

## **2.3 Actividades de planeamiento territorial y municipal**

*por Julio García Lanza, arquitecto. Profesor Titular del DUyOT.*

Los trabajos relacionados con el planeamiento territorial están dirigidos fundamentalmente a servir de base para la redacción del correspondiente planeamiento posterior, teniendo que ver con los dos criterios de planes territoriales últimamente ensayados: Las Directrices Territoriales, en este caso del País Vasco, y los Planes Regionales de Estrategia Territorial, ensayado últimamente en la Comunidad de Madrid.

En los trabajos relacionados con los planes generales hay varios tipos, unos que simplemente se limitan a la redacción de informes sobre los distintos documentos del plan general, como los relacionados con Bilbao y San Sebastián, otros que intervienen más directamente en la ordenación realizando modificaciones puntuales, como es el caso de Ávila y otros, finalmente, los que se dedican a la revisión total del plan general, como sucede con el de Aranjuez que, empieza con una revisión del Programa de Actuación, sigue con las modificaciones puntuales dentro de dos sectores de suelo urbanizable, y termina con la Revisión total del Plan General, hasta que esta es aprobada definitivamente y posteriormente se digitaliza el documento aprobado, todo ello en colaboración permanente con el Ayuntamiento de Aranjuez.

El trabajo sobre Normas Subsidiarias también es un documento completo sobre la Revisión de las Normas Subsidiarias de San Martín de Valdeiglesias, llevado, asimismo, en colaboración continua con los responsables municipales. El documento se encuentra en la actualidad en trámites de aprobación definitiva.

### **Planeamiento territorial**

En lo referente al Planeamiento Territorial, dominan los estudios sobre *estrategia territorial* y, entre ellos, elegimos el de *Propuestas de Ordenación para el Sur de la Comunidad de Madrid* para exponer un breve resumen de su contenido.

#### ***Criterios de acción utilizados en el estudio***

Una vez conocida la zona de estudio y definida su propia personalidad y el papel que puede jugar en el desarrollo del Sur de la Comunidad de Madrid, y muy especialmente en el Sur Metropolitano, ha parecido oportuno acometer los trabajos de análisis y posteriores propuestas sobre la zona, basándonos en tres criterios de acción muy concretos y complementarios.

El primer criterio de acción consiste en analizar de una forma sistemática todo el territorio afectado por el estudio y se delimitan áreas con características medio-ambientales similares, con la intención de disponer sobre ellas condiciones de protección y regeneración que eviten, por un lado que las acciones del desarrollo perjudiquen las áreas mejor dotadas, y por otro lado intentar recuperar aquellas cuyos valores positivos de gran interés se han deteriorado o se están deteriorando.

Si con este primer criterio de acción, se pretende (partiendo del principio de conservación del medio natural) conseguir que la acción de desarrollo, positiva en principio, no tenga efectos negativos indiscriminados sobre el medio natural, con el segundo criterio de acción, correspondiente al proceso de expansión de los núcleos urbanos, se pretende definir el futuro desarrollo de la zona.

Para ello, se analiza en profundidad la situación actual de cada uno de los núcleos urbanos situados en el territorio objeto del estudio y, de alguna manera, medir su potencialidad de crecimiento para el futuro. Para ello se toma como punto de partida su situación real actual, tanto desde el punto de vista socioeconómico, analizando concretamente las condiciones de cada núcleo, como desde el punto de vista del sitio que se refleja en la cartografía correspondiente. Sobre ella se expresan gráficamente las últimas intenciones del planeamiento urbanístico, con la idea de conocer el régimen del suelo de que disponen cada uno de los núcleos urbanos y sus extensiones, así como los usos del suelo más característicos de los mismos.

Esta realidad oficial se complementa con un trabajo de campo que detecta en qué situación se encuentran las realizaciones de lo previsto en el planeamiento, tanto en suelo urbano como en urbanizable, determinando también si cada área está sin urbanizar, urbanizada o edificada.

