de mil millones de euros cada año. Con estas cifras solo hemos realizado un análisis de la rentabilidad de las inversiones en infraestructuras y movilidad. No hemos incorporado en el cálculo costes y beneficios medioambientales.

d) Articulación histórica:

El Documento de Bases del Plan Regional de Madrid de 1996 no descubrió nada. Se engarzó simplemente en una corriente de evolución histórica. La organización del espacio por parte de la Arquitectura y del Urbanismo siempre había optado, sal-

vo excepciones contadísimas, por la articulación reticular del territorio.

La dimensión de dicha reticulación es sin embargo producto de la fase histórica de la evolución económica (surgimiento de producción y capacidad inversora) y de la evolución tecnológica (modos de transporte, coste y velocidad). Así, desde Hippodamus de Mileto, en el siglo V antes de Cristo, hasta la del Plan Cerdá en la segunda mitad del XIX, pasando por las del Urbanismo Español en Iberoamérica, o las de otras culturas como la China, la retícula, como sistema de organización del espacio de asentamiento humano, ha vivido una historia de éxito constante. La matización de su aplicación está en las dimensiones y extensión que la misma adquiere en cada circunstancia. Cada una de estas dimensiones, así como su extensión, ha sido el reflejo de las características económicas, sociales y tecnológicas de cada una de esas culturas: griega, romana, feudal, teocrática, colonial, barroca, industrial... El Documento de Bases del Plan Regional de 1996 no ha hecho sino asumir su continuidad en la historia y establecer unos parámetros acordes con el momento de Revolución Post Industrial que está experimentando la cultura europea y mundial en los principios del siglo XXI.

La dimensión en nuestro caso no es sino la dimensión del tiempo. Un griego tardaba dos minutos en recorrer un lado de la manzana de Hippodamus a pie, tiempo que utilizaba un coche de caballos en recorrer la manzana industrial de Cerdá, tiempo que utiliza un vehículo a motor en recorrer un lado de 4,5 km. de la “manzana regional” de una UDE. Los tiempos de recorrido de la vivienda al trabajo, del labriego medieval para acceder a su campo de labranza sobre una “tracción” animal, son los mismos que utiliza el ciudadano actual para alcanzar su

trabajo en su transporte colectivo o vehículo a motor: 30 minutos. La dimensión temporal no ha cambiado. Lo que ha cambiado ha sido la dimensión espacial, debido a la evolución de la economía y de la tecnología. El Documento de Bases del Plan Regional, simplemente detecta este fenómeno del proceso histórico, y se engarza humildemente en él.

El Documento de Bases del Plan Regional ha sido el primero en recomendar una articulación espacial al territorio de la Comunidad de Madrid. Era la primera vez que se hacía “Arquitectura del Territorio”. La primera vez que se establecía el espacio como base para el entendimiento del mismo. Este entendimiento del espacio es una componente esencial de la profesionalidad de los Arquitectos. Era la primera vez que se establecía en el elemento articulador de la Planificación Territorial. Con el Documento de Bases del Plan Regional del 96 la planificación regional deja de ser una acumulación disyuntiva de funciones y usos determinadas por parámetros de intereses económicos y de oportunidades coyunturales.

EL PLAN REGIONAL

El Documento de Bases que fue aprobado en la Asamblea de Madrid, para el desarrollo de los correspondientes trabajos de organización, y plazos del proceso de formulación y fijación de los objetivos criterios básicos para la redacción del futuro Plan Regional de Estrategia Territorial, que no se llegó a formular ni a redactar ni a tramitar por lo que no se llegó a aprobar por la Asamblea de Madrid.

Director
Luis Rodríguez - Avial Llardent
Dr. Arquitecto

El Plan General, un Proyecto de futuro para la ciudad

Las ciudades, lo mismo que las sociedades, periódicamente hacen un alto en el camino y reflexionan sobre su historia, sobre lo que han sido y sobre lo más conveniente para su futuro.

La elaboración de un Nuevo Plan General (NPG) parece una de las circunstancias más genuinas para hacer este tipo de consideraciones. El Plan General de 1997, se ha concebido como un auténtico proyecto de futuro para la ciudad.

Un proyecto de futuro que se ofrece a la sociedad y al que ésta puede prestar su adhesión e incorporar su esfuerzo para alcanzar sus metas; un proyecto de futuro, en definitiva, en que poder embarcarse aquella con la ilusión de que la ciudad, con el esfuerzo de todos, entre, con el siglo XXI, en el camino que le permita alcanzar la calidad urbana que se le reconoce a las grandes capitales europeas.

El proyecto de futuro que el Plan General propone, pretende, en primer lugar, solucionar los problemas que Madrid presenta; en segundo, reequilibrar el territorio del término municipal en todos los órdenes; y, en tercero, ofrecer a la sociedad un conjunto de propuestas ilusionantes que aquélla esté dispuesta a hacer suyas porque las comprende y cree en ellas, desea que se materialicen y, en consecuencia, va a estar en disposición de asumirlas y de trabajar por que se conviertan en realidades.

La situación de partida: los problemas de la ciudad y las oportunidades que ofrece el territorio municipal

LOS PROBLEMAS

Cabe destacar, por su trascendencia social y urbanística, los siguientes:

- La demanda insatisfecha de vivienda para las clases media y económicamente más débil.
- Las dificultades de movilidad y accesibilidad.
- La degradación de las áreas históricas.
- La existencia de áreas industriales obsoletas.
- Los problemas medioambientales.

Este conjunto de problemas puede englobarse en un solo concepto: la existencia de *desequilibrios territoriales* tanto en el Área Metropolitana como en la propia ciudad de Madrid.

LAS OPORTUNIDADES QUE OFRECE EL TERRITORIO MUNICIPAL

El avance de la ciudad en las últimas décadas, las áreas protegidas por sus valores ecológicos y los compromisos de desarrollo de actuaciones sobre el territorio, legalmente adquiridos por otras instancias de la Administración, reducen notablemente las posibilidades de actuación. Siguiendo el sentido de las agujas del reloj son las siguientes:

Area Norte y Noroeste

La recuperación en el año 1988 de la M-40 como cuarto anillo orbital, ha supuesto, de hecho, concretar los suelos vacantes que existen en la zona Norte de la ciudad.

