



Paisajes después de la batalla



6.000km

Paisajes después de la batalla

www.6000km.org

Un proyecto de Basurama

6.000km es un proyecto de Basurama que ha contado con diversas colaboraciones. Los textos son fruto del trabajo en equipo de Basurama y sus colaboradores.

El contenido actualizado del proyecto puede consultarse en 6000km.org

Proyecto

Basurama

Fotografías, textos, coordinación y documentación

Rubén Lorenzo Montero y Pablo Rey Mazón (Basurama)

Colaboradores

Investigación y textos

Esther Lorenzo Montero

Patricia Molina Costa

Miguel Rey Mazón

Textos

Alberto Nanclares Da Veiga (Basurama)

Navarra

Eneko del Amo

Web

Basurama, Montera34.com

Software

Meipi.org, Lamboratory.com

Dedicado a Ramón Fernández Durán, que nos puso en la pista de los 6.000 km de autopistas que el PEIT esperaba construir hasta el 2020 en su libro "El tsunami urbanizador español y mundial" (2006).

V1.2 junio 2011. Coincidiendo con la exposición "6.000km. Paisajes después de la batalla" en el Centro Huarte (Navarra) se ha editado esta versión 1.2 con las fotografías y textos desarrollados hasta ahora.

ISBN13: 978-84-615-1974-3

Subvención / Ayuda

AVAM. Madrid Procesos'08 (Obra realizada con la colaboración de AVAM). Comunidad de Madrid (Obra subvencionada por la Comunidad de Madrid en la convocatoria de 2010). Ayuda del Ministerio de Cultura.

Agradecimientos

Iñaki Arzoz, Ankor, Leyre Salgado (CSCAE), Alfonso del Val, Eduardo de Santiago Rodríguez, Jorge Iriarte, Antonio Lumberras, Observatorio Metropolitano, Carlos Rey Marcos, María Rey Mazón, Juan Rueda, Alfonso Sánchez Uzábal, TOMOTO, Eider Zubiaur, las comunidades de desarrolladores de los programas de software libre Hugin y Darktable. Agradecemos al Centro Huarte y a su equipo, Arantxa Etxeberria, Raul Goñi, y de manera muy especial a Carolina Martínez su apoyo decisivo a este proyecto. A Goytisolo y Wajda por prestarnos el título, tuvimos que recordarlo sin saber que estaba ahí. Y por último a nuestras familias y amigos que nos han ayudado y apoyado durante todo el trayecto.

-
Tipografías utilizadas: Frutiger 47 Condensed light light, **Frutiger 57 Condensed**, **Frutiger 67 Condensed** y Garamond (Monotype Typography).

-
Actualmente el colectivo Basurama está formado por:

Yago Bouzada Biurrun, Benjamín Castro Terán, Alberto Nanclares da Veiga, Juan López-Aranguren Blázquez, Rubén Lorenzo Montero, Manuel Polanco Pérez-Llantada, Pablo Rey Mazón y Miguel Rodríguez Cruz.

Licencia de contenidos (ver detalles en la última página)

Todos los contenidos, menos los así señalados, se encuentran bajo licencia Creative Commons Reconocimiento-No Comercial-Compartir Igual 3.0 Unported (CC BY-NC-SA 3.0).

Foto de portada: Carretera de Aoiz (NA-150). Navarra. Enero 2011.

Paisajes después de la batalla*

6.000km invita a reflexionar sobre el metabolismo de las ciudades, haciendo visibles ciertos paisajes-territorios relacionados con la producción, consumo y desecho de materiales y energía. La última época de expansión económica vivida en España ha transformado nuestra relación con el entorno, de tal modo que el crecimiento económico —unánimemente percibido como positivo, aunque haya dejado desiguales resultados en la sociedad—, ha supuesto el consumo y la degradación de una cantidad de terreno más grande que nunca con consecuencias tangibles a nuestro alrededor.

Las grandes actuaciones de crecimiento urbanístico —PAUs e infraestructuras de transporte—, consideradas por sus ideólogos

como un signo y un camino inequívoco de progreso, han implicado transformaciones profundas, de las que rara vez somos conscientes, en la concepción y uso de la ciudad, de los espacios públicos y de un bien tan singular como el suelo.

6.000km explora estos "paisajes después de la batalla" (urbanística), investigando cuál es la herencia del periodo de euforia inmobiliaria, económica y productiva: desde los estragos causados por la urbanización hasta los desechos y lugares olvidados que ha dejado tras de sí. Si cuando comenzó el proyecto en 2005, con Madrid como caso de estudio, la investigación era una foto 'en marcha' de un proceso de transformación en pleno apogeo, ahora asistimos a una primera foto 'finish' de este proceso. Entonces la conurbación madrileña servía de ejemplo de la proliferación de infraestructuras y del funcionamiento de las

grandes ciudades, pero era necesario ampliar el estudio a toda la península para identificar otros elementos que configuran el territorio, como el turismo o la presión inmobiliaria de la costa. De este modo, la investigación no se limita ya a estudiar una región concreta, sino que muestra estos paisajes con una perspectiva más amplia.

*Nota al pie

Según terminaba el proceso de producción de esta primera fase del proyecto, diferentes noticias nos han alertado de que su título "Paisajes después de la batalla" es acaso más la expresión de un deseo que de una realidad. El ciclo euforia-crisis y sus efectos en el territorio están lejos de haberse detenido. Suenan de nuevo tambores de guerra y se empiezan otra vez a alzar banderas de 'progreso' y 'desarrollo'. Por ejemplo: el nuevo parque temático (Paramount Resort)

que espera poner su primera piedra a finales de este año en Murcia o el PEIT, que prometía 6.000 km nuevos de autopistas y otros tantos de línea ferroviaria de alta velocidad para 2020 sigue vigente.

¿Se podrán disociar los fenómenos de bonanza económica y bienestar social de la depredación del territorio? ¿Podremos repensar el 'necesitado' crecimiento continuo de la economía en relación a lo finito de la naturaleza?

Mapa colaborativo

El proyecto incluye un mapa colaborativo donde están recogidas las localizaciones de todas las fotos realizadas y de otras muchas aportadas por diversos usuarios. Está disponible online en 6000km.org/mapa y en meipi.org/6000km. Cualquiera puede publicar nuevas localizaciones o hechos relacionados agrupados en 4 ejes de trabajo:

- Urbanismo**, nuevos —o viejos— desarrollos urbanísticos así como terrenos a la espera de ser transformados.
- Infraestructuras**, infraestructuras de transporte o de producción.
- Desechos**, todo tipo de acumulaciones de residuos.
- Abandonados**, cabe todo lo que tuvo un uso y ahora no lo tiene.

Exposiciones

Las fotografías panorámicas han sido expuestas en:

- 'Basurama Panorámica'. La Casa Encendida. Madrid. Septiembre-octubre 2006.

- '6ª Biennial d'Art Leandre Cristòfol'. Abril-junio 2008. Lleida Centre d'art la Panera. Lleida.

- 'Linz-Texas. A city relates':

·Junio - septiembre 2008.

Architekturzentrum. Wien.

·Septiembre - noviembre 2008.

Stadtmuseum. Graz.

·Diciembre 2008 - enero 2009.

Aedes am Pfefferberg. Berlín.

- '6.000km. Paisajes después de la batalla'. Marzo-julio 2011. Centro Huarte. Huarte, Pamplona.

Índice de localizaciones

Este listado permite encontrar las localizaciones contenidas en esta publicación. Se han agrupado las fotografías de Madrid y Navarra para expresar la vocación del proyecto 6.000km de estudiar específicamente los contextos locales donde las fotos se van exhibiendo. En el caso de Madrid se han estudiado los paisajes que conforman la conurbación madrileña, dando a entender que la ciudad no es solamente su término municipal sino también su área de influencia económica, energética, material y social. Algunas de las situadas en Madrid se han integrado con las del listado 'general'.

General	Lugar	Madrid	Municipio
1. Desguace Hermanos López	Parla, Madrid	17. Soterramiento de la autovía M-30	Madrid
2. PAU El Reino de Don Quijote	Ciudad Real	18. Cementerio de árboles (Fuente Carrantona)	Madrid
3. Aeropuerto Central Ciudad Real y zona logística	Ciudad Real	19. Autopista de circunvalación M-50	Madrid
4. Estación de AVE abandonada	Isla de la Cartuja, Sevilla	20. Extensión de Arroyomolinos	Arroyomolinos
5. AVE Madrid-Valencia	Viaducto de Contrera, Cuenca	21. PAU del Ensanche de Vallecas	Madrid
6. Mar Menor Golf Resort I	Torre Pacheco, Murcia	22. Vertedero de Valdemingómez	Madrid
7. Urbanización Majestic	Casares, Málaga	23. Urbanización Miramadrid	Paracuellos
8. Urbanización abandonada en Llanos del Velerín	Estepona, Málaga	24. PAU de Sanchinarro	Madrid
9. Central nuclear de Lemóniz	Lemóniz, Vizcaya	25. Plan parcial Buenavista	Getafe
10. Urbanización Marina D'Or Ciudad de vacaciones	Oropesa del Mar, Castellón		
11. Ciudad Valdeluz	Yebes. Guadalajara	Navarra	
12. Desguaces La Torre	Torrejón de la Calzada, Madrid	26. Canteras de Tiebas-Muruarte de Reta	Tiebas-Muruarte de Reta
13. Alto del Cuco	Piélagos, Cantabria	27. Pantano de Itoiz	Itoiz
14. Hotel de El Algarrobico	Carboneras, Almería	28. Canal de Navarra	San Martín de Unx
15. Cementerio de neumáticos de Seseña	Seseña, Toledo	29. Circuito de Navarra	Los Arcos
16. Residencial Francisco Hernando (PAU El Quiñón) y Autopista de peaje Radial 4	Seseña, Toledo	30. Plan Parcial Soto de Lezkairu	Pamplona
		31. Vertedero de escombros de Esparza	Esparza de Galar

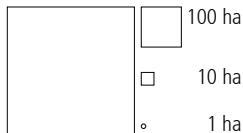
Extensión: escala gráfica

Con el objetivo de mostrar las áreas que ocupan de las diferentes localizaciones escogidas se referencia en cada una de ellas su extensión de un modo visual.

Medidas en hectáreas (ha)

1 ha = 10.000 m²

1.000 ha



Datos complementarios

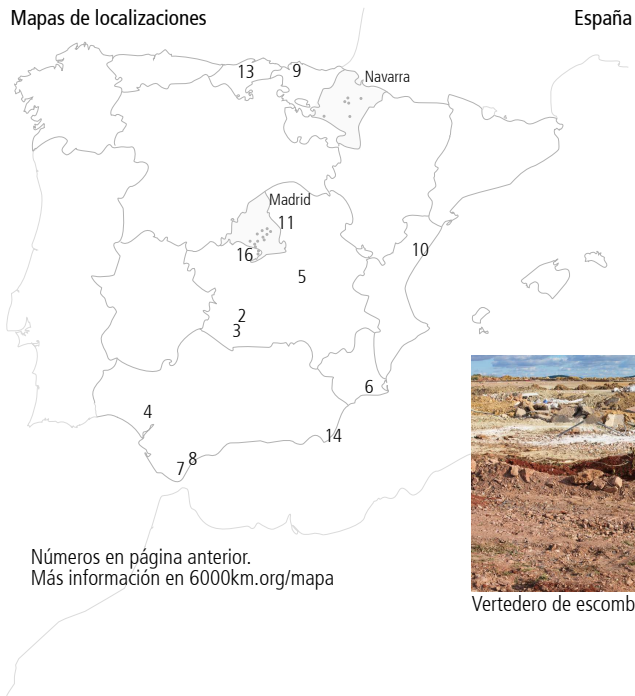
Los lugares son representados mediante fotografías que van acompañadas de información cuantitativa y cualitativa para contextualizar cada situación. Sin ánimo de ser exhaustivos se han señalado, además de la extensión, otros datos relevantes como la fecha de la fotografía o las coordenadas geográficas.