Una vez conocida la situación del planeamiento urbanístico de los diferentes núcleos, se realiza un análisis general de sus posibilidades de crecimiento para un futuro más lejano, en previsión de albergar algún impacto inducido por las áreas de los alrededores, fundamentalmente, claro está, por el Sur Metropolitano. Se definen, de esta manera, unas barreras de crecimiento y unas posibles áreas de ocupación, que se van a llamar áreas de reserva, que de una manera aproximada orientan sobre nuevos lugares de asentamientos urbanos.

El tercer criterio de acción, que complementa a las dos anteriores en el proceso de integración de la zona en el conjunto regional, consiste en la completación, modificación y jerarquización de las redes viarias, ferrocarriles de cercanías y demás medios de comunicación.

Con esta acción se conseguirá que la zona, con sus desarrollos y protecciones, se integre en la extensa estructura territorial del sur, formando parte, con su propia personalidad, de la gran unidad urbanística territorial definida por la Malla del Suroeste de la Comunidad de Madrid.

Esta forma de actuar nos permite plantear acciones concretas que permitan la localización territorial de áreas de actividad y residencia que favorezcan el desarrollo de la zona a largo plazo, sin interferir en la conservación de las características positivas propias de este territorio de la Comunidad de Madrid.

Con estos criterios de acción también se da respuesta al interrogante que puede plantearse sobre la zona, como periferia del Área Metropolitana de Madrid, donde existe la incógnita de sí el futuro crecimiento se implantará de una forma oportunista e indiscriminada, o, por el contrario, la previsión del impacto de este desarrollo está analizado y su integración estudiada.

### ***El modelo territorial propuesto***

Teniendo en consideración los criterios expresados anteriormente, el trabajo plantea un modelo territorial para la zona, encajado en el conjunto de la región madrileña.

Se parte de la base de que el Sur de la Comunidad pertenece a la malla direccional divergente del suroeste. Esta malla territorial, que converge hacia la ciudad de Madrid, se va abriendo hasta llegar a los límites de la Comunidad.

La zona es un conjunto de pequeños núcleos urbanos a los que en su mayoría no ha llegado la fuerte influencia de la metrópoli madrileña, enhebrados casi todos por un hilo conductor de dirección Este- Oeste que se materializa en la carretera M-404 que une las radiales N-IV y N-V y N-401 para conformar la parte más abierta de la malla del suroeste.

Dentro de este conjunto se diferencian tres partes: Los núcleos de la parte oeste (Arroyomolinos, El Alamo, Batres) se ligan a Navalcarnero con una vocación actual y quizás en un futuro a medio plazo de primera y segunda vivienda para el Sur Metropolitano.

La parte Este (San Martín de la Vega y Ciempozuelos) con características agrícolas pertenece a la constelación de núcleos urbanos ligados a las vegas de los ríos Jarama, Tajo y Tajuña y tiene poco que ver con los núcleos de la zona situados al oeste de la N-IV.

La parte central está flanqueada por dos núcleos donde se localizan la mayor parte de las actividades de la zona. En el Este Valdemoro con tipología de industria almacén que enlaza con el Sur metropolitano a través de la N-IV y en el oeste Humanes con una industria manufacturera, unida física y estructuralmente al Sur metropolitano del llamado eje del Culebro. El resto de los municipios de esta parte central (Griñón, Serranillos, Cubas, Torrejón de Velasco, Torrejón de la Calzada y Casarrubuelos), forman una unidad homogénea tanto territorialmente como por la falta de definición de actividades. Es la parte más característica del Sur de la Comunidad, por esa falta de definición que sobre ella hay en estos momentos.

En cuanto a los *asentamientos urbanos* que se proponen, se localizan generalmente en los actuales núcleos urbanos, ya que no existe la previsión de utilizar la zona como ámbito para localizar la descongestión fuerte de Madrid y su área metropolitana, sino que se piensa en preparar el Sur de la Comunidad de una forma ordenada y razonable, para que vaya acogiendo la influencia expansiva que, a largo plazo, genere el área metropolitana sobre el Sur de la Comunidad.

Dentro de la malla direccional que se configura en el suroeste de Madrid para albergar el crecimiento más fuerte del área metropolitana, los cruces de las vías más importantes significan puntos destacados de la malla, donde se pueden situar las piezas estructurantes a nivel regional.

