

Área IV-B

LA ORDENACIÓN URBANA EN EL MARCO DE LA ORDENACIÓN TERRITORIAL

Relator: **D. Alberto Peñín**
DIPUTACIÓN DE VALENCIA

10. Las nuevas técnicas de gestión en suelo urbano. Las TAU.
Miren Arantxa Arrazola Iturbe
11. Tres Cantos: del proyecto irrealizable de ciudad autosuficiente a la consolidación como ciudad-dormitorio de corte industrial.
Javier Camacho Gutiérrez y Fernando Díaz Orueta
12. El problema de definición de los espacios periurbanos. El caso asturiano.
M^a del Pilar Campuzano Tomé, Luis M^a Pascual Pino, Xosé Nel Riesgo Fernández y Juan Carlos Villameriel Fernández
13. Licencias de actividades molestas en suelo urbano residencial.
Antonio Castillo Guerrero del Peñón
14. Impacto de la residencia secundaria en un núcleo rural (Simancas).
Begoña García Nava
15. Acerca de las relación tramas finales del río Turia-Ciudad-Puerto de Valencia.
José Luis Vilar Hueso y Vicent Cortina
16. Posibilidades de desarrollo de las actividades agrarias en el área metropolitana funcional de Madrid.
José Antonio Hernández Ruíz
17. El trazado del camino de tránsito de Valencia: su influencia en la conformación de la ciudad.
José M^a Herrera García, Amando Llopis Alonso, Luis Perdigón Fernández y Francisco Taberner Pastor

16. Posibilidades de desarrollo de las actividades agrarias en el área metropolitana funcional de Madrid.
José Antonio Hernández Ruíz
17. El trazado del camino de tránsitos de Valencia: su influencia en la conformación de la ciudad.
José M^a Herrera García, Amando Llopis Alonso, Luis Perdigón Fernández y Francisco Taberner Pastor
18. Los planes parciales de segunda vivienda en la provincia de Valencia.
M^a Jesús Miranda Montero y E. Monlleo Gerardo
19. El derecho de superficie: equipamientos deportivos municipales.
Juan Navarro Bartoll
20. Localización de actividades deportivas en espacios litorales.
Isabel Otero Pastor y Ana Pilar Espluga
21. Los planes de vivienda como reguladores del valor del suelo.
María Isabel Romero Molina
22. Sobre la necesidad de introducir los estudios de percepción en los planes de ordenación. Aplicación en el urbanismo (imagen de la ciudad de Segovia).
Ana Sáenz Oleo
23. Equipamiento cultural del municipio de Madrid: uso y demanda de bibliotecas públicas.
Carmen Serrano Gómez
24. Hacia la consideración de la ruina económica como única clase de ruina: una tendencia jurisprudencial.
Arturo Todolí
25. Efectos del turismo sobre el paisaje de Lanzarote. Del Avance del Plan Insular de Lanzarote.
Teresa Villarino Valdivieso

Las Nuevas
de Gestion
en Suelo
Urbano

Las TAU

LAS NUEVAS TECNICAS DE GESTION
EN SUELO URBANO:
LAS TAU

Miren Arantxa ARRAZOLA ITURBE
Alumna C.O.T.
Curso 1987- 88
Madrid, Mayo 1988

LAS NUEVAS TECNICAS DE GESTION EN SUELO URBANO: LAS TAU

INDICE

1.LA GESTION URBANISTICA.....	1
2.LA LEGISLACION URBANISTICA Y EL SUELO URBANO.....	2
3.POSIBLES SOLUCIONES.....	4
3.1.Convenios Urbanísticos.....	5
3.2.La reparcelación económica.....	6
4.LAS TRANSFERENCIAS DE APROVECHAMIENTOS URBANISTICOS	
4.1.Concepto.....	6
4.2.Fines y objetivos.....	6
4.3.Funcionamiento.....	7
4.4.Régimen Jurídico.....	8
4.5.Aspectos económicos.....	10
4.6.Críticas al sistema.....	11
5.CONCLUSIONES.....	12
6.BIBLIOGRAFIA.....	15

LAS NUEVAS TÉCNICAS DE GESTIÓN EN SUELO URBANO: LAS TRANSFERENCIAS DE APROVECHAMIENTOS URBANÍSTICOS.

1. LA GESTIÓN URBANÍSTICA.

A pesar de que la planificación se ha convertido en una pieza clave dentro del ordenamiento urbanístico no hay que olvidar que la gestión es el segundo pilar básico de la Ordenación del territorio. Algunos autores han llegado a decir que el urbanismo es fundamentalmente gestión: gestión del plan, gestión como ejecución, gestión social, gestión de servicios públicos y gestión como control. En todo caso ya no cabe escindir los dos momentos lógicos de la ordenación territorial: la planificación y la gestión.

Las cuestiones de fondo implicadas y condicionantes de la gestión son aquellas que definen el derecho de propiedad, cuestiones tales como las del modo de obtener suelo preciso para infraestructuras y equipamientos públicos, las del logro de financiar las obras de urbanización y la capital cuestión de dar respuesta al principio de igualdad en la apropiación de beneficios y cargas.

Entre las diversas alternativas existentes, con relación al tema de la gestión, la Ley del Suelo se ha decantado por la constitución de un sistema cerrado, complejo y cerrado, que pretenda hacer recaer los costes en el círculo de afectados, pero no de cualquier forma, sino a través del principio de justa distribución de beneficios y cargas. Esto nos sitúa ante un sistema que se ejecuta por unidades territoriales cerradas que van a servir de soporte a operaciones como la de imputar al colectivo de propietarios de esa unidad unas cargas (para obtener suelo con destino público) y unos aprovechamientos (calificación) estableciendo una distribución de los beneficios y las cargas entre esos propietarios.

2. LA LEGISLACION URBANÍSTICA Y EL SUELO URBANO.

Ahora bien, si pensamos que la Ley del Suelo parte de una negación de la igualdad inicial de todos los propietarios, aceptando la realidad histórica y presente de la ciudad, tal y como es, aceptando la situación existente entenderemos la calificación que de ella, en 1956 hizo GARCÍA DE ENTERRÍA, como ley de ensanche, concebida para la producción de nuevo suelo, y entenderemos también la inadecuación de la misma a la realidad del suelo urbano, que no se halla regulado, o, al menos, no adecuadamente por esa ley.

Si a esto unimos la problemática que de por sí esta clase de suelo presenta, tanto en cuanto a ordenación (problemas relativos a descongestión de centros urbanos, creación de espacios libre y equipamientos, mejora de las condiciones de vivienda, protección del patrimonio histórico-artístico, recuperación del medio ambiente, etc) como en cuanto

a la propia acción sobre él o gestión (por enfrentarnos a un suelo ya consolidado con una propiedad altamente fraccionada en una pluralidad de situaciones jurídicas de disfrute y aprovechamientos) podemos comprender, aunque sólo sea a grandes líneas, la realidad del suelo urbano.

No podemos negar que casi todas los problemas de este suelo están provocados por unas determinaciones urbanísticas, que son las que han posibilitado su realización. Sobre todo, debido a que la legislación urbanística no sólo resulta insuficiente para resolver los problemas que existen, si no que está en el origen de los mismos, en cuanto que considera el suelo urbano como algo adaptable a las exigencias impuestas por la moderna tecnología y por las condiciones de vida propias de los grupos hegemónicos, sin tener en cuenta los elevados costos sociales que ello implica.

En este mismo sentido, la posición de la Ley del Suelo ante los instrumentos de gestión del planeamiento, concebidos únicamente pensando en la realización de nuevas actuaciones, en la creación de nueva ciudad, es la de ignorar su tratamiento o llevarlo a cabo de tal forma que resulte a todas luces insuficiente. Las dificultades de ejecución y gestión del plan en suelo urbano tiene su causa en la inexistencia de mecanismos similares al aprovechamiento medio, además de los inconvenientes de orden físico que presenta la reparcelación. Este problema va a privar al sistema de la necesaria capacidad de respuesta ante el reto actual que plantea el progresivo empobrecimiento de los núcleos centrales y propicia su destrucción y su sustitución por otros usos más agresivos, aunque mucho más rentable económicamente.

Ante las dificultades de gestión que este suelo presenta lo lógico es que los planes no señalen en él espacios libres, ni parques, ni zonas verdes, ni equipamiento público. Todo esto se desplazará a la periferia, en localizaciones disfuncionales, y se seguirá reconvirtiendo espacio público en usos privados y lucrativos, se seguirá densificando las estructuras urbanas con aprovechamientos acordes con las expectativas económicas privadas, fomentando el deterioro del patrimonio urbano. Y a esto agudarán dos razones:

-El que la ley no exija unos estándares mínimos de equipamientos y densidades en suelo urbano.

-Las dificultades que la reparcelación sufre en este suelo, lo que nos conduce directamente a la expropiación, que además de económicamente imposible es injusta.

Este proceso se justificará por la disminución y envejecimiento de la población residente en el centro, reforzando la tendencia a la terciarización y al desplazamiento de equipamientos a la periferia, justificándose también económicamente

Pero esta realidad no concuerda con la mentalidad social que ha vuelto sus ojos al interior de las ciudades, hacia los centros urbanos, ni concuerda con las metas y aspiraciones sociales, que ya no esperan un crecimiento

to de las ciudades, sino el sostenimiento de las mismas en unas dimensiones racionales y menos cuando se tiende a la conservación y revalorización de centros urbanos y su patrimonio inmobiliario.

3. POSIBLES SOLUCIONES.

La solución a estos problemas debiera venir a través de la actualización de los instrumentos legales a la realidad de este suelo. Existen diversas alternativas:

-Legislación estatal y/o autonómica:

A pesar de que el 148.1.1. de la Constitución considera el Urbanismo como competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas y éstas lo hayan asumido con el carácter de exclusivas, hay que ser bastante excépticos con relación al tema. Interpretaciones estatelistas, o al menos muy poco autonomistas, han ido vaciando de competencias esta exclusividad y la han transformado en concurrencia (competencia compartida) trayendo a colación el hecho de que estamos ante temas referentes al derecho de propiedad cuya regulación (en base al 149.1.1 de la Constitución) corresponde al Estado. A pesar de no ser el tema central de esta comunicación parece oportuno pararse a reflexionar sobre el tema. El hecho de que el Estado haya de regular las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles no parece motivo suficiente para justificar una exclusiva legislación estatal, pero es que, además, como reiteradamente ha venido a decir el Tribunal Constitucional, igualdad no supone uniformidad, sino desigual trato a los desiguales. Parece, así, que a partir de una regulación básica en materia de derecho de propiedad el campo de actuación de las Comunidades Autónomas debiera ser muy superior al que hoy por hoy se estaba.

Esta reforma debiera serlo de la legislación urbanística.

-En espera de ésta, las soluciones, parciales han ido surgiendo en la práctica y se han ido introduciendo a en el nivel más bajo: en el del planeamiento. A pesar de no ser el nivel adecuado para resolver estos problemas (si en algún caso pretendiera un plan llevar adelante una reforma sería incurriría en una extralimitación de sus competencias, olvidando su naturaleza reglamentaria y enfrentándose a la regulación legal, a la que en ningún caso puede contradecir) es el único que ha sido capaz de introducir nuevas técnicas que a pesar de no solucionar en su globalidad

los problemas pretender hacer efectivas las disposiciones legales. En todo caso, las nuevas técnicas que se han ido introduciendo, todas ellas, están dirigidas al logro de hacer efectivas las cesiones obligatorias y gratuitas de terrenos (ya sea en especie, ya sea a través de sustituciones en metálico), esto es de llevar adelante el principio de justa distribución de beneficios y cargas. Entre estas nuevas técnicas vamos a analizar tres: la reparcelación económica, los convenios urbanísticos y las transferencias de aprovechamientos urbanísticos.

3.1. Los Convenios Urbanísticos:

Con apoyo en el artículo 234 de la Ley del Suelo, según el cual tendrán carácter jurídico-administrativo todas las cuestiones que se susciten con ocasión o como consecuencia de los actos y convenios regulados en la ley entre la administración y los propietarios, individuales o asociados, o empresas urbanizadoras, incluso las relativas a cesiones de terrenos para urbanizar o edificar, han proliferado este tipo de convenios. Son una manifestación de la libertad y eficacia del acuerdo de voluntades, pero ofrecen unas características específicas. En todo caso, rige para ellos el principio de legalidad, estando prohibidas todas las disposiciones contrarias a los preceptos imperativos de la ley y no pueden tampoco servir de justificación para la aceptación de mayores cargas.

Se han suscitado muchas cuestiones sobre si cabe o no una actuación urbanística al margen de los procedimientos y sistemas formalizados por la ley, pero la cuestión más interesante es la relativa a la legalidad o no de dichos acuerdos, que según PERALES MADUERO y ARREGUI LUCEA depende fundamentalmente de su objeto, siendo lícito si versa sobre obligaciones del propietario e ilícito si versa sobre la clasificación y calificación del suelo.

PAREJO, por su parte, es más drástico y considera que la única vía por la que pueden discurrir es la reducción de la gestión convenida a la figura del convenio, en su sentido de pura declaración de voluntad coincidente sobre un mismo objeto, sin efectos de mayor alcance. Así cabría justificar la figura únicamente como un cauce, eso sí importante, de participación ciudadana.

3.2. La reparcelación simplemente económica.

Tiene su apoyo en la reparcelación voluntaria y discontinua que regulan los artículos 78 y 115 del Reglamento de Gestión Urbanística y puede constituir una forma de obtención de terrenos libres para equipamientos en suelo urbano, pero ofrece muchas dificultades (voluntariedad y determinación de valores). Se exigen prestaciones económicas sustitutorias a los propietarios de parcelas que pretenden edificar aunque no se encuentren en una unidad de actuación o poli-

gono. Responde a la idea de que todo acto edificatorio está condicionado a la realización de cesiones y a contribuir a la ejecución de obras de urbanización. Al desvincularse la cesión del polígono o unidad de actuación común surge la necesidad de utilizar la unidad discontinua en la que sólo se integran parcelas sin edificar, con lo que se quiebra el principio de que ningún propietario, en caso de reparcelación o compensación quede exonerado de soportar las cargas del planeamiento.

4. LAS TRANSFERENCIAS DE APROVECHAMIENTOS URBANISTICOS.

4.1. Concepto.

Podemos definir las TAU como la instrumentación de edificabilidad lucrativa, que consiste en el traslado, de un terreno a otro, de sus posibilidades constructivas, definidas en el correspondiente planeamiento para el cumplimiento de determinados objetivos.

4.2. Fines y objetivos.

Las TAU se apoyan en dos fines básicos, como son: por un lado, el cumplimiento de las prescripciones de la ley en cuanto a reparto de beneficios y cargas surgido del planeamiento, con lo que los propietarios de suelo urbano contribuyan a la reconstrucción del centro de la ciudad, de las zonas donde tienen enclavadas sus parcelas mediante la aportación gratuita al Municipio de suelo necesario para ello; y, por otro lado, y conjuntamente, se reducen las densidades de las zonas urbanas, lográndose, además, preservar, o, en su caso, obtener para el Patrimonio Municipal los edificios históricos o inmuebles de valor, con mantenimiento de sus ocupantes.

La obtención de estos fines se realiza a través de unos objetivos que los propios creadores marcan para las TAU:

- Garantizar la obtención de cesiones obligatorias y gratuitas de equipamientos urbanos, sin detrimento de valores económicos de la propiedad privada y sin costes adicionales para la colectividad.
- Establecer la máxima equidad en la asignación de los aprovechamientos por el plan, dando a todos los mismos derechos relativos.
- Permitir la recuperación de los usos públicos, hoy en manos privadas y conservar edificios y conjuntos urbanos, mediante la cesión gratuita a la propiedad pública o, al menos, disminuyendo su abandono y ruina.
- Elevar las reservas señaladas en suelo urbano para equipamientos, acercándonos a los niveles del suelo urbanizable.
- Utilizar las posibilidades del libre mercado competitivo, para que en su ejercicio entre los

particulares, la comunidad obtenga sustanciales contrapartidas de valor.

-Dar prioridad a los valores de uso de suelo y a la edificación en lugar de los valores de cambio dominantes.

-Poner en manos de los Ayuntamientos una capacidad superior de obtención de suelo público contando con sus escasos recursos técnicos, humanos y económicos que no impliquen excesivas sobrecargas o que permitan llevarse a cabo con nulos costes económicos supletorios.

4.3. Funcionamiento.

4.3.1. Técnico:

El aprovechamiento tipo constituye una de las bases de las IAU y consiste en determinar para cada zona, sector o para la totalidad de suelo urbano un aprovechamiento igual. Se trata así, de trasladar al suelo urbano la técnica del aprovechamiento medio.

El aprovechamiento calcula un coeficiente de edificabilidad que es aproximadamente como el aprovechamiento medio de todos los solares edificados en la zona homogénea (y se expresa en m² edificable por m² de suelo) y que puede variar o no en cada zona, según los criterios urbanísticos dominantes.

El aprovechamiento tipo trata de corregir a posteriori, la dispar realidad del suelo urbano y es una estimación a la inversa de lo que supone el aprovechamiento medio.

A partir de este aprovechamiento se van a crear situaciones diferentes y que deben ser compensadas: habrá unas parcelas o edificaciones que de facto y por el planeamiento tienen un aprovechamiento excepcional o superior al tipo, y otras que tienen un aprovechamiento por defecto o inferior al tipo, en cuanto a sus posibilidades edificatorias; pero ambos tienen un mismo derecho potencial reconocido. Los criterios de fijación de uno u otro aprovechamiento (por exceso o por defecto) depende de la política urbanística que se persiga.

El aprovechamiento excepcional crea un incremento diferencial sobre el único derecho máximo reconocido mediante el aprovechamiento tipo, que es igual para todos. Mientras otras zonas no van a poder realizarlo físicamente sobre su propiedad.

Con este funcionamiento y en el libre mercado de suelo, los solares que pretendan edificar los m² que les falten, m² que procederán por transferencia de los solares que no pueden edificar con fines privados.

4.3.2. Alternativas de implantación:

A partir de esa base se presentan diversas posibilidades de implantación, que varían según la política urbanística dominante:

- Establecimiento de un aprovechamiento idéntico y homogéneo para todo el suelo urbano, donde los aprovechamientos por exceso se establecen por zonas, por sectores o incluso por calles.
- Establecimiento de distintos ámbitos de operatividad intrazonal, interzonal o intrasectorial.
- Según el criterio de vinculación del aprovechamiento podría ser de obligatoria acumulación o de acumulación voluntaria, como condición previa a la concesión de licencia.
- Por el criterio de valoración de las transferencias, que puede hacerse en valor de cambio, valor de uso o valor de uso corregido.
- En base a la función del Ayuntamiento, puede imaginarse un máximo grado de intervención del mismo, o su actuación como simple regulador activo del mercado sin una influencia directa.

4.4. Régimen jurídico:

Las bases de las TAU se encuentran en las facultades normativas del Plan, en cuanto a delimitación de la propiedad y en la capacidad de gestión y ejecución del mismo, en relación a imposición de cargas y beneficios.

En cuanto a sus facultades de delimitación de la propiedad el plan ha de establecer el coeficiente de edificabilidad (76 y 87 de la LS). El sistema legal no pone impedimentos al establecimiento de un aprovechamiento tipo por el plan, sino que más bien lo apoya en cuanto impone el deber de que la ordenación logre un reparto de beneficios y cargas (87.1 y 87.3 de la LS).

El Tribunal Supremo ha ratificado esta posibilidad en la STS de 23 de junio de 1981 relativa a las Normas Subsidiarias de IBI, donde declara que:

"...técnica anteriormente legal, como amparada en las amplias facultades que atribuye al planeamiento el artículo 39 de la ley en orden a la fijación de zonas, distribución de cargas, intervención en el ejercicio de facultades dominicales..."

El segundo pilar básico de las mismas se nos presenta en la reparcelación. El artículo 83.3 de la LS establece los deberes y cargas impuestos al suelo urbano, mientras que el 84.3 recoge como mecanismo de reparto equitativo de las mismas la reparcelación, conforme a los

artículos 97.2 y 117.3 de la LS.

La reparcelación, en este caso, tiene una base en el 97.2 de la LS (Cuyo objeto es la justa distribución de beneficios y cargas) y ha de llevarse a cabo dentro de uno de los espacios delimitados por el 117.3 LS, como son: polígonos o unidades de actuación.

La imposibilidad de actuar en suelo urbano con polígonos no necesita ser defendida, con lo que el área espacial de actuación, que, a pesar de no tener que cumplir con todos los requisitos del 117 LS, ha de permitir, en todo caso, el reparto equitativo de los beneficios y de las cargas, aunque sea a través del procedimiento de la reparcelación voluntaria (115 RGU) que supone en suelo urbano la posibilidad de convenir libre y voluntariamente el reparto de cargas entre los afectados que en ella intervienen (legitimado en los artículos 77 y 78 RGU).

Lo que las IAU hacen es identificar, a efectos espaciales unidad de actuación y reparcelación; en cuanto ambas tienen un fin: conseguir el reparto equitativo de beneficios y cargas.

Así, y con base en el 78.3 del Reglamento de Gestión Urbanística, que admite las reparcelaciones espacialmente discontinuas, lo que se reparcela son aprovechamientos inmateriales en su valor urbanístico, que son ajenos al suelo concreto en el que se hallan, de donde proceden o a donde van. Ahora bien, ha de quedar asegurado el cumplimiento del plan y no inrogar perjuicios a terceros, para poder seguirse este procedimiento de la reparcelación espacialmente discontinua.

Basta con que dos parcelas se encuentren desigualmente afectadas por el aprovechamiento establecido por el plan para que libremente puedan convenir (124 LS) delimitar su propia unidad de actuación (78.3 RGU), reparcelarse entre sí (115 RGU) y satisfacer la reparcuación de cargas y beneficios. Igualmente basta con que un propietario muestre que su finca tiene un aprovechamiento inferior a otro para que pueda exigir la reparcelación con todos aquellos que tienen un aprovechamiento (87.3 y 102.2. de la LS) superior, pues las cargas son susceptibles de distribución equitativa entre los afectados.

4.5. Aspectos económicos:

Se trata de aclarar en este apartado cómo se determinan los precios de las transferencias dentro del mecanismo de mercado y ello para aclarar quién paga y quién gana en las IAU. Para ello, se debe partir de ciertas premisas:

- La homogeneización de bienes en el mercado, esto es, los aprovechamientos objeto de transferencia son

equivalentes sea cual sea su localización.

-Las cantidades de aprovechamiento aportadas y demandadas son iguales.

En un mercado de un sólo bien y de competencia perfecta (lo que implica una información completa y numerosos compradores y vendedores) la teoría sugiere que el mercado no operaría hasta que el exceso de demanda fuese igual a 0, momento en el que surgiría un precio único para todas las transacciones.

En un mercado de competencia imperfecta, (los compradores son poco numerosos en relación a los vendedores), los compradores pueden identificar de entre los vendedores aquellos con mayor disponibilidad de ventas, dispuestos a admitir los precios más bajos.

Si en ese mercado no interviene como moderador el ente público la parte de beneficio revierte en favor de los compradores, mientras que si interviene, el ente local conduce a una distribución equitativa de los

los beneficios. Y, en último caso, una actuación administrativa vía expropiación es siempre la más perjudicial para los oferentes de viviendas.

