

[Fig. 1] PAU de Vallecas, zona Suroeste: axonetría del Ecobulevar, dos de los “árboles” metálicos implantados en su andén central y 4 de las manzanas residenciales que lo flanquean por el Sur, extremadamente diversas en sus volumetrías y soluciones tipomorfológicas.

[Fig. 1] Vallecas Urban Action Programme, south-western area: Axonometric perspective of the Eco-boulevard, two of the metal ‘trees’ placed in the central section and four of the residential city blocks flanking it on the south, all extremely diverse in their volumes and morphological-type solutions.

Los Programas de Actuación Urbanística (PAUs) han sido sin duda el episodio urbano más significativo, en términos de extensión y superficie edificable, de las últimas dos décadas en la ciudad de Madrid/región centro y uno de los principales en el conjunto de España en ese período (ver Ramón L. de Lucio, 2013, cap. 11).

¿Porqué volver sobre esa historia de fracaso una vez más? En mi opinión, al menos por tres razones que afectan a cada una de las tres disciplinas emparentadas que acaban configurando la ciudad: el planeamiento urbano, el diseño urbano y la arquitectura [Fig. 1]. Se puede afirmar que el primero repite sin corregir, más bien agravados, los problemas que ya se detectaban en los “nuevos ensanches” de los 90’ (ver Ramón L de Lucio, 1995 y 2013, cap. 9), a su vez intentos con tintes innegables de ingenuidad de recuperar los valores de los Ensanches canónicos.

El diseño urbano, entendido en su faceta de instrumento de dimensionado y configuración de calles y manzanas, complementado por los proyectos de urbanización, dibujan espacios públicos sobredimensionados y rutinarios a los que se añaden artificios construidos (los aparatosos “árboles” metálicos dibujados por Ecosistema Urbano) extremadamente costosos de construir y mantener.

Las arquitecturas residenciales que constituyen el grueso de esos PAUs carecen en general de mesura y unidad de concepción. En particular las de promoción pública (Empresa Municipal de la Vivienda de Madrid, E.M.V.) son ejercicios obsesionados por el protagonismo volumétrico y colorístico, muy en línea con la permanente obsesión de las Escuelas de Arquitectura (en España y fuera de ella) por la innovación a toda costa, por la voluntaria ruptura de las reglas más básicas de configuración de los espacios urbanos que habitualmente encarnan las Ordenanzas de edificación municipales.

# El “Ecobulevar” del PAU de Vallecas, 1995-2016

Un caso paradigmático de fracaso del planeamiento y el diseño urbanos y de la arquitectura<sup>1</sup>

# The ‘Eco-boulevard’ of the Vallecas Urban Action Programme, 1995–2016

A paradigmatic case of the failure of urban planning, urban design and architecture

RAMÓN LÓPEZ DE LUCIO

1 Texto extraído de la Conferencia impartida el 16 de septiembre de 2016 por Ramón López de Lucio en el I Congreso ISUF celebrado en Toledo (España).

1 Text taken from the conference given on 16 September 2016 by Ramón López de Lucio at the 1st ISUF Congress held in Toledo (Spain).

Urban action programmes have undoubtedly been the most significant urban episodes as far as extension and gross floor area are concerned in the last two decades in the city of Madrid/central region and one of the main episodes throughout Spain in this period (see López de Lucio, 2013, chap. 11).

Why do we need to return to this tale of failure yet again? In my opinion for at least three reasons that affect each of the three related disciplines that end up configuring a city: urban planning, urban design and architecture [Fig. 1]. We could say that the former repeats the problems already detected in the new suburban developments of the 1990s and worsens rather than corrects them (see López de Lucio, 1995 and 2013, chap. nine), which are also attempts with undeniable hints of ingenuity to recover the values of canonical suburban developments.

Urban design, understood in its facet as an instrument to size and configure streets and city blocks, complemented by urban infrastructure projects, shapes oversized, routine public spaces to which constructed artifices are added (the ostentatious metal ‘trees’ devised by Ecosistema Urbano) that are extremely costly to build and maintain.

The residential architectures forming the bulk of those urban action programmes generally lack restraint and unity in their conception. In particular, the social housing units (developed by the Empresa Municipal de la Vivienda de Madrid, EMV) are exercises obsessed with pushing volume and colour to the fore, in keeping with the ongoing obsession shown by architecture schools (in Spain and abroad) for innovation at any cost, for voluntarily breaking the most basic rules of urban space configuration that municipal building ordinances usually epitomise.



[Fig. 2] Foto aérea del “nuevo ensanche” Madrid Sur hacia 2005. Observar la uniformidad volumétrica, de materiales y colores.

[Fig. 2] Aerial photo of the new suburban development Madrid Sur around 2005. Notice the uniformity in volume, materials and colours.

### 1. Antecedentes: de los “nuevos ensanches” a los PAUs del Plan General de Madrid de 1997

Los “nuevos ensanches” prefigurados en el Plan General de Madrid de 1985 fueron en su mayor parte actuaciones de remate y/o remodelación integral de barrios subestándar. El Ensanche del Este (hoy barrio de Las Rosas) y Madrid Sur son buenos ejemplos de ambas modalidades. Esas circunstancias, unidas a sus tamaños bastante más reducidos (entre 11 y 89 Has los tramitados a través de Planes Parciales; la media se situaba en las 37 Has), permitía que la inserción en la ciudad de las nuevas piezas fuera más fácil. Las calles y zonas verdes, aunque generosas, nunca alcanzaron los excesos de los PAUs: en los Planes Parciales oscilaban entre el 48 y el 54% del total de suelo. Las densidades, aunque reducidas en relación con las de la ciudad tradicional o las realizaciones de los 60’ o los 70’, nunca bajaban de las 45 viv/Ha y podían alcanzar las 70 viv/Ha (en las piezas tramitadas como Planes Parciales) y superiores las que se redactaban como Planes de Reforma Interior (Madrid Sur entre otras).

Por supuesto, las arquitecturas eran mucho más contenidas y uniformes, respetuosas con las Ordenanzas, homogeneizadas por la general utilización de la fórmula de manzana cerrada de 5 plantas y el empleo de ladrillo de tonalidades rojizas [fig. 2].

Sin embargo los PAUs derivados del Plan General de 1997 (en realidad, excepto precisamente el de Vallecas, tramitados a la vez que este como gigantescos Planes Parciales “incorporados”) , son actuaciones insulares situadas más allá del trazado del 2º gran cinturón anular, la M-40, y por tanto escindidos del tejido urbano continuo de la ciudad. Tan solo el PAU de Carabanchel es una pieza de remate de los Carabanchel históricos, así como la zona occidental del PAU de Vallecas, donde se inserta el Ecobulevar.

El resto, Sanchinarro, Las Tablas o Montecarmelo, están rodeados por autopistas en la totalidad o la mayor parte de su perímetro formando verdaderas “islas” o fragmentos de ciudad sin continuidad con el resto del tejido urbano.

Su tamaño es mucho mayor, se mide ya en cientos de hectáreas, es decir en kilómetros cuadrados: 736 Has, casi 7’50 km<sup>2</sup>, en el caso del PAU de Vallecas (con capacidad total para 28 mil viviendas). Pese a esas inéditas dimensiones se diseñaron y tramitaron de una sola vez a través de un único Plan Parcial de dimensiones gigantescas.

Quizás ese gigantismo de origen se arrastró al resto de las decisiones de diseño produciendo viarios sobredimensionados con un número de carriles por sentido más típico de autopistas que de calles urbanas [fig. 3, 4]. Las zonas verdes también aumentaron sustancialmente. Entre calzadas, áreas peatonales y



[Fig. 3] El bulevar Federico García Lorca en Vallecas Villa, ejemplo de eje urbano comercial consolidado en los 60' y 70' del s. XX y reurbanizado en los 90' (se suprime uno de las vías de tráfico rodado que bordeaban el paseo arbolado central).

