
LOS LIMITES DE LA COMPATIBILIZACION SOLIDARIA Y ¿QUE HACER CON LAS PERIFERIAS URBANAS?

Felipe Manchón, Fernando Prats y Alfredo Villanueva *

Para bien o para mal, el futuro urbanístico del municipio de Fuenlabrada depende de la política territorial que se adopte en el Area Metropolitana de Madrid.

Situada en la "frontera administrativa" del Area, su espectacular crecimiento en la década de los 70 (de 7.300 a 77.000 habitantes, y cerca de 500 Ha. de suelo industrial) fue debido al desbordamiento de la metrópoli madrileña, ante la permisividad de unos y la especulación de otros. Su realidad actual no es comprensible sino en función de su papel específico en los diferentes mercados metropolitanos, como receptora, dicho sea simplifadamente, de población correspondiente a los renglones inferiores de renta y a actividades económicas calificables como "economía complementaria". Y cualquier cambio o mejora sustancial de un municipio periférico como el que nos ocupa no puede entenderse sino

en función de una revisión de la función estratégica que desempeña en el sistema económico social metropolitano.

La aprobación en 1980 del R.D. Ley 11/80 abrió en el AMM un proceso que, poniendo en cuestión los métodos y concepciones dominantes hasta la fecha, desbloqueaba la ya vieja aspiración de revisión del planeamiento metropolitano madrileño. La oportunidad de vincular las transformaciones socio-políticas al cambio territorial de la metrópoli en crisis estaba sobre la mesa.

No pretende esta comunicación describir en toda su complejidad dicho proceso, aún abierto, ni menos establecer un balance prematuro y necesariamente incompleto: se ofrecen simplemente a continuación unas reflexiones sobre el mismo y una toma de postura parcial, opiniones contempladas desde la experiencia de una participación en dicho proceso guiada, aunque no exclusivamente, por el criterio de descubrir y potenciar las posibilidades

* Equipo redactor del Plan General de Fuenlabrada, Madrid.

del mismo en la mejora de las condiciones generales de la población que vive y trabaja en la periferia metropolitana.

LAS DIRECTRICES Y EL HECHO METROPOLITANO

Se ha dicho que en Madrid nunca ha habido un planeamiento verdaderamente metropolitano ni subregional. Frente a los agentes urbanos dominantes y las tendencias "naturales" del mercado, abordar tal empeño difícilmente podía acometerse sin opciones territoriales claras, y éstas sin propuestas económico-sociales ante la crisis del fenómeno metropolitano. Sin plantear, sino todo lo contrario, una jerarquización o proceso academicista en la elaboración de las partes o del modelo global, la necesidad de una política global instrumentada era algo que no se podía ignorar.

Parte sustancial del compromiso arrancado en el R.D. Ley 11/80 se basaba en el rechazo de un modelo formal, sobrepuesto, plan director centralizado o modelo alternativo. Además de levantar tal planeamiento prevenciones metodológicas (inabordable, y por lo tanto, coartada de perpetuación del status quo existente), se tenía también el resultado político de una correlación institucional entonces desfavorable para la izquierda en un organismo central del planeamiento: COPLACO.

Se dio así paso a la figura de las Directrices de Planeamiento, pieza clave de un proceso alternativo que pretendía crear un marco de referencia, revisable, para la integración del planeamiento local autónomo. Se rompía así la concepción secuencial y jerarquizada, "imposible" aquí y ahora, del planeamiento.

Ahora bien, el énfasis puesto en el rechazo de un modelo "impuesto desde arriba" dificultó en gran medida la posibilidad de avanzar hacia la explicación de una estrategia global metropolitana, en la forma antes señalada. Las Directrices, conteniendo aportaciones importantes de la reciente cultura urbanística, no recogían cabalmente una interpretación del hecho metropolitano. De hecho, no eran la "estrategia" necesaria, ni quizás podían serlo: eran, más bien, un compromiso. Y cabe añadir que, desgraciadamente, no un compromiso entre estrategias contrapuestas, sino sin estrategias maduras sobre la plasmación territorial de la continuidad o el cambio social.

No se ocultan las grandes dificultades de alumbrar conjuntos coherentes de propuestas en el actual marco de crisis. Pero dichas dificultades no deben llevar a una teorización escapista de su ausencia, tratando de convertir la necesidad en virtud.

No se pretende aquí, como es de suponer, exponer una visión global metropolitana, cuya elaboración se reivindica colectiva, participada y contrastada desde los distintos agentes, nunca impuesta. Las reflexiones parciales sobre el tema incluidos en esta comunicación se aportan únicamente al hilo de la valoración del proceso.

El Consejo de Municipios Metropolitano de Madrid (CMMM), unión de los municipios para protagonizar el proceso, comenzó en su momento el necesario debate básico sobre el qué hacer con el Area Metropolitana, debate sustentador de los criterios y objetivos que debían presidir la revisión local. Sus planteamientos vistos en la distancia, adolecían de no pocas lagunas e insuficiencias; entre ellas, la propia aceptación del hecho metropolitano como opción territorial, la discusión sobre los umbrales económicos, sociales y ecológicos del crecimiento metropolitano, la interrelación entre planeamiento, gestión y el conjunto de políticas "extraurbanísticas"... Pero, junto a ello, tenía la gran virtud de abrir el imprescindible debate metropolitano e incluso adelantar propuestas de gran fuerza sugerente: constituía, de hecho, el primer intento de ofrecer una política urbanística al AMM.

Las Directrices Metropolitanas, en este sentido, significaron un evidente paso atrás. El compromiso impidió recoger buena parte de los planteamientos para abordar el fenómeno metropolitano. El proceso, ya sesgado de origen por tal vacío, podía, no obstante, haberlo suplido mediante la profundización del debate paralelo, voluntario. Por desgracia, no pudo ser así. Sólo finalmente han reaparecido aspectos de debate sobre estrategia metropolitana, pero ni siquiera han alcanzado los tonos, ya de por sí insuficientes, que tuvo en un principio. Al cabo, la política territorial madrileña sigue estando pendiente.

LOS LIMITES DE LA AUTONOMIA LOCAL

El pulso político entre la administración central y local se decantó, en el R. D. Ley 11/80, con otro resultado de gran trascendencia: la recuperación de competencias de planeamiento por parte de los Ayuntamientos, y con ello, la posibilidad de su elaboración desde los problemas y la gestión, desde "abajo".

El debate inicial en los criterios del Consejo de Municipios reflejó ya distintas sensibilidades en lo referente a la consideración del Area Metropolitana como realidad objetivable con entidad propia o su carácter de nueva superposición de municipios, sin llegar a una clarificación sobre la concepción de la autonomía local y la definición de competencias locales indelegables y otras concertables, ni sobre el entramado institucional que las sustentara e instrumentara.

Arrancando el proceso, y rescatada la autonomía local, la clarificación no se ha retomado. Su desarrollo ha "destapado" algunas cuestiones, no por previsibles menos importantes.