4.6. Críticas al sistema.

Las críticas que al sistema de las TAU se han realizado, en un primer momento, pretendieron demostrar la ilegalidad de la técnica, o, en todo caso, su ilegalidad y difícil encaje dentro del sistema de la Ley del Suelo. Sin embargo, las Sentencias del Tribunal Supremo de 22 de junio de 1981, la de 4 de mayo de 1982 y la de 9 de junio de 1982 vinieron a admitir como ajustada a derecho la técnica de las TAU.

Del examen de las Sentencias puede derivarse que el Tribunal Supremo no llegó a entrar en el fondo de la cuestión sino que se quedó en un análisis superficial, básicamente técnico del articulado de la ley, pero no fue más allá.

A pesar de ello, hoy, y tras esos SSTG, ya no tiene sentido cuestionarse la legalidad de esta técnica desde esos puntos de vista globalitarios. Como dice HERCE VALLLEJO las leyes son un marco de actuación constantemente sometido a rodaje (como nos muestran los SSTG) y el sentido de las interpretaciones va consolidándose en la dirección de la práctica reiterada. No obstante, no estaría de más hacer un breve repaso a algunas de las críticas que en esta línea las TAU han recibido.

Una de las críticas más reseñables es aquella que destaca el hecho de que las TAU no consiguen hacer cumplir el principio de equidad, principio que la Ley inscribe como inspirador de la gestión del planeamiento. Los propios creadores de la técnica destacan que el principio de equidad se impone única y exclusivamente entre los propietarios afectados en proporción al beneficio obtenido, las TAU hacen reser las cesiones de suelo solo sobre aquellas personas que poseen propiedades cuyo aprovechamiento exceda del tipo o promedio. (Debemos recordar que quienes se benefician de la acción urbanizadora son todas las propiedades colindantes al espacio destinado a dotaciones colectivas).

LANGLE GRANADOS va más allá y habla de perjuicios que pueden producirse a otros propietarios análogos (dentro de una misma zona) que no han llegado a decidir reparcelarse con otros o que ya no pueden aplicar la reparcelación por haberse llegado ya al equilibrio entre los aprovechamientos excedentes y deficitarios de la zona), en todo caso, dice este autor, no cabe duda de que han sido perjudicados irrogándoseles unos perjuicios considerables, entre otros, al quedarse sin la posibilidad de hacer efectivo su derecho, o no poder ejercer su derecho al techo legal de aprovechamiento tipo previsto en el Plan. Y se causan perjuicios a esos propietarios retrasados en reparcelarse, puesto que en las posibles y sucesivas delimitaciones de unidades reparcelables más amplias que se produzcan no podrán entrar a formar parte, en base al artículo 23 d del Reglamento de Gestión Urbanística.

Esta crítica merece, en mi opinión, una consideración especial, pues si dudamos de que la distribución de los beneficios y cargas resultante de las TAU sea justa, podemos lle

gar a la conclusión de que el sistema choca frontalmente con el espíritu de la Ley del Suelo.

La segunda gran crítica que ha recibido, y que incluso ha sido reconocida por sus propios creadores, es la relativa a su operatividad. Se dice de ella que es una técnica fraccional, discontinua y esporádica, espacial y temporalmente, lo que ocasiona:

„Una dependencia de la técnica con relación al libre juego de los particulares por intercambiar y acumular sus aprovechamientos cuando uno de ellos quiere y puede edificar (demandante) y

„Una sumisión al hecho de que según la cuantía de la superficie demandada, así será, proporcionalmente la cuantía de suelo liberado y cedido al Ayuntamiento (Constituyendo este hecho una gran servidumbre del mecanismo y, a la vez, su gran virtud).

De esta forma, una zona calificada de equipamiento o espacio libre, que puede ser de propiedad de varios propietarios particulares, se irá obteniendo como espacio cedido al dominio público de forma fraccionada y en momentos temporalmente distintos, según los oferentes vayan transfiriendo su aprovechamiento y segregando porciones de su propiedad para cederla al Ayuntamiento.

HERCE VALLEJO dice que las TAU suponen llevar hasta sus últimas consecuencias la reparcelación universal, que se ha valorado como la única manera de repartir entre todos los propietarios los beneficios y las cargas del planeamiento. Se plantea este autor la posibilidad de establecer las TAU como un mecanismo generalizado de consecución de espacios si partimos de la necesidad, que supone la reparcelación, de tener presente no sólo las desigualdades de calificación, sino también las que emanan de la ordenación concreta de los volúmenes de edificación e incluso necesidad de la acción urbanizadora; y parece bastante difícil que un Plan General pueda llegar a ese grado de detalle, en todos y cada uno de los espacios del suelo urbano.

En todo caso, podemos finalizar recordando con GONZALEZ BERENGUER que son dos vías diferentes las que nos dirigen hacia la justicia y hacia la agilidad: si la justicia se logra cuanto más grande sea el sector de cálculo del aprovechamiento, la agilidad se obtiene con unos polígonos o unidades de actuación pequeños.

5. CONCLUSIONES.

Los problemas del suelo urbano, como ya ha quedado patente a lo largo de este Estudio, son muchos y sin la pretensión de citarlos todos podemos destacar: problemas de terciarización de las áreas céntricas, de promoción de zonas selectivas y de alta densidad, de desaparición de usos dotacionales (docentes, sanitarios y asistenciales), de demanda

de espacios para circulación y aparcamiento de vehículos, de transporte público, de expulsión de sectores de población del centro de la ciudad, de envejecimiento de la población, de edificación de espacios libres, de derribo indiscriminado de patrimonio, etc. Todos ellos han contribuido a reducir, aún más la calidad de vida de la población que reside en estos núcleos de suelo urbano.

No podemos negar que casi todos los problemas de este suelo están provocados por unas determinaciones urbanísticas, que son las que han posibilitado su realización. Sobre todo, debido a que la legislación urbanística no sólo resulta insuficiente para resolver los problemas que existen, si no que está en el origen de los mismos (en tanto considera el suelo urbano como algo adaptable a las exigencias impuestas por la moderna tecnología y por las condiciones de vida propias de los grupos hegemónicos, sin tener en cuenta los elevados costes sociales que ello implica).

La solución es la de poner al día los instrumentos legales que hacen falta, y para ello existen diversas vías: a través de la legislación estatal, autonómica o a través del planeamiento, sin olvidar la vía comunitaria, que no hemos tratado. Al tema de la competencia ya hemos realizado algunas consideraciones anteriormente, por lo que retomamos aquel debate en su parte ya de conclusiones, que esperaban que los conflictos competenciales aflorasen para demostrar el no olvido de este tema, sea por el legislador que sea, pero sea el legislador.

En espera de los conflictos competenciales, reflejo de que el legislador no se ha olvidado del tema, sea el legislador que sea) las reformas han ido surgiendo en la práctica y se han ido introduciendo en el nivel más bajo: en el del planeamiento. Desde este mismo momento y por la trayectoria hasta ahora seguida podemos decir que no es el nivel adecuado para resolver estos problemas, sino que es el nivel de los "parches". Por ello, no podemos esperar grandes soluciones de esta vía, y ello porque si en algún caso las pretendiera aportar incurriría en una extralimitación de sus competencias, olvidando su naturaleza reglamentaria y chocando y enfrentándose a la regulación legal.

De las técnicas introducidas por esta vía se ha analizado más profundamente las llamadas Transferencias de Aprovechamientos Urbanísticos o IAU. Como valoración general cabe decir que las mismas carecen de condiciones para constituir una alternativa capaz de dar respuesta satisfactoria a todos los problemas de gestión urbanística que el suelo urbano tiene planteados (más bien responde o pretende hacerlo únicamente al logro de espacios libres para equipamientos y dotaciones comunitarias).

Pero tampoco podemos pretender que haya una técnica maravillosa que nos resuelva todos los problemas, y por eso mismo no podemos menospreciar aún más a las IAU. Debemos analizar cuál es el precio que vamos a pagar para obtener sus ventajas, si es que realmente las ofrece. En mi opinión el principio de justa distribución de beneficios y cargas queda muy cuestionado al aplicar este mecanismo. Y este hecho es muy importante, en cuanto que se enfrenta al espíritu de la Ley del Suelo, pero es que además, una vez consolidada, "legalizada"

La situación estamos desvirtuando el sistema, admitiendo desviaciones del mismo, lo que nos puede llevar a olvidar cuáles son sus bases. Las leyes no pueden ser entendidas como una suma neutra de artículos, sino que son algo más (entre otras cosas se fundamentan en unos principios) y ese algo más también debe ser respetado. Y sobre este tema, que yo considero el más importante, el Tribunal Supremo no se ha pronunciado.

En todo caso, la solución en suelo urbano no puede ser única. Una mayor delimitación de las TAU, que la adquiriré con la práctica (si es que realmente es una técnica adecuada, porque si no caerá en el olvido) puede ayudar a solucionar aspectos parciales de la problemática. Esta delimitación debe ir dirigida a un mayor perfeccionamiento en el respeto, en todo lo que sea posible, del principio de justa distribución de beneficios y cargas. (Esto es, se debe tratar de realizar las transferencias en el mayor ámbito posible, que si bien nos hará perder agilidad nos ayudará a lograr una mayor justicia distributiva).

Si esto no es posible las TAU demostrarán que no son una técnica adecuada a los principios que inspiran la gestión urbanística española. Incluso aunque prosperen debemos seguir buscando, inventando nuevas técnicas que nos ayuden a solucionar otros aspectos sectoriales de la problemática.

La legislación que ha existido hasta hoy día ha sido siempre "injusta" en el sentido de que nunca ha logrado el objetivo de la justa distribución, pero debemos seguir intentando conseguir, si no la igualdad, al por lo menos reducir la desigualdad.

6. BIBLIOGRAFIA

- ALIBES, J.M., "Planteamiento de los aprovechamientos urbanísticos", en CIUDAD Y TERRITORIO Nº1-2, 1984 Pág.167 a 175.
- BALBOTIN PULLEDO, A.: "EL sistema de gestión de suelo urbano, de cesión obligatoria y gratuita en el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla" en LA REVISTA MUNICIPAL Nº75, junio 1984 CEUMT, Pág 29 a 34.
- BLASCO TOLEDO, A.: "Las TAU: su aplicación y práctica" en REVISTA DE DERECHO URBANISTICO Nº65. Pág.89 a 111.
- BOCANEGRA SIEKKA, R.: "Los instrumentos de gestión del planeamiento de protección". en REVISTA DE DERECHO URBANISTICO Nº90. Pág 79 a 100.
- BRAU, L., HERCE, M. y TARRAGO, M., 1981: "Manual Municipal de Urbanismo". Volumen II, CEUMT. 195 pág.
- CARALPS, P.: "Otras técnicas de gestión urbanística en el suelo urbano", en la REVISTA MUNICIPAL Nº 58, enero de 1983, CEUMT. Pág 2 a 23
- CARCELLER FERNANDEZ, A.: "La reparcelación en el texto refundido de la Ley del Suelo" en REVISTA DE DERECHO URBANISTICO Nº49. Pág 63 a 98
:1981, "Instituciones de derecho urbanístico". Edit Montecorvo, II edición.
- CARRETERO LOPEZ, A.: "La expropiación urbanística y el texto refundido de la Ley del Suelo" en REVISTA DE DERECHO URBANISTICO Nº51. 1977. Pág 13 a 35
- CASTANYER VILA, J.: "Transferencia de derecho de edificación en los EEUU". en REVISTA DE DERECHO URBANISTICO Nº65. 1979. Pág 121 a 132.
- COSCULLUELA MONTANER, L.: "Teoría general de la gestión urbanística" en REVISTA DE DERECHO URBANISTICO Nº53, 1977. Pág 13 a 41
- CORELLA MONEDERO, J.M.: "Sistemas de actuación en la ley 19/75 de 2 de mayo ", en REVISTA DE DERECHO URBANISTICO Nº48, 1976. Pág 59 a 81.
- CORELLA MONEDERO, J.M., XIFRA RIERA RUIZ, L. y GALAN J.L., 1972 "La reparcelación, su naturaleza jurídica y su práctica". IEAL, 394 pág.
- DOMINGUEZ MENDOZA, : "El marco jurídico" en la REVISTA MUNICIPAL Nº75 junio de 1984. Pág 41 a 49

- FERNANDEZ RODRIGUEZ, T.K.: "Reflexiones en torno al principio de igualdad" en REVISTA DE DERECHO URBANISTICO Nº65, 1979, Pág 13 a 25
- : 1985, "Manual de Derecho Urbanístico" Edit. Abella, 5ª edición, 229 pág.
- GARCIA BELLIDO, J., ENRIQUEZ DE SALAMANCA NAVARRO, L.: "TAU: Fundamentación jurídica de una nueva técnica de gestión", en REVISTA DE DERECHO URBANISTICO Nº65, 1979, Pág 39 a 87.
- GARCIA BELLIDO, J.L., ENRIQUEZ DE SALAMANCA NAVARRO, L. y RUSSINES, X.: "TAU: una técnica de gestión para la obtención gratuita de los equipamientos en suelo urbano", en CIUDAD Y TERRITORIO Nº3, 1979, Pág 29 a 51.
- GARCIA DE ENTERRIA, E.: 1986, "Problemas actuales de régimen local", publicado en "La Ley del Suelo y el futuro urbanismo" en INSTITUTO GARCIA OVIEDO Nº4, II edición, Pág 85 a 121.
- GARCIA DE ENTERRIA, E. Y PAREJO ALONSO, L., 1981, "Lecciones de Derecho Urbanístico" en la Edit. CIVITAS, 908 pág.
- GONZALEZ BERENGUER URRUTIA, J.L.: "La actuación urbanística asistématica", en REVISTA DE DERECHO URBANISTICO Nº65, 1979, Pág 27 a 37
- : 1979, "Gestión, financiación y control del urbanismo." IEAL.
- : "Sobre el concepto de suelo urbano en la nueva Ley del Suelo" en REVISTA DE DERECHO URBANISTICO Nº81, 1983, Pág 85 a 96
- : 1986, "Estudios sobre planeamiento, gestión y docencia del urbanismo", Edit. Montecorvo.
- GONZALEZ ROMERO, G.: "En torno a la problemática de los equipamientos. Plan General de Ordenación Metropolitana de Barcelona" en REVISTA DE DERECHO URBANISTICO Nº51, 1977, Pág 37 a 59
- GRAU AVILA, S., 1981, "Las actuaciones aisladas en suelo urbano en MANUALES DE ADMINISTRACION PUBLICA, IEAL, 125 pág
- HERCE VALLEJO, M.: "Las posibilidades de reparcelación en suelo urbano" en LA REVISTA MUNICIPAL Nº48, marzo de 1982, Pág 23 a 25
- "Las compensaciones de aprovechamientos: riesgos y limitaciones" en CIUDAD Y TERRITORIO

Nº3,1983,Pág 111 a 116

LANGLE GRANADOS, F.: "Aplicación generalizada de la reparcelación voluntaria y discontinua: ilegalidad y perjuicios" en REVISTA DE DERECHO URBANISTICO Nº88,1984.Pág 81 a 87.

LASO MARTINEZ, J.L....: "Derecho Urbanistico".Tomo III.La Propiedad ante el planeamiento urbanistico.Edit Montecorvo.

LOPEZ PELLICER, J.A.: "La cesión obligatoria y gratuita de terrenos por razón del urbanismo" en REVISTA DE DERECHO URBANISTICO Nº53,1977,Pág 43 a 65.

LLUP TORNE, J.M.: "La actuación en suelo urbano.Una opción táctica de planeamiento" en CIUDAD Y TERRITORIO Nº1-2,1984.Pág 157 a 167

LLORENTE TALLADA, J.L.: "La teoría y la práctica de la reparcelación voluntaria y discontinua" en REVISTA DE DERECHO URBANISTICO Nº90,1984 Pág 49 a 78.

MARTIN HERNANDEZ, P.: "Delimitación de polígonos y unidades de actuación urbanística" en REVISTA DE DERECHO URBANISTICO Nº79.Pág 13 a 35.

MARTINEZ SARANDESES, J. y HERRERO MOLINA, M.A. diciembre del 81 : "Suelo urbano. Problemas y propuestas para completar su tratamiento en la legislación urbanística. Documento de síntesis.MOPU.Dirección General de Acción territorial y Urbanismo.151 pág.

NACIONES UNIDAS,1971:"Seminario interregional sobre políticas de suelo urbano y medidas de control del uso del suelo".Volumen I

PAREJO ALONSO, L.: "La ordenación y la gestión urbanística. Un balance crítico." en CIUDAD Y TERRITORIO Nº1-2,1984.Pág 51 a 54.

1986, "Derecho Urbanistico.Instituciones básicas"en Edit Ciudad Argentina,684 pág.

PERALES MADUENO:"Régimen urbanístico del suelo" en CIUDAD Y TERRITORIO Nº2,1973,Pág 91 a 98.

PERALES MADUENO, F. y ARREGUI LUCEA, L.F.: "Algunas reflexiones sobre planeamiento y la gestión urbanística en la situación actual", en REVISTA DE DERECHO URBANISTICO Nº 104,1987.Pág 13 a 35

ROCA I CLADERA:"La valoración urbanística de sistemas en suelo urbano:un tema a debate.", en LA REVISTA MUNICIPAL Nº13 abril del 84,CEUNT.Pág 5 a 13

ROCA ROCA, E.: "La rehabilitación urbana. Aspectos jurídicos" en REVISTA DE DERECHO URBANÍSTICO Nº90, 1984, Pág 13 a 47.

SALAS, J.: "Beneficios y cargas derivados de la ordenación urbanística. (Recuperación de plusvalías, compensaciones y técnicas de distribución equitativa)" en REVISTA DE DERECHO ADMINISTRATIVO Nº92 mayo-agosto de 1980 .Pág 45 a 151.

SANCHEZ-CASAS PADILLA, C.: "De la ordenación en suelo urbano" en LA REVISTA MUNICIPAL Nº67 octubre del 83, CEUMT, Pág 38 a 47.

SANCHEZ LANCHA, E.: "El sistema de reparcelación discontinua" en LA REVISTA MUNICIPAL Nº75 junio del 84 Pág 41 a 49..

SANZ BUIXAREU, P. J.: "La distribución de los beneficios y cargas del planeamiento y el aprovechamiento medio", en REVISTA DE DERECHO URBANÍSTICO Nº 54, 19/7. Pág 13 a 21

"Puntualizaciones sobre dotaciones del planeamiento y sobre cesiones obligatorias de terrenos", en REVISTA DE DERECHO URBANÍSTICO Nº70. Pág 86 a 93

SEGURA GUMIS, L., 1986, "Reparcelación Urbanística. Una metodología de actuación", en Edit Montecorvo colección Estudios Jurídicos 293 pág.

ZORRILLA TORRAS, R.: "Las nuevas técnicas de gestión en el suelo urbano y el derecho de propiedad." en CIUDAD Y TERRITORIO julio-septiembre del 84. Pág 65 a 94.

TRES CANTOS: DEL PROYECTO IRREALIZABLE DE CIUDAD AUTOSUFICIENTE A LA CONSOLIDACION COMO CIUDAD-DORMITORIO DE CORTE INDUSTRIAL. (Javier Camacho Gutiérrez y Fernando Díaz Orueta).

La ponencia analiza el desarrollo del proyecto de la nueva ciudad de Tres Cantos, desde sus orígenes en 1970 hasta hoy.

Asimismo, se realiza un repaso de la situación socio-económica de este núcleo urbano, con la conclusión final de que su encaje territorial en la Comunidad de Madrid se producirá gracias a la actividad industrial.

TRES CANTOS: FROM THE UNREALIZABLE PROJECT OF A SELF-SUFICIENT CITY TO THE CONSOLIDATION AS A SUBURB WITH AN INDUSTRIAL CHARACTER. (Javier Camacho Gutiérrez y Fernando Díaz Orue ta)

The report analyzes the development of the new Tres Cantos city project from its origins in 1970 to the present days.

Successively, a social-economical situation review of this urban concentration is made, with the final conclusion that, its territorial fitting in the Community of Madrid will be done because of the industrial activity.

TRES CANTOS: DEL PROYECTO IRREALIZABLE DE CIUDAD
AUTOSUFICIENTE A LA CONSOLIDACION COMO CIUDAD --
DORMITORIO DE CORTE INDUSTRIAL.

JAVIER CAMACHO GUTIERREZ

FERNANDO DIAZ ORUETA

La España de fines de los sesenta vivía un crecimiento urbano desconocido hasta entonces. Las grandes ciudades del país recibían continuos contingentes de población procedentes de las zonas no alcanzadas por el desarrollo económico de esos años.

En ese marco, e inspirado en la experiencia de otros países europeos como el Reino Unido, se plantea el Decreto-Ley 7/1970 de 27 de junio sobre actuaciones urbanísticas urgentes (ACTUR) encaminado a la creación de nuevas ciudades.

En aplicación de esta norma se delimitaron una serie de áreas entre las que se encontraba Tres Cantos. En principio, se planteó actuar sobre más de 11000 hectáreas con la creación de varias ciudades cuya población giraría en torno a los 100000 habitantes cada una.

Los objetivos que se buscaban con la puesta en marcha de estos proyectos eran fundamentalmente dos:

- Conseguir núcleos autosuficientes con la presencia de servicios, centros de compras y puestos de trabajo necesarios para no tener que depender de la urbe cercana.

- Tender a la desconcentración del crecimiento urbano encauzando el mismo en otras direcciones. Frente a la congestión de las urbes ya consolidadas con altos costes económicos, sociales y ambientales, la solución serían las nuevas ciudades.

Sin embargo, la realidad fue muy otra y las previ

siones iniciales nunca llegaron a cumplirse quedando --
prácticamente todas las ACTUR como meros proyectos.

Precisamente Tres Cantos fue una de las actuaciones que si continuó adelante. Se planteaba la construcción de una ciudad que llegaría a albergar en 1978 a 144.000 habitantes en 36.000 viviendas la mayoría de ellas en altura. La ciudad se realizaría sobre 1.691 hectáreas situadas a ambos lados de la autovía Madrid/Colmenar pertenecientes, mayoritariamente, al término municipal de esta última población. La distancia a Madrid era de 25 kilómetros.

Sin embargo, el desarrollo de la nueva ciudad no llegó muy lejos, interviniendo en mayor o menor medida toda una serie de factores:

- . El gigantismo conceptual del proyecto, coincidente con una época en que predominaba todavía la ideología del crecimiento sin límites.
- . La crisis económica con sus repercusiones de todo índole.
- . La ineficacia en la gestión por parte de la empresa creada para este fin, TRES CANTOS S. A./ La propiedad mayoritaria de la misma pasó en pocos años del INUR al IPPV y de este a la Comunidad de Madrid.
- . El retraso en las obras ante las reticencias del ayuntamiento de Colmenar Viejo ya que Tres Cantos gravaba su economía sin que ni siquiera --

se le hubiera consultado sobre la oportunidad de su creación.

. Irregularidades y dificultades en la acción de las cooperativas de vivienda (esta fue la fórmula elegida para su construcción). Se produjeron, entre otras circunstancias, incumplimientos en los compromisos para la adquisición de suelo y la paralización en la edificación de viviendas.

A pesar de todo en 1982 llegan los primeros vecinos a la supuesta "nueva ciudad" encontrándose gravísimas deficiencias en infraestructuras y equipamientos básicos. Estos primeros residentes comenzaron su nueva vida en una ciudad "fantasma" con un ambiente depresivo, sin diversiones ni vida en sus calles y con una absoluta dependencia de Madrid. Lejos quedaba aquel paraíso natural a bajo precio prometido en la propaganda, donde sería posible encontrar la calidad de vida tan anhelada en muchos de los barrios y pueblos del Área Metropolitana de Madrid.