Se singularizan tres áreas de asentamientos urbanos:

- La primera, fuera del ámbito de estudio, en el cruce de la N-V con la M-404, haciendo de Navalcarnero un centro comarcal y de servicios.
- La segunda en el cruce de la carretera N-401 con la M-404 entre los núcleos de Torrejón de la Calzada y Torrejón de Velasco llegando hasta el límite de la Comunidad de Castilla-La Mancha, afectaría a toda la zona central del sur.
- La tercera estaría ligada al cruce de la carretera N-IV con la M-404, al Sur del núcleo de Valdemoro y al oeste de Ciempozuelos.

Dentro de la estructura general del territorio cada una de estas tres áreas tiene su propia personalidad y, la oportunidad de su implantación vendría en función de las circunstancias que concurren y el tiempo oportuno para su desarrollo.

Toda la zona, excepto Ciempozuelos y San Martín de la Vega, se encuentra incluida en lo que denominamos *malla direccional divergente del suroeste*, por lo que la propuesta de estructura territorial pretende:

- Reafirmar esta realidad poniendo énfasis en aquellas acciones que la favorezcan, reafirmar el papel estructurante y vertebrador de la M-404 y convertirla en una de las vías fundamentales de la malla del suroeste.
- Los núcleos urbanos por los que pasa la M-404 solo deben crecer a un lado de la vía, a la que se le asigna función interurbana, para evitar que se integre dentro de la estructura viaria interior del núcleo urbano.
- Que el conjunto de núcleos que va uniendo esta vía formen una unidad lineal Este-Oeste separada físicamente por los espacios naturales libres del eje del Culebro, que sería otro de los elementos fundamentales de la malla del suroeste.
- Evitar la unión de Humanes y Griñón, vinculando Humanes y Moraleja de Enmedio al desarrollo y estructura de Fuenlabrada y el eje del Culebro.

En cuanto a los *sistemas generales de transporte* se propone:

- Aprovechar al máximo las redes viarias y ferroviarias existentes, completándolas en los tramos que se estiman más beneficiosos para facilitar la relación entre núcleos y estos con toda el área metropolitana, incorporándose la mayor parte de las propuestas del Plan de carreteras de la Comunidad
- En el sistema ferroviario, se hace una propuesta a largo plazo con el propósito de integrar la zona en el Área metropolitana a través de la red de ferrocarril de cercanías, uniendo Navalcarnero, donde llegaría una prolongación del cercanías de Móstoles, con Ciempozuelos a través de una línea de nuevo trazado que discurriría en paralelo

a la M-404, conectando con la prolongación de la línea de Fuenlabrada en Griñón y con la de Aranjuez en Ciempozuelos.

En cuanto a la *ordenación del medio natural*, la propuesta se basa en la oportunidad de la Zona Sur para fijar una estrategia basada en su territorio, aprovechando que no tiene barreras físicas importantes:

- El Sur se muestra como un espacio de oportunidad para la localización de equipamientos nuevos, zonas de ocio y ordenación de la segunda vivienda ofertándola como una actividad económica y no como una ocupación salvaje del suelo.

La intervención en este apartado sería legal y administrativa, para controlar los procesos de desarrollo urbanístico en estos municipios, a la vez que institucional de inversión, para adecuar estos espacios a las demandas que de ellos se realizarán, reconvirtiendo antiguos espacios agrarios, conservando elementos ambientales de mayor calidad y restaurando zonas degradadas. La ordenación del medio físico se concibe de forma integrada, diferenciando tres tipos de áreas de intervención.

- *Áreas de conservación*, que aportan calidad ambiental, y se localizan a lo largo de los ríos Jarama y Guadarrama y en el extremo occidental el Encinar de Batres y las zonas de yesos del sector noreste, por ser un paisaje peculiar y atractivo por su aridez, peculiar morfología y ocupado por vegetación endémica,

- *Áreas de aprovechamiento*, en San Martín de la Vega y Ciempozuelos, de paisaje agrario y con posibilidades de continuar siéndolo en el futuro, apoyando su comercialización y una política de intensificación de usos.

