



En 1990, a la vuelta de la esquina del histórico año 2000, la región autónoma madrileña, el «Madrid tuyo», será muy parecida a como es hoy. No va a haber grandes crecimientos de población, no se producirán cambios espectaculares ni soluciones alternativas que creen ciudades nuevas. Se pretende mejorar lo que hay antes que crecer más.

Esto es, al menos, lo que se desprende de las directrices de planeamiento del Área Metropolitana de Madrid, que serán definitivamente aprobadas en septiembre por el pleno de Coplaco, tras haberse llegado a un acuerdo total con el Consejo de Municipios, colectivo de ayuntamientos del Área Metropolitana.

Las directrices son un extenso documento de más de quinientos folios, fruto de seis meses de trabajo del equipo de técnicos de Coplaco, y, según Luis Lozano, director de planeamiento de este organismo, «quieren ser una filosofía general que sirva tanto para la Administración Central como para la Local. Las directrices no son un plan alternativo al de 1963, hoy vigente, ni tienen carácter de ley, sólo recogen una serie de intenciones, de recomendaciones vinculantes, que luego serán gestionadas a través de los planes generales de cada municipio».

Según el Consejo de Municipios, «las directrices han recogido, sin decirlo, las propuestas que los ayuntamientos hacían, cuatro meses atrás, en un documento que presentaron al pleno de Coplaco titulado 'Criterios y objetivos metropolitanos'».

Las directrices se concretan en una exposición de problemas y un planteamiento de soluciones que rebasan el marco de los 23 municipios del Área Metropolitana para abarcar toda la región, y además van a ir acompañados por un programa comprometido de inversiones en cada departamento ministerial que se suma a las inversiones de los ayuntamientos, con lo que se demuestre a los ciudadanos que las directrices y los planes no son papel mojado, que aquello que se promete se va a cumplir.

Esta ha sido la gran reivindicación del Consejo de Municipios durante la negociación del documento definitivo, y ha puesto de relieve que las diferencias con Coplaco eran más de urbanísticas, porque ambos organismos han estado de acuerdo en el ideario general de las directrices, que se puede resumir en cinco puntos:

1. Proteger y potenciar las

vegas de los ríos y las antiguas vegetaciones boscosas, que constituyen las únicas zonas del territorio que todavía tienen un gran valor ambiental y productivo, recuperando las actividades agrarias y los espacios abiertos para esparcimiento y ocio, creándose un gran parque metropolitano en el suroeste del área.

2. La solución a las comunicaciones pasa, necesariamente, por «una estrategia de integración de los distintos modos de transporte», que deben complementarse y no competir, potenciando el ferrocarril para acceder a la capital o para enlazar poblaciones sin pasar por Madrid, y combinándolo con Metro y EMT para los movimientos en la capital. Restringir, por otro lado, el uso del

de 1963, fecha en que se crea administrativamente un área metropolitana de 23 municipios (Madrid, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Paracuellos, Torrejón de Ardoz, San Fernando de Henares, Coslada, Ribas del Jarama, Getafe, Leganés, Alcorcón, Villavieja de Odón, Boadilla del Monte, Pozuelo de Alarcón, Majadahonda, Villanueva del Pardillo, Villanueva de la Cañada, Brunete, Mejorada del Campo, Velilla de San Antonio, Pinto, Colmenar Viejo y Las Rozas) que luego, en la realidad, se ha visto ampliada con otros cuatro pueblos, Alcalá, Móstoles, Parla y Fuenlabrada. Para la ordenación urbanística en el área se creaba Coplaco, organismo mixto de Administración central y local.

les, y se encarga a Coplaco la elaboración de unas directrices de planeamiento territorial y urbanístico.

En este decreto se fijaba, por otro lado, un procedimiento de aprobación de las directrices que hacía necesario los dos tercios de los representantes de la Administración central y la local, con lo que debían ser consensuadas.

Según Coplaco, se consideraron las directrices como mejor fórmula porque tienen un «carácter coordinador y flexible» y su objetivo es «marcar el sentido general de la dirección».

En opinión del Consejo de Municipios, las revisiones de los planes generales tienen que hacerse de una forma coordinada, compatibilizando el pro-

práctica las directrices y los planes generales.

