

**Evolución de la consideración de los corredores verdes en la
planificación: el caso de Madrid**
**Evolution of the consideration of green corridors in the planning:
the case of Madrid**

Pozueta Echávarri, Julio

El Dr. Ing. D. Julio Pozueta E. es Profesor de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura Universidad Politécnica de Madrid.

- ::> **Resumen**
- ::> **Introducción**
- ::> **1.- Marco jurídico vigente en España**
- ::> **2.- Tratamiento urbanístico de los corredores verdes**
- ::> **3. Accesibilidad, acondicionamientos, usos**
- ::> **4. Los corredores verdes realidades y potencialidades**
- ::> **Bibliografía**
- ::> **Versión completa/
Complete version**

Palabras Claves: CORREDORES FLUVIALES, TRATAMIENTO JURÍDICO DE LOS CORREDORES FLUVIALES, REGULACIONES URBANÍSTICAS DE LOS CORREDORES FLUVIALES, CUENCA DEL MANZANARES, CUENCA DEL JARAMA, CUENCA DEL GUADARRAMA.

RIVER CORRIDOR, THE LEGAL TREATMENT OF RIVER CORRIDORS, REGULATIONS OF THE URBAN RIVER CORRIDORS, MANZANARES, JARAMA, GUADARRAMA.

Citación:

Pozueta Echávarri, Julio. Evolución de la consideración de los corredores verdes en la planificación: el caso de Madrid. En: Revista de Urbanismo, N° 20, Santiago de Chile, publicación electrónica editada por el Departamento de Urbanismo, F.A.U. de la Universidad de Chile, junio de 2009, I.S.S.N. 0717-5051

http://revistaurbanismo.uchile.cl/CDA/urb_completa/0,1313,ISID=742%26IDG=3%26ACT=0%26PRT=21877,00.html

Resumen

El tratamiento de los corredores fluviales en la planificación urbanística española, y en particular madrileña, ha pasado de considerarlos como límite a la expansión urbana (S. XIX), a tratar de conferirles una función recreativa y de ocio (1920-1960), a mirarlos como espacio de oportunidad para el desarrollo urbano e industrial (1960-80) y finalmente a concebirlos como espacios a proteger del desarrollo urbano (1980-2007). En el intento de aportar referencias para potenciar la capacidad de los corredores fluviales para la integración metropolitana y el ocio ciudadano, el análisis de la experiencia del caso de Madrid, muestra la insuficiencia de las políticas desarrolladas hasta la fecha. Se argumenta, incluso, que el actual proteccionismo, al mismo tiempo que garantiza la conservación de estos espacios, constituye un serio obstáculo para desarrollar sus potencialidades de integración y ocio metropolitanos, en la medida en que los separa de las zonas urbanizadas, a las que deberían conectar y servir, y en que impide aplicarles las fórmulas de gestión del suelo que permiten la adquisición de su propiedad.

Abstract

River corridors treatment in Spanish planning instruments has evolved since its considerations as limits or barriers to urban growth (s. XIX), to see them as places for recreation activities (1920.60) or opportunity areas for urban and industrial development (1960-80), to currently consider them as spaces to protect from urban extension. The evaluation of Spanish historical experience in planning has shown the ineffectiveness of conventional planning politics. Even, current protectionism could be a severe limitation to develop the potential metropolitan roll of river corridors, due to its segregation effects from urban areas and the difficulties of applying planning techniques on land acquisition to these spaces.

Introducción

Si se comparan las consecuencias más comunes de la dispersión y las alternativas más extendidas para su superación, se observa que, en general, se presta escasa atención a los problemas de articulación e integración de la ciudad y a identificar o concebir elementos que pudieran cumplir dicha función.

Sin embargo, algunos de los mayores problemas con que se enfrenta la ciudad dispersa provienen de su desarticulación, es decir, del hecho de su fragmentación en unidades relativamente aisladas entre sí y, en la mayoría de los casos, separadas por vacíos o espacios sin función urbana.

En realidad, el modelo urbano disperso se articula mediante las infraestructuras de transporte, fundamentalmente las carreteras y las autopistas. Son básicamente estas infraestructuras las que conectan las unidades urbanas y permiten su integración en un conjunto funcionalmente congruente.

Se trata, sin embargo, de infraestructuras que son, fundamentalmente, "espacios de flujos" y "no lugares" que, al mismo tiempo que articulan el conjunto, colaboran a la fragmentación y degradación de las áreas que atraviesan, por los efectos barrera que generan y por sus negativas externalidades (ruido, contaminación, etc.). Las infraestructuras de transporte son, por tanto, hoy día, incapaces de articular adecuadamente la ciudad dispersa. Son de hecho, el complemento y el soporte de la

dispersión, que no podría existir sin ellas y que redundan en mayores niveles de segregación urbana.

Pues bien, en el intento de encontrar o diseñar elementos que pudieran llegar a cumplir la tarea de rearticular o reintegrar la ciudad dispersa, cabe considerar los corredores verdes o corredores fluviales, es decir, los corredores naturales que definen los cauces de los ríos. Los corredores fluviales considerados como elementos estructurantes-conectores mayores y potentes de los territorios, operan en ocasiones como una verdadera matriz geográfica portando múltiples recursos para la vida, valores naturales, territoriales y sociales propios de primera magnitud.

Se trata de ver, en definitiva, las potencialidades de estos elementos territoriales para colaborar a cumplir funciones de integración social como soportes de espacios de calidad continuos que, adecuadamente acondicionados e integrados con las áreas urbanizadas, puedan constituirse en la estructura básica articuladora del conjunto metropolitano.

Para ello, se investigó inicialmente, la historia reciente de la relación entre el desarrollo urbano y estos corredores fluviales en las ciudades de Madrid y Santiago de Chile^[1]. Se quiso distinguir la forma en que, en las distintas etapas históricas, se han tratado estos elementos, si se incorporaron, y cómo, al propio crecimiento urbano, qué papel se les ha asignado o como se han acondicionado. Se intentó ver, finalmente, el papel que, hoy día, cumplen estos elementos y, en su caso, las barreras u obstáculos que se oponen al desarrollo de su potencialidad como elementos articuladores e integradores de la ciudad dispersa.

En esta aproximación a la experiencia del tratamiento urbanístico de los corredores fluviales, se analizó en primer lugar el marco jurídico vigente, al que están sujetos estos espacios y las posibilidades que ofrece.

En segundo lugar, se analizó el tratamiento urbanístico de que han sido objeto en los dos últimos siglos, tratando de detectar la evolución que ha sufrido la actitud frente a estos elementos, culminando con el análisis de las regulaciones urbanísticas actuales a las que están sometidos.

En tercer lugar, se presentó una evaluación del nivel de acondicionamiento de estos corredores, en la actualidad, para cumplir las funciones de ocio y recreo para las que tradicionalmente se han considerado.

Finalmente, se estableció una serie de conclusiones sobre su función y sus potencialidades, a la vista de la experiencia y la situación actual de los corredores fluviales en Santiago de Chile y en Madrid.

Se presenta en esta ocasión un extracto de la investigación citada, en lo referido al caso de Madrid.

Nota

[1] Este artículo es un extracto (caso de Madrid) de un trabajo de investigación llevado a cabo por

académicos de la Universidad de Chile y de la Universidad Politécnica de Madrid para un estudio comparativo entre Madrid y Santiago de Chile, y que ha contado con una subvención de la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI) de su convocatoria de ayudas del 2006 (proyecto A/4930/06). Investigadores por la U. de Chile: Arqto. Alberto Gurovich, coordinador del grupo de Santiago; Dra. Arqta. M. Isabel Pávez, Dpto. de Urbanismo, FAU; Dr. Geogr. Francisco Ferrando, Depto. de Geografía, FAU; Colaboradores: Magíster Max Elmes, Depto. de Geografía, FAU; Licenciada Nelly Troncoso, Depto. de Geografía, FAU. / Investigadores por la U. Politécnica de Madrid: Dr. Ing. Julio Pozueta Echavarrí, DUYOT (Coordinador del Proyecto); Arqto. D. Mateus Porto, DUYOT. Un extracto correspondiente al caso de Santiago fue publicado por REVISTA DE URBANISMO en su número 18 de junio de 2008, PAVEZ R., M. Isabel: "El corredor fluvial del Mapocho como recurso multifacético de Santiago: avances y retrocesos en las concepciones y acciones de un siglo".

1.- Marco jurídico vigente en España

En el caso de los corredores verdes de la Comunidad de Madrid y los del resto de España, es decir, el conjunto de los cauces de sus principales ríos y las bandas en las que se hace notar su efecto directo en la vegetación y el paisaje, no cuentan globalmente con un régimen jurídico-urbanístico especial que vaya asociado a su naturaleza.

Su régimen jurídico-urbanístico se compone mediante las siguientes competencias parciales:

- Los cauces de los ríos y arroyos, que ocupan las aguas en las crecidas ordinarias son, de acuerdo con la legislación de aguas, Dominio Público Hidráulico.

Por su condición de Dominio Público, los cauces de los ríos deben ser calificados por los planes urbanísticos (planes generales municipales), como "suelo no urbanizable de especial protección", en el que está prohibida la acción urbanizadora.

La competencia para la conservación del dominio público hidráulico y, en su caso, para su acondicionamiento para servir de base a prácticas de ocio corresponde a la Dirección General del Agua, del Ministerio de Medio Ambiente, a través de las Confederaciones Hidrográficas, órganos de gestión de la cuenca hidrográfica de cada uno de los grandes ríos españoles. En el caso de los ríos madrileños, el organismo de cuenca es la Confederación Hidrográfica del Tajo responsable de los ríos madrileños Guadarrama, Jarama y Manzanares, todos ellos afluentes del Tajo. Los ayuntamientos no tienen competencias urbanísticas sobre el dominio público.

Las márgenes del Dominio Público Hidráulico están sujetas en toda su extensión longitudinal a:

Una zona de servidumbre de cinco metros de anchura para uso público (vigilancia, salvamento, pesca, etc.), de propiedad privada que puede ser objeto de plantaciones que no perturben su función.

- Una zona de policía de 100 metros de anchura en la que se condiciona el uso del suelo y las actividades que se desarrollen. Construcciones, movimientos de tierras, extracciones de áridos, etc., sobre esta banda, en general de propiedad privada al igual que la anterior, están sujetas a autorización administrativa del organismo de cuenca, además de tener que cumplir las regulaciones urbanísticas.

- El resto de terrenos que componen los corredores fluviales, desde el borde exterior del dominio público hidráulico hasta el límite de influencia directa de éste, están

El Guadarrama, que discurre al oeste de la aglomeración de Madrid y que nace en la Sierra Norte.



Fig. 2. Mapa del relieve de la Comunidad de Madrid.

