manifiesto *jardín delicias*

vista general del nudo sur. orientación norte

vista sur del nudo. calle Embajadores (izquierda) e infraestructura hacia la m40. Parque Lineal del Manzanares (derecha)

detalle de las trazas del nudo sobre el río manzanares

vista de la infraestructura sobre el río Manzanares desde la presa del Parque Lineal

vista de la infraestructura desde el río Manzanares

Sábado 30 julio 1988 BOE núm. 182

CAPITULO III

Uso y defensa de las carreteras

SECCIÓN 1.ª LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD

Artículo 20

A los efectos de la presente Ley se establecen en las carreteras las siguientes zonas: de dominio público, de servidumbre y de afección.

Artículo 21

1. Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras estatales y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas autovías y vías rápidas, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares, se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura.

2. Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como las destinadas a descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de autobuses y otros fines auxiliares o complementarios.

3. Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público de la carretera, previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija. Todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.

Artículo 22

1. La zona de servidumbre de las carreteras estatales consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo 21 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 25 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de ocho metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquéllos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.

3. En todo caso, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera.

4. Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

Artículo 23

1. La zona de afección de una carretera estatal consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 100 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de 50 metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

2. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles se requerirá la previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.

3. En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación y mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes y de lo dispuesto en el artículo 39.

4. La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la carretera en un futuro no superior a diez años.

Artículo 24

1. Fuera de los tramos urbanos de las carreteras estatales queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la carretera, sin que esta prohibición dé en ningún caso derecho a indemnización.

2. A los efectos de este artículo no se considera publicidad los carteles informativos autorizados por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Artículo 25

1. A ambos lados de las carreteras estatales se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros en autopistas, autovías y vías rápidas y a 25 metros en el resto de las carreteras de la arista exterior de la calzada más próxima, medidas horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

2. Con carácter general, en las carreteras estatales que discurran total y parcialmente por zonas urbanas el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el punto anterior, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, con arreglo al procedimiento que reglamentariamente se establezca.

3. Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, previo informe de las Comunidades Autónomas y Entidades Locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o comarcas perfectamente delimitadas.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en las variantes o carreteras de circunvalación que se construyan con el objeto de eliminar las travesías de las poblaciones, la línea límite de edificación se situará a 100 metros medidos horizontalmente a partir de la arista exterior de la calzada en toda la longitud de la variante.

Artículo 26

En la zona de servidumbre y en la comprendida hasta la línea límite de edificación, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública, siempre que existiese previamente un proyecto aprobado de trazado o de construcción para reparación, ampliación o conservación de la carretera que la hiciera indispensable o conveniente.

Artículo 27

1. Los Delegados del Gobierno y Gobernadores civiles, a instancia o previo informe del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, dispondrán la paralización de las obras y la suspensión de usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones.

2. Las citadas autoridades interesarán del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para que efectúe la adecuada comprobación de las obras paralizadas y los usos suspendidos, debiendo adoptar, en el plazo de dos meses, una de las resoluciones siguientes:

a) Demoler las obras e instalaciones o impedir definitivamente los usos no autorizados o que no se ajustaren a las condiciones establecidas en la autorización.

b) Ordenar la instrucción de los oportunos expedientes para la eventual legalización de las obras o instalaciones o autorización de los usos que se adapten a las normas aplicables.

3. La adopción de los oportunos acuerdos se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

Artículo 28

1. El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo puede limitar los accesos a las carreteras estatales y establecer con carácter obligatorio los lugares en los que tales accesos pueden construirse.

2. Asimismo queda facultado para reordenar los accesos existentes con objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad vial, pudiendo expropiar para ello los terrenos necesarios.

3. Cuando los accesos no previstos se soliciten por los propietarios o usufructuarios de una propiedad colindante, o por otros directamente interesados, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá convenir con éstos la aportación económica procedente en cada caso, siempre que el acceso sea de interés público o exista imposibilidad de otro tipo de acceso.

