

El ensanche de Vallecas: ¿un ensanche diferente?

Sigfrido Herráez Rodríguez

Arquitecto, especializado en Urbanismo. En la actualidad está realizando el doctorado en Urbanismo. Concejal del grupo popular en el Ayuntamiento de Madrid y presidente del Patronato de Casas para funcionarios desde 1991. Presidente de la Empresa Municipal de la Vivienda y concejal delegado de Vivienda desde 1995. Concejal de Movilidad Urbana (mayo 2000-2003). Vocal del Instituto Vivienda de Madrid desde 1995. Vocal del Consejo Territorial de la Propiedad Inmobiliaria de Madrid capital desde 2003. Miembro de la comisión de vivienda del COAM y del grupo de arquitectos asesores de la Fundación COAM. Miembro del consejo social de la Universidad Politécnica de Madrid desde 1992. Presidente de la comisión de juventud de la FEMP hasta 2000.

At this time construction, and all that it entails, has reached a maximum point yet, at the same time, many town planning approaches have been almost exhausted. We see many isotropic urban developments, developments which extend the city with no hierarchical organisation whatsoever and in which, furthermore, the architecture that is constructed, despite its undeniable technical quality, is in many cases monotonous and repetitive. Is this a real example of today's architecture and town planning? Is it possible to find something different on which to pin our hopes? If we take Madrid as an example, perhaps the Vallecas Suburban Development project is one place where we could still pin some hopes.

Estamos en un momento en el que la construcción, y todo lo que ésta conlleva, está en un punto máximo y, sin embargo, simultáneamente, muchos de los planteamientos urbanísticos están casi agotados. Vemos múltiples desarrollos urbanos isótropos, desarrollos que, sin jerarquización alguna, extienden la ciudad y en los que además la arquitectura que se construye, a pesar de su innegable calidad técnica, resulta en muchos casos monótona y repetitiva. ¿Es ésta la muestra real de la arquitectura y el urbanismo del momento? ¿Es posible encontrar algo diferente en que depositar nuevas esperanzas? Tomando Madrid como ejemplo, tal vez sea el ensanche de Vallecas un ejercicio que invita al optimismo.



Es mucho lo que se ha escrito sobre los PAUs, o mejor dicho, sobre los nuevos desarrollos de Madrid, desde el inicio de la operación, y es bastante común que, a la hora de hacer balance o de realizar cualquier reflexión sobre los mismos, se introduzca entre ellos al ensanche de Vallecas. Evidentemente, se trata de un ámbito que, aunque tuvo un inicio común, pronto quedó separado del mismo, para seguir un camino bien diferente.

Es precisamente ese camino seguido el que marca las principales diferencias, pero también es cierto que, gracias a él, podemos encontrar elementos claramente diferenciadores, tanto en el planteamiento del mismo como, tal vez, en la imagen final de la propuesta.

Ya han pasado más de 10 años desde que se inició el proceso que culminó con la operación de los PAUs, éstos ya han entrado plenamente en carga y estamos empezando a ver el resultado de los mismos, y, sin embargo, quizá hayamos olvidado, por lo complicado del proceso y por los diferentes vaivenes sufridos, los motivos que los justificaron. Por todo ello, conviene hacer una reflexión previa sobre su origen, sobre las causas que les dieron lugar, y sobre lo apropiado o no de sus planteamientos.

Existía la necesidad de incrementar la oferta de suelo residencial del Plan de 1985, justificándose además la operación en la urgencia de que los nuevos suelos calificados se transformasen de manera inmediata en urbanizables y en oferta de vivienda construida.

Conviene analizar en este punto los datos tanto de la evolución de la población de Madrid como de los hogares existentes. Así, si nos fijamos primero en la evolución de la población, comprobamos que, desde 1981, la capital sufre un continuo descenso que contrasta, además, con el incremento más que notorio que se produce en los municipios de la corona metropolitana, donde se habían producido importantísimas operaciones de calificación de suelos. Por otro lado, se produce un notable incremento del número de hogares en la Comunidad de Madrid: de los 1.420.640 existentes en 1986 se ha pasado a 1.616.197 en 1996, estimándose asimismo que durante la siguiente década las previsiones de incremento se elevan a otros 600.000 nuevos hogares.

