

# PLAN REGIONAL DE ESTRATEGIA TERRITORIAL MADRID 2016

**El Documento de Bases para el futuro Plan Regional, elaborado recientemente, propone medidas para inscribir el crecimiento urbano dentro de un desarrollo sostenible a largo plazo. Con una ordenación reticular heredada, Madrid encierra en su propia estructura la solución al problema de espacio que el desarrollo económico ha generado.**

Texto: PEDRO ORTIZ. **Director General de Planificación y Concertación de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Comunidad de Madrid.**

Las Bases del Plan Regional elevadas a aprobación del Consejo de Gobierno el 1 de marzo de 1996 tienen por antecedentes históricos las trazas de Carlos III en Arganzuela (1766), el Plan Castro en Chamberí y Salamanca (1860) y el Plan Bidagor de ámbito metropolitano (aprobado el 1 de marzo de 1946). Son planes que establecen determinaciones con una visión de globalidad y con unas dimensiones territoriales que cubren las necesidades por un lapso de tiempo importante, que se generan cada 50 o 100 años y que ordenan definitivamente el territorio sobre el que se producen.

La necesidad de un plan de este tipo es producto del momento que vivimos. La explosión metropolitana que experimentan las grandes regiones urbanas tiene una cierta analogía con procesos urbanos del siglo XIX a pesar de las diferencias de escala. Los procesos de generación urbana incrementalista progresiva del siglo XVIII se vieron incapaces para hacer frente al aumento de la necesidad de generar espacio urbano producto de la revolución tecnológica de la segunda mitad del siglo XVIII y la consecuente revolución industrial de la primera mitad del siglo XIX. Esa incapacidad dio como resultado una produc-

ción infrahumana descrita por Engels en el caso de Manchester, entre otros casos similares. La magnitud del problema requería una nueva dimensión en la resolución del mismo. A mediados del siglo XIX aparece simultáneamente en las ciudades europeas una nueva estructuración del espacio mediante una organización espacial reticulada que sistematizaba crecimientos expansivos rápidos. Los ensanches de la segunda mitad del siglo XIX, y que podemos ver en Roma, Viena, Amsterdam, Estocolmo, Barcelona (1864), Madrid (1860), entre otros, son la respuesta a unos crecimientos explosivos que había que ordenar con otra dimensión y otra metodología.

### Explosión metropolitana

La revolución postindustrial de la informática y la motorización plantean un problema de orden similar. El incremento de productividad que han supuesto estos elementos necesita y genera un incremento más que proporcional del espacio construido y urbano. Todas las metrópolis del mundo experimentan fuertes crecimientos espaciales que constituyen la principal preocupación de los responsables de su gestión.

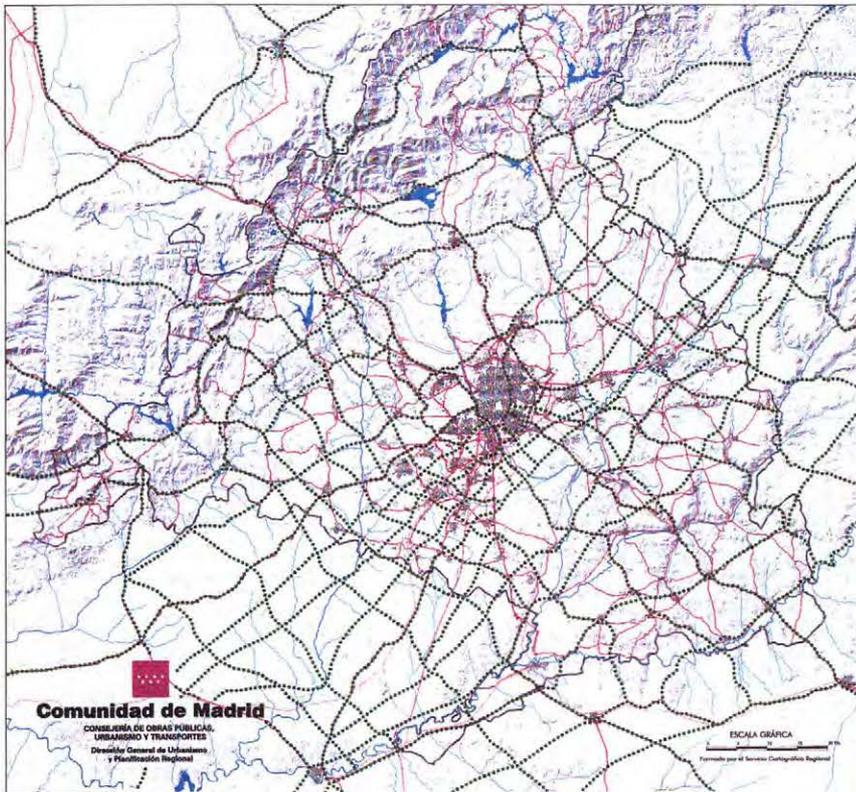
En los países en "vías de desarrollo" el crecimiento es producto de un aumento de la natalidad o de la inmigración urbana. En los países "desarrollados" el crecimiento es económico, y no demográfico. En cualquiera