En el vértice Norte sólo quedan pequeños retales de suelo vacante en el paraje conocido como Valdegrulla.

Area Oeste

Los únicos suelos vacantes, con capacidad de ser ordenados, son dos pequeñas zonas, una paralela al ferrocarril formando parte de las fincas de La Escorzonera y del Monte del Pilar, y otra al sur de Aravaca en el paraje conocido como la Mina del Cazador.

Area Suroeste

Constituye, en su conjunto, una de las áreas de oportunidad más claras.

El vértice suroeste corresponde a suelos propiedad del Ministerio de Defensa, conocidos como Campamento. A continuación, algo más al sur aparece el área no urbanizada comprendida entre el distribuidor sur de la M-40 y el Aeródromo de Cuatro Vientos. Finalmente, estos suelos vacantes se prolongan hacia el Este, apoyados en la M-40, entre ésta y el Casco Urbano de Carabanchel Alto.

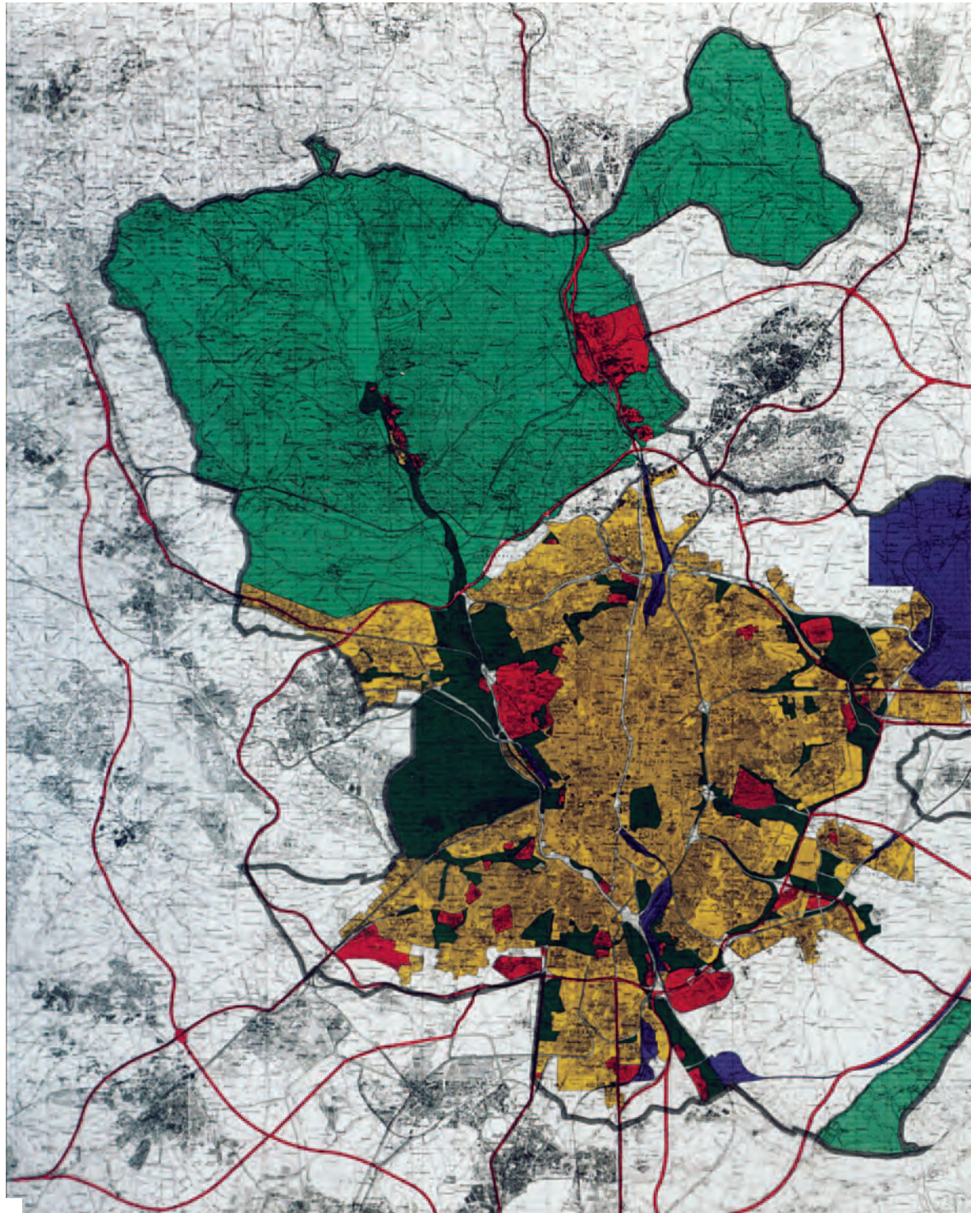
Area Sur en Villaverde

Muestra retales de suelos vacantes entre el área urbana de dicho distrito y el término municipal de Getafe, si bien cruzados por importantes infraestructuras viarias y ferroviarias.

Area Sureste

Constituye la auténtica zona vacante, con amplio tamaño, del término municipal. 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, 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 y, en cambio se encuentra atravesada, especialmente en su tramo sur, por importantes infraestructuras eléctricas que contribuyen a su degradación.

Conviene citar la previsión de cara



Madrid, estado en 1992



al futuro de cuatro importantes infraestructuras que afectarán a este área: la autovía prolongación del eje de O'Donnell, las orbitales M-45 y M-50 y el TAV a Barcelona.

Finalmente señalar que en dirección norte-sur se encuentra la Cañada Real de las Merinas, invadida hoy por un conglomerado de edificaciones y asentamientos ilegales.

Area Este

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 Vicálvaro Coslada con su específica funcionalidad ligada al transporte de mercancías y la futura autovía prolongación del eje de O'Donnell. 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, 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 las infraestructuras de comunicaciones recientemente ejecutadas, como por las explotaciones de yacimientos de sepiolitas.

Area Nordeste

Por tamaño constituye la segunda área más importante de suelo vacante en el término municipal, sobre la que existen importantes compromisos de futuro ya adquiridos.