En primer lugar, se ha puesto de manifiesto la escasa autonomía real de los municipios periféricos. Como "a priori" cabía suponerse (pero formalmente se ignoró en el diseño global del proceso), en una realidad metropolitana tan interrelacionada, las claves del desarrollo de un municipio periférico están fuera de él: la tiranía del mercado, que en muchos aspectos se agudiza en la crisis; la gran

influencia de la definición exterior de las grandes líneas de inversión pública; el peso de las propuestas del municipio central; la inexistencia de marcos de iniciativas supramunicipales, la atomización política de áreas homogéneas... todo ello limita a las corporaciones locales en la definición de su política de forma más restrictiva que las propias Directrices de planeamiento.

Esta realidad no ha encontrado, en el curso del proceso de compatibilización, la respuesta más adecuada: el escape particularista, en unos casos y la resignación ante la inevitabilidad de las soluciones llegadas desde "arriba", en otros, han dificultado avanzar hacia una mayor definición de los límites y posibilidades de la autonomía local.

En segundo lugar, otro aspecto en cuestión es la adecuación de los ámbitos de planeamiento, los términos municipales administrativos, como ámbitos funcionales del proceso. El AMM presenta, de un lado, un municipio central cuya extraordinaria importancia política, económica y social le permite apurar sus posibilidades de negociación autónoma. De otra, una multiplicidad de municipios menores, salvados quizá de la anexión por la capital por muy poco. Esta desigual realidad administrativa ha producido una innecesaria tensión capital-periferia, que incluso ha entorpecido el afloramiento de contradicciones más reales de la metrópoli, al quedar englobados en el macromunicipio central distritos de problemática análoga a municipios de la corona metropolitana. Y a partir de esta atípica segregación se ha organizado todo el proceso de revisión.

LA COMPATIBILIZACION SOLIDARIA: INSUFICIENCIAS METODOLOGICAS

La tercera cuestión a consideración se refiere a la propia metodología de planeamiento metropolitano adoptada junto a la autonomía local: la compatibilización solidaria y el Programa Coordinado de Inversiones.

El proceso de compatibilización, que ha pasado por distintas fases (1), ha sido rico en experiencias. Entre las positivas, quizás sea la de mayor valor el haber mostrado, con toda claridad reivindicativa y conflictiva, las contradicciones internas del Area Metropolitana, traídas de la mano de sus municipios protagonistas.

No obstante, el relativo vacío de estrategia metropolitana de origen hacía recaer una gran responsabilidad en esta fase del proceso: suplir por vía de negociación-debate voluntario la ausencia de una política global previa.

(1) Una descripción y valoración de este proceso puede verse en "El planeamiento metropolitano o el estado de las cosas", de Nuno Portas y J. Félix Alvarez Prieto (Revista ALFOZ nº 3, julio-agosto 1983).

Los avances metodológicos logrados en su curso han sido del todo insuficientes para resolver la complejidad de los conflictos planteados, instrumentar decisiones, planeamiento, estrategia, marcos nuevos de gestión. Los problemas de competencia municipal, de coordinación y priorización de acciones, las transferencias entre distintas áreas... han quedado en buena medida sin tratamiento de fondo: la llamada a la solidaridad no ha bastado para suplir las carencias iniciales.

La compatibilización alcanzó su punto álgido en el momento previo a la aprobación del Plan General de Madrid; aunque ello cabía esperarse, no necesariamente había de ser así. Por contra, algunos procesos de compatibilización interperiféricos no han pasado de un mero trámite burocrático.

Los procesos electorales, acelerando los plazos de redacción de los planes (de singular trascendencia en el caso del de la capital) han reducido no pocas de las posibilidades que presentaba la compatibilización, poniendo sordina a contradicciones que tenían su raíz en la estructura metropolitana y no en discrepancias políticas.

Por su parte, el frenazo dado por UCD a la negociación del Programa Coordinado de Inversiones privó al proceso de uno de sus pilares fundamentales; y el compromiso político previo al R.D. Ley 11/80 no le dotaba de mecanismos para desbloquear la situación. Se da hoy la gran contradicción de la existencia de no pocos planes generales aprobados inicialmente sin la contrastación de la viabilidad presupuestaria de sus propuestas.

El resultado final ha sido un reforzamiento del "ensimismamiento" planificado de cada Ayuntamiento. Se avanzó en la compatibilización de un esquema viario metropolitano, cuestión que se reveló esencial a la hora de discutir las distintas concepciones estratégicas metropolitanas. Pero no se llegó a abordar el sistema global de transporte, en especial el público, ni una jerarquización viable de prioridades. El primer balance de las previsiones globales de crecimiento ha arrojado resultados muy sobredimensionados, que exigen un posterior y difícil reajuste. Y respecto al controvertido tema del terciario metropolitano, no se ha pasado de una declaración de intenciones sobre el potenciamiento de localizaciones alternativas a la "almendra" central. La compatibilización de las políticas de medio físico no ha sido abordada, y ha sido recogida información, aún no contrastada y compatibilizada, de las infraestructuras básicas.

DESCENTRALIZACION EN LA CRISIS: LAS SUBCOMARCAS METROPOLITANAS

Relegadas las propuestas iniciales del CMMM, la política global metropolitana que se ha impuesto de hecho (si bien nunca expresamente formulada), podría resumirse en la forma siguiente: paliar

internamente los déficits de los municipios, en especial de los periféricos, y "democratizar" el modelo territorial actual, mejorando la accesibilidad de las capas populares al centro.

Como es evidente, tal planteamiento no es el resultado de una teorización conjunta: más bien aparece como una línea pragmática ante la dinámica marcada por la gestión. Y sus posibilidades, muy reducidas.

Para un municipio periférico, la política de equilibrio interno, reurbanización, reestructuración y reequipamiento debe ser apurada en sus últimas consecuencias. En ausencia de otras políticas, tal puede ser la única línea a adoptarse, aunque por sí sola no contribuya a cambiar su condición periférica dentro de la metrópoli. Pero debe tenerse en cuenta que el techo de esa política ya emprendida por los Ayuntamientos de izquierda de control de la especulación, recuperación de las plusvalías urbanísticas y reequipamiento inferior de cada municipio, se ha revelado bajo: el déficit de las haciendas locales, la reducción del margen de concertación con los agentes urbanos locales, las reducidas competencias municipales, el encarecimiento de los servicios... limita las posibilidades de "equilibrio interior".

Y por otra, la política de democratización de la accesibilidad al centro es un arma de doble filo. Estamos ciertamente ante una reivindicación casi unánime; se diría que es la única solución posible. No obstante, de aplicarse unilateralmente (y son muchos los indicios de que acciones complementarias, descentralizadoras, no van a realizarse), tal política aparecía como la única posibilidad, en los actuales momentos de crisis, de potenciar el modelo metropolitano hipercentralizado. Los resultados serían opuestos a los pretendidos. Ello sin considerar los techos económicos y funcionales que tal política de reforzamiento de la accesibilidad comporta.