de los dos casos, el efecto de producción y consumo de espacio es similar. Madrid está en el segundo caso.

Al principio de la década de los 70 el madrileño vivía en 12 m<sup>2</sup> de vivienda por persona; una familia de cinco miembros, en una casa de 60 m<sup>2</sup>. Hoy el madrileño se asienta en una casa de 60 m<sup>2</sup> con una composición familiar de tres miembros. Pero Europa vive mejor: un italiano utiliza 30 m<sup>2</sup> de espacio, un francés 34 m<sup>2</sup>, un alemán 37 m<sup>2</sup>, un danés 43 m<sup>2</sup> y un sueco 45 m<sup>2</sup>. Aun teniendo en cuenta las diferencias culturales, la media está casi en el doble de la de los madrileños. La convergencia con Europa también significa la mejora de estas condiciones de habitabilidad.

Madrid no va a crecer sustancialmente desde el punto de vista demográfico, de 5 a 5,5 millones en 20 años. La reducción de la media familiar (de 3,1 a 2,6) y el aumento de la superficie residencial media consumida (de 20 m<sup>2</sup> a 25 m<sup>2</sup>) van a suponer unas necesidades de vivienda: 500.000 en 20 años sobre el parque actual de 2.000.000, que nos obligan a preparar una cantidad de suelo urbano equivalente al 50% del actual. Crecimientos anuales del 3% vistos desde el Planeamiento Urbanístico supondrían un incremento del 24% en los 8 años del programa del mismo. Desde la Planificación Regional (20 o 30 años) estos procesos explosivos, equivalentes al 80%, requieren otra dimensión de las propuestas y metodología.

## LÍNEAS DEL SISTEMA DE ORDENACION RETICULADA DEL TERRITORIO



El problema que se plantea es el de vertebrar procesos explosivos de crecimiento estructurándolos con un desarrollo sostenible a largo plazo, lo que supieron resolver los urbanistas del XIX con los ensanches y que nosotros necesitaremos resolver con una metodología propia para el próximo siglo.

### Morfología reticular

Madrid tiene una morfología muy característica, heredada de su desarrollo histórico, que nos conduce de forma natural hacia la solución sin que tengamos que imponer o forzar voluntades, sensibilizándonos con su propia naturaleza regional. Encauzándola suavemente se genera su propia solución.

Madrid tiene un fuerte determinante geográfico que es la línea de la Sierra que conforma, en una línea paralela de equipotencialidad, la localización del grueso de sus asentamientos. Con un millón de habitantes en el Corredor del Henares desde la M-30, otro millón en La Almendra, otro millón en el suroeste próximo, y otro en el suroeste más alejado, sus centros de gravedad conforman un eje sobre el que se asientan cuatro de los cinco millones de habitantes. Toledo, La Almendra Central y Guadalajara son los tres focos de esa línea.

Madrid tiene una estructura de crecimiento a salpicaduras de aceite en lugar de una mancha de aceite. Esta característica morfológica ha dejado unos espacios intersticiales entre

núcleo y núcleo que son un enorme patrimonio para estructurar la región en una vertebración doble de espacios verdes protegidos interurbanos y de infraestructuras regionales de transporte colectivas e individuales.