Los tres principales ríos, el Jarama, el Manzanares y el Guadarrama, recogen la cuenca sur de las sierras situadas al norte de la región de Madrid, discurren básicamente en dirección norte-sur, salvo el recorrido hacia el sureste del Manzanares para entregarse al Jarama, y dotan de una red fluvial al conjunto del área metropolitana.

2.- Tratamiento urbanístico de los corredores verdes

2.1.- Evolución de la consideración de los corredores verdes en la planificación: el caso de Madrid

La consideración urbanística de los corredores verdes definidos por estos ríos en Madrid ha conocido una importante evolución en el último siglo y medio.

Un análisis de su tratamiento en los principales planes urbanísticos y territoriales que han afectado a la ciudad de Madrid y su entorno metropolitano muestra, en efecto, que comenzaron considerándose como meros obstáculos que marcaban límites al crecimiento urbano (Plan Castro, 1860), para pasar a formar parte esencial de los anillos y cuñas verdes con los que se trató de organizar el crecimiento metropolitano mediante la promoción de núcleos satélites a la ciudad de Madrid (planes de 1946 y 1960) y para, finalmente, en las últimas dos décadas, descomponerse en tramos a los que se asignan diversos niveles de protección del medio natural y se les dota de una cierta vocación recreativa, para la que, en general, no se disponen los medios necesarios (Estrategia Territorial y planes generales).

Las etapas de esta evolución pueden ilustrarse mediante:

A. El Proyecto de Ensanche de Madrid de 1860^[2]

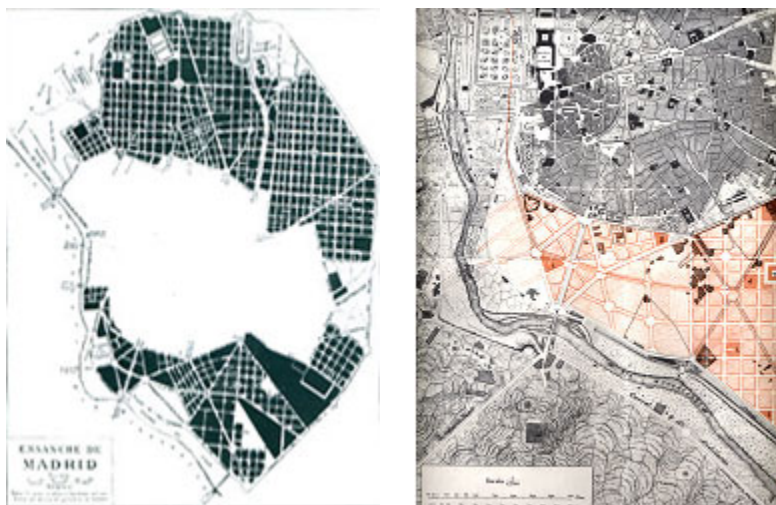
El Proyecto de Ensanche de Madrid, elaborado por Carlos María Castro y aprobado en 1860, se inscribe en un tipo de proyectos urbanos, los Ensanches, que iniciados con el de Barcelona van a caracterizar el urbanismo español de la segunda mitad del XIX y de

las primeras décadas del XX.

Se trata de proyectos que se centran principalmente en la delimitación y ordenación de las áreas de crecimiento de la ciudad, que se plantean, a menudo, como piezas yuxtapuestas a la ciudad existente, al casco antiguo, y que se diseñan a partir de retículas ortogonales de manzanas cuadradas.

En el caso de Madrid, el proyecto de Ensanche ordena la expansión de la ciudad sobre 2.025 nuevas hectáreas de trama reticular localizadas al norte, oeste y sur del casco urbano.

Tanto en los planos del proyecto de Ensanche, como en su Memoria, los ríos y, en particular, el río Manzanares, el que discurre más próximo al casco urbano, sólo figuran como referencias para fijar los límites del crecimiento. Como dice textualmente, "...hemos reconocido desde luego que por la parte de S. y O. se presentaba como límite natural de la nueva población el río Manzanares, el cual no debíamos rebasar" (COAM 1978, 97). Esta mención del río como límite, que puede apreciarse también en el plano, y la propuesta en la memoria de un camino de cintura por la Ribera del Manzanares, "que deberá encauzarse", son las únicas que el proyecto contiene sobre el río.



Figs. 3 y 4. Planos del Proyecto de Ensanche de Madrid, 1860

No hay por tanto en el proyecto de 1860 una consideración positiva del río como elemento que pudiera integrarse en la ciudad o que pudiera cumplir un papel de cara al esparcimiento o el ocio ciudadanos. Probablemente, su localización en una cota considerablemente más baja que el caso urbano, lo que hacía difícil la conexión entre ambos, explique en parte esta falta de consideración, que resulta también congruente con una visión muy centrada en la definición de las nuevas áreas de crecimiento, propia de este tipo de planes.

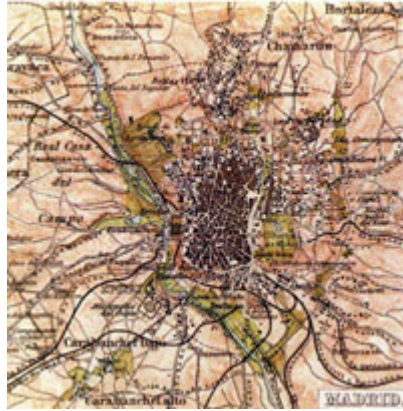


Fig. 5. Plano de Madrid hacia 1900.



Fig. 6. Obras de canalización y saneamiento del Río Manzanares en 1914-1925, tramo comprendido entre el Puente de los Franceses y el Arroyo Abroñigal.

Fte.: <http://www.isftic.mepsyd.es>

B. Anteproyecto del Trazado Viario y Urbanización de Madrid, 1929^[3]

En el proyecto presentado por Secundino Zuazo y Hermann Hansen, ganador del Concurso Internacional convocada por el Ayuntamiento de Madrid en 1929, se inicia la consideración de los bordes de los ríos y muy concretamente del Manzanares para el ocio y recreo de los madrileños, lo que, en cierta medida, supone el inicio de su integración, con una función específica, en el marco urbano.

Aunque el proyecto no fue nunca realizado, su influencia en los planes posteriores lo constituye en un hito importante en relación a la consideración urbanística de los corredores fluviales, en el caso de Madrid.

Concretamente, el Proyecto de Zuazo y Hansen propone la utilización de dos zonas en los márgenes del Manzanares para actividades deportivas y de recreo:

Campos de Juegos y Piscinas en el Manzanares - San Isidro: En la Zona baja del barrio de industria y obrero, con bellos paisaje de la Pradera de San Isidro enfrente, se proyectó un grupo de campos de juegos al aire libre y piscina, para, que todo este importante sector tenga lugar de esparcimiento y recreo."

"Campos de sport y baños en el Manzanares - El Pardo: En la parte baja del valle de el Pardo en los límites de Puente de San Fernando y en la propiedad del Real Patrimonio, se ha dispuesto una zona para invertirla en campos de sport, tenis, juegos al aire libre y piscina, con restaurant y todos los servicios necesarios para todas las clases sociales de Madrid."

C. El Plan General de Extensión de 1931^[4]

El Plan de Extensión de 1931 proponía una clasificación del crecimiento de la capital en

diez zonas, entre la cuales una Agrícola, en la que se hace referencia a los Ríos Manzanares y Jarama, aunque, de hecho, las zonas agrícolas no figuran en el proyecto. Se prevén dos, una en el Sur, desde la China hasta Vaciamadrid, a ambos lados del Manzanares, con riego mediante aguas residuales, depuradas y sobrantes, y otra adyacente a la Ciudad Lineal, entre Hortaleza y Barajas, hacia el Jarama, cuyo riego podría efectuarse en un futuro con embalses de dicho río.

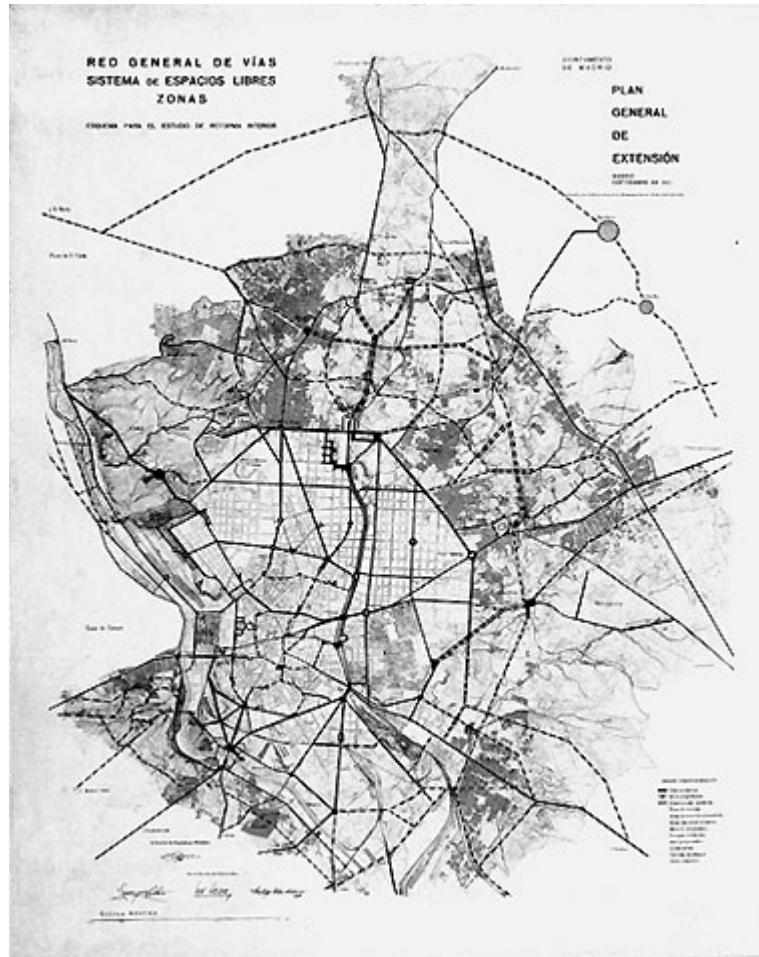


Fig. 7. Plan de Extensión de Madrid, 1931.
Fte.: Ministerio de la Cultura – BN, op. cit.



Figs. 8 y 9. Plan de Extensión de Madrid, 1931, detalles.
Fte.: Ministerio de la Cultura – BN, op. cit

La zona del río Manzanares vuelve a tratarse en el Plan de Extensión destacando su importancia y se presenta en el proyecto constituyendo un sistema de parques y trazados que siguen la trayectoria de las márgenes del río: zonas verdes, parques, campos de deporte, estadio y piscinas formaban parte del proyecto que también trataba del enlace y de la visualidad entre los puentes de Segovia y de Toledo además de definir jardines en las proximidades de la Virgen del Puerto.