FRENAR EL CRECIMIENTO

A la hora de planificar el futuro de la región hay que empezar por saber cuántos vamos a ser para calibrar después qué vamos a necesitar. Dentro de diez años la población de la región de Madrid rondará los seis millones de habitantes. Desde 1963 hasta hoy la población se ha duplicado y las previsiones contemplan un aumento de un quinto sobre la población actual.

Las dudas en las estimaciones de crecimiento de la región, y principalmente del área metropolitana, se centran en si Madrid va a seguir el ejemplo de las grandes ciudades europeas, que ante la crisis



cartando de entrada la posibilidad de nuevas ciudades satélite ni nada parecido.

Las previsiones de crecimiento demográfico van directamente ligadas a la problemática de empleo y de vivienda. En el primer caso, la situación de crisis económica general, de carácter internacional, ha provocado la pérdida de más de 150.000 empleos entre 1976 y 1980, a unos 40.000 anuales, la misma proporción de crecimiento de empleo entre 1960 y 1975.

El área metropolitana tenía, así, a finales de 1980, unos 225.000 parados, aproximadamente el 14 por 100 de la población activa. Esta situación actual, a la que hay que añadir la continua pérdida de puestos de trabajo y la incorporación de nuevas generaciones cada año a la demanda de empleo, aconsejan, igualmente, un freno al crecimiento.

En el caso de previsión mínima (sólo crecimiento vegetativo), las necesidades se situarían en 1990 en 1,9 millones de empleos, para una población de 5,5 millones de habitantes.

En el supuesto de que continuase el flujo inmigratorio (que componen en su mayoría los trabajadores españoles en el extranjero que regresan al país) se necesitarían 2,1 millones de empleos para seis millones de habitantes. Para alcanzar esta situación tendrían que crearse 743.000 nuevos empleos en la región durante los próximos diez años, cuando todo indica que va a pasar justo lo contrario, que la oferta de empleo será cada vez menor para una demanda que aumenta cada día.

Por sectores, los madrileños que tengan trabajo en 1990, en servicios, un 27,4 por 100 en la industria, un 10 por 100 en la construcción, y sólo un 1,3 en la agricultura.

Las directrices recomiendan la potenciación del suelo agrícola actual, fomentando las pequeñas explotaciones. Frenar la terciarización del centro de Madrid es la tendencia a seguir en el sector servicios, del que sobran equipamientos en el centro de la capital, faltando en la periferia, lo que provoca, además, que sean necesarios grandes desplazamientos.

En cuanto a suelo calificado, en la actualidad para usos industriales hay más que suficientes en esta década, pero, por otro lado, es muy escaso el suelo industrial debidamente urbanizado, y el que lo está es muy caro.

Según las previsiones de Coplaco, debe tenderse a la programación de polígonos industriales pequeños, entre 20 y 30 hectáreas, que estén especialmente preparados para la pequeña y mediana industria.

VIVIENDAS DIGNAS PARA TODOS

En Madrid hay suelo calificado para más de nueve millones de habitantes, cifra muy superior a la prevista para

viviendas y en la actualidad se están construyendo 50.000, que irán terminándose en los próximos dos años.

El problema grave de vivienda en la región no es, por tanto, la escasez, sino la situación contradictoria de que a la vez sobren y faltan viviendas. En 1980 había en Madrid 1.400.000 viviendas habitadas y casi 300.000 vacías. Hay viviendas vacías sin demanda y demanda que no puede acceder a la vivienda por sus altos costes y la falta de mecanismos adecuados de financiación.

El camino a seguir consistiría entonces en acercar la oferta construida sin vender a las posibilidades de la demanda, y, sobre todo, rehabilitar muchas de las viviendas antiguas que necesitan reformas urgentes para no derrumbarse y que hoy constituyen un gran parque de infraviviendas en el centro de la capital.

Para este proceso de rehabilitación haría falta una decisión política del Estado que diera créditos y financiación que permitiera a los habitantes modestos de estas viviendas acometer las obras.

En este aspecto, como en general en todos, se pretende que dentro de diez años los madrileños vivan en los mismos sitios que ahora, pero que la calidad de la vida y el entorno ambiental haya mejorado en los barrios, que éstos estén dotados y las viviendas en condiciones dignas de habitabilidad.

En el tema de los equipamientos metropolitanos se da, como en la vivienda, una situación contradictoria que nace de que equipamientos locales (sanitarios, escolares...) estén cumpliendo funciones metropolitanas y al contrario. Esta circunstancia se provoca, además, por los desequilibrios en la ubicación de los equipamientos propiamente metropolitanos que se localizan, en su mayoría, en el municipio de Madrid.