Ese sistema de salpicadura, condicionada además por la direccionalidad Toledo-Guadalajara, ha producido un fenómeno de secuencialidad espaciada en unas unidades distanciadas entre 4 y 5 Km. Los factores determinantes de este fenómeno de secuencialidad de una legua habría que investigarlos en la base socioeconómica de nuestro pasado agrícola. Hacia Guadalajara esa secuencialidad se conforma en: Madrid, Canillas, Coslada/San Fernando, Torrejón, Alcalá, Meco, etc. Hacia Toledo en: Madrid, Carabanchel, Leganés, Fuenlabrada, Humanes, Griñón, etc.

Se produce un fenómeno similar de transversalidad secuencial al eje Toledo-Guadalajara, así se manifiestan nuevas secuencias entre Alcorcón, Leganés y Getafe; entre Móstoles, Loranca, Fuenlabrada, Cantueña y Pinto; entre Arroyomolinos, Moraleja de Enmedio, Humanes, Parla, "Vacío", Valdemoro y Ciempozuelos; entre Navalcarnero, Alamo, Batres, Griñón, Torrejón de la Calzada y Torrejón de Velasco.

La línea de equipotencialidad con sus cuatro millones de habitantes y la secuencialidad agrícola del sistema de salpicadura conforman un reticulado natural sobre dos ejes perpendiculares.

La reticulación territorial estudiada por Christaller en su forma hexagonal, adquiere por los condicionantes propios de Madrid una fórmula rectangular, fenómeno natural que basta con observar y utilizar en nuestro propio beneficio.

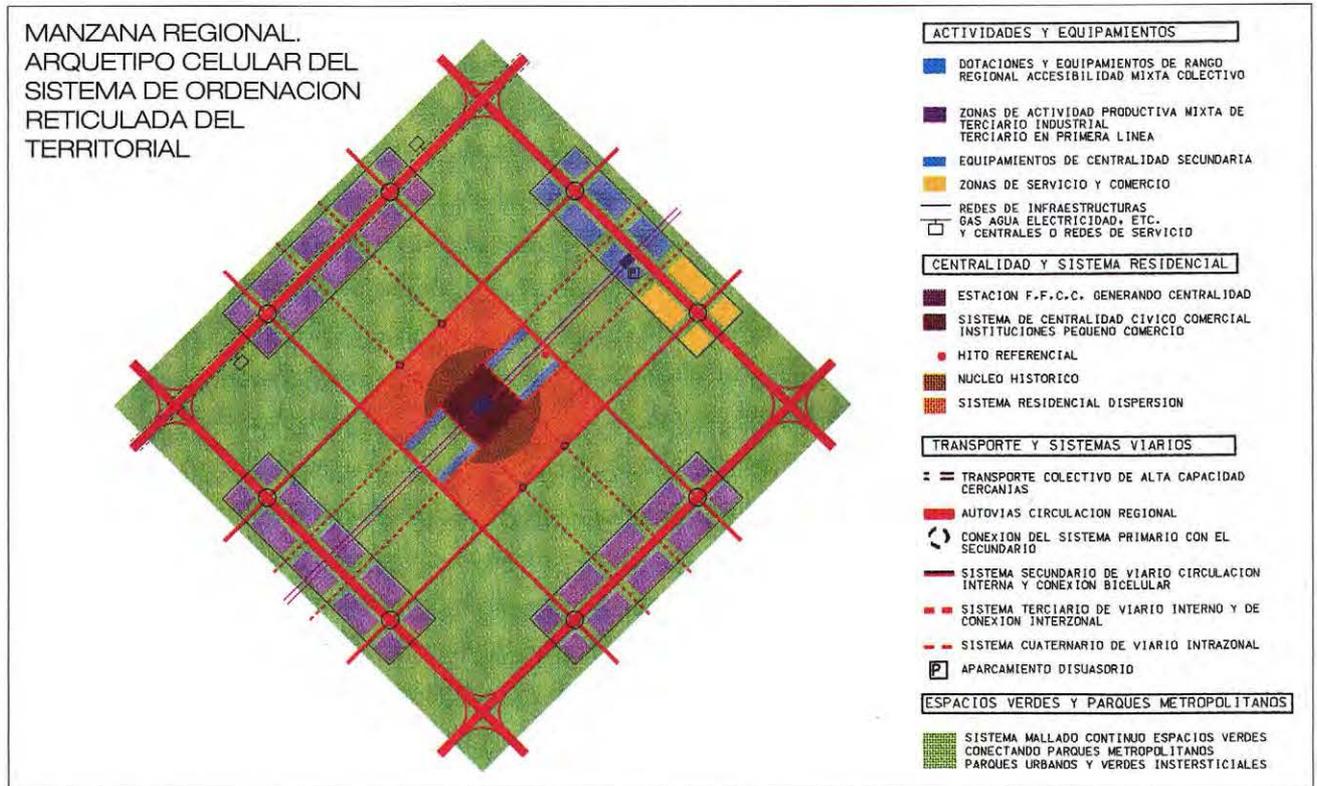
Madrid no es un tablero de dados con un centro de mayor accesibilidad, especulación y congestión, salvo si nos empeñamos en hacerlo así contra naturam. Por su propia naturaleza es un tablero de ajedrez en donde todas las casillas tienen una equivalencia de accesibilidad y en donde los recorridos ofrecen alternativas, dispersadoras y liberalizadoras de la congestión.