La metrópoli madrileña ha alcanzado, a finales de los 70, un cierto grado de madurez: las etapas de crecimiento cuantitativo parecen haber terminado. De otro lado, la capacidad, desde la eficacia de los instrumentos de planeamiento para transformar las leyes de los agentes dominantes son limitadas. ¿Queda, por lo tanto, algún margen para el cambio?

Como se ha indicado, el debate entre el cambio posible y el necesario en la metrópoli está, en buena medida, inédito. La inducción de contratendencias, el encauzamiento de ciertos procesos podría ser en la actual coyuntura, un objetivo más que suficiente. No se trata, pues, de lanzar irresponsables expectativas de mejora, sino de apurar las posibilidades formulando las necesidades. Y una acción pública democrática que se reclame defensora de los intereses populares no puede dejar de acometer, en aras de la "madurez" metropolitana, las acciones locales y supramunicipales a medio y largo plazo que pongan en perspectivas de cambio estructural en beneficio de los sectores ciudadanos discriminados.

Como toda metrópoli, el AMM es una realidad

muy dinámica, pese al "stop" a su crecimiento. La crisis viene impulsando importantes fenómenos de reestructuración interna, entre ellos los de reconversión económica, incremento de la economía de ocio y servicios, crisis de política inmobiliaria, encarecimiento de transporte... El carácter de la acción pública pendiente, importante agente transformador, debe responder a la cuestión: ¿"remedial" de las principales disfuncionalidades del modelo actual? ¿"inductora" y potenciadora de contratendencias estructurales?

La crisis del actual modelo territorial (y ello no se discute) es estructural: son precisamente las crecientes disfuncionalidades del modelo de concentración las que están hoy en cuestión. No se trata de drenar gratuitamente las posibilidades de economía de escala que brinda el centro metropolitano. Pero es imprescindible avanzar resueltamente en la vía de la "desconcentración concentrada", entendida esta como el potenciamiento de polos alternativos de centralidad, con sus propias economías de escala, en la periferia. Y ello en base, entre otras, a dos razones:

En primer lugar, su mayor viabilidad democratizadora frente a la opción de potenciar la accesibilidad al centro. En segundo, por su propia funcionalidad en momentos de crisis. En efecto, el incremento de las relaciones en la periferia puede ser la forma de movilizar recursos hoy desaprovechados y generar nuevas fuerzas culturales, sociales y a la postre, económicas, al tiempo que se reducen los elevados costes económicos y sociales de la metrópoli en su conjunto. Esto, mejorar la eficiencia global metropolitana, aceptando una jerarquización interna no necesariamente tan "macrocéfala" como la actual, puede ser el mejor "servicio" a rendir al conjunto del territorio, y no solo al AMM. Y si estos cambios estructurales no se acometen en momentos de crisis estructural, será difícil poderlos abordar en otros.

¿Cómo qué, a qué ritmos descentralizar? Han primado más las reticencias que el debate: el tema está aún por desbrozar.

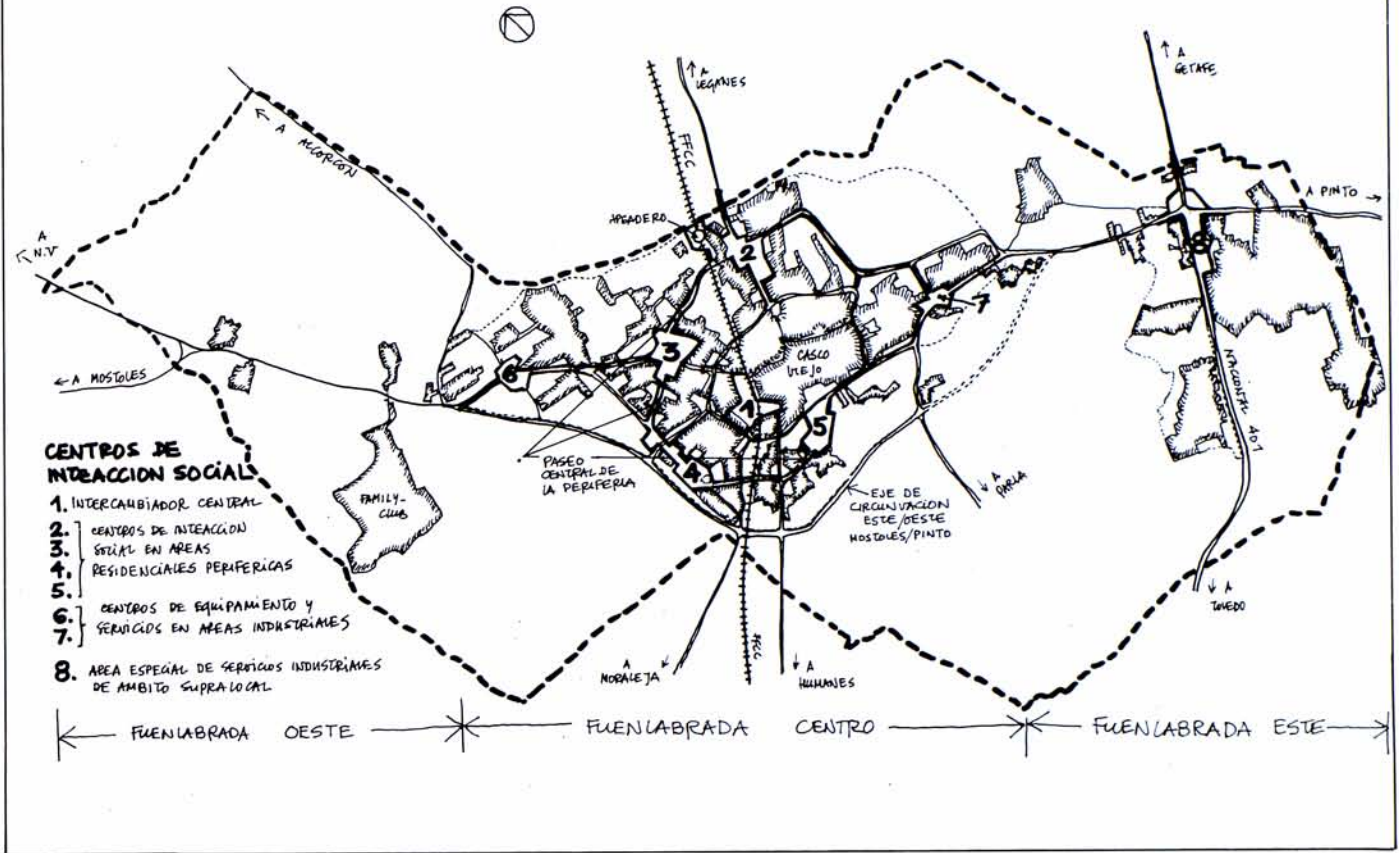
Pero el proceso ha puesto de manifiesto, tal como en su día apuntaban los criterios del CMMM, la gran potencialidad de las subcomarcas metropolitanas como marcos más o menos susceptibles de una cierta descentralización. Por fijarnos en el área en la que Fuenlabrada está inmersa, la subcomarca de los municipios del suroeste ha adquirido una cierta entidad negociadora colectiva, avalada por la incuestionable potencialidad de sus 800.000 habitantes actuales y 1.400.000 futuros, y las 800 Ha. de suelo industrial hoy ocupado.