El equipamiento escolar tiene también, como mal general, la mala ubicación de los centros. El 28 por 100 de los puestos escolares del Área Metropolitana están en Madrid capital, y de éstos, el 31 por 100 en el centro.

Las directrices proponen como solución que en la planificación urbanística se dote suelo para equipamiento escolar, teniendo en cuenta factores como la proximidad a la residencia que contribuyan a una autosuficiencia local.

La situación es alarmante en déficit de equipamiento sanitario. Por ejemplo, en seis distritos de Madrid no hay ambulatorios; el de Torrejón (75.000

■ Agricultura y urbanismo, industria y ganadería contemplados en el documento que contiene las directrices, y que será aprobado definitivamente en septiembre por el pleno de Coplaco, tras haberse llegado a un acuerdo total con el Consejo de Municipios

■ Por sectores, los madrileños que tengan trabajo dentro de diez años, estarán distribuidos un 61 por 100 en el sector servicios, un 27 por 100 en la industria, un 10 por 100 en la construcción y sólo un 1 por 100 en la agricultura



automóvil privado, creando grandes aparcamientos de disuasión próximos a los nudos Renfe-Metro.

3. Conservar y consolidar las industrias del área metropolitana, que constituyen el segundo complejo industrial del país, reestructurando y mejorando aquello que lo necesite.

4. Descentralización hacia el Norte y hacia el Sur de ciertas actividades terciarias, sobre todo las de servicio a la industria, apoyado en transporte colectivo.

En 1970, siete años después, la necesidad de revisar este plan era ya evidente. Tal y como señala Luis Lozano, «el problema del plan del 63 es que se hacía un planeamiento utópico, se pensaba en una ciudad alternativa, rodeada de un anillo verde y de núcleos autónomos de población, pequeños barrios dormitorio. Se preveían gran cantidad de infraestructuras que aún hoy no se han hecho ni se harán jamás».

«Entre 1967 y 1970 se produce el gran «boom» inmobiliario que desborda las previsiones del plan, y a éste se le fueron introduciendo más y más modificaciones para no cambiarlo, pero la filosofía inicial quedó completamente desvirtuada.»

En todo caso, hasta octubre del pasado año no hubo una fórmula legal que permitiera acometer la necesaria revisión. Es con el decreto 11/80 cuando se devuelven las competencias urbanísticas a los municipios, con lo que éstos pueden redactar y revisar sus planes genera-

les y en línea con las directrices. «Los ayuntamientos pretenden que el Estado vea que son capaces de llevar adelante sus planes, con autonomía, sin depender siempre del juez-Administración central.»

«Los ayuntamientos deben hacer acuerdos entre ellos y con la Administración, a través de convenios, en los que se garanticen las inversiones necesarias.»

Pero por más pactos y convenios que se hagan, para el Consejo de Municipios debe haber «un principio de solidaridad entre los ayuntamientos. Habrá que hacer una estructura de coordinación entre los distintos organismos que intervienen en el área metropolitana. Para esto puede haber muchas fórmulas, que no tienen por qué ser ni Coplaco, ni el Consejo de Municipios, ni el futuro ente autonómico. Tendrá que desarrollarse un sistema de gestión y servicios metropolitanos y de permanente consulta entre los ayuntamientos del área que lleve a la

económica y la nula oferta de empleo se van desdoblado paulatinamente, o si por el contrario, tomará el camino de los grandes núcleos terciarios, mundistas (El Cairo, México...), que, a pesar de la crisis, siguen recibiendo flujos migratorios porque las expectativas de empleo son aún menores en el resto del país que en las grandes capitales.

De esta forma, si sólo se produjese un crecimiento vegetativo, en los próximos diez años la población aumentaría en 600.000 habitantes, llegando a 5,5 millones de madrileños, si continuasen las tendencias migratorias se llegaría a 6,2 millones de habitantes, con un aumento decenal de 1,2 millones.