Ahora bien, este incremento del número de hogares no se corresponde, como había venido sucediendo hasta la década de los años ochenta del siglo XX, con un incremento de la población absoluta, sino que, por el contrario, tiene su origen en el descenso que estaba

produciéndose en el número de habitantes por vivienda, que pasa de 3,38 en 1981 a únicamente 2,88 en 1996.

Una vez establecida esa necesidad real de suelo residencial, y dejando al margen los problemas surgidos durante el prolongado y complejo proceso de gestación de la operación, conviene recordar que ésta fue concebida como una actuación de emergencia, hecho éste que condicionó claramente la concepción y el diseño urbanístico, ya que los proyectos fueron redactados desde hipótesis morfológicas muy simples y en un periodo muy breve de tiempo. Podemos estar o no de acuerdo con ello, pero lo cierto es que el resultado final no se corresponde plenamente con las expectativas.

La morfología urbana de manzana cerrada isótropa que caracteriza estos barrios, y que tiene su origen en el Plan de 1985, es la que vemos repetida hasta la monotonía en estos nuevos desarrollos. Atrás han quedado las dudas sobre los espacios interbloques: tenemos plenamente asumidos los costes de urbanización, tenemos claro qué debemos hacer en la vía pública, somos capaces de reinterpretar y asumir la importancia del espacio público y de jerarquizarlo, y, sin embargo, seguimos apostando únicamente por la manzana cerrada como mejor forma de hacer ciudad. Una manzana que, además, desde el momento en el que centra gran parte de la actuación sobre su espacio interior pierde de vista la importancia de la calle.

Es cierto que la manzana cerrada es un sistema muy ensayado, y que resulta fácil pensar en los ensanches y apostar por soluciones análogas y adaptadas; pero creo que estaremos de acuerdo en que un planeamiento isótropo, uniforme y monótono de la ciudad, en el que se cualifican escasamente los espacios urbanos, en el que únicamente existe una somera jerarquización de los mismos y de los viarios que lo conforman, y en el que la vida se vuelca exclusivamente hacia el interior de las manzanas, da como resultado una ciudad de calles desiertas y edificios vulgares por repetitivos.

Dicho todo esto, y dejando al margen los planteamientos más radicales, quisiera volver al ensanche de Vallecas. Es éste uno de los ámbitos más grandes (desde luego, el mayor de los antiguos PAUs), pues abarca una superficie de casi 736 hectáreas; pero, sobre todo, se trata de un ámbito que ha sufrido diferentes vicisitudes antes de su incorporación como suelo urbanizable programado (UZP 01.03) al Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997.

“[...] Es éste uno de los ámbitos más grandes (desde luego, el mayor de los antiguos PAUs), pues abarca una superficie de casi 736 hectáreas [...]”.



Figura 1: Ficha del ensanche de Vallecas (UPP1-03) en el Plan general de Madrid de 1997.

En primer lugar, conviene recordar que, desde el punto de vista urbanístico, está formado por terrenos que tienen dos orígenes diferentes, ya que se levanta sobre parte de los que pertenecieron al antiguo PAU 13 del anterior plan general y sobre la Unidad de Actuación por Expropiación, creada en 1993, y situada entre el mencionado PAU 13 y la carretera de Valencia.

Evidentemente, la vida de ambos es bien diferente. Así, mientras el PAU 13 tuvo aprobados tanto el programa de actuación urbanística como uno de los planes parciales en los que se desarrollaba, la Unidad de Actuación por Expropiación apenas acababa de ser delimitada e iniciada su tramitación administrativa, cuando ese mismo año 1993 se incorpora al mencionado PAU 13 para formar lo que entonces sería el PAU II-5. La delimitación de este nuevo ámbito se corresponde casi de modo directo con lo que será posteriormente el ensanche de Vallecas.