Homogeneidad y equivalencia hacen este sistema más eficaz, con una distribución más justa y productiva del valor de la localización y con una reducción de la proximidad del riesgo de colapso. A esto se le llama ahora sostenibilidad.

### Herencia histórica

El sistema de Ordenación Reticulada del Territorio se genera por la propia dinámica histórica y geográfica de Madrid. Pero, además de producirse como fenómeno natural, en nuestra región supone un eslabón más de una secuencia histórica de la cultura del asentamiento humano sobre el territorio. Desde que aparece la estructura urbanística ortogonal en Mohenjo-Daro (3000 a.C.), racionalizada por Hipodamo en Milefo (475 a.C.), el campamento romano (200 a.C.), las bastidas medievales (s. XII y XIII), la ciudad ideal renacentista (mediados s. XVI), el urbanismo español en Hispanoamérica (1573), el inglés de las colonias (s. XVII), las nuevas ciudades barrocas (s. XVIII) y los ensanches del siglo XIX, la historia urbana del ser humano ha sido la implantación progresiva de una ordenación reticular (con su atajo diagonal) determinada en sus dimensiones por la tecnología de transportes correspondientes a cada una de sus culturas y de sus momentos históricos.

Nuestra tecnología de transportes amplía la retícula "animal" de los aproximadamente 100 metros/3 minutos de los ensanches del XIX a la no menos "animal" de la legua, que, motorizada, requiere una unidad de tiempo similar (3 minutos) a 100 Km/h. Los antecedentes más inmediatos de este proceso cultu-



ral histórico los tenemos en Milton-Keynes, con una retícula de 1.5 Km (una milla), y la articulación del Plan de la Región de Emilia Romaña, en el Valle del Po, con unas dimensiones de superficie de más de 10.000 Km<sup>2</sup> y una retícula de 25 Ha., o la de Roma más empírica, las estructuras viarias del Silicon Valley, o del I + D de Boston.

**Arquetipo básico**

Cada casilla del tablero constituye una verdadera Manzana Regional. Su ordenamiento interior, como el de una man-

intenciones. Cada Manzana Regional tiene que intentar dotarse de accesibilidad por medio de transporte colectivo de alta capacidad (cercanías) hasta su epicentro, normalmente constituido alrededor de los espacios cívicos y comerciales de su casco histórico. Los flujos y reflujos diarios de los traslados laborales en transporte colectivo estarán premiados por esta estructura y los desarrollos residenciales deben conformarse alrededor de estos espacios cívicos por razones sociales, culturales y para rentabilizar las infraestructuras públicas.

\* El tráfico de vehículos exterior a la Manzana Regional o a manzanas continuas debe canalizarse por el sistema viario regional intersticial que conforma la retícula.