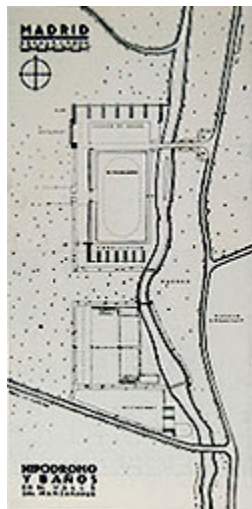


Fig.10. Hipódromos y Baños en el valle del Manzanares.



Figs.11 y 12. Proyecto del Manzanares (arriba) y Jardines junto a la Virgen del Puerto (abajo).

En el Epígrafe de Espacios Libres Regionales, el Plan de Extensión destaca la importancia de la conservación y realce de los espacios libres en la ciudad y, en el caso de Madrid, identifican la sierra de Guadarrama y la ribera del Jarama como zonas excelentes para establecer parques regionales: "El río Jarama, en el Este de Madrid, tiene una amplia zona que presta muy bien, por sus condiciones pintorescas, a construir un parque regional. En esta zona sería necesario cuidar escrupulosamente del arbolado y repoblar las partes que fuera necesario. Es, además, sitio muy apropiado para el establecimiento de zonas dedicadas a baños públicos". (MAURE 1986, 129).



Fig. 13. El caso de una piscina construida, " La Isla ", ubicada en una isleta de 300 x 20 metrosexistente en el cauce del río Manzanares, entre Casa de Campo y la Estación del Norte, un proyecto de Luis Gutiérrez Soto, en 1931. Fue destruida durante la Guerra Civil.

Fte.: Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e infraestructura, Concurso Internacional Río Manzanares. Recuperación de Márgenes, (PPT, marzo de 2005).

D. El proyecto Playas del Jarama del GATEPAC, 1932^[5]

Las posibilidades de aprovechar para usos recreativos las riberas del río Jarama, próximas a Madrid y muy pobladas entonces de arbolado, hicieron concebir en tiempos de la República (1931-1936) establecer unos baños populares, conocidos como "Las Playas del Jarama", en un intento de crear un lugar de esparcimiento para el descanso de los trabajadores.

En 1933, el llamado grupo Centro del GATEPAC^[6] presentó a Indalecio Prieto, entonces Ministro de Fomento, un proyecto que comprendía piscinas, baños y zonas deportivas en las márgenes del río Jarama. El proyecto estudiaba tres zonas diferentes: la primera aguas arriba del Puente de Paracuellos, la segunda entre San Fernando y la estación del ferrocarril actual, y la tercera en las proximidades de la estación de ferrocarril de La Poveda , en Arganda del Rey. El ambicioso proyecto incluía playas, hoteles, restaurantes, club de remo, natación; y la margen opuesta se reservaba a viviendas económicas, en alquiler y de reducida superficie.

Las ideas del GATEPAC quedaron interrumpidas con la crisis de 1934 y la destitución

del Ministro de Obras Públicas. Los planos y proyectos se retomaron en el llamado Plan Regional del 39 (que nunca se pudo iniciar). A pesar de todo, San Fernando y la zona de Paracuellos fueron durante mucho tiempo un lugar de atracción para excursionistas y aficionados a la pesca, al campo o la natación. Sólo la contaminación del río puso fin al desplazamiento masivo de cada fin de semana.

Lo interesante del proyecto, que nunca llegó a realizarse, es que lo desarrolló un grupo animado por las ideas urbanístico-arquitectónicas del Movimiento Moderno, promovido por Le Corbusier, que avanzó diseños sobre cada uno de las instalaciones y edificios necesarios para formalizar el proyecto, desde los embarcaderos a los vestuarios, restaurantes, etc., algunos de cuyos dibujos se muestran a continuación.

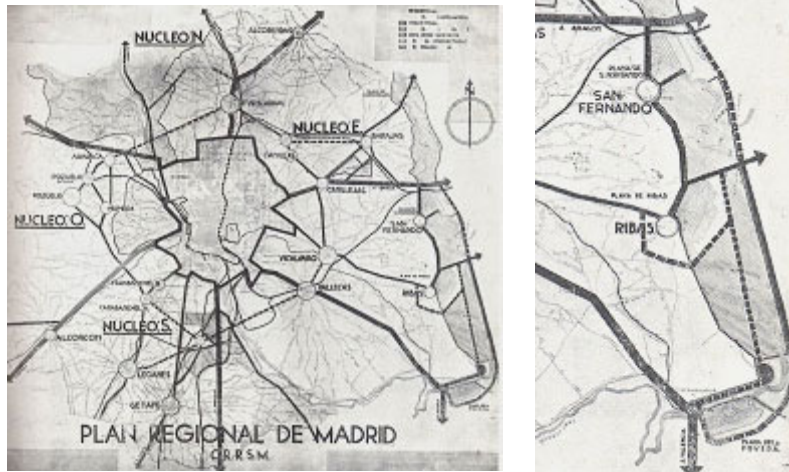


Figs. 14 y 15. Proyectos para las Playas del Jarama, GATEPAC.
Fte.: <http://www.elsoto.org/areas%20recreativas.htm>

E. El Plan Regional de Madrid, de 1939 (Plan Besteiro)^[7]

En el esquema propuesto en el Plan Regional de Madrid, de 1939 (Plan Besteiro), que al igual que el Plan de Extensión de 1931, no llegará a desarrollarse por la fractura que supuso la Guerra Civil de 1936-1939, figura la utilización de los márgenes del río Jarama para el establecimiento de baños populares. En un capítulo titulado Playas del Jarama, se describe la demanda de la población madrileña en aquellos tiempos por espacios de ocio y deporte, y la repuesta por parte de “empresas privadas, construyendo piscinas, playas y restaurantes al aire libre, etc. Que resolvieron aisladamente el problema de entre las clases sociales de mayor capacidad económica.”^[8] . Por otro lado “quedaban miles de almas que por los ferrocarriles de M.Z.A. y de Arganda, así como por los servicios de autobuses de Paracuellos de Jarama, San Fernando, Mejorada del Campo, salían de Madrid en busca del río Jarama, que, por tener un caudal superior al del Manzanares permite ser utilizado mejor a estos fines. Gran número de familias pasaban el día las orillas del río Jarama haciéndose sus comidas allí y buscando bajo la sombra de la alamedas que bordean su cauce el descanso necesario al trabajo cotidiano.”

Con esta sugerente descripción declara que la iniciativa propuesta por el plan tiende a que encauzar y favorecer este movimiento popular. Para lo cual, el Plan recoge a grandes rasgos el proyecto del GATEPAC de Playas del Jarama.



Figs. 16 y 17. Plan Regional de Madrid, 1939 (Plan Besteiro)

F. El Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, de 1946^[9] .

Tras la guerra civil, en octubre de 1939, una Orden dispone la constitución de la Junta de Reconstrucción de Madrid, “a la que se le encomendaba formular el proyecto de urbanización de Madrid en un radio de doce kilómetros haciendo centro en la Puerta del Sol”. Esta orden da lugar a la elaboración, entre 1941 y 1946, del Plan General de Ordenación urbana de Madrid, que dirigiría Pedro Bidagor.

Entre los doce puntos que el Plan considera básicos para la ordenación de la ciudad (la capitalidad, la ordenación ferroviaria, los accesos a la ciudad, la zonificación, la ciudad antigua y su reforma, la terminación del ensanche, el nuevo ensanche de la Prolongación de la Castellana , el Extrarradio, los suburbios, los límites de la ciudad y los anillos verdes, la ordenación de la industria, los poblados satélites), no se citan propiamente los ríos, aunque, como se verá, resultan elementos clave para la definición de uno de esos puntos, el correspondiente a los “límites de la ciudad y los anillos verdes”.



Fig. 18. El Plan General de Ordenación de Madrid, 1946, del urbanista Pedro Bidagor Lasarte. El Plan sobrepasaba con creces la urbanización del antiguo término municipal de Madrid.

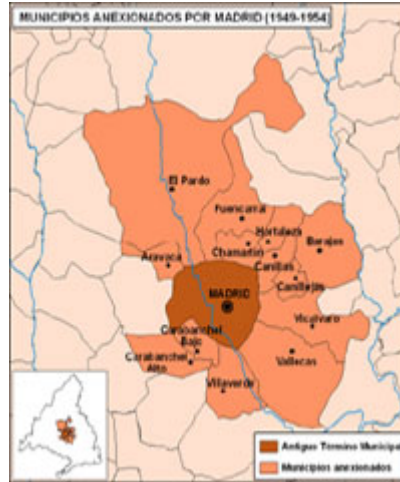
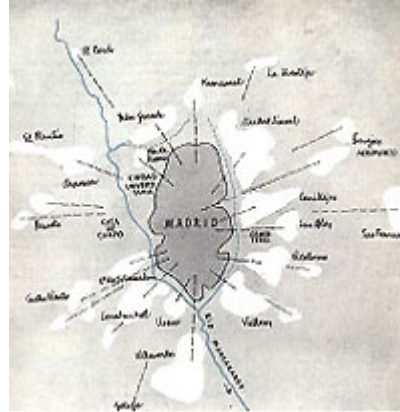


Fig. 19. Plano con los municipios limítrofes de Madrid incorporados a su término municipal (1949-1954), a partir del Plan Bidagor.

Fte.: <http://www.isftic.mepsyd.es>

En efecto, el plan propone tres anillos verdes para Madrid, dos de los cuales se definen básicamente con los corredores fluviales. Son:



Figs. 20 y 21. Esquemas del Plan General de 1946

El primer núcleo de Madrid "delimitado por las tres vaguadas siguientes: Manzanares al O. y S., Abroñigal al E y Pinos al N. Este límite se materializa mediante un anillo verde. El contacto de la edificación con este anillo verde conviene tratarlo en forma de fachadas generales de la Ciudad ". (Punto 197).

El tercer anillo, cuyos "... límites se definen por los Montes del Pardo y Viñuelas, al Norte; el río Guadarrama, al Oeste, el arroyo Culebro, al Sur, y el río Jarama, al Este." (Punto 197).

La función de los corredores verdes de los ríos, que ha experimentado una importante evolución desde el Proyecto de Ensanche de 1860, manteniendo el carácter de límite, se constituyen en anillos verdes con una función descongestionadora y de esparcimiento para la población, aunque el Plan no entre en su regulación y acondicionamiento.

De ahí que, en lo referente a la Ordenación del Extrarradio, se diga que “La ribera del río (Manzanares) se reserva como espacio verde”, lo mismo que la vaguada del arroyo Abroñigal (Punto 97) o que “Los centros deportivos y de esparcimiento del río Jarama y de la Sierra pueden considerarse fuera ya de la órbita de la ciudad y quedan dentro del estudio correspondiente al Plan Comarcal, que ha de tener en cuenta las zonas de verano, deporte y turismo...” (Punto 129).

