

El Plan parte de la identificación de tres grandes áreas-problema que es necesario abordar: el incremento del 'consumo' del territorio, debido a la expansión de los procesos de urbanización turística en la costa y asociando al mismo la amenaza sobre la pervivencia de los suelos de valor natural, rural y paisajístico; el impacto territorial del abandono y transformación de las explotaciones agrarias tradicionales y la transformación del modelo turístico de sol y playa hacia una gestión más compleja del disfrute del ocio.

Como alternativa viable ante estas cuestiones, el PTI formula un modelo territorial basado en la consecución de un nuevo equilibrio ambiental, vertebrado sobre la protección activa de los recursos naturales y el paisaje. En tal sentido, apuesta por un incremento sustancial de los espacios protegidos, valorando no sólo su interés natural, sino también el patrimonio paisajístico insular y los agrosistemas de alto valor ecológico y estético.

El Plan promueve, asimismo, un desarrollo urbanístico orientado a priorizar la calidad de vida y una gestión prudente del territorio basada en la evaluación de la capacidad de carga de sus piezas. Es decir, un desarrollo urbano apoyado en el crecimiento polinuclear y en la preservación de la identidad de los núcleos tradicionales de población que han configurado históricamente el sistema de asentamientos de Menorca. Los sistemas infraestructurales se orientan al fortalecimiento de este modelo, como elementos estructurantes de la cohesión territorial interna. En este marco, el PTI diseña estrategias para promover de manera positiva el acceso de la población residente a una vivienda asequible, equipamientos y servicios de calidad. También diseña las estrategias para la transformación del sector turístico; limitando la extensión de la urbanización en contornos ambientalmente sensibles para inducir, alternativamente, procesos de cualificación y diversificación de la oferta, adaptados a las necesidades específicas de las diversas piezas territoriales, mediante la figura de las Áreas de Esponjamiento y Reordenación.

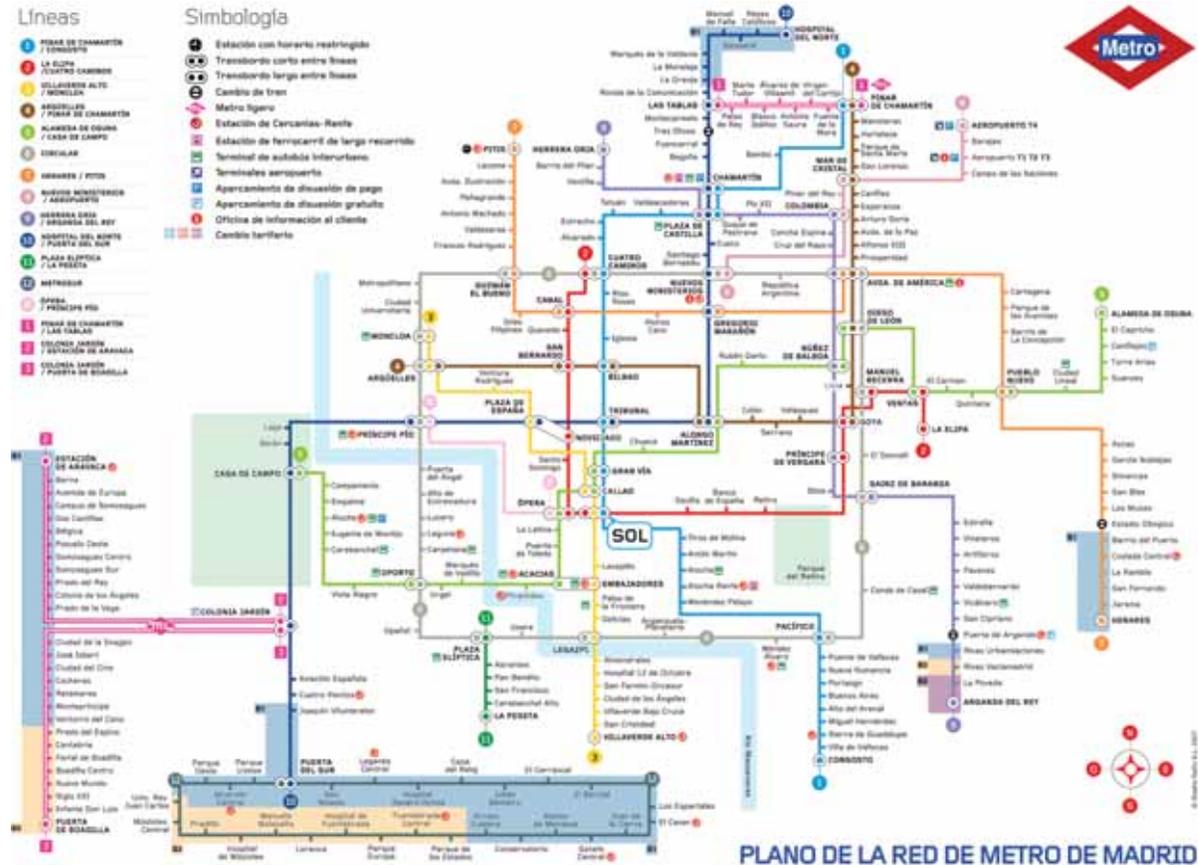
La redacción del PTI se produce en un contexto social e institucional singular, caracterizado por el alto grado de madurez de la sociedad civil menorquina, y un elevado nivel de información e implicación en los complejos problemas territoriales. Asimismo, ha sido esencial la conciencia y respaldo de los ayuntamientos hacia la necesidad de un proyecto supramunicipal integrador, capaz de superar la construcción del territorio insular como un mosaico fragmentado de planes municipales e inversiones sectoriales.