Ante estas previsiones reducidas de desarrollo, las directrices de actuación se centran más en solucionar los problemas de la población actual, que ha pasado en el área metropolitana de 1,7 millones en 1950 a 4,2 en 1980, que en planificar para nuevos habitantes, des-

Jesús Prieto, vicepresidente del Consejo de Municipios, ante los retrasos en la aprobación de las directrices

«COPLACO ESTA RECIBIENDO PRESIONES»

Cuando CISNEROS visitó a Jesús Prieto, alcalde de Getafe y vicepresidente del Consejo de Municipios, éste ultimaba ya sus gestiones antes de las vacaciones. Con este importante hombre de la política municipal del PSOE en la región de Madrid queríamos hablar de uno de los temas más importantes que los ayuntamientos del Área Metropolitana se traen entre manos: la revisión del plan general.

—Todos esperábamos que COPLACO diera su visto bueno al documento «Criterios y objetivos» negociado con el Consejo de Municipios antes del verano. ¿Por qué esto no se ha producido?

—Bien. Como sabéis, el Consejo de Municipios, organismo creado por los ayuntamientos del Área Metropolitana de Madrid y otros que no lo son para impulsar la revisión del plan general del Área Metropolitana de 1963, que está ya completamente superado, elaboró un documento en el que se recogían los criterios y objetivos que, a su juicio, a juicio de los ayuntamientos voluntariamente asociados, debería perseguir la revisión del plan. COPLACO, que era el organismo de la Administración Central (Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo) que tenía este tipo de competencias hasta la aparición del Consejo de Municipios, elaboró otro. Nos reunimos, compatibilizamos criterios y hubo acuerdo.

—¿Esto quiere decir que COPLACO está recibiendo presiones?

—Probablemente, sí. No se explica de otra forma que haya aplazado el pleno decisorio hasta después del verano. Hay que decir que aunque la izquierda, vía Consejo de Municipios, ha impuesto el que la planificación urbanística municipal sea obra de su competencia, la Administración Central, vía COPLACO, es la que tiene la última palabra desde el punto de vista puramente legal. Esto está solucionado por la vía la negociación política y esperamos que en septiembre se dé vía libre definitiva a la revisión del plan general.

—Mientras tanto, ¿los ayuntamientos qué están haciendo?

—En cada municipio se sigue el proceso normal de redacción del nuevo plan general, que sustituirá al actual allí donde lo hay, o que será el primero que se redacte allí donde no lo haya. La redacción de estos planes se realiza en el contexto de los criterios y objetivos aprobados por el Consejo de Municipios.

—Existen también una serie de acuerdos entre el Consejo de Municipios y COPLACO para dar plena validez a la planificación urbanística provincial a partir de la revisión del plan. ¿Cuáles son estos acuerdos?



—Efectivamente; son dos: uno, que en un plazo de cuatro meses, a partir del pleno en que se apruebe por COPLACO el documento sobre criterios y objetivos, es decir, las directrices del planteamiento, tienen que estar redactadas y aprobadas unas directrices específicas para Parla, Fuenlabrada, Móstoles y Alcorcón. Esto tiene como objetivo que puedan redactar sus respectivos planes con criterios y objetivos similares. Y el otro acuerdo, finalmente, es que se comience a trabajar en la redacción de unas directrices de planeamiento urbanístico para el resto de la región. Hay un tercer acuerdo, no obstante, y lo señalo porque me parece importante: La Administración Central tiene un plazo de seis meses, a partir de la fecha que estamos barajando, para presentar un plan de prioridades en lo que se refiere a obras en infraestructura, equipamientos, servicios... en el contexto de las previsiones de la revisión.

—¿Esto será válido también para los ayuntamientos en cuanto al criterio a seguir?

—Efectivamente. A partir de ahora las inversiones de la Administración Central, de la Diputación y de los ayuntamientos tendrán que estar de acuerdo con las previsiones del planeamiento.

Francisco HERRERA



habitantes) atiende a otros diez pueblos; de los 23 pueblos del Area Metropolitana 17 no tienen ambulatorio de la Seguridad Social (unas 203.000 personas); en el municipio de Madrid unas 200.000 personas no están acogidas a ningún tipo de asistencia sanitaria y tienen que acudir a los 23 centros, poco dotados, de la Beneficencia Municipal; el 60 por 100 de las camas hospitalarias de Madrid se encuentran en los distritos de Fuencarral, Retiro y Moncloa, etc.

Para intentar paliar de alguna manera esta realidad el planeamiento urbanístico establecerá una jerarquía de centros:

1. Unidades sanitarias locales, que integrarán a sectores de población de 5.000 a 6.000 habitantes, con un centro de salud rural de unos 500 m² construidos.