Durante estos años se llegó incluso a plantear la posibilidad del freno y desaparición del proyecto dadas las graves dificultades que suponía su continuación. Sin embargo, finalmente se decide la redacción de un nuevo planeamiento para la ACTUR.

EL NUEVO PLANEAMIENTO Y EL DESARROLLO DE LA CIUDAD.(1)

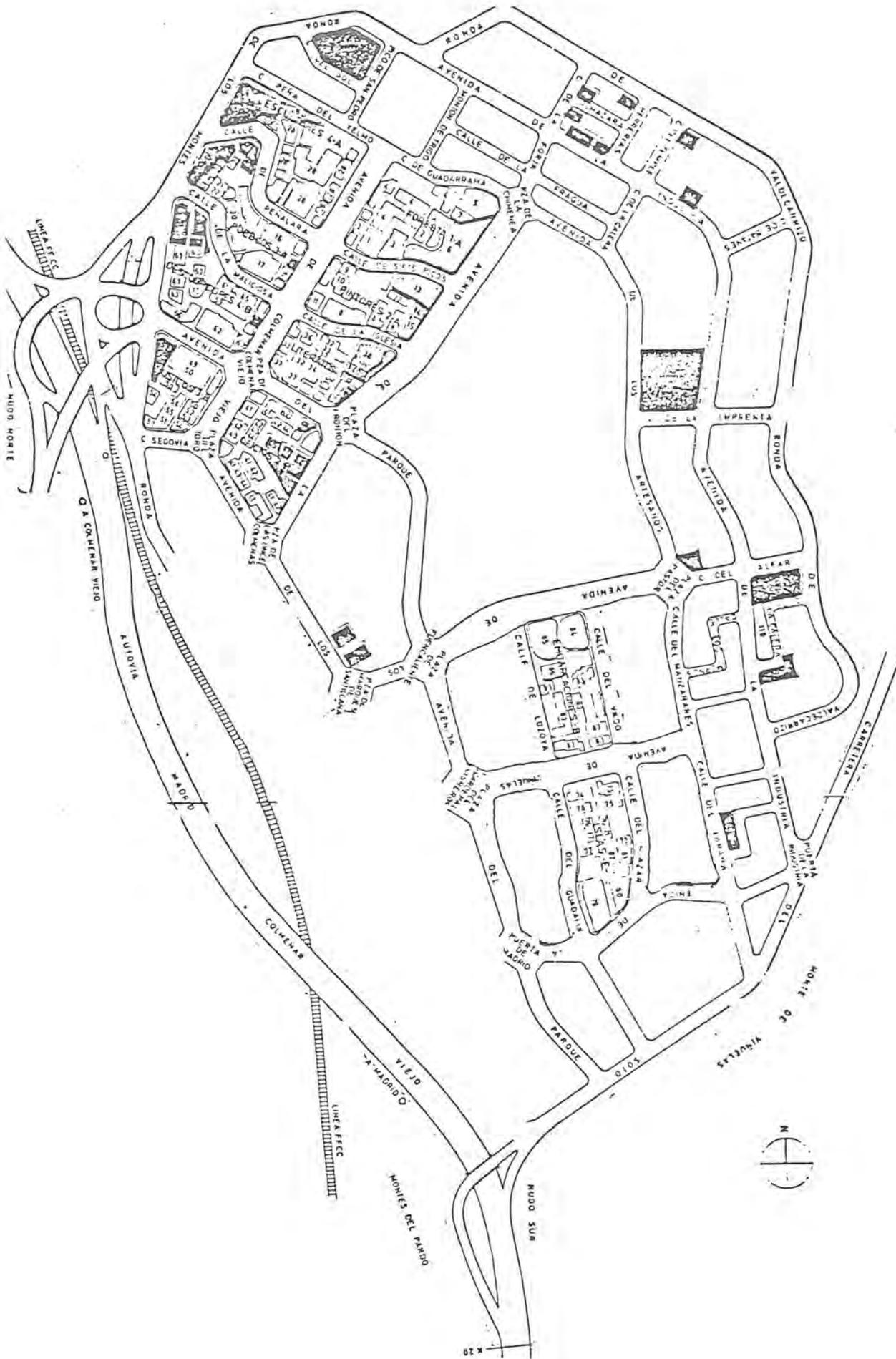
Ante el fracaso del planeamiento anterior, claramente inviable, se realiza la revisión optándose por la figura del Plan Parcial.

Se perdió en ese momento una oportunidad de oro para haber replanteado el proyecto de Tres Cantos potenciando la participación de un vecindario que, si bien se presentaba aún en número escaso, tenía ya a sus espaldas toda una experiencia de lo que suponía la vida en un área que hasta entonces no era más que una zona residencial desatendida.

El ayuntamiento de Colmenar volvió a quedar fuera de la toma de decisiones viendo como, sobre unos terrenos en principio pertenecientes a su término municipal, se ordenaba urbanísticamente sin su concurso. Esta situación siguió favoreciendo los enfrentamientos entre los vecinos de Tres Cantos y el ayuntamiento de Colmenar que, en muchas ocasiones, actuaba de manera discriminatoria hacia la ciudad naciente.

La principal transformación introducida por el Plan Parcial de diciembre de 1985 es la del dimensionamiento final de la ciudad: de 144.000 habitantes y 36.000 viviendas se pasa a unas previsiones de unos 37.000 habitantes y --- 10.000 viviendas. El futuro de Tres Cantos era inviable si se seguían manteniendo las expectativas del planeamiento anterior.

Se busca la consolidación de Tres Cantos como núcleo urbano tratando de crear un entramado que una las dos fa -



PLANO DE LAS ZONAS CONSOLIDADAS DE TRES CANTOS

Fuente: Unión Nacional de Cooperativistas de Viviendas

ses ya construidas parcial o totalmente (al sur los sectores Embarcaciones e Islas y al norte Escultores, Foresta, Pueblos, Pintores, Descubridores, Literatos, Músicos y Oficios), separados entre si por una distancia de aproximadamente dos kilómetros.

La nueva ciudad se desarrollará fundamentalmente/ en los terrenos situados a la derecha de la autovía de -- Colmenar. En principio, el espacio enclavado en la margen izquierda fue declarado protegido dado su especial valor/ ecológico. Sin embargo, finalmente con la decisión de --- aceptar la instalación de ATT, una parte considerable de/ esta zona (1.445.286 m²) pasa a ser de uso industrial.

A pesar de ello, Tres Cantos será un espacio privilegiado puesto que se encuentra rodeado de importantes/ zonas forestales existiendo también numerosas áreas ver - des cercanas a las viviendas. El gran parque central previsto en el antiguo planeamiento ve reducida su extensión a 59 hectáreas presentando todavía un tamaño considerable para una ciudad que no alcanzará los 40.000 habitantes -- (en los planteamientos originales de la ciudad se destaca ba especialmente la calidad medioambiental de la misma -- tratando quizás de emular nuevas ciudades como Tapiola -- donde los bosques, campos y estanques ocupan más del 50%/ de la superficie total).

LA VIVIENDA

De las 3600 viviendas a construir (2.000 en el ba rrio sur y 1.600 en el central), más de 2.800 se plantea/ que sean unifamiliares adosadas quedando el resto para --

bloques en altura que en ningún caso superarán las seis plantas (como ocurre con las 1924 viviendas a construir en las zonas consolidadas).

TABLA 1

SITUACION DE LA VIVIENDA EN TRES CANTOS

- VIVIENDAS EN ZONAS CONSOLIDADAS:

Construidas 4516

A construir 1924

- VIVIENDAS EN ZONAS NUEVAS:

A construir 3600

- TOTAL VIVIENDAS 10040

Fuente: Recuento de la Población. Febrero, 1987

Plan Parcial de Diciembre de 1985

La elección de las viviendas unifamiliares se justifica en el Plan Parcial afirmando que esta forma es "la única que ofrece atractivo suficiente para los promotores privados". Con esta actuación, y una vez más, unos terrenos de titularidad pública, urbanizados y preparados gracias a las inversiones de una empresa sostenida por todos los ciudadanos, se dejan a disposición de empresas privadas que, como es lógico, buscarán la maximización de sus beneficios sin atender a otras consideraciones de carácter social.

Se olvidan situaciones como la de ese tercio de familias madrileñas que se ven imposibilitadas para acceder a una vivienda tanto en propiedad como en alquiler(2). Aprovechando la titularidad pública se podían haber planteado soluciones reiteradamente dejadas de lado como el derecho de superficie.

LA INDUSTRIA

Pero el rasgo que mejor define lo que será Tres Cantos es el industrial. Según el Plan Parcial de 1985 la superficie total destinada a este uso será de 2.735.196 m². Si se tiene en cuenta que el planeamiento vigente se plantea para una extensión total de 6.168.922 m², es posible hacer una idea de lo que supondrá la industria para Tres Cantos.

En la zona este de la ciudad ha quedado la antigua zona industrial ya en avanzado estado de desarrollo. En la misma se han ido instalando empresas de todo tipo y tamaño, con mayor ímpetu desde la inclusión de Tres Cantos en la AUR. En Enero de 1987 de las 109 empresas que habían adquirido suelo en esta zona, eran 30 las ya instaladas. La mayoría de los empleados de las mismas no fijaron su residencia en Tres Cantos por lo que uno de los objetivos que el Plan Parcial se propone, la no consolidación de la AOTUR como ciudad dormitorio, parece de difícil realización (Tabla 2)

TABLA 2

LUGAR DE TRABAJO DE LA POBLACION OCUPADA RESIDENTE EN TRES CANTOS (9)

Madrid	80,4
Tres Cantos	9,8
Colmenar Viejo	2,8
Otros lugares	5,5
No identificado	1,5
Total	100,0

Fuente: Recuento de la Población. Febrero, 1987.

A la izquierda de la autovía de Colmenar, como ya - hemos señalado, se encuentran los terrenos finalmente destinados a la ATT. Las iniciales intenciones tendentes a no urbanizar una zona de gran importancia para el equilibrio/ ecológico del Monte del Pardo fueron desechadas dado el pa pel fundamental que se obró a la llegada de esta industria,

La ATT representa un caso muy especial en el conjun to de la industria de Tres Cantos. La enorme inversión rea lizada, el relativamente importante número de puestos de - trabajo a crear (639), su posible impacto ecológico así co- mo su enorme valor cualitativo (3) la han convertido en un factor esencial al tratar de comprender el desarrollo de - la ACTUR.

En la misma línea que la ATT, nacido precisamente a su sombra, se plantea el Parque Tecnológico, antes PITA. - Su localización (plano de situación) supone un serio "han- dicap" para la ciudad ya que su construcción va a provocar una cierta rotura de la trama residencial.

Esto se pretende paliar afirmando que al tratarse de un polígono destinado a industrias de alta tecnología su - aspecto será limpio, agradable y con amplios espacios ver- des. Sin embargo, no se comenta que muchas de estas empre- sas por su especial naturaleza precisarán de fuertes medi- das de vigilancia que configurarán un espacio previsible - mente no muy agradable para el paseo.

Manteniendo la zona industrial inicial se podría ha ber optado por una mayor potenciación del terciario contem plado en el Plan Parcial pero de forma muy limitada. Las - características de Tres Cantos hacían de la ciudad un lugar

Óptimo para el asentamiento de servicios y edificios administrativos facilitando la descongestión de Madrid. Con ello se iría hacia una estructura de la ciudad más equilibrada y no tan marcadamente industrial.

TABLA 3

SUELO INDUSTRIAL EN TRES CANTOS

ZONA INDUSTRIAL (m ² parcela)	1.005.595
PARQUE TECNOLÓGICO (antes PITA)	284.315
(m ² terreno bruto)	
INDUSTRIA ESPECIAL (ATT)	1.445.286
(m ² terreno bruto)	
TOTAL	2.735.196

Fuente: Plan Parcial de Tres Cantos. Diciembre, 1985

UN BREVE BALANCE

Varias son las previsiones que probablemente no se vean finalizadas al término del primer cuatrienio del Plan de Etapas.

La estación de ferrocarril, de importancia especial/ya que se encontrará en la plaza central donde confluirán varias de las arterias principales, ha visto hasta ahora dificultada su construcción y puesta en funcionamiento debido a la lenta llegada de población.

Tampoco parece factible la prevista construcción de 2.000 nuevas viviendas en el sur. Con ello se retrasará la consolidación de la trama residencial. Como contraste la edificación en altura en las zonas consolidadas transcurre a buen ritmo. Las primeras viviendas ya están a la venta con precios sólo aptos para los muy solventes.

Mientras tanto el porcentaje de viviendas vacías - en los sectores ya construidos es muy alto (43,2%) lo que se plantea como uno de los más importantes problemas de la ciudad.

TABLA 4

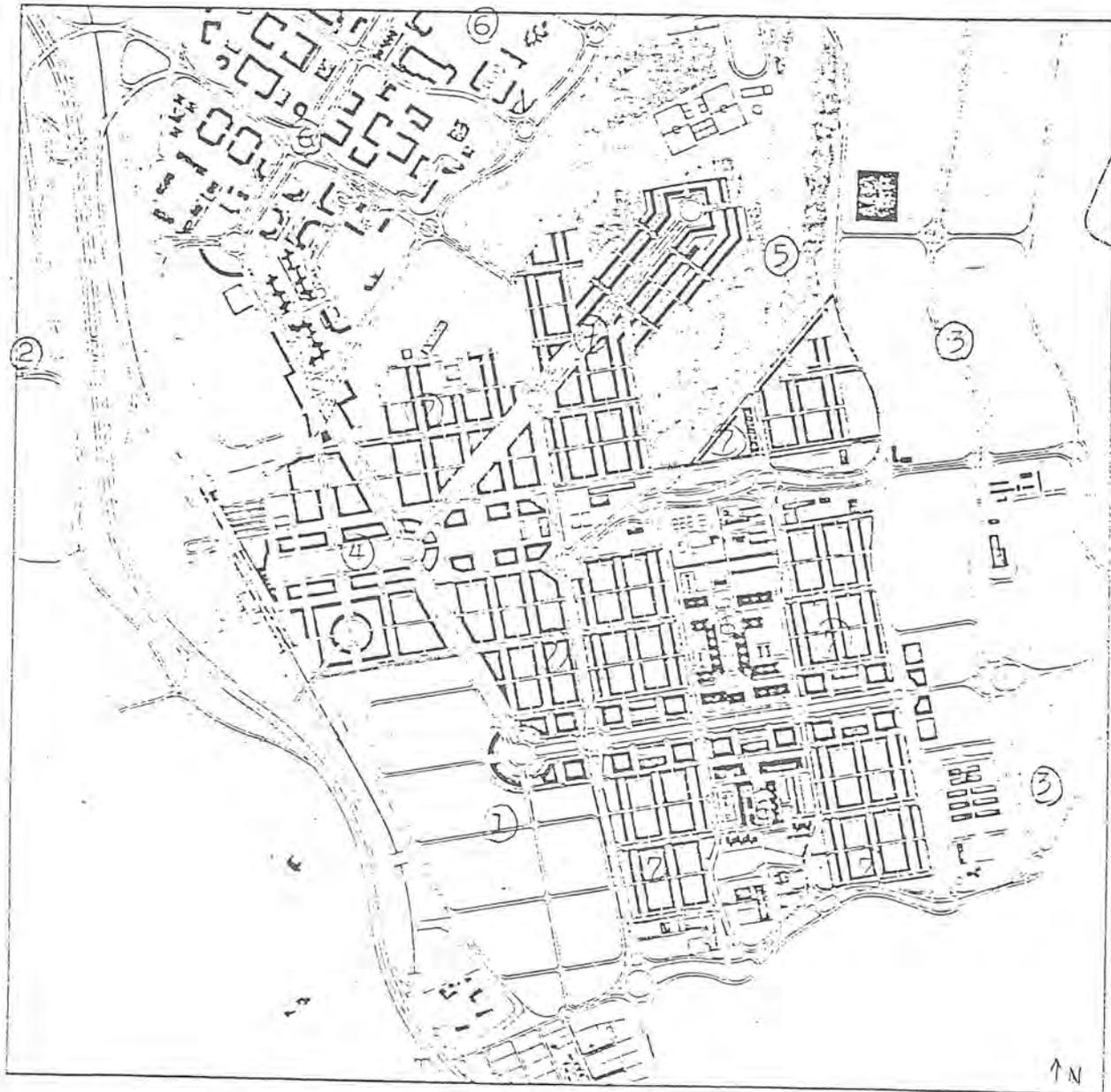
VIVIENDAS VACIAS Y OCUPADAS SOBRE EL TOTAL DE VI-
VIENDAS CONSTRUIDAS EN TRES CANTOS.

<u>OCUPADAS</u>		<u>EVACIAS</u>		<u>TOTAL</u>	
<u>Total</u>	<u>%</u>	<u>Total</u>	<u>%</u>	<u>Total</u>	<u>%</u>
2565	56,8	1951	43,2	4516	100,0

Fuente: Recuento de la Población. Febrero, 1987

Por lo tanto, la consolidación de Tres Cantos como ciudad camina más lentamente de lo esperado. Parece que se pensó demasiado mecánicamente que el desarrollo industrial supondría la llegada inmediata de residentes con lo que la -- venta de viviendas estaría asegurada.

- | | |
|--|-----------------------------------|
| 1. Parque Tecnológico | 5. Parque Central |
| 2. ATT | 6. Zonas ya consolidadas |
| 3. Antigua zona industrial | 7. Trama residencial a -
crear |
| 4. Plaza de la estación
(no construida) | |



PROPUESTA FINAL DE ORDENACION. PLAN PARCIAL 1985

Plano tomado del libro: Tres Centos. En busca de la
tram perdida. 1986

EL SIGNIFICADO TERRITORIAL DE TRES CANTOS EN LA
COMUNIDAD DE MADRID

Tres Cantos no cumple, finalmente, el papel para el - que fue concebido: ni descongestiona poblacionalmente Madrid (tanto el volumen actual de población, 9588 personas según - el Recuento de Población de 1987, como la previsible final - no aportan nada en esa dirección), ni se configura como una/ ciudad autosuficiente (con esta última idea todavía se traba- jó al realizar el Plan Parcial del 85). Bien al contrario, - cada día se parece más a cualquier otra de las ciudades dor- mitorio del Area Metropolitana de Madrid, dependiendo plena- mente de este municipio en múltiples aspectos.

Así los habitantes de Tres Cantos se ven obligados a/ trasladarse mayoritariamente a Madrid no sólo a trabajar si- no también a pasar el tiempo de ocio e incluso a realizar -- sus compras. Las características del comercio (de reducidas/ dimensiones, poco especializado y con personal, en general,/ de escasa cualificación) inciden en la preferencia por las - amplias superficies comerciales existentes en la zona norte/ de Madrid y los grandes almacanes de la capital.

Las características de Tres Cantos la hacen especial- mente favorable para el desarrollo de la industria. La zona/ habilitada con este fin en la ciudad ha atraído ya y seguirá atrayendo multitud de empresas. El seguimiento de su evolu- ción es fundamental para cualquier persona que se interese - por la nueva configuración del tejido productivo madrileño,/ en plena transformación en estos momentos.

La realidad es que en Tres Cantos, lugar que los pode

EL PROBLEMA DE DEFINICION DE LOS ESPACIOS PERIURBANOS:

EL CASO ASTURIANO.

M^a del Pilar Campuzano Tomé
Luis M^a Pascual Pino
Xosé Nel Riesgo Fernández
Juan Carlos Villameriel Fernández
(Licenciados en Geografía)

Facultad de Geografía e Historia
UNIVERSIDAD DE OVIEDO

I. Cuestión terminológica.

La comprensión de los problemas que afectan a la dinámica de las áreas periurbanas es un fenómeno de actualidad en cuanto que trasciende la realidad geográfica de las ciudades y cuyos mecanismos operan en la transformación de las relaciones territoriales en el espacio. Por esta razón, los estudios e investigaciones sobre las mismas se han incrementado en los últimos años; en el IX Coloquio de Geografía de la AGE (Murcia, 1985) los espacios periurbanos constituyeron un tema monográfico (1).

Pero en esos estudios se manifiesta aún cierta falta de unificación de criterios entre los diversos autores a la hora de conceptualizar el término. M^a A. González Encinar utiliza el calificativo "rururbano" para designar el área periférica de La Coruña (2); Felipe Fernández prefiere, en cambio, el calificativo "periurbano", que se adecúa más a las particularidades y relaciones económicas y sociales que ofrece el espacio periférico de Lixón (3); Esmeralda González Urruela utiliza el término, más ambiguo y a la

vez más global, de "área de influencia" en su estudio sobre la ciudad de Valladolid (4).

Si a esta diversidad de términos se unen los conceptos anglosajones "hinterland" y "área de commuting" la confusión es aún mayor.

No obstante, la evolución del término y las aportaciones metodológicas de los diversos estudios proporcionan una clarificación y comprensión de las características que definen estas áreas. En esta línea, el esfuerzo de M^a A. González Encinar por reunir las conceptualizaciones sobre el término "rururbanización" de la escuela anglosajona es interesante para conocer la evolución del mismo, a la vez que permite proporcionar juicios críticos valorativos para su posible aplicación en las áreas periurbanas de Asturias, que ya adelantamos como inviable.

Fue el geógrafo norteamericano T. C. Smith (5) quien en 1937, en un estudio sobre la composición y cambios de población en Louisiana, utilizó por primera vez el término "franja rururbana" para designar el área construida justo fuera de los límites administrativos de la ciudad. Esta definición responde a una determinada configuración del sistema urbano en EE.UU.

En Europa las interpretaciones al fenómeno de rururbanización que podemos encontrar son muy diversas. Bauer y Roux lo interpretan como "la imbricación de espacios rurales y zonas urbanizadas, que se produce más lejos que la banlieue y que visualmente es campo, por la importancia de espacios agrícolas, la débil densidad y los escasos equipamientos colectivos" (6).

Pierre George da otra idea del fenómeno, identificán

dolo con la desconcentración de poblaciones urbanas y la disminución de las diferencias entre las condiciones de vida urbana y las de vida rural (7).

Para Pryor "la franja rururbana es la zona de transición en usos del suelo y características sociales y demográficas subyacentes entre áreas urbanas continuamente edificadas y áreas suburbanas de la ciudad central por un lado, y el hinterland rural que a su vez viene caracterizado por la casi total ausencia de viviendas no agrícolas por otro" (8).

El empleo de esta expresión se encuentra por primera vez entre geógrafos españoles en la obra titulada Campo y ciudad en la Geografía española (1970) de Juan Vilá Valentí y Horacio Capel, donde identifican la franja rururbana con el área de influencia de la ciudad.

El concepto de rururbanización y la metodología a él asociada no nos parece el más adecuado para analizar este tipo de fenómeno, porque, aunque explica las situaciones que se dan en torno a las ciudades, responde a una situación espacial (EE.UU.) y temporal (década de los 40) muy diferentes a nuestro caso y a un contexto social, económico y político distinto.

"Esto supone desechar la idea, en gran medida implícita en las definiciones del término rururbanización, de que el problema se centra exclusivamente en un consumo de tierras agrícolas a medida que el crecimiento urbano las demanda; por el contrario, creemos que la producción de espacio urbano periférico es una de las manifestaciones más recientes que adopta la urbanización capitalista y que no hace referencia únicamente a la invasión residencial del espacio periurbano por parte de los habitantes de la ciudad, sino que define una nueva concepción en las

formas de reproducción de la fuerza de trabajo (entendiendo éstas en un sentido amplio, es decir, incluyendo aquí las actividades de ocio, equipamientos, etc., destinados a satisfacer las necesidades de la población urbana), y también unas formas nuevas en la localización de las actividades de producción y distribución" (9).