En primer lugar la decisión de ampliar notablemente el Aeropuerto de Barajas. En segundo, el acuerdo existente entre las tres Administraciones de desarrollar una importante Ciudad Aeroportuaria o de Servicios.

Para la inmensa mayoría del restan-

te suelo de esta zona existe, desde hace muchos años, una vocación concreta, la de la creación de un gran parque urbano, la Casa de Campo del este o Parque de Valdebebas.

Finalmente debe recogerse la previsión de iniciar la futura autopista hacia Guadalajara y Zaragoza desde la M-40.

Características fundamentales del proyecto de futuro

PLANEAMIENTO AL LÍMITE DE CAPACIDAD

En función de la situación actual, anteriormente comentada, una pregunta era obligada: ¿cuál podría ser el límite razonable de capacidad de acogida de nuevos asentamientos en el término municipal, sin plazo temporal de desarrollo, y desde un enfoque territorial metropolitano?.

No parecía razonable plantearse como respuesta ningún modelo de futuro que no contemplara la capacidad global de aquel. El proyecto de futuro planifica la ciudad al límite de la capacidad de acogida del término municipal, en el marco de las premisas contenidas en el mencionado interrogante.

DIFUSIÓN DE LA CENTRALIDAD

El Plan 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 equilibrio de la ciudad.

NUEVO ENFOQUE Y TRATAMIENTO DE LAS ÁREAS HISTÓRICAS

Instrumentación de la protección de las áreas históricas

El Plan General ha considerado que

el mejor método para proteger las áreas históricas era el desarrollo de planeamiento especial de protección para cada una de aquellas, acompañado de los correspondientes catálogos de elementos.

Se ha elaborado, por tanto, planeamiento especial para las siguientes áreas:

- Centro Histórico: Casco Antiguo más Ensanche.
- Cascos Históricos de los distritos periféricos anexionados
- Cuarenta y dos Colonias de Hotelitos.
- Sacramentales de San Isidro, Santa María, Santos Justo y Pastor, San Lorenzo y cementerio de la Almudena.

PROTAGONISMO DEL MEDIO AMBIENTE EN EL FUTURO DE LA CIUDAD

Toda la propuesta del Plan General ha sido redactada otorgando al medio ambiente la importancia que la sociedad actual reclama para el mismo.

Estrategia general

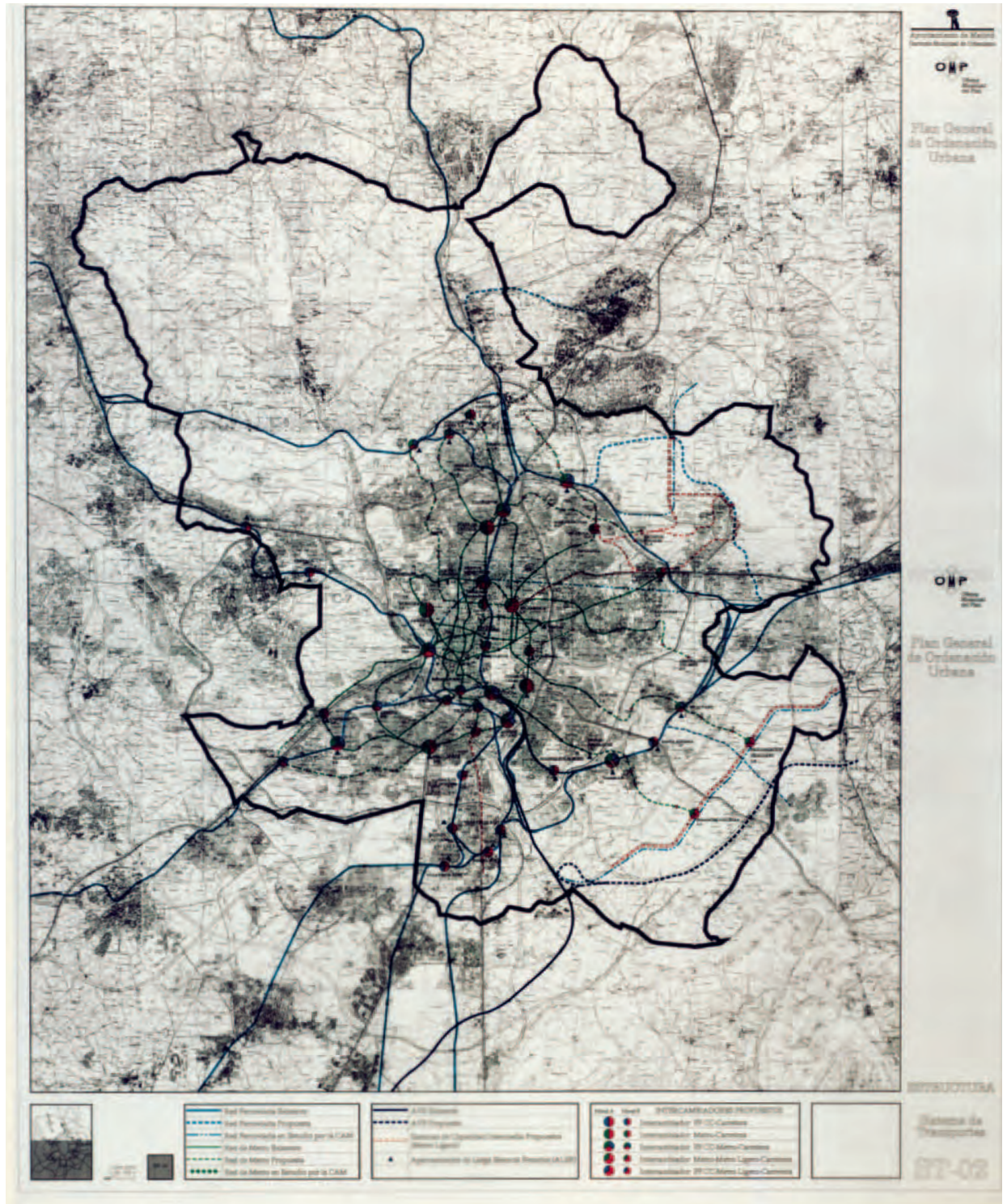
El Nuevo Plan General propone una determinada estrategia general que se concibe y apoya en un conjunto de propuestas territoriales:

- La ordenación global planteada desde un enfoque metropolitano.
- La propuesta de nuevas centralidades.
- Los proyectos estructurantes diseñados para el futuro.
- Los grandes proyectos de carácter emblemático a desarrollar a medio y largo plazo.