G. El Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de Madrid, 1964^[10]

El nuevo Plan General de Madrid desde su propia denominación pone de relieve su intención de abordar el fenómeno metropolitano que ha comenzado a desarrollarse en la ciudad, impulsado por el desarrollo urbano que venía gestándose en torno a las estaciones de ferrocarril próximas a Madrid y, más recientemente, por el impulso que recibe la motorización y las primeras autopistas metropolitanas.

En efecto, el plan incluye en su ámbito 23 municipios en torno a Madrid y, desde su definición de éste subraya la importancia que concede a los corredores fluviales en su visión metropolitana. Así, al definir su “ámbito geográfico” afirma que “En la región central el “Hecho Madrid” postula el fomento y desarrollo de las cuencas del Henares, del Jarama, y especialmente del Tajo” (pág. 9).

Pero la importancia que confiere a los corredores fluviales está lejos de parecerse a lo que hoy día se considera pertinente. Así, abogando por la promoción de nuevos ejes de desarrollo urbano dice: “Ciudad paralela, que en este caso, tendría características de desarrollo poli nuclear lineal, siguiendo el curso de los ríos citados y aprovechando las tendencias naturales existentes en orden a la colonización e industrialización de las vegas allí existentes, para todo lo cual constituye premisa ineludible la creación de los puestos de trabajo y servicios sociales de toda índole necesarios para hacer “habitable”, en términos de la segunda mitad de esta centuria, un área geográfica determinada” (pág. 10) o añade “... la industria emplazada en el área metropolitana o los que, en el futuro, produzcan los complejos industriales del desarrollo urbano-lineal de las cuencas del Henares, Jarama y Tajo, a que antes nos hemos referido.” (pág. 12)

Se trata, por tanto, fundamentalmente de una consideración de los corredores verdes fluviales como espacios de oportunidad para el trazado de infraestructuras de transporte y el desarrollo de áreas industriales y urbanas aprovechando, tanto las posibilidades de comunicación que da el corredor, como las condiciones de su suelo, sin pendientes y continuo.

Una visión que prevalecerá en los años 60 y primeros setenta, en lo que en España se conoció como la época del “desarrollismo”, cuando el resto de consideraciones se plegaba al objetivo principal de la acción de gobierno: el desarrollo económico.

El Plan de 1964 muestra claramente esa nueva visión del territorio, en el que los corredores fluviales son fundamentalmente espacios a aprovechar, visión que marcará

las siguientes décadas potenciando la construcción de carreteras y autopistas por los corredores fluviales y por las vaguadas en torno a Madrid y llegando a caracterizar los cursos de los ríos como corredores de desarrollo, el corredor del Henares, por ejemplo, en el que se concentraron una serie de empresas industriales y terciarias.

H. Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Madrid, 1975^[11].

Como su denominación indica este Plan Especial tiene un contenido sectorial, el Medio Físico, y está dirigido a protegerlos. Es decir, tiene sobre todo una intención limitadora de las actividades que pueden desarrollarse en cada área, para preservar sus valores naturales.

Metodológicamente, se sitúa en la línea de los estudios que evalúan la capacidad de acogida de actividades del medio natural y que culminan con una gradación de protecciones para las diversas áreas en función de su mayor o menor fragilidad o vulnerabilidad. Para ello descomponen la región en unidades homogéneas desde el punto de vista medioambiental, evalúan cada categoría y deciden el nivel de protección a aplicarle.

En consecuencia, el Estudio de los corredores fluviales, al igual que el resto del territorio se realiza por áreas homogéneas y no por cursos o cuencas completas. Cada tramo del corredor fluvial que tiene características específicas es delimitado estudiado y protegido de una forma específica, perdiéndose la consideración unitaria del río que, finalmente, está sometido a diferentes niveles de protección en los diferentes tramos en que se descompone. Prácticamente todos los tramos de los ríos estudiados resultan protegidos en mayor o menor grado por el Plan Especial. Así, el curso del Manzanares está protegido en toda su longitud a excepción de sus tramos urbanos por los municipios de Manzanares el Real, El Pardo y Madrid.

Esta visión, que tiene su fundamento en las diversas cualidades de cada tramo, introduce sin embargo un tratamiento diferenciado que remite en cierta medida a la ciudad dispersa, donde cada unidad urbana se dispone aislada y tiene sus propios contenidos y funciones.

En cualquier caso, el PEPMFPM supone la introducción en la planificación urbanística de los nuevos criterios de protección del medio natural que se generalizan en esos años y supuso el primer intento de crear una inflexión en la tendencia a considerar los corredores fluviales como espacios de oportunidad para el desarrollo urbano-industrial, que estaba provocando un proceso de degradación de sus condiciones naturales por la ocupación de suelos de gran riqueza ecológica para usos urbanos.

Debe avanzarse que, esta nueva visión proteccionista de los corredores fluviales y, en general, del medio natural, que impregnó el contenido de los siguientes planes de Madrid y su entorno, luego se mostraría insuficiente y limitadora a la hora de avanzar en el acondicionamiento de los corredores fluviales como espacios de ocio masivo y como elementos de articulación urbana.



Fig.22. Paisaje de la Cuenca Alta del Manzanares.

Fte.: Comunidad de Madrid, op. cit



Fig. 23. Cuenca Alta del Manzanares en el PEPMF

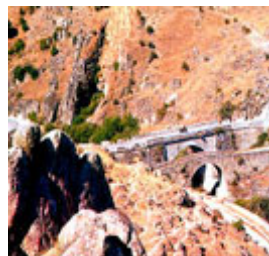


Fig.24. Paisaje de la Cuenca Alta del Manzanares

Fte.: Comunidad de Madrid, op. cit

I. Directrices de Ordenación Territorial. Bases, 1988^[12].

Con el lema de “Madrid, Región Metropolitana”, se editó en 1988 un documento que recogía las Bases para la redacción de unas Directrices de Ordenación Territorial de la región de Madrid, que nunca llegaron a redactarse. Su contenido no obstante, muestra la tendencia a un tratamiento por tramos de los corredores verdes o fluviales, que ya se había iniciado en el Plan de Protección del Medio Físico, aunque ahora dotándoles de un mayor contenido recreacional.

En efecto, dentro de los elementos territoriales señalados en las Bases, figuran tres que tienen relevancia al respecto, “la regulación del sistema hidrológico”, “el sistema regional de espacios libres” y el “conjunto de elementos territoriales articulados para un curso de agua”.

Confirma la línea ya iniciada de constitución de Parques Regionales en torno a los cursos de los ríos, proponiendo concretamente dos: el Parque Regional del río Guadarrama y el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, para el cual ya existía un Patronato. También propone la creación de un Parque fluvial Jarama-Manzanares, que se remite a estudios posteriores.

A destacar que todas las actuaciones sobre los ríos figuran en último lugar dentro de los componentes de las Operaciones Territoriales en que se concretan las Directrices, tras las propuestas de áreas industriales, desarrollos residenciales, propuestas infraestructurales, actividades terciarias, etc.

J. Bases del Plan Regional de Estrategia Territorial (PRET) de Madrid, 1996.

En los años noventa, un nuevo intento de planificación regional es abordado por el nuevo equipo político regional. El 20 de junio de 1996, la Comunidad de Madrid aprobó el Documento de Bases del Plan Regional de Estrategia Territorial (PRET), para promover un desarrollo equilibrado en la Región (CPT 1996).

Las Bases del PRET incluían ya una propuesta de protección de espacios naturales y un sistema de parques metropolitanos, en los que los corredores verdes adquirirían un papel protagonista.

En efecto, en su propuesta de espacios protegidos que venían a completar los ya existentes, se observa como el PRET completa la protección del conjunto de los corredores verdes, hasta entonces sólo protegidos por los tres Parques Regionales (de la Cuenca Alta del Manzanares, de los Cursos Bajos de los ríos Manzanares y Jarama y del Curso Medio del Río Guadarrama), con los nuevos Parques Regionales del Jarama Medio, del Henares y con la ampliación de los existentes.

De esta forma todos los cursos de agua y su entorno quedan protegidos, a excepción de sus tramos urbanos y constituyen una red de espacios naturales que estructura casi toda la región.

Sobre esta red primaria, el PRET propone un Sistema de Parques Metropolitanos, concebido como un intermedio entre los Parques Urbanos y la Red de Espacios Naturales Protegidos. En dicho sistema incluye dos parques fluviales: el parque Lineal del Manzanares Norte y el Parque Fluvial del Manzanares Sur, que cumplirían una función más específicamente recreativa. El conjunto puede observarse en el plano adjunto.

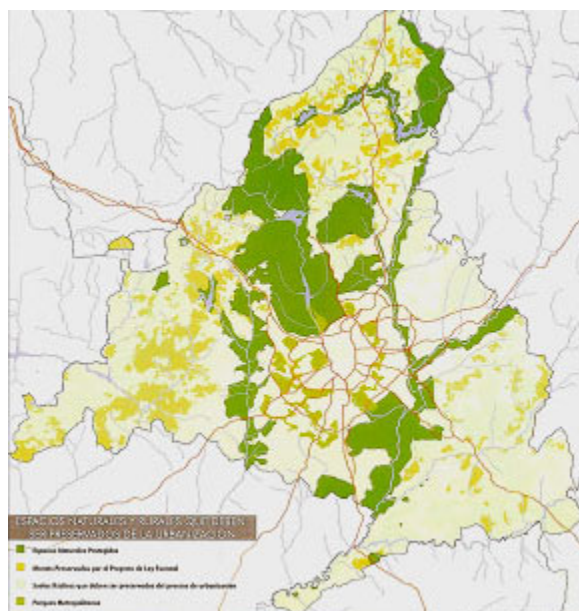


Fig. 25. Plan Regional de Estrategia Territorial. Bases. 1996.

A partir de 1996 y tras más de una década de intentos de elaborar un plan metropolitano para la aglomeración de Madrid, al que se oponen de forma difusa pero efectiva los municipios, celosos de su autonomía, la planificación urbanística en la región de Madrid se limita a la planificación puramente municipal, a la que tratan de dar coherencia los planes y programas sectoriales de infraestructuras y servicios y cuyos posibles impactos sobre el medio natural se tratan de prevenir y corregir mediante la creación de Parques Regionales y con la puesta en marcha de procedimientos de evaluación ambiental cada vez más sofisticados.

2.2.- Situación urbanística actual para el caso de Madrid

El área metropolitana de Madrid se extiende a través de más de 50 municipios y los

cursos de los ríos Guadarrama, Jarama y Manzanares, considerados para el estudio de los corredores fluviales de la región metropolitana, atraviesan un total de 43 de estos municipios o comunas.

La situación o regulación urbanística de estos corredores fluviales depende de los dos niveles de planificación posibles en la legislación urbanística española y la específica de la región de Madrid: la planificación supramunicipal y la planificación municipal.