\* La estructura de producción económica industrial que, salvo excepciones aisladas, depende del transporte por carretera, debe estar colgada del sistema viario regional, evitando las contaminaciones que su proximidad al residencial podrían producir.

\* Los grandes equipamientos regionales, que deben tener una accesibilidad mixta colectivo-individual, se deben localizar en la intersección de ambos sistemas de transportes.

\* Las superficies comerciales supraurbanas pueden situarse en las "puertas" de la manzana, intersección del sistema viario primario y secundario, como establecen los mercados itinerantes a las puertas de las ciudades medievales.

\* La trama de espacios verdes creados o protegidos debe invadir intersticialmente el conjunto aprovechando las condiciones naturales y formando un continuo mallado.

\* Los hitos culturales emblemáticos que refuercen un sentimiento de identificación, pertenencia y localización deben situarse en la proximidad de los espacios cívicos centrales. La combinación de estos hitos conformará un entramado regional de identificación cultural, al igual que una estatua, una iglesia o un edificio público constituyen el entramado de identificación cultural de una urbe.

**Planificación flexible**

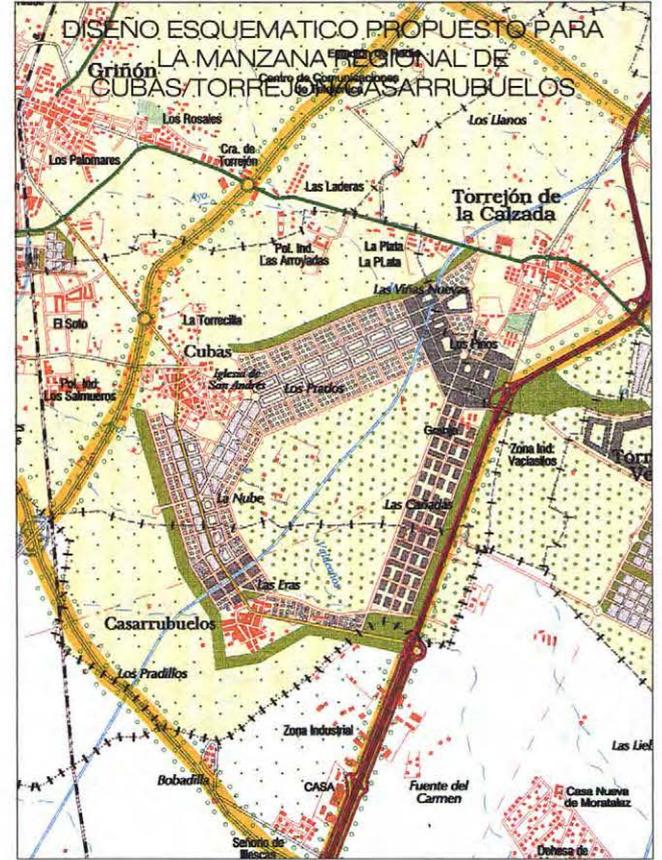
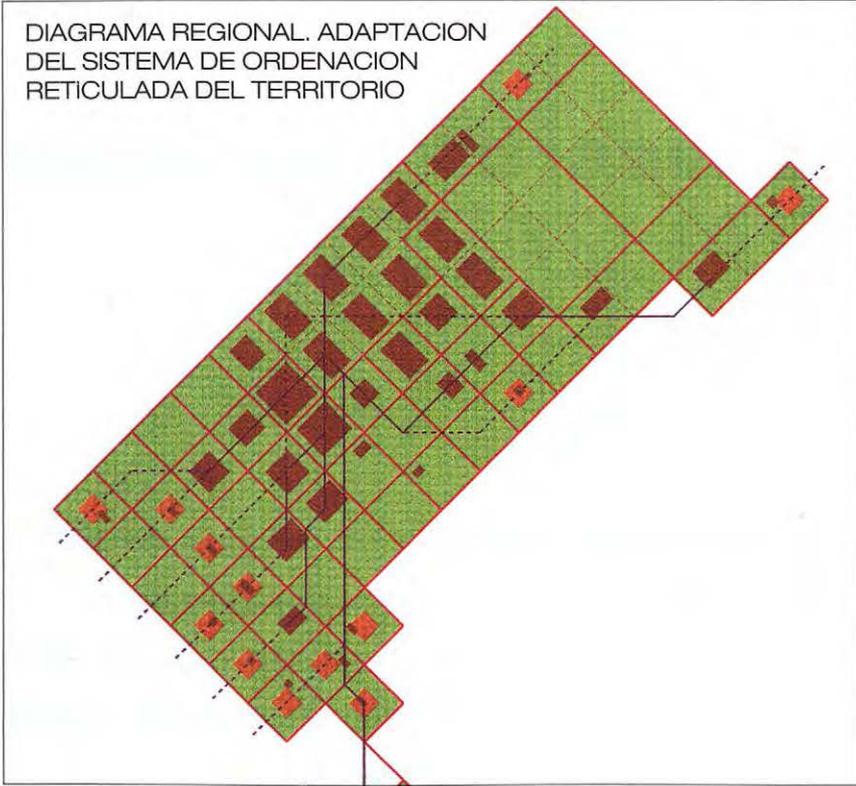
Esta es la visión supramunicipal que corresponde a la responsabilidad regional. No es un modelo rígido impuesto, es la base de un diálogo entre administraciones y organismos que, gracias a nuestro equilibrio institucional democrático, tienen competencias compartidas o superpuestas sobre el territorio. Un Plan ancho y largo, que alcanza 20 años y cubre ámbitos como el económico, el social, el medioambiental, el de los transportes o el residencial, no puede ser rígido en sus prospectivas y normativas. Tiene que ser indicativo y poco vinculante. Abierto a las adaptaciones de una realidad cambiante, más allá de las evoluciones previsibles, y a que cada órgano competente ejerza su legitimidad democrática y dialogue y coordine con sus equivalentes. No puede

