



Plan General de Ordenación Urbana, 1997
Estructuras generales

Master Plan, 1997
General structures

El nuevo plan general de Madrid

Luis Rodríguez-Avial

El nuevo Plan General de Madrid se ha aprobado definitivamente por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid el día 17 de abril de 1997.

1. Características del nuevo planeamiento

La situación de partida

El planeamiento municipal desarrollado en España en la década de los 80, especialmente a partir del Plan General de Madrid de 1981-85, presenta tres características fundamentales: la negación de la validez del planeamiento metropolitano, la recuperación del protagonismo del tratamiento morfológico y, en consecuencia, del papel del diseño urbano y la incorporación del movimiento ciudadano al proceso de su elaboración. Las dos primeras arrastran el paso a segundo plano de las concepciones estructurantes del territorio, a partir de una línea de pensamiento coherente, por otra parte, con el pesimismo desde el que se valoró la posible evolución de la crisis económica del mundo occidental.

Complementariamente el planeamiento de los años 80 presenta, también, otras que deben ser mencionadas, concretamente:

- La excesiva rigidez en el conjunto de sus determinaciones.
- La concepción de la protección del patrimonio edificado basada únicamente en planteamientos meramente restrictivos y prohibitivos respecto de la intervención sobre el mismo.



Elementos de partida
Urban planning 1981-1985

Madrid's new Master Plan was approved definitively by the Council of the Community of Madrid on the 17th of April, 1997.

New Master Plan for the city of Madrid

1. Characteristics of the New Approach

Point of Departure

Municipal planning in Spain during the Eighties, especially the Madrid Master Plan 1981-1985, had three key characteristics: It placed less emphasis on the importance of metropolitan planning, and more on the morphological approach, consequently enhancing the role of urban design and the involvement of the general public in drawing up such designs. The first two characteristics bring with them, at a second level of importance, the concepts of territorial structuring according to coherent guidelines, alongside a certain pessimism regarding the possible evolution of the economic crisis in the Western world.

Eighties planning also showed other features worthy of mention, namely:

- excessive rigidity in decisions
- the concept of protecting the building heritage solely by restricting and forbidding any intervention on listed buildings.

The Present. Where is General Planning Going?

The model of an excessively deterministic, all-embracing, comprehensive Master Plan seems to have proven too rigid, unable to assimilate and respond to the changing demands of society. A new kind of planning thus seems likely and desirable, that can be managed and enforced within a framework of continuous evolution, and which will start up the day after it comes into force. Such planning must be based on two premises: an open-ended, flexible document and maximum support from society through involvement of the general public in planning.

Characteristics of the New Approach

Conceptually, the new Master Plan is targeted significantly increasing the quality of life in the city. We cannot solve current problems and attain the necessary overall equilibrium simply by perfecting the urban structure. At the same time, we must do more, adding precisely what is required for society to perceive that a genuine *blue-print for the future* is being drawn up, which contains truly exciting proposals. The new planning will try to correct the worst excesses of Eighties-style planning.

El momento actual: ¿hacia dónde va el planeamiento general?

El modelo de plan general sobredeterminista, omnicompreensivo y completo parece que se ha revelado excesivamente rígido e incapaz de asimilar y dar adecuada respuesta a las cambiantes demandas de la sociedad. Parece por ello probable y deseable dirigirnos hacia un nuevo tipo de planeamiento que permita su gestión y ejecución en un proceso de evolución continua que ha de ponerse en marcha al día siguiente de su entrada en vigor. Este planeamiento requiere que su elaboración se realice desde dos premisas de partida: la obtención de un documento abierto y flexible que garantice aquella y la consecución del máximo respaldo social a través del fomento de la participación de la sociedad en toda su gestación.

Características tipológicas del nuevo planeamiento

Desde un punto de vista conceptual el nuevo Plan General se dirige, fundamentalmente, a conseguir un incremento notable de la calidad de vida en la ciudad. La solución de los problemas actuales y la obtención del necesario equilibrio general sólo puede conseguirse a partir de un perfeccionamiento de su estructura urbana. Al mismo tiempo, no sólo hay que intentar resolver los problemas y conseguir un reequilibrio territorial, sino que se necesita añadir algo más, justamente aquello que permite a la sociedad percibir que se está definiendo un verdadero *proyecto de futuro*, lo que denominamos propuestas ilusionantes.

El nuevo planeamiento trata de corregir los errores más importantes que la gestión del planeamiento de los años 80 ha puesto en evidencia.

Se considera fundamental recuperar la visión supramunicipal de carácter metropolitano, aunque se planifique sólo para el ámbito territorial del municipio de Madrid. Esta circunstancia pone sobre la mesa, por otra parte, la necesidad de la concertación.

Se ha estimado asimismo esencial recuperar el equilibrio entre las propuestas a corto, medio y largo plazo. Se considera igualmente fundamental que el nuevo Plan General mantenga la apuesta por el protagonismo del tratamiento morfológico de la ciudad, reforzando en consecuencia el papel del diseño urbano, en la línea de lo preconizado por el Plan de 1985. Esta apuesta ha sido desarrollada en equilibrio con la necesaria recuperación de la componente estructural para el conjunto de las propuestas. Ello es además coherente con el criterio de recuperación equilibrada de la visión a largo plazo.

Una de las novedades conceptuales que el nuevo Plan General plantea se refiere al tratamiento del patrimonio edificado. Hoy en día la madurez de la sociedad madrileña exige pensar que el problema principal ya no es el puramente destructivo, sino el de sentar las bases para conseguir una auténtica recuperación tanto del patrimonio heredado, como de la vida en el Centro Histórico y, especialmente, en el Casco Antiguo.

Finalmente, el nuevo Plan incorpora, como soporte en su elaboración, las herramientas más avanzadas y métodos de vanguardia para dotarlo de una dimensión global, integradora de los análisis y visiones sectoriales. Partiendo de una cartografía digitalizada, el Plan se desarrolla con una amplia base instrumental, tanto analítica como interpretativa, ofreciendo su resultado sobre un amplio soporte informatizado.

2. El NPG, un proyecto de futuro para la ciudad

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 el futuro. La elaboración de un Nuevo Plan General parece una de las circunstancias más genuinas para hacer este tipo de

We believe it is vital to recover a supra-municipal view of the metropolitan area, even if we are planning only for the area covered by the Madrid municipality. This requires municipalities to work together as a team.

We also think it essential to get back a balance between short-, medium- and long-term proposals.