Se produjeron entonces diversos problemas entre el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad Autónoma en cuanto a la forma en la que el nuevo plan general planteaba el desarrollo de la ciudad por el sureste y, en especial, surgieron discrepancias debido a la afeción de las infraestructuras, con la M-45 como principal escollo. Todo ello tuvo como consecuencia que este PAU II-5 quedara desgajado del proyecto de los PAUs, para incorporarse al plan general como suelo urbanizable programado UZP 01.03. Tenemos así definida una figura que, aunque inicialmente fue incorporada al programa, siguió un camino bien diferente.

No quisiera que este artículo se redujera a una mera exposición de su proceso de gestión, del análisis de la bondad o no de la división del ámbito en seis unidades de ejecución diferentes que facilitasen su realización, de si los siete años que pasarán desde la definición definitiva del ámbito como urbanizable programado hasta la entrega de las primeras viviendas es lógico o excesivo, de que si el 53% de las más de 26.000 viviendas proyectadas tenga algún grado de protección es suficiente o no, sino centrarme de modo casi exclusivo en los aspectos que creo que pueden diferenciar este planeamiento de otros semejantes.

Si anteriormente decía que se achaca a los PAUs el problema de ser concebidos como “una operación de emergencia”, en el caso que nos ocupa las dificultades para su desarrollo motivaron un reestudio completo del ámbito y una modificación casi radical de sus planteamientos. Es cierto que la manzana cerrada sigue siendo la forma morfológica adoptada para el crecimiento y, sin embargo, se aprecian importantes cambios que alimentan la esperanza de una ciudad, o mejor dicho, de un desarrollo urbano mejor que esa urbe monótona, repetitiva y vulgar a la que antes me refería.

“Es cierto que la manzana cerrada sigue siendo la forma morfológica adoptada para el crecimiento y, sin embargo, se aprecian importantes cambios que alimentan la esperanza de una ciudad, o mejor dicho, de un desarrollo urbano mejor que esa urbe monótona, repetitiva y vulgar”.



Figura 2: Plan Parcial del ensanche de Vallecas. Plano de zonificación (en rojo, vivienda colectiva; en naranja, vivienda unifamiliar; en azul, equipamientos).

Para empezar, no se trata de un crecimiento autónomo y aislado por las grandes infraestructuras del transporte, sino que, por el contrario, viene a unirse a una estructura urbana ya existente. Es cierto que se separa de ella, o que entre la trama del casco histórico de Vallecas-Villa y el nuevo crecimiento se dispone una corona de dotación; pero ésta, en lugar de separar y aislar, sirve como articulación entre dos estructuras diferentes. Este hecho puede resultar trascendental, ya que, en lugar de realizarse un crecimiento ensimismado, se crea un nexo entre las dos tramas, entre dos tejidos dispares que tratan de acoplarse.

En un principio se pensó que ningún viario del casco debería tener continuidad en el ensanche. De este modo, trataban de evitarse los posibles colapsos circulatorios que un crecimiento de estas características podría suponer para una trama edificatoria densa y que obedece a crecimientos discontinuos y descoordinados. Sin embargo, y atendiendo a algunas de las alegaciones que en su momento fueron presentadas al plan parcial, las posibles comunicaciones fueron reestudiadas, de modo que, aun permitiendo cierta permeabilidad de la trama del casco hacia el ensanche, se asegurase además la continuidad de ésta y se favoreciese la resolución de los problemas derivados de la falta de dotaciones existentes en el distrito.

“[...] son dos los hechos que a mi entender diferencian claramente esta operación de la del resto de los PAUs. En primer lugar, la incorporación del trazado de las cañadas existentes; en segundo lugar, el estudio que se ha realizado de la secuencia de espacios libres [...]”.

Sin embargo, son dos los hechos que a mi entender diferencian claramente esta operación de la del resto de los PAUs. En primer lugar, la incorporación del trazado de las cañadas existentes; en segundo lugar, el estudio que se ha realizado de la secuencia de espacios libres, de la jerarquización de los viarios y del análisis de las relaciones urbanas.

Evidentemente, las cañadas suponen un cambio radical, ya que rompen la trama ortogonal prevista de modo contundente. Este hecho, desde el momento en el que las cañadas son entendidas como parques lineales, permite aproximar las viviendas a la trama verde, estableciéndose posibles recorridos urbanos diferentes de los que nos determinan los viarios.

