

Aranjuez ciudad planeada

Del Plan de Bonavía (1747) al Plan General de 1996

Julio García Lanza

Aranjuez- Planned City

Abridged English translation

There are various different features that give Aranjuez its own special character. Three characteristics, however, really make it unique amongst the many towns in Spain: its link with the Royal Estate of Aranjuez; its close, interactive relationship with the natural environment in which it is located, and finally, the fact that ever since its came into existence, it has been a planned town.

These characteristics have been imprinted on its personality throughout its short history as a town, a personality that has not even succumbed in the face of the adverse conditions that it suffered in the middle of this century.

The town was established when Ferdinand VI commissioned Santiago Bonavía to draw up a plan in 1747. This Master Plan turned both the royal estate and palace and the town itself, into one of the most outstanding examples of enlightened 18th-century town planning.

In 1775, Domingo de Aguirre drew up a new plan that not only covered the Palace and the Nueva Población (New Town), but also the fields along the Tagus and Jarama rivers. In this blueprint, we can understand and analyse all that had been done to date, both in the Palace and its immediate surroundings.

In the urban area as such, we can see that Bonavía and Marquet's designs had been put into practice, along the gentle slope stretching out to the south-east of the Palace, on what had been dry-farming areas. The location of the Palace was

Aranjuez tiene varias características que le confieren una personalidad propia y la hacen singular entre todas las ciudades de la geografía española. Entre estas características podemos señalar tres como más destacadas: su vinculación a un Real Sitio, su estrecha relación interactiva con el medio natural en el que está situada y, finalmente, su condición de ciudad planeada desde su fundación.

Estas características van a marcar su personalidad a lo largo de su corta historia como ciudad, una personalidad que no ha perdido a pesar de las condiciones urbanísticas adversas que tuvo que atravesar alrededor de la mitad de este siglo.

El establecimiento de la ciudad comienza cuando en el año 1747, Fernando VI encarga a Santiago Bonavía el plan urbanístico de Aranjuez, consiguiendo que se convierta el conjunto, real sitio y ciudad, en uno de los ejemplos mas claros del urbanismo ilustrado del siglo XVIII. En esta misma época se construye la iglesia de San Antonio, los Cuarteles que albergarían las Guardias de Corps y se terminó la iglesia de Alpajés.

Entre los años 1759 y 1788, bajo el reinado de Carlos III se construyen las dos alas de Palacio, el Hospital de San Carlos, el Teatro, el Convento de San Pascual y se termina la Casa de Oficios,

contribuyendo con ello a consolidar el nuevo trazado de la ciudad, que replantea en el sitio Jaime Marquet, modificando ligeramente y ajustando el trazado, mas bien teórico, de Bonavía. Se terminaron las obras del Puente de la Reina y del Puente Largo, consolidando los dos accesos a la ciudad y Real Sitio por el Este y Norte respectivamente. También se construyen el Cortijo de San Isidro, la Casa de La Flamenca, la Casa de La Monta y la Casa de Villamejor que contribuyen a consolidar y ampliar la estructura territorial de Aranjuez desde el punto de vista de su aprovechamiento agrícola.

En el año 1775, Domingo de Aguirre dibuja un plano que recoge no solamente el Palacio y la Nueva Población sino también las actuaciones en las vegas de los ríos Tajo y Jarama. A través de él podemos entender y analizar todo lo que hasta la época se había realizado, tanto en el Palacio y alrededores como en el territorio inmediato.

En lo referente a la zona propiamente urbana, se aprecia cómo los diseños hechos por Bonavía y Marquet han sido llevados a la realidad encajándolos en la suave ladera que se extiende al sureste del Palacio, ocupando terrenos de secano. En esta ordenación destaca claramente la situación del Palacio, remarcada por el trazado de dos

Izquierda: Plano de Bonavía de 1750

Left: Bonavía's Plan of 1750

thus re-emphasised, laid out in two trident shapes, one to the east, covering the old Madrid Road, also known as Calle de la Reina (Queen's Way) and the other to the west, linking up with another two focal throughlinks, the Madrid road over the Puente Largo (Long Bridge) and the Toledo road. With terraces and porticos, this was joined up to the Casa de Oficios y Caballeros, which it almost surrounded, located on a north-south axis, perpendicular to that of the tridents. These two directions define the rectangular grid that contains the residential town. However, there is a unique, clever shift of direction through the Plaza de San Antonio, which opens to the north, towards the Parterre Garden, and is closed to the south, cut off by the Church of San Antonio, with a unique arcade. The eastern side of the Plaza is defined by the Casa de Infantes (also known as the Casa de Atarfe), which repeats the pattern begun in the Casa de Oficios y Caballeros, allowing the porticoed terracing to stretch along the front of the building. In the plan, one can clearly see where another block should have been built, to completely close off the Plaza on the eastern side. A century later, this space served as the site for the Isabel II Gardens.

The blueprint shows nearly all the core elements that would define the planned spread of Aranjuez.

During the 19th century, Aranjuez grew into a consolidated town, filling out and completing the urban structure it had inherited from the previous century, but without bringing in any new elements, except for the railway line, which was laid along the Pico Tajo fields, with scant respect for the farming. The first station relatively close to the Palace was built at El Raso de la Estrella, without initially affecting the structure of the inner city. Nonetheless, with time, the railway became one of the most vital influences over urban life and the way the town was organised, as it spread out westwards.

At the beginning of the 20th century, the town of Aranjuez had 12,670 inhabitants, the second biggest in the province, after Madrid itself. In fact, it had more inhabitants than some of the provincial capitals of inland Spain. The population continued to grow, reaching 23,646 inhabitants in 1940, at a time when people were attracted to the promise of living in a town set in highly productive farmlands, given that agricultural formed the foundations of the post-war economy.

Until this time, the urban structure of the town continued to reflect the guiding principles laid

tridentes, uno hacia oriente, que recoge el antiguo camino de Madrid o calle de la Reina, y otro hacia occidente, que se complementa con otros dos trazados focales, el camino de Madrid por el Puente Largo y el camino de Toledo acentuando todavía más la focalidad del Palacio. Este se une, a través de unas terrazas porticadas, con la Casa de Oficios y Caballeros que prácticamente la rodean entera, situada en dirección norte-sur, perpendicular al eje de los tridentes. Estas dos direcciones son las que definen la malla rectangular que alberga al caserío. El cambio de dirección se produce, de una forma singular y acertada, por medio de la Plaza de San Antonio, abierta hacia el norte donde se encuentra el jardín del Parterre y cerrada por el sur con la iglesia de San Antonio complementada con unas arcadas singulares. El lateral este de la plaza queda definido por la Casa de Infantes o de Atarfe que, repitiendo la solución adoptada en la Casa de Oficios y Caballeros, continúa con la terraza porticada por delante del edificio. En el plano se aprecia claramente cómo estaba prevista otra manzana edificable que completaba el cerramiento del espacio de la plaza por el este, en el lugar que un siglo después se localizaría el Jardín de Isabel II.