[Fig. 3] The Federico García Lorca boulevard in Vallecas town, an example of a consolidated urban retail and leisure corridor in the 1960s and 1970s and redeveloped in the 1990s (one of the vehicular traffic lanes bordering the central tree-lined avenue was removed).



[Fig. 4] PAU de Vallecas, sector Este. Gran avenida Este-Oeste, estado en Junio del 2010.

[Fig. 4] Vallecas Urban Action Programme, eastern sector. Major east-west avenue, status in June 2010.

### 1. Background information: from the new suburban developments to the urban action programmes of the 1997 General Plan of Madrid

The new suburban developments announced in the 1985 General Plan of Madrid were largely completion works and/or comprehensive redevelopments of substandard districts. The eastern (Ensanche del Este, today known as Las Rosas) and southern (Madrid Sur) suburban developments are good examples of both types. These circumstances, together with their rather smaller sizes (those processed by means of zoning maps are between 11 and 89 ha, with the average being around 37 ha), made it easier to insert these new pieces into the city. Although generous, the streets and green spaces never reached the excesses found in the urban action programmes: they fluctuated between 48 and 54% of the total area in the zoning maps. Although densities were reduced compared with those in a traditional city, or those built in the 1960s and 1970s, they never dropped below 45 units/ha and even rose to 70 units/ha (in the pieces processed as zoning maps) or more if they were devised as interior redevelopment plans (for example Madrid Sur).

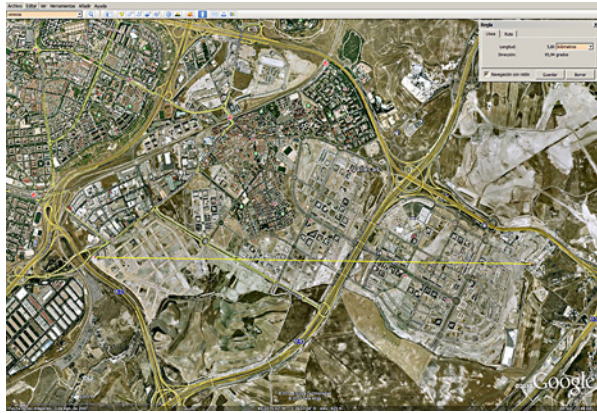
Architectures were naturally far more contained and uniform, respectful of ordinances, standardised by the general use of the perimeter block formula with five storeys and the use of red brick [Fig. 2].

However, the urban action programmes that arose from the 1997 General Plan (processed, except for Vallecas, at the same time as the latter as huge 'incorporated' zoning maps) are insular interventions located beyond the layout of the second major ring road, the M-40, and, therefore, split from the continuous urban fabric of the city. Only the Carabanchel Urban Action Programme is a piece that completes the historic Carabanchel districts, and the western area of the Vallecas Urban Action Programme, the location of the Eco-boulevard, is similar.

The perimeter of the others, Sanchinarro, Las Tablas and Montecarmelo, is completely or mostly surrounded by motorways forming real 'islands' or city fragments with no continuity with the rest of the urban fabric.

They are much larger in size, measuring hundreds of hectares; the Vallecas suburban development is 736 ha, almost 7.50 km<sup>2</sup> (with a total capacity for 28,000 residential units). Despite these unprecedented dimensions, they were designed and processed all at the same time by means of a single zoning map with huge dimensions.

Perhaps this gigantesque origin was carried over into other design decisions, leading to oversized roads whose number of lanes per direction is more typical of motorways than urban streets [Figs. 3 and 4]. Green spaces also increased substantially. If we add up carriageways, pedestrian areas and green areas,



[Fig. 5] PAU de Vallecas, conjunto. Foto aérea de las obras de urbanización y primeras edificaciones hacia el 2010.

[Fig. 5] Vallecas Urban Action Programme, viewed as a whole. Aerial photo of the development works and first buildings around 2010.



[Fig. 6] PAU de Vallecas: zonificación del Plan Parcial definitivo, 1998. En color rojo manzanas residenciales, en naranja áreas comerciales, amarillo zonas deportivas, azul equipamientos y morado industria.

[Fig. 6] Vallecas Urban Action Programme: definitive zoning map, 1998. Residential city blocks are red, retail and leisure areas orange, sports areas yellow, facilities blue and industry purple.

zonas verdes se ocupaba entre el 55 y el 65 % del suelo total: solo entre un tercio y un 45% para alojar el resto de los usos: manzanas residenciales, equipamientos, zonas deportivas, etc.

Como consecuencia necesaria las densidades brutas decrecieron situándose entre 20 y 34 viv/Ha, más típicas de tejidos de vivienda unifamiliar suburbanos que de zonas donde la vivienda colectiva en altura es prioritaria (el PAU de Vallecas es una excepción con sus 44'50 viv/Ha). Finalmente las arquitecturas residenciales se hicieron mucho más heterogéneas, por no decir caprichosas, en particular en las promociones públicas.

## 2. El PAU de Vallecas y su zona occidental donde se inserta el Ecobulevar

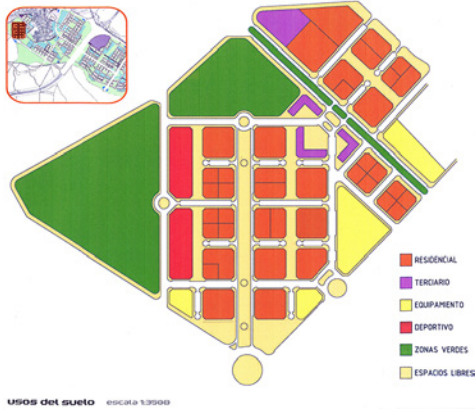
El PAU de Vallecas inicia su andadura en los primeros años de la década de los 90' del s XX. Se plantean propuestas por parte de los arquitectos Javier Ruiz, Fernando de Terán y Miguel Colmenares, aunque sea finalmente Valentín Merino el que firma el diseño definitivo en 1998 [fig. 5 y 6]. El PAU consta de dos zonas claramente separadas por la gran ruptura que supone la M-45. La parte oriental es una auténtica isla en el sentido que describíamos arriba, encerrada entre la A-3, la M-45, la M-50 y el suelo rústico. Incluye una zona exclusivamente comercial de tamaño asimismo gigantesco, unas 20 Has., cuya potencia explica en buena parte la pobreza funcional que caracteriza al resto del espacio del barrio.

Sin embargo la parte occidental [fig. 7], donde se sitúa el Ecobulevar hoy denominado Avda. de la Naturaleza, rodea todo el casco antiguo de la Villa de Vallecas y, en principio, tenía oportunidades de conectarse significativamente con el tejido preexistente. Dichas oportunidades se han perdido en un diseño que me atrevo a calificar de apresurado y rutinario, en el que los contactos entre los nuevos y viejos tejidos se solucionan expeditivamente por medio de grandes parcelas para equipamiento o zonas verdes, pese a los grandes parques cercanos previstos en el PAU, como el de la Gavia al Sur del Ecobulevar.

Dentro de la zona Oeste, el Ecobulevar es una vía de 50 m de anchura y 500 m de longitud que no va de parte alguna a parte alguna: en concreto desde una inútil zona verde en pendiente que lo separa del casco antiguo (todavía hoy, a finales del 2016, sin ajardinar ni urbanizar en absoluto) hasta una gran glorieta debajo de la que se extiende el semiabandonado parque de La Gavia.