It is equally important for the new Master Plan to continue to support the morphological approach to city planning, thus reinforcing the role of urban design, along the lines laid out in the 1985 Plan. This approach was developed whilst recognising the need to recover the structural component for the entire set of proposals. This is also in keeping with the criterion of balanced recovery of the long-term view.

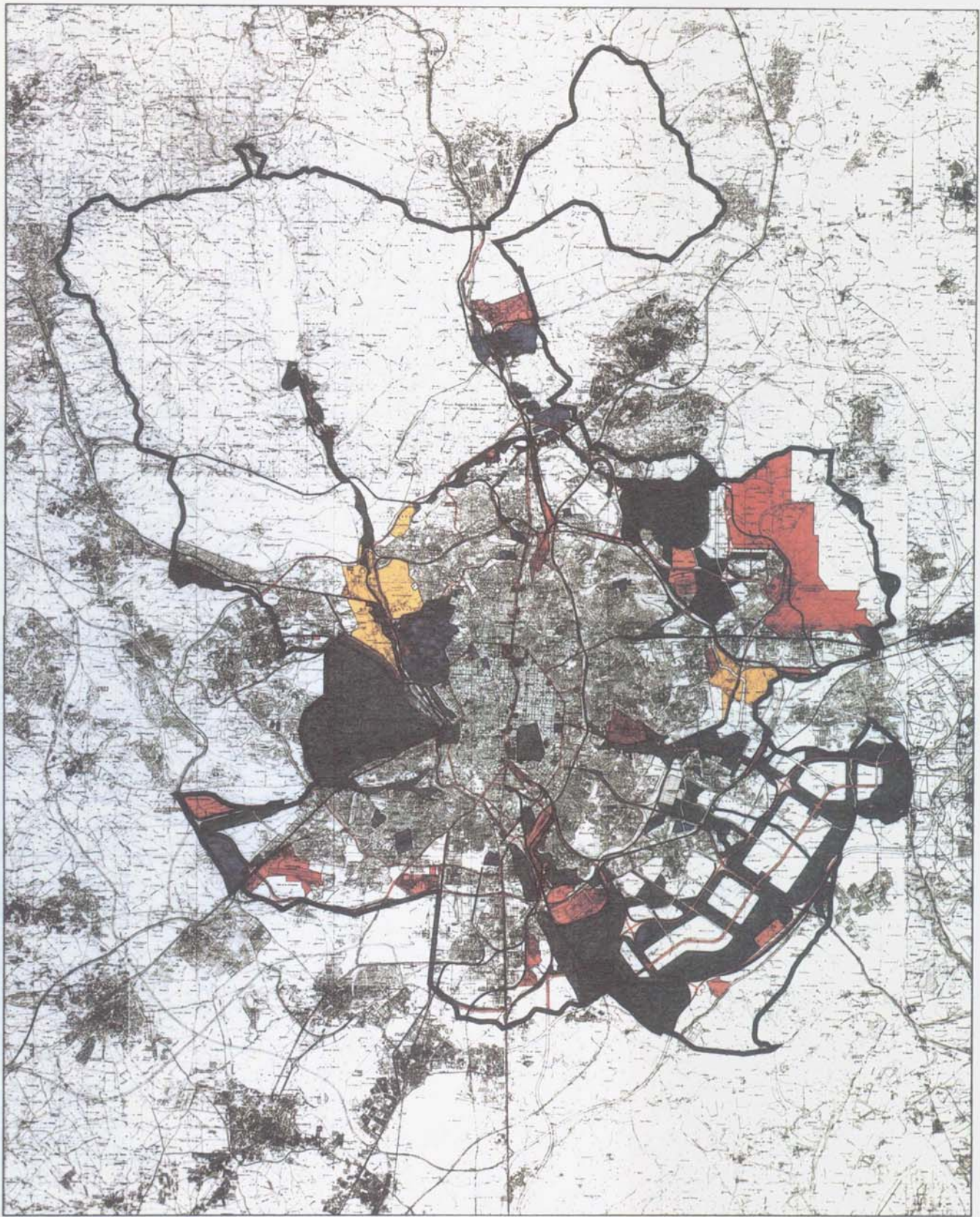
One of the novelties in the conceptualisation of the new Master Plan is its treatment of the architectural heritage. Nowadays, the Madrid society has matured, so we could think that it is no longer simply a problem of destruction, but rather an opportunity to establish the foundation of an authentic programme for recovering this heritage at the same time as bringing back life to the city centre, especially the old historic city centre, known as the Casco Antiguo.

Finally, the new Plan incorporates more advanced

techniques and tools to provide its sectorial concepts and analyses with an overall, global dimension. Starting with digital mapping, the Plan is developed with a wide range of analytical and interpretation devices, with ample computer coverage of results.

2. The New Master Plan (NPG): Making the City's Future

Cities, like societies, periodically stop to think back on their history and what will be best for them in the future. Drawing up the New Master Plan (NPG) would seem to be an ideal opportunity to do this. The NPG has been conceived as a genuine blueprint for the future. A blueprint for the future which is held out to the society; a blueprint for the future that society can support and incorporate, endeavouring to meet its goals; a blueprint for the future upon which society can embark with the optimism that the city will move into the 21st century already on the road to becoming what it should be: one of the great European capitals. The blueprint for the future proposed under the New Master Plan (NPG) is firstly meant to solve the problems that Madrid suffers; secondly to find a new balance in the territorial distribution within the municipality in all senses of the



	Vialito
	Ferrovial
	Transportes
	Zonas Verdes
	Deportivos

	Equipamientos
	Infraestructuras Básicas
	Servicios Públicos
	Servicios de la Administración



Plan General de Ordenación Urbana, 1997
Sistemas aeneralec

Master Plan, 1997
C;Pneral cvctemc

consideraciones. El NPG, tal como acaba de señalarse, se ha concebido como un auténtico *proyecto de futuro* para la ciudad.

Un *proyecto de futuro* que se ofrece a la sociedad; un *proyecto de futuro* al que poder 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 de convertirse en lo que debe ser, una de las grandes capitales europeas.

El *proyecto de futuro* que el Nuevo Plan General (NPG) 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 asumirlas y de trabajar por que se conviertan en realidades.

3. El proyecto de futuro

La situación actual: Los problemas de la ciudad y las oportunidades que ofrece el territorio municipal.