Otras dos plazas más completan la estructura de la ciudad incipiente; la de las Caballerizas de la Reina, producida como ensanchamiento de la calle de San Antonio en la zona central de la malla rectangular, y la de Abastos, que ocupaba el espacio comprendido entre las actuales calles de Abastos y Gobernador, situada al sur de la primitiva malla.

Al otro lado de esta Plaza de Abastos se vuelve a repetir el trazado en malla continuando la alineación de las calles situadas al norte y, a su vez, se sitúan

tres instalaciones dotacionales que se solían localizar en los alrededores de las poblaciones: el cuartel, la plaza de toros y el hospital, así como el convento de San Pascual, que entre todos cerraban el caserío por el sur.

El resto del territorio queda perfectamente ordenado y controlado a través de los trazados geométricos de Picotajo, Doce Calles y Las Infantas con sus calles arboladas y de los trazados más irregulares del Cortijo de San Isidro y de la Huerta Valenciana, todos ellos enlazados convenientemente entre sí y con el núcleo urbano, formando un complejo urbanístico perfectamente integrador de las actividades residenciales, productivas y de ocio.

En este plano se encuentran prácticamente todos los elementos generadores de la ordenación de la ciudad y territorio de Aranjuez. Con respecto a la ciudad, aparte de los dos tridentes y la malla ortogonal que personalizan al casco antiguo, las ampliaciones hacia el este y oeste, Huerta Valenciana y Jardín de la Reina respectivamente, tienen ya marcadas las reglas de composición, en el trazado de sus vías principales. Con respecto al territorio, la relación con las actividades agrícolas, ganaderas y forestales de las riberas de los ríos Tajo y Jarama y su propia organización interna, está prácticamente terminada, y la relación de caminos con los cuatro puntos cardinales para comunicarse con los territorios adyacentes también está determinada.

El crecimiento de la población en la segunda mitad del siglo XVIII es francamente fuerte, en el censo de Floridablanca de 1786 Aranjuez ya tenía 2.653 habitantes, y en el censo de Godoy Larroga de 1797 alcanzaba los

4.226 hab., lo cual nos indica el éxito del nuevo asentamiento urbano.

Durante todo el siglo XIX la ciudad de Aranjuez fue consolidándose, rellenando y completando la estructura urbana que heredó del siglo pasado, pero sin introducir ningún elemento nuevo a excepción de la implantación del ferrocarril que, atravesando con poco respeto las huertas de Pico Tajo, llega hasta el Raso de la Estrella, donde se edifica la primera estación relativamente cerca de Palacio, pero sin afectar, con su primer trazado, a la estructura del núcleo urbano. Sin embargo el ferrocarril va a ser con el tiempo uno de los elementos que más

influencia va a ejercer, tanto en la vida urbana como en la organización de la ciudad, en su extensión hacia el oeste.

Dentro del casco urbano, quizás lo más significativo que sucede es que la manzana que terminaba de cerrar la Plaza de San Antonio por el este, se convierte en el Jardín de Isabel II, donado por esta reina al pueblo de Aranjuez, sirviendo de enlace entre la composición espacial de la Plaza de San Antonio, más de tipo palaciego, con el resto de la ciudad de composición más urbana. Por otro lado, se perdió la oportunidad de completar el proyecto de una plaza con diseño unitario y de características

down by its founders, some two hundred years earlier. All that had happened had been to add further urban blocks and to expand the orthogonal grid towards the south.

Around the middle of the 20th century, the lack of town planning began to make itself felt and, consequently, new urban activities sprang up without any forethought for the overall effect. During the Thirties, industries began to operate on a larger scale, focussed around the railway in the western part of the town. They set up according to their own individual needs, without any overall plan to provide coherence to the land distribution, the relationship amongst the industries and between the industries and the inner city, which had until then continued to grow within the grid network.

These circumstances, along with the lack of a town planning policy, meant that just as Aranjuez was showing such dynamic growth in population and industry, it did not have the structure prepared to establish any order on the growth. The consequence was territorial and urban disorder», which contrasted sharply with the urban tradition that Aranjuez had enjoyed until then, as a «planned town».

The 1968 General Urban Plan of Aranjuez, in accordance with the first Land Law, enacted in 1956, arrived rather too late to solve the problems of general order on the outskirts of the inner city, despite the fact that the Aranjuez plan was one of the first of its kind in the Province of Madrid. It continued to respect the tradition of Aranjuez as a planned town from the beginning of its history, but by now, the demographic boom and the indiscriminate placing of industry had occurred in such a short period of time that there was little experience of what the best solutions might be to solve the new problems.

Nonetheless, Aranjuez was once again at the forefront of the new style of urban planning of its

Desarrollos espontáneos, fundamentalmente de 1930 a 1970, incorporados y encajados por los sucesivos planeamientos.

Spontaneous developments, basically from 1930 to 1970 ated and slotted into successive plans.



Durante todo el siglo XIX la ciudad de Aranjuez fue consolidándose, rellenando y completando la estructura urbana que heredó del siglo pasado, pero sin introducir ningún elemento nuevo a excepción de la implantación del ferrocarril

extraordinariamente singulares, en lo referente a composición y dimensiones.

Al final del siglo, se construye también el edificio del Mercado, con lo que la extensa plaza de Abastos queda reducida definitivamente a la actual plaza del Ayuntamiento.

Desde el punto de vista sociológico, al final del siglo sucede un hecho de gran importancia en el funcionamiento de la ciudad, como es la interrupción de las estancias reales en Aranjuez, que a lo largo de cuatro siglos se habían venido sucediendo. A partir de 1890 la Ciudad como tal empieza a tomar en solitario el protagonismo que antes compartía con el Real Sitio, con todos los problemas y ventajas que de ello se derivan.

A comienzos del siglo XX, la ciudad de Aranjuez tenía 12.670 habitantes, siendo la segunda población en tamaño dentro de la provincia, después de Madrid. Incluso tenía más habitantes que algunas capitales de provincia del centro de la península. La población sigue aumentando, llegando a tener en 1940 la cantidad de 23.646 habitantes, como consecuencia del gran atractivo que proporcionaba para la población de la postguerra un núcleo urbano con un territorio de gran productividad agrícola, base fundamental de la economía del momento.

Hasta este momento la estructura urbana de la ciudad seguía teniendo los mismos principios ordenadores que le confirieron sus fundadores doscientos años atrás. Solamente se habían colmatado más las manzanas existentes y se había extendido la malla ortogonal hacia el sur.

Alrededor de la mitad del siglo XX es cuando se hace sentir la falta de

planificación urbanística y como consecuencia el desorden en la localización de las nuevas actividades urbanas. En los años treinta empiezan a situarse industrias de cierta importancia alrededor del ferrocarril por la zona oeste, de una manera individualizada y sin ningún planeamiento general que les proporcionara una coherencia de ordenación espacial, entre ellas mismas y en su relación con el núcleo urbano, que hasta este momento había seguido las reglas de la cuadrícula ortogonal.

