

# Los Planes de Ordenación Urbana de Madrid



CONSEJERÍA DE CULTURA Y DEPORTES  
**Comunidad de Madrid**



Dirección General de Urbanismo  
y Planificación Regional  
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE  
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

**Comunidad de Madrid**

# PLAN GENERAL 1997

## El Plan General, un Proyecto de futuro para la ciudad

Director  
Luis Rodríguez - Avial Llardent  
Dr. Arquitecto

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 asumir las 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 Sureste*

Constituye, en su conjunto, una de las áreas de oportunidad más claras. El vértice sureste 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 Costlada 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

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

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 este 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 Valdeiribas, 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 más 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 revalorizadora. 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-

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 panomátricos con la potencia de información de los sensores multiespectrales, obteniendo imágenes de color natural o pseudo natural.