El término municipal de Madrid tiene una superficie de 60.700 Has. (607 Km²) sobre las que viven tres millones de habitantes, y presenta una serie de problemas a la par que ofrece unas determinadas oportunidades.

Los problemas

Cabe destacar, por su trascendencia social y urbanística, fundamentalmente, los siguientes:

- El acceso a la vivienda
- 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 Area 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.

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 Suroeste

Constituye, en su conjunto, una de las áreas de oportunidad más claras.

El vértice suroeste 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.

word; and thirdly, offer society a set of exciting proposals that it can take aboard as its own, because it understands them and believes in them, wants them to come about and, consequently, will be happy to work to make their wishes come true.

The Blueprint for the Future

The Current Situation: Problems in the City and the Opportunities that the Municipal Area can Provide

The municipal area of Madrid covers 60,700 hectares (607 km²), with three million inhabitants. It has several problems but also presents several opportunities.

The Problems

The following are the most important problems in social and town planning terms:

- Access to housing
- Mobility and accessibility
- Deterioration of historical areas
- Obsolete industrial areas
- Environment.

This set of problems can be defined under one umbrella: the existence of *territorial imbalances* in the Metropolitan Area and in the City of Madrid itself.

The Opportunities

The spread of the city over the last few decades, the areas of environmental protection and the commitments to develop land legally acquired by other Administration authorities, significantly reduce the opportunities for action.

The North and North-East

In 1988, the M-40 motorway was established as the fourth ring road round Madrid, which meant the classification of much vacant ground in the North of the city. To the North, there are only small patches of vacant ground in the area known as Valdegrulla.

The East

The only vacant ground, which could be built up, is in two small areas, one parallel to the estates of La Escorzonera and Monte del Pilar, and the other to the south of Aravaca, in the area known as the Mina del Cazador.

The South-West

All in all, this is one of the areas with most obvious potential.

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 Coslada 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 esta 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 ya importantes compromisos adquiridos de futuro.

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 restante suelo de esta zona existe ya 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, ¿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

La OMP ha entendido que la difusión de este carácter de

The south-west contains land belonging to the Ministry of Defence, known as Campamento. Then, slightly to the south is the un-built-up area between the southern ramp of the M-40 and the Aerodrome of Cuatro Vientos. Finally, these vacant lands spread out to the East, along the M-40, between the motorway and the urban area of Carabanchel Alto.

The South (Villaverde)

There are patches of vacant ground between the urban area of this district and the municipality of Getafe, although it is criss-crossed by important road and rail routes.

The South-East

This is the biggest area of vacant ground around Madrid. It has low occupation levels, forms part of the metropolitan «crown» between the M-40 and the future M-50, between the route to Andalusia and the twofold conurbation of Coslada and San Fernando. Its natural resources are few and of little value, and it currently has few access routes and is criss-crossed (especially in the south) by overhead electricity cables, which contribute to make it even less habitable.

We should mention four important infrastructure projects that will affect this area: the motorway prolonging the main thoroughfare of O'Donnell, the M-45 and M-50 orbital motorways and the high-speed train from Madrid to Barcelona.

Finally, running from north to south is the Cañada Real de las Merinas, currently scattered with illegal buildings and settlements.

The East

There is a large vacant area surrounded by four very powerful communication routes: the M-40 and the offshoot of the N-II, both already built, the Vicalvaro Coslada railway, for goods traffic, and the future prolongation of the O'Donnell thoroughfare. These circumstances, together, have turned this area of vacant ground into a strategically located site for any future regional planning of Madrid, acting as a bridge-head or hinge element between the City and the Henares river valley.

The area in question is currently very down-market land, because of the recently built communications and the old sepiolite quarries.



Operaciones estructurantes y emblemáticas

Structural and emblematic operations

centralidad hacia la periferia urbana, creando nuevas centralidades en las áreas de oportunidad vacantes, es la única solución posible para intentar conseguir un reequilibrio territorial en el término municipal, que permitirá, además, disminuir la presión de terciarización que sufre el Centro Histórico, y poder plantearse, en consecuencia, la recuperación de este.

Enfoque metropolitano

Ni el territorio de la Comunidad de Madrid ni el ámbito metropolitano disponen, en el momento actual, de un planeamiento territorial de rango superior que sirviera de marco de referencia al NPG, aunque el mismo se encuentra en elaboración -Plan Regional de Estrategia Territorial- y en las últimas fases de aquél se ha acentuado la coordinación con éste en el marco de una intensa concertación con la Consejería de Obras Públicas de la CAM.

La postura de la OMP ha sido la de que Madrid no puede concebirse desde la estrecha óptica de los límites administrativos de su término municipal. El nuevo Plan General, aunque formalmente se circunscribe al ámbito estricto del término municipal de Madrid, aborda su problemática urbana desde el punto de vista metropolitano.

Planteamiento de la estructura urbana orientada hacia el reequilibrio de la ciudad

La ciudad de Madrid, permanece hoy en una situación de carencia del adecuado equilibrio tanto desde el punto de vista territorial como sectorial. El NPG pretende hacer frente a los siguientes problemas y dificultades:

- Conseguir una distribución de los asentamientos y funciones sobre el conjunto del territorio más nivelada y homogénea.

Plantear la ordenación general desde la perspectiva de obtener un mayor equilibrio de orden social, a partir de una oferta de equipamientos, dotaciones y espacios libres lo más

The North-East

This is (he second biggest area of vacant ground in the municipality, with important commitments for the future.

Firstly, there are plans afoot to expand Barajas Airport. Secondly, there is an agreement between the City.

Regional and State Administrations to build up a big Airport City or Service Town.

Most of the remaining ground in this area has been earmarked for several years now for a large urban park, the Casa de Campo del Este or the Parque de Valdebebas.

Finally, there are plans to start the future motorway to Guadalajara and Zaragoza from the M-40.

Basic Characteristics of the Blueprint for the Future Planning to the Limits

Given the above, what would be a reasonable limit for the municipality's capacity to receive new settlements, without time limits on their development, and looking at things from the viewpoint of the entire metropolitan area? It would not seem reasonable to give any single model by way of an answer, that cannot cope with the global capacity of the municipality. The blueprint for the

future will plan the city to the limits of the municipality's capacity to absorb further settlement, within the framework of premises contained in the question.

The Centre Should Not Hold

The OMP understands that the spreading out towards the peripheral areas will create new centres in the vacant grounds of opportunity. This is the only possible solution to try to come to a new territorial balance in the municipality that will also make it possible to reduce the service pressure in the Historical Centre. Consequently, the tendency will be to Go East.