En los años cincuenta la industrialización de Aranjuez ya se ha consolidado de una manera considerable: Existen ocho industrias que se pueden clasificar como de tamaño grande pues tienen más de 100 obreros cada una, dominando Experiencias Industriales, S.A. con 446 obreros. Con un total de 2.530 obreros el porcentaje de población industrial sobre la población total se elevaba al 10,5%, cuando en Bilbao era del 15,5%, en Madrid del 4,14%, en Málaga del 3,58% y en Avila del 3,40%. A mitades del siglo XX Aranjuez había dejado de ser una población básicamente agrícola para convertirse en una población industrial.

Estas circunstancias unidas a la falta de reglamentación urbanística van a hacer que Aranjuez pase una época de gran dinamismo poblacional e industrial sin estar preparada para encajarlo ordenadamente, dando como consecuencia una «desordenación territorial y urbana» que va a contrastar fuertemente con la tradición urbana que hasta este momento había tenido Aranjuez de «ciudad planeada».

La extensión desordenada de la ciudad en los alrededores de la malla ortogonal

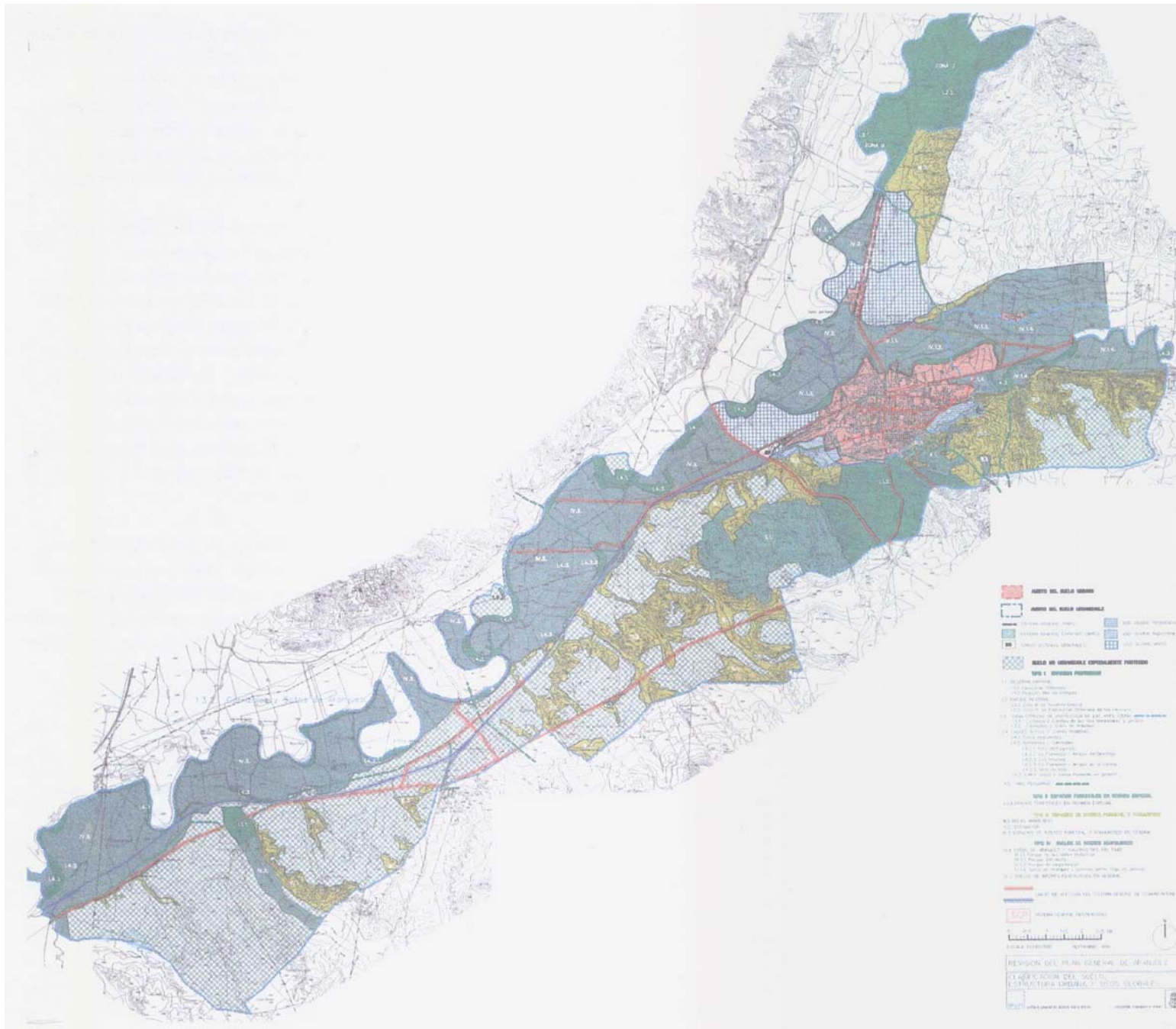
day, at territorial, municipal and urban level. Under the 1962 Master Plan for Zoning the Metropolitan Arch of Madrid, Aranjuez formed a key part of the linear structure of medium-sized towns that were intended to decongest the Madrid metropolis. The arch structure ran along the banks of the Henares, Jarama and Tagus rivers, from Guadalajara to Talavera. As a municipality, it housed three programmed urban settlements: Puente Largo, based on the Calle Larga; Aranjuez, covering its historical inner city and its later suburbs; and Las Infantas, located downwater on the Tagus, supplied by the railway and the Toledo road.

The 1968 Master Plan, developing the guidelines established under the Metropolitan Area Plan, located the three settlements and dealt with various aspects relating to their development. It followed the basic postulates of the Athens Charter (living, working, enjoying recreation, with ordered traffic flows in a town structured as part of its hinterland); of the Berlin Interbau (aimed at creating towns made to the measure of man, based on a system of green spaces to articulate the space and link up the areas intended for housing, offices, work and leisure in such a way as to avoid unnecessary traffic) and of the urban practices of the time, which were based on «neighbourhood units» of about 5,000 inhabitants with focal points for social life scattered out amongst the different «neighbourhoods».

The new 1981 Master Plan revised and amended the earlier plan, whilst developing along the same basic lines and updating them according to the latest ideas on the subject. Given that Aranjuez had grown in population according to its own internal dynamics, without taking into account the new urban settlements for decongesting Madrid along the banks of the Tagus, the plan established only moderate growth, in keeping with the trends of previous years.