Planes supramunicipales

En el caso de la planificación supramunicipal, la legislación de Madrid prevé la redacción de un Plan Regional de Estrategia Territorial, que se ocuparía de la ordenación territorial a nivel del conjunto de la Región. Este plan, al igual que otras figuras similares que le precedieron nunca llegó a elaborarse completamente y, en consecuencia, nunca fue aprobado. De tal forma que, en la actualidad, la región de Madrid y su área metropolitana no cuenta con ningún plan vigente de ordenación territorial.

Las únicas figuras de planificación supramunicipal vigente en la región de Madrid son de carácter sectorial y, entre ellas, las que más directamente afectan a los Corredores Fluviales son las declaraciones de Parques Regionales y los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) que se elaboran para su ámbito territorial.

En concreto, en la región metropolitana de Madrid están aprobados tres parques regionales en torno a los corredores verdes del Guadarrama, el Jarama y el Manzanares. Se trata de:

- El Parque Regional de del Manzanares.
- El Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama y su Entorno.
- El Parque Regional en torno a los Ejes de los Cursos Bajos de los Ríos Manzanares y Jarama.

De acuerdo con la legislación vigente, los suelos incluidos en el ámbito territorial de un Parque Regional quedan automáticamente clasificados como Suelo No Urbanizable de Especial Protección, una clase de suelo que se retira del proceso urbanizador y en el que sólo pueden autorizarse actividades compatibles con su función (agrícolas, forestales, etc.). Esta calificación del suelo, como No Urbanizable de Especial Protección, debe ser obligatoriamente incorporada a los planes municipales cuando estos se elaboran.

Para concretar el régimen de protección al que quedan sometidas las diferentes Zonas que componen el ámbito de un Parque Regional, se elabora y aprueban los citados Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, que todavía se concretan más mediante el Plan Rector de Uso y Gestión. Los principales datos de estos tres Parques Regionales constituidos en torno a los corredores fluviales son los siguientes:

PARQUE REGIONAL DE LA CUENCA ALTA DEL MANZANARES

Cronología

1985: Creación Parque Regional: Ley 1/1985, de 23 de enero.

1992: Se integra en la Red Internacional de Reservas de la Biosfera.

1995: Plan Rector de Uso y Gestión

Datos básicos

Superficie: 46.728 Has.

Nº de municipios a los que afecta: 16

Longitud del corredor fluvial incluido en el parque: 20 Km .

Suelo de propiedad privada: 65 %

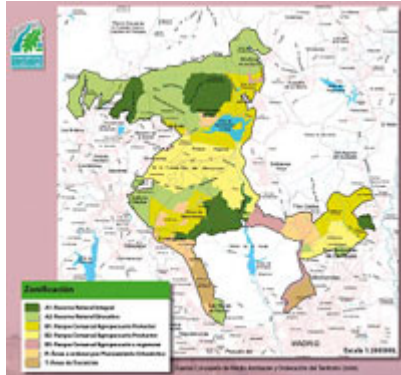


Fig. 26. Plano de zonificación del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares.



Fig. 27. Paisaje en la Cuenca del Manzanares. Fte.: Comunidad de Madrid, op. cit.

Fte.: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

Como puede verse en el plano de zonificación, el corredor fluvial propiamente dicho es objeto de 4 niveles de protección según sus diferentes tramos: A1, A2, B1 y B2.

PARQUE REGIONAL DEL CURSO MEDIO DEL RÍO GUADARRAMA Y SU ENTORNO.

Cronología

1992 Régimen de Protección Preventiva

1999 Creación del Parque Regional: Ley 20/1999, de 3 de mayo

1999 Plan de Ordenación de los Recursos Naturales

Datos básicos

Superficie: 18.632 Has.

Nº de municipios a los que afecta: 18

Longitud del corredor fluvial incluido en el parque: 32 Km .

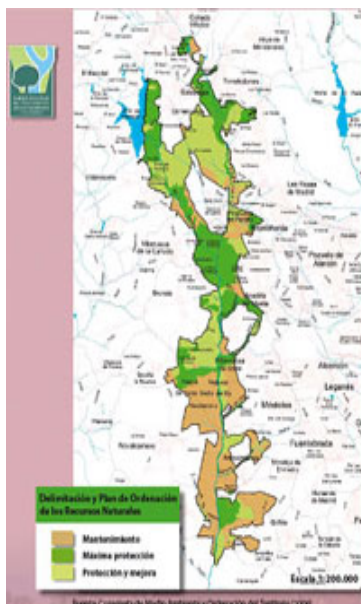


Fig. 28. Plano de zonificación Parque Regional del Curso Medio del río Guadarrama y su entorno.

Fte.: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

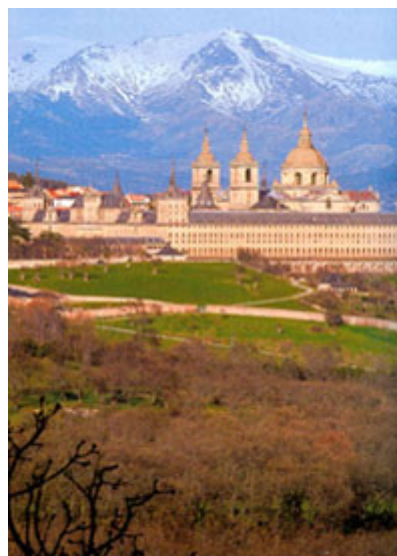


Fig. 29. La Cuenca del Guadarrama. Fte.: Comunidad de Madrid, op. cit.



Figs. 30, 31 y 32. Parque Regional del Curso Medio del río Guadarrama y su entorno. La presión demográfica, derivada de la existencia de numerosas urbanizaciones en las inmediaciones, algunas al borde mismo del cauce del río, constituye la principal amenaza de este espacio natural protegido.

Fte. Fotos: Recursos Google:
http://jfdelafuente.blogspot.com/2008_01_01_archive.html

Como puede observarse en el plano, el PORN incluye tramos del cauce fluvial en los tres niveles de ordenación que define (mantenimiento, máxima protección y protección y mejora), aunque la mayoría de ellos en el segundo, el de máxima protección.

PARQUE REGIONAL EN TORNO A LOS EJES DE LOS CURSOS BAJOS DE LOS RÍOS MANZANARES Y JARAMA

Cronología

1994 Creación del Parque Regional: Ley 6/1994, de 28 de junio
1999 Plan de Ordenación de los Recursos Naturales

Datos básicos

Superficie: 30.000 Has.

Nº de municipios a los que afecta: 16

Longitud del corredor fluvial del Jarama incluido en el parque: 27 Km

Longitud del corredor fluvial del Manzanares incluido en el parque: 10 Km

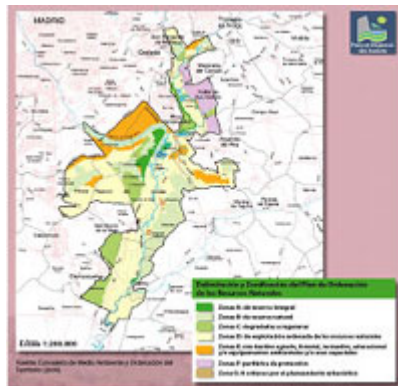


Fig. 33. Plano de zonificación Parque Regional en torno a los ejes de los Cursos Bajos de los ríos Manzanares y Jarama.

Fte.: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

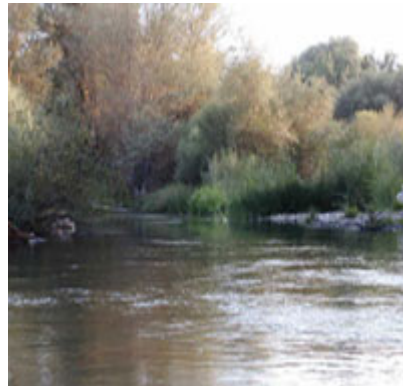


Fig. 34. Curso Bajo del Jarama

Fte.Foto: Recursos Google:

www.jaramadirecto.com

Como puede verse en el plano de zonificación del PORN, el corredor fluvial propiamente dicho es objeto de 6 niveles de protección según sus diferentes tramos: A, B, C, D, E y F.

Planificación municipal

El otro nivel de planificación mediante el que pueden regularse urbanísticamente los corredores fluviales, y todos los suelos de un municipio, es el del planeamiento municipal, normalmente formalizado a través de los Planes Generales y, en algunos casos, a través de Normas Subsidiarias.

Una ojeada al planeamiento municipal vigente, que se recoge en el plano adjunto, junto a la delimitación de los Parques Regionales, muestra cómo la calificación más extendida para tratar los corredores fluviales es la de Suelo No Urbanizable, en general de Especial Protección, con diversas denominaciones (protección agrícola, de cauces, etc.). Como ya se ha indicado, esta calificación implica la retirada de estos suelos del proceso urbanizador y su protección del mismo.

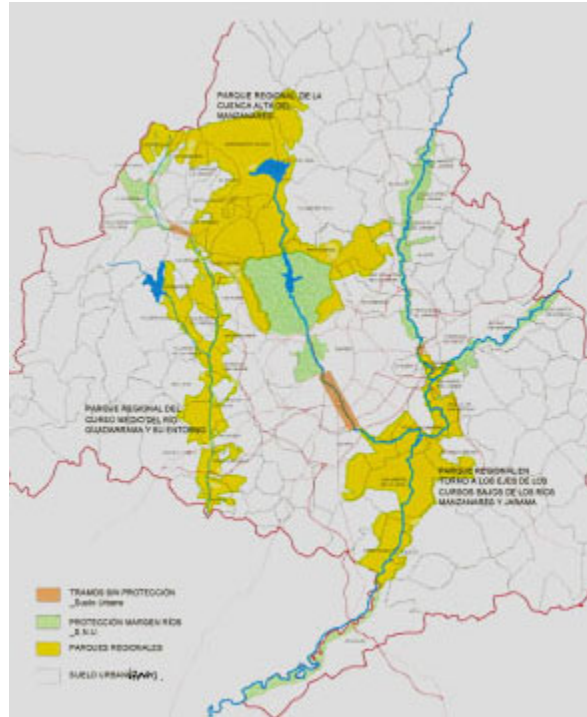


Fig. 35. Calificación urbanística de los Corredores Fluviales
Fuente: Elaboración propia

En efecto, en el plano adjunto puede comprobarse cómo los tramos de los corredores fluviales no incluidos en los parques regionales están muy mayoritariamente calificados con esta protección, en la que coinciden la mayoría de los planes municipales, a excepción únicamente de cinco tramos en el ámbito de la región metropolitana, uno de cierta longitud, el curso del río Manzanares situado en el interior del casco compacto de la ciudad de Madrid, y cuatro muy cortos en diversos municipios (Los Molinos, Collado-Villalba, San Fernando de Henares y Madrid).