ORDENACIÓN A NIVEL METROPOLITANO

Las diferentes condiciones de partida que existen en el entorno del

Sistema general de transportes



término municipal de Madrid hacen que el tratamiento metropolitano puede ser dividido en sus dos ámbitos, Corona Norte y Corona Suroeste-Sur-Sureste.

ESTRUCTURA METROPOLITANA EN LA 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 de las instalaciones aeroportuarias de Barajas.

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, llamada a ser el elemento estructurante soporte del área de mayor centralidad de aquella, así como el enlace transversal Norte-Sur de la malla Este-Oeste.

La articulación interna se confía a una malla viaria constituida por dos ejes transversales en dirección este-oeste que se traman con el continuo urbano consolidado a través de una serie de vías radiales. La red viaria se completa con el distribuidor exterior M-50, el tramo inicial urbano de la futura Autopista del Ebro y el eje de la Ciudad Aeroportuaria Norte-Sur.

Se prevé asimismo una estructura lineal Este-Oeste de parques urbanos que enlace el de Juan Carlos I con el Monte de El Pardo.

Las propuestas de transporte colectivo para éste ámbito, se resumen en las prolongaciones centrífugas de las líneas de Metro L9, L8 y L4 en la propues-

ta 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, éstas se complementan con el trazado de un sistema de transporte de capacidad intermedia, 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 hasta su enlace con la ampliación de la red de Metro en L4 Villa Rosa.

ESTRUCTURA METROPOLITANA EN LA CORONA SURESTE

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. Se estructura a partir de la previsión de un nuevo anillo de circunvalación, la autovía M-45.

PROPUESTA DE NUEVAS CENTRALIDADES

Concebidas como proyectos estructurantes de futuro, se diferencian en dos tipos según que pertenezcan a ámbitos urbanos o a suelo urbanizable.

Entre las primeras:

- El Nuevo Centro del Sur ligado a la operación Méndez Alvaro.
- La centralidad asignada a la Avenida de Córdoba.
- La parte de la centralidad de Campamento sobre el área urbana de éste.
- La prolongación de la Castellana como eje de capitalidad por el

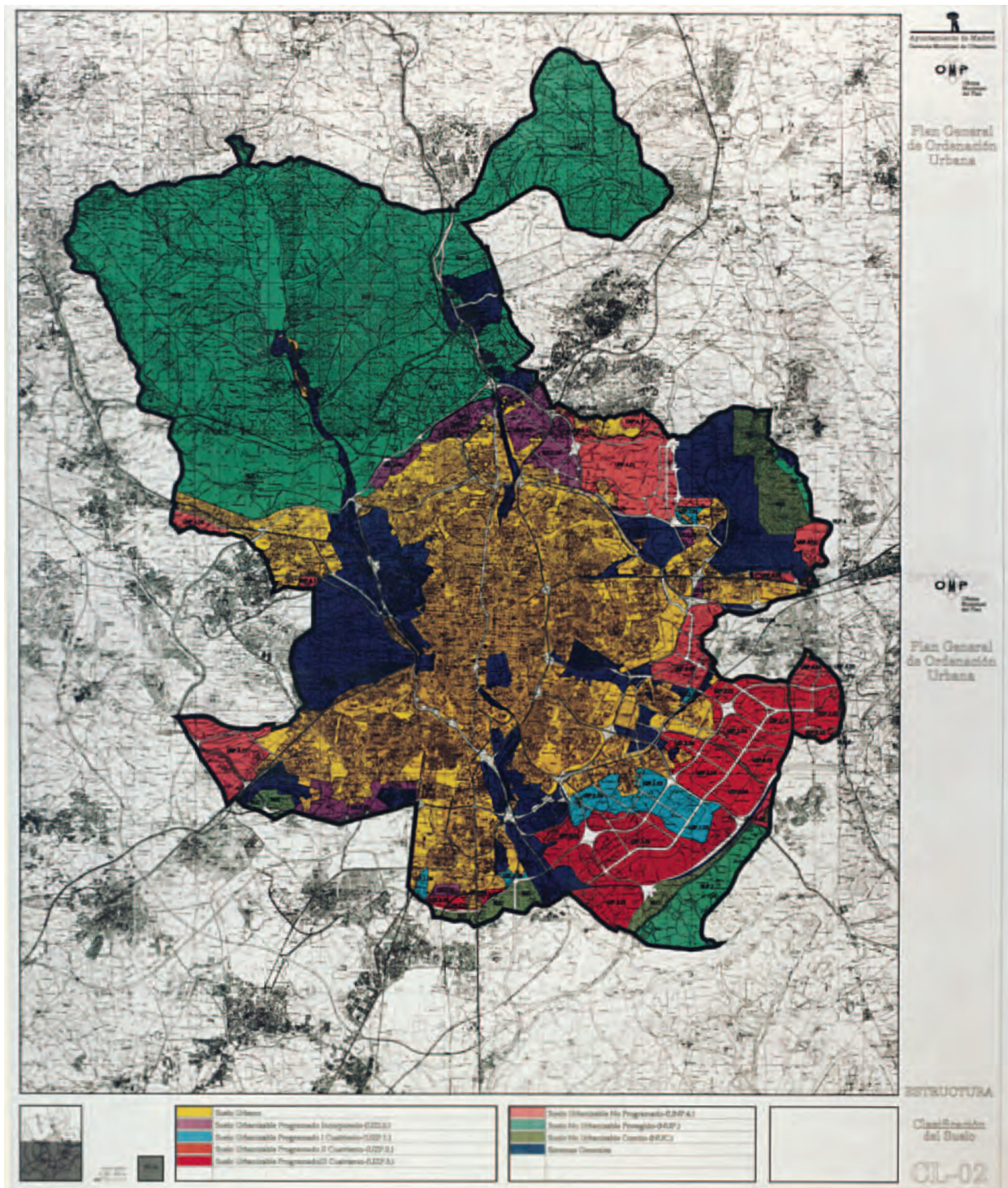
norte y la integración en la ciudad de las actuales áreas ferroviarias de Chamartín y Fuencarral.