An agreement was reached with the Directorate General for Roads to shift the national N-IV road to a more suitable place, both for the benefit of long-distance traffic and for the benefit of the historical inner city, which could thereby be freed from through-traffic. The new road was planned (and, a few years later, built) to run to the west of the town, slightly downstream of the confluence of the Jarama and Tagus rivers, with two ramps linking it to Aranjuez. The first starts at the top of the Cuesta de la Reina, following the route of the old road, and provides access to the north of the

Julio García Lanza



Plan General de Ordenación Urbana, 1996. Ordenación del territorio municipal.
 General Urban Development Plan, 1996. Territorial Zoning Plan.

town. The second starts from the crossroads between the new road and the Toledo road, providing access to the west.

To enhance the benefits of this new road layout, the plan established a route that would take advantage of the new western access road to link up the areas that had grown out to the east and the west of the inner city and avoid traffic flowing through the historical core of the town, which did not previously have any east-west link-road.

Following the guidelines of the new Land Law, a detailed study was made of the over-riding structure of urban land, so that it could form a coherent whole, insofar as possible, out of all the

Aranjuez Ciudad Planeada

building works that had been going on for the last few years. It tried to find solutions for each case in such a way as to place the new developments within a context of acceptable urban layout that was not in conflict with the patterns of the previous models. As has been pointed out, the historical inner city was covered by its own Special Plan, which was coordinated with the Master Plan in its schematic outlines.

The Special Plan for Reforming the Old Inner City was founded on the analysis of how the inner city had been formed and how it could be conserved. On this basis, it came up with the guidelines (ordenances) for rehabilitating and renewing it. The inner city is understood to be an urban grid, whose lines establish urban blocks, which are divided into lots that are implicitly linked up with a certain kind of building. The basic layout of these buildings is focussed around a central courtyard, with a double gallery occupying the outer edges and a single gallery the inner ones. This key structure had produced the very special morphology for the town, in which the ideas of lots (parcelas), houses (casas), blocks (manzanas) and town (ciudad) formed a coherent whole.

Facing up to the question of what should be conserved, the plan established that the aim was to identify and update the mechanisms and models of development that had in the past made Aranjuez into a planned, coherent town. Although it may seem paradoxical, this meant that conservation could be understood as an instrument for renovation. This approach allowed the conservation process to remain open and able to evolve.

Thus, the Special Plan aimed at conserving the urban structure, understanding that this is the fruit of many factors, such as scale, the proportion of the streets, their section, the homogeneity of materials, etc. It recognised how vital it was to defend these factors which have defined the character of the place, because by respecting them, the town will be able to undergo the changes required by the passage of time without losing its own self-image.

The Special Plan worked at two levels. Firstly, it applied the principles of conservation both to historical and artistic monuments and to buildings and blocks of historical and typological interest, that were in a sufficiently good state to be conserved. And secondly, it applied the principles of renovation to those buildings and blocks of special interest that were

primitiva, se produce utilizando distintas tipologías y, quizás, como consecuencia de las circunstancias apuntadas a continuación, que dificultaban la fácil extensión del modelo original de ordenación, basado en la malla ortogonal:

V. La presencia del extenso terreno del convento de San Pascual, que impide la prolongación de la malla ortogonal hacia el sureste, donde en los años cincuenta se promueve la llamada «Ciudad Nuevo Aranjuez» con un trazado típico de «ensanche», pero no acoplado al trazado del casco antiguo, en principio para viviendas unifamiliares de cierta categoría, pero que pronto se convierte en manzana cerrada cuajada con edificaciones de vivienda colectiva de tres alturas, colmatando las plazas del primitivo trazado.

2ª. La presencia de la Plaza de Toros, situada en la parte sur del casco (trasladada a principios del siglo XIX de su primitiva situación algo hacia el norte, para facilitar la extensión del casco hacia el sur) hace que, unido al aumento de las pendientes del terreno como consecuencia de su cercanía a los montes situados al sur, no se prolonguen las calles de la malla y surjan edificaciones variadas en la tipología y en el uso, sin un trazado de conjunto que encaje adecuadamente con el ya existente.

3ª. La presencia, hacia el este, del antiguo poblado de Alpajés (pequeño caserío de edificaciones modestas con reducidas parcelas) y también de grandes fincas utilizadas por los militares, no favorece la implantación de un trazado homogéneo que ligue fácilmente unas zonas con otras y todas con el primitivo trazado, que en esta zona está materializado en el tridente

del este. Aquí es donde más variedad de tipologías edificatorias se produce; desde el bloque laminar de la más elemental construcción y ordenación, hasta las colonias de viviendas unifamiliares con trazados propios completamente ausentes del entorno.

4ª. La presencia del Caz de las Aves a cielo abierto por el lado oeste del caserío, hace que sea este lado el más tardío en desarrollarse como extensión continua del casco antiguo. En un principio solamente se instalan, de una forma dispersa y sin plan de conjunto, una serie de grandes industrias e instalaciones dotacionales de tipo docente y deportivo. Han de pasar unos cuantos años más para que se localice el uso residencial.

El Plan General de Ordenación Urbana de Aranjuez de 1968¹, de acuerdo con la primera Ley del Suelo aprobada en 1956, llega un poco tarde para resolver los problemas de ordenación general de las extensiones del casco antiguo, a pesar de ser este planeamiento uno de los primeros que se realizan en la provincia de Madrid, siguiendo la tradición de ciudad planeada que Aranjuez ha tenido a lo largo de su historia; pero es que la explosión demográfica y los asentamientos industriales indiscriminados se producen en un periodo corto de tiempo y con poca experiencia sobre las soluciones adecuadas que esta nueva situación requiere.

A pesar de todo, Aranjuez vuelve a estar en los programas de planeamiento urbanístico más novedosos de la época, tanto a nivel territorial como municipal y urbano. Dentro del Plan General de Ordenación del Área Metropolitana de Madrid de 1962, Aranjuez va a formar parte fundamental de la estructura lineal de poblaciones de tamaño medio

so derelict that restoration was not a viable option, and also to buildings of no special interest.

The New Master Plan, passed in 1996 treated Urban Land in great depth, recognising that it was at the heart of the building and development works to be carried out. Urban Land covered all the ground that had been declared built up under the 1981 Master Plan, including the residential sectors V and VII, with a capacity for 1,200 dwelling units, and the industrial sector III, covering some 40 hectares. The style of planning was very closely related to urban management, and all building-industry representatives in the town were given their say in how it should be done in each specific case. The idea was to create realistic town planning that was not only coherent within itself but also fitted into specific needs within the overall structure. The only sites which escaped the consequences of this Plan were the RENFE property (Spanish National Train Company) next to the station and along the rail tracks, which were covered by a separate plan, a PERI (Special Plan), and the Cortijo de San Isidro, whose problems were so specific that they were dealt with in another PERI.

The treatment meted out to Urban Land reflected the tradition established in earlier plans, updated to cope with the current needs of contemporary society and, wherever possible, adapting the urban layout to new circumstances. Perhaps it is worthwhile to point out that greater weight was placed on the importance of the services sector (mainly in the area of culture and leisure), whilst still respecting the industrial sector that predominated in the previous plan. This can be seen in the better way that the Raso de la Estrella, to the west of the Palace, was dealt with, linking it up to the rail access and to the road access in the Puente de Barcas area, on the other side of the Tagus.