Para encontrar información actualizada y ampliada, así como notificar errores o aportar comentarios consultar 6000km.org

Sirva como referencia para entender la extensión de cada una de las localizaciones la del Parque del Buen Retiro (Madrid) 118 ha.

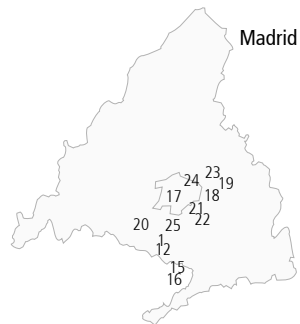


Mapas de localizaciones

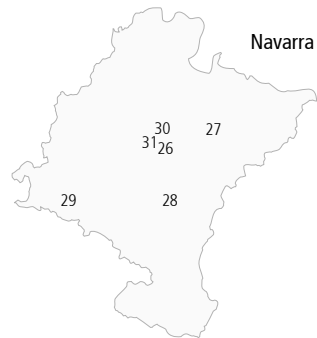


Números en página anterior.
Más información en 6000km.org/mapa

España



Madrid



Navarra



Vertedero de escombros en Cáceres.

Localizaciones

1. **Desguace Hermanos López**

Carretera de Toledo (A-42). Salida km 21.

Parla, Madrid

La chatarrería de los Hermanos López es sólo una más de la veintena de grandes empresas de recuperación que hay en el área metropolitana de Madrid. Al margen de las grandes multinacionales del reciclaje, que se han venido instalando en los últimos años, estas empresas familiares llevan recogiendo chatarra y todo tipo de residuos desde hace décadas, y con las nuevas normativas se han ido convirtiendo en "recuperadores autorizados por la Comunidad de Madrid", cambiando de estatus pero no de trabajo. En el negocio del metal, como en el del cartón, se da la paradoja de que los operadores privados siguen recuperando más materiales que

todas las plantas de recuperación públicas.

A esta chatarrería llegan tanto trozos de coches —directamente desde Desguace La Torre, en la misma carretera— como electrodomésticos y otros tipos de metales traídos por los "chatarreros de furgoneta" que circulan por las calles de Madrid, así como los metales depositados en los puntos limpios de los ayuntamientos. Aquí esos metales se separan en cobre, acero, hierro y aluminio para ser enviados, una vez convertidos en dinero, a las empresas de la industria del reciclaje.



3,1 ha

“En rigor, el proceso por el cual algo se convierte en basura puede ser descrito como un proceso de descualificación: las cosas se vuelven basura cuando su servicio hace que pierdan las propiedades que las califican como siendo estas o aquellas cosas, tales y cuales, y se convierten únicamente en esa ‘cosidad’ fluida y sin cualidades que se acumula en los vertederos y cuya regeneración pasa, según diríamos, por lograr que vuelva a adquirir las propiedades perdidas, que recupere su cualidad y su calidad”.

José Luis Pardo. “Nunca fue tan hermosa la basura” en Basurama. Distorsiones Urbanas. 2006



2. PAU El Reino de Don Quijote

Carretera de Ciudad Real a Toledo (N-401),
Ciudad Real

El proyecto del PAU de El Reino de Don Quijote consiste en un gran complejo de ocio (casinos, hoteles), un centro de convenciones, una zona residencial y tres campos de golf al norte de Ciudad Real. Su superficie es aproximadamente igual a la de tres cuartos de la ciudad actual. Aprobado en 2008 por el Ayuntamiento, la inauguración de la primera fase estaba prevista para finales de 2010, e incluía el casino de lujo Caesars España. Declarado Proyecto de Singular Interés por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha es, según el Plan de Ordenación Municipal recientemente aprobado, una pieza clave para el desarrollo de la zona norte de la ciudad.

Sobre el terreno encontramos un campo alcantarillado: la topografía ha sido modificada y los viales están replanteados. La paralización de las obras de urbanización se debe a la desintegración de la sociedad que promovía el proyecto: la quiebra de Caja Castilla-La Mancha (inversora y primera entidad española intervenida a causa de la crisis económica), la retirada de Caesars Entertainment, promotora del casino, y la presentación de concurso de acreedores del mayor accionista, Gedeco Avantis. A todo esto hay que sumar el fracaso del aeropuerto, eje fundamental de la propuesta para que Ciudad Real se conectara internacionalmente por vía aérea. En la actualidad solamente uno de los tres campos de golf planeados ("El reino del Golf") está en funcionamiento.

En los últimos tiempos se han promovido varios desarrollos urbanísticos asociados al ocio, así como nuevos parques temáticos

en España. Concebidos como generadores de "desarrollo" regional, su resultado es dudoso si atendemos a las expectativas de visitantes y creación de puestos de trabajo que habían suscitado. El proyecto de Gran Escala en Ontiñena (Huesca), que incluye 32 casinos, o el futuro parque temático de la Paramount en Alhama de Murcia nos indican que el sueño de un proyecto mágico que ponga en el mapa a una región sigue en la mente de muchos.



680 ha (Ciudad Real tiene actualmente 940 ha)
 9.000 viviendas proyectadas (ninguna construida)
 3 campos de golf
 1 casino



39° 3'1.62"N 3°55'36.54"W

“-Por cierto, señor Sansón Carrasco, que tenemos nuestro merecido: con facilidad se piensa y se acomete una empresa, pero con dificultad las más veces se sale della. Don Quijote loco, nosotros cuerdos: él se va sano y riendo, vuesa merced queda molido y triste. Sepamos, pues, ahora, cuál es más loco: ¿el que lo es por no poder menos, o el que lo es por su voluntad?”.

Miguel de Cervantes Saavedra. Segunda parte del ingenioso caballero don Quijote de la Mancha. 1615

3. Aeropuerto Central Ciudad Real y zona logística

Autovía A-41. Ciudad Real

El aeropuerto de Ciudad Real es el primer aeropuerto internacional privado de España y el primero que iba a tener AVE. En la década de los 90, cuando el aeropuerto de Madrid estaba congestionado y no estaba clara su futura ampliación, se concibió el aeropuerto de Ciudad Real como nueva centralidad operativa alternativa a Barajas. En algún momento incluso llegó a denominarse "Madrid Sur-Ciudad Real" al estilo de otros aeropuertos europeos que atraen el tráfico de líneas baratas a decenas de kilómetros de la ciudad que llevan por nombre. Sin embargo, estos objetivos fueron desvaneciéndose poco a poco a medida que la crisis empezaba a notarse y el aeropuerto

no se inauguraba. Una vez abierto en 2008 no consiguió el tráfico suficiente como para que las 3 compañías aéreas que allí operaban permanecieran, y ni la ayuda de la administración pública pudo mantenerlas.

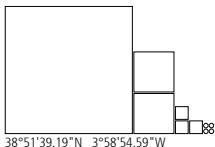
La pasarela que conducía a la estación del AVE no llega a estación alguna, y la plataforma logística asociada al aeropuerto es un campo urbanizado sin ninguna construcción. El casino y los hoteles de la urbanización El Reino del Golf al norte de Ciudad Real eran una de las esperanzas para atraer usuarios, pero el proyecto se encuentra paralizado. Actualmente sólo la compañía aérea Vueling presta servicio y ofrece 12 vuelos (6 aterrizajes, 6 despegues) semanales a Barcelona y París.

La empresa propietaria, CR Aeropuertos, ha quebrado y tiene una deuda de 200 millones de euros que debe a varias cajas de ahorros, una de ellas CCM, intervenida

por el Banco de España y que era la accionista mayoritaria del aeropuerto. La empresa se encuentra en proceso de concurso de acreedores.



1.234 ha (Área logística 755,8 ha)



“ ¡Esta autopista no lleva a ningún sitio!
No te preocupes, los sitios los creará ella”.

Viñeta de El Roto. El País. 9 de septiembre de 2008

4. Estación de AVE abandonada. Apeadero Charco de la Pava

Isla de la Cartuja, Sevilla

Sevilla y la Expo 92, Barcelona con las Olimpiadas y el Fórum 2004, Valencia y la Copa de América o la Expo 2008 de Zaragoza son ejemplos de "macro-eventos" temporales planteados como motores de cambio urbano. Se pretende con ellos crear una imagen de modernidad para la generación de ciudad-marca, prometiendo infraestructuras deseadas, reactivación económica y creación de empleo.

La inversión en infraestructuras más destacada con motivo de la Exposición Universal de Sevilla fue el estreno de la primera línea de alta velocidad de España:

Sevilla-Madrid, 471 km construidos entre 1987 y 1991, con un coste de unos 2.700 millones de euros. El apeadero del "Charco de la Pava" fue la terminal de AVE propia de la que dispuso la Expo 92 y cuyo uso se limitó a los 6 meses de apertura de la exposición. La Expo 92 recibió cerca de 40 millones de visitas y supuso un coste de 5.000 millones de euros en infraestructuras y 450 en el recinto, provocando un endeudamiento que en el año 2000 ascendía a aproximadamente 1.000 millones de euros, generándose sobrecostes en el intento de gestión posterior. De forma general, tuvo un impacto en la estructura urbana de Sevilla por la acumulación de inversiones que produjo en un periodo de unos siete años.

La cuestión de la reutilización del recinto expositivo, lejos de estar planeada, estuvo marcada por la coexistencia de diferentes visiones e intereses. Se propuso el

emplazamiento de centros de investigación e innovación con la construcción de un Parque Científico y Tecnológico. Se construyó un área de ocio (Isla Mágica), que ha estado a punto de cerrar sus puertas en tres ocasiones. En la actualidad, la estación es escenario de grandes mercadillos de fines de semana y de diversas actividades de carácter informal (se han realizado incluso fiestas "rave" en ella). En el futuro hay previsión de invertir 37 millones de euros para acondicionar la vía como línea de cercanías C-2, conectándola a la estación de Santa Justa (Sevilla), una reivindicación histórica de los empresarios y usuarios de la zona.



1 ha

“"Envoltorios de usar y tirar", son grandes equipamientos sólo aprovechables mientras dura el espectáculo y la atención mediática”.

Luis del Romero Renau. “Dos décadas de urbanismo-espectáculo en España: Los grandes eventos como motor del cambio urbano”.
Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, nº 53. 2010

5. AVE Madrid-Valencia

Viaducto de Contrera, Cuenca

La línea de alta velocidad Madrid-Valencia es el quinto trayecto puesto en marcha tras Madrid-Sevilla, Málaga, Barcelona y Valladolid que completan un total de 2.665 km de red. El PEIT, de cara al 2020, prevé la conversión a líneas de alta velocidad de gran parte de la red actual, cuando en este momento España es ya el país con más kilómetros operativos de alta velocidad de Europa aunque no con el de mayor número de usuarios.