La "descentralización concentrada" puede, por lo tanto, basarse en las subcomarcas metropolitanas, por medio de una política de promoción de acciones singulares, en un principio puntuales, pero con capacidad de atracción y evolución posterior, integrándose con otras de terciario concentrado público y privado, y apoyadas en soportes accesibles que justifiquen razonablemente tal localización. En el caso de la subcomarca del Suroeste, la posible zona de centralidad entre Getafe y Leganés,

MUNICIPIO DE FUENLABRADA

3910 HECTAREAS / TECHO POBLACION 1990 = 162 000 HAB

ESQUEMA ESTRUCTURA URBANA



base de la Universidad Sur, y el potenciamiento del eje de las actividades Móstoles-Fuenlabrada-N-401-Pinto serían acciones del tipo descrito.

En el actual proceso de revisión del planeamiento metropolitano, estas acciones singulares, necesariamente supramunicipales en el caso de la periferia, no han tenido cabida, lamentablemente. No contempladas en las directrices, vistas con recelo en ocasiones por un localismo estrecho, no han pasado en el mejor de los casos de una formulación genérica. Y así, mientras que las propuestas metropolitanas del municipio central se han ido conformando, las periféricas, carentes de metodología, marco institucional y estrategia, van a ser las grandes ausentes del resultado final

EL PLAN GENERAL DE FUENLABRADA ANTE EL PROCESO

Inserto en el proceso descrito, las posibilidades concretas de actuación de un municipio periférico aislado, como Fuenlabrada, eran escasas, pero no inexistentes. Las decisiones prácticas adoptadas en el Plan General eran, por tanto, flexibles y de alcance limitado. Pero no se oculta que una

integración de propuestas semejantes y de visiones parciales del hecho metropolitano desde los distintos municipios podía haber constituido una aportación de gran interés. En concreto, el Plan General incluye el siguiente planteamiento:

- a) Por un lado, se plantea una propuesta urbanística que, siendo abierta, resulte coherente con las tendencias metropolitanas actuales y que, a la vez, permita adaptarse positivamente a una posible y futura política territorial reequilibradora a nivel provincial. Ello se traduce en organizar el eje Móstoles-Pinto, ya indicado, circunvalando por el Sur la actual ciudad, como estimulador de las distintas actividades y soporte, a su vez, de posibles actuaciones futuras de rango e impacto supramunicipal (intercambiador de mercancías, centro de servicio...).
- b) Y por otro, se tratan de conseguir objetivos mínimos en el proceso de compatibilización intermunicipal. Entre ellos, la clarificación y jerarquización del sistema de transportes en el Sur metropolitano (primando el transporte público), propiciar el comienzo de descentralización terciaria y hacer reconocer

los compromisos inmobiliarios heredados, ya sustancialmente rebajados por el actual Ayuntamiento.

REFLEXIONES FINALES

Con todas las reservas de rigor, dado el carácter incompleto de la experiencia, pueden, no obstante, aportarse unas consideraciones sobre el resultado final.

El proceso pretende no ser cerrado, iniciando un proceso iterativo de planeamiento. Con ser ello posible, no es menos cierto que la rigidez de la tramitación va a hacer difícilmente reversible algunos resultados actuales, al menos a corto plazo. La revisión de las directrices puede no ir más allá de una adecuación al hecho consumado de los planeamientos locales, sin abordar la resolución de importantes lagunas detectadas. Son muchos los planes ya aprobados, o en dinámica de aprobación. La tensión por la compatibilización ha decaído sustancialmente en los últimos meses, tras la aprobación del Plan General de Madrid. La situación, a corto plazo, no parece fácilmente modificable. El planeamiento en marcha va a ser operativo durante años. Y los drásticos rebajes en los presupuestos van a incrementar la presión por la realización de los proyectos de carácter más remedial, proponiendo los estructurales a medio y largo plazo.

Se abre ante nosotros el proceso autonómico. Sus posibilidades deben ser objeto de tratamiento en otro lugar, pero, evidentemente, pueden y deben aportar cambios cualitativos al proceso actual. El debate sobre política territorial, la coordinación de entes inversores, y el marco de compatibilización, pueden encontrar ahora unas condiciones más favorables de desarrollo. Y junto a ello, un riesgo: no poner coto a la atomización de las acciones y resolver, por vía ejecutiva, problemas de compatibilización intermunicipal de raíces estructurales. Ciertamente, algunos resultados excesivamente dispersos del proceso pueden incrementar las tentaciones de un intervencionismo autonómico que acote las disfuncionalidades. Pero no deben sacarse conclusiones precipitadas: gran parte de las deficiencias obtenidas exigen avanzar en las mismas, no retroceder.

En suma, ¿cómo valorar este proceso hasta el momento? ¿Un paso adelante? Esta teoría de avances graduales, que en ocasiones queman más posibilidades de las que aprovechan, debe, quizá, ser cuestionada. Nos inclinamos a pensar que estamos, por el contrario, ante una ocasión perdida: la oportunidad de vincular renovación del planeamiento, cambio sociopolítico, proceso constituyente autonómico y cambio metropolitano.

Mucho de lo aportado en el proceso es, sin duda, de gran valor positivo. En un futuro, habrá que apostar por una ordenación territorial compatibilizada, en la que el planeamiento autónomo tenga un marco estratégico metropolitano y un proceso reglado de referencia, con una metodología más elaborada de compatibilización y programación,

con la creación de instrumentos supramunicipales descentralizador de planeamiento y gestión e, incluso, con formas creativas de participación a ese nivel. Pero ese, creemos, será "otro" proceso de planeamiento metropolitano.

¿QUE HACER CON LAS PERIFERIAS URBANAS? APORTACION DESDE EL MUNICIPIO DE FUENLABRADA A UNA REFLEXION ABIERTA

Equipo redactor del Plan General de Fuenlabrada (Madrid)

Dentro de la reflexión urbanística que sobre la ciudad y el planeamiento que sobre ella incide, a partir de la década de los setenta, se echa en falta un tratamiento en profundidad (en cuanto a método y contenidos) de aquellas áreas en la ciudad de realización más reciente, caracterizadas por su fuerte dependencia funcional, carentes por principio de actividades de "centralidad", desurbanizadas y desequipadas como consecuencia de su condición residual, formalizadas mediante incohexas promociones de bloques monótonos que han ido dejando en su acelerado crecimiento cantidades significativas de suelo vacío intersticial, receptoras en su mayoría de sectores de población de rentas bajas y que intencionadamente y aún a riesgo de pecar de imprecisos, le asignaremos el nombre de "periferias" (1).