The buildable land was established on the basis of two considerations. Firstly, the minimal amount of ground needed for Aranjuez's endogenous growth, which was not expected to be very high, on the basis of the previous fifteen years' trends. This land should be located near built-up land, forming small sectors (some in programmed estates and others not) for residential and industrial use.

Secondly, the buildable land should be sufficient to absorb the exogenous growth from development activities promoted by the Community of Madrid (the Regional Government). Although

que, para descongestión de la metrópoli madrileña, se había pensado localizar a lo largo de las vegas de los ríos Henares, Jarama y Tajo, desde Guadalajara hasta Talavera, albergando en su término municipal tres de los asentamientos urbanos programados: El de Puente Largo, apoyado en la Calle Larga, el de Aranjuez, que recoge el núcleo histórico y sus extensiones, y el de Las Infantas, situado aguas abajo del Tajo y apoyado en el ferrocarril y carretera de Toledo.

El propio Plan General de 1968, desarrollando las directrices del Plan del Area Metropolitana, localiza y trata con diversos detalles los tres asentamientos, siguiendo los postulados básicos de la Carta de Atenas (habitar, trabajar, recrearse, circular y la ciudad estructurada en el conjunto de su región de influencia); los de la Interbau de Berlín, dirigidos a crear ciudades a medida del hombre y conformada por un sistema de espacios verdes que la articulen, asegurando una interrelación de las superficies destinadas a habitación, trabajo y esparcimiento que impida un tráfico superfluo; y los de la práctica urbanística del momento basados en «unidades vecinales» de 5.000 hab. con centros para la vida de relación y en «barrios» compuestos por la asociación de varias unidades.

En esta época ya había unos tanteos previos de los servicios del Ministerio de Obras Públicas para el desvío de la carretera nacional N-IV a su paso por el casco de Aranjuez, que el Plan General de 1968 incorpora a su estructura viaria territorial, para resolver un problema grave de deterioro del casco antiguo, al pasar por su centro todo el tráfico del sur de España.

El Plan General de Aranjuez se aprobó definitivamente el 7 de Mayo de 1968 y

su desarrollo se produce, fundamentalmente, en el decenio de los años 70, a través de tres promociones importantes cuyo análisis nos puede dar una idea de cómo se ha ido formando la nueva ciudad.

Hacia el año 1972, con promoción privada, se comienzan los trabajos del plan parcial y proyecto de urbanización de El Mirador, situado al sureste del casco antiguo sobre un montículo de los que sirven de delimitación de la zona de vega del río Tajo por su lado sur. Corresponde a la tipología de vivienda unifamiliar aislada, y la ordenación, sin ninguna concesión a las soluciones urbanísticas de tipo paisajístico que la utilización de un montículo dentro de una zona llana sugiere, y explotando al máximo todos los recursos paisajísticos de visión sobre la vega y el casco antiguo de Aranjuez, se llega con las edificaciones hasta lo más alto dando como resultado un mal telón de fondo en las vistas desde el casco hacia el sur y unas parcelas con escaso uso del jardín por la fuerte pendiente del terreno y, a costa de la descarada situación de sus edificaciones, se consiguen unas vistas extraordinarias, tanto sobre el territorio como sobre la ciudad.

En Diciembre del año 1974, a propuesta del Instituto Nacional de la Vivienda, se aprueba la construcción de 1.500 viviendas en el Polígono de Las Aves, situado al oeste del casco antiguo, comprendiendo parte de los terrenos que ocupaba el Jardín de la Reina en los siglos anteriores. Se trata de viviendas en bloques en H de cuatro plantas más baja diáfana, configurando manzanas rectangulares de tipo semicerrado, con zonas ajardinadas tanto en su interior como en su exterior. Para la estructura interior, sigue las directrices que le marca el Plan General

these activities had often not taken off (it is often said that their bark was worse than their bite), it was thought to be wise to assume that one day they would.

To sum up this brief history of town planning in Aranjuez, we could say that over its 250 years in existence, this planned town has conserved the coherence of its original concept. It now serves as an example of best practices, both in its architecture and in its town planning. The only blot on the landscape is that during a few decades of this century, it grew in an uncontrolled manner, which slightly undermined its original characteristics as a planned town, despite all the efforts that have been made since to alleviate the consequences of that untrammelled construction.

Given the confusion that reigns in the realms of town planning, perhaps largely triggered off by an out-and-out faith in the virtues of market forces. Whilst recognising these virtues, we should also recognise that they may not be applicable to all areas of life. Thus, we hope that this sketch of Aranjuez's urban planning may serve to show how vital urbanism is for the development of towns and how uncontrolled development, even let loose for only a short time, can cost much time and effort when its consequences have to be dealt with.

JGL/97

Trad.: V H

utilizando para el viario las trazas que tenía el antiguo Jardín de la Reina, que a su vez se apoyaba en uno de los paseos arbolados que componían el rombo primitivo, la calle de los Camellos (hoy calle de Joaquín Rodrigo), alineada con la cúpula sur del palacio.

Respetando también el trazado del Caz de las Aves, que lo divide en dos partes, la del norte que corresponde a los terrenos del Jardín de la Reina como se decía anteriormente, y la del sur un poco más desestructurada, que cambia de dirección en su composición tomando como elemento de referencia el trazado del antiguo camino del matadero.

En un primer acercamiento a la composición urbanística de este polígono, parece que debía haberse seguido la composición en trama ortogonal del casco antiguo (circunstancia que hubiese supuesto un reto interesante para el urbanismo del siglo XX, al tener que resolver la parte oeste de Aranjuez con un trazado en malla ortogonal, de acuerdo con las circunstancias de la vida actual, condicionados y emulados por la solución ilustrada del siglo XVIII), pero no está tan clara esta sugerencia, ya que la ordenación histórica de esta zona va por otros derroteros; en principio parece que la calle de Valeras (que también está alineada con las cúpulas del palacio) fue siempre el límite histórico de la aplicación de la malla ortogonal por el oeste, tomando a partir de ella otra dirección el trazado de las calles históricas en esta zona. Por otro lado, el trazado primitivo de las calles de la malla ortogonal tenía una continuidad muy clara en la dirección norte-sur, circunstancia que permitió el crecimiento del casco en el sentido sur sin ningún problema, pero no pasa lo mismo en la dirección este-oeste, en el

que hay muy pocas calles que lo atraviesen entero, circunstancia que, posteriormente, va a producir muchos inconvenientes en la estructuración general del Aranjuez moderno, como consecuencia de la dificultad que hay para atravesar en esa dirección el casco antiguo.