- *Áreas de oportunidad*, que son las más abundantes, definidas como terrenos tradicionalmente agrarios, y que en el nuevo contexto socioeconómico carecen de posibilidad de mantenerse en su estado. Este espacio es susceptible de múltiples aprovechamientos, permite acoger actividades cuya ubicación resulta inadecuada o poco deseable en otros ámbitos (cárceles, vertederos, industrias duras...)

**Directrices y recomendaciones propuestas a nivel municipal**

MUNICIPIOS	DIRECTRICES	RECOMENDACIONES
EL ALAMO	Evitar el crecimiento por encima de la variante M-404 al norte. Se considera la infraestructura viaria una barrera al desarrollo	No se preserva ninguna zona
ARROYOMOLINOS	Preservar las zonas sureste y noreste del núcleo para futuros crecimientos.	Completar equipamientos urbanos existentes y crear nuevos ante el desarrollo sufrido. Adaptar los crecimientos a tipologías adecuadas
BATRES	Evitar que crezca por el norte, más allá del límite de S.U. la urbanización "Cotorredondo" no debe crecer más. Conexión de Batres con la urbanización.	S.U suficiente. No es deseable el crecimiento. -Mejora de la red estructurante interior.
CASARRUBUELOS	No se plantea ninguna barrera al crecimiento. Propuesta "ZIR La Sagra".	Seguir línea de crecimiento propuesta en su normativa Mejora del entorno del municipio.
CIEMPOZUELOS	Impedir el crecimiento hacia el Este, no saltando la vía del ferrocarril, que desarticula la estructura urbana. No favorecer implantaciones industriales al otro lado de la vía.	Zonificación de su planeamiento aceptable. -Mejorar la red viaria interna. -Convertir la antigua travesía en una vía urbana.
CUBAS DE LA SAGRA	La vía del ferrocarril al oeste del núcleo es una barrera al crecimiento. Desacuerdo en clasificación de SAU en ese lado.	Crear un viario municipal que estructure la ocupación desordenada de suelo generada por un crecimiento disperso de baja densidad.
GRIÑÓN	Se reserva una zona al Este del núcleo para futuros crecimientos, siguiendo el crecimiento natural que ha llevado. No saltar la variante M-404. para limitar que se crezca por el Sur.	Ordenar el espacio creado en la carretera de Humanes por la implantación espontánea de industrias.
HUMANES DE MADRID	Se reserva una zona delimitada en función de los arroyos y líneas de A.T. que sirven de frenos. Unir la zona industrial norte con el borde de N-405.	Respetar planeamiento.-Asumir las propuestas del Sur Metropolitano. Solucionar el enlace de las dos zonas industriales Jerarquización del viario en los polígonos industriales.
MORALEJA DE ENMEDIO	No posibilitar la creación de urbanizaciones alejadas del núcleo urbano.	Mejora ambiental del casco y creación de paisaje en la zona del arroyo al sur.
SAN MARTÍN DE LA VEGA	Crecimiento de acuerdo con el planeamiento limitándose al Este Se reserva un suelo al NE del núcleo.	Mejora de espacios puntuales en el interior. Tipologías adecuadas para las nuevas construcciones.
SERRANILLOS DEL VALLE	La M-404 sirve de barrera y freno al crecimiento por el norte. Tampoco parece conveniente su expansión por el oeste. -Se reservan dos áreas, una al Este y otra al Oeste del núcleo.	Crear una vía sur paralela a la antigua M-404, que enlace el núcleo con la zona residencial del Este, con carácter de vía itinerario.
TORREJON DE LA CALZADA	Se prevé una zona de suelo de reserva al SE. del núcleo (ante la dinámica de Cto). Afectado por la "ZIR La Sagra" del PRET.	
TORREJÓN DE VELASCO	Se reservan dos bandas de suelo al Este y al Oeste dedicados a sistemas dotacionales. Afectado por la ZIR.	-Mejora de la red estructurante local. -Crear una ronda sur con tratamiento ambiental para resaltar los valores del arroyo de las Peñuelas.
VALDEMORO	Se preserva suelo par un futuro cto. ordenado al SE del núcleo. -Se debe evitar saltar el ferrocarril y la M-404 para no generar efectos negativos.	