Bajo el término periurbano se pueden entender las estrategias que obran en estos espacios, bien en vías de obtener una rentabilidad óptima, bien en vías de mantener la segregación social de la ciudad, pero que en definitiva responden a intereses concretos. Se trata de una traslación auténtica de los mecanismos que obraban en la ciudad.

Estas estrategias han obligado a los poderes locales a considerar estas áreas dentro de una planificación territorial en un intento de coordinar los usos del suelo y actividades económicas que en él se hayan de concretar. Posteriormente podremos apreciar que en Asturias esta postura se ha adoptado demasiado tarde.

Por tanto, fuera de cualquier problema de conceptualización, la realidad es esa progresiva incorporación al espacio urbano de nuevos territorios, que implica transformaciones en los mismos y dan como resultado la aparición de actividades nuevas de carácter invasor a la vez que un despilfarro, tanto económico como social, según se desprende de la ocupación laxa del espacio (10).

II. Características de las áreas periurbanas.

La delimitación física del área de una franja periurbana es complicada, puesto que se acepta que es un espacio, por un lado, móvil y cambiante y, por otro, discontinuo en cuanto a que los usos del suelo son heterogéneos.

Para el análisis y estudio de una zona periurbana debemos considerar toda una serie de características que tienen que ser estudiadas en profundidad, obteniendo todos los datos posibles (fuentes estadísticas, encuestas, cartografía, ...) con el fin de que éstos nos permitan delimitar, finalmente, el espacio ocupado por una franja periurbana de cualquier sistema urbano.

Los aspectos a considerar son el demográfico, residencial, agrícola, industrial y el de otros usos del suelo (equipamientos, ocio, ...).

-Aspecto demográfico. La confluencia de varios factores (saturación de los espacios urbanos, degradación de la calidad de vida en los mismos, generalización del transporte individual, ...) determina el inicio de los procesos de periferización. Así se produce un crecimiento de las áreas periurbanas, siempre interrelacionado con el crecimiento de la ciudad, principalmente a base de la llegada de población de la ciudad que pasa a tener su residencia principal o secundaria en la franja así como de población procedente de los espacios rurales que llegan a la franja para establecerse y trabajar en las distintas actividades allí generadas o bien para residir en ella y tener el lugar de trabajo en la ciudad.

-Aspecto residencial. En la franja periurbana uno de los principales usos del suelo es el residencial. La población instalada da lugar a distintas tipologías y

morfologías de las construcciones, se agrupa en diferentes áreas o sectores según su nivel económico y social (Andrews propone la existencia de siete categorías de áreas residenciales (11)).

Se tomará la tierra como un factor con valor de cambio, así el uso al que esté dedicada dependerá normalmente de cuál sea la fórmula para sacarle la mayor rentabilidad posible. Así algunas tierras dedicadas anteriormente a actividades agrícolas pueden convertirse fácilmente en zonas para construcción de tipo residencial si la especulación inmobiliaria está presente.

-Aspecto agrícola. Tres son las formas generalmente admitidas en las relaciones campo-ciudad a propósito de la alteración del espacio agrícola por la influencia urbana. De un lado la apropiación de suelo agrícola por parte de los habitantes urbanos con el objeto de obtener una rentabilidad de la explotación agropecuaria; de otro, el abandono del uso agrícola ante el avance de la urbanización; por último, la interpenetración entre las dos actividades, agrícola y urbana, cuyo reflejo más claro es el fenómeno de la agricultura a tiempo parcial.

-Aspecto industrial. En toda franja existe una proporción, variable según los casos, de uso industrial del suelo. En ocasiones el asentamiento de industrias puede llevar consigo la llegada de población que se asienta en las cercanías de las fábricas porque trabajará en ellas, dando lugar al desarrollo paralelo del uso residencial del suelo. Otras veces la llegada de la industria evita la emigración local. Por último, cabe también la posibilidad de que la industria actúe como factor de repulsión, dada la degradación medioambiental del entorno a que pudiera dar lugar.

-Otros usos del suelo. Bajo este aspecto se incluye una diversidad de usos del suelo que atienden a las necesidades de la población de las ciudades, y cuya localización en la franja se explica porque ésta posee un espacio de características adecuadas, es decir, descongestionado y de fácil acceso, y porque los distintos equipamientos (centros asistenciales y sanitarios, centros de enseñanza, equipamientos deportivos, parques de bomberos, depósitos de agua, cementerios, recintos feriales, hipermercados, campings, centros sociales y clubes) requieren una superficie amplia.

III. El caso asturiano.

El sistema urbano asturiano se puede dividir en dos grandes grupos relativamente independientes, en los que podemos situar la cifra de 10.000 habitantes como umbral de separación. El primero de ellos, formado por lo que Emilio Murcia Navarro (12) ha denominado "núcleos primaciales" (más del 70% de la población total) de Xixón, Uviéu, Avilés, Sama Llangreu-La Felguera y Mieres, formaría parte del sistema urbano nacional, con el que guarda una vital interdependencia económica. El segundo, compuesto por los núcleos restantes, capitales de concejo y cabeceras de comarca, constituye un subsistema local con mecanismos de funcionamiento propios. Otras características son: "1º) Una ausencia persistente de ciudades intermedias que aísla a las primaciales de las restantes; 2º) un crecimiento oscilante del grupo de núcleos de 1.000-2.000 hab., dentro del cual se sitúa el punto de ruptura de las aglomeraciones no urbanas; 3º) un crecimiento sostenido de los núcleos de 2.000-5.000 hab. que consti

tuye el grueso del subsistema local; y 4^o) un aumento firme y progresivo de la población de las ciudades primaciales, aunque no de su número" (13).

El área ocupada por los núcleos primaciales presenta una serie de peculiaridades espaciales muy acusadas en consecuencia con el altísimo grado de especialización productiva de cada uno de ellos. El caso de Avilés, y en comparación con el resto del sistema urbano nacional (ciudades mayores de 50.000 hab. y capitales de provincia) es harto significativo pues su empleo en "industrias manufactureras", incluida la siderurgia, supera en 17 enteros a la media estatal; en la construcción, el saldo a favor de Avilés es de 3 enteros. En sentido contrario, los déficits más significativos corresponden al comercio y hostelería (-6,8) y servicios oficiales y profesionales (-5), lo cual revela la existencia de un fuerte desequilibrio en la composición de su población activa (14).

Uviéu representa una fuerte especialización terciaria de carácter comercial y administrativo, con un sector servicios cercano al 70% de la población activa.

Xixón tiene una especialización mixta secundario-terciario con un 51,8% de efectivos secundarios y un 46% de terciarios.

Por último queda destacar el caso de las dos cuencas mineras asturianas: la del Nalón, con Sama Llangreu-La Felguera como cabecera, y la del Caudal, con Mieres como centro indiscutible hasta hace pocos años en que Pola Lena le disputa buena parte de sus funciones de centro comarcal. En ambos casos, el epígrafe "minas y canteras" se dispara hasta alcanzar un 46,7% en Mieres y un 30% en Llangreu, que sumados a los valores de 11,6% y 30,7%, respectivamente, para sus activos secundarios, dan lugar a

cifras absolutamente reveladoras de su especialización mi
nero-siderúrgica.

En este contexto, la escasez de suelo urbanizable barato y el elevadísimo número de instalaciones industriales, han convertido a la periferia de estos núcleos y a sus concejos limítrofes en una auténtica banlieue extendida en torno a la zona central (ver figura 1).

En efecto, la concentración centralizada de más del 90% del Valor Añadido Bruto de la producción total astur en los escasos 1875 km² (aproximadamente un 18% de la extensión total de la Comunidad) ha generado una serie de procesos y mecanismos especulativos traducidos en una de-
→predación sistemática del suelo periférico. Ello ha dado lugar a fenómenos que han impactado profundamente en la organización del espacio preexistente, degradando el paisaje vegetal autóctono, demoliendo el hábitat tradicional y sobre todo, modificando de forma radical sus estructuras económicas. Estos concejos se han visto invadidos, sobre todo desde finales de los años 50, por sucesivas oleadas de inmigrantes de procedencia foránea, tanto provincial como extraprovincial, que se instalaron sobre polígonos de viviendas baratas creadas ex profeso por el Estado o por la promoción privada, que obtuvo y obtiene pingües beneficios con la construcción en suelos baratos. Al mismo tiempo, los centros históricos de las capitales concejiles fueron sometidos a la acción impune de los especuladores, que invadieron las villas cercanas a los grandes núcleos centrales de edificios absolutamente despersonalizados y destinados a la instalación de un pujante sector de servicios (comercio, hostelería y entidades bancarias fundamentalmente) y a la instalación de obreros de las factorias próximas (ENSIDESA, ENFERSA, ENDASA, CRISTALERIA ESPA -

NOLA, etc.). Son muy significativos los casos de Candás (Carrereño) y Lluancu (Gozón), que con un 50,2% y un 47,8%, respectivamente, de activos industriales, muestran bien a las claras su carácter de residencia primaria de buen número de obreros de las empresas de los concejos cercanos (Aviles y Xixón). Más claro aún es el caso del concejo de Corvera D'Asturies, que presenta un elevadísimo porcentaje de activos secundarios (64,7%) y Castrillón (55,4%) . (Fig.2)

Pero no solamente han sido invadidos por la población inmigrante, sino también por un elevado número de instalaciones industriales, cuyo carácter depende directamente de la estructura particular del núcleo urbano generador de las mismas. Así por ejemplo, Siero, con un 54,8% de activos industriales, se ha convertido en un centro de instalaciones fundamentalmente de almacenaje por su cercanía a Uviéu, que ostenta la mayor especialización terciaria de la Comunidad (activos terciarios: 69,3%) .

Es concretamente el conocido eje Colloto-Granda, emplazado a lo largo de la carretera N-634, en cuyos márgenes se desarrolla una potente serie de naves, entre las que destaca la del CLAS (Central Lechera Asturiana), por la que pasaron en 1981 1,95 millones de hectolitros de leche recogida. (15). Hay, no obstante, además de la mencionada, algunas de las más importantes industrias alimentarias de la Comunidad.

Hacia el Norte de Uviéu se abre un segundo eje ya en el concejo de Llanera, denominado Cayés-Llugones, destacando el Polígono de Silvota sobre la carretera C-634 y situado a escasos metros de la línea férrea Xixón-León.

Recientemente, se han invertido varios miles de millones de pesetas en la creación de un centro clasificador de mercancías de RENFE en Lluana Llanera, al que también

confluyen una vía férrea privada de ENSIDESA y otra que se dirige directamente a la mina de La Camocha (Xixón). Pero es quizá el caso más patente el del concejo de Corvera d'Asturies, en cuyo territorio se halla la mayor parte de las instalaciones de ENSIDESA; concretamente se llevan invertidos más de 140.000 millones de pesetas en la construcción de la nueva acería LD-III, que se inaugurará este mismo año.

Naturalmente, este tipo de actuaciones operan profundas transformaciones en la organización del espacio agrario tradicional, como consecuencia del consumo real de espacios agrarios que se convierten en suelo urbanizable por la aplicación de Planes Generales de Ordenación Urbana, proyectados en las capitales de concejo, sin tener en cuenta para nada los graves perjuicios que ocasionan al estar inspirados en presupuestos totalmente ajenos.

La agricultura, ya de por sí escasa como actividad, en un paisaje dominado por las plantas altamente agresivas y desvinculadas del medio en que se instalan, se especializa y se adapta a la demanda de la urbe inmediata. Buena muestra es la proliferación creciente de invernaderos y pequeños huertos, aunque esto sólo ocurra en ámbitos muy restringidos, pues el proceso más general es orientar las explotaciones hacia la producción lechera, dirigida hacia mercados de ámbito nacional.

Otro aspecto destacable es el del consumo de espacios naturales de propiedad privada, para la plantación de especies arbóreas de crecimiento rápido (Eucalipto), que han dado y dan lugar a un empobrecimiento irreversible del suelo.

La manifestación más clara de la agricultura periurbana, es la generalización de la agricultura a tiempo parcial. La existencia de explotaciones cercanas a los núcleos urbanos, suele ser llevada a cargo de empresarios cuya ocupación principal reside en las actividades industriales (la enumeración de las factorías siderúrgicas existentes en la zona central asturiana, evidencia la ocupación principal de la población residente).

La dedicación de las explotaciones, orientada a la producción lechera, que no exige un excesivo cuidado de las mismas, permite la dedicación a tiempo parcial de los empresarios.

Otra variante de este aspecto es la existencia de jubilados industriales, titulares de una explotación agraria en la franja, que prefieren incrementar sus ingresos con el beneficio adicional de la puesta en cultivo de las mismas.

La adopción de este régimen agrario supone una postura intermedia al abandono definitivo de la explotación. La competencia de usos que se establece en el suelo de la franja, ante la cual el sector agrario está en clara desventaja, exige a los empresarios que quieren mantener activa su explotación financiar los costes de las mismas, con los beneficios obtenidos en otras actividades (preferentemente industriales).

Otro buen reflejo del alto grado de integración económica de las franjas, es la elevada cotización de su suelo para usos comerciales, como consecuencia de la existencia de un importante contingente de población que rebasa el ámbito de la ciudad, por un lado, y en segundo lugar por la enorme demanda de productos de consumo directo que genera la población residente en el área central. Ello da lu-

gar a la aparición de grandes hipermercados y mercados de mayoristas y minoristas, en correspondencia directa con el bajo precio del suelo en las franjas (en comparación con el urbano) y la disponibilidad de cómodas vías de acceso. Es el caso de PRYCA (Llugones), instalada en los márgenes de la carretera N-634 (Santander-Ribadeo) y la comarcal C-634 (Avilés-Uviéu), a escasa distancia de la autopista A-66 (Uviéu-Avilés-Xixón). El ejemplo más flagrante de las acciones impunes de los especuladores es el del hipermercado ALCAMPO, instalado de forma ilegal sobre suelo agrícola en un margen de la carretera N-630 (Andanero-Xixón). Este mismo año está proyectada la inauguración de MERCASTURIAS, mercado para minoristas y mayoristas situado a escasos metros de PRYCA y justo enfrente del polígono industrial de ASIPO.

La residencia secundaria o principal de las clases urbanas acomodadas es otro aspecto que define las áreas periurbanas, en cuanto plasma a la perfección el carácter "invasor" de procedencia urbana, sólo movido por intereses personales y de ocio, con el consiguiente perjuicio a otros aprovechamientos más rentables. Este fenómeno tiene su plasmación más característica en los municipios de Uviéu, Xixón y Avilés. En el primer caso, la expansión se produce hacia el este del concejo, invadiendo los municipios limítrofes (Noreña y Siero) en torno a la carretera N-634, que permite una comunicación óptima con la ciudad. En Avilés, el fenómeno se manifiesta también hacia el este, en el concejo de Gozón, gracias a su perfecta comunicación y su proximidad a una amplia zona de playas; no obstante, también se notan los efectos de esta corriente en los concejos de Castrillón y Sotuel Barcu, por poseer espacios naturales de gran calidad.

Asociados a estos espacios residenciales de calidad aparecen los correspondientes equipamientos de ocio y esparcimiento como el Centro Asturiano de La Habana en la falda del Monte Naranco (Uviéu) y Mareo (Xixón), el club de Tenis de Avilés, en el alto de S.Cristóbal.

Creemos que se haría demasiado pesado enumerar una larga lista de instalaciones deportivas, recreativas, etc. Simplemente, hemos intentado resumir lo más acertadamente posible las ideas que al respecto de esta ponencia, personalmente hemos discutido en grupo.

El conocimiento de los problemas que afectan a estas áreas, se han de unificar en los planes de ordenación, elaborando normas encaminadas a unos fines concretos:

- Crear un crecimiento ordenado racionalmente para cada municipio, que no genere conflictos con los espacios de los municipios colindantes.
- Crear espacios libres, infraestructuras y equipamientos en grado suficiente.
- Establecer densidades de edificación adecuadas.
- Evitar la segregación espacial y funcional, considerar el suelo en su valor de uso y no en su valor de cambio.
- Protección del medio rural de las agresiones a que se ve sometido.
- Establecer una clasificación de suelos y los mecanismos de gestión necesarios para hacer viables los objetivos señalados.

NOTAS

- (1) II Tomo de ponencias del IX Coloquio de Geografía. Murcia 1985
- (2) GONZALEZ ENCINAR, M.A.: La franja rururbana de La Coruña. Tesis Doctoral. Universidad Complutense. Madrid, 1982.
- (3) FERNANDEZ GARCIA, F.: La franja periurbana de Gijón. Tesis Doctoral. Xixón 1986.
- (4) GONZALEZ URRUELA, E.: El área de influencia de Valladolid. Tesis Doctoral. Universidad de Santander 1981.
- (5) SMITH, T.C.: "The Population of Louisiana: Its Composition and Changes", Louisiana Bulletin 293 (1937). (Tomado de Gonzalez Encinar : op. cit. pag.46)
- (6) BAUER Y ROUX: " La rurbanisation ou la ville éparpillée." París 1976. (Tomado de GONZALEZ ENCINAR: op.cit. pag 21)
- (7) GEORGE, P.: Poblacion y Poblamiento. Barcelona 1973. (Tomado de GONZALEZ ENCINAR: op.cit. pag.25)
- (8) PRYOR, R.J.: " Defining the Rural- Urban Fringe". Social Forces. 1968. (Tomado de GONZALEZ ENCINAR: op.cit. pag.52-53)
- (9) FERNANDEEZ GARCIA, F.: op.cit. pag.18.
- (10) GONZALEZ URRUELA, E.: "Consumo de espacio y dominación territorial. El área periurbana de Valladolid". Ciudad y Territorio. Julio-Septiembre 1985. pags.17-35.
- (11) ANDREWS, R.B.: "Elements in the Urban Fringe Pattein". Journal of Land Public Utility Economics 1942

- (12) MURCIA NAVARRO, E.: " Introducción al estudio del sistema urbano asturiano". Revista ERIA nº1 Dpto. de Geografía de la Universidad de Oviedo. Oviedo 1980. pags 89-150.
- (13) Ibidem. pag. 110-113
- (14) MORALES MATOS, G.: Industria y Espacio urbano en Aviles. Editorial Silverio Cañada. Gijón 1982
- (15) FERNANDEZ CUESTA, G.: Análisis de la U.T.S. de Pola de Siero. Tesis Doctoral inédita. Original inédito. Oviedo 1985. Dpto. de Geografía.
- (16) FERNANDEZ GARCIA, F.: op.cit. pags-223-226

PROCEDENCIA DE LOS GRAFICOS

Fig. 1: GUILLERMO MORALES MATOS

El Grupo humano en el Espacio Geográfico Asturiano.

Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo 1986

Fig. 2: FELIPE FERNANDEZ GARCIA

La franja periurbana de Gijón

Gijón 1986

Fig. 3: GUILLERMO MORALES MATOS

Industria y espacio urbano en Aviles

LICENCIAS DE ACTIVIDADES MOLESTAS EN SUELO
URBANO RESIDENCIAL

Mayo de 1988

Antonio Castillo Guerrero del Peñón

INTRODUCCION .-

La concesión de licencias de apertura de establecimientos industriales o comerciales, según el uso previsto en el correspondiente plan de ordenación, es una actividad reglada, expresamente regulada en el artículo 22 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales de 17 de Junio de 1955, que establece, que estará sujeto a previa licencia la apertura de establecimientos comerciales e industriales, con la cual se pretende comprobar si los locales o instalaciones, reúnen las condiciones de tranquilidad, seguridad, salubridad etc. necesarias para conseguir la disminución de incomodidades y perjuicios a los vecinos, a la vez que adecuar las mismas a los planes o normas debidamente aprobados.

El primer problema que podría plantearse, es el referente a la postura a adoptar en Municipios sin plan de ordenación o con planeamiento deficiente. Se estima en este caso que el condicionamiento o la denegación de la licencia, estaría en función de los intereses públicos de la comunidad, lo cual supondría la adopción de una postura discrecional, dado lo aleatorio de este concepto, que podría desembocar en una actitud arbitraria, la cual se pretende evitar y en su caso reconducir, con este estudio.

La ley del Suelo, distingue dentro de un territorio, lo que es suelo urbano, urbanizable en sus diferentes aspectos y no urbanizable. Dentro del suelo urbano, salvo que se trate de urbanizaciones de viviendas y servicios exclusivamente, suele coexistir el suelo residencial de habitación, con actividades o instalaciones culturales, deportivas y recreativas, así como con otras de tipo industrial o comercial. Todas ellas forman parte del conglomerado de las Poblaciones y, como un rompecabezas van conformando las mismas para el servicio de sus habitantes.

ESTADO DE LA CUESTION

La cuestión se centra en conseguir adoptar unos criterios ciertos en la concesión de licencias de apertura de establecimientos en suelo residencial, superando la problemática de la discrecionalidad que en este campo puede ejercerse, pese, como se ha dicho, al carácter reglado de estas actividades y, referido a las contempladas en el Reglamento de Actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas.

Si bien es verdad que los propios planes de ordenación, prevén usos diferentes en cada clase de suelo, e incluso unos baremos para determinadas instalaciones, con una clara distinción entre actividades de tipo artesanal y familiar, de las de tipo industrial o comercial de gran envergadura, este estudio, se refiere a aquellos Municipios que no disponen de normas de planeamiento, o aun teniéndolas no establecen el detalle de los límites de lo que está o no permitido, e incluso estableciéndolas, son de difícil aplicación, dada la existencia de actividades similares a las que se pretende prohibir o regular, pretendiendo superar en lo posible la discrecionalidad de la Administración en la valoración de las características que influyen en un expediente de esta naturaleza, como es el resultado de la información pública, la situación de la actividad, sus medidas correctoras etc. proponiendo un límite máximo que impida la aplicación de esta norma de discrecionalidad, que produce una verdadera inseguridad jurídica en esta importante rama de la actividad productiva, cuando no arbitrariedad, fijando unos criterios fijos que superen la influencia, e incluso las presiones, que un determinado informe o ciertos estados de opinión, pueden ejercer sobre el ánimo de la Administración, debido a la carencia o falta de precisión en las determinaciones de los instrumentos de planeamiento municipales.

PROBLEMATICA SOCIAL

Se considera conveniente hacer una alusión a la problemática social que la cuestión plantea, con respecto especialmente a la pequeña y mediana empresa, es decir, a las de tipo familiar y artesanal. Y así tenemos que en la actualidad existen numerosas personas que pretenden crearse su propio puesto de trabajo mediante la constitución de Cooperativas de trabajadores, o haciéndose autónomos, pero siempre con escasa disponibilidad económica, las cuales se ven en la imposibilidad de instalarse en una zona industrial, dados los elevados precios que circulan por las mismas y sobre todo por la propia dimensión de estas Empresas, no acorde con este tipo de suelo, mientras que en suelo residencial encuentran mas posibilidades de instalarse, por cuanto pueden alquilar locales, utilizar el de posibles empresas cerradas, o fuera de ordenación, o comprar un número de metros adecuado a la escasa envergadura de estas instalaciones, en una palabra, que encuentran mas facilidades en este suelo que en ningún otro, y ello viene corroborado por la propia experiencia en esta cuestión.