A la hora de valorar este tipo de infraestructuras se deben tener en cuenta los costes energéticos, los efectos socioeconómicos y las consecuencias que ocasionan en el entorno, y no sólo centrarse en los beneficios de su velocidad. Consiguen

conectar puntos alejados del mapa en poco tiempo, pero también fracturan el territorio generando un efecto barrera al consumir grandes cantidades de suelo (su plataforma puede oscilar entre 14 y 120 metros). Dadas sus necesidades técnicas (radios de curvatura elevados, bajas pendientes) hacen necesaria la construcción de múltiples túneles, desmontes y viaductos, sobre todo en regiones montañosas. Carecen de muchas paradas porque son más eficientes en recorridos de media y larga distancia sin detenciones, lo que conlleva a interrelacionar fuertemente los extremos y sólo permitir unas pocas paradas intermedias.

A veces, la introducción de estas infraestructuras (con el consecuente aumento de precio para el usuario) se hace en detrimento de las redes secundarias, que quedan reducidas o directamente desmanteladas, y los núcleos de población

no reciben el beneficio de las mismas pero sí los impactos.

La necesidad declarada del sistema económico y político de seguir ampliando el volumen, la longitud y las velocidades de los desplazamientos en aras del "desarrollo" conduce a la hipermovilidad, una movilidad que tiene un precio (económico, social, medioambiental).



391 km Madrid-Valencia
2.665 km total red

“El progreso es la carretera que te lleva a ver
lo que la carretera destruyó”.

Grafiti en el muro que separa el carril ciclista de la carretera
M-609 que va a Soto del Real y Miraflores de la Sierra.
Comunidad de Madrid. 2009

6. Mar Menor Golf Resort I

Carretera F-28 dirección Torrepacheco, km 8,5. Torre Pacheco, Murcia

Mar Menor Golf Resort es la primera urbanización construida por Polaris World, una empresa dedicada a la comercialización de "resorts" que opera desde el año 2001 en la Comunidad de Murcia. Un "resort" es un lugar diseñado para el ocio y las vacaciones y es gestionado por una sola empresa que controla todo lo que sucede en él.

Es una pequeña ciudad-isla cercada por una valla donde 797 viviendas se distribuyen entorno al campo de golf, principal reclamo y estrella de la urbanización, que se contrapone con la escasez de agua de la zona. Según sus creadores es un lugar que proporciona exclusividad y seguridad, donde no es necesario salir de la urbanización, ya

que ésta cuenta con todos los servicios necesarios: dos centros comerciales, un hotel, un hospital y un colegio bilingüe. Éste es el modelo turístico actual: urbanizaciones de baja densidad, carácter extensivo y ajenas a toda trama urbana, que emplean cantidades desproporcionadas de recursos energéticos y materiales para la cantidad de población a la que atienden.

Los 7 resorts diseñados por Polaris World en Murcia están especialmente pensados para atraer a turistas de toda Europa. De hecho, la empresa cuenta con una red internacional de oficinas de venta. Hasta 2008 había entregado unas 11.000 viviendas y en los últimos años (2009 y 2010) tuvo que vender sus activos (bienes inmuebles y unas 4.000 hectáreas de suelo) a entidades bancarias para evitar la suspensión de pagos.

El Tribunal Superior de Justicia de Murcia ha abierto una investigación debido a las

dudas que existen entorno a las condiciones en las que el Ayuntamiento de Torre Pacheco vendió varios terrenos a Polaris World.



70 ha
797 viviendas

“Es auténtico, todo es real. Aquí nada es falso, nada de lo que ven en este programa es falso. Sólo está controlado”.

Extracto del guión de “El show de Truman”. Andrew Niccol. 1998



37°44'29.01"N 0°55'14.71"W

7. Urbanización Majestic

Casares, Málaga

El municipio de Casares es uno de los pueblos blancos de la Costa del Sol en Andalucía. En su zona costera, alejada del casco urbano y en segunda línea de playa, se ha desarrollado la Urbanización Majestic, que reúne un conjunto de promociones residenciales como Majestic Hills, La Herencia de Casares, Vista Bahía y Jardines de Casares. Son una serie de desarrollos urbanos compuestos en su mayoría por viviendas unifamiliares que tienen como factor común estar diseñadas para atraer un tipo particular de clientela: ingleses en busca de sol, playa, piscina y golf. De hecho, en el término municipal de Casares existen ya tres campos de golf y en toda la región de la Costa del Sol occidental se cuentan unos 45.

Casares es un ejemplo más de lo que sucede en muchos municipios de la costa andaluza. Forma parte de un continuo urbanizado que tiene en primera o segunda línea de playa una amplia oferta de campos de golf y urbanizaciones que se extienden tierra adentro. Se configura de este modo una barrera de hormigón y césped como lugar de segunda residencia que basa su economía en el turismo. En toda Andalucía se ha urbanizado ya el 60% de la costa, y en el caso de Málaga se había llegado al 75% por ciento en 2003. En los casos más extremos, como el municipio de Benalmádena, se ha urbanizado ya todo su litoral.

Toda la región comparte un modelo que prima los desarrollos de baja densidad, una forma de ocupación del territorio que requiere grandes superficies de suelo y que resulta poco eficiente en cuanto al desarrollo

de infraestructuras (transporte, residuos y energía). Este hecho se suma al incremento del consumo de agua que estos desarrollos y sus campos de golf provocan, en una región que tiene escasez de agua y problemas de desertización.



70 ha

“La geografía de este desarrollo y de la crisis posterior ha sido desigual. Los países que habían sido los más derrochadores en la promoción de la burbuja inmobiliaria –Estados Unidos, Gran Bretaña, Irlanda y España– fueron los epicentros iniciales de la crisis, pero hubo otros muchos casos”.

David Harvey. *The Enigma of Capital*. 2010



39° 3'1.62"N 3°55'36.54"W

8. Urbanización abandonada en Llanos del Velerín

Estepona, Málaga

Una cuestión recurrente en el estudio de las civilizaciones contemporáneas es imaginar cómo serán sus ruinas en el futuro. Pero no hace falta proyectarse hasta el futuro para poder imaginarlas, ya están entre nosotros. Si los vestigios del pasado representan la memoria de lo que fuimos, las ruinas del presente son una muestra esclarecedora de lo que somos ahora, consecuencia de los excesos y de la velocidad de transformación en la que estamos involucrados. Parece que no hay tiempo suficiente para que los objetos se degraden y se produce antes el abandono que la decadencia. Surge la paradoja: se construye directamente ruinas (o basura) que configuran un paisaje en decadencia,

como hacían a propósito los arquitectos paisajistas románticos del siglo XVIII. Ruinas instantáneas de un sistema fallido que directamente produce residuos.

Las preguntas que nos surgen al encontrarnos ante un lugar tan inquietante como esta urbanización abandonada en Estepona son justamente las preguntas que no se formularon los responsables que la hicieron posible en todas sus fases de planeamiento, aprobación, urbanización, construcción y abandono. Simplemente se limitaron a responder a una lógica de mercado en la que se piensa en productos de consumo y no en modos de vida.



2,4 ha
35 viviendas

“El abandono es diferente de la decadencia, que es una disminución progresiva del valor o de vitalidad. La decadencia puede desembocar en el abandono”.

Kevin Lynch. Echar a perder, un análisis del deterioro. 2005 (1990)

9. Central nuclear de Lemóniz

Lemóniz, Vizcaya

Los problemas fundamentales de la energía nuclear son la seguridad, con riesgos importantes para la población y el medio ambiente (antecedentes de Chernóbil en Rusia, Fukushima en Japón o Palomares en España), los grandes costes e inversiones que implica, y los residuos, ya que no se ha conseguido hasta ahora la forma de eliminar los residuos nucleares de alta actividad. Las ventajas son más evidentes: la energía nuclear supone una alternativa a los combustibles fósiles como el carbón o el petróleo.

Pero, más allá de los problemas y de las ventajas, el complejo debate sobre la energía nuclear que se ha reabierto en los últimos años con el objetivo de mejorar la percepción pública de la energía nuclear, esconde

realmente el debate sobre la necesidad del progreso a toda costa. Y es que se pretende seguir creciendo y consumiendo como hasta ahora, alejando así la posibilidad de un cambio cultural hacia un futuro más sostenible orientado a la reducción del consumo.

La central nuclear de Lemóniz, destinada a aportar el 70% de la energía que se consumía en la Comunidad Autónoma Vasca, fue construida en los años 70 en una zona costera cerca de Bilbao. Pese a estar prácticamente acabada, nunca fue inaugurada debido a la moratoria nuclear que se declaró en 1984. Luchas políticas, medioambientales, ecologistas y nacionalistas han confluído en esta mega-construcción física y simbólica desde su concepción. Este choque de conflictos sumados a los acontecimientos trágicos que supusieron los atentados mortales de ETA que allí se produjeron,

hicieron que definitivamente no se produjera nunca electricidad en esta estación. De todas maneras, el impacto físico generado en el entorno por la construcción de la central ya se había producido. Actualmente sólo quedan en el lugar los grandes edificios vacíos.

En España hay ocho reactores nucleares activos, distribuidos en seis centrales nucleares. Pero además existen dos estaciones abandonadas (Lemóniz y Valdecaballeros) y dos en proceso de desmantelamiento (Valdellós I y José Cabrera). ¿Qué se podría hacer con ellas, ya que están construidas? ¿Qué otros usos podrían tener estos espacios tan peculiares y con una significación tan fuerte?

Oportunidades para revertir este tipo de construcciones sólo pueden nacer de la creatividad social y medioambiental, lo que implica un cambio importante en la manera de relacionarnos con lo existente.



19,3 ha

“Periodo de semidesintegración del uranio 235:
703,8 millones de años.
El periodo de semidesintegración es el tiempo que debe
transcurrir para que se desintegren la mitad de los núcleos
de una muestra inicial de una sustancia radiactiva”.

“Periodo de semidesintegración”. Wikipedia. 2011



43°25'58.82"N 2°52'23.04"W

10. Urbanización Marina D'Or Ciudad de vacaciones

Oropesa del Mar, Castellón

En primera línea de playa de Oropesa del Mar se ha construido el complejo urbanístico de Marina D'Or Ciudad de Vacaciones con 10.000 apartamentos, 5 hoteles, más de 50 locales de ocio y un "Balneario Científico de Agua Marina". Según sus creadores, no es sólo una ciudad nueva al borde del mar, es además un "modelo de concepción urbanística sumamente innovador y eficaz". La promoción de esta ciudad fue, durante varios años, omnipresente en los medios de comunicación vendiendo un concepto: "ciudad de vacaciones". Se pueden encontrar oficinas de venta en 12 países, de Francia a Ecuador, de Arabia Saudí a Irlanda, así como anuncios suyos en los más

variados aeropuertos globales. El modelo de negocio se basa en atraer compradores y turistas internacionales para habitar una ciudad con "toda clase de comodidades".