A Metropolitan Approach

Neither the land of the Community of Madrid, nor the metropolitan area currently have any high-level planning that can serve as a point of reference for the NPG, although some guidelines are being drawn up in the Regional Plan for Territorial Strategy. Lately, the NPG has intensified its coordination with the Regional Plan with close contacts with the Madrid Autonomous Community's Public Works Department (Consejería de Obras Públicas).

uniforme posible sobre la totalidad de la ciudad.

- El imprescindible equilibrio entre las áreas históricas y las de reciente desarrollo debe ser contemplado y perseguido.
- La oferta de suelo para vivienda así como para el desarrollo de actividades económicas ha de ser planteada en proporción a las demandas existentes y sobre las áreas geográficas que mejor ayuden a conseguir el reequilibrio territorial perseguido.
- La corrección del actual desequilibrio, en materia de movilidad y accesibilidad, ha de ser uno de los objetivos prioritarios.

Nuevo enfoque y tratamiento de las áreas históricas

Instrumentación de la protección de las áreas históricas

El NPG 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 han elaborado, por tanto, planes especiales, que se incorporan como Áreas de Planeamiento Específico o de Planeamiento Temático al Nuevo Plan General, para las siguientes Áreas Históricas.

- Centro Histórico: Casco Antiguo más Ensanche.
- Cascos Históricos de los distritos periféricos anexionados de Aravaca, El Pardo, Fuencarral, Hortaleza, Canillejas, Vicálvaro, Villa de Vallecas, Villa de Vallecas, Villaverde, Carabanchel Bajo y Carabanchel Alto (Barajas ya disponía de Plan Especial).
- Cuarenta y dos Colonias de Hotelitos, cuya relación por su prolijidad se incluye en el planeamiento correspondiente.
- Sacramentales de San Isidro, Santa María, Santos Justo y Pastor y San Lorenzo y Cementerio de la Almudena en sus tres áreas; católica, civil y hebrea.

Los catálogos de elementos elaborados, que se incorporan asimismo como anexos al Plan General, son los siguientes:

- Edificios
- Establecimientos comerciales
- Monumentos públicos y Elementos Singulares
- Parques Históricos y Jardines de Interés
- Árboles Singulares
- Espacios Urbanos
- Espacios Naturales
- Cementerios

Protagonismo del medio ambiente en el futuro de la ciudad

La importancia del concepto ambiental en la planificación del futuro de Madrid hace que tome un protagonismo manifiesto desde el origen de los análisis y diagnósticos de la situación actual hasta su proyección en un amplio conjunto de medidas y actuaciones que se proponen en el NPG. Con ello, éste no hace sino recoger el clamor ciudadano que existe hoy en día en orden a otorgar al medio ambiente el protagonismo que se merece en el acontecer diario.

Estrategia general

El Nuevo Plan General propone una determinada estrategia general que se concibe y apoya en un conjunto de propuestas territoriales, las cuales se pueden clasificar en cinco tipos concretos:

- La ordenación global planteada desde el nivel metropolitano.
- La propuesta de nuevas centralidades.
- Las operaciones estructurantes diseñadas para el futuro.
- Las grandes operaciones de carácter emblemático a desarrollar a medio y largo plazo.
- La estructura urbana de futuro resultante

Destacar por su importancia los tres últimos, que analizaremos en sus aspectos senciales.

The OMP has always maintained that Madrid cannot be seen from the blinkered view of Administrative limits in its municipality. The new Master Plan, although formally circumscribed to the strict scope of the municipal area of Madrid, deals with its urban problems from a metropolitan viewpoint.

The Urban Structure Oriented Towards a New Equilibrium

The City of Madrid is currently lacking in equilibrium, both in territorial and in sectorial terms. The NPG is intended to cope with the following problems and difficulties:

To achieve a more homogeneous, even distribution of settlements and functions over the entire territory. To approach general planning in terms of obtaining greater social equilibrium, based on the most uniform supply of equipment, endowments and free spaces throughout the entire city.

It is vital to strike a balance between historical areas and more recently developed ones.

The supply of land for housing and for economic activities should be planned in proportion to existing demand and in the geographical areas which can

contribute most to achieving the intended new territorial equilibrium.

Correcting the current imbalance, in terms of mobility and accessibility, must be a priority.

New Approach to the Historical Areas

How to Protect Historical Areas

The NPG considers that the best way to protect historical areas is to have special protection plans for each one, along with a catalogue of the specific elements to be protected there. Thus, special protection plans have been drawn up and incorporated as Areas of Specific Planning or Areas of Theme Planning in the new Master Plan, for the following Historical Areas:

- Historical City Centre: Ancient Madrid (Casco Antiguo) and Ensanche (Extended City Centre)
- Historical City Centres of peripheral districts next to Madrid: Aravaca, El Pardo, Guencarral, Hortaleza, Canillejas, Vicálvaro, Villa de Vallecas, Villaverde, Carabanchel Bajo and Carabanchel Alto (Barajas already had a Special Plan).
- Forty-two Colonias de Hotelitos (small, old-style garden cities), whose list is too long to include here, but can be found in the corresponding plans.