## **Planes Generales**

En cuanto a los planes generales en los que desde el SPyOT se ha intervenido, destaca, por el tiempo dedicado y la cantidad de documentos redactados, el *Plan General de Aranjuez*, ya que a lo largo del último quinquenio se han sucedido la redacción de los distintos documentos que han culminado con los de la aprobación definitiva y su digitalización. De este trabajo vamos a realizar una pequeña síntesis de su contenido y propuestas.

### ***La situación urbanística de partida***

Se hace, en primer lugar, un análisis de la situación urbanística puesto que lo que se va a realizar es una *revisión* del planeamiento general para adaptarlo a las nuevas circunstancias.

En este sentido conviene recordar cómo Aranjuez, desde el punto de vista territorial puede contribuir, a nivel estratégico regional (incluyendo parte del territorio de la Comunidad de Castilla La Mancha) a la configuración de un modelo polinuclear en el que se valorarían tanto los núcleos urbanos como las características de los espacios naturales.

En el tema de las actividades económicas, que -en este caso más especialmente- deben ser compatibles con un medio natural de calidad, sería deseable compaginar las del sector primario -incluyendo las industrias de transformación de los productos agrarios- con las industrias de transformación y de tecnología avanzada, así como con las actividades terciarias derivadas de los aspectos comerciales, turísticos y dotacionales que puedan hacer de Aranjuez una "Ciudad de servicios" de la región sur de Madrid.

Y tratando de conseguir un desarrollo equilibrado ha de pensarse que el desarrollo tecnológico debe ir acompañado del desarrollo social en todos los niveles, llegando incluso a las actividades educativas universitarias y de investigación ligadas con la industria de tecnologías avanzadas a través de instalaciones I+D.

Por otro lado hay que destacar que la mayor parte de las determinaciones que hacía el Plan General de 1981 (P.G.81) no han perdido actualidad a lo largo del tiempo. No obstante, las circunstancias cambian a lo largo de los años y es necesario revisar el planeamiento vigente para dar cabida en él a todos los nuevos requerimientos que la sociedad de Aranjuez de los años 90 demanda.

Por varias razones (puesta en uso de las 1.500 viviendas de Las Aves, crisis económica de los años 80, escaso crecimiento de la población, etc.) las promociones que desarrollan el P.G. 81 empiezan ahora a entrar en vigor con la edificación del Sector VI y la urbanización del Sector III industrial y V y VII residenciales gestionados por S.E.P.E.S. Esta circunstancia hace obligatorio tomar en consideración estos desarrollos para los próximos años.

La propuesta que el P.G. 81 hace sobre la vía Este-Oeste por la zona sur del núcleo urbano, está todavía en vigor y sin completar. Se ha iniciado por su parte Oeste pero quedan dos puntos a salvar importantes: Uno en el centro, coincidiendo con los alrededores de la Plaza de Toros,

vinculado a la realización de la correspondiente unidad de ejecución, y otro en el Este, asimilado al desarrollo del Sector I.

Esta propuesta sigue siendo básica para el buen funcionamiento del viario interior del núcleo urbano y para la unión de éste con la carretera de Andalucía y de Colmenar de Oreja, por el Oeste y Este respectivamente.

Otra propuesta del P.G. 81 es la variante de la N-IV, que ya está construida y en uso desde hace unos años. Esta circunstancia ha hecho posible que se hayan realizado obras de rehabilitación del recinto histórico con vistas a que sea utilizado mucho más por el peatón y se facilitan los usos turísticos, sobre todo en los fines de semana.

Sin embargo, hay un hecho que modifica sustancialmente la situación con respecto a la del P.G. 81 y es la aprobación en 1990 de las Normas Complementarias y Subsidiarias de Puente Largo, que abren una nueva expectativa de crecimiento y desarrollo, generada por la influencia de la dinámica metropolitana de Madrid que, al llegar a Aranjuez, se concreta en la localización de nuevas áreas productivas y dotaciones metropolitanas, en consonancia con los años que estamos viviendo.