Todavía falta por construir un complejo mucho más grande que el existente y que se extenderá 1.800 hectáreas hacia el interior en zona de huertas. Será Marina D'Or Golf y contará con 36.000 viviendas, 7 hoteles de lujo "distintos a todo lo conocido hasta ahora" y 3 campos de golf, que según el plan (PAI) aprobado en 2010 será lo primero en ejecutarse. Condicionado al desarrollo de esta macroubanización se encuentra el parque temático Mundo Ilusión, concebido a imagen y semejanza de Terra Mítica en Alicante. Éste incluiría una pista de esquí artificial, 12 piscinas con cascadas de agua y un acuario, la construcción de un lago artificial y dos kilómetros de playas tropicales.

Estos dos mega-proyectos confían al nuevo

Aeropuerto de Castellón, a punto de finalizar sus obras, el flujo de clientes. Un claro ejemplo de infraestructura construida para poder alcanzar una demanda generada artificialmente. El aeropuerto, a su vez, confía en estos proyectos para conseguir un flujo mínimo y poder justificarse. Todos ellos se mueven en un mundo de imaginación política e intereses económicos alejados de las necesidades reales hasta que finalmente se hacen realidad y acaban construyéndose, con unas consecuencias territoriales evidentes. Fuera de España, Marina D'Or tiene proyectos en Ecuador y Marruecos. Todavía no entra en sus planes expandirse hacia el mar o el cielo.



211 ha
10.000 apartamentos
5 hoteles
1.800 ha (proyectado Marina D'Or Golf)



40° 7'36.14"N 0° 8'46.65"E

“Y ahora estoy aquí
queriendo convertir
los campos en ciudad
mezclando el cielo con el mar”.

"Estoy aquí". Pies Descalzos.
Shakira y Luis Fernando Ochoa. 1996

11. Ciudad Valdeluz

Yebes. Guadalajara

El desarrollo de Ciudad Valdeluz se concibió al ubicarse la estación del AVE de Guadalajara, de la línea Madrid-Barcelona, a 9 kilómetros de su centro urbano. De este modo, se decidió urbanizar un páramo del municipio de Yebes para levantar una ciudad de 9.500 viviendas alrededor de la nueva estación. Su publicidad intentaba alejarla del formato de 'ciudad dormitorio', aunque basara su funcionamiento en su rápida conectividad con Madrid, a 25 minutos en tren de alta velocidad. Este hecho facilita el acceso al trabajo a la capital desde un lugar donde la cantidad de suelo dedicado a terciario no parece que actualmente, ni en un futuro, puedan proporcionar trabajo suficiente a sus habitantes. Las lanzaderas

prometidas por Renfe, que aumentarían la frecuencia de los trenes, nunca han llegado a ponerse en funcionamiento. Su estación, Guadalajara-Yebes, ha sido la segunda del AVE con menos usuarios de 2010, con una media de 219 personas por día. Paradójicamente, la ciudad que nació en torno a estación la ha situado en tal punto que requiere del coche para acceder a ella.

La ciudad "creada" se anuncia como un lugar que aúna lo mejor del campo y de la ciudad que "crece en armonía con el medio ambiente". Con el 20% construido del proyecto original, muchas de sus viviendas todavía por alquilar o vender y su dependencia de la capital, su modelo energético dependiente del coche pone en entredicho la ciudad donde "el equilibrio entre naturaleza y urbanismo es total". El resto de las construcciones se encuentran paralizadas a la espera cómo evolucionan

las ventas en este periodo de crisis económica. La zona no edificada, mientras, es un campo con calles, farolas, papeleras y carril bici.

Pero al calor de la estación del AVE no sólo ha nacido Ciudad Valdeluz, también se han urbanizado otros campos limítrofes. Es el caso de Soto de Monteluz, que con 3.000 viviendas proyectadas, también intenta aprovechar el tirón comercial de la estación de tren.



400 ha
9.500 viviendas proyectadas
1.200 habitantes



40°35'18.20"N 3° 6'11.66"W

“Hoy es el primer día de muchas cosas, de paisajes nuevos, más tranquilos, donde las prisas pasan de largo. Hoy es el día donde se crea una nueva ciudad. (...) Vías de tren, cauces de prosperidad. Junto a los cauces está la vida. Donde hay una estación hay prosperidad”.

Extraído de la publicidad de Ciudad de Valdeluz, del artículo “Vías de tren, cauces de prosperidad”. Jesús Sanz Abad. 2007

12. Desguaces La Torre

Carretera Madrid-Toledo (A-42). Salida km 25. Torrejón de la Calzada, Madrid

Los cementerios de coches son ya algo del pasado. Ahora se llaman Centros Autorizados de Tratamiento (CAT), aseguran una gestión ecológica del coche al final de su vida y facilitan el proceso de baja del vehículo. Esa es la presentación que hacen de sí mismos los Desguaces La Torre, uno de los mayores CATs de la Comunidad de Madrid: que organiza desde la recogida a domicilio hasta la separación de todas sus piezas para ser vendidas en sus enormes naves. En definitiva, facilitar el proceso de desecho y reutilización inteligente de los coches.

En la explanada que completa el complejo, se almacenan decenas de coches que están disponibles para aquél que desee llevarse

sus propias herramientas y recuperar, con sus manos, la pieza que necesite.

Hoy en día los coches tienen que ser, según la normativa, convertidos en residuos inertes; esto es, limpios de todo tipo de material tóxico, desde el aceite hasta el líquido de frenos, que deben ser convenientemente reciclados o almacenados en lugares seguros. Una vez están limpios, siguen suponiendo una gran cantidad de acero y otros metales, vidrio y todos los plásticos imaginables. Por ello son uno de los residuos más rentables, lo que hace que se fomente no sólo su desecho sino también su reciclaje, convertido en chatarra.



17,4 ha

“ Aunque generalmente se asocia el imperio del coche al ritmo trepidante de la ciudad, lo cierto es que está acabando con la vida urbana. Los automóviles necesitan que las ciudades dediquen gigantescas extensiones de suelo a carreteras y aparcamientos. Se calcula que los coches ya cubren, literalmente, el 2% de la superficie de EE UU y Europa. Sólo el parque automovilístico madrileño mide 5.000 hectáreas (unos 5.000 campos de fútbol)”.

Isidro López, Darwin Palermo, Tommasino Puzzilli y Paco Segura. “17 millones de fascistas al volante”.
Revista Ladinamo, nº18 Madrid. 2005



40°12'36.42"N 3°47'40.13"W

13. Alto del Cuco

Piélagos, Cantabria

En Piélagos, la urbanización el Alto del Cuco –la famosa "dentellada al monte", tal y como la describieron los jueces del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria–, fue paralizada y declarada ilegal en 2007. Había sido aprobada unos meses antes de que entrara en vigor el Plan de Ordenación del Litoral de Cantabria, y su construcción supuso una fuerte modificación de la topografía del Monte Picota, que linda con el Parque Natural de Liencres, para albergar casi 400 viviendas en una ladera de fuertes pendientes y gran impacto visual.

La promotora, Fadesa, recurrió la sentencia y el caso está ahora en manos del Tribunal Supremo. Sin embargo, la anulación de las licencias de edificación no es recurrible, por

lo que las asociaciones ecologistas reclaman que se proceda al derribo de las viviendas, pues no hay necesidad de esperar al fallo del Supremo sobre la legalidad del Plan Parcial. Mientras, el Alcalde ha sido condenado por prevaricación urbanística. Los afectados negociaron con la promotora y pudieron optar a que les devolvieran el dinero adelantado. Sin embargo, el monte sigue a la espera de una decisión judicial que, en caso de ser positiva, obligaría al Ayuntamiento a derribar las viviendas y proceder a la restauración ambiental de la ladera a su estado inicial.

Pase lo que pase con la sentencia judicial, lo cierto es que, una vez urbanizado, es muy difícil devolver el suelo a sus condiciones iniciales. Los costes de derribo, tanto en términos económicos como energéticos, plantean serias dudas sobre su viabilidad. En cuanto a la restauración ambiental, en

ocasiones resulta casi imposible devolver un entorno a sus condiciones iniciales. En este caso, los fuertes desmontes realizados han modificado de tal forma la topografía del Monte Picota que cuesta imaginar que pueda volver a ser lo que una vez fue: un espacio natural de alto valor paisajístico.



21,6 ha
395 viviendas

“ Al final te adaptas y te sientes tan tranquilo”.

Anuncio televisivo del nuevo fijador Corega sin sabor (extra fuerte).
Crema fijadora extrafuerte para prótesis dentales. 2007



43°25'59.19"N 3°55'45.34"W

14. Hotel de El Algarrobico

Playa del Algarrobico. Municipio de Carboneras, Almería

En 2003 se obtuvo la licencia de obra para el hotel "El Algarrobico" y comenzó a construirse en una parcela que ya aparecía recogida como urbanizable en el Plan General de Ordenación Urbana aprobado para Carboneras en 1988. En 2004, el suelo volvía a aparecer como "Suelo Urbanizable" en el Plan de Desarrollo Sostenible del Parque Natural Cabo de Gata-Níjar, aprobado por la Junta de Andalucía. Tras sucesivas denuncias, la Junta optó por declararlo "Suelo Degradado". En febrero de 2006 se paralizaron cautelarmente las obras, pocos meses antes de su finalización, al emitirse una sentencia contra la licencia de obra. Ese mismo año el Ministerio de Medioambiente

comenzó el expediente de expropiación para poder derribarlo. Este expediente nunca ha podido ser llevado a cabo por estar el proceso judicial todavía abierto.

Más de 5 años después, las obras siguen paralizadas, a la espera de la decisión judicial final: las grúas no pueden ser desmontadas, los materiales se amontonan en su terraza, pudriéndose. El aparejador del edificio trabaja como vigilante de obra durante el día.

El hotel se ha convertido en el símbolo de la destrucción de los paisajes costeros de nuestro país. La destrucción de la costa, sin embargo, es un proceso habitual desde que el turismo comenzó a ser la industria más importante para la economía española, hace más de 50 años. En ella han concurrido intereses económicos, políticos y sociales, que siempre han sido puestos por delante de valores ambientales, tal y como ha ocurrido en El Algarrobico. La corrupción, el

tráfico de intereses y la prevaricación en este caso no son los factores más desoladores, sino la creencia de que puede existir un "desarrollo sostenible" que pasa por una "mínima y necesaria" destrucción de la costa. Es decir, por recortar la Ley de Costas, aprobada tan sólo en 1988 y rebatida desde entonces por distintos sectores. En la actualidad, aquella Ley está en un grave proceso de recortes que la despojan de su capacidad protectora de un bien común fundamental y básico como son las costas y los mares.

La playa del Algarrobico se llama así porque en ella existe hace décadas un chalet que tiene un hermoso Algarrobo en su jardín. Este chalet y su gemelo están fuera de la ley: no respetan los 50 metros de la "línea de costa". Como ellos, hay miles de edificios que no la respetan.



2 ha de parcela
20 plantas
441 habitaciones

“Incluso los edificios en ruinas encierran cierta belleza. El petróleo necesario para derribarlos convierte la operación en insostenible. Mejor dejarlo todo como está”.