En el cuadro adjunto se muestran las longitudes y municipios en los que los corredores fluviales están afectados por los tres tipos básicos de regulación urbanística, así como los porcentajes que cada una de ellas supone respecto al total, mientras en la tabla siguiente se ofrece información pormenorizada sobre la calificación de cada municipio:

CALIFICACIÓN URBANÍSTICA DE LOS TRAMOS				
	Longitud[13]		Municipios	
	Km.	%	En N°	En %
No Urbanizable Protegido por Parque Regional	88,0	47,8	47	72,3
No Urbanizable por el planteamiento municipal	84,5	45,9	13	20,0
Incluidos en Suelo Urbano o Urbanizable	11,6	6,4	5	7,7
TOTAL	184,1	100,0	65	100,0

CALIFICACIÓN URBANÍSTICA DE LOS CORREDORES FLUVIALES POR MUNICIPIOS					
MUNICIPIO	PLAN VIGENTE	RÍO GUADARRAMA	RÍO JARAMA	RÍO MANZANARES	RÍO HENARES
Alcalá de H.	PG 1991				SNUP Ecolog.
Alcobendas	PG 1999	PR-CA		SNUP cauces	
Algete	PG 2000			SNU agropec.	
Aranjuez	PG 2002			T1 PR-CBMJ T2 SNUP edaf	
Arganda del Rey	PG 1999			PR-CBMJ	
Arroyomolinos	NS 2001		PR CM		
Batres	NS 1996		PR CM		
Boadilla del M.	PG 2001		PR CM		
Brunete	PG 2000		PR CM		
Cercedilla	NS 1985	PR-CA	SNUP		
Ciempozuelos	PG 1994			SNUEP cauce	
Collado Villalba	PG 2001	PR-CA	S Urbano		
Colmenar Viejo	PG 1986	PR-CA			
Colmenarejo	NS 1996		PR CM		
Coslada	PG 1995			SNU	
El Molar	NS 2001			SNU	
Fuente el Saz	NS 1988			SNU agrícola	
Galapagar	NS 1989	PR-CA	S Urbano		
Getafe	PG 2000			PR-CBMJ	
Guadarrama	NS 2000	PR-CA	SNUP		
Las Rozas	PG 1994		PR CM		
Los Molinos	PG 1998		T1 SNU T2 S Urbano		
Los Santos de H.	NS 1994				SNUP paisaje
Madrid	PG 1997	T1 SNUEP S Urbano		T1 SNU T2 S Urbano	
Majadahonda	PG 1997		SNUEP		
Manzanares el R.	NS 1976	PR-CA			
Mejorada del C.	PG 1996			PR-CBMJ	
Móstoles	PG 2001		PR CM		
Navalcarnero	PG 2002		PR CM		

Paracuellos del J.	PG 2000			SNUP forestal	
Rivas Vaciamadrid	PG 1993			PR-CBMJ	
San Fernando de H	PG 2002			T1 PR-CBMJ T2 S Urbano	PR-CBMJ
San Martín	NS 1996			PR-CBMJ	
Soto del Real	NS 1996	PR-CA			
San Lorenzo del E.	NS 1996		SNUP agrop.		
San Sebastián	PG 1996	PR-CA		SNU agrícola	
Talamanca del J.	NS 1996			SNUP	
Titulcia	NS 1993			PR-CBMJ	
Torrejón de Ardoz	PG 2000				SNUEP cauce
Torrelodones	NS 2001	PR-CA	PR CM		
Tres Cantos	PG 2002	PR-CA			
Valdemorillo	NS 2000		PR CM		
Valdetorres del J.	NS 1997			SNUP agric.	
Velilla de S. A.	PG 1995			PR-CBMJ	
Villanueva de C.	PG 2001		PR CM		
Villanueva del P.	PG 1999		PR CM		
Villaviciosa de O.	PG 1999		PR CM		

(Fuente: Elaboración propia)

Notas

- [2] Existe una edición facsímil del proyecto de Ensanche de Madrid realizada por el Colegio de Arquitectos de Madrid en 1978 y titulada: Plan Castro.
- [3] Ver: MAURE 1986.
- [4] Ver: CRRSM 1939.
- [5] Ver a este respecto el número especial de la Revista Nueva Forma dedicado a Fernando García Mercadal, principal responsable del proyecto, en su número 69, de octubre de 1971.
- [6] El GATEPAC (Grupo de Artistas y Técnicos Españoles Para la Arquitectura Contemporánea), se formó como la rama española de los C.I.A.M. Sus miembros más relevantes fueron Fernando García Mercadal, Josep Lluís Sert, Josep Torres Clavé y Antoni Bonet i Castellana.
- [7] Ver: LORITE 1986.
- [8] Esquemas y Bases para el Desarrollo del Plan Regional de Madrid, 1939, Pág. 76.
- [9] SAMBRICIO 2003 contiene una edición facsímil del Plan.

[10] Ver: CGOUMA 1962.

[11] Ver COPLACO 1976.

[12] Ver: CPT 1988.

[13] Longitudes para toda la provincia de Madrid. Elaboración propia.

3. Accesibilidad, acondicionamientos, usos

Tal como se ha visto, exceptuando el tramo más urbanizado del río Manzanares a su paso por el casco urbano de Madrid, encauzado desde finales del XIX, y algunos pequeños tramos dispersos, la inmensa mayoría de los corredores verdes fluviales de la región metropolitana se encuentran en la actualidad protegidos de la urbanización, por un lado, por la legislación general referente al dominio público y a sus bandas de servidumbre y policía y, por otro, por el planeamiento urbanístico que los califica de Suelo No Urbanizable, bien por estar incluidos en un Parque Regional, bien por decisión del propio plan municipal.

Sin embargo, el hecho de estar incluidos en un Parque Regional o de estar calificados como suelos protegidos no garantiza que los corredores fluviales estén acondicionados y cumplan una función recreativa y de ocio para el conjunto metropolitano y, a través de ella, puedan jugar una función articuladora de la aglomeración urbana. Incluso, puede considerarse que es, precisamente, este tipo de “proteccionismo” una de las limitaciones principales para su real puesta en valor.

De hecho, del análisis de la situación actual, que se ha basado en recorridos de observación todo a lo largo de los corredores fluviales, realizados en la primavera de 2007, y en la consulta de las publicaciones oficiales, se deduce que el nivel de accesibilidad de estos corredores verdes es muy limitado, su grado de acondicionamiento bajo y su frecuentación ciudadana escasa, en relación a su potencial. El problema de accesibilidad de los corredores fluviales, cuya expresión se revela en el esquema adjunto, en el que se observa la importante proporción de tramos del río que no cuentan con accesos adecuados, puede tener, en efecto, una cierta relación con su calificación como suelo No Urbanizable Protegido por el planeamiento municipal vigente. Y ello por dos razones.

La primera es que al calificarlos como no urbanizables el planeamiento los separa, incluso físicamente, de las áreas urbanizadas o en proceso de urbanización, ya que el objetivo principal es protegerlas de sus posibles impactos negativos, y al separarlas las desconecta de los lugares de vida de la población, reduciendo su accesibilidad mutua.

De esta forma, contrariamente a lo que sucedió en el pasado en que se canalizaron e integraron en las ciudades y pasaron a ser elementos importantes de su morfología, mediante este tratamiento actual exclusivamente proteccionista, los corredores fluviales quedan totalmente desvinculados y apartados de los espacios donde vive y trabaja la población y ocupan una situación casi marginal respecto a los espacios de la vida social. Podría decirse, que el mismo instrumento que los protege de su degradación ambiental, los protege asimismo de su utilización social y de la posibilidad de jugar un papel más importante en el contexto metropolitano.

La segunda es que, al retirarlas del proceso urbanizador también se les excluye de uno

de los principales instrumentos urbanísticos de conseguir suelo para uso público, el mecanismo de equidistribución de las cargas y beneficios del planeamiento entre todos los propietarios del suelo urbanizable, con independencia del uso a que vayan a destinarse los terrenos, consagrado por la legislación urbanística española.

De esta manera, al no poder ser calificados directamente como parques municipales, cuyo suelo se adquiere gratuitamente en el proceso de urbanización cualquiera que sea su localización, el planeamiento no puede garantizar la obtención de la propiedad para uso público, al no existir este mecanismo dentro del suelo No Urbanizable. Así, la mayor parte de los terrenos de estos corredores verdes se mantienen como propiedad privada, lo que impide su uso público, hasta que no sean adquiridos por la Administración, y el acceso a los cauces, estos sí de dominio público, queda muy limitado.

Es, por tanto discutible, que la calificación de Suelo No Urbanizable de protección que tienen en la actualidad la inmensa mayor parte del suelo de los corredores fluviales sea lo más adecuado para hacerlos accesibles a los ciudadanos.

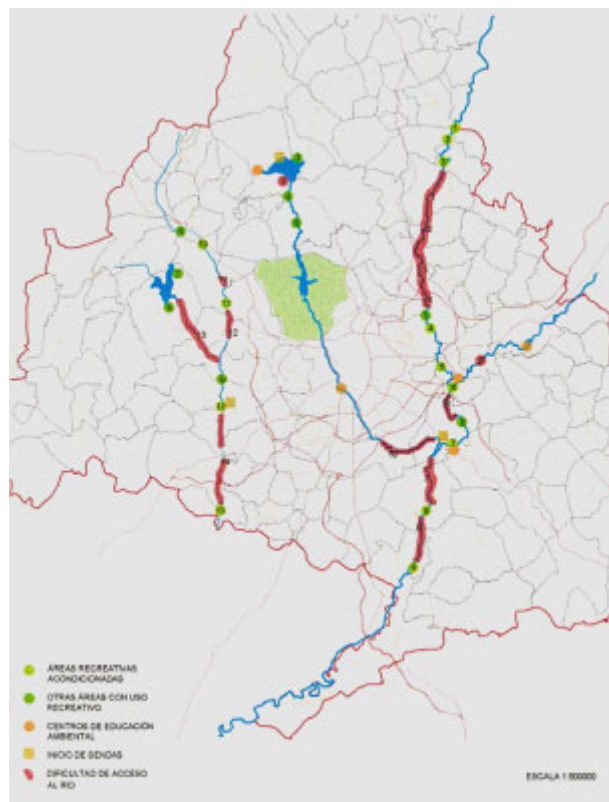


Fig. 36. Acondicionamientos y accesibilidad a los corredores fluviales

Fuente: elaboración propia

En lo que respecta a su acondicionamiento, en el plano, puede verse también la escasez de áreas recreativas acondicionadas dentro de los corredores fluviales (13 en una longitud de 184,1 Kilómetros de cauces) o de áreas sin acondicionar que tienen un

uso recreativo (9)^[14]. Los cinco centros de educación ambiental existentes y la señalización de algunas sendas, iniciativas de gran interés desarrolladas en la última década, no son sin embargo suficientes como para modificar el escaso papel recreativo y de articulación territorial que juegan estos espacios a nivel metropolitano.