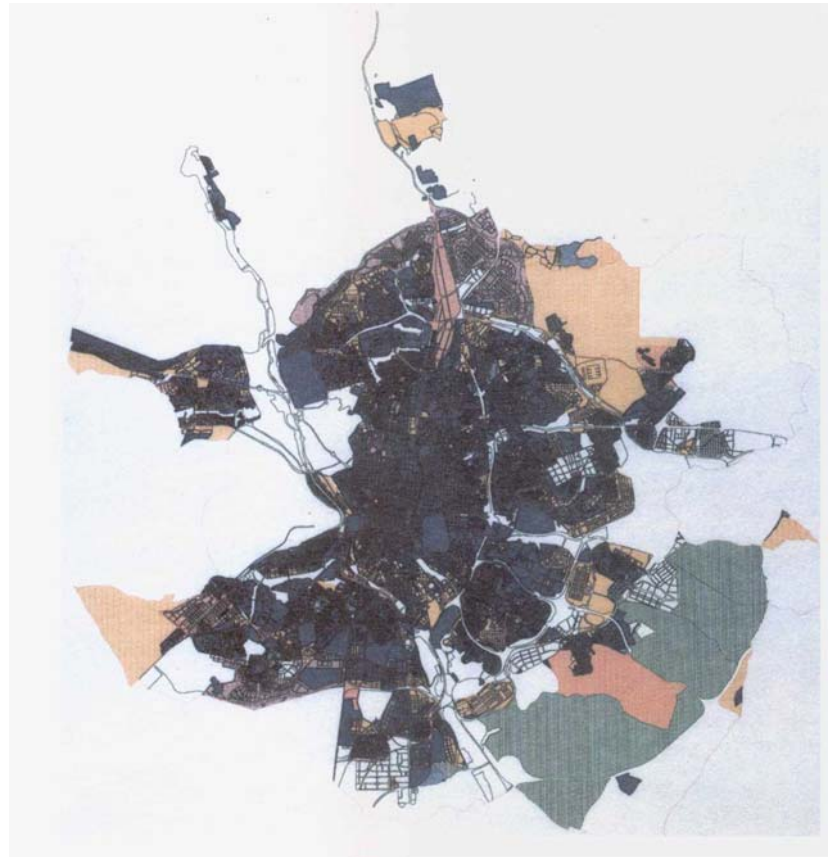
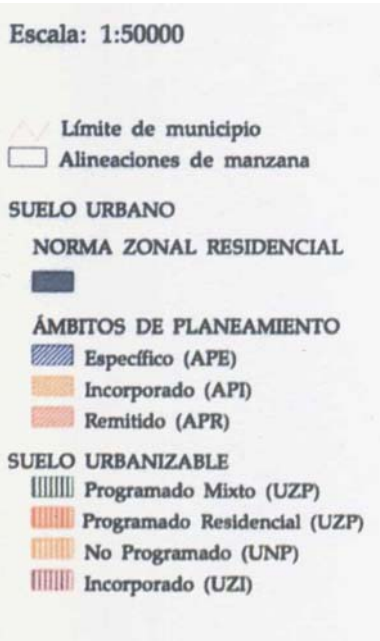