Basurama. Extracto del guión de la serie de TV ‘100% Sostenible’.
Hols en el capítulo 64: “Murcia. Lechugas, pelotas de golf y otros animales”. 2008

15. Cementerio de neumáticos de Seseña

Carretera de Andalucía (A-4), km 34. Seseña, Toledo*

El neumático es el elemento más sofisticado, después de la electrónica, de la industria del automóvil. La complejidad de funciones que cumple se traduce en una amplia diversidad en los materiales que los componen. El caucho es su principal materia prima (un 50% del peso total), pero también contienen metal (15%) y, aproximadamente, otros 200 componentes entre los que se encuentra el azufre, elemento muy contaminante. En España se generan al año unas 300.000 toneladas de neumáticos (alrededor de 20 millones de unidades).

Junto a la nueva urbanización de Seseña, al otro lado de la Radial 4, se encuentran

estas montañas de neumáticos. Son aproximadamente 40.000 toneladas las que se acumulan tras un vallado metálico a la espera de ser tratadas. Un almacén al aire libre, que dada la alta capacidad de combustión de los neumáticos, puede dar lugar a un incendio difícil de apagar y muy contaminante. La empresa que lo gestionaba y que ha abandonado el lugar a su suerte, Disfilt SA, ha recibido con anterioridad una condena como responsable de delito contra el medio ambiente y tiene abierto un procedimiento sancionador por infracción grave de la Ley de Evaluación Ambiental.

Con el fin de prevenir estas y otras situaciones se aprobó el Real Decreto 1619/2005 para el tratamiento de neumáticos fuera de uso (NFU), que trata de controlar el ciclo completo de los neumáticos apoyando, entre otras cosas, políticas basadas en la reutilización y que

promuevan alargar su vida útil mediante el recauchutado. De conformidad con el artículo 12.2 de la Ley 10/1998, de 21 abril, queda prohibido el abandono, vertido o eliminación incontrolada de neumáticos fuera de uso en todo el territorio nacional. Asimismo, de conformidad con la legislación vigente, se prohíbe el depósito en vertedero de neumáticos enteros.

* El límite provincial entre Madrid y Toledo atraviesa este cementerio, pero la mayor parte de su superficie está en esta última provincia.



11 ha
40 millones de kilogramos de neumáticos

“Estoy muy satisfecho de cómo ha ido la jornada. He logrado mi mejor tiempo en la última vuelta y eso siempre es bueno porque ha sido con el único juego de neumáticos que he utilizado y que ya estaban usados”.

Michael Schumacher, “Espero que todo sea igual en la calificación y en carrera” As, 26 de agosto de 2006



40° 7'43.20"N 3°40'13.41"W

16. Residencial Francisco Hernando (PAU El Quiñón) y Autopista de peaje Radial 4

Seseña, Toledo

El PAU El Quiñón es uno de los mayores desarrollos urbanísticos en las proximidades de Madrid. De las más de 13.000 viviendas del proyecto original se han construido 5.600, pero solamente 2.536 de éstas tienen licencia de primera ocupación. Una de las razones para no conceder este permiso es que no tienen garantizado el suministro de agua, pese a que, paradójicamente, esta urbanización cuenta con un lago artificial.

Los planes preveían que todo el conjunto residencial estuviera finalizado y habitado para 2017, pero la construcción se paró en 2009. Actualmente la mitad de las viviendas

están vacías, y de éstas, 2.000 fueron vendidas a entidades bancarias para poder pagar los créditos que el constructor que da nombre a la urbanización tenía pendientes. Existe una investigación en curso de la Fiscalía Anticorrupción para aclarar las condiciones en las que se realizó la compra del terreno y el proceso de reclasificación de suelo no urbanizable a urbanizable.

La presión inmobiliaria y la búsqueda de suelo barato han motivado la construcción de estas urbanizaciones alejadas de Madrid, que extiende su región metropolitana hasta las provincias limítrofes, necesitando así nuevas infraestructuras. La Radial 4 (R-4) forma parte de un plan de la Comunidad Autónoma de Madrid y del Ministerio de Fomento para la construcción de un total de cuatro autopistas radiales de pago que duplican las autovías existentes, siendo España el país de la UE con más kilómetros

de autopistas y autovías en relación con su población. Según el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) se plantea construir hasta el año 2020 unos 6.000 km de autovías a añadir a los 11.000 km existentes.



180 ha
13.508 viviendas proyectadas
5.600 construidas

“Y a nuestra izquierda, en un secarral a la altura de Seseña, contemplamos un espectáculo ‘bladerunneresco’: un campo del que han brotado como sin venir a cuento unas disparatadas moles urbanísticas y cientos de grúas que prometen más moles en los próximos meses. Una ciudad repentina sobre un paisaje sin árboles, recortada sobre la nada. España es un ladrillo. Un ladrillo permanente. (...) Pero, por Dios, contemplémoslo desde su parte positiva: la nostalgia será entonces una pérdida de tiempo. ¿Por qué habremos de sentir nostalgia de las afueras de Madrid si serán iguales que las afueras de El Puerto de Santa María? Terminará uno por no saber en qué suburbios de qué ciudad está”.



40° 7'43.20"N 3°40'13.41"W

Elvira Lindo, artículo “¡Viva Finlandia!”. El País DOMINGO. 3 de septiembre de 2006

17. Soterramiento de la autovía M-30

Río Manzanares desde el puente de Toledo, Madrid

En el año 2004, con el comienzo del mandato de Alberto Ruiz Gallardón como alcalde, se inició el proyecto Madrid Calle 30, nombre con el que desde entonces se denomina a la vía y también la empresa mixta que la gestiona. Su objetivo es soterrar 4,2 km de esta autovía de circunvalación a su paso junto al río Manzanares y solucionar los problemas de congestión y contaminación escondiendo los coches bajo tierra.

Esta vía, lejos de ser una calle, es una autopista con más de 6 carriles por sentido en algunas zonas. Gracias al cambio de denominación el Ayuntamiento pudo acometer y gestionar unas obras que, al

margen de las dudas que suscita solucionar el problema del tráfico de Madrid ampliando aún más la capacidad de circulación de vehículos, han venido acompañadas de otras irregularidades. Por ejemplo, la división de la obra en 15 tramos para evitar tener que realizar el estudio de impacto medioambiental; o que el concurso internacional para el parque sobre los túneles se fallara una vez comenzadas las obras.

Todo ello indica una preocupante falta de previsión y de consulta al ciudadano. El proyecto endeudará a los madrileños 35 años como mínimo: una hipoteca pública incluso para todos aquellos que aún no puedan 'disfrutar' de la suya propia y un negocio para las grandes compañías constructoras. A día de hoy las obras del parque sobre los túneles no han concluido.

En marzo de 2011 llega la sentencia en firme del Tribunal Superior de Justicia de

Madrid en la que se anulan los proyectos de soterramiento de esta vía por "ineludible necesidad de un previo estudio de impacto ambiental", sentencia que no tendrá efecto práctico alguno.



9,9 km de túneles

“Una intensidad media de doscientos mil coches no puede disimularse escondiéndola bajo tierra y plantando sobre ella; necesita importantes y muchas rampas de subida y bajada, salidas de emergencia e innumerables chimeneas de ventilación; entreveradas en uso espacios públicos y urbanos cuyo arbolado y vegetación, sobre túneles cubiertos en gran parte con tan sólo una somera capa, la capa de un metro de tierra, tiene muchas limitaciones”.

Extractos de las "Consideraciones sobre la reforma de la M-30" recogido en nota adjunta y separada de las "Conclusiones de la Comisión de la M-30" presentada por los representantes del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid y remitida a la Concejala de Gobierno del Área de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras a día 20 de septiembre de 2005

18. Cementerio de árboles. **Parque Forestal Fuente** **Carrantona**

Moratalaz, Madrid

Los humanos ocupamos el territorio que habitamos desplazando a unos "primos lejanos" biológicos llegados mucho antes que nosotros, y de los que descendimos literalmente: los árboles. La convivencia entre ellos y nosotros no ha sido fácil (sobre todo para los árboles), y toma un cariz perverso en la ciudad, el lugar habitual de residencia del ser humano en la actualidad. El árbol sobrevive a condiciones adversas mediante una labor no siempre reconocida: consumir dióxido de carbono y devolver oxígeno al aire.

Las necesidades cambiantes de los habitantes "móviles" de la ciudad obligan

a llevar los árboles lejos de donde fueron plantados. Por este motivo se ha asignado en Madrid un lugar donde llevarlos: las 22 hectáreas del parque forestal de Moratalaz. Sin embargo, no está claro cuántos árboles son finalmente trasladados hasta allí ni cuántos de ellos sobreviven a ese viaje. En el parque, entre dos grandes vías circulatorias como son la M-40 y la autovía M-23, perduran unos 10.000 árboles en diversos estados de conservación. La ley de Protección del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid prohíbe talar cualquier árbol y obliga a trasplantar los árboles salvo si "por razones técnicas dicho trasplante no es posible". En este caso "podrá autorizarse la tala del ejemplar afectado mediante decreto del Alcalde singularizado para cada ejemplar, previo expediente en el que se acredite la inviabilidad de cualquier otra alternativa". En ocasiones uno se pregunta cuál de las

dos alternativas era la peor para el árbol.

En las obras de soterramiento de la M-30 en Madrid, según datos del propio Ayuntamiento, se talaron unos 6.000 árboles y otros 3.000 fueron trasladados a este cementerio y olvidados sin saber si siguen vivos.



38 ha
10.000 árboles, estimación

“ Pero entonces, ¿por qué la ciudad? ¿Qué línea separa el dentro del fuera, el estruendo de las ruedas del aullido de los lobos?”.

Italo Calvino. *Las ciudades invisibles*. 2002.



40°24'37.04"N 3°37'36.21"W

19. Autopista de circunvalación M-50

Los Berrocales del Jarama. Paracuellos del Jarama, Madrid

La M-50 es la última (cronológica y geográficamente) carretera de circunvalación de Madrid. Construida entre los años 2000 y 2006, circunvala el área metropolitana de Madrid a una media de 13,5 km de distancia de la Puerta del Sol, uniendo tierras en las que se van construyendo nuevas zonas urbanizadas.

La construcción de la M-40 respondió en su día a la necesidad de una verdadera circunvalación que permitiera dejar atrás Madrid sin entrar en la ciudad. Poco a poco esta carretera nacional va siendo flanqueada por áreas residenciales y centros de ocio. En proyecto está el cierre norte de la M-50 bajo

el espacio protegido del Monte del Pardo y la M-60, que se está construyendo por tramos bajo diferentes denominaciones. Este ritmo de construcción de infraestructuras provoca una falta de uso tras su finalización, pero sobre todo un cambio en la calificación de los suelos cercanos. De este modo se va ordenando la ciudad a lo largo de carreteras nacionales.

Parece que la congestión en las infraestructuras es lo que justifica seguir construyéndolas. Sin embargo, Buchanan en su "Traffic in Towns" demostró en 1963 que las infraestructuras generan más tráfico del que son capaces de absorber. Los estudios para predecir el límite en la tasa de motorización hasta ahora sólo han demostrado que ésta siempre es superior a la predicha. Tras la construcción de nuevas vías rápidas se observa un alivio circulatorio inicial con la consiguiente congestión a

medio plazo por el efecto llamada de los desplazamientos inducidos que antes no se producían.