La conexión con el interesante y activo bulevar de Federico García Lorca [ver Fig. 3], verdadero eje comercial de Vallecas Villa, se soluciona torpemente y, por si fuera poco, se inserta en su recorrido una zona comercial de barrio fuera del Ecobulevar formada por 3 parcelas que intentan formar una "plaza" rota por 2 viales y cerrada por opacos contenedores comerciales del tipo de un Mercadona.

La Avenida de la Naturaleza [fig. 8, 9], con sus 50 metros de anchura, sus aceras sin arbolado y su amplio bulevar central en el que conviven unos raquíticos plátanos (probablemente plantados sin mejorar el sustrato edafológico ni proporcionarles riego por goteo) con unos espectaculares, costosos e inútiles



[Fig. 7] La zona en torno al Ecobulevar: 20 manzanas residenciales (color naranja), “plaza” comercial y mediana superficie comercial (violeta), suelo deportivo (rojo)

[Fig. 7] The area around the Eco-boulevard: 20 residential city blocks (orange), retail ‘square’ and medium-sized retail floor area (violet), sport land (red).



[Fig. 8] Ecobulevar/Avda de la Naturaleza, perspectiva desde el Sur con los grandes árboles metálicos en la zona central.

[Fig. 8] Eco-boulevard (Avenida de la Naturaleza), perspective from the south with the large metal trees in the central area.



[Fig. 9] Ecobulevar, perspectiva hacia el Sur con el gran andén central plantado de plátanos.

[Fig. 9] Eco-boulevard, perspective towards the south with the large central section planted with plane trees.

they amount to 55–65% of the total area. That only leaves between one third and 45% for the other uses: residential city blocks, facilities, sport areas, and so on.

A necessary consequence was that gross densities decreased to between 20 and 34 units/ha, more typical of suburban areas with detached housing than areas where multi-family high-rise housing is a priority (the Vallecas Urban Action Programme is an exception with 44.5 units/ha). Finally, residential architectures became far more eclectic, even capricious, particularly in social housing.

## 2. The Vallecas Urban Action Programme and its western area where the Eco-boulevard is inserted

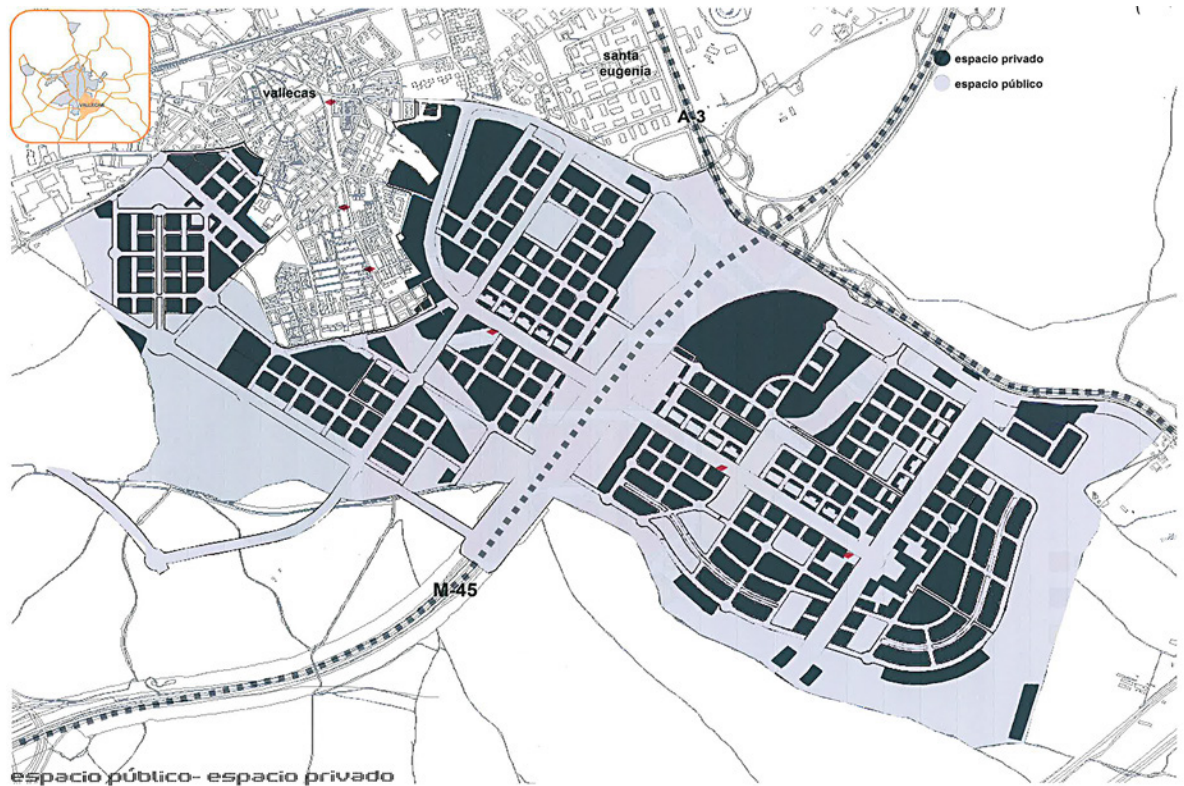
The Vallecas Urban Action Programme began at the beginning of the 1990s. Proposals were put forward by the architects Javier Ruiz, Fernando de Terán and Miguel Colmenares, although it was Valentín Merino who signed the definitive design in 1998 in the end [Figs. 5 and 6]. The development comprises two areas clearly separated by the major division caused by the M-45. The eastern part is a real island in the way we have described above, enclosed by the A-3 highway, the M-45 and M-50 motorways and rural land. It includes an area exclusively for shopping and leisure that is also gigantesque, around 20 ha, whose potency largely explains the functional poverty characterising the remaining space in the district.

However, the western part [Fig. 7], where the Eco-boulevard is located, today called the Avenida de la Naturaleza (Nature Avenue), surrounds the entire old quarter of Vallecas town and, in principle, there were opportunities to create significant links with the pre-existing fabric. These opportunities have been lost in a design that I dare to describe as hasty and routine, in which the contact between new and old fabrics is solved hastily by large plots for facilities or green areas, despite the large nearby parks planned in the urban action programme, such as La Gavia at the southern end of the Eco-boulevard.

Within this western area, the Eco-boulevard is a thoroughfare that is 50 m wide and 500 m long that goes nowhere from nowhere: to be precise from a useless green area on a slope that separates it from the old quarter (still, at the end of 2016, with no landscaping or development at all) to a large roundabout below which the semi-abandoned La Gavia Park lies.

The link to the interesting, active Federico García Lorca boulevard [see Fig. 3], the real shopping and leisure hub of Vallecas town, is clumsy and, if that was not bad enough, a local shopping area has been inserted along its route, just off the Eco-boulevard, formed by three plots that try to form a ‘square’ broken up by two streets and enclosed by opaque retail containers of the Mercadona supermarket type.

The Avenida de la Naturaleza [Figs. 8 and 9] with a width of 50 m, treeless pavements and its large central boulevard where some stunted plane trees (probably planted without soil improvement or drip irrigation) struggle to survive alongside some spectacular, costly and useless ‘designer trees’, in other



[Fig. 10] Usos del suelo en planta baja en la zona del Ecobulevar. Se dibujan en negro las cajas de escalera, flechas en rojo para los accesos peatonales a portales, gris medio para las viviendas en planta baja, gris claro los soportales, naranja los locales comerciales cerrados y violeta los abiertos.

[Fig. 10] Ground floor land uses in the Eco-boulevard area. The stairwells are shown in black, red arrows point out the pedestrian accesses to entrances, mid-grey for the ground-floor flats, light-grey for the arcades, orange for the closed retail units and violet for open units.

“árboles de diseño”, elevadas estructuras metálicas cilíndricas, que debían ser soporte para vegetación tipo enredaderas y servir de lugares sombreados y frescos mientras crecían los verdaderos árboles.