Las áreas centrales más consolidadas, coincidentes en general con tramas históricas, cuyo análisis y entendimiento de las mismas ha dado como resultado una nueva sensibilización cultural, política y legal de protección y conservación en primera instancia y más recientemente de recuperación y revitalización de valores urbanos postergados, ha tenido su traducción operativa en los últimos años en un repertorio de catálogos, planes especiales y proyectos, un conjunto coherente de medidas de intervención que aguardan todavía la prueba del tiempo para cualificar su justeza.

Frente a ello, en las áreas periféricas la preocupación por el hecho urbano, hasta fechas muy inmediatas, no ha pasado del marco sociourbanístico de detectar la insatisfacción social, la crispación de los resultados formales y el cuestionamiento del tipo de ciudad resultante. Para decirlo en otros términos, la "condición periférica" sigue estando pendiente. La necesidad de combatir los términos de referencia que la han creado, una cuestión abierta.

(1) No se pretende en esta comunicación extendernos en matizar los distintos tipos de periferias (desde barrios dormitorios hasta urbanizaciones residenciales acomodadas) ni tampoco hacer tabla rasa de sus diferencias intrínsecas y del papel que juega cada trozo de la ciudad en la reproducción del sistema social dominante. Nuestra atención va dirigida en este caso a la "condición periférica" como tal, como aquella condición consustancial al proceso acumulativo de capital y fuerza de trabajo en las grandes áreas urbanas, que forzosamente segrega sectores de población y que tiene su concreción última, no ya barrios dormitorios solamente, sino en municipios enteros, como el que nos ocupa.

Quizá la agresión a que se han visto sometidas las áreas centrales ha hecho más dialéctico el que se produjeran mecanismos alternativos de respuesta que impidieran consumir el deterioro total de las mismas, aunque una vez más, la "condición de centralidad" ha venido asociada a la de preferencia (2). En el caso de las áreas periféricas, concebidas a partir de los años cuarenta bajo los postulados del urbanismo moderno, donde todo estaba teorizado y reservado para ocupar un lugar y cuya degeneración, esquematismo legal y picaresca ha llevado a resultados tan anticuidad de todos conocidos, los síntomas de preocupación, quitando la agresividad física que pueden inducir las edificaciones masificadas y de gran altura que iban surgiendo por doquier, venían del lado de las carencias de servicios urbanos y sobre todo de la ruptura con las formas de actividad e interacción social de la ciudad tradicional, en un proceso conocido de acentuación de la dependencia periferia-centro.

La reflexión que se abre sobre el planeamiento moderno, como instrumento de intervención a revisar, para atender las nuevas realidades y que como antes decíamos ha alcanzado de lleno a las áreas centrales, tiene pendiente el dar respuesta a las necesidades de las "periferias" con el mismo rigor teórico y consistencia en el tipo de política urbana a seguir. La dificultad sobre el ¿qué hacer? y el ¿cómo? convierten las pocas experiencias realizadas en esta dirección en ejercicios sobre los que centrar el debate y la contrastación de resultados. Algunas preguntas nos clarifican mejor lo que se pretende (3).

¿Es posible contrarrestar los efectos más negativos de este subproducto de ciudad, recuperando la escala de lo humanamente razonable e invirtiendo las coordenadas básicas de inercia institucional, dependencia estructural y desarraigo social que le caracteriza?

¿Cómo canalizar y ordenar las escasas ofertas de equipo, servicios, residencia, empleo para completar, rematar, suturar y reestructurar en definitiva, un tejido suburbano, capaz de soportar (induciendo pautas claras de mejora) los cambios que toda ciudad conlleva con el tiempo, aun en un marco de crisis económica como el que nos caracteriza?

(2) También cabría preguntarse si la ausencia sistemática de un patrimonio urbano de valor histórico en los tejidos periféricos ha estado condicionando en alguna medida, el que los análisis críticos sobre la forma en que se estaba transformando la ciudad (y no sólo la ciudad histórica) no estuvieran en el orden del día de las preocupaciones de la "nueva cultura", a pesar del constante recordatorio ideológico que se hacía de su existencia.

(3) Aunque estas preguntas están sesgadas hacia la dimensión periférica, hay que puntualizar que la dicotomía del análisis áreas centrales por un lado, periferias por otro, no es posible. La intención de enfatizar el "qué hacer con las periferias", responde más al deseo de retomar una faceta del problema, que a aislarlo erróneamente del "qué hacer en las áreas centrales" ya que ambas situaciones son dependientes entre sí y se refuerzan mutuamente.

¿Qué tratamiento seguir con los suelos vacantes intersticiales tanto desde la perspectiva del "ius aedificandi", como desde el uso, su diseño y su gestión?

En definitiva, ¿cómo mejorar la habitabilidad social y el destino de unas áreas funcionalmente dependientes para casi todo, concebidas para desempeñar el papel de "pobre y feo" en el reparto social? ¿Cómo combinar diseño urbano (recuperación e invención de valores culturales formales y organizativos) y cambios estructurales de una dinámica que ha venido drenando sistemáticamente la periferia a favor del centro (recuperación social e institucional) y evitar con ello el caer en un "simple formalismo a la mode"?

A todas estas cuestiones, y algunas más que cabe hacer, hay que estar. Nuestra experiencia en la redacción del Plan General de Fuenlabrada, nos ha enfrentado con toda la crudeza de su realidad urbana, ante esta temática y ante la dificultad de encontrar respuestas satisfactorias. Si se puede escoger un municipio acosado por partida doble de este tipo de cuestiones, ese es Fuenlabrada. Doblemente periférico, tanto por su dependencia de Madrid, como por su estructura interna (4), convertido en menos de una década en un prototipo de anticuidad y a mitad de camino de tener comprometido su potencial crecimiento y su virtual mejora, en una dirección contraria a lo deseable. Vaya por delante que nuestra reflexión sobre esta experiencia concreta no tiene intención de ser extrapolable, dada la especificidad que toda intervención urbanística debe conllevar, pero la manifestación agudizada de cómo se comportan los agentes urbanos dominantes (la otra cara de la ciudad), es en este caso muy ilustrativa de lo anteriormente cuestionado.

Sin pretender exponer ahora todo el repertorio de proposiciones contenidas en los trabajos del Plan, por otra parte sometidas a un continuo ajuste, en función de la propia dinámica de la gestión municipal, nos centraremos en aquellos principios de intervención, resultantes exclusivamente de la propia dinámica local y tendentes a apurar la posibilidades de su "equilibrio interno", dejando para otro lugar los cambios resultantes de una nueva dinámica metropolitana (5).

(4) Fuenlabrada es un municipio situado a 20 Km., en dirección Sur, del centro de Madrid, con un pequeño y antiguo núcleo rural sobrepasado y una enorme y desperdigada periferia de edificación abierta y naves industriales que le rodea.

(5) Las dificultades para contrarrestar las consecuencias más negativas de la dependencia Fuenlabrada-resto del Área Metropolitana, son objeto de una reflexión específica en la comunicación enviada a este mismo seminario y titulada "LOS LIMITES DE LA COMPATIBILIZACION SOLIDARIA".