595 ha de superficie aproximadamente
85 km de longitud



40°27'59.17"N 3°30'29.52"W

“ Ya no se atraviesan las ciudades, sino que los puntos notables están señalados en carteles en los que se inscribe un verdadero comentario. El viajero ya no necesita detenerse e inclusive ni mirar. [...] El paisaje toma sus distancias, y sus detalles arquitectónicos o naturales son la ocasión perfecta para un texto, a veces adornado con un dibujo esquemático cuando parece que el viajero de paso no está verdaderamente en situación de ver el punto notable señalado a su atención y se encuentra entonces condenado a obtener placer por el solo conocimiento de su proximidad”.

Marc Augé, Los no lugares: espacios del anonimato. Ed. Gedisa. Barcelona. 1993

20. Extensión de Arroyomolinos

Arroyomolinos, Madrid

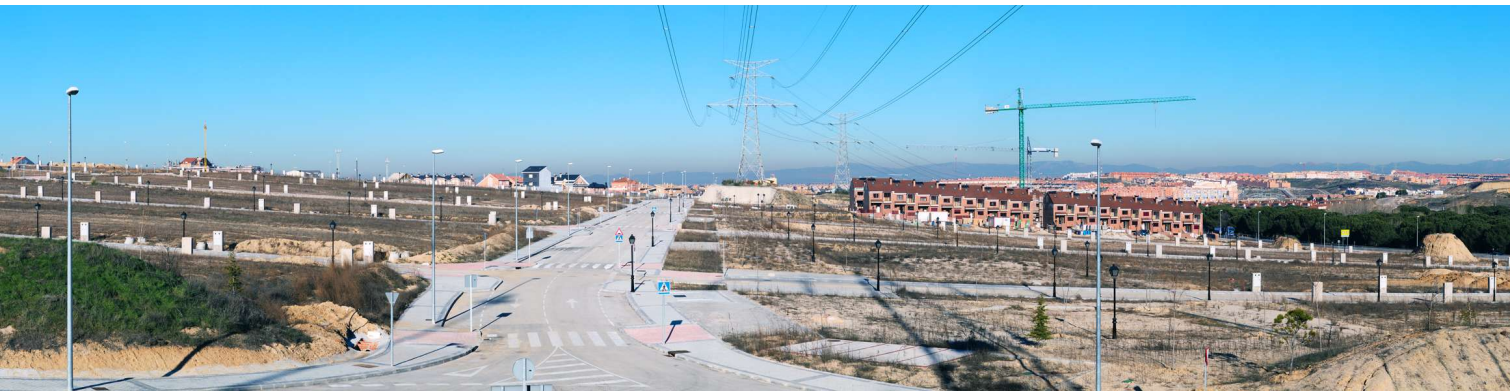
La aprobación de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid en 2001, también conocida como la ley del "todo urbanizable", fue el pistoletazo de salida de una oleada de revisiones de planeamiento en muchos municipios pequeños de la Comunidad de Madrid. El imperativo legal de clasificar como urbanizable todo el suelo que no fuera ya urbano, o aquél cuya protección pudiera justificarse de acuerdo a una ley sectorial de protección (como la ley de Aguas, la Ley de Montes, etc.), tuvo como consecuencia la reclasificación de miles de hectáreas de suelo, principalmente destinadas a la construcción de vivienda.

Arroyomolinos se adelantó a dicha ley y

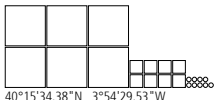
aprobó sus Normas Subsidiarias de Planeamiento en 2001; sin embargo, el modelo finalista que proponía este documento ya contenía la filosofía de la Ley del Suelo de 2001: para un municipio de 3.017 habitantes, las Normas Subsidiarias establecieron un crecimiento del 1.394%, lo que supondría alcanzar una población total de 45.000 habitantes una vez desarrollado todo el suelo clasificado.

La inexistencia de un planeamiento de ámbito regional en la Comunidad de Madrid, unida a las fuertes expectativas de crecimiento en un momento de fuerte expansión del mercado inmobiliario, entre otras causas, produjeron una competición entre los pequeños municipios de la segunda y tercera corona metropolitana de Madrid por atraer población para convertirse en ciudades satélite de la capital. Este fenómeno se vio acelerado por la nueva accesibilidad

a estos municipios producida por la inversión en carreteras realizada por el gobierno regional, que extendió la presión urbanizadora sobre espacios hasta entonces al margen de las dinámicas metropolitanas.



690 ha (190 ha en 1999)
13.256 viviendas
(1.654 viviendas en 1999)



“Desde el Plan del Área Metropolitana de 1963, no ha existido ningún plan formal efectivo de ordenación que guíe y coordine el crecimiento del territorio en la Comunidad de Madrid. El desarrollo de la conurbación se ha producido de forma errática, con una eficiencia pésima en la ocupación de territorio, despilfarrando este recurso tanto cuantitativa (consumo creciente de suelo) como cualitativamente (deterioro de los espacios más valiosos)”.

Laboratorio Urbano: “La explosión urbana de la conurbación madrileña”, en Observatorio Metropolitano: Madrid, ¿la suma de todos? Globalización, territorio, desigualdad. 2007

21. PAU del Ensanche de Vallecas

Vallecas, Madrid

El PAU de Vallecas se levanta al sur de la capital, más allá del pequeño casco histórico de Vallecas Villa. De entre los seis PAUs concebidos en los años 90, es el de mayor tamaño, tanto en superficie como en número de viviendas (28.000), capaz de albergar una población de unas 75.000 personas.

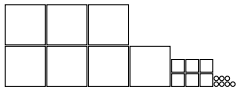
Atravesado y rodeado por grandes infraestructuras, éste es un PAU prototípico, en el que las bajas densidades y la monofuncionalidad residencial caracterizan el paisaje urbano. Sin datos para evaluar el grado de ocupación de las viviendas que están terminadas, la percepción del visitante es la de un espacio semivacío, impresión reforzada por la proliferación de carteles de "Se alquila" en los balcones, que nos hace

pensar en viviendas construidas para la especulación, ahora en manos de los bancos y los propietarios que no encuentran comprador. Incluso se observan las ruinas de algunas obras dejadas a medias, víctimas de la crisis, que otorgan al paisaje un tono aún más desolador.

El crecimiento, sin embargo, no acaba en el PAU de Vallecas. Hacia el Este de Vallecas se encuentran los terrenos del futuro desarrollo de Valdecarros, un mega-PAU diseñado para albergar 48.000 viviendas, cuyo proyecto de urbanización se aprobó en 2009. La crisis, por el momento, ha paralizado el inicio de las obras.



717 ha
344 ha edificables
28.058 viviendas



40°21'49.44"N 3°35'5.48"W

“Me quedé dormido un momento
y los valles se cambiaron por desiertos
por obra y gracia de El que controla el firmamento”.

“Corrientes circulares en el tiempo”. Encuentros con entidades.
Los Planetas. 2002.

22. Vertedero de Valdemingómez

Cañada Real Galiana s/n. Carretera de Valencia. Salida km 14. Rivas Vaciamadrid

En el año 1978, cuando se clausuró el antiguo vertedero de Autocampo, se puso en marcha el Vertedero de Valdemingómez. Hasta el año 1989 convivió con el de Toriles, pero desde entonces ha sido el único depósito de Residuos Sólidos Urbanos (RSU) de la ciudad de Madrid, recibiendo desde entonces cada año una media de un millón de toneladas. Desde el año 2000 el Ayuntamiento de Madrid, su organismo gestor, lo denomina "Complejo Medioambiental de Valdemingómez", que incluye una planta de tratamiento de RSU, una planta de tratamiento de residuos de hormigón y la polémica incineradora, así

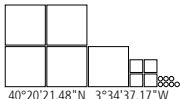
como otras instalaciones y empresas dedicadas a la recuperación de basuras.

En 2003, la parte más antigua del vertedero fue cerrada, reconvertida e inaugurada como parque forestal, aunque hasta dentro de muchos años no pueda usarse: está rodeada por las nuevas extensiones del vertedero y se debe todavía extraer el gas metano producto de la descomposición.

En los alrededores del gran vertedero de Madrid han proliferado, paralelamente a las montañas artificiales de basura, infraviviendas donde viven muchas familias dedicadas a todo tipo de negocios marginales, desde la venta de droga hasta aquellos relacionados con los residuos. Una auténtica ciudad lineal invisible que sigue el trazado de la Cañada Real Galiana hasta San Fernando de Henares.



547 ha
20 millones de toneladas de basura
(año 2000)



“ ¡Allí estaban las chabolas! Sobre un pequeño montículo en que concluía la carretera derruida, Amador se había alzado —como muchos siglos antes Moisés sobre un monte más alto— y señalaba con ademán solemne y con el estallido de la sonrisa de sus bellos gloriosos el vallizuelo escondido entre dos montañas altivas, una de escombrera y cascote, de ya vieja y expoliada basura ciudadana la otra (de la que la busca de los indígenas colindantes había extraído toda sustancia aprovechable valiosa o nutritiva) en la que florecían, pegados los nos a los otros, los soberbios alcázares de la miseria”.

Luis Martín Santos, *Tiempo de Silencio*. Seix Barral. 1961

23. Urbanización Miramadrid

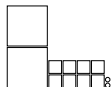
Paracuellos del Jarama. Madrid

Sobre antiguos campos de cultivo, rodeada por enormes radares de control aéreo, se construye actualmente la 'Urbanización Miramadrid', dependiente de Paracuellos de Jarama (7.568 habitantes). Si las previsiones de las promotoras se cumplen, la población del municipio se cuadruplicará, lo que supone el primer crecimiento no gradual que soporta el municipio.

Actualmente se ha construido una tercera parte de lo previsto. Existen dos proyectos aprobados para la reforestación de 180 ha y la realización de un parque (situado junto a la M-50), ninguno de los cuales se encuentra en proceso construcción.



282 ha (Paracuellos 40 ha)
6.725 viviendas
Plan General 2001



40°27'59.17"N 3°30'29.52"W

“Equilibrio vital
Miramadrid se ha concebido para personas que buscan la armonía indispensable para alcanzar la felicidad. Personas que saben disfrutar de la vida y que son conscientes de lo que significa una vivienda de calidad en un entorno humano. Personas que entienden que el equilibrio consiste en tener las infraestructuras más modernas y los mejores servicios al alcance de la mano sin sufrir los problemas de las grandes aglomeraciones. [...]

Equilibrio urbano
[...] ¿Se imagina una ciudad dónde el bulvar central es como el Paseo de la Castellana y las calles como Serrano o Velázquez?
¿Se imagina poder divisar el horizonte? [...] No se lo imagine, véalo en Miramadrid y visitando nuestras oficinas”.

Extractos de la web de Miramadrid
www.miramadrid.com

24. PAU de Sanchinarro

Sanchinarro, PAU-II.4, Madrid

La construcción del PAU de Sanchinarro es un claro ejemplo del modelo urbanístico actual: situado en la periferia urbana de Madrid se conecta a la capital y al resto de espacios urbanos mediante grandes infraestructuras, tiene un uso exclusivamente residencial, el sistema de comunicación interior se basa en grandes avenidas y rotondas y toda la oferta comercial y de ocio se concentra en una gran superficie que convierte la satisfacción de las necesidades diarias en una aventura.

El resultado es un espacio discontinuo aislado del resto de la trama urbana por las mismas autopistas que lo conectan a ella, creando una isla residencial que se encierra en sí misma, una gran cantidad de espacio

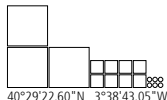
libre público sin cualificar y de poca calidad que excede las densidades reales de uso; unas calles vacías donde la escala del peatón es sustituida por la del automóvil, elemento clave de los nuevos planes urbanísticos; y un exceso de protagonismo del centro comercial que concentra todas las actividades de la zona ahogando y rebajando intensidad al resto.