El Ecobulevar tiene un tráfico rodado más bien escaso y su frecuentación peatonal lo es todavía más: sin portales, sin comercio, sin insertarse en recorridos urbanos significativos, no pasa de ser una más de las sobredimensionadas avenidas del PAU identificada si acaso por algunas arquitecturas muy discutibles y por los no menos insólitos árboles de diseño.

En los párrafos que siguen intentaré precisar e ilustrar con imágenes algunos de estos aspectos; en particular los que afectan a la configuración del espacio público y al diseño de algunas de las manzanas residenciales más características.

### 3. El raquíto zócalo comercial y la escasez de portales en el Ecobulevar: su incidencia en la configuración y funcionalidad del espacio público

Al Ecobulevar se alinean 10 manzanas cuadradas de cerca de media hectárea (75x75 m), separadas por la avenida de 50 metros y por cuatro transversales de 25 metros. El optimismo de los diseñadores en cuanto a la capacidad de uso del espacio público por parte de la población residente, les lleva a multiplicar por tres el número de bulevares peatonales en el ámbito: al bulevar central se le añaden otros dos en paralelo (totalmente de uso peatonal) que dan frente a las fachadas traseras de las manzanas del Ecobulevar. Por supuesto, su uso real es más reducido si cabe que el de este.

La generalización del acceso único, uno por manzana o por actuación residencial, empobrece notablemente el espacio público. En ausencia de normativas claras en las Ordenanzas (y de voluntad municipal para que se cumplan) los promotores, tanto públicos como privados, tienden a eliminar los portales pasantes (calle-espacio interior comunitario de cada manzana o promoción), diseñando un acceso peatonal, a veces también rodado, único. Que incluso, a veces, se localiza en una de las vías transversales en vez de dando a la avenida principal [fig. 10].

En concreto en el costado Este del Ecobulevar se abren tan solo 3 portales en un recorrido de 500 m (¡uno cada 170 metros!); en el costado Oeste, a falta de completar una de las manzanas, se abren 6 portales, uno cada 83 m. de media.



[Fig. 11] Fachada al Ecobulevar de la primera manzana a la izquierda (manzana 2).

[Fig. 11] Facade of the first city block on the left overlooking the Eco-boulevard (block 2).

words tall cylindrical metal structures built to provide support for climbing plants and shady, cool places while the real trees are growing.

Vehicular traffic on the Eco-boulevard is minimal and pedestrian traffic is even less frequent. As it has no entrances, no shops and is not part of an important urban route, it is nothing more than one of the urban action programme's oversized avenues identified, if at all, by some highly debatable architectures and the no less unusual designer trees.

In the paragraphs below I will try to explain some of these aspects and illustrate them with images. I will pay particular attention to those that affect the configuration of public space and the design of some of the more characteristic residential city blocks.

### **3. The stunted shopping and leisure base and the lack of entrances in the Eco-boulevard: their impact on the configuration and functionality of the public space**

Ten square blocks of around half a hectare (75x75 m) each are aligned along the Eco-boulevard, separated by the 50-m-wide avenue and crossed by four 25-m-wide streets. As the designers were optimistic about how much use the resident population would make of the public space, they multiplied the number of pedestrian boulevards in the area by three: two parallel boulevards were added to the central one (only for pedestrian use) facing the back facades of the Eco-boulevard's city blocks. Naturally, they are used even less, if possible, than the central one.

The generalisation of a single access, one per city block or residential intervention, significantly impoverishes the public space. Given a lack of clear regulations in the ordinances (and of municipal drive to enforce them), both public and private developers tend to eliminate entrances communicating the public and private spaces (an interior community street/space for each city block or development) and design a single pedestrian, and sometimes vehicular, access. Occasionally, it is even found on one of the side streets instead of opening out onto the main avenue [Fig. 10].

Specifically, on the eastern side of the Eco-boulevard, there are only three entrances along a 500-m route (one every 170 m!). On the western side, where one of the city blocks still needs to be completed, there are six entrances, on average one every 83 m.



**RAMÓN LÓPEZ DE LUCIO**El "Ecobulevar" del PAU  
de Vallecas, 1995-2016Un caso paradigmático  
de fracaso del planeamiento  
y el diseño urbano  
y de la arquitectura

[Fig. 12] Fachada a la 1ª transversal (calle Honrubia) de la 1ª manzana a la derecha (manzana 1): accesos peatonal y rodado únicos a la manzana.

[Fig. 12] Facade overlooking the first side street (Calle Honrubia) of the first city block on the right (block 1): only pedestrian and vehicular accesses for the block.

Peor es aún la situación de los locales comerciales: solo hay 5 (de los que 3 están cerrados) en el costado Este y 4 en el Oeste. De media, una separación de 111 metros entre cada dos locales. ¿Qué eje supuestamente comercial soporta tal separación entre estímulos de consumo/uso?. Claro, que la existencia (consentida por Ayuntamiento y por la Comunidad) de la enorme Zona Comercial de La Gavia y, a menor escala, de una mediana superficie y de la "plaza comercial" cercana al Ecobulevar, ambas ya comentadas, explica en alguna medida tanto la reticencia de los proyectistas de cada manzana o promoción residencial a preveer locales comerciales en las plantas bajas como la desidia por parte de las Ordenanzas de Usos del PAU/Plan Parcial a exigirlos.

La conjugación de estos factores sumados a la diversidad de soluciones volumétricas y compositivas configura unos espacios públicos peatonales, en particular los recorridos longitudinales a lo largo de las dos aceras N-S del Ecobulevar, de muy escaso interés, más bien inhóspitos y casi hostiles. Las fachadas de los distintos bloques apenas presentan huecos, lugares de contacto entre el interior y el exterior; son paños cerrados, si acaso con una fila de ventanas sobreelevadas. Incluso a veces se retranquean y cierran el perímetro de la correspondiente parcela con una elevada valla metálica. O, a la inversa, presentan unos estrechos soportales, a distinto nivel del de las aceras, que más invitan a no traspasarlos que a investigar algún escaso local comercial que a ellos se pueda abrir [fig. 11, 12, 13 y 14].

A la clara desidia de las Ordenanzas edificatorias del Plan Parcial se suma la evidente falta de control por parte de los responsables municipales, tanto los funcionarios de la EMV como los encargados de conceder las preceptivas licencias de edificación. Y, desde luego, el desinterés de los distintos proyectistas de edificios por llegar a acuerdos mínimos o autoimponerse determinada disciplina en aras a la coherencia del conjunto.

En la ciudad tradicional las consuetudinarias reglas y prácticas edificatorias regulaban eficazmente la relación y los ritmos entre edificaciones/ usos privados y el espacio público: la sucesión de portales, locales comerciales, ritmados huecos de las viviendas en planta baja, etc. Ahora el desbarajuste, revestido de libertad de inventiva, es la norma.

#### **4. Las arquitecturas del Ecobulevar: análisis particular de algunas manzanas de promoción pública**

Vamos a analizar con cierto detalle las dos manzanas situadas al Sur del Ecobulevar que flanquean su entrada desde el parque de la Gavia. Ambas son promociones unitarias de la EMV ejecutadas a lo largo de la primera década del s. XXI.

La primera, situada a la derecha, esta proyectada por los arquitectos Enrique Barrera Martínez y César de la Cueva Dobao. Inicialmente eran viviendas de VPP en régimen de alquiler. Es un conjunto de 3 bloques de 6 plantas orientados en dirección Este-Oeste. Un total de 166 viviendas de las cuales 96



[Fig. 13] Fachada al Ecobulevar de las 2 promociones de la 3ª manzana a la derecha: soportales de uso privado y vallas en planta baja.