Pero, también se ha podido constatar, que esta economía inicial se ve contrariada por la propia actitud de los Ayuntamientos, de negarse a conceder licencias de apertura de establecimientos cuando temen que pueda producir excesivas molestias, y especialmente el vecindario que se oponen a estas instalaciones, influyendo en la Recisión de la Administración, sin tener en cuenta que hoy día las medidas correctoras que se suelen proponer, son suficientes para resolver estos problemas de molestias. Otras veces, la más, es el propio Ayuntamiento que no conoce sus propias posibilidades y cree que por el mero hecho de estar en el Nomenclator de Actividades Molestas, ya no se pueden o no se deben autorizar, cuando lo cierto es que el propio Reglamento y la Jurisprudencia, han matizado la cuestión y conceden un margen de discrecionalidad para resolver la misma.

ANTECEDENTES LEGALES, ESTATALES Y AUTONOMICOS

El Reglamento de Actividades Molestas (RAM), establece en su artículo 5º, que al hacerse la clasificación de los grupos a que se refiere el artículo 3º del mismo Reglamento, que trata y define cada uno de los conceptos de estas actividades, se deberá tener en cuenta la importancia de las mismas considerando en general a los pequeños talleres y explotaciones familiares como exentos de las prescripciones que se deben fijar para el establecimiento que por su normal producción constituye una fábrica, centro o depósito industrial, teniendo en cuenta la importancia de la misma, la distancia a edificios habitados, los resultados de la información vecinal y, en general cuantas circunstancias deban considerarse, para que sin mengua de la comodidad, salubridad y seguridad de los vecinos, no se pongan trabas excesivas al ejercicio de la industria. Es decir, que existe un margen de discrecionalidad de la Administración, en cuanto a la valoración de aquellas circunstancias que aconsejan autorizar o denegar una licencia de apertura de establecimientos, de ahí los numerosos casos que estas circunstancias ha tenido que ser valoradas por los tribunales de justicia, especialmente el Tribunal Supremo.

Posiblemente para evitar estas situaciones o por lo menos para adecuar la legislación a la realidad, la Comunidad Valenciana por medio de la Consellería de Gobernación dictó el Decreto ^{de Orden} 162/1983 de 10 de Enero de aprobación de la Instrucción 1/83, por el que se establecen normas de aplicación del Reglamento de Actividades mencionado (RAM), aprobando un anexo que modifica el nomenclator del mismo, con actividades exentas de calificación y autorizando a los Ayuntamientos para incluir en dicho anexo, aquellas actividades existentes en el Término Municipal que se presuma que

que no han de producir molestias o alterar las condiciones de salubridad, higiene etc. etc.

Asimismo establece el Decreto mencionado unos límites a las actividades incluidas en el anexo, en el sentido de precisar calificación con arreglo a las previsiones de RAM, cuando se den las siguientes circunstancias:

1º Cuando se doten de instalaciones complementarias o de servicios con elementos motores o electromotores, cuya potencia sea igual o superior a 9 CV.

2º Cuando su carga térmica o equivalente en madera sea igual o superior a 80 Mcal/m². o 20 Kg/m². respectivamente, entendiéndose por carga térmica el poder calorífico total de los materiales y sustancias combustibles en megacalorías por metro cuadrado de superficie en planta de sector de incendios, calculada de acuerdo con la siguiente fórmula.

$$Q = \frac{\text{Sumatorio (pi.qi.ci)}}{S} \cdot R \quad , \text{ siendo}$$

Q = carga térmica total

S = Superficie del local

R = Coeficiente de ponderación de riesgos

pi= Peso en Kg. de materiales y sustancias combustibles.

qi= Poder calorífico en Mcal/Kg. de cada material

ci= Coeficiente de peligrosidad.

3º Cuando resulte necesaria la adopción de medidas correctoras a fin de garantizar que el nivel sonoro máximo transmitido al interior de viviendas, hoteles o centros sanitarios colindantes o próximos, no supere los 35 dB (decibelios).

Por tanto las actividades que no superen los límites expresados anteriormente, no precisarán de la previa calificación de la Comisión Provincial o autonómica correspondiente, como actividad sujeta al RAM, lo cual quiere decir que son inócuas, y

y por tanto autorizables en suelo residencial, que no se halle expresamente prohibido.

Es importante reseñar asimismo la Orden del Ministerio de la Gobernación de 15 de Marzo de 1963, por la que se dictan normas para la aplicación del Reglamento de Actividades Molestas, él cual establece unas directrices con respecto a emplazamiento de estas actividades y un margen de discrecionalidad amplio en poder de las Comisiones de Saneamiento, con respecto a Municipios en donde no existan normas de planeamiento.

Igualmente limita la instalación de actividades nocivas y peligrosas, a una distancia mínima de 2.000 metros del núcleo más próximo de población agrupada.

Por otro lado dentro del citado Reglamento de Actividades Molestas, es de reseñar el contenido del artículo 13, que establece la prohibición de instalar vaquerías, establos, cuadras etc. dentro del núcleo urbano de localidad de mas de 10.000 habitantes, y que no sean esencialmente agrícolas o ganaderas, lo cual quiere decir que si las normas urbanísticas no lo impiden o prohíben, en poblaciones de menos de 10.000 habitantes, previo la adopción de las medidas correctoras procedentes, estas actividades, pueden instalarse con total libertad, lo cual parece ser un contrasentido, pues la calificación de las mismas, en el Nomenclator, como Molestas e Insalubres y Nocivas, no deberían autorizarse en estos núcleos urbanos.

De lo expuesto sobre la legislación autonómica y estatal mas importante reseñada se puede deducir lo siguiente:

1º Que la concesión de licencias de apertura de establecimiento es como norma general, una actividad reglada.

2º Que existen ciertas actividades, referidas fundamentalmente a actividades nocivas y peligrosas y podría incluirse las insalubres, que poseen una regulación especial en cuanto a emplazamiento, medidas correctoras, volumen etc.

3º Que como consecuencia de la experiencia obtenida desde la publicación del Reglamento de Actividades Molestas, es posible delimitar que margen de tolerancia pueden tener estas actividades para su inclusión en suelo urbano y ser consideradas como inócuas.

Asimismo cabría hacer las siguientes consideraciones:

a) Dado que en suelo residencial, que no se halle expresamente prohibido, es permisible la instalación de ciertas industrias de carácter familiar o artesanal, es factible la coexistencia de estas industrias con la de residencia de familias.

b) Si se prevén unos baremos máximos en los que se considera que son tolerables las posibles molestias o perjuicios, quiere decir que las actividades que no superen estos máximos, pueden instalarse en este suelo, sin menoscabo de las prescripciones del Reglamento mencionado, en cuanto a su misión prevista en su artículo 1º de procurar conseguir una disminución de incomodidades o perjuicios a los vecinos.

c) Si se considera que los baremos de referencia, son permisibles, quiere decir, que cualquier plan que prevea en sus normas unos baremos inferiores a los previstos, en uso de la discrecionalidad permitida en el artículo 5º del Reglamento de actividades molestas, tantas veces mencionado, podría autorizar actividades que alcanzan dichos baremos, que podrían ser los descritos en el Decreto de la Consellería referenciado.

POSICION DE LA JURISPRUDENCIA.-

Como se ha dicho anteriormente, los Tribunales de Justicia han tenido que resolver frecuentemente innumerables controversias sobre la problemática que se plantea, sobre si determinada clase de suelo permite o no cierta actividad y en algunas ocasiones sobre la valoración discrecional que debe hacer la Administración al tratar cuestiones que en puridad no deben autorizarse, pero que en de

terminadas situaciones debe adoptarse una postura de tolerancia.

El Tribunal Supremo, tiene establecido con carácter general, el que la concesión de licencias de apertura de establecimientos es una actividad reglada, sometida a las normas urbanísticas, que impide que la Administración pueda otorgar licencias que modifiquen el destino expresamente previsto en las mismas. (Sentencias de 13-2-80 Ar. 1799 ; Sentencia de 24-11-1982, Ar. 7338 ; Sentencia de 15-12-80 Ar. 8000, entre otras muchas).

Asimismo el Tribunal Supremo, aun considerando el carácter reglado en la concesión de licencia de apertura de establecimientos, ha estimado la posibilidad de la existencia de discrecionalidad de la Administración, con respecto a expedientes relativos a pequeños talleres de explotación familiar o artesanal, haciéndolo en función de lo establecido en el artículo 5º del Reglamento repetido, y consignando que pese a su posible calificación de actividades molestas, procede autorizar estas instalaciones, si bien referida a casos concretos y circunstancias que lo hacen aconsejable. (Sentencia de 20-6-1980, Ar. 3323).

Por otro lado la sentencia de TS. de 29-4-1984 (Ar.1115), establece que la concesión de licencias de apertura de establecimiento, referidas a actividades molestas o peligrosas, no se encuentra sin mas prohibido o no autorizadas, sino que simplemente son determinantes de un procedimiento previo a la concesión, de tal manera que si se aseguran las medidas correctoras previstas, aun con los informes desfavorables de partes interesadas, como puede ser el vecindario colindante con la actividad, puede autorizarse, y mas aun, con el informe favorable de la Comisión Provincial de Calificación.

Por lo tanto parece ser que el Tribunal Supremo, en armonía con lo establecido en el artículo 5º del RAM. consagra el principio de discrecionalidad en determinadas circunstancias.

CONCLUSIONES

Como consecuencia de lo expuesto, y fundamentado en disposiciones de carácter legal y doctrina jurisprudencial, se pueden obtener las siguientes conclusiones y adoptar los criterios pertinentes de tenor como sigue:

1º Que siguiendo la teoría general de los actos administrativos, la Administración Municipal en materia de urbanismo puede actuar reglada o discrecionalmente. Al primer caso, que es lo normal, supone ajustar su conducta a una norma preestablecida, es decir, a un plan de urbanismo, a unas normas de edificación. En el segundo caso, valorando todas las circunstancias, dictará una resolución, que aunque acomodada a un fin público, tendrá mucho de aleatorio y creará por tanto inseguridad jurídica.

2º Que dichas situaciones se pueden producir tanto en Municipios que carezcan de plan urbanístico, como el que lo tenga incompleto, como el que tenga un límite inferior a los baremos que se especificarán, y circunscrito a actividades molestas de las que se refiere el artículo 5º del repetido RAM.

3º Que existe una creciente petición de licencias de apertura de establecimientos, referidas muchas de ellas a instalaciones de carácter familiar o artesanal, que pretenden situarse en suelo urbano residencial, y que cuentan con la oposición frecuente del vecindario, con la falta de normas por parte de los Ayuntamientos, y con una grave indecisión sobre la postura a adoptar.

4º Que la Orden de 10 de Enero de 1983 mencionada, junto con los criterios jurisprudenciales expuesto, dan una pauta para establecer la tesis de que las actividades molestas que no rebasen los límites y las situaciones que a continuación se detalla, pueden ser autorizadas en suelo residencial, por cuanto se consideran inócuas:

a) Cuando sus instalaciones con respecto a motores o electromotores no rebasen los 9 CV.

b) Cuando su carga térmica o equivalente en maderas sea inferior a 80 Mcal/m² o 20 Kg/m².

c) Cuando su nivel sonoro sea inferior a 35 decibelios

d) Número de obreros igual o inferior a tres.

Por último se hace constar que se considera que no debe tomarse en cuenta las circunstancias referentes a emplazamiento de la actividad, distancia respecto a edificios, resultado de la información pública, mas que cuando sea evidente la improcedencia, y demás factores a tener en cuenta.

Mayo de 1988
Antonio Castillo Guerrero del P.

PONENCIA CONGRESO EUROPEO
DE ORDENACION DEL TERRITORIO

MONOGRAFIA: IMPACTO DE LA RESIDENCIA SECUNDARIA EN UN
NUCLEO RURAL (SIMANCAS)

AUTOR: BEGOÑA GARCIA NAVA

La realidad española cuenta con innumerables ejemplos en los que el crecimiento urbano se ha realizado a costa de sacrificar determinadas áreas con indudable valor ya sea paisajístico, productivo o ecológico. Crecimiento que se ha realizado en un corto espacio de tiempo pero de efectos muy intensos y negativos en cuanto al deterioro de la calidad de vida.

Ello pone de manifiesto la extraordinaria fragilidad de nuestros recursos y la incapacidad de normativa que en muchas ocasiones se muestra ineficaz a la hora de canalizar soluciones adecuadas.

En este sentido la elaboración de nuestros planes no ha contado con soluciones reales para problemas reales. Tampoco se han realizado desde una perspectiva global y a largo plazo. Las mas de las veces han servido de instrumento para encubrir determinadas acciones ilegales.

La aportación de este caso práctico no tiene otro sentido que el de reflejar de forma puntual el impacto que el fenomeno de la residencia secundaria está produciendo en el núcleo rural de Simancas, poniendo en entredicho la dinamica territorial que desde los últimos años caracteriza a la ciudad de Valladolid.

El trabajo ha pretendido desde una perspectiva ecológica dar una mayor importancia al núcleo rural (Simancas) que desde la ciudad (Valladolid) se ha visto sometido a múltiples presiones en función de las diferentes demandas provenientes de ésta.

Desde los años veinte la calidad ambiental del término supo ser valorada para la implantación de vivienda secundaria sin otro motivo que el del disfrute de un paisaje y un entorno que históricamente goza de enorme prestigio entre los vallisoletanos. Estas iniciativas que en un principio ocuparon aquellos espacios de mayor valor ecológico en el término (Pinar y riberas) reflejaban claramente las influencias de la ideología ciudad-jardín.

Esta postura hoy día sigue manteniéndose si bien con algunas variantes en cuanto a forma y fondo puesto que se está produciendo un cambio en la consideración de este espacio de ocio no ya para el disfrute de temporada, sino con vistas a que sus habitantes establezcan sus viviendas de forma permanente.

Esto ha alterado profundamente la forma de vida de la población autóctona, literalmente invadidos por este fenómeno, que no ve con buenos ojos este cambio. Los propios valores ecológicos, paisajísticos y productivos del núcleo han experimentado una profunda transformación.

En otro sentido la demanda de ocio procedente de la ciudad ve modificado sus desplazamientos de fines de semana al no existir las condiciones de espacio suficientes para sus fines recreativos provocando una excesiva densidad de concentración en determinados puntos. Puede observarse actualmente en el acceso tradicional que une Valladolid con Simancas la elevada proporción de suelo que existe con fines residenciales, y que en un futuro cercano creará una continuidad con el propio espacio periférico de la ciudad.

Promotores, iniciativa privada y la administración local, han facilitado un uso sin cortapisas y limitaciones en base a las propias características ambientales que posee Simancas. Las buenas comunicaciones existentes con la capital han hecho, entre otras cosas, posible el afloramiento de este fenómeno. Los resultados en este momento son claros:

1.- La configuración de una aureola de ocio al sur de la capital ha provocado diferentes efectos negativos. La base en todos los núcleos es aumentar la dependencia existente respecto a la ciudad, esto es patente en aquellos situados con mayor proximidad a ella.

2.- La existencia de un área periurbana cuya característica principal es la de ser un espacio excesivamente dependiente que permite una mayor utilización del suelo para uso exclusivamente residencial. El precio del suelo justifica la

erradicación de determinados usos con la consiguiente pérdida de capital productivo.

3.- El hecho de ser un espacio rural muy próximo a la ciudad le convierte en espacio de acogida de nuevos usos de tipo urbano con destacada presencia de las residencias.

4.- Lo que en principio se valoró como elementos para la explotación de un espacio de ocio se encuentra en estos momentos en un estado crítico. Tanto el pinar como las riberas de los ríos Pisuerga y Duero se han visto peligrosamente degradadas por el fenómeno de la residencia secundaria.

HIPOTESIS Y DATOS DE PARTIDA

La propia singularidad del término tanto paisajística como arquitectónica ofrece un marco de especial belleza. En un contexto marcado por la aridez, Simancas reúne elementos de indudable valor.

VALOR PAISAJISTICO: Desde el promontorio donde se sitúa el término es posible obtener amplias perspectivas sobre el valle, tanto en calidad, amplitud como profundidad.

VALOR ECOLOGICO: Representado por la presencia de la masa forestal (Pinar de Simancas). El arraigo adquirido por esta biomasa constituye por su extensión, 1.275 hectáreas, y su valor ecológico la manifestación arbórea mas importante del término.

a ella se une el significado que posee la vegetación ripícola y las repoblaciones implantadas con sentido protector en las laderas.

VALOR PRODUCTIVO: Al presentar un tipo de suelo en las márgenes próximas a los ríos que dan lugar a los denominados suelos de vega vinculados a producciones de alta calidad.

En la actualidad la degradación de las condiciones ambientales es un hecho constatable. La ocupación de terrenos públicos como es el caso del pinar y de las riberas (tanto del Duero como del Pisuerga), es alarmante. La oposición entre un uso agrario y uno residencial a beneficiado a este último.

El fenómeno de la residencia secundaria constituye la causa del progresivo deterioro ambiental que afecta al término. Los efectos siguientes son patentes:

1.- El incremento de las urbanizaciones ha alterado los equilibrios morfológicos y biológicos existentes en ecosistemas valiosos y sensibles como el pinar, dando paso a la tala y desforestación.

2.- El aumento de los servicios se traduce en un aumento de los desperdicios, desechos y basuras. En este sentido, los desarrollos urbanos en las afueras de la población no están dotados de red de saneamiento efectuándose los vertidos en pozos negros.

3.- El vertido en otros casos se realiza directamente al río Pisuerga, sin tratamiento previo. Algunas zonas del municipio presentan un desagradable aspecto.

4.- Los tendidos aéreos producen un deterioro paisajístico.

5.- La diferencia entre el núcleo rural y el de ocupación es nítida, incluso en su emplazamiento.

6.- Coste social y productivo derivado del uso residencial asignado a los suelos de la ribera del Pisuerga (suelo urbanizable).

7.- Inversión que ha restringido su uso ha determinados grupos sociales. Generalmente son grupos de clase media-alta.

8.- El desarrollo de las urbanizaciones tiene como consecuencia la instalación de una serie de servicios que en conjunto forma un equipamiento de ocio intensivo que distingue este espacio.

9.- Se constata la dependencia en cuanto a equipamiento dotacional. Valladolid atrae sobre sí los servicios educativos y sociales, así como lo referente a dotaciones culturales y comunitarias.

10.- La presión urbana a una distancia de diez kilómetros aparece mucho más nítida, convirtiendo a Simancas en un enclave de residencia secundaria.

La residencia secundaria constituye en la actualidad el uso más importante y uno de los mayores consumidores de espacio en el área periurbana de Valladolid (sur de Valladolid, periferia de ocio).

También se produce un cambio en las relaciones territoriales, una parte de la población genera sus rentas en la ciudad.

La transformación en la red de comunicaciones es el signo visible de este cambio en las relaciones con la ciudad por cuanto que ha traído consigo el acondicionamiento de la

carretera tradicional (Camino Viejo de Simancas) que une directamente Valladolid con Simancas.

La nueva red pretende crear un cinturón de ronda que permita la conexión de todas las carreteras nacionales que tengan una dirección hacia el sur.

La residencia secundaria ha generado importantes conflictos territoriales pues ha originado cambios de atribuciones de suelo al margen de la legalidad. Las urbanizaciones ilegales se han extendido de forma considerable. En este sentido, Simancas ocupa el cuarto puesto dentro de la provincia de Valladolid. Su localización varía desde la que se encuentra próxima a las urbanizaciones, otras sobre fincas rústicas. En otros casos se utilizan las viviendas de grandes explotaciones agrarias cuyos propietarios residen en Valladolid. Un último tipo lo constituyen la residencia secundaria establecida directamente sobre la vivienda rural.

El impacto estético es apreciable como consecuencia de la aparición de elementos totalmente nuevos en las áreas rurales. Los caracteres de la vivienda secundaria han roto con los esquemas clásicos tradicionales de la vivienda rural.

CONCLUSIONES FINALES

La problemática bajo la hipótesis de vivienda secundaria como principal causa del deterioro ambiental del término se ve reforzada en la insuficiente normativa que hubiese llevado a cabo un control de las actuaciones urbanísticas previstas.

La base de la consideración de Simancas como "enclave residencial" ha estado relacionada con la demanda de vivienda proveniente de la ciudad, vivienda que en parte se ha consolidado como vivienda permanente.

La mayor utilización del suelo para uso exclusivamente residencial, se debe a iniciativas anteriores que al amparo del Plan General de Ordenación de Valladolid y Comarca (1.970) fijaron los criterios para el desarrollo de vivienda en virtud de la demanda existente en Valladolid.

El resultado fue un desarrollo caótico por cuanto que al margen de la legalidad, se realizaron numerosas iniciativas en aquellos lugares más privilegiados desde el punto de vista paisajístico (pinares y riberas) y desde el punto de vista productivo (suelos de riego).

En otros casos la normativa se ha aplicado mucho después de la puesta en marcha de las urbanizaciones. Los planes parciales han sido aprobados en años posteriores.

En 1.979, la necesidad de diversificar esta función residencial, así como de una normativa que regulase las actuaciones previstas a que se ha visto sometido el núcleo dió paso a la elaboración del Esquema Comarcal de Ordenación.

La revisión del citado plan, ha dado para Simancas la figura de Norma Subsidiaria, reforzando el destino del suelo para uso residencial.

Su lectura dió pie a las siguientes conclusiones:

1.- Se contempla una mayor utilización de suelo para residencia secundaria, si bien con unos caracteres distintos. Se modifica la tipología, se aumenta el número de viviendas, se ordena el establecimiento de un viário interior, dotaciones etc. En definitiva, se ordena la obligatoriedad de un Plan Parcial para cualquier tipo de suelo susceptible de ser urbanizado.

2.- No se tiene en cuenta el impacto paisajístico que produce el fenómeno de la residencia secundaria, especialmente en los márgenes del río Pisuerga. En la actualidad existen amplios terrenos convertidos en vivienda secundaria pese a que se señale "evitar cualquier forma de ocupación de las márgenes y riberas".

3.- Se refuerza de forma mas sutil, la dependencia del núcleo respecto a la capital, la transformación de la vivienda secundaria en asentamiento permanente, la proximidad y la dependencia laboral respecto a la capital son suficientemente explicativas.

4.- No se tiene en cuenta fomentar la autonomía del municipio con la creación de industria adecuada a las características del término.

5.- La existencia de tres colectivos de población extrictamente laboral, permanente con base socio-laboral en Valladolid y de temporada se traduce en una mayor presión del suelo con destino residencial.

6.- El total del suelo urbanizable supera con creces al urbano, y su incremento se ha realizado a costa del entorno del Camino Viejo y de Panorama (eriales de terraza).

La estrategia del ordenamiento se ha modificado con la descomarcalización del municipio, pero ha potenciado su situación como área periurbana de Valladolid, con el consiguiente reforzamiento de las relaciones de dependencia.

El problema es por consiguiente que la normativa no ha tenido en cuenta a la hora de su elaboración y aplicación las características reales del término.

El trabajo, una vez llegado a este tipo de conclusión, esboza una serie de líneas de actuación ligadas a la consecución de unos objetivos que en principio considere esenciales.

La normativa tendría que tener en cuenta la recuperación de aquellos espacios de dominio público y asimismo proporcionar una mayor diversificación en la economía del término municipal, para así frenar la expansión acelerada de la residencia secundaria desde una perspectiva realista.

RELATION BETWEEN FINAL SECTION OF TURIA'S RIVER-CITY-VALENCIA'S
PORT.