Corresponde a la sociedad menorquina y a sus instituciones protagonizar la transformación en acciones positivas del proyecto territorial propuesto por el PTI para desplegar su potencialidad como instrumento promotor de un desarrollo más armónico, equilibrado y equitativo de un territorio singular cuyo disfrute es sólo un préstamo de las generaciones futuras.

José M^a Ezquiaga
Director del Equipo Redactor del PTI

El metro de Madrid se amplía y aparece el metro ligero. Ambos rebasan ya los límites de la ciudad y se extienden al área metropolitana próxima

En 2004 la red de metro de Madrid contaba con 233 km y 240 estaciones, dando servicio a 515 millones de viajeros/año (dato 2003). En esta red se integra la prolongación de siete líneas efectuada entre 1995/1999 (56,3 km y 38 estaciones) y la de cuatro líneas llevada a cabo entre 1999/2003 (57,7 km y 36 estaciones, incluyendo los 40,5 km/27 estaciones del sistema Metrosur).



Esta importante red se está completando durante estos últimos años (2004/2007) con un significativo programa de ampliaciones: 55,7 km de nuevo metro (44 estaciones) y 27,8 km de metro ligero (27 estaciones). De este programa se han inaugurado durante los últimos meses –hasta mediados de mayo– 52,5 km de metro (41 estaciones), estando el resto pendiente de apertura a lo largo de lo que queda del 2007.

Entre las aperturas realizadas destacan la prolongación hacia el norte de la línea 10 (Metro Norte) desde Fuencarral hasta Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, pasando por el PAU de las Tablas (15,7 km); la prolongación de la línea 7 hacia el este hasta Coslada y San Fernando de Henares (10,8 km); la prolongación de la línea 3 hasta Villaverde Alto (8,7 km), la prolongación de la línea 1 hasta la estación de Chamartín y de las líneas 1 y 4 desde esa estación hasta Pinar de Chamartín y Parque de Santa María (6,8 km). La línea 11 ya llega hasta el PAU de Carabanchel (2,7 km) y la línea 8 llega hasta la Terminal 4 (2,6 km).

Entre las próximas aperturas destaca la prolongación hacia el sur de la línea 1 hasta el Ensanche de Vallecas (3,1 km). También se ultiman las primeras tres líneas de metro ligero, en superficie. Su funcionalidad suscita más dudas por su precaria conexión con la red de metro y su elevado número de paradas. Así, las líneas ML2 y ML3 que sirven Pozuelo y Boadilla del Monte, respectivamente, cuentan con trece y quince estaciones y conectan con el metro de Colonia Jardín (línea 10) a cuatro estaciones del intercambiador de Príncipe Pío, siete estaciones de Alonso Martínez y doce de Plaza Castilla. La ML1 se limita a conectar las líneas 4 y 10/Metro Norte a través del PAU de Sanchinarro.

También ha suscitado curiosidad el nuevo plano de la red, con intersecciones en ángulo recto exclusivamente, diseñado por Rafael Sañudo por un importe de 95.000 euros. El sistema completo pasará a tener 316,5 km (35% más que en 2003) y 301 estaciones.