Por último, en Junio de 1976 se aprueba el Plan Parcial de Ordenación «Jardín Narváez», dedicado a vivienda unifamiliar aislada, también situado al oeste del casco antiguo, dentro del «rombo primitivo» formado por las calles de Madrid, de los Camellos (hoy de Joaquín Rodrigo), de la Escuadra y de la Huelga (hoy de la Estrella), precisamente entre la calle de Toledo y la calle de Joaquín Rodrigo, en las cercanías del palacio.

Utiliza unos terrenos prácticamente llanos y de regadío, como todos los de los alrededores del palacio hacia el sur y el oeste, regados por el Caz de las Aves, que es el que separaba prácticamente los terrenos afectos a Palacio y los utilizados por la primitiva ciudad de Aranjuez, a la vez que separaba el regadío del secano. La estructura interior del Jardín Narváez no tiene ninguna relación con la exterior, adaptándose a su propia forma interior, utilizando bastante el fondo de saco en el trazado de las calles. Es, pues, una pieza de la ciudad que no produce efectos negativos como consecuencia de su baja densidad y discreción y que, gracias a su abundante vegetación aminora los posibles problemas que el acercamiento del casco al palacio podía haber planteado.

A finales de los años 70 se empieza a considerar necesario una revisión del planeamiento urbanístico como consecuencia de las siguientes razones:

1ª. En el año 1975 se aprueba la Reforma de la Ley del Suelo, y en una disposición transitoria demanda la adaptación de los planes vigentes a la nueva ley. Aranjuez, fiel a su tradición de «ciudad planeada» quiere acomodar su planeamiento urbanístico a las nuevas disposiciones que, naturalmente, han introducido algunos nuevos conceptos y matizado muchos más.

2ª. Se piensa que no solamente es oportuna la adaptación a la nueva Ley del Suelo, sino que sería conveniente hacer una revisión del Plan General, para acomodarlo a la nueva dinámica poblacional y a la política de inversiones de los distintos departamentos ministeriales para el municipio.

3ª. Otra razón que se considera importante es la especial atención que merece la ordenación detallada del casco histórico (prevista por el Plan General del 68 pero no llevada a cabo todavía), y como consecuencia la redacción de un Plan Especial del

Ante la pregunta de qué es lo que hay que conservar, el plan responde que fundamentalmente se trata de conservar, una vez identificados y puestos al día, aquellos mecanismos y formas de actuación sobre la ciudad que han conferido a Aranjuez la condición de ciudad planeada y coherente, entendiendo la conservación, aunque parezca una paradoja, como un instrumento de la renovación. Este entendimiento permite considerar el proceso como algo abierto y capaz de evolucionar.

Casco Histórico, redactado a la vez que el Plan General y que desarrolle en profundidad los conceptos de conservación y rehabilitación del ámbito histórico de Aranjuez.

En el año 1981 se aprueban definitivamente los dos planes: Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación de Aranjuez y el Plan Especial de Reforma Interior del Casco de Aranjuez, después de haber sido redactados coordinada y simultáneamente.

El nuevo Plan General de 1981², como revisión y adaptación del anterior, recoge las ideas fundamentales de éste y las pone al día en todos los ámbitos del planeamiento. En el aspecto poblacional, a la vista de que Aranjuez ha crecido únicamente impulsado por su propia dinámica interna, olvidándose de los nuevos asentamientos urbanos para la descongestión de Madrid apoyados en la ribera del Tajo, prevé un crecimiento moderado siguiendo con la tónica de los últimos años.

Referente al tema de la carretera N-VI, poniéndose de acuerdo con la Dirección General de Carreteras, sitúa la variante en el lugar que se considera más oportuno, tanto para los intereses del tráfico de largo recorrido, como para la recuperación del casco de Aranjuez. Se localiza al oeste del núcleo (tal como pocos años más tarde se construiría), ligeramente aguas abajo de la unión del Jarama con el Tajo, dejando dos accesos a Aranjuez, uno, que partiendo del alto de la cuesta de la Reina sigue el trazado de la antigua carretera, le da acceso por el norte, y otro que desde el cruce de la nueva vía con la carretera de Toledo, le da acceso por el oeste.

Complementando el tema viario, el nuevo plan prevé el trazado de una vía,

que aprovechando el nuevo acceso por el oeste, comunique fácilmente el este con el oeste del núcleo urbano y su expansión por ambos lados que cada vez se acentúa más, y evite que se realice por el casco antiguo que, como se ha visto anteriormente, no tiene facilidad de paso en esta dirección.

Siguiendo las orientaciones de la nueva Ley del Suelo, se estudia con todo detalle el ámbito completo del suelo urbano, encajando en una estructura urbana coherente, dentro de lo posible, todas las actuaciones constructivas que durante los años anteriores se habían producido, intentando buscar soluciones para cada caso que, recogiendo lo existente, configuren modelos aceptables de composición urbana que no desdigan de los modelos heredados. Como ya se ha dicho, la parte correspondiente al casco histórico la elabora en profundidad el Plan Especial, y el Plan General, coordinadamente con el, establece las condiciones genéricas.

Dada la trayectoria últimamente seguida por la actividad productiva en Aranjuez, se considera oportuno prever nuevos asentamientos industriales para los habitantes esperados. Estos asentamientos se sitúan, básicamente, en las zonas oeste y sur del casco, adaptándose a las nuevas condiciones viarias como consecuencia de la localización de la variante de la N-VI. En este campo, se considera importante hacer un estudio de selectividad industrial para evitar localizaciones improcedentes.

Con respecto a los asentamientos territoriales, separados del asentamiento histórico de Aranjuez, previstos por el anterior Plan General, después de considerarse dos alternativas en el Avance de Plan, una contemplándolos y

otra sin ellos, al final se elige la segunda alternativa, por considerarla más realista y proporcionada a las previsible necesidades del desarrollo urbano de Aranjuez.

A efectos del suelo no urbanizable, se diferencian dos categorías: el protegido, compuesto por las zonas de regadío, los sotos arbolados de las vegas y los montes arbolados situados al sur del núcleo urbano, y el común que queda integrado por el resto del suelo no urbanizable.

El Plan Especial de Reforma Interior del Casco Antiguo³, se basa fundamentalmente en el entendimiento de éste a través del análisis de su

formación y conservación, para después dar las normas (ordenanzas) para su rehabilitación y renovación. El casco se entiende como una malla urbana, que define manzanas, que se dividen en parcelas, que llevan implícito un tipo de edificación, que se desarrolla desde la idea de patio, que surge de ocupar con una doble crujía los límites exteriores y con una crujía simple los límites interiores. Se produce así una peculiar morfología urbana en la que las ideas de parcela, casa, manzana y ciudad se producen con coherencia.