2. Subcomarcas sanitarias, para una población de 25.000 a 30.000 habitantes, con un centro de salud de unos 1.500 m².

3. Comarca sanitaria, para servir a una población de 100.000 a 150.000 habitantes. Tendrán un centro de salud y un hospital comarcal de unos 10.000 m² construidos.

En las grandes concentraciones urbanas la estructura se basará en la división interna en comarcas y subcomarcas. Y, por último, agrupando estas divisiones, habrá regiones sanitarias, con un hospital para atender poblaciones entre 1,2 y 1,5 millones de habitantes.

La Diputación, en la misma línea de las directrices, quiere elaborar un mapa sanitario de la región, dividido en comarcas, con el objeto de tener conocimiento real de la situación sanitaria de Madrid cuando el futuro ente autonómico reciba competencias en la materia.

Por otra parte, se observan déficits importantes en centros asistenciales de ancianos, recomendándose la creación de centros, clubs, etc., locales próximos a la residencia de los usuarios.

La escasez de equipamientos culturales se pone de manifiesto al comprobar que de los 177 municipios de la región madrileña sólo 29 tienen biblioteca municipal, fijándose, en este sentido, como meta ideal la existencia de una biblioteca por cada 20.000 habitantes.

POTENCIAR EL TRANSPORTE COLECTIVO

El futuro del transporte pasa, según todas las previsiones, por el ferrocarril de cercanías, combinado con el resto de sistemas colectivos de transporte. Quizá sea éste el más grave problema con que se en-

frenta el planeamiento urbanístico del futuro de Madrid.

Del total de inversiones en infraestructura de transporte entre 1972 y 1980 un 66 por 100 lo fueron en red viaria y sólo un 34 por 100 en transporte público. En 1974 el 62 por 100 de las familias no tenían automóvil y hoy sólo son el 39 por 100. En 1974 el 63 por 100 del transporte era en medios colectivos y el 37 por 100 en automóvil, mientras hoy los porcentajes son del 56 por 100 y el 44 por 100, respectivamente. Estos son factores que han pro-

completa, es imposible una alteración profunda de su estructura.

La red secundaria, que une distritos y comarcas, está poco desarrollada y mal preparada para el tráfico que canaliza, que, como en el caso de las redes locales, es, a veces, de paso entre grandes núcleos metropolitanos, lo que provoca problemas de congestión e impactos medioambientales.

El Metro, por su parte, está destinado a ser el mejor medio de transporte dentro de la capital, por su gran capacidad, a

al entorno de Santa Eugenia como punto de conexión entre tren y Metro, etc.

En cuanto al trazado ferroviario dentro de Madrid habría que adecuar (si es necesario con nuevas instalaciones) los grandes centros de Atocha, Chamartín y Príncipe Pío, además de buscar buenos enlaces con Metro y EMT a través de las redes entre las grandes estaciones.

El plan de cercanías prevé, en resumen, penetraciones que llegarían a Madrid desde Guadalajara, Colmenar Viejo,

que ser realidad antes del Campeonato Mundial de Fútbol del año próximo que supondrá un tráfico muy considerable en este tramo.

EL MEDIO RURAL Y EL AGUA

El planeamiento urbanístico tendrá que impedir, según todas las partes implicadas, que en el futuro se siga degradando el medio rural en la región de Madrid, para lo que habrá que proteger una serie de zonas en el Area Metropolitana que las directrices califican como de alto valor ecológico (la Casa de Campo, zonas de Las Rozas, Villanueva del Pardillo, Villanueva de la Cañada, Brunete, el monte de El Pardo, Colmenar y Boadilla), de alto valor agrícola (las vegas de los ríos Jarama, Henares, Manzanares...), de uso agrícola preferente (Villaviciosa de Odón, Brunete, Ajalvir, Paracuellos, Mejorada, y Colmenar por la ganadería), susceptibles de mejora por vertidos (en Pinto y Valdemoro, y parte de Rivas-Vaciamadrid), zonas forestales (las mismas que las de alto valor ecológico incluyendo Pozuelo de Alarcón), zonas de protección de cursos de agua (ríos, riberas y embalses), zonas con potencial de esparcimiento (la más próxima a los ríos), zonas de protección de vistas (las zonas de esparcimiento y la parte baja de la sierra de Guadarrama), y zonas de interés cultural (al sureste del área, en la parte baja del río Manzanares).