En la exposición que sigue, sólo se desarrollan muy resumidamente aquellas medidas (estructurales, condiciones de diseño, instrumentos de gestión y su institucionalización) tendentes a contrarrestar las propias relaciones de dependencia internas al municipio. Para tener una visión completa, habría que sumarle la hipótesis de aquellas acciones de impacto extra-local que pudieran derivarse del proceso de compatibilización intermunicipal, actualmente en curso.

RETOMAR LA CIUDAD COMO LUGAR DE INTERACCION SOCIAL

Es esencial determinar en primer lugar, dentro del conjunto de actividades (públicas y privadas) que confluyen en el hecho urbano, cuáles pueden tener un papel reestructurador básico y cuáles son complementarias. También es necesario determinar, si se dan las condiciones necesarias para plantear una *estructura urbana alternativa* a lo que existe y con qué medios llevarlo a efecto. La capacidad de "entendimiento" del tipo de ciudad que tiene uno entre manos (cada una tiene su propio proceso y su "momento") es imprescindible para aproximarnos a una nueva forma de intervención que contrarreste tendencias indeseadas y corrija excesos. En este sentido, la valoración del *espacio público*, tanto del viario en sus distintas modalidades como de su conexión con aquellos puntos privilegiados donde concentrar al máximo aquellas actividades de mayor interacción social, adquiere una nueva dimensión y se configura con un "medio" (instrumento) articulador fundamental de las distintas piezas que componen el "puzzle periférico" y un soporte para orientar la acción pública.

En el caso que nos ocupa, varias medidas combinadas nos acercan a este objetivo de reestructurar lo existente. Por una parte, se trata de delimitar perímetros de "áreas de interacción social" donde canalizar las distintas ofertas de actividades complementarias a las residenciales (servicios, equipo, conexiones de transporte, terciario local...) evitando la atomización y desperdigamiento de oportunidades que las propias periferias generan por sí mismas. Estas áreas que engloban preferentemente servicios urbanos, aunque también incorporan vivienda, vienen favorecidas por su localización estratégica en el conjunto urbano y por su máxima accesibilidad desde los principales ejes viarios. Esta delimitación física traducida en normativa de planeamiento, tiende a frenar el espontaneísmo y disparidad de iniciativas que al calor de las carencias existentes y amparándose en la crisis se producen con la mayor irracionalidad que cabe imaginar acentuando aún más la "condición periférica" (caso del mini hiper, el sobredimensionado de locales comerciales, la industria "sumergida" y otros).

El planeamiento aspira a configurar "centros de distrito de nuevo tipo" (espacios públicos de convivencia real) donde el diseño de todo lo que encierra su perímetro sea resultante de una suma integrada de promociones e iniciativas privadas y públicas y donde el Ayuntamiento, una vez obtenido el suelo por vía de convenio, lotee las parcelas con unas edificabilidades, volumétricas y alternativas de uso y tienda dentro de una visión de conjunto a conseguir trozos de mayor calidad urbana. Puesto que toda la periferia no es cambiante, cambiemos al menos sus puntos estratégicos.

LA APERTURA DE VIAS COMO OCASION PARA LA TRANSFORMACION URBANA

Ante un mosaico disperso e inconexo de promociones residenciales, el viario en sus distintas modalidades (carreteras, calles, paseos, bulevares, peatonales...) se convierte en el principal elemento de unión y trabazón de lo existente. Cuando el nivel de desurbanización es muy alto y extenso, es necesario seleccionar y concentrar las inversiones en aquellos ejes públicos de mayor rentabilización social y que articulan el máximo de acciones urbanas. En nuestro caso, la "apertura de un paseo central" de la periferia o "gran vía" de amplias aceras y arbolado (y no sólo calzadas), que enlaza los distintos accesos a la ciudad y conecta las "áreas de máxima interacción social" supone un cambio cualitativo importante. Esta propuesta de inserción de un viario de nuevo tipo (en cuanto a trazado y oportunidad) como eje en medio de la periferia, combinado con la propuesta anterior de centros distritales, produce un efecto bisagra rompiendo con la dependencia hoy día unívoca hacia su pequeño y distorsionado núcleo central. Dicha suma de acciones, a nuestro entender, desencadenan un conjunto de expectativas de los agentes privados y tienden a reordenar las distintas piezas dispersas (desde los índices de contribución urbana hasta las plusvalías de cercanía a los nuevos espacios públicos) en torno a este proyecto-imán.

La oportunidad que se brinda a la mejora de la calidad urbana a través del diseño, al llevar la iniciativa de estas propuestas las instancias locales, dará pie a un tratamiento especialmente cuidadoso del dimensionado del viario, trazado de las intersecciones, topografía de los márgenes, dignificación de las aceras y su relación con el aparcamiento, etcétera. Las proposiciones anteriores (nuevo viario y centros) aún contenidas en sus aspectos básicos en el Plan General, deben ser objeto de desarrollo pormenorizado a través de un Plan Especial de Mejora del Medio Urbano.

HACIA UNA RECOMPOSICION DEL TEJIDO SUBURBANO

El tratamiento a dar a los suelos vacantes una vez encajadas las proposiciones anteriores, se simplifica en la medida que vienen a rematar o completar paquetes de la edificación existente o atender carencias de equipo, zonas de aparcamiento y espacios libres. El aprovechamiento de estos suelos es en cierta medida vital para componer, desde lo que hay, un tejido urbano, donde las necesidades más elementales complementarias a la vivienda y en otros casos, vivienda y servicios o mini industria solamente, pueden ir cubriéndose, a partir de "recalificar" con unas nuevas condiciones urbanísticas el uso de estos suelos.

Aquí también se presenta una gama abierta de posibilidades y oportunidades que es necesario

encauzar y dirigir y donde tiene gran cabida la compenetración urbanismo-arquitectura. La utilización de la topografía como punto de partida y pretexto para un diseño singular, la recuperación de cotas, el acondicionamiento de desniveles, forman parte de una mejora lenta pero progresiva del medio urbano. La introducción de tipologías edificatorias singulares en general coincidentes con retales difíciles de suelo urbano, la inserción de suelos complementarios a los residenciales (mininaves, almacenes, servicios varios), la oportunidad que ofrece la realización de equipamientos de aportar "objetos arquitectónicos" que diversifiquen la imagen urbana, la utilización del aparcamiento como pretexto para la delimitación del espacio público y privado configurando recintos semicubiertos, el llenado de los "vacíos rotos" de la edificación abierta con el empleo sistemático del arbolado (alamedas, plazas, encuentros...) y miniinstalaciones deportivas, constituyen un repertorio suficientemente variado y sugestivo, cuya aplicación tiene que venir a reforzar la estructura general planteada en los puntos anteriores.