**Madrid se enfrenta a un proceso explosivo de crecimiento que genera y demanda suelo urbanizado.**

zana de ensanche, puede tener una multiplicidad de soluciones funcionales y formales, pudiendo haber manzanas especializadas. En la dimensión urbana, la Biblioteca Nacional o el Hospital de la Princesa, el bloque residencial cerrado o abierto, la vivienda colectiva o la unifamiliar; en la dimensión regional, el Aeropuerto o el Parque Temático.

A pesar de la multiplicidad de condicionantes y soluciones conviene formular un arquetipo básico sobre el cual se pueden introducir variaciones para irlo adaptando a las distintas condiciones o

DIAGRAMA REGIONAL. ADAPTACION DEL SISTEMA DE ORDENACION RETICULADA DEL TERRITORIO



ser un Plan de foto-fija con un horizonte limitado. Su adaptación tiene que deslizarse progresivamente hacia un futuro más allá de los veinte años.

El arquetipo teórico se adapta a la realidad con facilidad. El Plan Regional ha encargado el diseño de 14 manzanas a 14 de nuestros mejores urbanistas. El resultado ha sido brillante, situaciones de distorsión como la bicelularidad de Griñón/Serranillos o la trichelularidad de Cobeña/Algete/Fuente el Saz; de anticentralidad como Cubas/Torrejón/Casarrubuelos; de centralidad desplazada como Navalcamero; de centralidad/accesibilidad antagónicas como Meco; de doble accesibilidad ferroviaria como Vicálvaro; o superposiciones ambientales urbanas como Arroyomolinos. Todos son ejemplos de adaptabilidad del modelo brillantemente ejecutados por profesionales que conforman un acervo cultural urbanístico de Madrid, que está siendo estudiado por varias Universidades europeas como Milán, Oxford Brookes o Dortmund.

Madrid, en el 2016 del horizonte del Plan, no será tal y como éste lo proyecta. Igual que la Barcelona de hoy no es la que proyectó Cerdá, sino el conjunto de lo que los barceloneses han querido hacer de ella. Pero hay que reconocer que esta Barcelona de hoy es mejor que la que se habría producido sin el Plan de Cerdá. Y eso es mérito suficiente.

Esperamos que al Madrid del 2016 le ocurra lo mismo.

IMAGEN FINAL ORIENTATIVA DE LA ORDENACION TERRITORIAL DEL SUROESTE DE LA REGION