Esta escasez se debe, en parte, a la insuficiencia de las inversiones de las administraciones responsables, regionales o locales dependiendo de su pertenencia o no a un parque regional, pero proviene, también, en parte, de la existencia de una gran proporción de propiedad privada en estos ámbitos, que impide la realización de instalaciones de uso público sin la adquisición previa de la propiedad, lo que constituye un serio obstáculo a su acondicionamiento recreativo.

De hecho, la proporción de propiedad privada en los parques regionales es, también importante, como muestra el caso del parque de la Cuenca Alta del Manzanares que, a pesar de incluir áreas de montaña, tradicionalmente de propiedad pública en España, cuenta con un 65% de propiedad privada en su interior.

En cualquier caso, por estas razones, incluso en los parques regionales, el nivel de acondicionamiento para actividades recreativas es relativamente pobre, como demuestra el inventario de instalaciones del Plan de Uso y Gestión del Parque Regional del Curso Alto del Manzanares, que acredita la existencia de:

- Un camping y un lugar para acampada, con capacidad para 700 y 500 personas respectivamente.
- El Centro de Interpretación de Manzanares el Real.
- Tres casas forestales.
- Cinco fuentes de construcción en piedra.
- Un refugio de montaña, «Peñalara», en «Peña el Tormo».

Un despliegue de instalaciones ciertamente escaso para apoyar el uso recreativo del Parque, si se tiene en cuenta que éste se extiende por más de 467 kilómetros cuadrados y acoge 20 kilómetros del cauce del Manzanares.

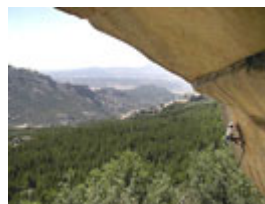
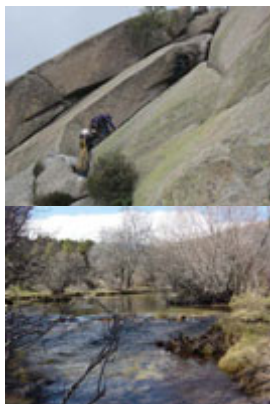
En lo referente a la frecuentación de los corredores fluviales como espacios de recreo y ocio, debe subrayarse la escasez de los datos disponibles al respecto. Además de las observaciones realizadas directamente por el equipo, en los recorridos efectuados por ellos en días de labor de la primavera avanzada de 2007, y que demostraron su casi nula utilización entre semana, sólo se dispone de una estimación de los visitantes en el Parque Regional de las Cuenca Alta del Manzanares, incluidos en su Plan de Uso y Gestión de 1996.

En el referido Plan, se estima que el total de visitantes del Parque, una vez deducidos los de aquellos que por tener residencias secundarias en su interior no pueden ser considerados como tales, podría elevarse a unos 500.00 anuales, de los cuales cerca de 400.000 se concentrarían en un área de especiales valores paisajísticos, y dentro de ésta:

“Una franja de apenas 2 km. de largo por 50 metros de ancho concentra el 70 por ciento de usuarios que acceden al área de « La Pedriza » produciendo unas densidades de 90 individuos por Ha. La margen izquierda del Manzanares, entre los dos puntos antes citados, alcanza 129 individuos por Ha. Las actividades que aquí se realizan son:

paseos, baño, observación de la naturaleza, minoritaria, y actividades de carácter sedentario (más del 50 por ciento de los visitantes)". (CMADR, 1995, 66).

En definitiva, por el momento y aunque los corredores verdes tengan enormes potencialidades recreativas y de articulación metropolitana, su acondicionamiento para dicha funciones es muy reducido y su utilización muy baja y se concentra en algunos lugares especialmente atractivos y accesibles.



Figs. 37, 38, 39 y 40. Paisajes de La Pedriza.

Ftes.: Recursos Google:

trotamontes.org; vertical.lacoctelera.net; zaunka.com

Nota

[14] En el anejo Madrid-1 se presentan ilustraciones fotográficas sobre el nivel de acondicionamiento recreativo de estas áreas.

4. Los corredores verdes realidades y potencialidades

La potencialidad de los corredores verdes, en particular, los fluviales para cumplir importantes funciones recreativas y constituirse en elementos articuladores de las metrópolis dispersas está fuera de toda duda.

En efecto, en el caso de Madrid, esta potencialidad se demuestra en el hecho de que 47 de los 179 municipios que componen la región están atravesados por estos corredores verdes y, lo que es más importante, que en ellos viven 4.873.259 personas, de las 6.008.183 que habitan la región de Madrid^[15], es decir, más del 81 % del total. Esto confiere a los corredores fluviales una alta accesibilidad potencial en relación a los ciudadanos.

También contribuye a dicha potencialidad el hecho de que, en su inmensa mayor parte, los corredores fluviales de la región, bien están incluidos dentro del ámbito de los Parques Regionales existentes, bien están protegidos por el planeamiento municipal como suelos no urbanizables, además de contar los cauces con la protección jurídica que les confiere su condición de dominio público, lo que supone en cualquier caso, que no pueden ser urbanizados y que tienen garantizado un cierto nivel de conservación.

Estas protecciones han logrado detener el proceso de degradación (ocupación, vertidos, abandono) que acompañó al desarrollismo español de los sesenta y setenta, del pasado siglo, que relegó a los corredores fluviales a meros espacios geográficos de oportunidad para el desarrollo industrial y urbano. Actualmente, estas protecciones garantizan en gran medida la preservación de sus valores naturales, lo que mantiene su atractivo y condiciones para servir de soporte a prácticas de ocio y recreo masivas y, por tanto, su capacidad de constituirse en elementos integradores de la región metropolitana.

Sin embargo, frente a estas potencialidades se observa un escaso grado de acondicionamiento de los corredores fluviales para acoger prácticas de ocio y recreo, así como una cierta falta de accesos adecuados a su función.

Todo ello desemboca en una baja utilización de estos ámbitos, cuyo uso se concentra en tramos muy determinados, permaneciendo el resto prácticamente sin vida social.

Esta situación parece deberse a dos causas principales, por un lado, a las dificultades de integración de los corredores fluviales en las áreas urbanizadas y a las dificultades de obtención del suelo para destinarlo a uso público, derivadas ambas de su calificación como Suelo No Urbanizable, consecuencia del objetivo prioritario de "protección", con que se aborda el tratamiento de estos espacios.

Por otro, por la escasez de inversiones en la construcción de accesos y acondicionamientos, relacionada en gran medida, también, con el mantenimiento de una importante proporción de los corredores fluviales como propiedad privada, inaccesible a la actuación de la Administración sin su previa adquisición, pero consecuencia directa, en cualquier caso, de la falta de asignación de suficientes recursos financieros al desarrollo de estos elementos.

Consecuentemente con ello, la frecuentación de los corredores fluviales es escasa y su papel en la articulación física, social y funcional de la región metropolitana de Madrid poco relevante.

Se estima que, si realmente se pretende dotar a los corredores fluviales de utilidad

como soportes de prácticas de ocio y recreo y, a través de éstas, constituirlos en elementos de articulación de la metrópoli dispersa es preciso un cambio de actitud de la Administración que incluya, por un lado, superar la visión puramente proteccionista de estos ámbitos, conjugándola con su integración con las áreas urbanizadas en un nuevo modelo de ciudad, que podría ser mutuamente enriquecedora y que exigiría conferirles una nueva calificación urbanística capaz de potenciar esta nueva visión, y por otro, la asignación de mayores recursos para concretar la formalización de esta integración y del acondicionamiento de estos elementos.

Nota

[15] Datos de 2006, de acuerdo con los censos y padrones de población.

Bibliografía

- AFT (1997): *Farming on the Edge Report*. American Farmland Trust.
<http://www.farmland.org/resources/fote/default.asp>
- AFT (1998): *Living on the Edge: The Costs and Risks of Scatter Development*. American Farmland Trust. American Farmland Trust, March 1998.
- AMBIENTE ITALIA (2003): *European Common Indicators Towards a Local Sustainability Profile*. Ambiente Italia, Milano.
- AUDIRAC, I., SHERMYEN, A.H. y M.T. SMITH (1990) "Ideal Urban Form and Visions of the Good Life: Florida's Growth Management Dilemma" *Journal of the American Planning Association*, 56, pp. 470-482.
- BANISTER, D. (1998) "Sustainable Development and Transport". Report for the Bundersforschunsanstalt für Landeskunde un Raumord-nung. The Urban 21 Project
- BARTON, B.; DAVIS, G.; GUISE, R. (1995): *Sustainable Settlements: a guide for planners, designers and developers*. University of the West of England and Local Government Management Board.
- BELZER, D.; AUTLER, G. (2002): *Transit oriented development : moving from rhetoric to reality*. Washington , D.C. : Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy. Disponible en internet: www.brookings.edu/urban.
- BEAUMONT, C. (1996): *Smart States , Better Communities: How State and Governments Can Help Citizens Preserve Their Communities*. National Trust for Historic Preservation, WashingtonD.C.
- BENFIELD, K; RAIMI, M. ; CHEN, D. (1999): *Once There Were Greenfields: How Urban Sprawl is Undermining America 's Environment, Economy and Social Fabric*. Natural Resources Defense Council. www.nrdc.org
- BERRY , D. (1978): "Effects of Urbanization on Agricultural Activities Growth and Change". *Growth and Change*, Volume 9 Issue 3 Page 2-8, July 1978.