En Vallecas, las cañadas tenían una importante tradición, ya que además de servir como vías pecuarias para el transporte de animales, eran el medio utilizado no sólo para los desplazamientos a los pueblos limítrofes, sino también para acceder a las fincas y proceder a su labranza. Precisamente por ello, no nos debería extrañar que una de las cañadas, concretamente la del Congosto, partiera del propio casco urbano. Este hecho proporciona un dato fundamental pues, de forma conjunta con la corona que articula la unión de las tramas, se crea una vía verde que, partiendo del casco consolidado, penetra en el nuevo desarrollo y posibilita el recorrido de éste.

Si nos fijamos en la disposición de las dos cañadas, la mencionada del Congosto y la del Santísimo, veremos que su trazado permite recorrer todo el ámbito, rompiendo la trama reticular propuesta. Si a esto unimos el hecho de que ya desde la propia ficha del plan general se determinaba una posición preferente para la ubicación de una gran zona verde, en una zona baja cuyo eje es el cauce de lo que fue el arroyo de la Gavia, entenderemos que, en este caso, sí podemos hablar de una verdadera red de espacios libres que, lejos de reducirse a una función de colchón o de barrera de protección de las grandes infraestructuras, vienen a jugar un papel determinante en el desarrollo y planeamiento del ámbito; no en vano, las zonas verdes suponen un 33,8% de la superficie total. Se trata de un planteamiento que va más allá de un simple trabajo de infraestructura pues, de forma simultánea, sirve para romper la trama y para coser los diferentes tejidos que lo rodean, para convertirlo en un elemento determinante de la actuación.

Si tradicionalmente se ha venido criticando la discontinuidad y la desconexión de los diferentes espacios verdes, por la imposibilidad real de plantear recorridos urbanos, o incluso recorridos que –partiendo del espacio urbano– permitieran abandonar la ciudad a través de ellos, con esta actuación se crea el germen de lo que puede ser una verdadera red, un sistema de espacios libres.

Quisiera detenerme un momento en el Parque de la Gavia. Situado en las proximidades del casco de Vallecas, en una zona de baja cota topográfica que favorecía sus condiciones de drenaje natural, tiene una superficie aproximada de 39 hectáreas, lo que evidentemente lo convierte en la zona verde de mayor extensión del ensanche. Este parque ha sido objeto de un concurso internacional, en el que Toyo Ito resultó vencedor. Se trataba de crear un parque autosuficiente y sostenible, basado en el principio de que la naturaleza convierte cualquier residuo urbano en un nuevo recurso para la ciudad. Se pretendía integrar el ciclo natural del agua como factor determinante de la ordenación y diseño espacial del parque.

El objetivo era incorporar, en el interior del propio parque, un sistema de depuración de agua reciclada, ya que se partía de la consideración del agua como recurso natural valioso, vulnerable y determinante para la vida de las ciudades. El agua serviría de elemento central de la actuación y permitiría crear diversas zonas en las que integrar los procesos de depuración. A su vez, el líquido elemento obtenido serviría para regar el propio parque, así como el resto de zonas verdes del ensanche, y para recuperar el cauce del histórico arroyo de la Gavia.

Parece evidente que esta concepción de los espacios libres, que los integra en la trama urbana, rompe las trazas monótonas del planeamiento y busca la creación de esos recorridos urbanos diferentes a los establecidos por las propias calles, es claramente un elemento diferenciador; pero, como anteriormente decía, no es el único, ya que éstas son también objeto de reflexión.