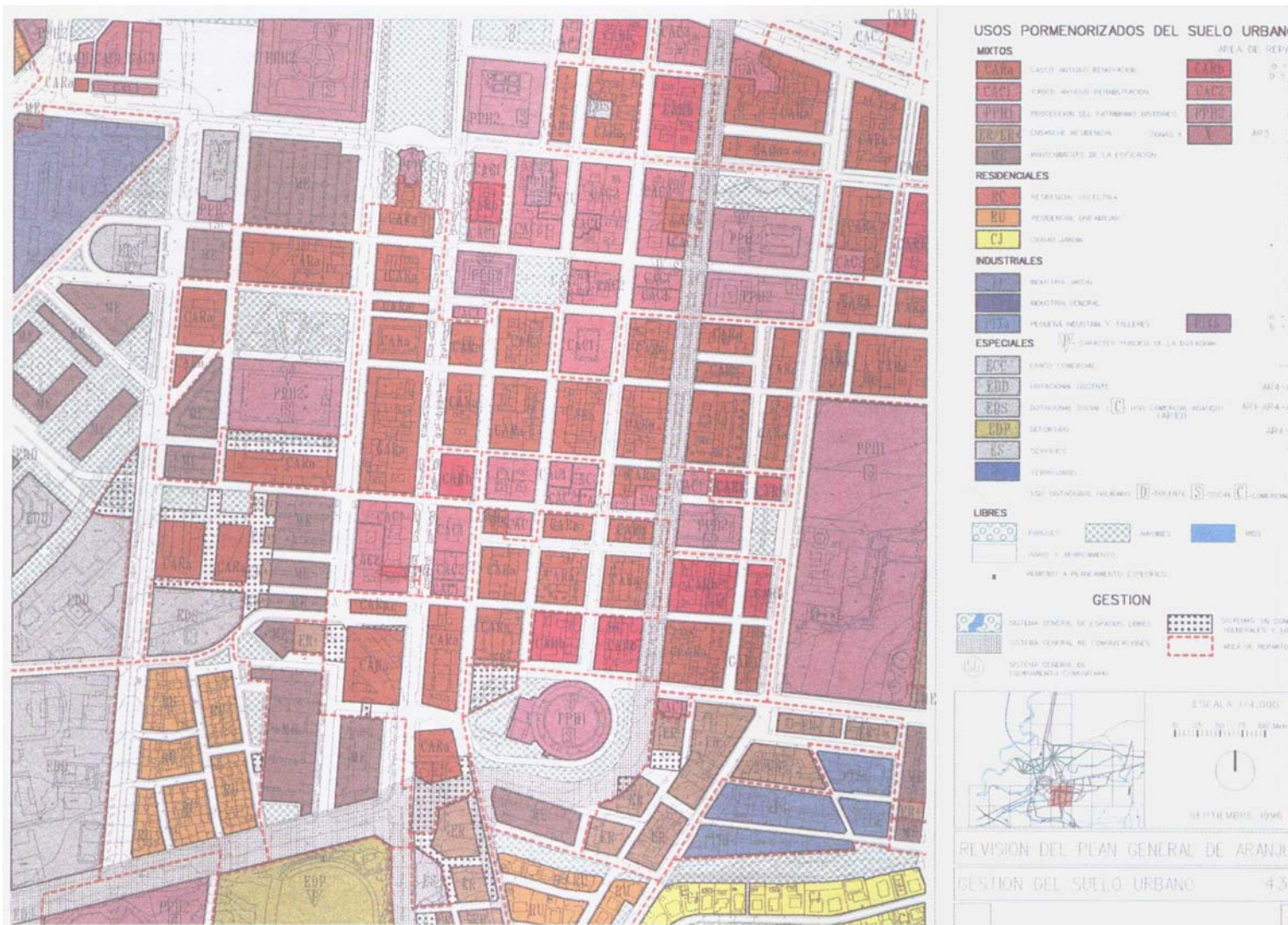
Ante la pregunta de qué es lo que hay que conservar, el plan responde que fundamentalmente se trata de conservar, una vez identificados y

puestos al día, aquellos mecanismos y formas de actuación sobre la ciudad que han conferido a Aranjuez la condición de ciudad planeada y coherente, entendiendo la conservación, aunque parezca una paradoja, como un instrumento de la renovación. Este entendimiento permite considerar el proceso como algo abierto y capaz de evolucionar.

Así pues, el Plan Especial pretende la conservación de la estructura urbana, con el entendimiento de que en ésta intervienen factores como la escala, la proporción de las calles, la sección de las mismas, la homogeneidad de los materiales, etc. a los cuales debe su carácter. La defensa de estos factores se

Plan General de Ordenación Urbana, 1996. Ordenación del Suelo Urbano
General Urban Development Plan, 1996. Urban Land Zoning Plan





Plan General de Ordenación Urbana, 1996. Ordenación del Casco Antiguo
 General Urban Development Plan, 1996. Old City Centre Zoning Plan

considera fundamental, entendiendo que si estos se respetan, la ciudad puede sufrir el cambio que exige el paso del tiempo sin perder su imagen.

El Plan Especial interviene a dos niveles: el de conservación, que se aplica tanto a los monumentos histórico-artísticos como a los edificios o manzanas de interés histórico y tipológico, que se encuentran en tal

estado físico que hace posible su conservación. Y el de renovación, aplicable a los edificios o manzanas que teniendo interés, el grado de deterioro es tal que hace inviable una operación de restauración, y a los que no tienen interés. En definitiva, se podría decir que la normativa del Plan Especial no propicia la restitución de un modelo antiguo, sino más bien un modelo en el que quepan las nuevas necesidades

higienico-sanitarias, soleamiento, ventilación accesos individualizados, el automóvil etc., pero sin perder los elementos fundamentales del modelo histórico.

Al principio de la década de los 90 se aprueban las Normas Complementarias y Subsidiarias de Puente Largo, que de nuevo remozan la expectativa de desarrollo y crecimiento de Madrid a

nivel territorial, eligiendo para ello a Aranjuez. Por otro lado entre las autoridades autonómica y local se redacta un documento sobre *Medidas orientadas a impulsar el desarrollo económico y social de Aranjuez*.

Estas circunstancias y el natural desajuste que con el paso del tiempo se produce entre la realidad y lo proyectado, hace pensar a las autoridades municipales en la conveniencia de la revisión del planeamiento urbanístico para adaptarlo a las nuevas circunstancias. Por otro lado, no se había realizado la revisión del Programa de Actuación del Plan General del 81, y habían pasado diez años.

Como consecuencia de todo ello se decide revisar el Plan General y, a la vez el Plan Especial del Casco Antiguo. Esta vez de una manera conjunta integrando todo en un nuevo Plan General que, además, da respuesta a lo pedido en el Artº. 20 de la Ley del Patrimonio Histórico Español de 1985.