- La transformación de los actuales suelos industriales del casco de Vicálvaro, por traslado de la instalación cementera de Valderribas, que permitirá el desarrollo de una centralidad en torno a la estación ferroviaria.
- La centralidad ligada al Aeropuerto de Barajas constituida por la futura Ciudad Aeroportuaria.
- El rosario lineal de centralidades previsto en la Corona Metropolitana del Sureste.
- La nueva Centralidad del Este, concebida como Centro de Centralidades de dicha Corona
- La centralidad a desarrollar sobre los suelos urbanizables de Campamento.
- El papel de nuevas centralidades que en cierta medida absorberán los cuatro PAUs del Programa Municipal de suelo mas el del antiguo PAU de Arroyo del Fresno, los cinco incluidos como suelo urbanizable incorporado; y los restantes suelos urbanizables.

Grandes proyectos de carácter emblemático

El Plan General plantea tres proyectos con los que intenta conseguir que Madrid alcance, desde el punto de vista de la calidad urbana, el rango que le corresponde: ser una de las grandes capitales europeas. Se trata por tanto de proyectos con una gran capacidad requalificadora. De ahí la denominación de proyectos de carácter emblemático que se les otorga. Estos tres proyectos son los siguientes:

- La definición y ubicación más adecuada en el conjunto urbano de aquellas instalaciones deportivas de alta competición necesarias para poder presentar, en un futuro razonable, su candidatura a la organiza



Clasificación del suelo

ción de unos Juegos Olímpicos, para la que la ciudad se encuentra muy capacitada, dada su gran vitalidad ciudadana, y la capacidad logística, de infraestructuras y de organización

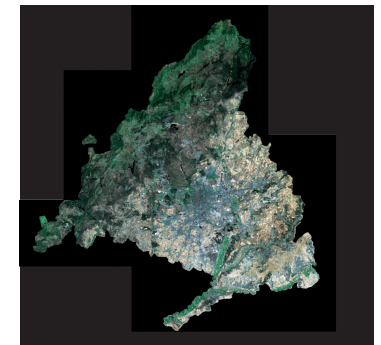
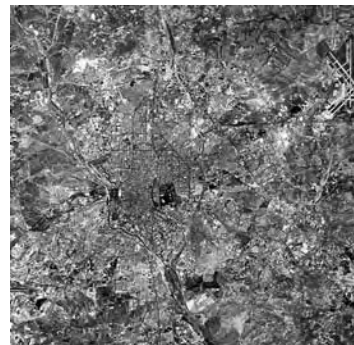
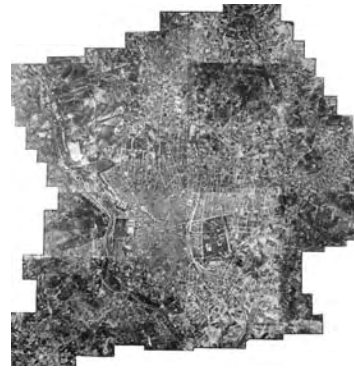
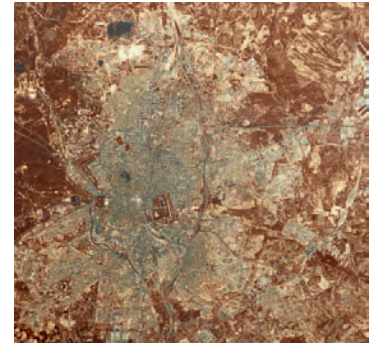
- La rehabilitación, recuperación y revitalización del Casco Antiguo.
- Como culminación de esta recuperación del Casco Antiguo se propone, desde la máxima protección de sus actuales valores, el desarrollo de las potencialidades existentes en el área cultural *Recoletos-Prado*. ■