- BLACK, Thomas J, (1996) "The Economics of Sprawl" *Urban Land* 55 (3) pp. 6-52.
- BOLLIER, D. (1998): *How Smart Growth Can Stop Sprawl*. Essential Books. Sprawl Watch Clearinghouse at www.sprawlwatch.org
- BREHENY, M.J., GORDON, I. y S. ARCHER (1996) "Can planning for a more compact city secure sustainable levels of urban travel in the London region?" ESRD papers on London Seminar.
- BRESLAW, J.A. (1990) "Density and Urban Sprawl: a Comment" *Land Economics*, nº 66 (4) pp. 464-469.
- BURCHELL, R.W. et alt. (1998) *Costs of Sprawl –revisited*. Transportation Research Board. National Research Council. Report 39. Washington , DC .
- CALTHORPE, P. (1993): *The Next American Metropolis- Ecology, Community, and the American Dream*. New York, Princenton Architectural Press.
- CERVERO, R.(1989): "Jobs-housing balancing and regional mobility". *Journal of the American Planning Association*. 55(2).
- CGOUMA (1962): *Plan general de ordenación urbana del área metropolitana de Madrid*. Ministerio de la Vivienda. Comisaría General para la Ordenación Urbana de Madrid y sus Alrededores. Madrid .
- CHAMPION, A.G. (ed) (1989) *Counterurbanisation: The Changing Pace and Growth of Population Deconcentration*. London, Arnold.
- CHURCHMAN, A. (1999) "Disentangling the Concept of Density" *Journal of Planning Literature* nº 13 (4) pp. 389-411.
- CLAWSON , M. y P. HALL (1973) *Planning and Urban Growth: An Anglo American Comparison*. Johns Hopkins Press, Baltimore 34.
- CMADR (1995): *Plan Rector de Uso y Gestión del parque Regional de la Cuenca del Manzanares*. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional. Comunidad de Madrid. Serie Legislación Ambiental nº 2.
- COAM (1978): *Plan Castro*. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
- COMUNIDAD DE MADRID, EL PAIS AGUILAR, CANAL DE ISABEL SEGUNDA, *Madrid, Guía Turística del Canal de Isabel Segunda. La Sierra del Agua, 2006*.
- COPLACO (1976): *Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Madrid*. Comisión de Planificación del Área Metropolitana de Madrid.
- CRRSM (1939): *Esquemas y Bases para el Desarrollo del Plan Regional de Madrid*. Comité de Reforma, Reconstrucción y Saneamiento de Madrid.
- CPT (1988): *Directrices de Ordenación Territorial. Bases*. Consejería de Política Territorial. Comunidad de Madrid.

- CPT (1996): *Plan Regional de Estrategia Territorial. Bases*. Madrid. Consejería de Política Territorial. Comunidad Autónoma de Madrid.
- DANIELSEN, K.A.; LANG, R.E.; y W. FULTON (1999) "Retracting Suburbia: Smart growth and the Future of Housing" *Housing Policy Debate* 10 (3) pp. 513-540.
- DETR (1998): *Planning for Sustainable Development. Towards Better Practice*. Department of the Environment, Transport and the Regions.
<http://www.planning.detr.gov.uk/bydesign>
- DUANY, A.; PLATTER-ZYBERK, E. (1991): *Towns and Town-making Principles*. Rizzoli International Publication, New York .
- EEA (2006) "Urban Sprawl in Europe . The Ignored Challenge". European Environmental Agency. Report No. 10/2006.
http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2006_10/en/eea_report_10_2006.pdf
- EEA-UNEP (2000) "Down to Earth: Soil degradation and sustainable development in Europe . A challenge for the 21st century" *Environmental issues series* nº 6. Copenhagen.
- EWING , Reid (1994) "Characteristics, Causes and Effects of Sprawl: A Literature Review"

Environmental and Urban Issues, FAU/FIU Join Center
- EWING , Reid (1997) "Is Los Angeles-Style Sprawl Desirable?" *Journal of American Planning Association*, Vol 63, nº 1, pp. 107-126.
- EWING , Reid; HODDER, R. (1997): *Best Development Practices: A Primer for Smart Growth*, Smart Growth Network, www.smartgrowth.org
- FREEMAN, L. (2001): "The Effects of Sprawl on Neighbourhood Social Ties. An Explanatory Analysis" *Journal of the American Planning Association*, winter 2001, vol. 67 no. 1. FTA (1999a): *Parking supply management*. Federal Transit Administration, U.S. , D. O.T. Washington. Disponible en ["www.fta.dot.gov/fta/library/planning/tdmstatus/FTAPRKSP:HTM"](http://www.fta.dot.gov/fta/library/planning/tdmstatus/FTAPRKSP:HTM) .
- GALSTER, G., HANSON, R., RATCLIFFE, M.R. WOLMAN, H., COLEMAN, S. y J. FREIHAGE (2001) "Wrestling Sprawl to the Ground: Defining and Measuring an Elusive Concept" *Housing Policy Debate*, Vol 12, Issue4, pp. 681-717.
- GORDON, P. y RICHARDSON , H. W. (1997) "Are Compact Cities a Desirable Planning Goal?" *Journal of the American Planning Association* 63 (1), pp. 89-106
- GOTTMAN, J. Y R. HARPER (1967) *Metropolis on the Move: Geographers Looks at Urban Sprawl*. John Wiley and Sons, New York
- HAINES, V. (1986): "Energy and Urban Form: A Human Ecological Critique". *Urban Affairs Quarterly* 21, 3: 337-353.

- HARVEY , E.O. y W. CLARK (1965) "The Nature and Economics of Urban Sprawl" *Land Economics* nº 41 (1) pp. 1-9
- HENRY, G. (2004) "La ciudad de baja densidad: lógicas, gestión y contención". Consorci Universitat Internacional Menéndez Pelayo, Barcelona, 24, 25 y 26 de noviembre de 2004.
- JOHNSON, M.P. (2001) "Environmental Impacts of Urban Sprawl: A Survey of the Literature and Proposed Research Agenda" *Environment and Planning A*, nº 33 (4), pp. 717-736.
- KATZ, P. (1994): *The New Urbanism. Towards an Architecture of Community*. New York , McGraw Hill.
- KENWORTHY, J. y NEWMAN, P.W.C. (1989) *Cities and Automobile Dependence: A Sourcebook*. Gower, Aldershot .
- KIRBY, Andrew (2004) "On Sprawl" *Cities*, vol 21 (5) pp. 369-370
- LÓPEZ, J.; MODENES. J.A. (2005): "Expansión territorial de la residencia secundaria y ciudad compacta en españa: ¿elementos de un mismo sistema?". Comunicació presentada a la *XXV Conferència Internacional de Població*, IUSSP. Cesio 168: "Circulació i suburbanització". Tours, 18-23 de juliol de 2005. Centre d'Estudis Demogràfics 2005. <http://www.ced.uab.es/publicacions/PapersPDF/Text274.pdf>
- LORITE, J. (1932): Informe sobre el plan general de extensión de 1931. Ayuntamiento de Madrid.
- MALPEZZI, Stephen y We-kai GUO (2001) "Measuring "Sprawl". Alternative Measures of Urban Form in U.S. Metropolitan Areas" The Center for Urban Land Economics Research. University of Wisconsin , adison, <http://www.bus.wisc.edu/realstate/docs/docs/Alternative%20Measures%20of%20Urban%20Form.doc>
- McELFISH, J. M. (2007): "Ten Things Wrong With Sprawl". Environmental Law Institute. http://www.elistore.org/Data/products/d17__02.pdf
- MASSEY, D. y N. DENTON (1988) "Suburbanization and Segregation in U.S. Metropolitan Areas" *American Journal of Sociology*, nº 94 (3), pp.592-626
- MAURE, L. (1986): *Anteproyecto del trazado viario y urbanización de Madrid : Zuazo-Jansen : 1929-1930*. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
- MIESZKOWKI, P. Y E. MILLS (1993) "The causes of metropolitan suburbanization" *Journal of Economic Perspectives*, Vol 7, nº 3, pp. 135-147
- MILLS, David E. (1981) "Growth, Speculation and Sprawl in a Monocentric City " *Journal of Urban Economics*, Vol 10, issue 2, pp. 201-226
- MONCLÚS, F.J. (Ed) (1998) *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*. CCCB, pp. 5-16.

- MUÑOZ, F. (2005) "La producció residencial de baixa densitat" *Elements de Debat Territorial*, nº 21, Diputació de Barcelona, xarxa de municipis.
- MUÑIZ, GARCIA Y CALATAYUD SPRAWL: Definición, causas y efectos
- NEWMAN, P. (1996): "Reducing Automobile Dependence". *Environment and Urbanization* 8,1: 67-92.
- PEISER, R. (1990) "Density and Urban Sprawl: a Reply" *Land Economics*, nº 66 (4), pp.469-473.
- POPENOE, D. (1979) "Urban Sprawl: Some neglected Sociology". *Sociology and Social Research* nº 31 (2) pp. 181-188.
- PLAUT, T. (1976): "The Effects of Urbanization on the. Loss of Farmland at the Rural-Urban Fringe: A. National and Regional Perspective," *Discussion Paper Series* No. 94. Amherst MA : Regional Science Research Institute, University of Massachusetts .
- RAZIN, E. y M. ROSENTRUB (2000) "Are Fragmentation and Sprawl Interlinked? North American Evidence" *Urban Affairs Review*, nº 35 (6), pp. 821-836.
- RUEDA, Salvador (2002) "*Els costos ambientals del models urbans dispersos*" Papers, regió Metropolitana de Barcelona, nº 36, maig 2002, pp. 73-104.
- SAMBRICIO, C. (ed.) (2003): *Plan Bidagor 1941-46: plan General de Ordenación Urbana de Madrid*.Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Comunidad de Madrid.
- SCHAEFFER, K. H. y SCLAR, E. (1975): *Access for All*. Baltimore MD : Penguin Books.
- SELC (1999): *Smart Growth in the Southeast: New Approaches for Guiding Development*. Southern Environmental Law Centre. Charlottesville, Virginia.
- SERRATOSA, Albert (1999) Ciutat compacta, urbanització dispersa. Albert GARCIA ESPUCHE y Salvador RUEDA (Eds) (1999) *La ciutat sostenible*. CCCB, Barcelona .
- SIERRA CLUB (1998) "Sprawl: The Dark Side of the American Dream". <http://www.sierraclub.org/sprawl/report98/what.html>
- SIERRA CLUB (2000) "Sprawl Costs Us All: How Your Taxes Fuel Suburban Sprawl" Report Spring 2000. <http://www.sierraclub.org/sprawl/report00/>
- TORRENS, Paul M. y Marina ALBERTI (2000) "Measuring Sprawl" CASA Paper nº 27, UCL. Paper presentado en of Collegiate Schools of Planning Conference, Noviembre 2000, Atlanta .
- TSAI, Yu-Hsin (2005) "Quantifying Urban Form: Compactness versus

"Sprawl" *Urban Studies*, Vol 42, nº 1, pp. 141-161.

- ULI (1994): *Transit-oriented design*. The Urban Land Institute. Washington, D.C.
- VALENZUELA, M. (1976), "La residencia secundaria en la provincia de Madrid. Génesis y estructura espacial", *Ciudad y Territorio*, 2-3, pp. 135-153.
- WACKERNAGEL, Mathis (1996) "¿Ciudades sostenibles?" *Ecología Política*, nº 12, pp. 43-50
- WEITZ, J. y T. MOORE (1998) "Development inside growth boundaries. Oregon 's empirical evidence of contiguous urban form" *Journal of the American Planning Association* 64 (4) pp. 424-440
- WOLMAN, H. GALSTER, G., HANSON, R., RATCLIFFE, M., y K. FURDELL (2002) "Measuring Sprawl: Problems and Solutions" 2002 Meeting of the Association of Collegiate Schools of Planning, Baltimore .
- YOUNG, D. (1995): *Alternatives to Sprawl*. Lincoln Institute of Land Policy.