4. Las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a las nuevas carreteras, a las variantes de población y de trazado ni a los nuevos tramos de calzada de interés general del Estado, salvo que sean calzadas de servicio.

nudo sur [1974-2010]

el 11 de noviembre se cumplen 39 años de la construcción del Nudo Sur y el remate de la m30. Las obras finalizaron en medio de la crisis del petróleo y sobre la línea ferroviaria de Delicias que llevaba 3 años abandonada por problemas económicos de la compañía. Las 19 trazas asfálticas que configuran el nudo cubrieron este tramo, dejando inaccesible por primera vez el Manzanares y desalojando a más de 30.000 familias que vivían en chabolas a los márgenes del río

el flujo social de la época provocó que durante los primeros años este nudo funcionase con semáforos y pasos de peatones. En quince años la m30 se consolidó como la vía más transitada de España y el Nudo Sur en uno de los principales focos de retenciones y accidentes

la demanda viaria motivó la apertura del By Pass sur en 2010, reduciendo en más de un 60% el transito rodado en el nudo. En 2011 finalizaron las obras de Madrid Rio, en una apuesta por soterrar 10km de la m30 y devolver el Manzanares a la ciudad

hoy encontramos 3 sistemas de parque interferidos por el nudo, instalaciones para los juegos olímpicos sin comunicación, la calle Embajadores desfigurada en su paso por el nudo, barrios adosados desconectados, la línea ferroviaria de Delicias obsoleta, el río Manzanares inaccesible por primera y única vez desde su arranque y trazas asfálticas en desuso. Se trata pues de un escenario de alta probabilidad y de un potencial extremadamente elevado

hipótesis

la sensación de obsolescencia no se detiene aquí, a pesar de no haber planeamientos concretos, la tendencia promete una redefinición de las estructuras del transporte en un futuro no demasiado lejano. La actualización de las nuevas tecnologías y la rápida innovación en el sector del automóvil, estima, a partir del 2020, la introducción total de vehículos eléctricos GPS con sensores integrados. Estos vehículos conducen de manera automática: el usuario introduce los datos de destino en un programa que analiza virtualmente el panorama inmediato y encuentra el camino más conveniente, considerando la situación de los otros vehículos y sus rutas en tiempo y espacio. Con los sensores será capaz de actuar frente obstáculos y decidir frenar, esquivar o modificar la velocidad

siguiendo esta inercia, a partir del 2030, se estima que el trazado convencional de carreteras y calles quedará desdibujado en las zonas urbanas, convirtiéndose en extensiones no definidas ni delimitadas donde peatones, ciclistas o conductores motorizados convivirán sin interferencias. Fuera de la ciudad, las carreteras, autopistas o grandes estructuras del transporte, exigirán unas dimensiones mucho más reducidas [aunque aumente el número de vehículos, el espacio de incidencia se habrá minorado en un 70%] y los nudos de autopista se resolverán con cruces de intersección simple

terrain vague

el espacio de lo posible

"entiendo por periferia aquellas partes de la ciudad donde el binomio capacidad de uso y capacidad de significación está desequilibrado en cualquiera de sus componentes. Huelga decir que esto puede suceder, y sucede, en nuestras ciudades, tanto lejos del centro como en su interior. Lejos del centro es frecuente la crisis de la significación, y en el centro mismo, la de capacidad de uso" [Bru, Eduard; "Coming from the south"; Ocampo, Pablo, "Periferia": la heterotopia del no-lugar, USACH, 2002]