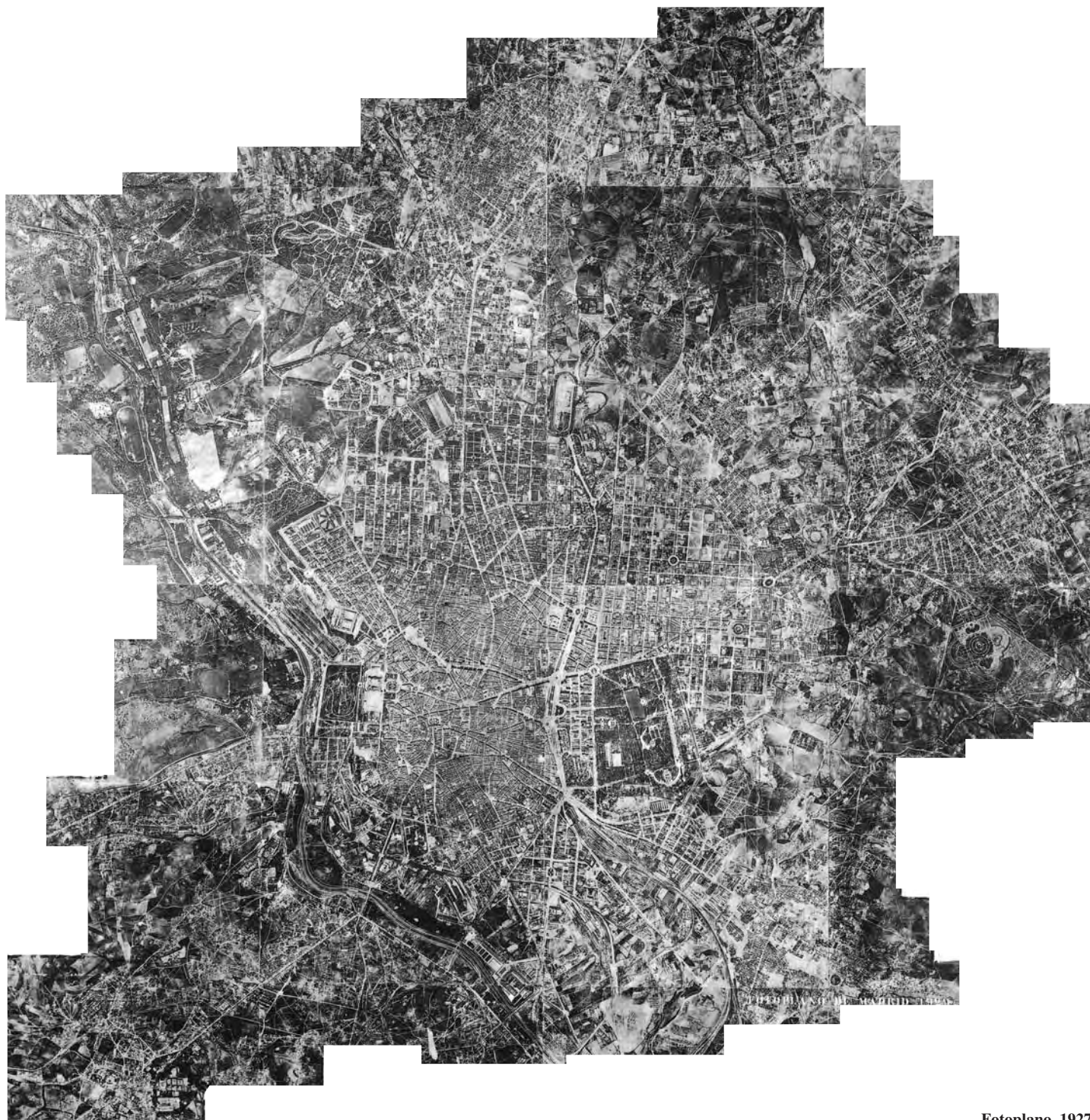
Madrid, febrero de 2005

Luis Rodríguez -Avial Llardent
Doctor Arquitecto

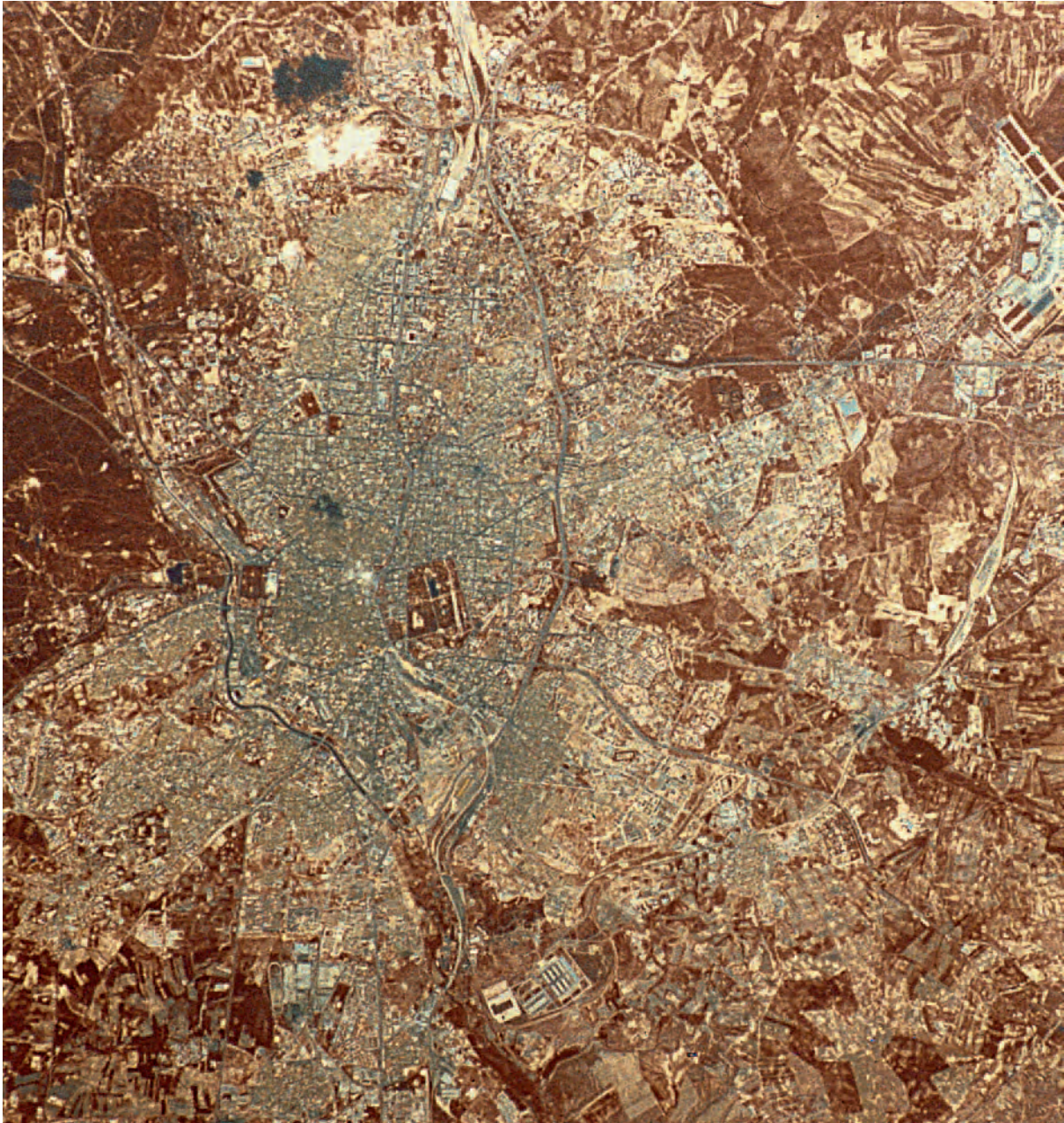
LA IMÁGEN DE LA CIUDAD A TRAVÉS DE LA FOTOGRAFÍA AÉREA Y LAS IMÁGENES DE SATÉLITE

Desde el primer mosaico de imágenes del año 1927, en blanco y negro, como la también en blanco y negro de 1977, en color la de 1987, hasta la incorporación, a partir de los años 90, de las técnicas de percepción remota con las ortoimágenes de satélite de diversas resoluciones en las que se mezclan, mediante técnicas de fusión informática, las mejores resoluciones espaciales con sensores pancomátricos con la potencia de información de los sensores multiespectrales, obteniendo imágenes de color natural o pseudo natural.