It is analyze from the town-planning point of view, the territorial ordenation, the actual evolution- relation between the natural and artificial Turia's river riverbed, the port and the city area affected by the hydrography form.

It is the incident of "Jardin del Turia", works of the last section of the old riverbed, the effects from all of it over the port thinking about a possible flood, and the other works which are more or less directly in concordance with the port's enlargement the new access and the Nazaret's district.

We considered that a serie of incongruities are agreeing from the multidiscipline point of view of the technical territorial ordenation and the sorrounding impact that could result in hazard's facts that in the present cause a lot of disturbance which are reflected in the newspaper.

Valencia, June 1.988

Blanca Giménez, V.: Dr. Architet.

Alonso Pascual, J.J.: Dr. Geologist

ACERCA DE LA RELACION TRAMAS FINALES DEL RIO TURIA- CIUDAD- PUERTO DE VALENCIA.

Vamos a establecer la relación que ha existido entre la ciudad de Valencia y su puerto en los dos mil años de historia así como su vinculación con la morfología costera.

"...el puerto de Valencia, es un puerto totalmente artificial, producido por el hombre en un paraje sin ningún accidente geográfico en que poder amparar el puerto y, decidiendo su ubicación solamente pensando en la necesidad de resolver un servicio a una ciudad de extrema vitalidad, con necesidad total de exportar los productos de su agricultura por los caminos del mar; esto fue el origen del primer embarcadero constituido al Norte de la desembocadura del Turia y que mediante su expansión ha dado lugar al actual puerto".

José Luis Vilar Hueso (1)

"Emplazado sobre una playa que no reúne condiciones naturales, desabrigada y sin calado, el puerto de Valencia es una obra totalmente artificial".

Vicent Cortina (2)

Valencia, que actualmente ocupa uno de los mejores lugares en el ranking de puertos mejor dotados de España, ha permanecido desde su fundación en el año 138 a. de C. hasta bien entrado el siglo XIX, sin puerto, sin más medios que un simple embarcadero, grada o "Grau".

La ilógica situación de Valencia, su propia morfología costera, no han proporcionado un puerto natural, de ahí que hayan sido frecuentes los intentos por facilitar la carga y descarga de las barcas, si bien el que en la época de la fundación existieran ciudades de cierta envergadura económica y con sólidas bases comerciales, como era el caso de Cullera, Denia, Sagunto, etc., atenuó la necesidad inmediata de que Valencia dispusiera de un puerto.

Lo que no está tan claro es el haber dejado pasar tanto tiempo para la construcción del mismo. Desde que surge Valencia, hasta que alcanza un cierto auge social, político y económico, que la hacen destacar plenamente respecto a otras ciudades que en potencia eran muy superiores, transcurren una serie de siglos, en que se abastece principalmente del puerto de Cullera,

Casi la totalidad de los autores consultados acerca del puerto de la Valencia romana, visigoda y árabe, están de acuerdo en la existencia de un sencillísimo embarcadero. El que hayan existido indicios de querer modificar esta obra, lo desconocemos, al no haber encontrado pruebas que así lo alestigüen. Es posible que así haya sido, sobre todo a partir del siglo X, cuando Valencia empieza a tomar un cierto cariz. Es más, nosotros decimos que incluso en época romana ya existía motivación importante para poder actuar así debido a la labor que desarrolló Valencia, imprimida con un marcado carácter judicial.

Por otro lado, el descargar las mercancías en el puerto de Cullera, suponía tener que dar un rodeo bastante grande, debido a la dimensión que poseía La Albufera (unas diez veces más grande que la actual). También la propia debilidad del material empleado, cual era la madera, se veía sometida periódicamente a los avatares de las inundaciones producidas por el río Turia, mucho más caudaloso entonces.

Otros autores ponen de manifiesto la existencia de un puerto romano en el Estany d'Almenara, que liberaría en parte, de este rodeo.

Bástenos un repaso histórico para poner de manifiesto las intenciones de la ciudad por tener un puerto, así como sus condiciones adversas, tratando de conseguir un abrigo mediante diques, y un calado, a fuerza de dragados.

Ya en 1,238, año de la conquista de Valencia por Jaime I, se cree que existía un embarcadero en el paraje del actual puerto, ya que sus huestes recibieron ayuda por éste. Se le llamó "grau" (del latín "gradus") (3). El rey estimuló la edificación de casas así como la construcción de un muro protector, con lo que nacería la "Vila nova maris Valentiae". Por un Privilegio real otorgado en 1,249, se concedió a sus habitantes la facultad de no pagar derecho alguno, favoreciendo el aumento del número de vecinos.

El Privilegio otorgado en 1,283 por Pedro III, pone de manifiesto la importancia marítima de Valencia; "Statuimus et ordinamus quod a portu gradus Valencia removeant staca que ibi posita erat ratione lezde".

El establecimiento en Valencia, por el citado Privilegio Real, de la jurisdicción marítimo comercial del Consolat de Mar, indica que desde finales del siglo XIII el tráfico marítimo iba en aumento (4).

En 1,321 existía la llamada Dragana del Senyor Rei, es decir, el Astillero Real. En las atarazanas del Grau de la Mar se construirían parte de las naves que Roger de Lauria mandaría bajo la divisa de las cuatro barras de Aragón.

En el siglo XIV, el núcleo urbano de Valencia, establecido junto al río Turia, a unos tres kilómetros de la costa, ya contaba con una comunicación fluvial con el mar, y en 1,377, la Bailía, prohíbe descargar en los márgenes del río para no eludir el pago de los derechos encaminados a sufragar el embarcadero del Grau.

En el Consejo General de la Ciudad celebrado el 29 de Mayo de 1.402, se pensó construir una "cequia fonda o vall per la que la mar pogués venir tro a prop dels murs de la Ciutat", aunque este proyecto no llegó a realizarse,

En 1.483 (28 de mayo), Fernando el Católico concede privilegio a Antoni Joan para construir un puente de madera en la playa del Grao, con arranque en tierra firme y hasta dentro del mar. El mismo año se explota este mismo puente como embarcadero, permaneciendo en pie hasta 1.555, en que una gran avenida del Turia lo dejó inservible,

A continuación se construye otro embarcadero de 600 pasos de largo, pero con la adversidad de dos aspectos; el primero de ellos es el avance de la playa que propicia el que la obra que se construye sobre agua, con el tiempo permanezca en lugar seco. De otro lado, el ataque de la madera por un gusanillo denominado "broma" (5).

Ya en el siglo XV, Juan Caboto Montecalunya, propone traer piedra del faro de Cullera para desarrollar un proyecto pero nunca llegó a ejecutarse.

También en esta época se tiene noticia de la existencia del Grau de Morvedre, según una donación de Juan II. Se trataba de una playa descubierta en la que más tarde se construye una torre y un baluarte para proteger algunos almacenes.

A finales de Marzo de 1.492 tiene lugar el edicto de expulsión de los judíos, concediéndoseles tres meses para abandonar definitivamente Valencia. Desde los puertos de Valencia y Sagunto se fletaron numerosos navios con destino a Nápoles y Turquía.

Sorprendentemente, todos estos intentos por tener un puerto en Valencia, tropiezan con la opinión de cronistas e historiadores, al mencionar que en esta época era Valencia el puerto español más importante del mediterráneo, a pesar de tener solo una grada y de conocerse positivamente la noticia de que debido a los atarramientos y el calado los barcos importantes con destino Valencia, no tenían más remedio que acudir a las localidades mencionadas.

Lo que sí es cierto es que en los siglos XIV y XV ya era una ciudad muy importante sin que el puerto le sirva de ayuda. Sigue valiéndose en cambio de su condición privilegiada de haberse gestado a la sombra de ciudades más importantes que ella, situadas a distancias próximas, permitiendo la utilización de sus propias infraestructuras e incluso podemos decir que las hace suyas,

Por su parte, algunos autores opinan que la propia existencia de la grada, es suficiente motivo para justificar que se dispona de puerto. Así, Querol Faus (6) dice que "Valencia no presenta en el siglo XV ese carácter reconcentrado de las urbes medievales amuralladas. Aunque lo esté, es una ciudad con puerto, y el puerto impone una ciudad abierta, al estilo de Barcelona y de las Repúblicas italianas."

A finales de este siglo y principios del XVI, tiene lugar la ampliación de las Atarazanas. "La concentración de capital, apoyada en una solidez monetaria, atraerá y hará proliferar empresas mercantiles, Valencia disponía en estos años de astilleros, cuya necesidad de creación fue puesta de relieve ya en 1.338, por el Consejo de la Ciudad... Otro astillero de proporciones más modestas y con un carácter artesanal mucho más acentuado, se situaba al término de la actual calle de Pintor Sorolla, ocupando las que son hoy calles de Corraos y Pérez Pujol, que formaban parte de barrio de Pescadores (denominado así por la tarea que realizan sus habitantes), y que se mantuvo en la morfología urbana hasta finales del XIX, iniciándose el nuevo acondicionamiento a partir de los primeros años de este siglo" (7).

Como vemos, su ubicación no es caprichosa, sino que se saca el máximo partido a una comunicación ya inexistente en la actualidad, cual era el brazo secundario del río Turia, que tras recorrer la calle Barcas buscaba la depresión del Parterre y plaza Tetuán.

Desechada la antedicha propuesta del Consejo general de la Ciudad para dragar el cauce del río Turia, de manera que embarcaciones de mayor calado llegaran a los muros de la ciudad, adquiere el puerto su emplazamiento definitivo, si bien en el siglo XIX se cuestionará de nuevo, proponiéndose a Cullera como puerto o antepuerto de Valencia (8).

A lo largo del siglo XVI, según la tesis de Braudel, durante el semestre otoño-invierno, la época de mal tiempo que embravecía el mar, debía disminuir la navegación ya que, sobre todo para las galeras, había peligro de naufragio. Las prohibiciones de viajar en épocas invernales se prodigaron durante la Edad Media, y aún en 1.569 Venecia mantenía la suspensión de la navegación entre el 15 de Noviembre y el 20 de Enero. Para Emilia Salvador, este esquema no se puede aplicar al puerto de Valencia,

Con todo, en este siglo, el desfase existente entre las necesidades de una potencia marítima ya notable y un puerto inadecuado para cubrirlas, es bastante patente.

Las pequeñas y medianas embarcaciones que llegaban a Valencia, traían tanto productos del puerto de origen, como de los sucesivos puertos de escala por los que había arribado, siendo tradicional, como decimos, navegar junto a la costa, tanto por el deseo de tocar el mayor número de puertos posible para ampliar la gama de productos para comerciar, como por la seguridad buscada ante los numerosos ataques de la piratería existente en el mar Mediterráneo. Solo los grandes barcos de la época, cargados de trigo, que procedían normalmente de Sicilia, o con pesca, originarios de Castilla, Portugal, y el Atlántico Norte, eran los únicos que transportaban directamente a Valencia su carga, sin las continuas compras y ventas en los puertos de trayecto.

Aún en pleno siglo XVII, los jurados siguieron preocupados por las pésimas condiciones en que se realizaban las operaciones de carga y descarga. Los accidentes que sufrían las embarcaciones en el Grao de Valencia, los días de mar embravecido, les impulsaba a buscar refugio en

lugares más protegidos como Denia y Cullera, cuyas radas "jugaban en cierta medida el papel de antepuertos de nuestra ciudad" (9).

Los jurados, interesados en fomentar el comercio marítimo, ordenaron renovar las alarazanas y estudiaron la posibilidad de habilitar como puerto la desembocadura del río Turia. Nosotros pensamos que esto fue un grave error, máxime cuando hay otros muchos puntos en el litoral, que no participan de la problemática de un río (sus aportes, que ciegan a modo de barra; sus avenidas, que las hacen ir a parar en medio del puerto, etc. Aún en la actualidad, estamos pagando este defecto de ubicación, como veremos más adelante.

De esta manera, lo principal del tráfico marítimo se realizaba sobre la playa, varando directamente la embarcaciones en la orilla. Solo las naves mayores solían utilizar el embarcadero de madera ya mencionado y que en 1.555 dejó de funcionar.

En 1.679, se concedió a la capital del Reino de Valencia, por Real Orden, el derecho de ser puerto de tráfico de mercancías para otros reinos "haciendo aún más urgentes las obras de acondicionamiento para el logro de una fluidez en las relaciones por vía marítima" (10).

A pesar del temor que despertaba la construcción en piedra "porque son tantos los bancos de arena que el flujo de la corriente le va arruinando, de un año para otro queda la mitad del muelle en seco por la parte de tierra y es fuerza andar siempre alargándole para adentro, que a no ser de madera no lo pudiera llevar, y fuera gasto perdido se labrara en piedras" (11), el Consejo de la Ciudad, encargó en 1.685, a Tomás Güelda el proyecto de un muelle de piedra.

Su construcción consta de un dique de estacas de madera y cajones de argamasa de unos 500 metros de longitud y 30 palmos de calado en el extremo, siendo destruido por el mar cuando se había llegado aproximadamente a la mitad.

Como se ve, poco se había avanzado respecto de siglos anteriores y, aunque se decidió acometer la empresa, tras la construcción, se derrumba parte del muelle. La parte que quedó en pie, fue mandada destruir por Carlos II, basándose en que aquellas obras causaban grandes aterramientos. Bassot (12) ordenó arrancar la sillería del muelle para reconstruir parte de la muralla de Valencia, durante la guerra de Sucesión.

En 1.720, en un lugar próximo al Grao, más al Sur, se formó el caserío de Lazareto a orillas del mar, para que los mercaderes pudieran hacer sus cuarentenas, con estancias para marineros y casa para el alcaide del mencionado lugar. Antiguamente esta función la desempeñaba la ermita de Monteolive, probando una vez más, que Valencia en esta época aún no había decidido aproximarse al mar.

Paradójicamente, se siguen manteniendo las premisas iniciales: el puerto de Valencia mantiene un muy deficiente acondicionamiento, precisamente por el hecho de querer tener el puerto en la misma

desembocadura del Turia, y en cambio, el tráfico marítimo crece en importancia cada vez más,

Ahí están de manifiesto los 7,500,000 m³ que tuvieron que dragarse entre 1,869 y 1,886, para encontrarse al final de este último año, los mismos calados que unos años antes,

Toda esta apuntada problemática de realización de un puerto artificial, viciado desde origen, lleva en 1,764 al Marqués de la Romana a defender un "contraproyecto" de puerto de Valencia en Cullera, según el cual se aprovecharía la Albufera para el contacto entre el futuro puerto y la ciudad; era preciso, sin embargo, perforar "solo 557 varas" de montaña,

Las motivaciones que le indujeron a su actuación fueron dos: Valencia necesitaba un puerto, dado su incremento económico en materia agrícola y artesanal y, por otra parte, Cullera era el único sitio del golfo en donde se podía construir un gran puerto al abrigo del monte y de la isla. Para ello trazó un ambicioso proyecto en el que incluía un canal que atravesando la montaña en su parte más estrecha, por el lago San Lorenzo y Albufera, llegase a Valencia,

Los miembros de la Sociedad Económica de Amigos del País, resucitaron el proyecto en 1,779, enlazándolo con la zonificación parcial de la Albufera, la cual no fue realizada, a pesar del interés de Floridablanca. Aún en 1,787, Pascual Caro, hermano del Marqués, presentó de nuevo el proyecto cullerense sin tener éxito tampoco (13).

De llevarse a cabo este proyecto, hubiera supuesto el resurgir de Cullera (14).

En 1,786, se debatió en el seno del Cabildo la posibilidad de gestionar la autorización de comerciar con América desde el Grao. Esta proposición fue resuelta el 12 de Agosto de 1,791 mediante una Real Orden (15). Tras promulgarla, ese mismo año se determinó por la Junta de Comercio hacer un nuevo embarcadero, esta vez, bajo la dirección del Ingeniero Hidráulico y capitán de fragata Manuel Mirallas, el cual trataba de poner el fondeadero al abrigo de los vientos; con las alineaciones de los diques en forma de polígono se ganaba espacio, obligando a la última alineación a que fuese paralela a la playa. También estaba proyectado un contramuelle o dique del Oeste que impediría la entrada de las aguas del río Turia en el fondeadero,

Las obras se llevaron a cabo con intermitencia y gran lentitud. A finales del año 1,821 la parte de Levante llegaba al punto de arranque del actual transversal. La rama Sur o contramuelle, en 1,830 estaba en su mayor parte construida, y se demolió casi la mitad, creyendo evitar así los enarenamientos, por lo que las obras se suspendieron en 1,833.

Cabanilles, se lamentaba de las deficiencias, al observar la riqueza de la economía valenciana que exigía "un puerto para que fuese Valencia el centro del comercio como lo es de las riquezas del reino"

(16), para proseguir diciendo: "renacían frecuentemente las ideas de construir una obra digna de los valencianos; presentábanse proyectos, pero siempre sin fruto, hasta el año 1,791 en que se determinó la obra, y se empezó a costa del Consulado, habiéndose clavado la primera estaca el día 26 de Marzo de 1,792 bajo la dirección del ingeniero Hidráulico D. Manuel Mirallas" (17).

La construcción llegó justo 17 años después de ser excluida Valencia, del derecho al libre comercio con América. Efectivamente, en 1,765, por Real Decreto, se concedió este derecho a diferentes puertos peninsulares, entre ellos a Alicante; la no inclusión de Valencia corroboró una vez más el fuerte obstáculos que representaba el no disponer de adecuadas instalaciones portuarias para convertirse en puerto de Castilla en el Mediterráneo, lo que le hubiese valido afianzar su valor económico (18).

En opinión de los técnicos "este proyecto llevaba en sí el pecado original, por falta indudable de visión del porvenir, de ubicar el puerto en la misma desembocadura del río Turia, lo que obligó al trazado de obras especiales con el solo objeto de desviar el río y alejar el peligro del cegamiento del puerto por sus arrastres sólidos" (19).

En el siglo XVIII se emprenden nuevos trabajos de construcción de un nuevo embarcadero, que sufre diversos avatares a causa tanto de la mala orientación de algún fondeadero, como por el crecimiento de la playa ante las obras que se efectuaron, que obliga a suspenderlas en 1,805.

Será en 1,821 cuando se inicie la construcción del actual dique de Levante.

No con esto se terminan los problemas, como comenta Martínez Roda (20), puesto que en 1,830, cuando se llevaban construidos 670 metros del contramuelle, se demuelen los 270 metros últimos, produciéndose grandes socavaciones en la playa de Nazaret; por otro lado, las arenas de las corrientes y los aluviones, eran impelidos al interior del puerto; los escasos calados fueron disminuyendo por los acarreos del río y la refracción de la corriente litoral que aterraba el fondo y cegaba los accesos. Tanto el aterramiento como los escasos calados existentes, han sido una constante en la historia del puerto de Valencia.

Madoz (21), recoge el estado del puerto con estas palabras: "El puerto de Valencia no es digno de tal nombre, tal es el deplorable estado en que se encuentra; las corrientes del mar y los aportes del Turia lo han obstruido todo. Los vastos proyectos anteriores no fructificaron en una obra consistente y de utilidad. Los buques del país varan en la playa en todas las estaciones, dentro y fuera de los muelles, y solo hay algún abrigo para ocho o diez faluchos dentro del recinto, pegados al contramuelle; para entrar y salir no debe haber mucha mar, porque hay barra en cuatro pies de fondo y se forma una terrible rompiente. Los buques de mayor porte fondean en la rada Este

del muelle, a 7 y 8 brazos sobre la cama, en la enfilación indicada y como no tiene más que la boya, raro es el año sin desgracias".

En 1.850 se pone de manifiesto nuevamente la necesidad de obras de acondicionamiento del puerto de Valencia, con la primera exportación de naranjas en dirección a Liverpool. También unos estudios efectuados por Teixidor de Otto (22), indican que Valencia se convierte en la sexta provincia marítima de España, con un movimiento anual de 680 barcos y un tonelaje de 68.694 Tm. en el bienio 1.859-60,

En 1.852 se presenta el proyecto de Juan Subercase, cuyas piedras para las obras del rompeolas se trajeron desde las canteras del Puig.

Prácticamente pues, Valencia presenta la incongruencia de un desarrollo urbano y económico, agrícola e industrial, sin contar durante dos mil años sin el necesario e imprescindible puerto. Motivo por el cual, por ejemplo, Barcelona fue el puerto del Reino de Aragón.

No vamos a entrar en los aspectos técnicos de toda esta necesaria obra, aunque sí queremos hacer ver la relación constante entre el Puerto-río Turia, además del efecto de la dinámica costera, las tormentas con situación de levante, grandes avenidas en el río, etc.

En 1.867, Juan Bta. Llovera propone la prolongación del dique de Levante, en una extensión de 500 metros desviándolo hacia el Este. Cuando se llevaban construidos 160 metros de dique, por efectos del temporal existente se redujeron a cien.

En 1.884, se aprobó el proyecto de los muelles de la dársena, por parte de Amado de Lázaro. Hasta entonces los aterramientos cegaban el canal de entrada y seguía disminuyendo el calado hasta inutilizar el puerto y, doce años más tarde se aprueba el proyecto de Manuel Maese de la Peña, de "diques exteriores para el ensanche y mejora del puerto", que solucionará el problema de los aterramientos.

Sustituye los monolitos por pilas de bloques huecos rellenos de hormigón. Aumenta las secciones e introduce el empleo de puzolanas para evitar la destrucción del cemento portland por el agua del mar.

Pese a todo, a finales del siglo XIX, poco se había avanzado en cuestión de acondicionar un puerto para Valencia. Continúa la ineficacia constructiva frente a la elección de un mal emplazamiento, como prueba la continua lucha con los aterramientos. Los dragados son constantes y la Junta tuvo que adquirir dos trenes de dragado, las dragas "España" y "Valencia", de cangilones, que trabajan constantemente y absorben la mayor parte de los presupuestos de conservación de las obras.

Los intentos de solucionar el problema, ya por fin, condujeron a la "barbarie" de desviar la desembocadura del río Turia, con la construcción de tres espigones y la iniciación de un malecón, todo ello

de estollera, lográndose con ello, una ligera mejoría en los aterramientos,

Con la ejecución del proyecto de Manuel Maese, se construye el malecón del Turia, que disminuye considerablemente los aterramientos; se mejora el calado y se consigue un poco más de abrigo en la dársena interior al ejecutar 950 metros de prolongación en el dique del Norte,

Mientras tanto la ciudad había sido víctima de las inundaciones producidas por el río que la contorneaba. De las que han tenido lugar, afectando en mayor o menor grado a la población, en su generalidad, puede decirse que han tenido un carácter nefasto no solo para el puerto, sino para los poblados marítimos, debido a que en la desembocadura del Turia se dan cita las aguas de otros barrancos, junto a una topografía adversa para la implantación de un núcleo poblacional, cual es el caso de Nazaret, que se encuentra a un nivel más bajo que el mar,

Soler (23) describe una de estas avenidas con estas palabras; "A finales de Septiembre de 1.870, comenzaron las tormentosas lluvias a hacer su aparición y, el agua que cayó fue un verdadero diluvio. El río Turia experimentó una de sus mayores crecidas que se había visto en mucho tiempo, cubriendo por completo los ojos del puente del Real. La gran cantidad de madera arrastrada por la corriente, interceptó el paso de agua por el puente de San José. En la partida del Port, a gran distancia del albero natural de la Albufera, se habían encontrado trabadas entre las moreras grandes barcas de las que se usaban para el transporte del arroz por el lago. Un año más tarde, la lluvia provocó una fuerte avenida del Turia que hizo reflexionar seriamente sobre la cuestión gravísima que afectaba a algunas zonas de la provincia y en especial a la importante villa del Grao y dependencias de la vía férrea de aquel pueblo. El río amenazó invadir la población buscando su desagüe en medio de la dársena del puerto. En otros tiempos el curso del agua seguía en su desembocadura la línea que le trazó la naturaleza, desaguardo a la derecha del puerto, tan próximo a las obras, que el limo que en sus avenidas arrastraba cegaba la dársena creando un banco de arenas a la entrada del puerto, por lo que hubo necesidad de prolongar considerablemente el contramuelle para librar las obras del aterramiento producido por los arrastres del río, pero aún así, a causa de las continuas avenidas, los limos habían dejado un estacísimo fondo de pocos palmos a la derecha del contramuelle,

Tras la riada de 1.957, al proyectarse el traslado del cauce del río Turia unos kilómetros más al Sur que el antiguo, se pensó en la posibilidad de construir un dique (el Nuevo Dique del Este) que, de hecho, asemeja el puerto de Valencia a los demás puertos del Mediterráneo, que suelen tener un gran dique de abrigo paralelo a la costa, de este modo se aumentan las posibilidades de construcción de nuevos muelles en la extensa superficie abrigada, libre del peligro de aterramientos,

Esta idea dio lugar a una desafortunada Orden Ministerial del Ministerio de Obras Públicas (25 de Abril de 1.969), por la que se

ampliará la zona de servicio del puerto hasta el nuevo cauce del río Turia, en donde se ha construido una plataforma, ganada al mar, que servirá de base para la expansión del puerto.