"son lugares aparentemente olvidados donde parece predominar la memoria del pasado sobre el presente. Son lugares obsoletos en los que solo ciertos valores residuales parecen mantenerse a pesar de su completa desafección de la actividad de la ciudad. Son, en definitiva, lugares externos, extraños, que quedan fuera de los circuitos, de las estructuras productivas. Desde un punto de vista económico: áreas industriales, estaciones de ferrocarril, puertos, áreas residenciales inseguras, lugares contaminados, se han convertido en áreas de las que puede decirse que la ciudad ya no se encuentra allí. Son sus bordes faltos de una incorporación eficaz, son islas interiores vaciadas de actividad, son olvidos y restos que permanecen fuera de la dinámica urbana. Convirtiéndose en áreas deshabitadas, inseguras, improductivas. En definitiva, lugares extraños al sistema urbano, exteriores mentales en el interior físico de la ciudad que aparecen como contraimagen de la misma, tanto en el sentido de su crítica como en el sentido de su posible alternativa." [Solá Morales, Ignasi. "territorios", Gustavo Gili, Barcelona, 2002, pp. 181]

"los territorios pierden sus perfiles y se cruzan con los problemas de movimiento y de tiempo. Todo se relativiza. Aparecen espacios nuevos. Mutaciones y flujos nos indican esta nueva relación espacio-temporal. Contenedores y terrain vague nos identifican los nuevos espacios que genera la ciudad, a menudo como desperdicios que hay que reciclar" [¿para qué sirven los arquitectos?, Revista UIA Barcelona 96, pp. 9]

"vacío como ausencia, pero también como promesa, como encuentro, como espacio de lo posible, expectación"; "son lugares urbanos […] que permanecen fuera de la dinámica urbana" [Solá Morales, Ignasi. "Naturaleza y artificio", Gustavo Gili, Barcelona, 2009, pp. 126: "Terrain Vague" texte de 1995]

"extraños en su ciudad, el habitante de la metrópoli siente los espacios no dominados por la arquitectura como reflejo de su misma inseguridad, de su vago deambular por espacios sin límites […] expresión física de su temor e inseguridad y, a la vez, una expectativa de lo otro, lo alternativo, lo utópico, lo porvenir"; "la reacción del arte es la de preservar estos espacios alternativos, extraños, extranjeros a la eficacia productiva de la ciudad […]; la arquitectura propone la colonización, el poner límites, orden, forma, introduciendo los elementos necesarios para hacerlo reconocible, idéntico, universal"; "lo inculto en cultivado, lo baldío en productivo, lo vacío en edificado" [Solá Morales, Ignasi (id.)]

"la arquitectura estaría siempre del lado de las formas, de lo distante, de lo óptico y de lo figurativo. Mientras que, por el contrario, el individuo escindido de la ciudad contemporánea buscaría las fuerzas en lugar de las formas" [Gilles Deleuze]

actitud

admitir el contexto y orientarlo

no resolver problemas, sino quitárlos de encima, la suma de las preexistencias representa la naturaleza real del lugar

comprender la complejidad de sistemas que inicialmente conviven en el nudo

usar y abusar de lo ya dado / programar lo parado

suponer la evolución de sistemas en lugar de una revolución deconstrutivista

reconocer una iconografía propia potenciando la identitat del lugar

identificar la obsolescencia y el futur de la ciutat de les megastructures para nuevas formas urbanas y usos posibles

jardín delicias

es:

un sistema artificial superimpuesto a la complejidad del nudo sur

una estructura plástica mutable susceptible de deseos o necesidades puntuales o generales; no es fija ni definitiva, no tiene límites, no se impone, el usuario conserva la libertad de decisión y de disputa que ofrecen las múltiples posibilidades de actuación

una conexión real de escala humana local y, a la vez, una conexión virtual de escala institucional global

un medio que promueve la congregación entre grupos sociales diferentes

un espacio de propuesta y actuación no controlado

un medio que exagera, aprovecha y acumula las acciones climatológicas

una aventura sorprendente, exitante y apasionante que no deja indiferente al usuario más cotidiano

· Jardín Delicias · Nudo Sur · ciutat de Madrid · estudiant: IRIA GÁMEZ COUSO · PFC · TARDOR 2013 · tribunal EtsaB-UPC: Estanislau Roca + Josep Bohigas + Cristina Pardal + Fermín Vázquez · Imprès a Barcelona el dia 10 de novembre de 2013 ·