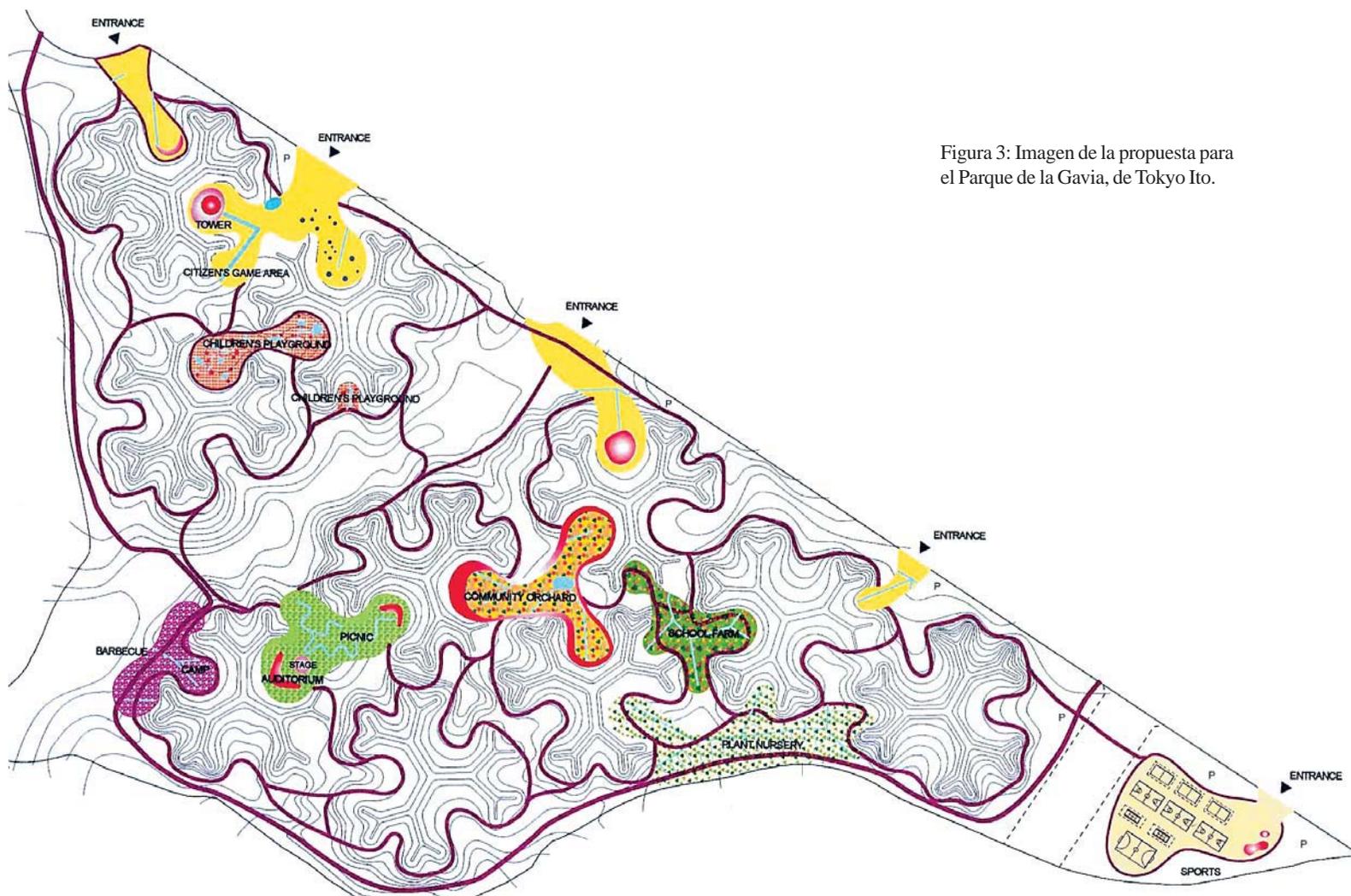


Figura 3: Imagen de la propuesta para el Parque de la Gavia, de Tokyo Ito.