UNA GESTIÓN A LA MEDIDA DEL CAMBIO URBANO

Cabe pensar que el conjunto de proposiciones hasta aquí esbozadas tienen que venir respaldadas con un fuerte apoyo económico-financiero que las viabilice, pero sin restarle importancia a este sumando que es determinante en última instancia, es más, "cuello de botella" hoy día: una *gestión urbanística fluida*, que optimice al máximo recursos públicos escasos, arrastre la inversión privada hacia áreas previamente seleccionadas e incorpore una participación ciudadana activa. El caso de Fuenlabrada, con una dinámica inmobiliaria e industrial sostenida —a pesar de la crisis— aunque dirigida a unos segmentos muy acotados de la demanda, un nivel participativo más espontaneista y directo que organizativo y estable, y una gestión municipal claramente comprometida con el enderezamiento de la situación anterior, ofrece un marco adecuado (por su escala y momento histórico, además) para intentar llevar hasta sus últimas consecuencias las propuestas anteriores.

Muy sintéticamente, se pueden diferenciar tres niveles distintos en la gestión del Plan. Uno, primero, de búsqueda de la concertación de intereses locales en áreas de un proyecto global de tipo de ciudad a la que se aspira, implicando al máximo de agentes urbanos pero, sobre todo, a los operadores que más pueden influir en la dinámica futura (acuerdo marco con industriales, política de aprovechamientos de edificabilidad con propietarios de suelo y promotores, compromisos de inversión de la Administración supra local, etc.). Un segundo nivel, de facilitar al máximo que la actividad urbanística se reoriente y se reconduzca, bajo una nueva óptica, pero que no se pare (delimitación de unidades urbanísticas de pequeña escala que posibilita la actuación sistemática por convenios al existir pocos agentes en juego, la mediación —prestigiada por la existencia de una voluntad política— entre propietarios de suelo, promotores y residentes para desbloquear "tapones" y recomponer un tejido más parecido a urbano, etc.). Un tercer nivel, de incorporación de los "usuarios" de la ciudad en la concreción y formalización de sus entornos inmediatos (estudios de detalles post-Plan).

Todavía cabe proponer la institucionalización de una gestión más descentralizada a medida que se vayan consolidando los distintos distritos, tomando los "centros de interacción social" como cabeceiras de seguimiento de las acciones y de la transformación urbana que conlleva todo el proceso.

Dos palabras, finalmente, para constatar a pesar de lo expuesto, la enorme dificultad que entraña el abordar desde la perspectiva del planeamiento la inicialmente llamada "condición periférica" y el escaso margen que existe para invertir las sobre-determinaciones que la producen. Sin pretender crear falsas expectativas, difícilmente creíbles por otra parte en los tiempos —tan poco utópicos— que corren y aceptando la realidad en toda su dimensión, la utilización de ese margen de maniobra, en una dirección u otra, la búsqueda de un relativo "equilibrio interno", tiene todo un valor y una razón de ser, en unos momentos como los actuales de falta de plasmación de otras opciones. La combinación de nuevas medidas de funcionalidad del espacio (estructurantes), de su concreción en diseño (*forma urbana*) y del respaldo de una gestión consecuente (política urbana) sigue siendo una disciplina necesaria, limitada, pero útil.

DEBATE SOBRE LAS COMUNICACIONES DE FUENLABRADA Y LEGANES

Moderador: Profesor M. Solá Morales.

La compatibilización metropolitana

A. Fouz. ¿En qué aspectos la compatibilización se basa sobre la estructura general o sobre problemáticas importantes? En un contorno metropolitano con problemas distintos, ¿qué puede ocurrir si un Plan General es más permisivo que el de al lado?

F. Prats. Te puedo contestar en parte. Nosotros

hemos tenido una posición desde abajo en todo este proceso. La compatibilidad ha tenido distintos niveles y distintos instrumentos, descansaba sobre el modelo metropolitano y en las directrices metropolitanas que debía desarrollar el consejo de municipios, como una propuesta a debatir en COPLACO, donde debía ser consensuado. No se debatió la propuesta del Consejo de Municipios en todos los municipios y no hubo continuidad en la

propuesta de COPLACO, ésta podría haber sido aceptada, pero no se discutió.

El acuerdo político de prioridades de inversiones no se desarrolló. Las políticas sectoriales eran accesibilidad-viario-transporte, suelo-vivienda, industria, terciario y medio físico y ambiental. La única que llegó a algo fue la del viario. En general, se puede decir que sustancialmente se caracteriza por una cierta vaciedad. El Plan general que más polémica ha levantado ha sido el de Madrid; en el resto se está en períodos de aprobaciones iniciales. El tema de los contornos municipales metropolitanos es lo que más ha funcionado y lo ha sido bilateralmente entre distintos municipios.

A. Fouz. En el Ayuntamiento de Valencia estamos en vísperas de revisar el plan. El caso de su Area Metropolitana es singular; pero son evidentes los peligros que pueden derivarse de un sistema espontáneo o bilateral de relaciones y de compatibilización de planes generales. En Valencia hay un continuo urbano, y luego la huerta con un alto precio de suelo. Una vez vivida vuestra experiencia, ¿no pensáis que hubiese sido útil contar con un instrumento tipo PDTTC o de otro tipo? Si no se lleva a cabo la coordinación y control se puede llegar a la inviabilidad de los planes generales. La existencia de planes con puntos de partida distintos puede acarrear consecuencias graves en el futuro.

Riera. He tenido la impresión de que se tenía por superado lo de las Areas Metropolitanas. Hay temas que, sobre todo cuando se habla de grandes ciudades, tienen un peso específico en el entorno que obligan, cuando se hace un plan general, a replantearse qué incidencias pueden surgir. Así, en el caso de Barcelona, donde se acaba el Area Metropolitana, se han producido unos fenómenos inducidos (segunda residencia); por lo que se deben prever los efectos sobre el entorno inmediato. Hay temas como el de los sistemas generales que si no hay un plan conjunto no se pueden abordar. No veo la manera de cómo a través de una compatibilización entre municipios se puede suplir un organismo que los aglutine de manera ordenada. No veo cómo se puede afrontar todo esto.

F. Prats. Mi experiencia es personal y limitada. Pero pienso que ha habido homogeneidad política en el caso de Madrid a nivel de Administraciones locales, y ahora en la Comunidad Autónoma y en la Administración central también existe homogeneidad política. Yo no pongo en cuestión el tipo de proceso. No creo que haya que sustituir las directrices regionales y la discusión de acuerdos por algo más reglado. El problema de fondo es plantearse con claridad sobre qué hacer a corto, medio y largo plazo con el hecho metropolitano. La maduración no se consigue porque haya un plan territorial. El proceso es válido, pero he querido marcar sus limitaciones, que nadie se piense que está cerrado. La discusión es sobre el método, no sólo para tomar los acuerdos. Hay que buscar soluciones. Hay que buscar consenso y saber medir posibilidades, en qué momento te encuentras y qué acuerdos son posibles. Evidentemente, no es posible la compatibilización entre Ayuntamientos sino

a través del Consejo Metropolitano de Municipios.

Alonso Velasco. El proceso seguido provoca disfuncionalidades fuertes en el tema de equipamientos a nivel metropolitano, por ejemplo, ya hay tres propuestas para la Universidad Sur. En Leganés hemos tenido en cuenta el aspecto de disfuncionalidad.