En este nuevo Plan General aprobado en el año 1996⁴ el tratamiento del Suelo Urbano se realiza de una forma minuciosa, pensando que va a ser el lugar donde se desarrolle la mayor parte de la actividad urbanizadora y constructiva, ya que se ha incluido en él todo el suelo que, procedente de los sectores de suelo urbanizable del Plan General del 81, están en proceso avanzado de transformación en suelo urbano (sectores V y VII residenciales con capacidad para unas 1.200 viviendas y el sector III industrial, de unas 40 hectáreas de superficie total). Por esta razón se ha elaborado un planeamiento muy directamente relacionado con la gestión, dando mucha audiencia a los agentes constructores de la ciudad en cada caso concreto, con la intención de hacer un

urbanismo verosímil a la vez que coherente y encajado en la estructura general. Solamente se han dejado sin llegar a las últimas consecuencias urbanísticas, los terrenos de RENFE situados al lado de la estación y a lo largo de las vías, para los que se delimita un PERI, y el Cortijo de San Isidro, de problemática muy especial, para el que se delimita otro PERI.

El tratamiento urbanístico que se le ha dado al Suelo Urbano recoge la tradición de los planes anteriores, poniendo al día las necesidades de la población y adaptando, siempre que es posible, el trazado urbano a las nuevas circunstancias. Quizás haya un aspecto que sea digno de destacar; se trata del mayor peso específico que se le ha dado a la componente del sector terciario (más bien dirigido a los aspectos culturales y de ocio) con respecto al sector industrial que dominaba en el anterior plan, reflejado en el mejor y más destacado tratamiento que se le ha dado al Raso de la Estrella, al oeste del palacio, unido al acceso por ferrocarril, y a la zona del Puente de Barcas, al otro lado del Tajo, unido al acceso por carretera.

El suelo urbano correspondiente al casco antiguo, se trata con los mismos criterios que ya tenía el Plan Especial anterior, adaptando alguna de las determinaciones de las ordenanzas a las nuevas circunstancias, y aprovechando la experiencia que durante los quince años de su aplicación se habían ido acumulando. Estos criterios se concretan en dos ordenanzas fundamentales: La Renovación del Casco Antiguo y la Rehabilitación del Casco Antiguo, poniendo un énfasis especial en la primera, tal como lo hacía el Plan Especial. La aplicación de una u otra se hace basándose en una información individualizada de cada

parcela del casco antiguo, que después va a servir para la redacción del Catálogo de Bienes a Proteger, que forma parte del Plan General, en el que se definen, elemento por elemento, la ordenanza de aplicación y las propuestas específicas. Esto se hace tanto para los edificios de Rehabilitación del Casco Antiguo, como para los edificios de Carácter Monumental, los Elementos Singulares, los Paseos Arbolados y los Jardines Históricos.

Con respecto al suelo urbanizable habría que distinguir dos circunstancias: la primera está ligada al suelo que se considera necesario para el crecimiento endógeno de Aranjuez que, dada la trayectoria que ha seguido en los últimos quince años, no se espera sea muy fuerte, y lógicamente no va a necesitar muchos terrenos. Este suelo urbanizable se localiza en las inmediaciones del suelo urbano, formando pequeños sectores (unos programados y otros no) unos de uso residencial y otros industrial.

La segunda está ligada al suelo que sería necesario para absorber el crecimiento exógeno procedente de actuaciones territoriales a nivel de la Comunidad de Madrid, que, a pesar de que (siguiendo el dicho popular) tantas veces ha «amagado y no dado», es necesario preparar por si la circunstancia se presenta. Estos terrenos se localizan en dos situaciones y con dos intenciones diferentes. Unos se localizan en la zona ya elegida desde años atrás para una posible expansión fuerte del núcleo actual, al este de la Calle Larga, en terrenos de secano, siguiendo la tradición de los asentamientos urbanos en Aranjuez desde su fundación, y están previstos para albergar actividades terciarias, deportivas y residenciales. Otros se

localizan entre la autopista de Andalucía, el río Tajo y las vías del ferrocarril, utilizando terrenos de regadío y dedicados al uso residencial ligado al transporte por ferrocarril, integrando una Unidad de Desarrollo Equilibrado (UDE) para 4.000 viviendas. Estos terrenos se dividen en tres grandes áreas, a desarrollar cada una de ellas por un PAU, con sus características propias.

Para el suelo no urbanizable, se ha utilizado solamente la categoría de Especialmente Protegido, dividida en cuatro tipos en función de sus características: Tipo I destinado a Espacios Protegidos, que engloba los subtipos de Reserva Natural, Parque Regional, ZEPAS, Cauces Sotos y Zonas Húmedas, y Vías Pecuarias. El Tipo II está integrado por los Espacios Forestales en Régimen Especial. El tipo III destinado a Espacios de Interés Forestal y Paisajístico, que engloba los subtipos de Áreas Arboladas, Zona de Sotomayor y Otros espacios. Y el tipo IV destinado a Suelos de Interés Edafológico, que engloba los subtipos de Sotos de Aranjuez y Galerías del Tajo, y Otros suelos de Interés. Todos estos tipos de suelo y su normativa, encaminada en cada caso a la conservación del medio natural en función de sus propias características, se ha realizado en colaboración íntima con la Agencia del Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

Resumiendo lo expresado en este recorrido que hemos hecho por la historia de la planificación urbana de Aranjuez, tendríamos que decir que a lo largo de los 250 años que lleva de vida esta ciudad planeada, ha conservado aquel sentido coherente con el que nació y creció, y ahora, nos sirve de ejemplo de las cosas bien hechas, tanto en el campo de la arquitectura como en

el del urbanismo. Solamente hay que apuntar un hecho negativo y es que durante unas pocas décadas de este siglo, se ha desarrollado urbanísticamente sin planeamiento, lo que ha servido para desdibujar algo (a pesar de los esfuerzos que se han hecho con posterioridad a esas décadas), sus características originarias de ciudad planeada.

Ante la situación tan confusa que estamos viviendo en el mundo de la planificación urbana, condicionada quizás por las nuevas ideas de una fe absoluta en las virtudes del mercado (que tendrá sus virtudes pero no parece que aplicables a todos los campos), sirva este repaso a la historia urbanística de Aranjuez, para comprobar que el planeamiento urbanístico es fundamental en el desarrollo de las ciudades y que la falta de él, puede producir en poco tiempo desajustes que después cuesta mucho tiempo y esfuerzo subsanar.

~

JGL/97

Notas

1. Este Plan General fue dirigido por el arquitecto y urbanista Pedro Pinto Martínez y aprobado definitivamente por COPLACO el 7 de Mayo de 1968.
2. Dirigido por el arquitecto y urbanista Julio García Lanza, fue aprobado definitivamente por COPLACO el 17 de Noviembre de 1981
3. Redactado por el equipo de arquitectos constituido por José Rafael Moneo, Manuel Solà-Morales, Juan Busquets, Juan José Echeverría y Manuel Salinas, fue aprobado definitivamente por COPLACO el 17 de Noviembre de 1981.
4. Este trabajo fue realizado por el SPYOT como Sección de Urbanismo del Instituto Juan de Herrera de la ETSAM y dirigido por el profesor del Departamento de Urbanística Julio García Lanza, con la colaboración del arquitecto municipal de Aranjuez Juan José Echeverría. Se aprobó definitivamente en Setiembre de 1996.