[Fig. 13] Facade of the second developments of the third city block on the right overlooking the Eco-boulevard: arcades for private use and fences on the ground floor.



[Fig. 14] Fachada al Ecobulevar de la 4ª manzana a la derecha: retranqueo de 2 m. y vallas delimitando la propiedad.

[Fig. 14] Facade of the fourth city block on the right overlooking the Eco-boulevard: 2-m setback with fences around the property.

The situation of the retail and leisure units is even worse: there are only five (of which three are closed) on the eastern side and four on the western side. On average, there is a separation of 111 m between two units. Can any supposedly retail and leisure corridor tolerate such separation between consumer/user stimuli? Of course the existence (agreed by the city council and the autonomous community of Madrid) of the enormous La Gavia shopping centre and, on a smaller scale, of a medium-sized area and 'retail square' near the Eco-boulevard, both mentioned above, largely explains both the reticence of the designers of each city block or residential development to provide retail and leisure units on the ground floors and why the ordinances of uses of the urban action programme/zoning map are slack about demanding them.

The combination of these factors added to the diversity of volume and compositional solutions forms pedestrianised public spaces, in particular the longitudinal routes along the two north-south pavements of the Eco-boulevard, which are of scant interest, rather inhospitable and almost hostile. The facades of the blocks have hardly any openings, places of contact between the interior and exterior; they are closed stretches of wall with perhaps a row of raised windows. Sometimes the perimeter of the plot is set back and enclosed by a high metal fence. Or, quite the opposite, they have narrow colonnades at a different level to the pavements, which seem foreboding rather than an enticement to investigate any shop that might be there [Figs. 11, 12, 13 and 14].

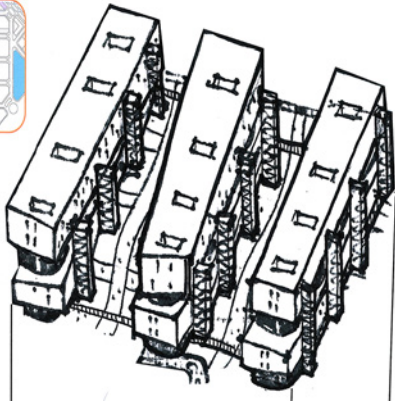
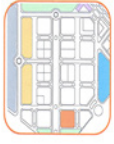
In addition to the obvious apathy of the building ordinances of the zoning map is the obvious lack of control by the municipal authorities, both EMV personnel and officials responsible for granting mandatory building permits. And, of course, the lack of interest the designers of the buildings show in reaching minimum agreements or self-imposing any discipline to ensure the area as a whole is coherent.

In a traditional city, customary building rules and practices effectively regulated the relationship and the rhythms between private buildings/uses and public space: the succession of entrances, retail and leisure units, rhythmmed openings of the housing units on the ground floor, and so on. Now confusion, dressed as inventive freedom, is the norm.

#### 4. The architectures of the Eco-boulevard: in-depth analysis of some city blocks for social housing

We are going to analyse the two city blocks located at the south of the Eco-boulevard, flanking its entrance from La Gavia Park, in some detail. Both are EMV unitary developments built in the first decade of the twenty-first century.

The first, located on the right, was designed by the architects Enrique Barrera Martínez and César de la Cueva Dobao. Initially they were subsidised flats for rent. It is a set of three blocks with six storeys facing an east-west direction. A total of 166 flats, of which 96 face just one direction, either South or



[Fig. 15] Axonometría de la manzana nº 1: tres bloques en paralelo con planta baja sobre pilotis y 4 plantas residenciales distribuidas en dos cuerpos independientes separados por entreplanta diáfana.

[Fig. 15] Axonometric perspective of city block 1: three parallel blocks with a ground floor on pilotis and four residential floors divided into two independent sections separated by an open-plan mezzanine floor.



[Fig. 16] Fachada interior de uno de los bloques de la manzana nº 1 con sus aparatosas escaleras exentas.

[Fig. 16] Interior facade of one of the blocks in city block 1 with its ostentatious freestanding stairs.



[Fig. 17] Fachada al Ecobulevar de los testeros de la manzana nº 1.

[Fig. 17] Facade of the end walls of city block 1 overlooking the Eco-boulevard.

tienen orientación única, a Sur o a Norte. El resto son viviendas pasantes. Los accesos se realizan a través de 12 cajas de escaleras, 3 por bloque, proyectadas hacia el exterior del edificio como elemento compositivo por el que se opta voluntariamente. Su llamativa forma y los vivos colores con que se pintan quieren ser obviamente una de las principales señas de identidad del conjunto [fig. 15].

La disposición de los bloques es perpendicular al Ecobulevar ofreciendo a este sus testeros y vistas longitudinales de los tristes espacios privados interbloque, carentes por completo de vegetación. La disposición de un aparcamiento subterráneo ocupando la mayor parte de la manzana se supone que lo impide [fig. 16, 17].

El acceso se realiza por un solo punto, tanto el de vehículos como el de peatones, situado en la calle Honrubia, la primera transversal a la avenida [fig. 12].

A esta, pues, no se abre un solo portal y tan solo dos locales comerciales que permanecen sin uso en el verano del 2016. El resto de la planta baja se trata como soportales que cubren la totalidad de la proyección vertical de los bloques.

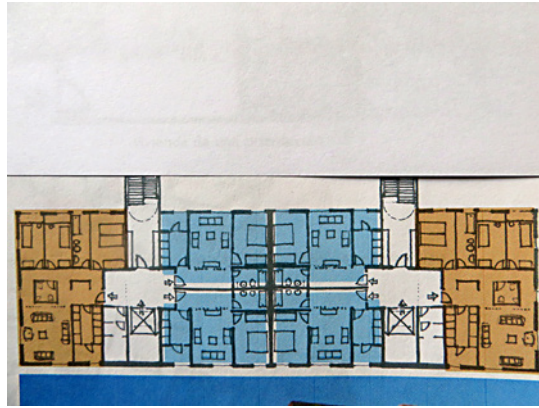
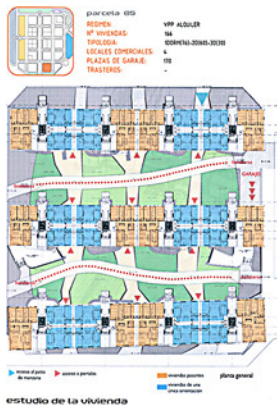
Aparte de los hipotéticos valores compositivos de los bloques, encerrados en su parcela, no se puede afirmar que las viviendas sean excesivamente afortunadas en términos de distribución, iluminación, soleamiento y vistas; simplemente una versión *aggiornada* de los clásicos bloques exentos en paralelo, de los que se han construido centenares de miles en décadas precedentes en toda España y Europa. Seguramente menos eficaces que muchos de ellos en términos energéticos, ambientales y de conservación [fig. 18, 18bis].

La segunda manzana se sitúa a la izquierda del acceso Sur al Ecobulevar. Se trata de una promoción de 127 viviendas de VPP en régimen de venta (¿porqué estas discrepancias numéricas en actuaciones sobre parcelas idénticas y para el mismo promotor, la EMV?). Esta firmada por los arquitectos Araujo y Brieva. Es con toda seguridad la propuesta más peculiar de todas las que dan frente al Ecobulevar. Una especie de medina que compacta toda la manzana con diversos cuerpos edificados en forma de composiciones horizontales de las que emergen torres de hasta 9 plantas [fig. 19].

Esta abigarrada volumetría se subraya jugando con dos colores que ofrecen un fuerte contraste: un gris medio y un verde manzana brillante que se utiliza sobre todo en las torres.

