



Los cascos antiguos, como este que vemos de Getafe, serán protegidos y recuperados para que los peatones puedan andar por sus calles

El planeamiento urbanístico futuro en el sur del área metropolitana madrileña deberá solucionar una larga serie de problemas, que van desde la baja calidad de las viviendas hasta los importantes déficits, en algunos casos totales, de infraestructura hospitalaria, sanitaria, escolar, de transporte, etc.

Los municipios de Alcorcón, Leganés, Getafe y Pinto, con más de 450.000 habitantes, componen la zona sur oficial del Área Metropolitana, que en la práctica se ve ampliada con Fuenlabrada, Parla y Móstoles, que suben la población a más de 700.000 habitantes. Y es precisamente en toda esta amplia zona donde en la actualidad se dan los mayores crecimientos de toda la corona metropolitana, en un proceso que dura ya diez años. Desde 1970, la población de Alcorcón y Leganés se ha triplicado, pasando Móstoles de 18.000 habitantes hace once años a más de 150.000, según el censo de este mismo año.

Las Directrices de Planeamiento de Coplaco, que marcan la pauta para los planes municipales en el Área Metropolitana hasta 1990, diferencian a Pinto, más alejado de Madrid, del resto de municipios. Este pueblo todavía tiene unas características rurales y agrícolas que hay que conservar, en contra de la zona de Alcorcón, Leganés y Getafe, que en el Plan General de 1963 fue calificada como ciudad-dormitorio y cinturón industrial, aunque con el desarrollo

posterior estas dos condiciones las han cumplido Leganés y Getafe, pero no Alcorcón, donde no se ha localizado empleo.

De cara al futuro, la idea general consiste, según las Directrices, en «intentar frenar las fuertes tendencias de crecimiento urbano habidas en esta zona a lo largo de los últimos veinte años», y que han convertido al sur metropolitano en la zona más congestionada, más contaminada y más problemática de todo el área.

Por sectores, en el tema del empleo, los problemas actuales se centran en el abandono casi total de la agricultura, tradicionalmente rica en muchos suelos de la zona; en la gran cantidad de industrias contaminantes que hay; en el suelo industrial vacante, y en las deficiencias en el sector terciario. Las Directrices recomiendan, por tanto, que se potencie la actividad agrícola con pequeñas y medianas explotaciones y con industrias relacionadas con esta actividad. Esta tenencia debe acentuarse en Pinto, para frenar los efectos de una fuerte industrialización en este municipio.

La gran industria se localizará en los polígonos existentes y a la pequeña industria se le facilitará la instalación dentro de los núcleos urbanos, donde igualmente se crearían pequeños centros de servicios, próximos a las estaciones de ferrocarril.

VIVIENDAS Y EQUIPAMIENTOS
El problema de las casi 119.000 viviendas que hay en los cuatro municipios (de las que más de 15.000 están sin ocupar) es, salvo en Alcorcón,

El sur de Madrid es el área más congestionada, contaminada y problemática de la región



En materia sanitaria se pretende acabar en el menor plazo posible los hospitales actualmente en fase de construcción

su baja calidad, que además, según los expertos, hace muy difícil pensar en una rehabilitación futura. Junto a esto hay, por otro lado, un importante número de chabolas.

Los planes futuros para paliar esta situación tendrán que completar la urbanización de la multitud de barrios y polígonos residenciales que han crecido sin control, adecuando espacios libres, zonas peatonales, jardines, plazas, etc.

En cuanto a los cascos antiguos, originales, de las poblaciones, alrededor de los cuales se han formado las grandes ciudades que son en la actualidad, en Alcorcón es una pequeña zona sin construcciones muy antiguas, para el que las Directrices recomiendan una recuperación peatonal, reducir el tráfico y los estacionamientos, ajardinar algunas plazas...

En el casco antiguo de Pinto habrá que frenar la densificación protegiendo los valores tradicionales y los espacios libres. En Getafe, por su parte, los principales problemas del casco urbano original se resumen en las deficiencias de muchos edificios antiguos, las colonias unifamiliares de promoción oficial que se instalaron alrededor de la base aérea y los cuarteles y la línea de ferrocarril que atraviesa la ciudad. Y, por último, en Leganés, se protegerá el núcleo antiguo, fundado en 1280, con una forma octogonal típicamente medieval, que todavía se conserva.

Es en la zona sur donde más y mayores déficits hay de todo tipo de equipamientos, lo que provoca una dependencia absoluta de Madrid para casi todo.

Recientemente, los alcaldes de esta zona, agrupados en el Consejo de Municipios, han denunciado la falta de atención de la Administración central, en concreto del Insalud, en el tema de la construcción de

Se pretende limitar las fuertes tendencias de concentración urbana registradas en esta zona a lo largo de los últimos veinte años



Potenciar el ferrocarril es uno de los objetivos fundamentales como medio para evitar los atascos de cada día entre los pueblos periféricos y Madrid

hospitales. El Consejo de Municipios, en la misma línea que las Directrices, presentó hace unos meses un plan que preveía hospitales comarcales en Móstoles, Leganés, Alcalá de Henares, Getafe y Moratalaz, y ambulatorios en Fuenlabrada, Parla, Coslada-San Fernando, Alcalá y Getafe, y aunque el Insalud haya destinado ya presupuestos para estas obras, la realidad es que aún no se han empezado, en muchos casos por problemas burocráticos, y más de 700.000 habitantes, sólo en el Sur, siguen dependiendo de Madrid, y en concreto del hospital Primero de Octubre, en Orcasitas, que está por este motivo completamente congestionado.

