

El distrito de Arganzuela, antiguo ya en este Madrid cada día mayor, va a ver cambiada su tradicional fisonomía en un futuro próximo, al suprimirse el cinturón ferroviario del suroeste de Madrid, constituido por la unión entre las estaciones de Imperial, Peñuelas y Delicias.

Con una superficie aproximada de suelo ferroviario de 600 metros cuadrados, la construcción de la llamada línea de contorno comenzó en el año 1861, y dos años después, en 1863, se terminaron las obras. El trazado ferroviario afectó a los barrios de Imperial, Acañas, Chopera, Legazpi, Delicias y Palos de la Frontera; en definitiva, al distrito de Arganzuela, zona ampliamente delimitada por el planeamiento urbanístico que regula detalladamente las condiciones en caso de transformación, ya que, además de incidir sobre ella el Plan de Ordenación de la Ribera del Manzanares de 1975 y el Plan

DISTRITO DE ARGANZUELA

Nueva fisonomía al desaparecer la red de estaciones ferroviarias

El levantamiento de las estaciones de Imperial, Peñuelas y Delicias supone una importante operación de renovación urbana ● De 300.000 metros cuadrados de zonas verdes a 830.000; pero de 130.000 habitantes, a 200.000

Especial de la Avenida de la Paz, en su segunda fase, el sector está regulado en su desarrollo urbanístico por el Plan de Ordenación Urbana de 1961, que establecía las siguientes calificaciones y superficies aproximadas:

Edificación cerrada	1.300.000 metros cuadrados
Edificación abierta	50.000 "
Núcleos industriales	350.000 "
Industria en general	950.000 "
Remodelación	550.000 "
Ferrovial	510.000 "
Zonas verdes	550.000 "
Suelo rústico	500.000 "
Zonas deportivas	30.000 "
Viales y espacios libres	950.000 "

Posteriormente, esta ordenación fue parcialmente modificada por la revisión de alineaciones y rasantos de la avenida del Ferrocarril, paseo de los Pontones, paseo de los Melancólicos y paseo Imperial en 1971.

La zona, como se ve, soporta una cantidad importante de normas a las que ceñirse en el momento de realizar cualquier innovación, de modo y manera que la supresión de las estaciones no tendrá más remedio que efectuarse siguiendo éstas. Otro tema es que las medidas sean las adecuadas y precisas para dicho lugar y en este momento.

No cabe duda de que cualquier cambio que se realice o provoque en la ciudad tiene consecuencias, además de urbanísticas y arquitectónicas, sociológicas, económicas y de otra índole que afectan al ciudadano directamente. Hasta el momento es muy poco lo que se ha dicho en torno a la supresión del citado cinturón ferroviario. Se han tratado temas parciales y muy concretos, y posiblemente se haya quedado en el tintero qué es lo que verdaderamente supone la ejecución de este plan para la vi-

da de nuestra ciudad y, en particular, para la zona donde se ubican las estaciones.

MAS PARQUES, PERO MUCHA MAS POBLACION

Por una parte, el levantamiento de las instalaciones ferroviarias permite el cierre sur del segundo cinturón de ronda de la red arterial de Madrid, facilitando de esta manera el acceso al sector de los vehículos automóviles y, por otra, constituye una importante operación de renovación urbana, que trasciende de la pura actuación sobre los terrenos librados del ferrocarril y afecta a todo su entorno, distrito de Arganzuela, cuya población actual, según datos del Plan Especial de Ordenación del Gran Equipamiento Comercial Metropolitano 1975, es de 130.000 habitantes aproximadamente.

Referente al capítulo de zonas verdes, siempre polémico quizá por la escasez que de ellas padece Madrid, parece favorecido con la ejecución del planeamiento, ya que de los 300.000 metros cuadrados aproximados que hay en la actualidad, y que son los del parque de Arganzuela, se pasaría a 830.000,

que corresponden a las estaciones de Imperial y Peñuelas, así como gran parte de Delicias. Por último se permite, según cálculos realizados sobre planos, la ejecución de 7.800 metros cuadrados de techo, que equivalen a 52.000 viviendas de 150 metros cuadrados brutos cada una, lo que supone una posible población futura para el distrito de unos 200.000 habitantes.