Es ésta una previsión de asentamientos de actividades industriales de nuevas tecnologías y terciarios, que se estructuran a nivel metropolitano en cuya dinámica influyen factores de orden superior al puramente municipal y que van a hacer que Aranjuez se incorpore con fuerza al desarrollo de la metrópoli madrileña.

Otro tema importante a tener en consideración es el dato de población obtenido en el último censo de 1991 en el que se muestra cómo Aranjuez ha crecido en el último decenio de manera menos acentuada que lo hizo en los anteriores, como ha sucedido en muchos municipios de la Comunidad de Madrid. Aquel aumento tan fuerte que se producía en el decenio anterior, que partía en 1970 con 28.720 hab. y llegaba en 1981 a los 35.619 hab., ha cesado y ahora nos hemos de acomodar a un crecimiento más reducido cuantitativamente, pero, quizás, compensado con un crecimiento cualitativo en lo referente a la calidad de vida.

Desde el punto de vista de las actividades económicas, destaca el sector primario que se reduce al 4,08% (que aun sigue siendo alto si se compara con la media de la Comunidad de Madrid) y con tendencia a disminuir, ya que cada vez se reducen más las actividades agrarias que compitan en rendimiento con otras actividades. Por otro lado el empleo industrial tradicional está bajando continuamente y aumenta en importancia el sector terciario así como el industrial de nuevas tecnologías. Circunstancia que habrá que tener en cuenta a la hora de la localización de nuevas áreas productivas.

En contrapartida con la disminución del sector primario y el abandono del cultivo de algunos productos agrícolas, la calidad de vida urbana está subiendo continuamente, valorándose cada vez más la relación con el medio físico a nivel ciudadano, quizás porque nos estamos dando cuenta que es un bien limitado que cada vez escasea más. En este sentido Aranjuez dispone de un capital acumulado durante los últimos siglos que debe rentabilizar durante el momento presente, cuidándolo y poniéndolo al día.

### ***Objetivos que se quieren alcanzar con la solución propuesta***

Ante estas circunstancias urbanísticas de partida, el Plan General se marca unos objetivos que llevan implícitos las soluciones que se proponen.

- 1º. Tener presente en todas las propuestas sobre los asentamientos de actividades urbanas, y muy especialmente en las actividades productivas, la dinámica metropolitana para no dejar pasar oportunidades por falta de previsión.
- 2º. Dar asentamiento a las nuevas viviendas generadas con motivo del aumento general de la calidad de vida, de la disminución de la composición familiar de los hogares de Aranjuez y de la localización de nuevas áreas de industria con tecnología avanzada y nuevas áreas de terciario, se van a necesitar en los próximos años.
- 3º. Reservar espacios para la industria convencional -nuevos o de reconversión de antiguas industrias- teniendo en cuenta la escasa densidad de empleados por hectárea que en la actualidad tiene este tipo de industria.
- 4º. Disponer áreas destinadas a nuevas actividades productivas -parque tecnológico, parque terciario, centro de servicios, etc.- aprovechando las buenas condiciones medioambientales, de comunicación, de calidad de vida, etc. que Aranjuez tiene.
- 5º. Localizar nuevas áreas de centralidad -fundamentalmente terciario- que estructuren el conjunto del núcleo urbano -actual y futuro- y sirvan como centros comarcales de comercio y diversas actividades terciarias.
- 6º. Prever la localización de dotaciones supramunicipales -universidad, hoteles, complejos turísticos, parque fluvial, campos de golf, etc.- que complementen los asentamientos residenciales e industriales.
- 7º. Utilizar al máximo los recursos medioambientales -con las protecciones adecuadas y las regeneraciones precisas- para el aumento de la calidad de la vida urbana.
- 8º. Mejorar las condiciones de los tráficos urbano e interurbano, facilitando las relaciones residencia-trabajo, Aranjuez-área metropolitana y tratando adecuadamente las implicaciones turísticas con las laborales y de residencia.
- 9º. Facilitar e impulsar la rehabilitación y renovación del Casco Antiguo, con la compatibilización de usos y el reconocimiento de distintos grados en la rehabilitación, dotando al Casco Histórico de unas nuevas condiciones urbanísticas, en cuanto a las posibilidades de acoger a una nueva demanda de centralidad propiciada por los anteriores objetivos, sin que ello suponga la renuncia al mantenimiento de los valores urbanos e históricos que lo caracterizan.
- 10º. Facilitar la gestión del planeamiento, delimitando y definiendo áreas homogéneas de actuación, que faciliten la ejecución de las propuestas del Plan General.