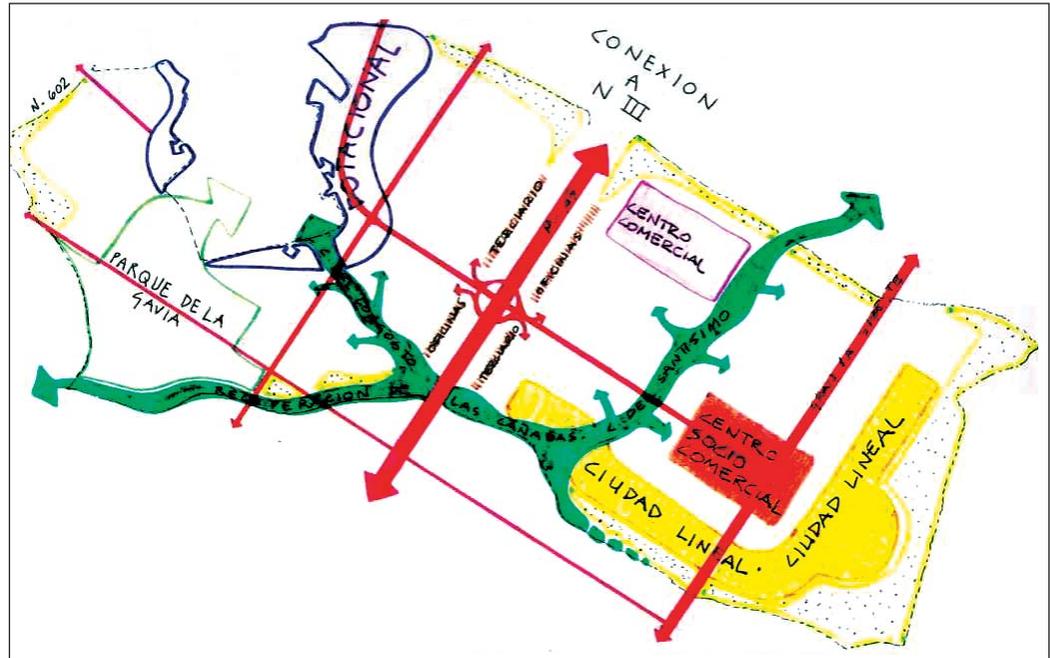


Figura 4: Elementos estructurales del ensanche de Vallecas: viario arterial, cañadas, centros comercial y sociocomercial, ciudad lineal de baja densidad.

A diferencia de los otros PAUs, en el desarrollo del proyecto se ha prestado una especial atención al estudio y jerarquización del espacio público. Es cierto que nos encontramos en un momento en el que la ciudad se debate entre dos modelos antagónicos: por un lado, la urbe compacta y compleja; por otro, la difusa y dispersa. Y es igualmente cierto que ambos llevan aparejados unos modelos diferentes de relación. Pero precisamente por eso, si pretendemos recuperar la ciudad, o mejor dicho, lo que significa el concepto de ciudad como lugar de intercambio y relación, debemos buscar los puntos de contacto, debemos investigar en esa dirección. Evidentemente, con ello no se tiene ninguna garantía de éxito, pero al menos supone un intento de buscar una solución a un problema real de la ciudad actual.

Si nos fijamos en el sistema de relación y, por tanto, en la característica principal de ambos modelos, observaremos que en la ciudad compacta el paseo peatonal es el medio más utilizado, mientras que la dispersa vuelca todo su sentido en la utilización del vehículo. Esto, que realmente puede ser una simplificación excesiva de un hecho real y constatable, es la base de muchos de los problemas a los que antes hacía referencia.

En general, en las periferias urbanas el espacio se especializa y el contacto, la comunicación y el intercambio se limitan al uso de las redes. Son éstas las que toman un poder prioritario y las que llegan a determinar las características espaciales de la ciudad. Las calles se convierten en corredores por los que circulan coches, la trama se hace isotropa, se pierde la relación con el entorno, y el espacio que se entiende como propio queda exclusivamente limitado al controlado en el interior de las manzanas. De este modo, el desarrollo urbano, que pretendía ser una ciudad y ser percibido como tal, se transforma en una zona residencial, con todo lo que de peyorativo puede tener el término.

En esta situación, la calle pierde todo su sentido como espacio público, pues no es reconocida como espacio propio y es abandonada. El resultado es ese ensanche de calles desiertas al que hacía alusión más arriba. Si el espacio público no es relevante, si la calle no recupera su valor, tampoco lo hará la ciudad y, por tanto, ésta será monótona, aburrida, vulgar, carecerá de vida y tenderá a su negación. Por todo ello, para que las nuevas formas de crecimiento urbano no pierdan la complejidad espacial de la trama de la ciudad existente, es necesario intentar incorporar un viario rico e integrador que actualice la idea de ensanche.