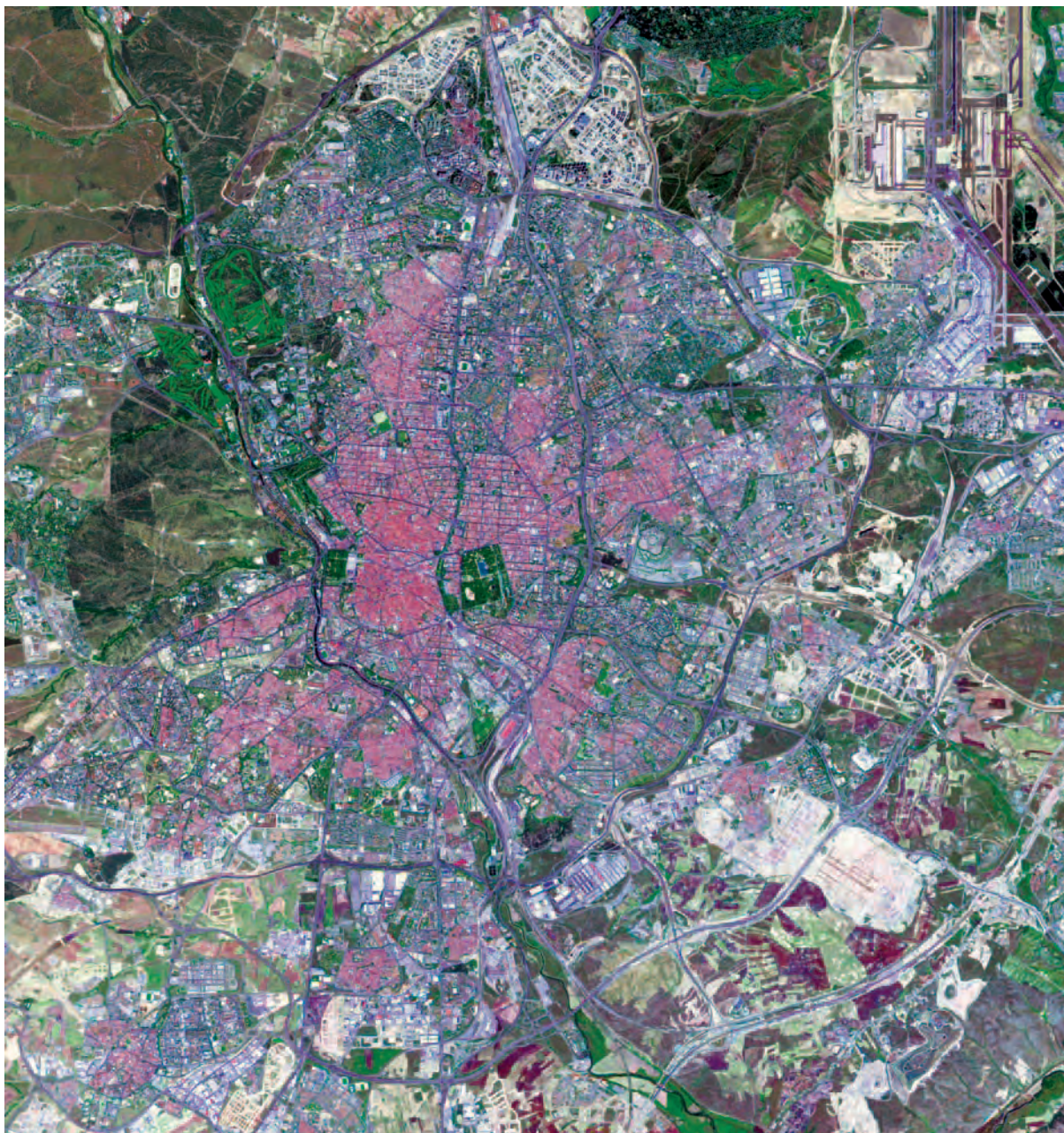








Ortoimagen de Satélite 1995. Fusión SPOT pancromático y LANDSAT Multiespectral. Resolución 10 x 10 m



Ortoimagen de Satélite 2004. Fusión Satélite SPOT pancromático y LANDSAT Multiespectral. Resolución 2,5 x 2,5 m.



Ortoimagen de Satélite LANDSAT 2005. Resolución 15 x 15 m

BIBLIOGRAFÍA

- ALCOCER, Alberto de: *Plan General de Ordenación, reconstrucción y extensión de Madrid*. Artes Gráficas Municipales, 1939.
- ALCOCER, Alberto de: *Presente y porvenir de Madrid (balance de una actuación municipal)*. Madrid, 1940.
- ALONSO PEREIRA, Jose Ramón: *La Ciudad Lineal de Madrid*. Arquithemas, Madrid 1998.
- ANDRÉS, Gregorio de: «Ordenación urbanística de Madrid dada por Felipe II en 1590». *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*.
- AYUNTAMIENTO DE MADRID: *Ordenanzas municipales de la villa de Madrid*. Primera edición, 1892.
- AYUNTAMIENTO DE MADRID: *Proyecto para la urbanización del extrarradio de dicha villa*. Ingeniero autor del proyecto: D. Pedro Núñez Granés. Imprenta Municipal, 1910.
- AYUNTAMIENTO DE MADRID: *Proyecto de urbanización de la zona de Ensanche*. Imprenta Municipal, 1917.
- AYUNTAMIENTO DE MADRID: *Plan General de extensión*. Artes Gráficas Municipales, 1929.
- AYUNTAMIENTO DE MADRID: *Bases concurso de anteproyectos para urbanización del extrarradio*. Artes Gráficas Municipales. Madrid, 1929.
- AYUNTAMIENTO DE MADRID: *Información de la ciudad*. Artes Gráficas Municipales, 1929.
- AYUNTAMIENTO DE MADRID: «Concurso internacional urbanístico de Madrid». *Revista de Arquitectura*, núm. 140, diciembre de 1930.
- AYUNTAMIENTO DE MADRID: *Ordenanzas municipales de la edificación*. Artes Gráficas Municipales, 1935.
- AYUNTAMIENTO DE MADRID: *Ordenanzas municipales sobre uso del suelo y edificación*. Gerencia Municipal de Urbanismo, 1972.
- BONET CORREA, Antonio: *El Plan Castro*. Coam, 1978.
- CASTRO, CARLOS M.^a DE: *Anteproyecto de ensanche de Madrid*. Madrid, 1860.
- ORTIZ, Pedro: «Madrid 2016 Plan Regional de Estrategia Territorial» *Revista Urbanismo* n° 29 octubre 1996. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid
- COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID: *El Plan Especial de la Avenida de la Paz*. Madrid, 1975.
- COMISARÍA GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID: *Plan General de Ordenación Urbana*. Madrid, 1944.
- COMISARÍA GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID: *Planeamiento urbanístico de Madrid*. Folleto preparado para el día mundial del urbanismo, 1953.
- COMISARÍA GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID: *Plan General de Ordenación Urbana del Area Metropolitana de Madrid*. Madrid, 1961. *Proyecto de ordenanzas de la edificación correspondiente al Plan General de Ordenación Urbana de Madrid*. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1946.
- COPLACO: *Planeamiento y desarrollo Urbano de Madrid. Desde los orígenes hasta el Plan General de 1963*. Madrid, 1977.
- COPLACO: «El planeamiento urbanístico del Area Metropolitana de Madrid». *Cuadernos de Planeamiento*. Madrid, 1980.
- COPLACO: «El crecimiento histórico del Area Metropolitana de Madrid». *Cuadernos de Planeamiento*. Coplaco. Madrid, 1978.