386,9 ha
13.568 viviendas



Según se han ido realizando las técnicas de zonificación —ubicación de usos en zonas separadas— excluyente y la producción de piezas monofuncionales que aseguran la homogeneidad funcional y social, se ha ido reduciendo la complejidad urbana. El desafío que se presenta a los profesionales del urbanismo y a los responsables es el diseño de nuevos barrios o distritos que, sin asumir la promiscuidad funcional de la ciudad del XIX, impulsen la coexistencia de usos residenciales, de empleo, de dotaciones públicas y privadas de proximidad, de concentraciones comerciales y de servicios locales.



Íntimamente ligado con este punto está el tema del comercio de proximidad. Probablemente sea ésta la actividad más relevante a la hora de construir un espacio urbano significativo. Y es, sin embargo, la más cuestionada por la proliferación de las grandes superficies, vinculadas a la red arterial metropolitana y al uso del automóvil, que, irresponsablemente y con una notoria miopía, las autoridades municipales y regionales no han sabido limitar y encauzar”.

Ramón López de Lucio. "El espacio público en la ciudad europea: entre la crisis y las iniciativas de recuperación. Implicaciones para Latinoamérica". 2000

24. Plan Parcial Buenavista

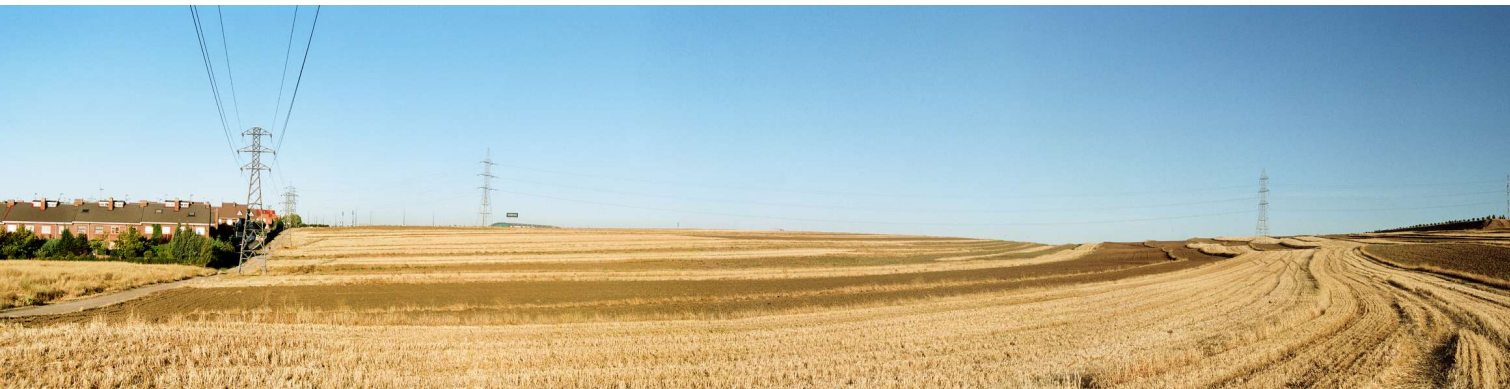
Sector 3, Getafe, Madrid

Existen espacios que delimitan y enriquecen el borde de la ciudad. Descampados, tierras de cultivo o baldías que han servido de límite tradicional para la ciudad y que es necesario que existan, simplemente, para ser disfrutada como tal, aparte de funcionar como control de la urbanización, contra la marea de ladrillos y asfalto que ésta supone.

La Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid (2001) convirtió en urbanizable todo su suelo excepto el especialmente protegido, protección que es necesario justificar, por sus valores históricos, culturales o naturales. Así, indirectamente, se señalan estos espacios vacíos como lugares cuya única razón de ser es la de esperar a ser construidos en algún momento, olvidando el hecho de que

el suelo es un bien que una vez urbanizado, o lo que es lo mismo, consumido como materia prima para producir dinero, tiene un proceso de recuperación o de reciclaje prácticamente imposible.

Actualmente, tras varios años de retrasos continuados finalmente está a punto de terminar la fase de construcción (2007-2011) y se prevee que a finales de este año se empiece habitar este nuevo barrio. Todo el espacio está actualmente colmatado, las últimas grúas terminan incansables su trabajo.



70 ha
1.250 viviendas

“ (...) la idea tradicional de ciudad se transforma. Sus límites físicos (las murallas, las puertas, los campos cultivados) se disuelven y con ellos la tradicional distinción entre dentro y fuera. Tampoco el enraizado y difundido concepto de suburbio (que presupone un centro urbano situado de forma tradicional en la vieja ciudad nuclear) es ya adecuado para describir esta nueva realidad”.

Giandomenico Amendola. La ciudad postmoderna. Celeste Ediciones. 2000



40°17'59.38"N 3°45'0.82"W

26. Canteras de Tiebas-Muruarte de Reta

Tiebas-Muruarte de Reta, Navarra

En el término municipal de Tiebas-Muruarte de Reta, a unos doce kilómetros de Pamplona, se sitúan estas canteras enclavadas en la Sierra de Alaitz, constituida por rocas calizas de buena calidad, que han sido usadas para la extracción de materiales de construcción desde la antigüedad. Navarra cuenta actualmente con 218 explotaciones de áridos, de las cuales 54 están activas, 103 abandonadas, 40 son bajas y 21 son explotaciones ilegales de arenas y gravas. Se calcula un consumo anual estimado de 8.400 toneladas al año y las reservas, de 323.000 toneladas, satisfacen la demanda global hasta 2016, cuando se podrían presentar situaciones de déficit.

Las intervenciones a cielo abierto suponen un alto impacto ambiental en relación a los ruidos, componentes volátiles, cambio de estructura y de cromática del paisaje, pérdida de suelo, cobertura vegetal y el consecuente desplazamiento de la fauna. Además, tienen asociadas la generación de residuos que dan lugar a vertederos de inertes.

Para mejorar el proceso desde la perspectiva de la sostenibilidad, es necesario valorar el ciclo de vida de la explotación al completo, asumiendo los costes de los impactos y planificando beneficios en la población directamente afectada. La aplicación de la restauración paisajística se centra habitualmente en el impacto visual generado y no debe posponerse a la fase de abandono de la explotación. En este sentido, cumple un papel importante la participación social, clave en la forma de generar significados y vínculos con el entorno, lo que facilita la

implicación de las comunidades próximas a los lugares de alto impacto ambiental en procesos de mejora del entorno.



150 ha
1.685.231 toneladas/año



42°43'24.79"N 1°41'13.94"W

“Las lecturas que hacemos del paisaje apenas son el resultado de nuestra experiencia individual, sino de un sistema conjunto de creencias e ideologías, social y culturalmente construidas”.

Maria Luísa Lima. Congreso de Psicología Ambiental. Almería 2011

27. Pantano de Itoiz

Itoiz, Navarra

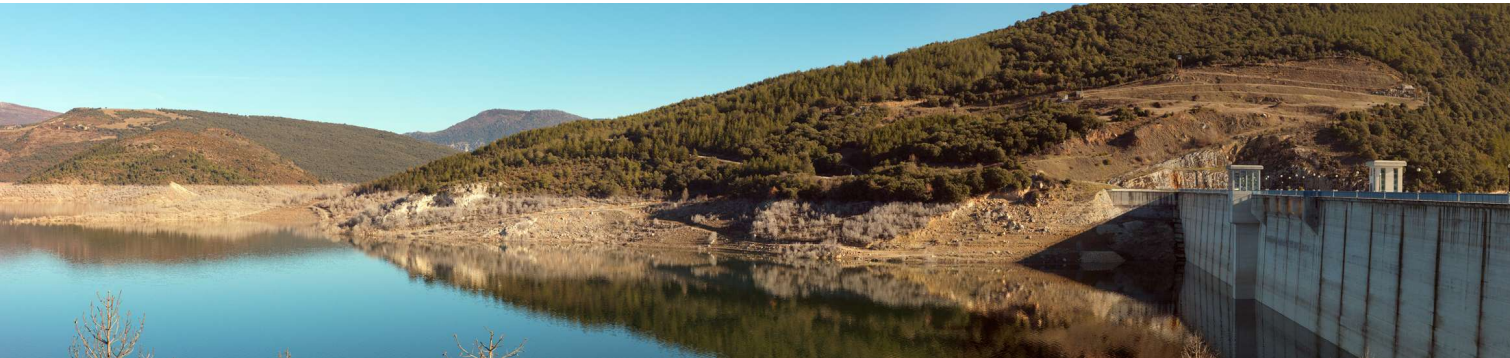
El pantano de Itoiz es la obra hidráulica que represa el agua del río Irati y la vierte principalmente en el Canal de Navarra. Desde que en 1985 se dio a conocer el proyecto, el pantano ha sido objeto de polémica ya que el área de llenado planteaba la inundación de las bandas de protección de 3 reservas naturales, además de invadir una Zona de Especial Protección de las Aves (ZEPA).

Durante el desarrollo de la obra hubo una primera sentencia de la Audiencia Nacional que la declaró ilegal, pero ni la sentencia ni las protestas continuadas de diversos grupos consiguieron impedir la construcción. Finalmente la sentencia del Tribunal Supremo (STS 5014/1997 14 de julio) limitó el llenado

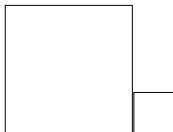
del embalse a la zona que no afectaba a los 500 metros de las bandas de protección de las reservas naturales. Esta limitación lo hacía prácticamente inservible, ya que la cota de llenado no sería suficiente como para poder abastecer al Canal de Navarra, principal objetivo de la obra. Sin embargo, la sentencia del Supremo no llegó a ejecutarse, dado que simultáneamente el gobierno navarro había aprobado la Ley Foral (L.F. 9/1996, de 17 de junio) que al disminuir las zonas de protección de las reservas permitía ahora inundarlas.

Las resoluciones judiciales llevan ritmos más lentos que los procesos de construcción, para cuando se producen los fallos las infraestructuras ya están hechas, para bien o para mal. En el caso de Itoiz los conflictos políticos subyacentes llegaron a desplazar el debate puramente ambiental y social. Actualmente el pantano está en

funcionamiento y el agua embalsada da servicio al Canal de Navarra.



1.100 ha superficie inundada
418 hm³ capacidad total



42°48'5.71"N 1°21'54.23"W

“Finalidad, justificación y contenido, tienen un sentido político, técnico y de oportunidad, que hace muy limitada su fiscalización por los Tribunales, como no sea a través de la prueba de la inexistencia de los hechos determinantes y de la interdicción de la arbitrariedad”.

STS 5014/1997 Sentencia del Tribunal Supremo. Sala de lo Contencioso.
Recurso de casación. Óscar González González. 14 de julio de 1997

28. Canal de Navarra

San Martín de Unx y Tafalla, Navarra

Las políticas de ahorro no suelen ser capaces de compensar las necesidades de agua para consumo humano y regadío, siempre crecientes. En sintonía con otras autonomías, el Gobierno de Navarra ha apoyado acciones expansivas del consumo del agua favorables al aumento de la oferta más que al control de la demanda, entre las cuales destaca por su importancia el Canal de Navarra. Las obras han sido cofinanciadas entre los gobiernos español y navarro y ejecutadas por la sociedad estatal Canal de Navarra (Canasa).