Leira. El Consejo de Municipios ha sido una asociación voluntaria. Pienso que se han dado pasos muy importantes en el hecho de que los municipios voluntariamente se hayan sentado y asociado. No podemos valorar ese proceso respecto a lo que quisiéramos que fuese. Se ha tomado conciencia, por primera vez, de los problemas metropolitanos. Pienso que hay que compararlo con la situación de partida. Hay una concienciación mayor de la que hubiera habido con la constitución de un órgano intermunicipal. No se ha visto la necesidad de tal organismo.

La característica de las Areas Metropolitanas en este momento es que no son Areas Metropolitanas de "formación" sino de "consolidación" con características muy diferentes a las de otros tiempos. Esa puja y competencia por llevarse miles de viviendas no se da, ya que no hay miles de viviendas que llevarse.

En segundo lugar, el tipo de planeamiento que estamos planteando es distinto al PDTTC o cualquier otra figura abstracta con manchas, números y grandes rayas. ¿Para qué nos vale eso? ¿Alguien sabe mejor lo que le conviene al Area Metropolitana en su conjunto, que los políticos que representan a los Ayuntamientos y conocen la capacidad de éstos?

No hay que pretender sobreimponer a una realidad lo que se cree que les conviene; sería lo del "papá COPLACO". Hay que hacer lo que se ha empezado a hacer en Madrid: una serie de propuestas de ordenación y de compatibilización, montándose un mosaico desde una propuesta más pegada al terreno y generada por los problemas en cada uno de los municipios. Muchas disfuncionalidades se podrán mitigar con el juego intermunicipal. Hay que hacer más cosas que dibujar sobre un plano a escala 1:25.000.

F. Prats. Hay algo insustituible de lo que ha sido la experiencia de Madrid, pero hay que insistir en un proceso de definición democrático y participativo. El proceso es posible y ha mostrado que hay buena voluntad. Ha sido exitoso: los planes generales han sido hechos en cada municipio. Eso está ganado y no hay quien se lo quite al proceso de Madrid. La limitación no está en el esfuerzo hecho, sino que hay que constatar la limitación conceptual que tenemos respecto a los problemas metropolitanos. Hemos hecho mucho, pero no es suficiente. Lo que me preocupa, en mi opinión, es que estamos haciendo planes generales de un golpe; es decir, política para ocho años y pienso que sobre una inmadurez conceptual importante.

A. Velasco. No creo en planes directores ahora, pero hace falta un modelo metropolitano. Así, pues, el hecho de que tres municipios colindantes sacrifiquen su modelo de planeamiento por la ubicación de una universidad ficticia puede distor-

sionarles. Y tanto se puede hablar de una universidad como de un hospital provincial. El municipio no sabe qué directrices seguir, qué equipamiento de tipo metropolitano podría ubicarse.

Cesiones en el suelo urbanizable

L. Calvo. Respecto a la comunicación de A. Velasco: ¿Qué edificabilidad se pone en el suelo urbanizable programado para conseguir esas cesiones del 60%? Entiendo que son de sistemas generales, más un 10% de cesión. No es esclarecedor el decir que se consigue el 60% de cesiones si no se habla de la edificabilidad que se marca en el polígono. Hay que ligarla con las cesiones. Las cesiones en el cálculo del aprovechamiento medio son un cálculo cerrado que salen del producto de los beneficios y esos beneficios se refieren a edificabilidad. ¿Qué precio medio bruto de suelo sale con esas cesiones? Y, ¿por qué en los suelos residenciales sale un 60% de cesiones y en los industriales sale un 30%? No siempre un suelo residencial es más rentable que otro industrial, depende de cómo se desarrolle ese polígono residencial; por ejemplo, en los casos de borde si hay realojo-desalojo de industrias. Hay ciertos polígonos residenciales que pueden ser más costosos o deficitarios que otros polígonos industriales "ex novo".

A. Velasco. El Ayuntamiento no pretende crear suelo residencial ni convertirse en promotor de suelo residencial. La densidad que se ha previsto no ha superado límites extraordinarios: está entre las 40-50 viviendas Ha. Lo que ocurre no es que ceda el 67% del equipamiento, sino el 67% de su suelo. El Ayuntamiento a través de esa estrategia de adquisición del suelo que va a ser residencial, a unos precios relativamente bajos, consigue las cesiones del 67% de ese suelo, a otros para que lo urbanicen y lo promuevan, limitando sus costes de urbanización a un 30% aproximadamente de ese suelo, con lo que libera costes del programa. Y, en segundo lugar, se queda con un suelo urbanizable que le va a permitir resolver uno de los problemas más graves de Leganés, que es el realojo de los habitantes de esas colonias de infravivienda que existen en todos los bordes de Madrid.

En una ingeniosa combinación del programa resulta que ese 30% que le queda al Ayuntamiento

es justo lo que necesita para realojar. Por el hecho de haber cedido el 67% de suelo adquirido a precios relativamente baratos, lo que hace es comprar una cantidad equivalente de equipamientos, inmediatamente y donde quiera. El Ayuntamiento, a través de la promoción de esa zona residencial que está colocada en la primera etapa del Programa y a través de la inclusión en una Junta de Compensación de los propietarios de suelo de ese polígono, consigue liberar, además, un 33% del total del conjunto de sistemas de equipamiento. A través de una aparente paradoja, en que el Ayuntamiento cede mucho más que la iniciativa privada. En este caso, lo que se consigue es la finalidad última del plan, que es la de obtener equipamientos, realojar la población y no cargarse de deudas. ¿Por qué el suelo residencial cede el 67% y el industrial el 37%? En el Reglamento de Planeamiento existen unos coeficientes de tipo zonal y otros de ubicación no sectorial. El Reglamento dice que esos coeficientes deben ser justificados, pero no dice que deba ser una justificación técnica, puede ser política. Si existe política municipal de conseguir más empleo para la población de Leganés, y al mismo tiempo conseguir equipamientos, los coeficientes los fija el Ayuntamiento a través del equipo redactor de forma que las zonas industriales cedan sólo el 37% y las residenciales el 67%. Así se ha conseguido que las zonas industriales sean viables. La iniciativa privada no actuaría si tuviese unos elevados costes que impidiesen unos beneficios a precio de mercado y la iniciativa pública no trata de ganar dinero sino equipamientos.

Un cálculo aproximado puede aclararlo: En el suelo industrial el precio del suelo bruto está alrededor de 400 pesetas metro cuadrado. Supongamos que se destina el 70% a parcelas netas. El coste sería: coste del suelo más coste urbanización más 37% que ceden por el coeficiente. Resulta un precio aproximado de 1.000 pesetas metro cuadrado, y los precios de venta actualmente están a unas 3.000 pesetas metro cuadrado. A nosotros nos salen las cuentas. Estamos esperando que acabe el período de información pública para saber si a los promotores también les salen. En suelo residencial, teniendo en cuenta lo que le costó el suelo y la urbanización del 30% que le corresponde, resulta que una hectárea cuesta 2.400.000 pesetas, alcanzándose un precio de repercusión de 500.000 pesetas-hectárea en el suelo urbanizado.