- GÓMEZ GARCÍA, María Victoria: *Madrid proyecto Madrid: 1983/987*. Ayuntamiento de Madrid, 1987.
- LEIRA, Eduardo, GAGO, Jesús, y SOLANA, Ignacio: «Madrid Cuarenta años de Crecimiento urbano». *Ciudad y Territorio*, núm. 2-3, 1976.
- LEIRA, Eduardo: «El Plan General de Madrid cuatro años después». *Revista Urbanismo*, núm. 7, 1989.
- LESTA, Francisco: «Un resumen del desarrollo urbanístico de Madrid». *Hogar y Arquitectura*, número 75, 1968.
- LORITE KRAMER, J. de: *Informe sobre el Plan General de Extensión de 1931*. Artes Gráficas Municipales, 1932.
- ORTIZ CASTAÑO, Pedro y LEBOREIRO AMARO, Alberto: *La Planificación Territorial, marco para el desarrollo de actividades en la Comunidad de Madrid*. Ediciones Banco Bilbao Vizcaya, Serie de Estudios Regionales. Madrid (1998),
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS: *Plan Regional de Madrid*. 1939.
- MONEO, Rafael: «Madrid los últimos veinticinco años». *Hogar y Arquitectura*, núm. 75, 1968.
- NUÑEZ GRANÉS, Pedro: *La extensión general de Madrid*. Imprenta Municipal, Madrid, 1924.
- OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN: *Revisión del Plan General del Municipio de Madrid. Avance*. Ayuntamiento de Madrid, 1982.
- OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN: *Plan General de Ordenación urbana de Madrid*. Ayuntamiento de Madrid, 1985.
- ORTIZ, Pedro: «La Ordenación reticulada del territorio». *Urban* nº 1. 1997 pp 125 a 134
- PAZ MAROTO, José: *Ensanche y reforma de poblaciones*. Madrid, 1929.
- SAMBRICIO, Carlos: *Madrid Ciudad Región; De la Ciudad Ilustrada a la primera mitad del siglo XX*. Dirección General de Urbanismo. Comunidad de Madrid. 1999.
- SAMBRICIO, Carlos: (ed): *Madrid y sus anelos urbanísticos. S. Zuazo Ugalde, Memorias 1919-1940*. Dirección General de Urbanismo. Comunidad de Madrid. 2003.
- SAMBRICIO, Carlos: (ed): *Plan Besteiro 1939, esquema y bases para el desarrollo del Plan Regional de Madrid*. Dirección General de Urbanismo. Comunidad de Madrid. 2003.
- SAMBRICIO, Carlos: (ed): *Plan Bidagor 1941-1946. Plan Regional de Madrid*. Dirección General de Urbanismo. Comunidad de Madrid. 2003.
- SEMINARIO DE PLANEAMIENTO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. «Documentos de Planeamiento en la provincia de Madrid: Selección de documentos de mayor interés 1830-1963» ETSAM 1977.
- SIMANCAS, V. y ELIZALDE, J.: *El mito del Gran Madrid*. Guadiana de Publicaciones, 1968.
- SORIA Y PUIG, Arturo: «El futuro Madrid de Fernández de los Ríos». *Hogar y Arquitectura*, número 75, 1968.
- TERÁN, Fernando: *La ciudad lineal; antecedentes de un urbanismo actual*. Editorial Ciencia Nueva, 1968.
- TERÁN, Fernando: «Notas para historia del planeamiento de Madrid: de los orígenes a la Ley Especial de 1946». *Ciudad y Territorio*, núm. 2-3, 1976.
- TERÁN, Fernando: *Planeamiento urbano en la España contemporánea*. Gustavo Gili, 1978.
- TERÁN, Manuel: «El desarrollo espacial de Madrid a partir de 1868». *Estudios geográficos*, número 84-85, 1962.
- TERÁN, Fernando: Madrid: *Ciudad Región. Entre la Ciudad y el Territorio en la segunda mitad del siglo XX*. Dirección General de Urbanismo. Comunidad de Madrid. 1999.
- VALENZUELA RUBIO, Manuel: «Iniciativa oficial y crecimiento urbano en Madrid (1939-1975)», *Estudios Geográficos*, núm. 137, 1974.
- ZUAZO, S. y MUGURUZA, P.: «La reforma interior de Madrid». *Revista Arquitectura*, núm. 7-8; Madrid. 1934,
- ZUAZO UGALDE, Secundino de: «Sobre el futuro Gran Madrid y los problemas de la construcción, de la vivienda y del trabajo». *Revista Arquitectura*, Madrid.
- ZUAZO UGALDE, Secundino de: *Anteproyecto del trazado viario urbanización de Madrid Zuazo Jansen 1929-1930*. Editorial Coam, 1986.
- VVAA «Monografía de Arquitectura y Urbanismo». *Revista Geometría* nº 23, 1997.