Plan General de Ordenación Urbana, 1997
Catálogo de edificios protegidos

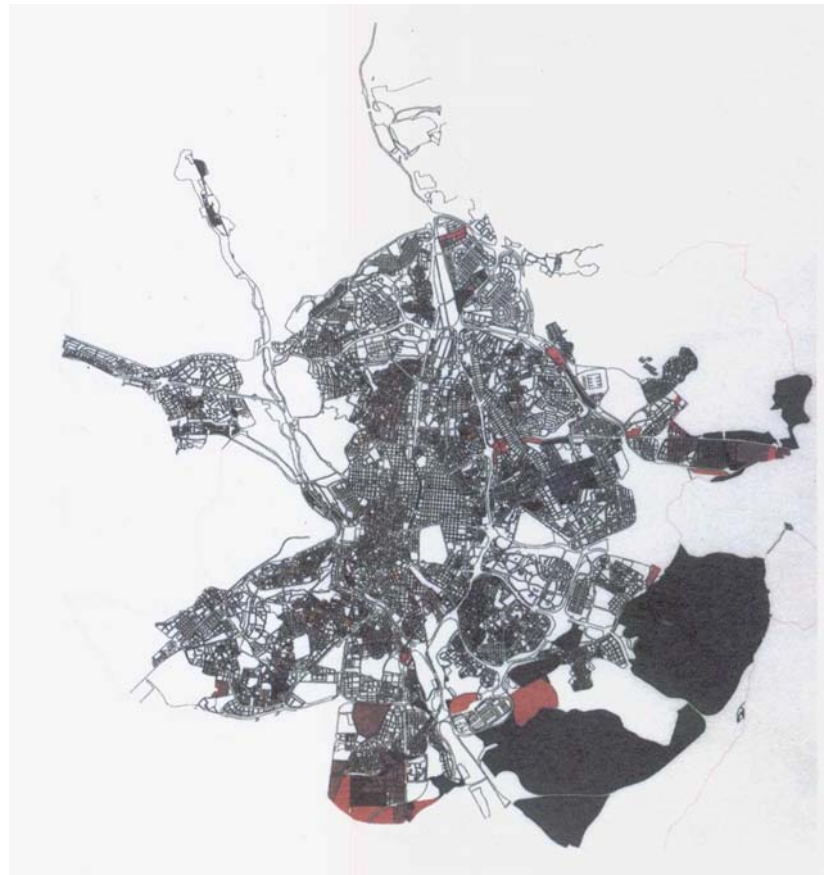
Master Plan, 1997
Protected buildings

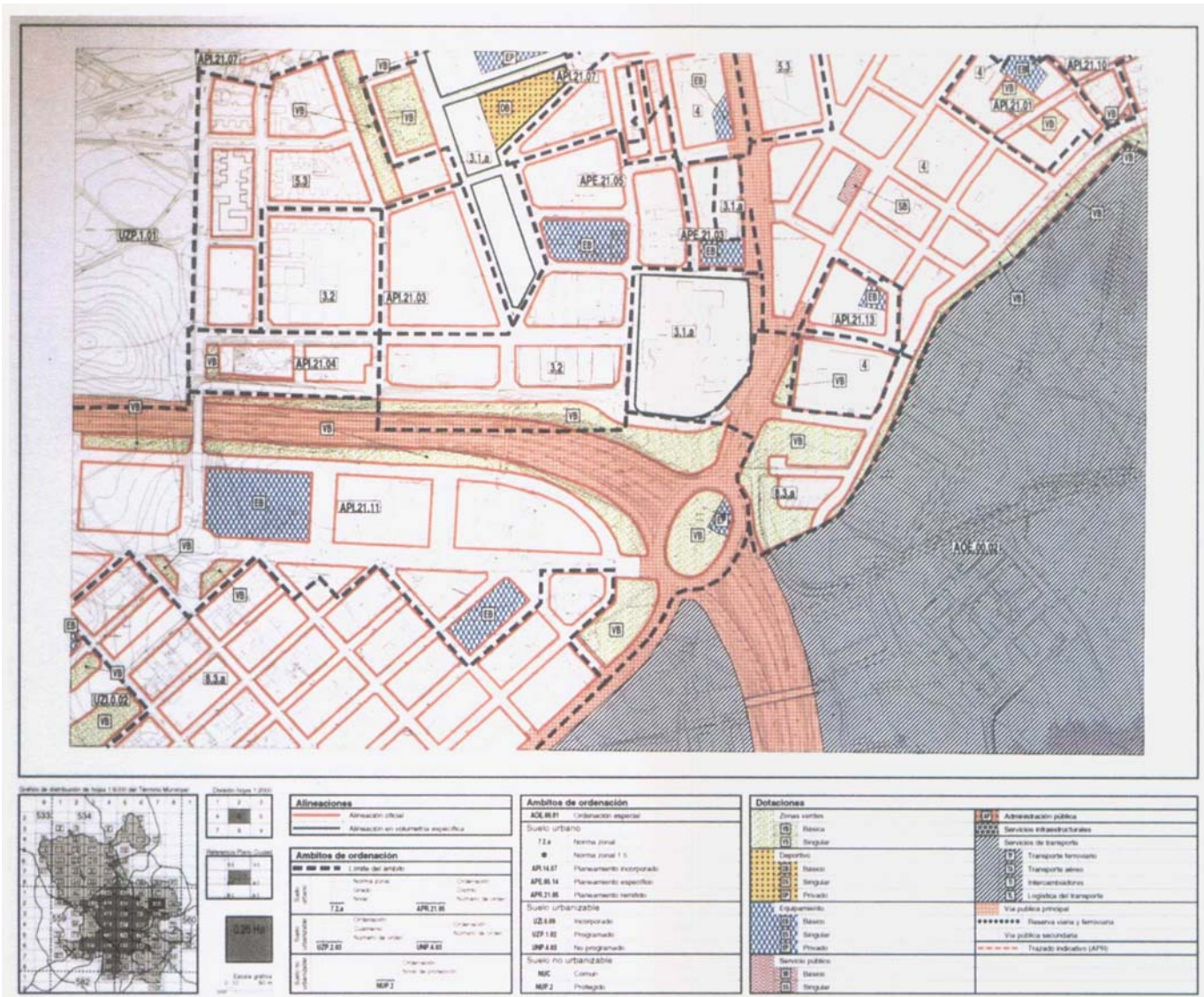
CATALOGACIÓN DE EDIFICIOS		
Niveles de Protección	Grados de Protección	Otras Condiciones
Nivel 1	Singular	Remitido a Planeamiento
	Integral	Colonias Históricas
Nivel 2	Estructural	Conjuntos homogéneos
	Volumétrico	Protección otros catálogos
Nivel 3	Parcial	Condiciones particulares
	Ambiental	

Suelo residencial NPG
Residential land, NPG



Suelo de actividades económicas NPG
Commercial land activity NPG





Plan General de Ordenación Urbana, 1997 Master Plan, 1997
 Ejemplo de hoja, en original a escala 1:2000, del plano de ordenación Example of a page of the Ordinance Plan, original scale: 1:2000

• The holy ground of the Churches of San Isidro, Santa Maria, Santos Justo y Pastor and San Lorenzo and the Almudena Cemetery in all three areas: Catholic, civil and Jewish.

The catalogues of elements annexed to the Master Plan, cover the following:

- Buildings
- Shops
- Public monuments and unique elements
- Historical parks and gardens of interest
- Unique trees
- Urban spaces
- Natural Spaces
- Cemeteries

The Environment in the City's Future

The importance of the environment in planning for the future of Madrid means that it is considered a priority from the conceptualisation, analysis and diagnosis right down to planning enforcement in a wide range of measures and actions that the NPG proposes. This simply means responding to the loudly proclaimed public desire to grant the environment the role it deserves in everyday life.

General Strategy

The New Master Plan proposes a specific general strategy, based on a set of territorial proposals, which can be broken down into five:

- Overall planning from the metropolitan level
- New centres
- Structuring operations designed for the future
- Large, emblematic operations in the medium and long term
- The urban structure of the resulting future.

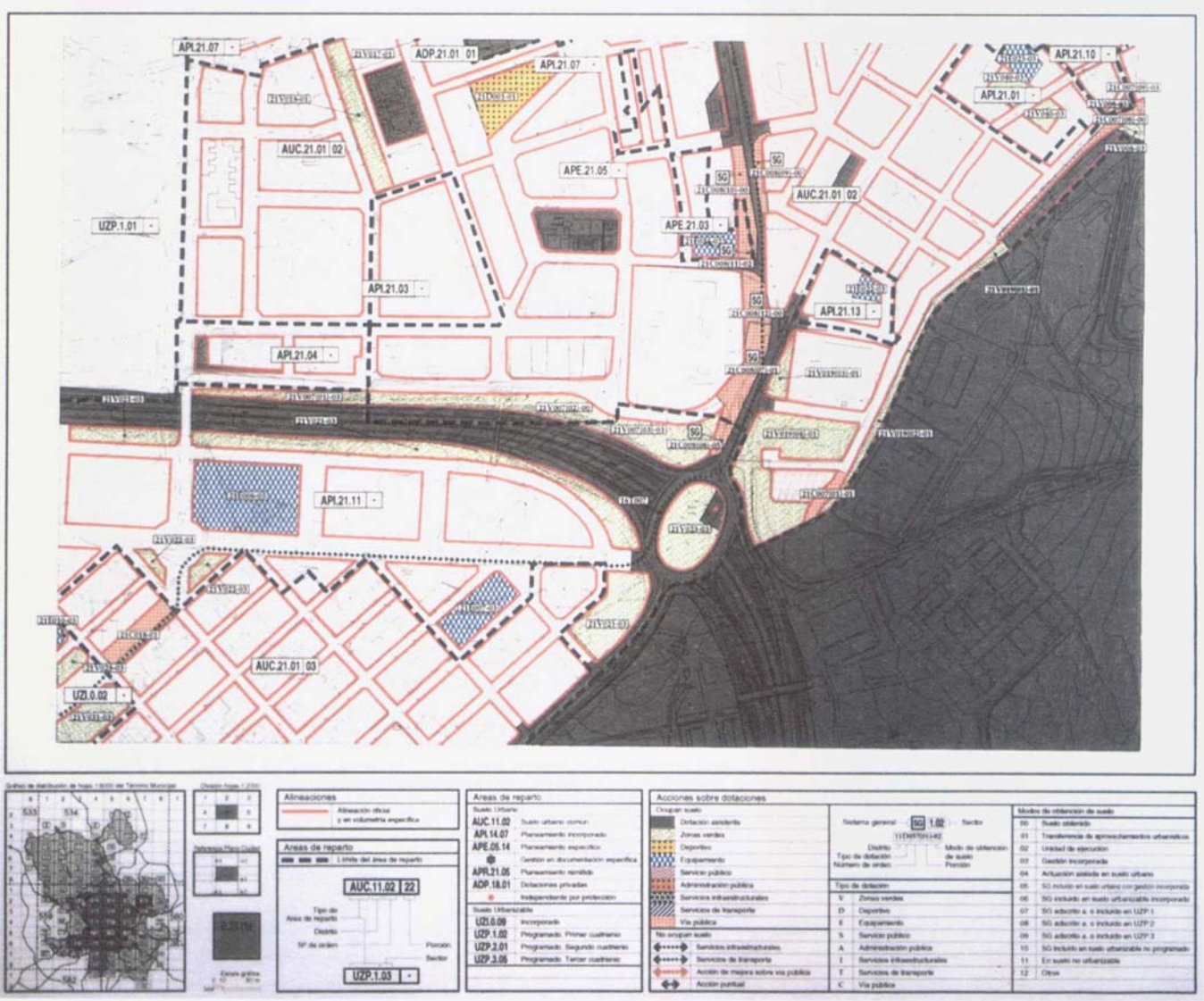
Since the last three are of special importance, we shall analyse their essential features:

Proposals for New Centres

These are conceived as operations that will structure the future, and can be divided into two types: in urban areas or on urbanisable land.

Urban Land

- The transformation of the South: new central focus to the South
- Recovery of the avenue, Avenida de Cordoba.
- Prolongation of the Castellana and link-up of the railway areas of Chamartin and Fuencarral.



Plan General de Ordenación Urbana, 1997
Ejemplo de hoja, en original a escala 1:2000, del plano de gestión

Master Plan, 1997
Example of a page of the Management Plan, original scale; 1:2000

- Recovery and development of the town centre of Vicalvaro.

protection and development of the cultural area *Recoletos-Prado*.

Urbanisable Land

- The Municipal Plan of UZIs (Incorporated Urbanizable Land), PAUs (Plan for Urbanistic Action) and urbanisable lands in general.
- Expansion of Barajas-Airport City-Park of Valdebebas.
- New central focus in the East.
- Eastern Development Strategy.
- Finishing Plan for the South-West: Campamento-Cuatrovientos-PAU Carabanchel.

The Urban Structure of the Resulting Future

Although very abstract, the urban structure can be represented by the communications system (road and transport network), ratios of different spaces (open areas, sports areas and other facilities) and the system of urban services (infrastructure, public services and Administration services). When conceived in an articulated manner, these form the skeleton onto which the prevailing uses and the different characteristics of the areas where they are, will imprint the complex, dynamic reality of what the city is like.

Big, Emblematic Operations

- The NPG proposes three such operations:
- The definition and more suitable location of the elite sporting installations required to bring Madrid up to the level of the best European Capitals, allowing it to apply to organise some Olympic Games in the foreseeable future.
 - The rehabilitation, recovery and revitalisation of the City Centre.
 - Once the *City* Centre has been recovered, the

The Mobility and Accessibility Model

Making a conceptual distinction between mobility and accessibility, the NPG comes down clearly on the side of accessibility. This is one of its main aims: to create accessibility by closeness or proximity and by rational encouragement of collective transport. The general strategy to improve accessibility is based on the following specific objectives: Spreading out of centrality in order to promote closeness

Propuesta de nuevas centralidades concebidas como operaciones estructurantes de futuro.

Son de dos tipos, en ámbitos urbanos o en suelo urbanizable.

Suelo urbano

- La transformación del Sur: Nuevo Centro del Sur
- Recuperación de la Avda. de Córdoba.
- Prolongación de la Castellana e integración de las áreas ferroviarias de Chamartín y Fuencarral.
- Remate y desarrollo del Casco de Vicálvaro.

Suelo urbanizable

- El Programa Municipal de UZIs, PAUs y suelos urbanizables en general.
- Ampliación de Barajas-Ciudad Aeroportuaria-Parque de Valdebebas.
- Nueva centralidad del Este.
- Estrategia de Desarrollo del Este.
- Remate del Suroeste: Campamento-Cuatrocientos-PAU Carabanchel.

Grandes operaciones de carácter emblemático

De acuerdo con lo expuesto anteriormente sobre la necesidad de incluir en un Proyecto de Futuro propuestas ilusionantes, el NPG propone tres operaciones de este carácter.

Respectivamente son las siguientes:

- La definición y ubicación más adecuada en el conjunto urbano de aquellas instalaciones deportivas de alta competición necesarias para elevar a Madrid al rango de capital europea que le corresponde, lo que permitiría en un futuro razonable la posibilidad de solicitar la concesión de organizar unos Juegos Olímpicos.
- La rehabilitación, recuperación y revitalización del Casco Antiguo.
- Como culminación de esta recuperación del Casco Antiguo se propone la protección y el desarrollo del área cultural *Recoletos-Prado*.

La estructura urbana de futuro resultante

Con la abstracción que ello supone, la estructura urbana se puede perfilar a partir de la representación del sistema de comunicaciones -viario y transportes-, del sistema de relaciones -espacios libres, deportivos y equipamientos-, y del sistema de servicios urbanos -infraestructuras, servicios públicos y de la Administración- que, concebidos de forma articulada, conforman el esqueleto donde los distintos ámbitos y los usos dominantes que conllevan representan la realidad compleja y dinámica de como es la ciudad.

El modelo de movilidad y accesibilidad

Distinguiendo conceptualmente entre movilidad y accesibilidad, el NPG se manifiesta claramente a favor del incremento de ésta última, que constituye uno de sus objetivos fundamentales, a conseguir tanto a través de la creación de cercanía o proximidad como del racional fomento del transporte colectivo.

La estrategia general que se diseña en el NPG para conseguir la mejora de la accesibilidad, se basa en las siguientes premisas u objetivos específicos:

- Difusión de la centralidad a fin de promover la creación de *cercanía y proximidad*.
- Promover decididamente el fomento del transporte colectivo, mediante el incremento de la multimodalidad a través del desarrollo de un sistema eficaz de intercambiadores y la potenciación de las redes del transporte colectivo en sus diferentes modos e infraestructuras.
- Completar la conectividad del sistema integrador de la *vía pública* y equilibrar selectivamente la red viaria mediante la promoción de su mallado.
- Redefinir la estrategia general de aparcamientos a través del fomento de plazas para residente (el NPG propone elaborar un Plan Especial de aparcamientos) y la previsión de reservas de suelo para aparcamientos disuasorios en origen, de carácter metropolitano y de aparcamientos de aproximación, más urbanos y complementarios de los anteriores, necesarios para aumentar la proporción de viajes radiales con dos o

and proximity. Promoting collective transport, by increasing multi-modality by developing an efficient system of nodal exchangers and boosting collective transport networks and infrastructures.