Por último, el propio Ayuntamiento, en el contexto de todo lo antedicho, ha venido concretando sus objetivos y avanzando en la concertación con la Comunidad de Madrid que, a través de la Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional, ha considerado oportuno situar en Aranjuez una Unidad de Desarrollo Equilibrado con capacidad para 4.000 viviendas.

La Revisión del Plan General materializa territorialmente un modelo coherente de

desarrollo urbano con estos objetivos, atendiendo a la especificidad tanto urbana como medioambiental de Aranjuez y propone unos instrumentos de planeamiento capaces de ser gestionados, tanto por las Administraciones actuantes como por los privados interesados en la participación en este proceso de transformación cualitativa de Aranjuez.

Quizás convenga destacar el diferente tratamiento que el Plan General da al núcleo urbano y su inmediata extensión, donde se matizan mucho las propuestas que se plantean, y el que se da a los asentamientos más desligados del núcleo actual, donde solamente apunta sus características, ya que la propuesta los plantea con poca fe en su desarrollo, y no tiene suficientemente claros ni su programa ni su posibilidad de desarrollo en los próximos años.

### **Normas Subsidiarias**

Las únicas Normas Subsidiarias que en estos últimos años se han redactado en el SPyOT han sido las de *San Martín de Valdeiglesias*, cuyo objeto es la revisión de las anteriores Normas de 1985. Se comienzan en Enero de 1995 y en estos momentos se encuentran en tramitación para conseguir la aprobación definitiva.

Es otra experiencia de colaboración del SPyOT con la administración local, siguiendo todos los pasos que el planeamiento general tiene que dar desde que se plantea una primera solución, más o menos teórica, hasta que, al final, es aprobada definitivamente como norma de aplicación en un municipio.

Un reducido resumen del trabajo es el que se da a continuación.

San Martín de Valdeiglesias constituye uno de los núcleos principales de la Sierra Oeste madrileña, con una población estable en torno a 7.000 habitantes duplicada en las épocas estivales por la de la segunda residencia. Su proximidad con la capital, escasos 60 kilómetros, y la localización de numerosas dotaciones y equipamientos la convierten en cabecera comarcal del territorio circundante.

La revisión de las Normas Subsidiarias se plantea para solucionar los problemas de borde, rematando convenientemente el continuo edificado con tipologías edificatorias de baja densidad, y solucionar los problemas de gestión que paralizaban su desarrollo. Así mismo, se proponen nuevas vías perimetrales urbanas de circunvalación para acceder a las urbanizaciones del Pantano de San Juan sin atravesar el casco tradicional, y recuperar la antigua carretera para que sea una verdadera arteria urbana.

Se propone una decidida intervención en el casco tradicional peatonalizando un gran número de calles que ofrezcan la posibilidad de mejorar la calidad del medio urbano tradicional y de recuperar las calles y plazas para el tránsito peatonal local y externo. En este sentido, la actuación se apoya en la creación de pequeños estacionamientos contiguos al casco, para posibilitar el acceso a pie hacia las áreas principales y emblemáticas del asentamiento. La población cuenta con una iglesia cuyo trazado es de Juan de Herrera, y de un castillo medieval perteneciente a Don Alvaro de Luna, así como varias ermitas, palacetes, fuentes, y casonas que

la convierten en un atractivo conjunto para visitar.

Las particulares características medioambientales del territorio, conducen a proteger gran parte del territorio del término municipal: riberas del río Alberche y arroyo de las Tórtolas; inmediaciones del Pantano de San Juan; importantes extensiones de pino piñonero y negral; y áreas adehesadas de encinar con olivos y vides. Además casi la totalidad del término municipal se encuentra bajo la zona de especial protección de aves (ZEPA) del río Cofio.