El suelo de todas estas zonas se calificará como no urbanizable especialmente protegido, vigilando que no se sigan concediendo licencias de construcción, por ejemplo, para viviendas de uso agrícola que no son sino chalets camuflados que han invadido las vegas de los ríos.

En cuanto al abastecimiento, los madrileños del año 2000 no van a tener problemas, porque el Canal de Isabel II garantiza agua, en esa fecha, para una población entre 6,4 y siete millones de habitantes.

Estas características reunirá, si todas las previsiones se cumplen, la región autónoma madrileña en los albores del año 2000. No habrá nacido una gran ciudad nueva ni diferente, pero habrá mejorado la calidad de vida de más de seis millones de personas de toda las procedencias y edades, que convivirán en un entorno territorial y ambiental más agradable que el de hoy.

Angel JUSTE
Esteban LOPEZ
Fernando GARCIA



- En el terreno de la vivienda se pretende acercar la oferta construida sin vender a las posibilidades de la demanda y, sobre todo, rehabilitar los edificios antiguos
- Para paliar los desequilibrios en materia sanitaria, el planeamiento urbanístico establecerá una jerarquía de centros que contemplan unidades, subcomarcas y comarcas sanitarias, en función del número de habitantes
- El futuro del transporte pasa, según todas las previsiones, por el ferrocarril de cercanías, combinado con el resto de sistemas colectivos de desplazamiento

vocado lo que las directrices definen como «estructura congestiva de los sistemas de transporte de carácter demasiado radial y favorecedora del vehículo privado», que ha ido unida a una falta de coordinación entre los diferentes modos de transporte colectivo.

El documento de las directrices enumera, por apartados, soluciones para cada uno de los modos de transporte, en las cuales tienen que participar (planificando, invirtiendo, etc.) los ayuntamientos, la Administración Central, Renfe, Metro, etc.

En cuanto a la Red Metropolitana de Carreteras, se recomiendan actuaciones que mejoren los numerosos puntos conflictivos de la red viaria principal, con ampliaciones y mejoras de los grandes ejes radiales.

Mejorando, en general, la red existente para poner remedio a las deficiencias actuales, que se resumen en que para la red principal, canalizadora del tráfico metropolitano y de largo recorrido, aun siendo in-

pesar de requerir unos altísimos costes de instalación y ser deficitario en su explotación.

El Metro, que servirá de unión con el ferrocarril en los puntos clave de los accesos a Madrid, viene perdiendo viajeros en los últimos años debido, principalmente, a que las líneas antiguas no han sido debidamente renovadas y a las dificultades de acceso y conexión de transbordo entre las líneas nuevas, lo que demuestra el que las líneas seis y siete, nuevas, sólo sean utilizadas en un 9 por 100 de su capacidad.

De cara al futuro, las directrices recomiendan la entrada en funcionamiento de todas las líneas y ampliaciones en construcción, prolongando la futura línea 9, entre el barrio del Pilar y Moratalaz, hasta Pitis por el norte y hasta Santa Eugenia por el sur.

Aprovechando la capacidad de la infraestructura existente, habría que hacer un aparcamiento de disuasión en Las Musas, dedicar especial atención al eje Vallecas-Vicálvaro,

Arañuez, Parla, Fuenlabrada, Villalba y Móstoles.

Por último, en el tema transportes, habría que hablar de los aeropuertos, el más importante de los cuales, por canalizar todo el tráfico civil, es Barajas. Muchas veces se ha hablado de un segundo aeropuerto para Madrid, y aún hoy no se prevé su posible construcción ni ubicación.

Se ha mejorado, y se va a ampliar en el futuro, el de Barajas. En la última propuesta se habla de tres nuevas pistas, una terminal de pasajeros, etc., obras de la misma envergadura que si se creara un nuevo aeropuerto.

El aeropuerto de Barajas viene planteando, por otro lado, problemas en cuanto a la solución futura para el acceso desde y hasta la capital. Se ha hablado de metro, de tren, de enlaces con Chamartín y la red ferroviaria. Las últimas propuestas hablan de una nueva autopista que enlazara Barajas y las carreteras de Barcelona y Valencia. En todo caso, alguna de las ideas manejadas tendrá