Cuando se complete, las aguas del río Irati almacenadas en el Pantano de Itoiz garantizarán el regadío de 53.125 hectáreas del sur de la Comunidad Foral, además de

dar servicio a dos centrales hidroeléctricas y de proporcionar también agua para consumo industrial y doméstico. Se espera que el Canal impulse el desarrollo económico y la generación de empleo en la región.

La obra, la primera de esta magnitud en contar con un completo informe de impacto ambiental, ha contentado a muchos, pero el canal no escapa a las contradicciones inherentes a este tipo de infraestructuras: no es posible ejecutarla y conservar el medio ambiente tal y como estaba. Éste es un precio que la mayoría parece estar dispuesta a pagar.



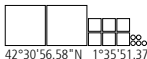
177 km
265 ha estimación

“Innovamos el presente
imaginando el futuro”.

www.acciona.es

“... surgiendo así la mitología del crecimiento económico: el crecimiento del consabido agregado monetario de producto o renta nacional se percibe como algo inequívocamente deseable y generalizable, sin necesidad ya de analizar su contenido efectivo, sus servidumbres y sus consecuencias no deseadas”.

José Manuel Naredo. Raíces económicas del deterioro ecológico y social. 2006



42°30'56.58"N 1°35'51.37"W

29. Circuito de Navarra

Los Arcos, Navarra

El proyecto del Circuito de Navarra comenzó en año 2007 como iniciativa privada del Grupo Samaniego, una empresa dedicada a la construcción y a la promoción inmobiliaria. Junto con la empresa pública Sociedad de Promoción de Inversiones e Infraestructuras de Navarra (SPRIN) como socia minoritaria (con un 45% del capital), se constituyó la sociedad Circuito de Los Arcos S.L., para gestionar el desarrollo del futuro circuito. La construcción del proyecto en el Municipio de Los Arcos fue posible tras la aprobación del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) correspondiente. Un año más tarde, Samaniego, como socio mayoritario, adjudicó las obras, que ya habían comenzado tiempo atrás, a

Samaniego Construcciones S.L. Días después de la adjudicación, Samaniego, ante la incapacidad de afrontar los pagos de la financiación requerida, y tal como estaba previamente acordado, SPRIN adquirió un 50% del capital, pasando así a ser el socio mayoritario al poseer el 95% de la sociedad. El circuito quedó así en manos de la Administración y Samaniego podrá ejercitar el derecho de opción compra de la sociedad a partir de 2012 y hasta 2022. Las obras concluyeron y el circuito fue inaugurado en junio de 2010.

El proyecto original fue experimentando modificaciones para poder albergar competiciones de mayor categoría, medidas que aumentaron el presupuesto final de la obra, pasando de 15 a 60 millones de euros. Este tipo de infraestructuras y eventos han sido pensados por las administraciones municipales, regionales y estatales con el

objetivo de poner en valor ciertos territorios y atraer visitantes e inversiones. Sólo cuando pasen unos años podrá evaluarse si la inversión ha dado los frutos esperados.



84,9 ha

“Entre los años 2003 y 2007, los circuitos de Jerez (Cádiz) y Cheste (Valencia) obtuvieron resultados de explotación y del ejercicio negativos en todos los ejercicios, Montmeló obtuvo resultados positivos desde el año 2005 y Monteblanco desde 2007. En esta misma línea, los fondos propios son positivos en Montmeló y Monteblanco; negativos en Cheste; y en Jerez eran negativos hasta 2006 en que se compensan con una aportación de capital y pasan a ser positivos”.



42°33'29.72"N 2° 9'28.17"W

Informe de fiscalización sobre el Circuito de velocidad de Los Arcos.
Cámara de Comptos de Navarra. Junio 2010

30. Plan Parcial Soto de Lezkairu

Pamplona, Navarra

Las ciudades están concebidas para crecer y transformarse, son organismos vivos en constante evolución. Este crecimiento puede ser físico –aumento de suelo urbanizable– o de otro tipo: en número habitantes, en equipamientos, en complejidad social, etc. El instrumento normativo que regula estas transformaciones es el planeamiento urbano a través de sus diferentes planes de desarrollo.

El Plan Parcial de Soto de Lezkairu es el último del término municipal de Pamplona (todo lo demás se está construyendo fuera) y según sus arquitectos es una "extensión natural del segundo Ensanche". Esta estrategia aporta continuidad a la ciudad

aumentando considerablemente el suelo urbano y se sitúa en un punto intermedio entre reutilizar los tejidos urbanos existentes y construir nuevos desarrollos en terrenos fuera de la ciudad. Su actual estado en construcción, nos recuerda a la fundación de una ciudad, al estilo y forma, de los campamento romanos.

Otro ejemplo de crecimiento urbano lo podemos encontrar en el Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) de Guenduláin aprobado en 2010 y concebido para 60.000 habitantes. Alejado de la ciudad, este crecimiento se sitúa en los términos municipales de Galar y Cizuren en unos terrenos adquiridos por el Gobierno de Navarra (380 ha de suelo no urbanizable).

La mayoría de estos desarrollos urbanos que se encuentran alejados de la trama urbana, no atienden a la demanda demográfica potencial y suponen un impacto

territorial muy alto. En sentido opuesto se encuentran las políticas de regeneración urbana, que favorecen la reutilización de los tejidos ya ocupados, propiciando la continuidad y la compacidad de la ciudad.



176 ha
6.270 viviendas



42°48'32.56"N 1°37'15.27"W

“... la ciudad alta, la ciudad detenida, la ciudad pequeñita, la que cabe en mis manos, la que sangra, la que hiere, [...] la ciudad en grúas, la ciudad gris, la ciudad donde el amor es una manzana y su zumo, la ciudad de leche, la ciudad nocturna, la ciudad lúbrica, la ciudad incierta, [...] la ciudad donde el mundo se resquebraja, la ciudad de otra música, la ciudad que llora, ...”.

Maite Dono. "Ya no veo los barcos, honey". 9 de enero de 2011

31. Vertedero de escombros de Esparza

Esparza de Galar, Navarra

Unos 300 camiones llenos de materiales de la construcción llegan cada día a este vertedero alejado de la ciudad en la localidad de Esparza de Galar, que empezó a funcionar en 2006. No había transcurrido ni la mitad de la vida útil prevista para este vertedero y ya se estaba pensando en la ubicación de uno nuevo donde poder seguir depositando todos los escombros que genera el negocio de la construcción (existen 210 empresas de construcción en Navarra). Por el momento, sus 55 hectáreas fueron incrementados hasta 88, gracias a la actualización del PSIS (Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal), promovido por la empresa Recuperación Ambiental SL (REAM) que

gestiona el vertedero. Este vertedero es el único preparado para albergar los residuos inertes y tierras procedentes de obras y excavaciones.

Resulta difícil contextualizar estos datos, hacerse una idea de lo que realmente significan, pero nos ayudan a imaginarnos lo que sucede al otro lado en la ciudad. El vertedero, la cara B, la papelera de la ciudad, no es más que un reflejo directo de lo que pasa en la ciudad, la vida urbana, la cara A. La destrucción implica construcción, y al revés. El ritmo de construcción de áreas residenciales, de dotaciones e infraestructuras debe ser muy fuerte para poder mantener este ritmo de producción de escombros.

Las canteras y cementeras pueden seguir funcionando —y socavando el monte— porque hay sumideros que pueden albergar la cantidad de residuos que sigue en aumento. El ciclo de la naturaleza es sustituido por

un proceso lineal que parece no tener fin, pero lo tiene: los recursos son finitos y los espacios donde contenerlos una vez "usados", también.



55 ha
4,5 millones de m³ de escombros
300 camiones al día

“Mi cabeza vuelve a ser incapaz de soportar
toda la química que mi corazón necesita”.

Ray Loriga. Tokio ya no nos quiere. 1999



42°45'43.35"N 1°40'47.33"W

“BASURA:
todo lo que produce el ser humano, con el debido
paso del tiempo. Actualmente, ya es tan solo cuestión
de minutos”.

PROGRESO:
Proceso mediante el cual la humanidad se percató, en un momento
dado, de que lo que antes hacía sosegadamente lo podía hacer ahora
a toda prisa y con peores resultados”.

Miguel Brieva. Enciclopedia Universal Clismón: Bienvenido al Mundo. Ed. Mondadori.

El contenido de esta publicación (textos y fotografías) ha sido publicado con la licencia indicada más abajo. Los autores de los textos son los coordinadores y sus colaboradores. En lo que respecta a las citas que se incluyen en este libro todos los derechos de explotación y difusión (y por lo tanto los permisos pertinentes) son de sus autores.

Licencia de contenidos

Creative Commons Reconocimiento-No Comercial-Compartir Igual 3.0 Unported (CC BY-NC-SA 3.0).

Usted es libre de:

- * Copiar, distribuir y comunicar públicamente la obra.
- Remezclar. Transformar la obra.

Bajo las condiciones siguientes:

- Reconocimiento. Debe reconocer los créditos de la obra de la manera especificada por el autor o el licenciador (pero no de una manera que sugiera que tiene su apoyo o apoyan el uso que hace de su obra).
- No comercial. No puede utilizar esta obra para fines comerciales.
- Compartir bajo la misma licencia. Si altera o transforma esta obra, o genera una obra derivada, sólo puede distribuir la obra generada bajo una licencia idéntica a ésta.

* Al reutilizar o distribuir la obra, tiene que dejar bien claro los términos de la licencia de esta obra.

* alguna de estas condiciones puede no aplicarse si se obtiene el permiso del titular de los derechos de autor.

Los derechos derivados de usos legítimos u otras limitaciones reconocidas por ley no se ven afectados por lo anterior.

© 2011, los autores. © 2011, de la edición Basurama

(Los autores son Basurama junto con coordinadores, colaboradores de textos y fotógrafos).

Ayuda del Ministerio de Cultura



Apoyo a la producción

Huarte

Centro de Arte
Contemporáneo

Arte Garaikideko
Zentroa

Proyecto subvencionada por la
Comunidad de Madrid en la
convocatoria de 2010



Proyecto realizado con la
colaboración de AVAM. Madrid
Procesos'08



6.000km invita a reflexionar sobre el metabolismo de las ciudades, haciendo visibles ciertos paisajes-territorios relacionados con la producción, consumo y desecho de materiales y energía. A través de fotografías panorámicas, textos y documentos se muestran los lugares donde se crea, gestiona, manipula y negocia con basura, entendida en su concepto más amplio. Además de los más obvios –vertederos y montañas de chatarra–, se exploran otros como son las infraestructuras de transporte o los desarrollos residenciales.

La última época de expansión económica vivida en España ha supuesto un aumento considerable del consumo de territorio. La exploración de estos "paisajes después de la batalla", investiga la herencia del periodo de euforia inmobiliaria, económica y productiva: desde los efectos causados por la urbanización hasta los desechos y lugares olvidados que ha dejado tras de sí.

www.6000km.org

6.000 km son los kilómetros de autopista que el PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte) prevé construir hasta el año 2020.