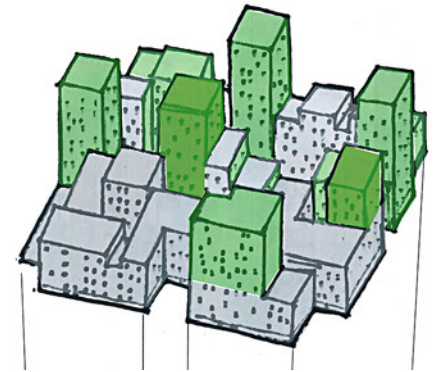
El conjunto cuenta con 13 cajas de escaleras. Un zócalo compacto se extiende a las plantas baja, primera y segunda albergando 76 viviendas, de las cuales 14 en planta baja. En la planta tercera se disponen otras 21 viviendas y en las 6 torres, entre las plantas 4ª a 9ª treinta [fig. 20].

En general se trata de viviendas profundas en las que baño, servicio y distribuidores se sitúan en la crujía central. La disposición de los distintos cuerpos construidos, los pequeños patios que dejan entre sí, las sombras arrojadas, etc. permiten estimar el pasivo del caprichoso castillo residencial protegido: en torno al 25% del total de viviendas del conjunto tienen un soleamiento e iluminación deficientes [fig. 21, 21bis].



[Fig. 18, 18bis] Distribución de planta tipo de la manzana 1, conjunto y detalle; obsérvese la existencia de la mitad de las viviendas de cada bloque con orientación única (en color azul); el resto, viviendas de 3 dormitorios, con doble orientación (color naranja).

[Figs. 18 and 18a] Distribution of a typical floor in city block 1, as a whole and in detail. Notice that half the flats in each block only have one aspect (shown in blue) while the others, three-bedroom flats, have a dual aspect (orange).



[Fig. 19] Axonometría de la 1ª manzana a la izquierda (manzana nº 2) con su característica manera de ocupar el perímetro y el interior de la manzana con volúmenes de diferente altura.

[Fig. 19] Axonometric perspective of the first city block on the left (block 2) with its characteristic way of occupying the perimeter and the interior of the block with volumes of varying heights.

North. The rest are open-ended flats. Access is via 12 stairwells, three per block, designed to protrude towards the building's exterior as a voluntarily chosen compositional element. Their striking shape and the bright colours they are painted obviously aspire to be one of the main identifying features of the block [Fig. 15].

The arrangement of the blocks is perpendicular to the Eco-boulevard, thus affording the latter their end walls and longitudinal views of the sad private interblock spaces completely devoid of plant life. The position of an underground car park occupying most of the city block must prevent any from growing [Figs. 16 and 17].

Access for both vehicles and pedestrians is through only one point on Calle Honrubia, the first street to cross the avenue [Fig. 12].

Not one entrance opens onto this street and there are only two retail units that were still unused in the summer of 2016. The rest of the ground floor has arcades covering the entire vertical spread of the blocks.

Besides the hypothetical compositional values of the blocks, enclosed in their plot, we cannot say that the residential units are excessively fortunate in terms of their distribution, lighting, sunlight and views. They are simply an updated version of the classic freestanding blocks in parallel of which hundreds of thousands have been built in previous decades throughout Spain and Europe. They are surely less efficient than many of them in terms of energy, environment and maintenance [Figs. 18 and 18a].

The second city block is on the left of the southern access to the Eco-boulevard. This is a development of 127 subsidised flats for sale (why are there these numerical discrepancies in interventions on identical plots and for the same developer, the EMV?). Signed by the architects Araujo and Brieva, it is undoubtedly the most peculiar proposal of all the ones overlooking the Eco-boulevard. A type of medina that compacts the entire city block with several sections as horizontal compositions from which towers with up to nine storeys emerge [Fig. 19].

This motley volume is highlighted by playing with two colours offering a strong contrast: mid-grey and a brilliant apple green used on all the towers.

The development has 13 stairwells. A compact base forms the ground, first and second floors containing 76 flats, of which 14 are on the ground floor. Another 21 flats are on the third floor and there are 30 in the six towers between the fourth and ninth storeys [Fig. 20].

In general, they are deep flats with the bathroom, toilet and passageways located in the central bay. The layout of the sections, the small lightwells they leave between them, the shadows they cast, and so on, allow us to estimate the liabilities of the capricious protected residential castle: around 25% of all the flats in the block have deficient sunlight and lighting [Figs. 21 and 21a].

**RAMÓN LÓPEZ DE LUCIO**El “Ecobulevar” del PAU  
de Vallecas, 1995-2016Un caso paradigmático  
de fracaso del planeamiento  
y el diseño urbano  
y de la arquitectura

[Fig. 20] Fachada al Ecobulevar de la manzana nº 2.

[Fig. 20] Facade of city block 2 overlooking the Eco-boulevard.

Una compositiva menos “imaginativa” hubiera permitido que el 100% de las viviendas tuvieran óptimas condiciones ambientales. Al Ecobulevar solo se abre un portal, el resto son viviendas en planta baja. En la esquina Noroeste del grupo aparece un segundo portal y un local comercial cerrado. El frente del conjunto a la avenida esta bien definido, es cierto, pero apenas ofrece interés funcional.

No pienso que sea este el lugar de completar la reseña detallada de cada una de las 10 manzanas. Solo apuntar que también hay soluciones más convencionales en lo que se refiere a su esquema de distribución de volúmenes. Por ejemplo, la 5ª manzana a la derecha (Aguinaga y Asociados, arqtos.), pese a sus estridentes colores vivos, es una manzana cerrada perimetral de viviendas pasantes con un amplio patio central comunitario sin apenas vegetación. La 5ª manzana del costado izquierdo (Mariano Bayón, arqto.) es un simple conjunto de 2 bloques en H orientados en dirección E-O, cerrados por los costados, entre ellos el que da frente al Ecobulevar, por neutros cuerpos de edificación bajos. En ambos casos ni un solo local comercial hacia la avenida y tan solo un portal en la manzana de Aguinaga y un acceso rodado en la de Bayón.

## 5. Epílogo y algunas recomendaciones

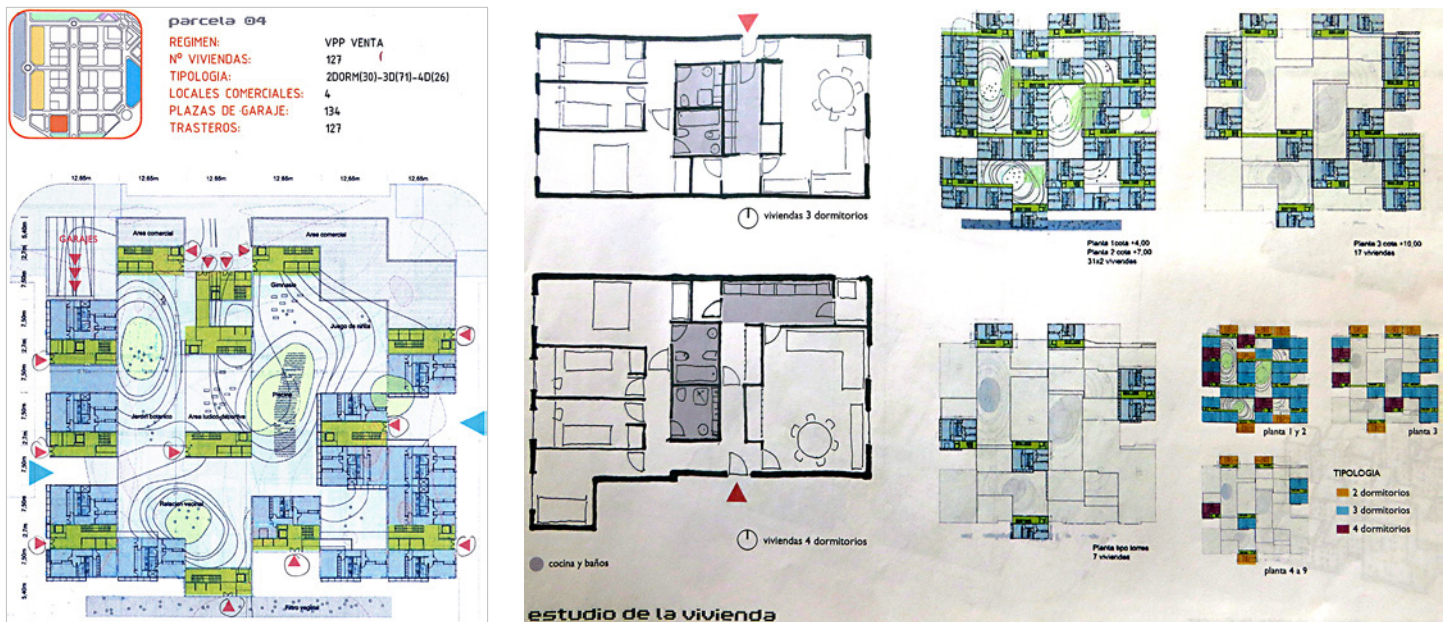
Creo que estas páginas reflejan con claridad el final de ciclo al que hemos llegado en Madrid y otras ciudades españolas en el planeamiento de distritos residenciales y en la materialización de las arquitecturas que acaban configurando su forma y su paisaje.