“[...] en el desarrollo del proyecto se ha prestado una especial atención al estudio y jerarquización del espacio público [...]”.

Evidentemente, no creo que pueda plantearse el PAU de Vallecas como la alternativa definitiva a la idea tradicional de ensanche, pero sí que permite vislumbrar algunos conceptos diferentes



Figura 5: Imágenes de la propuesta de Tokyo Ito para el Parque de la Gavia.

que hacen sentir cierta esperanza respecto a su desarrollo. En este caso, el objetivo ha sido tratar de fomentar la idea de ciudad transitable que conserve las virtudes de los centros urbanos (compacidad, complejidad, diversidad, calidad ambiental...), que favorezca el paseo peatonal y que disuada del uso del automóvil. Para ello, y como experiencia, se ha concebido la realización de una secuencia de espacios públicos de la trama que fomentara ese concepto de ciudad dentro de la unidad de ejecución 1 de ese ámbito:

- Bulevar.
- Viario de distribución.
- Viario de coexistencia.
- Espacio interior de manzana.

“[...] fomentar la idea de ciudad transitable que conserve las virtudes de los centros urbanos (compacidad, complejidad, diversidad, calidad ambiental...), que favorezca el paseo peatonal y que disuada del uso del automóvil”.

Se ha procedido a diferenciar dos niveles de infraestructuras: el primero, el de los sistemas generales, o como se denominan en el plan parcial, “infraestructuras vertebradoras”, recoge todos aquellos que hacen referencia a los sistemas que dan servicio a todo el ámbito, proporcionando a cada unidad de ejecución los servicios urbanos básicos; el segundo nivel es el que hace referencia a lo que ha venido a denominarse “urbanización interior” de las distintas unidades de ejecución.

En el estadio inicial, esta primera distinción ha permitido diferenciar entre una retícula rápida de tráfico rodado y una trama más lenta, en la que lo que se persigue es reducir el volumen circulatorio en la proximidad de los entornos residenciales, para favorecer el acceso a los espacios públicos comunitarios. En un segundo estadio, permite crear una red de caminos peatonales interconectados entre sí, que uniría los edificios con las zonas públicas principales del ámbito.



Figura 6: Dos imágenes de la maqueta del ensanche de Vallecas; sector al oeste de la M-45 (izquierda) y sector al este de la M-45 (derecha).

“Únicamente resta que también los promotores y técnicos responsables de realizar los edificios de vivienda que terminarán de configurar el ensanche, sean capaces de superponerse a la monotonía que impera en otros desarrollos urbanos, para que de verdad podamos pensar que es posible que con el ensanche de Vallecas estemos ante un ensanche tal vez diferente”.

Para ello, resulta imprescindible entrar en la definición misma del espacio público, en sus características y cualidades, en la concepción que de él se tiene, en los materiales que lo componen, en el tipo de pavimento urbano y en las diferentes superficies de rodadura, en el tipo de arbolado que se propone, en su ubicación, altura y características. Si de verdad buscamos favorecer la idea de una ciudad transitable, no podemos dejar las cualidades del espacio público al azar, pues, como antes ya he señalado, del hecho de que éste pueda ser entendido como un espacio propio depende precisamente de que la calle sea reconocida y percibida como tal.

Confiamos que este trabajo sobre el espacio público, su jerarquización, el entendimiento de los espacios libres y de las zonas verdes como espacios integrados en el ámbito puede lograr que el ensanche de Vallecas, o alguna de sus unidades de ejecución, sea distinto.

Únicamente resta que también los promotores y técnicos responsables de realizar los edificios de vivienda que terminarán de configurar el ensanche, sean capaces de superponerse a la monotonía que impera en otros desarrollos urbanos, para que de verdad podamos pensar que es posible que con el ensanche de Vallecas estemos ante un ensanche tal vez diferente.

•