DEPURADORA CONJUNTA

En el tema del abastecimiento y depuración de aguas, la actuación futura en esta zona adecuará la red de Pinto y Alcorcón a las condiciones del Canal de Isabel II, construyendo una depuradora conjunta para Móstoles, Alcorcón y Villaviciosa de Odón, así como una estación depuradora mancomunada para Fuenlabrada, Getafe, Parla, Pinto y Humanes, que se localizará en este último pueblo.

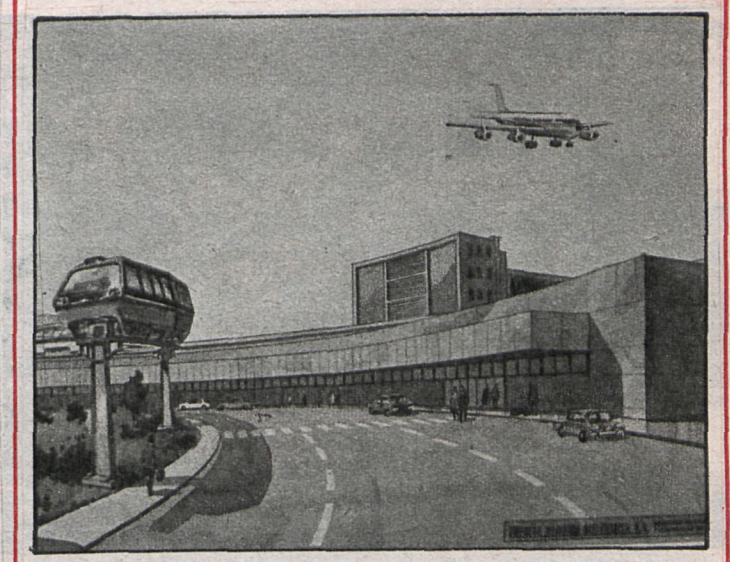
Para mejorar la calidad ambiental de la zona se eliminarán el gran número de vertederos incontrolados y escombreras, se harán repoblaciones, a ser posible con especies autóctonas, en las vegas, en las laderas que no sirvan para usos agrícolas y en los bordes de las carreteras y lo núcleos urbanos.

Las Directrices apuntan también la necesidad de conservar y proteger los restos de monte de encina en La Marañosa y ver la posibilidad de crear una gran zona cultural y de recreo en el río Manzanares a su paso por Getafe.

POTENCIAR EL FERROCARRIL

En las Directrices generales de Planeamiento para el conjunto del Área Metropolitana se destaca al ferrocarril como el medio de transporte fundamental tanto para llegar desde los pueblos de la corona hasta Madrid, enlazando con el Metro dentro de la capital, como para los enlaces por la periferia.

Esta solución es en la zona sur aún más evidente, por el número de usuarios y por la dependencia de la capital. Todavía hoy son habituales los interminables atascos en las carreteras de Andalucía, Extremadura..., que unen toda esta zona con Madrid, y esto a pesar del ferrocarril Aluche-Móstoles y del más reciente a Parla y Fuenlabrada, que pasa por Leganés y Getafe, servicios que son deficientes e insuficientes, formándose aglomera-



Aparte del recorrido entre Arganda y Vallecas, el tren monoviga —según el modelo que vemos en la maqueta— podría enlazar la capital con el aeropuerto de Barajas

Se ha empezado a construir con carácter experimental

TREN ELEVADO VALLECAS-ARGANDA

Puede solucionar el problema de los atascos y alcanzar velocidades de hasta 200 kilómetros por hora

«El Ministerio ha elaborado un informe positivo, y en él se señala al Eurotrén como la gran promesa para resolver los problemas del futuro», ha declarado a CISNEROS Julio Pinto Silva, presidente de la Empresa Eurotrén Monoviga. Según explica Julio Pinto este revolucionario sistema de transporte es básicamente un tren montado sobre ruedas de goma, construido con aleaciones ligeras y acero inoxidable. Es imposible que descarrile y alcanza velocidades próximas a los 200 kilómetros a la hora.

Señala Julio Pinto que «nuestros sistemas pueden conseguir un superávit, mientras los demás medios de transportes son deficitarios». Los precios del tren monoviga, calcula el promotor, serán aceptables para el público. De esta manera, el trayecto entre Barajas y Chamartín, previsto por la empresa que se realizarán en unos cinco minutos, costaría del orden de las cincuenta pesetas.

Es de destacar, según el presidente de Eurotrén Monoviga que «desde hace sesenta años no se pedía al Ministerio de Transportes ninguna concesión, y que es la primera vez que este Ministerio emite un informe favorable a un medio de transporte». Se refiere al elaborado por el Ministerio de Transportes en el mes de agosto de este año, que tiene un antecedente en el del año 77.

Seis meses para construirlo

La construcción del prototipo comenzará el día 1 de octubre y tendrá una duración de seis meses. A continuación la empresa dedicará otros seis meses a la experimentación en un circuito cerrado, en sus instalaciones en la carretera de Valencia, entre Vallecas y Arganda del Rey.

Durante este año de construcción y prueba «esperaremos —señaló el señor Silva— que el Ministerio decida lo de Barajas-Chamartín. Este modelo costará 150 millones de pesetas y tendrá 20 módulos y una longitud total de 80 metros. Su capacidad será de 400 personas».

A. GARCIA-RUIZ



Arganda con el nuevo medio de transporte está más cerca de Madrid

Las directrices de planeamiento de Coplaco quieren frenar el crecimiento incontrolado en la periferia Sur

En Alcorcón, Leganés, Getafe y Pinto actualmente hay 119.000 viviendas. El objetivo de cara al futuro es completar la urbanización de la multitud de barrios y polígonos «residenciales» que han crecido sin control

Ni una colmena mas