Completing the connection between the public roadway and selectively balancing the road network by promoting its intermeshing.

Redefining the general parking strategy by encouraging residential parking spaces. The NPG proposes a Special Plan for Parking. Setting aside land for deterrent carparks («park and ride») in the metropolitan area, and more urban «approximation carparks» to back these up, to increase the proportion of radial journeys with two or less changes on the collective transport system.

The main objective is to encourage private vehicle drivers from driving into the city, by offering attractive alternatives, combining collective transport nodal exchangers with metropolitan and urban deterrent carparks, linked into them, within the framework of correct ticket pricing, along with comfortable, safe

architectural design. The idea is to change the current 80/20 ratio in the Casco Antiguo of collective to private transport to 85/15 and in the Ensanche from 65/35 to 70/30, which would relieve traffic and increase pedestrianism in much of the public roadways in the central areas, which, along with more parking spaces for residents, will improve the environment of the Historical Centre in tune with the other efforts directed towards this end.

The General and Local Systems and Territorial Balancing

In the systems of green zones, equipment, sports areas and public services, the qualification of a plot in the Land Plan (Plano de Ordenación) entails including details of the population it is intended to serve: unique, if its specific nature makes it such, and basic, if it meets collective needs of an entire neighbourhood or district.' The New Master Plan only distinguishes the level of territorial implantation (unique and basic) and the

menos transbordos en el sistema de transporte colectivo. El objetivo general que se espera obtener con este conjunto de medidas es el de desincentivar voluntariamente al conductor del vehículo privado en su movimiento desde la periferia al centro de la ciudad, mediante el ofrecimiento de alternativas atractivas que combinen intercambiadores del transporte colectivo con aparcamientos disuasorios metropolitanos y urbanos, asociados a los mismos, en el marco de una adecuada política tarifaria, complementándose con soluciones arquitectónicas cómodas y seguras. Con todo ello, se pretende que el reparto modal entre transporte colectivo y transporte privado pase a ser del actual 80/20% al 85/15% en el Casco Antiguo y del 65/35% al 70/30% en el Ensanche, lo que redundaría en favor de un *templado* del tráfico y un aumento del protagonismo del peatón en gran parte de la vía pública de las áreas centrales, circunstancias que, unidas al desarrollo del aparcamiento para residentes, permitirán una mejora de la calidad ambiental en el Centro Histórico en línea con la recuperación del mismo que se pretende.

Los sistemas generales y locales y el reequilibrio territorial

En los sistemas de zonas verdes, equipamientos, espacios deportivos y servicios públicos, la calificación de una parcela en el plano de Ordenación lleva consigo la inclusión de su nivel correspondiente, es decir, a qué conjunto de población sirve: singular, si tiene una especificidad que la hacen merecedor de tal distintivo, y básico, si corresponde a necesidades colectivas de un barrio o distrito, bien sea de zonas verdes, equipamientos o espacios deportivos. El nuevo Plan General solamente distingue el nivel de implantación territorial -singular y básico- y la titularidad en el caso de que sea privado.

De esta forma, y a partir de los diagnósticos efectuados, se asegura a nivel global de cada barrio y distrito, la satisfacción de las necesidades colectivas, pero sin que se den las paradojas actuales de superávit de ciertas dotaciones, y

déficits en otras, en distintos barrios, suponiendo el posible cambio, entre unas y otras, modificaciones de planeamiento de costosa y lenta tramitación.

El patrón de los usos y su localización espacial

La propuesta del nuevo Plan General no pretende modificar sustancialmente la situación actual, pero sí introducir matizaciones para, por una parte, enriquecer con una mayor mezcla de los mismos la vida ciudadana y, por otra, corregir ciertos desequilibrios existentes en la ciudad actual.

En primer lugar hay que hacer referencia al objetivo de facilitar la adecuada interrelación de los distintos usos, corrigiendo los defectos que la aplicación estricta del concepto de zonificación -uso único permitido y resto de usos prohibidos- ha conllevado en la formación y consolidación de la ciudad. El nuevo Plan General incorpora una gama de usos cualificados y un sistema de usos compatibles para cada ámbito o zona de la ciudad, más flexible que la actual, para intentar conseguir ese enriquecimiento deseado de la mezcla de usos.

En segundo lugar y como característica global del nuevo patrón de usos hay que hacer mención del nuevo modelo de asentamientos de las actividades económicas.

La propuesta pretende, por un lado, atender desde un punto de vista urbanístico las nuevas y profundas transformaciones surgidas en los procesos de producción de las grandes metrópolis y por otro, permitir un cambio paulatino del modelo espacial a través de la transformación de zonas industriales centrales totalmente obsoletas, así como la creación simultánea de nuevas áreas de desarrollo económico en localizaciones dotadas de gran accesibilidad y adecuado tratamiento ambiental, donde puedan ubicarse las empresas productivas que necesitan relaciones directas con las áreas centrales de la metrópoli.

LR-A/ 01.97

ownership when private. Thus, following due diagnosis, the overall level of each neighbourhood and district and the satisfaction of their collective needs is ensured, but without the current paradoxes of surpluses in some areas and deficits in others in sine neighbourhoods. This Plan assumes the possibility of exchange between neighbourhoods, with modifications in planning that is currently too slow and costly.

The Registry of Uses and its Location

The New Master Plan is not intended to substantially change the current situation, but rather to bring in new ways of enriching citizen life whilst correcting certain imbalances in today's city.

Firstly, we should refer to the goal of facilitating the right kind of relations between different uses, correcting defects caused by the strict application of the zoning concept (the only use permitted, the rest being forbidden) in the formation and consolidation of the city. The New Master Plan incorporates a range of qualified

uses and a system of compatible uses for each area or zone in the city, which is more flexible than at present, in order to strike a richer balance.

Secondly, the new Registry of Uses will provide the new model for the setting up of economic activities.

The proposal aims to provide urbanistic cover to the new, deep changes occurring in the production processes of large metropolises, whilst allowing the spatial model to change gradually by transforming obsolete city-centre industrial areas and creating new economic development areas in more accessible locations with suitable environmental conditions, where productive enterprises can set up which need direct links with the central areas of the metropolis.

LR-A/01. 97

Trad.: VH