Después del largo ciclo del racionalismo moderno que dejó esos dilatadísimos paisajes de bloques exentos en medio de espacios intersticiales teóricamente verdes y en la práctica desolados, la reivindicación desde finales de los 80’ del s XX de unos “nuevos ensanches” ,más espaciosos y mejor equipados que los clásicos de finales del XIX, supuso el renacimiento de la esperanza de poder alcanzar una especie de “síntesis virtuosa” entre aquel modelo prestigioso y las enseñanzas de casi un siglo de nueva proyectación residencial.

Si el desenlace de tales deseos ha sido la llegada de los PAUs de Madrid en la primera década del s XXI, no es de extrañar el desconsuelo y pesimismo de bastantes profesionales del que estas páginas narran un episodio limitado pero a mi entender muy representativo [fig. 22].

La actual situación de atonía en el sector inmobiliario que se prolonga desde el 2007/08 es un buen momento para reflexionar e intentar modificar el rumbo. En este sentido, quería plantear algunas recomendaciones que, en cierto modo, ya recogía en una pequeña publicación del 2007 (R. López de Lucio e Iñaki Romero).

En primer lugar, es urgente revisar los parámetros urbanísticos y de diseño urbano que se han ido exagerando hasta extremos poco razonables.



[Fig. 21, 21bis] Distribución en planta de la manzana nº 2; conjunto a cota 0 y detalle de las viviendas de 3 y 4 dormitorios.

[Figs. 21 and 21a] Distribution in plan of city block 2; the whole block at level 0 and detail of the three- and four-bedroomed flats.

A less ‘imaginative’ composition would have meant 100% of the flats having optimal environmental conditions. Only one entrance opens onto the Eco-boulevard; the rest are flats on the ground floor. There is a second entrance and a closed retail unit on the north-western corner of the group. The front facing the avenue has been well defined, it is true, but it affords hardly any functional interest.

I do not think that this is the place to provide a detailed summary of each of the 10 city blocks. I just want to add that there are also more conventional solutions to the distribution of volumes. For example, despite its loud bright colours, the fifth city block on the right (the architects are Aguinaga y Asociados) is a perimeter block of open-ended flats with a large central community courtyard with hardly any plant life. The fifth city block on the left side (the architect is Mariano Bayón) is a simple set of two H-shaped blocks facing an east-west direction, enclosed on the sides, including the one that faces the Eco-boulevard, by low neutral building sections. In both cases, not one retail unit opens onto the avenue and there is only one entrance in the Aguinaga block and a vehicular access in the Bayón block.

## 5. Epilogue and some recommendations

I think these pages clearly show we have reached the end of the cycle in Madrid and other Spanish cities in planning residential districts and implementing architectures that end up shaping its form and landscape.

After the long cycle of modern rationalism that left these extensive landscapes of freestanding blocks in the midst of interstitial spaces that are theoretically green, yet in practice desolate, demand since the end of the 1980s for some new suburban developments that are more spacious and have better facilities than the classic suburban developments built at the end of the nineteenth century led to the revival of the hope of achieving a kind of ‘virtuous synthesis’ between that prestigious model and the teachings of almost an entire century on new residential design.

If the outcome of these desires was the arrival of the Madrid urban action programmes in the 2000s, the pessimism and despair many professionals will feel reading a limited, yet, in my view, highly representative episode on these pages will not surprise me [Fig. 22].

The current lethargic situation of the real estate sector that has lasted since 2007/2008 is a good time to reflect and try to change course. Consequently, I would like to make some recommendations which, to a certain extent, I already mentioned in a short publication in 2007 (López de Lucio and Romero).

An urgent first is to review the town-planning and urban-design parameters that have been exaggerated to rather unreasonable extremes.



[Fig. 22] Ecobulevar y frentes de las manzanas 4ª y 5ª a la derecha con sus particulares códigos de color y materiales.

[Fig. 22] Eco-boulevard and fronts of city blocks 4 and 5 on the right with their particular colour and material codes.



[Fig. 23, 24] Dos aspectos hacia el año 2011 del “nuevo ensanche” de Madrid-Sur: la avenida comercial principal (Pablo Neruda) y la única plaza ajardinada del barrio (plaza del Cine); adviértase su unidad morfológica y de materiales y colores.

[Figs. 23 and 24] Two views taken around 2011 of the new suburban development Madrid Sur: the main retail and leisure avenue (Pablo Neruda) and the only landscaped square in the district (Cinema Square): Notice its morpho-typological and material and colour unity.



--- en actuaciones residenciales de vivienda colectiva las densidades mínimas brutas no deberían bajar del entorno de 50/65 viv/Ha y, en casos concretos y emplazamientos favorables, bien podrían ascender a 85/100 viv/Ha. No tiene sentido urbanizar costosos suelos periféricos próximos para barrios de vivienda colectiva en los que apenas se alcanzan las 30/35 viv/Ha. Esas densidades son más típicas de los suburbios de vivienda unifamiliar adosada o pareada que, al menos, tienen la ventaja de tener mucho menos suelo para ser mantenido por las administraciones públicas (buena parte del verde se internaliza en los jardines privados de cada vivienda).

--- la proporción de suelo parcelado privado (residencial, terciario, comercial) no debería ser inferior al 45/ 50%, cifra que haga posible una mínima continuidad de los tejidos y las actividades urbanas, que permita una cierta imagen de ciudad.

--- en consecuencia habría que reducir las proporciones de suelo destinado a viario y aceras (calzadas, aparcamientos públicos en superficie, aceras/ espacios peatonales), a zonas verdes públicas y suelo para equipamientos públicos. Estas 3 categorías de suelo no deberían superar en conjunto el 50% de la superficie de cada sector y, solo excepcionalmente, alcanzar el 55%.

--- el suelo destinado a viario y espacios peatonales debería estar en proporciones en torno al 30%. Lo que se puede conseguir si se dimensionan con mucho más cuidado las calzadas (número de carriles, ancho de cada carril), las aceras y la superficie y número de plazas de parking en superficie. No tienen sentido vías locales con 2 ó 3 carriles por sentido ni aceras de 8, 10 ó 12 metros de anchura en calles con edificaciones de 4 ó 5 plantas. El número de plazas de aparcamiento anejas a las calles no tiene porque superar relaciones superiores a 0'5/ 0'7 plazas por vivienda, suponiendo que en el interior de cada parcela residencial o de terciario privado ó público se alcanzan relaciones de 1/ 1'20 plazas por vivienda o 60/75 m<sup>2c</sup>.