En porcentajes, el incremento de edificación puede estimarse entre un 40 y un 50 por 100 sobre la existente, correspondiendo en un 30 a 38 por 100 a terrenos de particulares, y en un 10 a un 12 por 100 a terrenos de organismos públicos, que por otra parte son los que duplican los metros cuadrados de superficie verde. En cuanto al incremento de población, es de un 50 por 100 sobre la actual, lo que puede traer consigo los no pocos importantes problemas de congestión.

De todo ello se deduce que la estructura urbana del distrito y el estado y uso de las edificaciones existentes, contrapuestos a las expectativas de aprovechamiento de volumen que les da el planeamiento, hace pensar que con el levantamiento de las instalaciones y la ejecución de parques y viales que permite se va a desencadenar un proceso de remodelación del sector con todas las características de esta forma de producción del espacio urbano. En este tipo de procesos, estudiados por importantes especialistas en la materia,

pueden identificarse varios agentes que intervienen en Urbanismo, como son los propietarios de los medios de producción (grandes empresas industriales y de servicios); los propietarios del suelo; los promotores inmobiliarios; las empresas de construcción y los organismos públicos. Todos ellos, como es natural, actúan según las determinadas estrategias que les son favorables. El quid de la cuestión está en que la población residente no participa para nada de los beneficios de la operación. Por el contrario, normalmente es la "víctima" de la misma.

UN DISTRITO DIFERENTE PARA UNA POBLACION DISTINTA

Uno de los protagonistas; los organismos públicos, han de actuar con el doble carácter de realizar operaciones complejas y arbitrar en los conflictos surgidos entre los otros agentes. En este caso van a proceder al levantamiento de las instalaciones ferroviarias y a realizar la infraestructura viaria y de parques públicos del distrito, con lo que éste ve aumentados sus equipamientos. El problema se plantea cuando nos detenemos a pensar quiénes son los beneficiarios en la apropiación de plus valías que la operación encierra. En principio, la respuesta lógica serían los 130.000 actuales habitantes del distrito. Sin embargo, la experiencia señala que en este tipo de actuación, los promotores inmobiliarios adquieren a sus pro-

prietarios el suelo con una fuerte plus valía, y se procede al lanzamiento de la población residente, que queda sustituida por la de nuevo asentamiento capaz de soportar las cargas económicas que el importe de las plus valías obliga.

Evidentemente, la zona sufre un proceso de remodelación. En vías ferroviarias de por medio, con fácil acceso viario y con el doble de superficies verdes, el distrito "es otro", mejor y más cuidado. No obstante, los actuales habitantes, sus habituales residentes, en la mayoría de los casos no lo disfrutan. La operación de renovación urbana supone un coste social importante, que podría sintetizarse a la vista de lo dicho en dos puntos: cargas de ruptura, con el entorno social al ser desplazada la población residente, y cargas de realojamiento de la población desplazada y generalmente a zonas periféricas, por cuestiones relacionadas con el tema, pero que lo desbordan, como es la sabida especulación del suelo.

Por otra parte, si observamos cuidadosamente los datos, vemos que puede producirse un importante trasvase de plus valías del sector público al privado al apropiarse del 80 por 100 de aquéllas los particulares, siendo los organismos públicos los que realizan la inversión precisa para el levantamiento de las instalaciones y trazado de nuevas vías, así como los que aportan la casi totalidad de suelo no edificable que va a permitir el incremento del volumen previsto para el planeamiento.

La conclusión a la que llegamos al finalizar la exposición de lo que puede suceder en Arganzuela es la siguiente: muy bien en cuanto al levantamiento de las estaciones en cuanto que supone un mejor equipamiento para el distrito y una mayor expansión de la ciudad hacia el suroeste, pero ¿no hay forma de garantizar a la población residente su permanencia, y de que los beneficiarios de las plus valías consecuencia de la actuación de organismos públicos soporten los costes de estas actuaciones?

Belén CEBRIAN