Con la construcción del Nuevo Dique del Este el puerto adquiere su configuración actual; "...el puerto de Valencia va adquiriendo la forma de gran puerto artificial en el Mediterráneo, en el cual los muelles están situados perpendicularmente a la costa, tal como ocurre en los puertos de Marsella y Barcelona" (24).

CONSIDERACIONES SOBRE LA SITUACION PRESENTE

Valencia, como hemos dicho en el punto 1.1, cifra la mayor parte de su desarrollo urbano sobre limos de inundación del Pleistoceno Superior, que son recorridos por el río Turia a lo largo de su cauce. Solamente en una estrecha franja costera aparecen dunas fijadas y las arenas de playa.

Es de sobra conocida la suave pendiente del paisaje en este tramo final y, como en algunos tramos del mismo, (barrios de la ciudad en la zona del Grao), se encuentran ligeramente por debajo del nivel del mar, originándose así los problemas de evacuación del alcantarillado y, e incluso, inundaciones, especialmente con las precipitaciones intensas otoñales.

En el plano nº 16, se reflejan los perfiles de esta parte de estudio, con la batimetría, reduciendo la escala, como es lógico, tomado del plano a E; 1/5.000 de 1-XII-1.961 y corregido por "avisos a los navegantes". Se constata que la pendiente media del paisaje Oeste-Este, al Norte del río y puerto es mayor que al Sur y también la del talud litoral. Por contra, el segundo de ellos refleja los materiales holocenos de los cultivos y campos del entorno Septentrional de la Albufera y, la indudable influencia del depósito o aterramiento que el río Turia ha producido al Sur del puerto, por todo lo que conformaba la playa de Nazaret hasta Pinedo, como muestra la fotografía nº 12.

Aquí nos encontramos de nuevo con el río Turia en el macrocauce artificial de la "Solución Sur". También nuevamente hay relación entre el puerto y el cauce del río, puesto que casi en contacto con la margen izquierda de esta desembocadura artificial, existe el actual puerto deportivo, según se representa en el plano nº 3 y en la fotografía nº 11.

Además, el puerto ha creado entre otras obras nuevas, en su ampliación, un gran dique, que partiendo del antiguo faro, se dirige prácticamente hacia el Sur, con una longitud de 1.800 m, medida sobre el plano topográfico a E; 1/50.000 quedando a tan solo unos 700 m, al norte del paralelo del citado brazo izquierdo del nuevo cauce.

Sin entrar en el análisis de otras obras del puerto, vamos a comentar la inhabilitación del viejo cauce del río Turia, como tal cauce y río y, aunque es de suponer haya quedado descartada por completo la idea de que el proyecto Bofill concluya dentro de la dársena interior del puerto, no es menos cierto que con las lluvias que están soportándose desde 1,982 para el Júcar y otras zonas valencianas y, la de 1,957 para el Turia, con la superficie propia de este parque, más las cuencas de los barrancos de Endolza y Paterna, se producirán aportes todavía interesantes, no solo de agua sino también de arrastres, a la zona de desembocadura del viejo Turia y la playa de Nazaret. Es decir, parte interna del puerto ampliado y Norte del "deportivo".

Pero claro, el nuevo cauce será la vía que deposite en este entorno portuario ampliado, los volúmenes de acarreo que antes lo hacía por medio de la ciudad, con el condicionamiento que ahora significa el que produciéndose las avenidas con situaciones de Levante, aparte, la propia dinámica meteorológica como génesis de la riada y, dada la longitud del espigón exterior así como la existencia de este obstáculo que es el puerto deportivo, esperemos, deseemos, que no vuelva a producirse una riada como la del 57, puesto que ya siendo obligatorio y necesario que funcione el nuevo cauce (ante el proyecto Bofill), una situación de Levante y los obstáculos indicados, dificultarán la evacuación de volúmenes de agua y sedimentos como los conocidos en el 57 y, que a no dudar, en gran medida se depositarán aquí.

Apéndice:

1. Vilar Hueso, J.L.: El Puerto de Valencia, Boletín informativo del Ministerio de Obras Públicas, Nº118, Madrid.

2. Vicent Cortina, V.: El Puerto de Valencia, C.S.I.C. Pag.19 Zaragoza, 1,964

3. Tras ser conquistada Valencia en 1,238, le fue permitido al rey Zaen, trasladarse con todo aquél que quisiera seguirle, hasta la ciudad de Denia, que estaba aún en poder de los árabes. Una gran caravana inició el éxodo hacia el Sur, saliendo de Valencia por la playa rumbo a Cullera, en donde tenían que embarcar en el puerto de la isla. Este hecho nos confirma que en Valencia no podía embarcarse, y que el único punto donde podía atracar una nave en 150 Kms. era el puerto de la Isla de los Pensamientos,

4. Sorprendentemente, para D. Gonzalo Ebri Ferré, prior de la Lonja, Valencia, en 1,283 era ya el primer puerto del Mediterráneo. Según él,

el Consulado de la Lonja de Valencia, es el primero de España y cuarto del mundo, siendo adjudicado ese mismo año, en tiempos de Pedro III.

5. Eulamelibranquio, clase bivalvo. Es un molusco marino de aspecto vermiforme con sifones largos y conchas muy pequeñas, que deja descubierta la mayor parte del cuerpo. Las valvas de la concha funcionan a manera de mandíbulas, sirviéndole para perforar las maderas sumergidas, a la par practicar en ellas galerías que el propio animal reviste de una materia calcárea segregada por el manto.

6. Querol Faus, F.; La vida valenciana en el siglo XV. Un eco de Jaume Roig, Etnol. Val. 3. Instit. de Estudios Ibéricos y Etnología Valenciana. Instit. Alfonso el Magnánimo, Diputación Provincial de Valencia. Pag. 57. Valencia, 1.963.

7. Teixidor de Otto, M^a J.; Funciones y desarrollo urbano de Valencia. Pag. 37. Institución Alfonso el Magnánimo, Valencia, 1.976.

8. Salvador, Emilia.; La economía valenciana en el siglo XVI. Universidad de Valencia, 1.972. Pag. 123.

"De un total de 16.444 embarcaciones, registradas a su llegada al puerto de Valencia a lo largo de treinta años, 8.409 corresponden al semestre de verano y 8.035 al de invierno, lo que equivale a un promedio anual de 280 y 267 respectivamente. Es evidente que la diferencia resulta bien exigua y que no se ajusta en modo alguno a los notables contrastes que la bibliografía parece sugerir. Si descendemos a una equiparación mensual, aunque los dos últimos puestos están ocupados por meses del semestre invernal (febrero y enero), no es menos cierto que el primer lugar corresponde a un mes de estación fría (Diciembre)".

9. Castillo Pintado, A.; Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII. Madrid, 1.967. Pag.24.

10. Teixidor de Otto, M^a J.; Op. Cit. Pag.48.

11. Escolano-Perales.; Op. Cit. T-II, Pag.269.

12. Basset y Ramos, Juan Bautista. Fue General.

13. Rosselló, V.M.; El litoral valencià. II. Valencia, 1.969. Pag.45

14. Torres Gomez, Enrique.; Cullera. Albores, pueblos, culturas. Cullera, 1.985. Pag.107.

"De haberse construido el proyecto del Marqués de la Romana, en el siglo XVIII, cuando todavía Valencia no había conseguido construir un puerto en el Grao, sino que poseía un atracadero, primero de madera y luego de piedra, pero en la mar abierta, sin ninguna protección, siendo arrasado de vez en cuando por las tempestades, toda la riqueza agrícola de La Safor (Gandía aún no poseía puerto), La Ribera y L'Horta, se hubiese comercializado y embarcado por Cullera".

15. "Deseando el rey el fomento del comercio e industria de la ciudad y Reino de Valencia y que sus frutos y manufacturas tengan mayor y más pronta salida, se ha dignado, conformándose con el dictamen de la Suprema Junta del Estado, condescender a la súplica de la Junta Particular de Comercio y Agricultura de ese Reino, relativa a que se habilite para el comercio libre de América el puerto del Grao o playa de esa ciudad.

A su consecuencia, es su Real voluntad que dicha playa se tenga y reputé por puerto habilitado; pero esa habilitación sea solo para comerciar a la América frutos, géneros y efectos nacionales con absoluta exclusión de todos los extranjeros".

16. Cavanilles, A.J.; Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, población y frutos del Reino de Valencia, Madrid, 1777, T-I, Pag.191

17. Cabanilles, A.J.; Op. Cit, Pag.144

18. Arroyo Ilera, R.; "Problemas económicos del puerto valenciano en el siglo XVIII, Saitabi, XII, 1,962, Pag.212

19. Dicenta, L.; Op, Cit, Pag.20

20. Martínez Roda, Federico.; El puerto de Valencia, Estudio geográfico, Departamento de Geografía, Universidad de Valencia, 1,980

21. Madoz, P.; Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar, T-XV, Madrid, 1,849, Pag.421

22. Teixidor de Otto, M&J.; Op,Cit, Pag.69.

23. Soler, E.; Diario las Provincias, 17-X-1,971

24. Sorre, M.; Les fondaments de la Géographie Humaine, Les fondaments Techniques, T-II, París,1,954, Pag.479-481.

Posibilidades de desarrollo
de las actividades agrarias en
el área metropolitana funcional
de Madrid.

José Antonio Hernández Ruiz

INDICE.

0.- RESUMEN Y CONCLUSIONES.

1.- HIPOTESIS, DATOS DE PARTIDA Y ESTADO DE LA CUESTION.

2.- INVESTIGACION.

3.- REFLEXION.

0.- RESUMEN Y CONCLUSIONES.

La presente comunicación resume un trabajo más amplio sobre las posibilidades de desarrollo de las actividades agrarias en el Area Metropolitana Funcional de Madrid (AMFM). El estudio se centra en las funciones de la actividad agraria en el entorno de una gran ciudad, en las competencias del capital, tierra y trabajo que su desarrollo puede plantear y en las distintas formas de manifestarse las actividades agrarias periurbanas. Por último se reflejan parte de las acciones encaminadas a recuperar estas actividades agrarias como parte de unos objetivos más amplios como son: protección y recuperación del suelo, mejora ambiental y paisajística del AMFM y desarrollo agrario

SUMMARY.

The present report summarizes a more extensive work about the development possibilities of agrarious activities in the functional Metropolitan area of Madrid (FMAM). The inquiry is centred in the functions of agrarious activities in the outskirts of a big city, in the competitions of capital, ground and labourer that its development can set out, and in the different forms of expression of the conurbation agrarious activities. Finally part of the actions aimed at recuperate these agrarious are showed, like a piece of an more wides goals how: recovery and protection of the soil, improvement environmental and of the countryside of FMAM and agrarious development.

1.- HIPOTESIS, DATOS DE PARTIDA Y ESTADO DE LA CUESTION.

Al plantearse el presente estudio se pensaba en las posibilidades de desarrollo de actividades agrarias en las muchas zonas sin uso diferenciado que existen en el suelo no urbanizable del Area Metropolitana Funcional de Madrid (AMFM), es decir todos los municipios que tienen frontera con el gran municipio de Madrid y alguno más.

Se pretendía apuntar cómo podría contribuir este desarrollo en: la mejora del paisaje, en la reordenación de los usos de este suelo no urbanizable sometido en la actualidad a un sin fin de actuaciones no todas bien planificadas, en el equilibrio ambiental, en la generación de empleo, de ocio y esparcimiento, en la tasa de autoabastecimiento de materias primas y alimentos y en el reciclaje de residuos.

Los tipos de suelo no urbanizable y sus proporciones en la periferia madrileña se resumen en el siguiente cuadro:

. Espacio de alto valor ecológico	36.000	ha
. Pastizales y prados	20.000	ha
. Ériales	25.000	ha
. Suelo propiamente urbano	26.000	ha
. Suelo urbanizable no ocupado	28.000	ha
. Extracciones y vertederos	2.000	ha
. Tierras labradas	65.000	ha

Esta superficie agraria es en extensión, calidad, precipitaciones, importancia de los regadíos, disponibilidad en mano de obra, importancia de la ganadería, mecanización, etc., similar al de la media nacional o en ocasiones superior.

La estructura de la propiedad de la tierra (latifundismo absentista con intereses especuladores y minifundismo que dificulta en ocasiones la agilización de Planes de Ordenación adecuados), el proceso acelerado de industrialización, la gestión prioritaria del agua para usos urbanos, la especialización regional agraria en competencia y la fuerte demanda de suelo para otros usos no agrarios es lo que explicaría que en el AMFM no se desarrolle una agricultura como la de Barcelona, Navarra y otras regiones con el sector agrario relativamente bien organizado. Ha disminuido la intensidad de los cultivos en el AMFM en el periodo 1.958/80 aunque en los últimos años se ha incrementado el número de hectáreas en riego, sigue sin existir una política agraria específica para la Comunidad de Madrid y han desaparecido de los ayuntamientos la presencia del sector agrario. No existe correspondencia entre el precio del suelo rústico, el de la tierra agrícola y la rentabilidad de los cultivos. Todo esto hace pensar que la problemática del sector agrario en el AMFM es más una cuestión social, política y ecológica que económica. El panorama humano de la agricultura periurbana se estructura así: grandes propietarios especuladores, agricultores fuertes más o menos reaccionarios y jornaleros inmigrantes de bajo nivel cultural y desorganizados (J.G Ballesteros, M. Gaviria, A.J Baigorri y E. Domingo; 1984)

El grado de intensificación varía según que tipo de explotación agraria estudiemos, así en el sector ganadero las cargas ganaderas en unidades de ganado ovino (u.g.o), unidades de ganado vacuno de leche (u.g.v_l) y en unidades de ganado vacuno de carne (u.g.v_c) son superiores a la media nacional. También, la proporción de tierras regadas dedicadas a hortalizas sobre el total de regadíos es también superior a la media nacional. Los cultivos llamados intensivos (frutales, patatas, viña, olivar, remolacha, etc.) empleadores de mano de obra no alcanzan ni con mucho el tanto por ciento nacional.

La presente investigación trata de estudiar cuales serían los objetivos más prioritarios para desarrollar el sector agrario y en que medida su logro contribuiría a paliar las deficiencias y oposiciones que se plantean en la ordenación del espacio rústico de la periferia madrileña.

Se considera como espacio susceptible de algún aprovechamiento agrario los pastizales y prados (20.000 ha), los eriales (25.000 ha), las tierras labradas (65.000 ha) y parte del urbanizable no ocupado (28.000 ha)

2.- INVESTIGACION.

El estudio se ha organizado con el siguiente índice:

2.1.- Funciones de la actividad agraria en el entorno de una gran ciudad.

2.1.1.- Creación de paisaje. Elementos del paisaje en el suelo rústico de la periferia madrileña (agrarios y no agrarios).

- 2.1.2.- Contribución de la actividad agraria al equilibrio territorial del AMFM.
 - 2.1.3.- Contribución de la agricultura al equilibrio ambiental
 - 2.1.4.- La agricultura como creadora de empleo en el área metropolitana funcional de Madrid.
 - 2.1.5.- Lo agrario como generador de ocio y esparcimiento en el AMFM.
 - 2.1.6.- Lo agrario como productor de materias primas y alimentos.
 - 2.1.7.- Reutilización de residuos, materia orgánica y aguas residuales por el sector agrario.
- 2.2.- Competencias a la agricultura en el área metropolitana funcional de Madrid.
- 2.2.1.- Competencia por el suelo.
 - 2.2.2.- Competencia por la mano de obra.
 - 2.2.3.- Competencia por el capital en el desarrollo de la agricultura periurbana.
- 2.3.- Distintas formas de actividad agraria periurbana.
- 2.4.- La experiencia de Madrid en el desarrollo de una agricultura periurbana sana y un paisaje bello.

En el 1º capítulo de la investigación se pasa revista a las distintas formas y aspectos en los que puede contribuir la actividad agraria a la consecución de temas pendientes en la conurbación madrileña: calidad de paisaje, equilibrio territorial, ambiental, laboral, generación de actividades de ocio y esparcimiento, intensificación de la productividad y como elemento reutilizador de residuos. Se apuntan distintas conexiones entre estos temas y se realiza una reflexión sobre la nece-

sidad de potenciar un espacio para el uso público en la actualidad concentrado en las áreas urbanas. En la segunda parte se conecta la actividad agraria con los distintos factores de producción (tierra, capital y trabajo). Se analiza la situación de cada uno de estos factores y se dan para algunos recomendaciones que mejorarían su organización y la eficacia de su uso.

En la tercera parte de la monografía se pasa revista a los distintos enfoques que se pueden dar a la actividad agraria en la periferia de una gran ciudad. Se reflexiona sobre sus posibilidades, sobre la aceptación que podrían suscitar y sobre los distintos beneficios que cada tipo aportaría. Destacan como más atractivos las actuaciones sobre agricultura de primor, biológica, pero sobre todo la agricultura orientada a la generación de ocio y esparcimiento. Este tipo de actividades tiene fiel reflejo en la reciente creación de los huertos de ocio al E del AMFM. Se recomienda la puesta en marcha de actuaciones semejantes en los distintos municipios del AMFM.

Finalmente se relacionan las actuaciones encaminadas a la planificación y mejora del espacio rústico centradas en torno a tres objetivos: protección física del suelo, mejora ambiental del entorno y fomento agrario.

3.- REFLEXION.

La necesidad de dotar a Madrid de un cinturón de alta calidad ambiental, bien ordenado y en el que los usos no agrarios no deterioren el ya muy alterado espacio rústico madrileño pasa por la elaboración de un programa para dicho espacio, en el que se contemplen políticas para la protección física del suelo, para la mejora ambiental y paisajística del entorno metropolitano y para el desarrollo agrario. La evolución de la actividad agraria hacia formas más compartidas, en las que el latifundismo y la especulación dejen de ser la limitación principal al

disfrute o a la iniciativa agraria, pasa por una transformación de la propiedad de la tierra, por la creación de centros de formación en materia agraria y por la contemplación de esta actividad como algo social, político y ecológico y no sólo económico. La asociación ocio/actividad agraria permitiría la declaración como de interés público de muchas zonas que en la actualidad son fuente de especulación, subexplotación y abandono.

Los huertos de ocio han disfrutado de una gran demanda en la primera actuación de este tipo desarrollada en Madrid. El hacer más económicas y rentables estas actuaciones, el generalizarlas a otros municipios del AMFM y el diversificar su planteamiento sería una medida para que en una primera etapa se cumplieran los tres objetivos básicos planteados por la Consejería de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda.

EL TRAZADO DEL CAMINO DE TRANSITOS DE VALENCIA:
SU INFLUENCIA EN LA CONFORMACION DE LA CIUDAD.

PONENCIA PRESENTADA AL CONGRESO EUROPEO
DE ORDENACION DEL TERRITORIO POR EL GRUPO
DE ESTUDIOS URBANOS.

JOSE M^a HERRERA GARCIA
AMANDO LLOPIS ALONSO
LUIS PERDIGON FERNANDEZ
FRANCISCO TABERNER PASTOR

ARQUITECTOS

VALENCIA, MAYO 1988.-

EL TRAZADO del CAMINO de TRANSITOS de VALENCIA:
SU INFLUENCIA en la CONFORMACION de la CIUDAD

Resumen.

En la década final del siglo XIX, se aprobaron los proyectos y comenzó a construirse en Valencia, el Camino de Tránsitos. La localización de los expedientes relacionados con los proyectos iniciales, permite utilizar como punto de partida una base documental rigurosa que mejora el conocimiento del origen y significación del Camino cuya construcción se acordó por el Ayuntamiento con el objeto de superar las dificultades de entorpecimiento del tráfico y de control ocasionadas por el cobro del tributo que se imponía sobre las mercancías destinadas al consumo en el interior de la Ciudad. La trascendencia del trazado diseñado por Casimiro Mesequer en dos proyectos aprobados respectivamente en 1891 y 1899, superó pronto la "utilidad fiscal" para servir como límite urbano en la delimitación del "Proyecto de Ensanche de Valencia", redactado por F. Mora en 1907 y con el que se amplía el ensanche anterior de 1884.

El trabajo que presentamos aquí, da noticia de éstos orígenes y analiza sucintamente, entre otros aspectos, el influjo que la presencia del Camino ejerció, junto con otros elementos de capital importancia como el Paseo al Mar y la Avenida del Puerto, sobre la ordenación de la trama urbana durante un dilatado y esencial proceso de crecimiento y del que resulta su importancia como vía de circunvalación y de enlace para el área urbana que circunda el núcleo histórico y las primeras zonas de ensanche de la Ciudad de Valencia.

A) JUSTIFICACION.

La presente ponencia, recoge algunas conclusiones provisionales de las investigaciones que el Grupo de Estudios Urbano está realizando en la actualidad, sobre el Camino de Tránsitos de la Ciudad de Valencia.

La oportunidad del trabajo, se fundamenta en la reciente aparición de documentos, hasta ahora inéditos, que permiten analizar con detalle la génesis y evolución de este original trazado que se plantea en Valencia durante la última década del XIX, con una definida intención de clasificación del tráfico comercial.

Las incidencias del trazado, su análisis disciplinar y la constatación de la notable influencia que la delimitación del camino ha supuesto en la conformación de la ciudad, son sobrada justificación para afrontar el estudio de este anillo distribuidor, que por su funcional diseño y dentro de su propia especificidad, constituía una singular expresión de la Valencia decimonónica.

B) GENESIS Y OBJETIVOS.

En Octubre de 1891 el Ayuntamiento había aprobado el Anteproyecto redactado por la Sección de Caminos ante la necesidad de construir

"un camino separado de la ciudad por el cual pudieran dirigirse hacia el Grao los carros que transportan mercancías sin recorrer, como hoy día acontece, varias calles del ensanche y la de Guillén de Castro o sea la antigua ronda, como asimismo la fácil comunicación entre unas y otras carreteras que a la ciudad afluyen sin verse obligados a llegar a estas calles creándose por ello dificultades y entorpecimiento al tránsito por exigirlo imprescindiblemente la recaudación del impuesto de consumos."

Dicho camino estaba formado por "dos alineaciones rectas paralelas a la gran vía del ensanche, principiando la primera en el camino de Monteolivete contiguo al río Turia hasta las inmediaciones de la carretera de Casas de Campillo, y la segunda formando ángulo recto con la primera terminaba en la carretera de Madrid a Castellón junto al mismo río Turia".

A finales de 1893 se procedía a la formación del proyecto de ejecución de la primera sección del camino "por ser la más necesaria actualmente para el servicio que ha de desempeñar".

En Febrero de 1896, iniciada la construcción de las dos alineaciones anteriores, el director de Caminos, Casimiro Meseguer, presenta al Ayuntamiento el "estudio de un camino para tránsitos de consumos que circuya las barriadas existentes desde la carretera de Ademuz a Valencia, hasta el camino del Grao como complemento al proyectado ya junto a la Ciudad". El trazado de este camino se ajustaba a

las siguientes bases:

- " 1. Debe trazarse fuera de la población agrupada que existe al lado izquierdo del río.
2. Los extremos serán la carretera de Ademuz y el camino nuevo del Grao.
3. Deberá relacionarse debidamente con el camino de tránsito en construcción, para que forme su conjunto un extenso polígono que circuya la ciudad y las barriadas de la parte opuesta del río.
4. Deberá presentar el menor número de alineaciones posible para que la vigilancia pueda ejercerse fácilmente y con la mayor economía para el municipio.
5. Que tanto la espropiación de terrenos y edificios que han de afectarse, como el importe de las obras de fábrica etc. sea lo más económico sin dejar por ello de satisfacer las demás condiciones enunciadas.
6. Que el recorrido de los carros para dirigirse al Grao procedentes de las carreteras principales sea lo más reducido que las anteriores bases permitan y que ofrezca las mayores facilidades al tránsito para dirigirse de unas a otras carreteras.
7. Que la amplitud que presente el camino sea suficiente para la circulación espedita de los carros en ambas direcciones."

El proyecto definitivo del "Camino vecinal que constituye la circunvalación de las barriadas de la parte izquierda del río", acordado por el Ayuntamiento con la finalidad de "obtener una recaudación en el impuesto de consumos proporcional al número de vecinos que residen en la ciudad y barrios próximos", fue redactado por el citado Casimiro Meseguer en Septiembre de 1898 y aprobado por el Gobernador Civil en Octubre de 1899. Dicho proyecto preseguía dos objetivos fundamentales:

- "1. Establecer un camino de circunvalación exterior a las barriadas contiguas al río a fin de que el tránsito pueda dirigirse de uno a otro camino sin penetrar en la Ciudad.
2. Constituir una línea para fijar el resguardo de consumos como permite la legislación actual sobre este impuesto."

El Camino, según el trazado definitivo de diez metros de ancho por seis con novecientos veinticuatro kilómetros, estaba formado "por 5 alineaciones rectas que partiendo de la orilla izquierda del Turia frente al camino de Tránsitos en la carretera de Madrid a Castellón termina en la misma orilla izquierda frente a la otrasección del mismo camino de tránsitos, constituyendo de este modo un polígono de circunvalación a la Ciudad que al propio tiempo que ofrezca facilidades al movimiento en general impida que los vehículos que transportes géneros de unas a otras vías no penetren en el recinto o línea de resguardo, con la ventaja siempre de un menor recorrido".

C) DESARROLLO DEL PROYECTO.

El proyecto se realizó, en su primera fase, en la última década del XIX. La aprobación del anteproyecto se produjo en octubre de 1891, inaugurándose su primera sección en febrero de 1896. El trazado del camino, diseñado por Casimiro Mesequer, se compone de seis tramos rectos de desigual tamaño que rodean la ciudad, y parte de su huerta. Su longitud se acerca a los 7 Km. y seguía en su diseño el modelo del antiguo camino del Grao, constando de una zona central para carruajes, limitando a ambos lados por carriles de placas para el tráfico de carros, ornamentado con dos filas de plátanos, y con dos andenes laterales para paseantes, obteniéndose una anchura total de 30 m. La dirección que siguen los distintos tramos sólo parece responder a una cierta concepción envolvente, sobre todo en la zona noreste, si bien es patente el paralelismo a las grandes vías y la perpendicularidad al camino del Puerto en las zonas Sur y Oeste.

El anillo envolvente que forman los distintos tramos del camino, adquirirán con el tiempo tres funciones diversas: por un lado será el límite formal de la ciudad, como antaño lo fué la antigua muralla, y en él se instalarán los fielatos para el control del abastecimiento de la misma; en otro aspecto, se convertirá con el tiempo en una importante vía de descongestión del tráfico, canalizando hoy un importante caudal circulatorio que de otro modo habría accedido inexorablemente al núcleo central de la ciudad.

La tercera importante función que va a desempeñar el camino, va a ser la de aglutinar una importan

te masa de talleres, almacenes y fábricas, que atraídos sin duda por la facilidad de acceso y comunicación que el nuevo trazado les depara, se alinearán según su eje, formando un original "anillo industrial", precedente de los actuales polígonos.

La cronología de la realización de las obras puede extenderse entre febrero de 1896, cuando se inauguró la primera sección del camino, y mayo de 1948, cuando con la inauguración del nuevo puente del cauce sobre el Turia -que había comenzado 50 años antes- se logra la continuidad del trazado que se hallaba hasta entonces detenido en dicho punto, adquiriendo por fin el camino el carácter de ronda que le es característico. Entre ambas fechas, una larga cadena de expropiaciones, explanaciones de terrenos, y obras de afirmado bajo el auspicio de la Ley de Carreteras.

En 1901 se procedía al adoquinado del tramo comprendido entre el camino de Mislata y el Cementerio. En 1906 se practicaban las expropiaciones en la zona Norte. Un año después se estaba realizando la explanación y afirmado de la porción comprendida entre los caminos de Ademuz y Benimaclet. Para comunicar el camino de Tránsitos con el paseo de Valencia al Mar, en 1914 se modificaba parcialmente el Plan de Ensanche de Mora. Trece años más tarde "se aprobó un dictamen de la comisión de mejoras de Valencia proponiendo que se apruebe el proyecto de realización del Camino de Tránsitos en sus secciones 2ª y del Este formado por el Ingeniero Municipal Director de Caminos". Para la colocación de planchas metálicas en el pavimento -para facilitar el paso de los carros- se establecieron contribuciones especiales.

CONCLUSIONES.

Como se ha destacado anteriormente, las funciones que va a cumplir el C.D.T.: límite formal, vía de descongestión y generador de asentamientos industriales, se revelarán de capital importancia en el crecimiento de la ciudad.

Como límite formal establece una división del territorio; el C.D.T. va desde sus primeros proyectos a vincularse a la delimitación de la ciudad. Sirvió efectivamente para definir el territorio dentro del cual las mercancías se sometían a tributo. En consecuencia el proyecto de ensanche de Mora va a vincularse estrechamente en sus orígenes al trazado del C.D.T.

En la zona Sur, destaca su importancia como traza ordenadora, produciéndose la estructuración según el modelo de Ensanche. En los tramos Norte, esta capacidad se diluye notoriamente, quedando reducida a puntos concretos -como la zona del camino de Montcada- en donde se impone la ortogonalidad.

Su función de vía de clasificación de tráfico, que en su origen se plantea para evitar fraudes y conseguir la eficaz recaudación de tributos, reconduciendo el tráfico hacia el Puerto, con el tiempo viene a plantearse como la de ordenar y descongestionar el tráfico en una vía de circulación, a la vez que supone una reserva de espacio para canalización de infraestructuras, como se puede comprobar al observar la relación que se establece con el sistema de colectores (plano 2).

El camino se va a mantener en los posteriores proyectos para la ciudad, como se refleja en los planes de 1946 y 1966, actualmente en revisión, y ha ejercido una indudable influencia en el trazado de las nuevas circunvalaciones (Bulevar S O). Plano 1.

Finalmente queremos resaltar la escasa relación entre el Camino de Tránsitos y los trazados ferroviarios que han influido en el desarrollo de la ciudad de manera muy distinta.



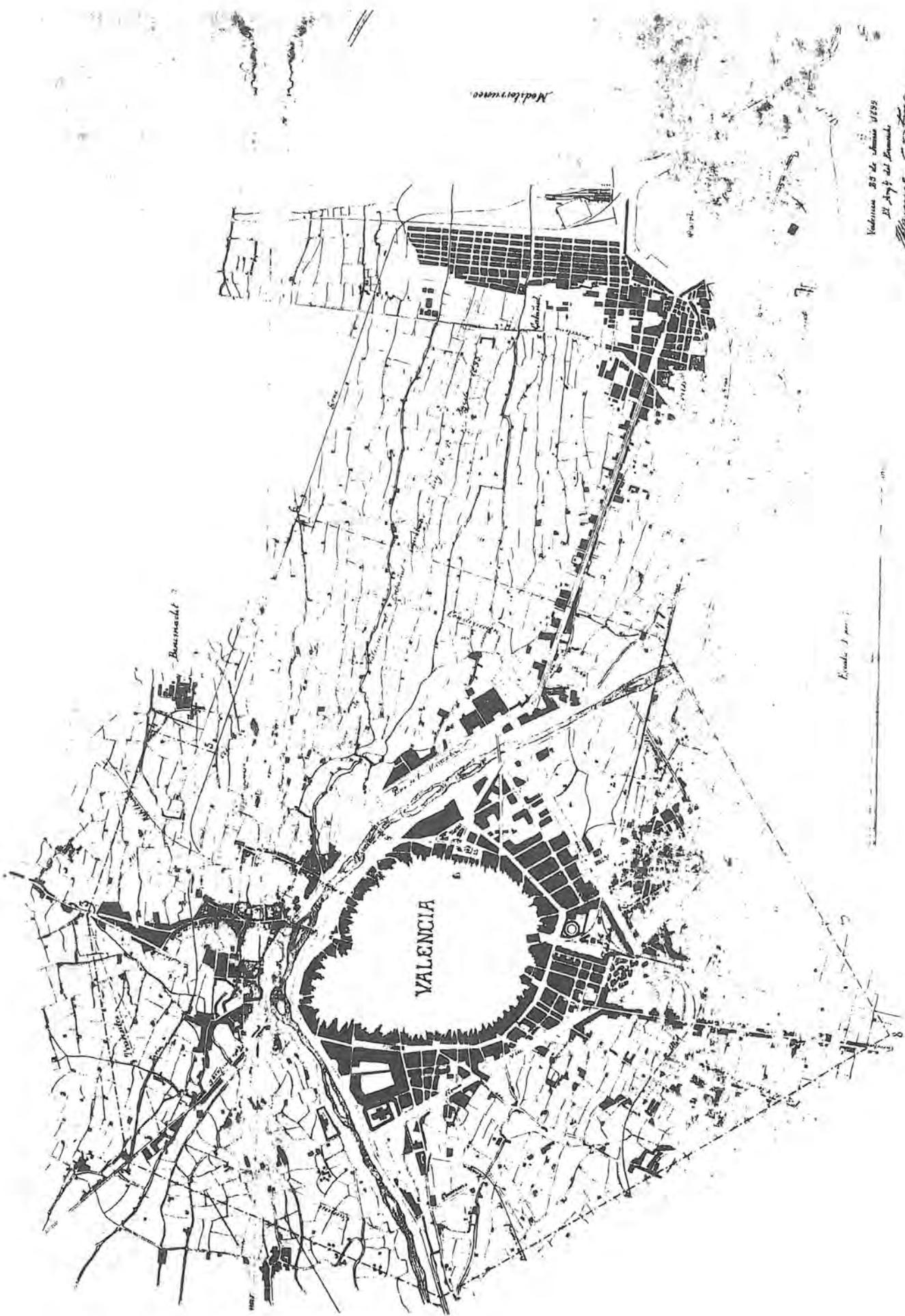
MAR

MEDITERRANEO



CARTOGRAFIA

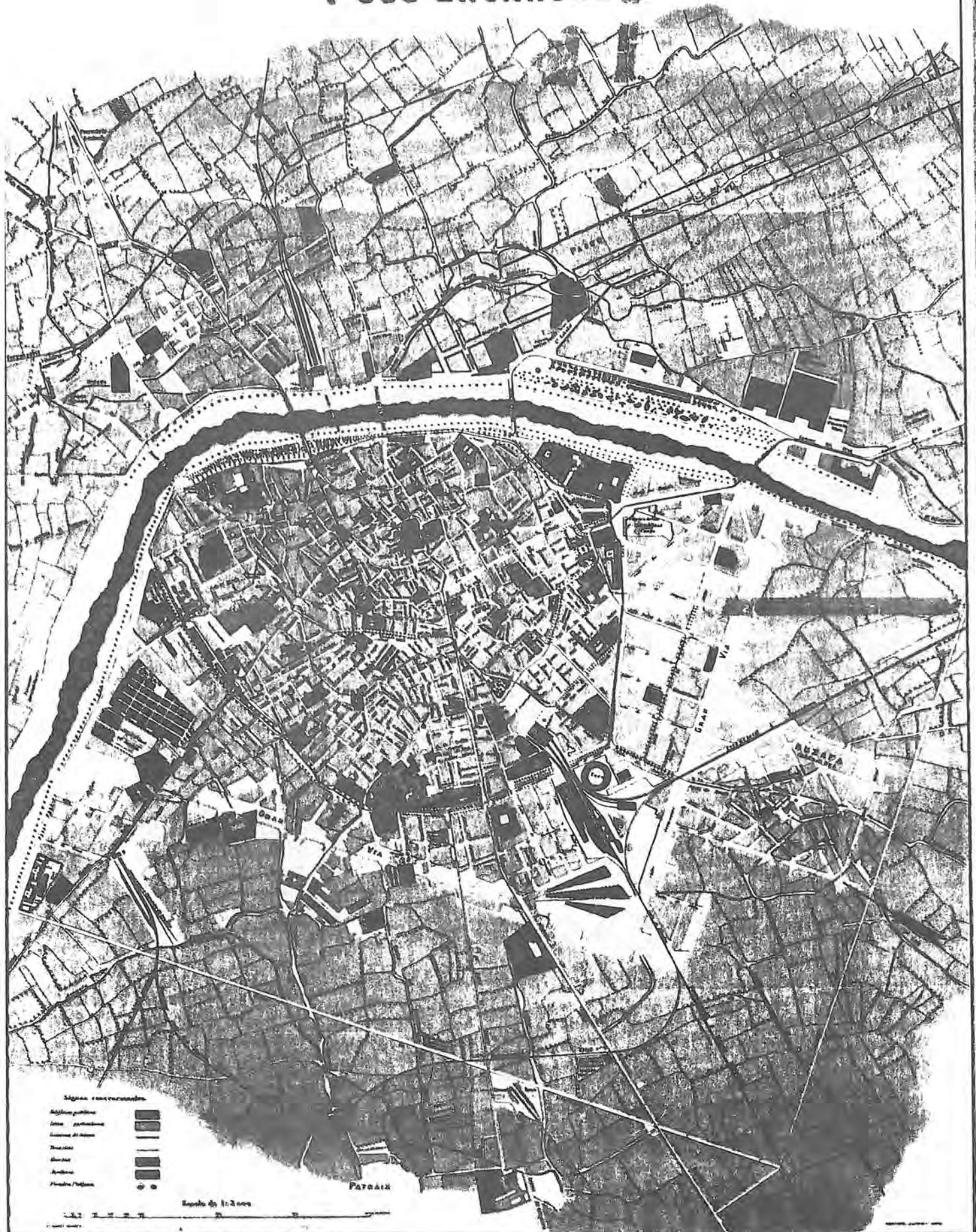
Plano de Valencia. 1899.
José Manuel Cortina Pérez



Valencia 30 de Junio 1899
El Arq^{to} del Estado
Manuel Cortina

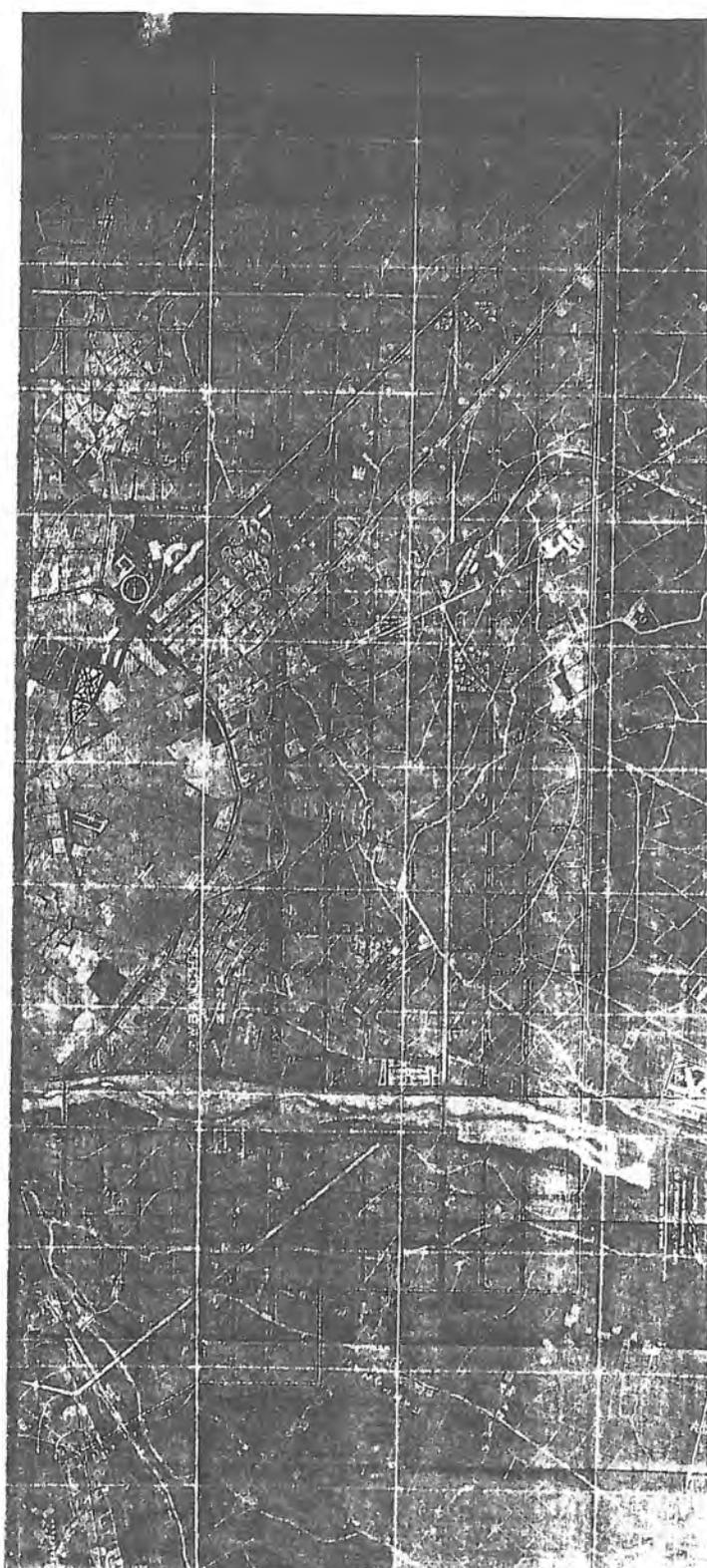
Escala 1:10000

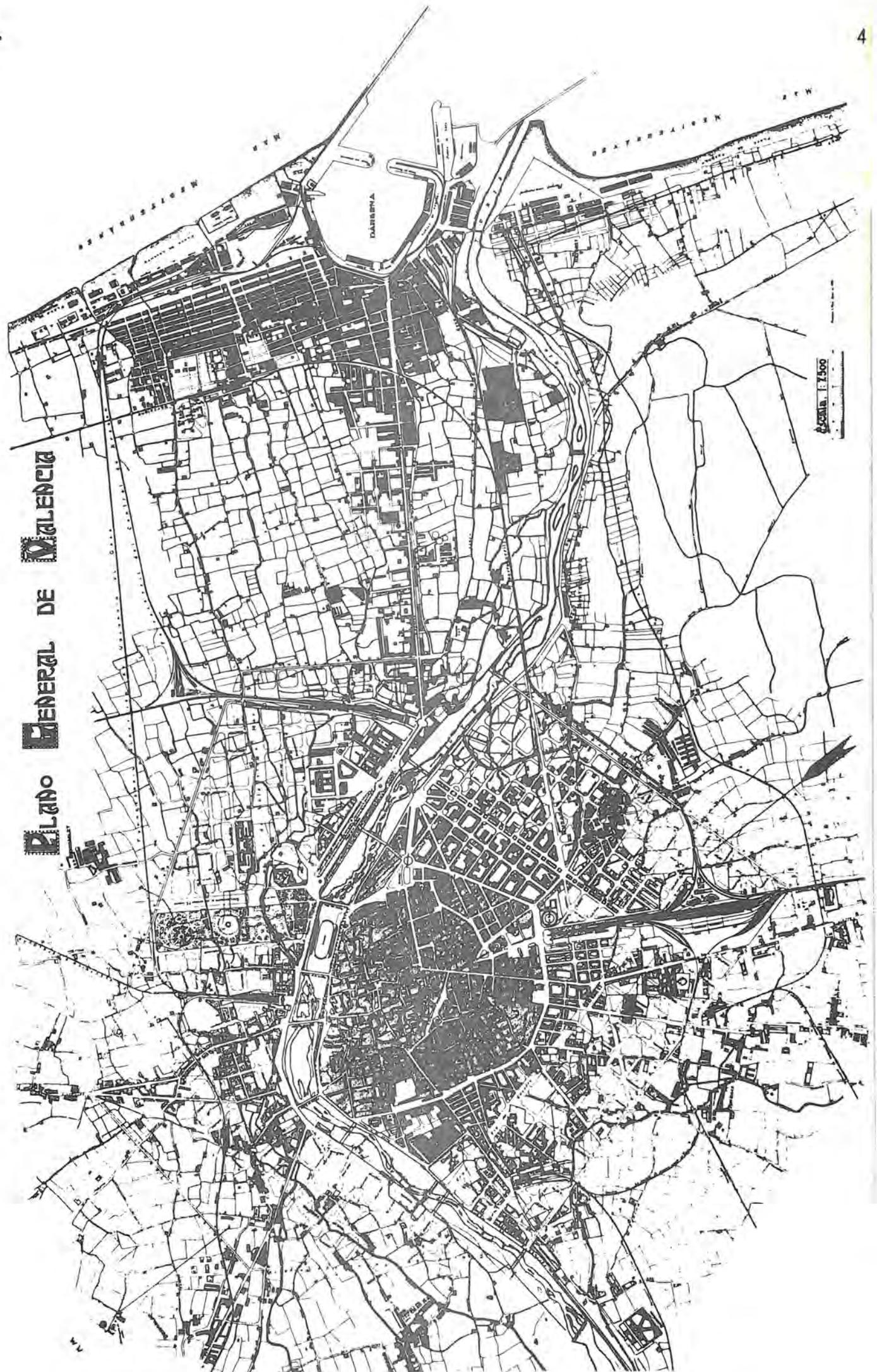
PLANO DE VALENCIA Y SUS ENSANCHES



PROYECTO DE ENSANCHE DE VALENCIA Y AMPLIACION DEL ACTUAL
1907.

Francisco Mora Berenguer





PLANO GENERAL DE VALENCIA