--- el suelo destinado a verde público (jardines de barrio o plazas arboladas, pequeños parques locales) no debería superar el 10/15 % del suelo total, proporciones que permiten alcanzar los conocidos estándares del Reglamento de Planeamiento de 1978 (18/21 m<sup>2</sup>/ vivienda) con densidades de 50 / 75 viv/Ha. Por otra parte, estos estándares se deberían calibrar en función de los tipos edificatorios, la proximidad a parques urbanos existentes y la propia densidad residencial. No tiene sentido la paradoja del RP 1978 que, a fuerza de emplear simplistas relaciones lineales, conseguía que en sectores de 75 viv/Ha solo quedara en torno al 34/36% de suelo lucrativo una vez descontadas las reservas reglamentarias mínimas de suelo para zonas verdes, deportivas y escolares, estimando el viario-peatonal en torno al 30/32%.



[Fig. 25] Valdebernardo, calle menor de la trama del “nuevo ensanche” en Julio 2010.

[Fig. 25] Valdebernardo, minor street in the new suburban development layout in July 2010.

--- In residential multi-family buildings the minimum gross densities should not drop below 50/65 units/ha and, in specific cases and favourable sites, they could rise to 85/100 units/ha. It makes no sense to develop on costly nearby suburban land for multi-family housing where barely 30/35 units/ha is reached. These densities are more typical of the detached or semi-detached housing suburbs that at least have the advantage of having far less land to be maintained by public authorities (a lot of the green space is placed in the private gardens of each house).

--- The proportion of land divided into private plots (residential, non-residential, retail and leisure) should not fall below 45–50%, a figure that makes a minimum continuity of urban fabrics and activities possible, thus making it look more like a city.

--- Consequently, the proportions of land for highways and pavements (carriageways, above-ground public car parks, pavements/pedestrian areas), public green spaces and land for public facilities should be reduced. These three land categories should not exceed 50% of the surface of each sector, and only exceptionally reach 55%.

--- The land for highways and pedestrian spaces should be in proportions of around 30%. This can be achieved if the carriageways (number of lanes, width of each lane), the pavements and the surface area and number of above-ground parking spaces are sized far more carefully. Local roads with two or three lanes per direction or pavements that are 8, 10 or 12 metres wide make no sense on streets with buildings of four or five storeys. There is no need for the number of parking spaces next to streets to exceed ratios above 0.5/0.7 spaces per flat, assuming that inside each private or public residential or non-residential plot ratios of 1/1.2 spaces per flat of 60/75 m<sup>2</sup> will be reached.

--- The land for public green space (district gardens or tree-lined squares, small local parks) should not exceed 10–15% of the total land area. These proportions make it possible to reach the known standards of the 1978 Planning Regulation (18–21 m<sup>2</sup>/housing unit) with densities of 50–70 units/ha. Furthermore, these standards should be calibrated based on building types, proximity to existing urban parks and residential density. The paradox of the 1978 Planning Regulation—sectors of 75 units/ha, by employing simple linear relationships, containing only around 34–36% of lucrative land left after deducting the minimum regulatory reserves of land for green, sport and school areas, with road/pedestrian estimates of around 30–32%—makes no sense.





[Fig. 26, 27] Dos vistas de IJburg/ Haveneiland (F. Claus, F. van Dongen y T. Schaap, 1998-2010): avenida principal comercial con tranvía (IJburglaan) y calle menor de la trama, mayo 2011.

[Figs. 26 and 27] Two views of IJburg/Haveneiland (F. Claus, F. van Dongen and T. Schaap, 1998–2010): main shopping avenue with tram (IJburglaan) and minor street in the layout, May 2011.

Dejando de lado el espinoso (aunque imprescindible) tema de los estándares y los repartos de suelo, se deberían redactar y hacer cumplir Ordenanzas de Edificación simples pero precisas en una serie de temas básicos. Reglas que delimitaran con claridad el campo de libertad proyectual con el objetivo de hacerlo compatible con la configuración de paisajes urbanos donde la homogeneidad y el carácter sean valores relevantes. Libertad en los detalles, en las resoluciones interiores, en la oferta de tamaños y tipos residenciales diferenciados, etc. Pero unidad en una serie de temas como son la regularidad en las alineaciones a calle, las alturas de cornisa, las relaciones imprescindibles mínimas entre interior y exterior (portales, comercio o dotaciones en planta baja, ciertas lógicas de durabilidad y facilidad de conservación en la elección de materiales y técnicas constructivas, etc.

En términos generales abogaré por reivindicar arquitecturas cotidianas (edificios residenciales, equipamientos locales, etc.) más comedidas, que tuvieran en cuenta los valores y las estéticas que persiguen una cierta unidad, en las que se prima el resultado del paisaje urbano en su conjunto -las perspectivas de calles, el conjunto de volúmenes edificados y de masas de color- por encima de la singularidad y radicalidad de cada proyecto [fig. 23, 24, 25, 26, 27]. Unas arquitecturas más humildes y responsables, menos obsesionadas por aparecer en las páginas de las revistas profesionales y más comprometidas con la construcción de la ciudad y de sus partes.

Desde luego, estas orientaciones pasarían tanto por la revisión de los marcos normativos y su exuberante proliferación de exigencias cuantitativas (“cuánto mayor, mejor”, parece ser su receta dorada: más y más zonas verdes supone necesariamente mejores barrios y mejor ciudad, etc.). Pero también revisar en profundidad la enseñanza en las Escuelas de Arquitectura y en particular en sus Departamentos de Proyectos. A la vez que intensificar las relaciones y entre estos y los de Urbanismo y otras disciplinas. Recuperar el carácter de servicio y en cierto modo artesanal de la disciplina distanciándose de las promesas del show mediático en que algunos pretenden sumergir el conjunto de la actividad de los arquitectos.



Leaving aside the thorny (yet essential) issue of land standards and divisions, simple, yet precise, building ordinances should be drafted and enforced on a series of basic subjects; rules that clearly determine freedom in the design field to make it compatible with the configuration of urban landscapes where standardisation and character are relevant values. Freedom in details, in interior decisions, in the offer of sizes and differentiated residential types, and so on, but unity in a series of issues, such as regularity in street alignments, cornice heights, minimal essential relationships between the interior and exterior (entrances, retail units or facilities on the ground floor), some durability logic and ease of maintenance in the choice of materials and construction techniques, and so on.

In general terms, I would advocate reviving everyday architecture (residential buildings, local facilities, and so on) that is more restrained, considers the values and the aesthetics that pursue a certain unity, and in which the result of the urban landscape as a whole—the perspectives of streets, the series of built volumes and masses of colour—outweighs the special and radical nature of each design [Figs. 23, 24, 25, 26 and 27]. Architecture that is more humble and responsible, less obsessed with appearing on the pages of professional journals and more committed to the construction of a city and its component parts.

Of course, these guidelines would have to be examined by regulatory frameworks and their exuberant proliferation of quantitative requirements ('the bigger, the better' seems to be their golden rule: it appears to necessarily follow that more and more green areas means better districts and a better city, and so on). But we also need to thoroughly revamp teaching in architecture schools, especially in their design departments. And we also have to strengthen the relationships between departments and between them and town planning departments and other disciplines. We need to reintroduce the idea that the discipline is a service and, to a certain extent, a craft and distance our activity from the promises of the media show leading some architects astray.

**RAMÓN LÓPEZ DE LUCIO**El “Ecobulevar” del PAU  
de Vallecas, 1995-2016Un caso paradigmático  
de fracaso del planeamiento  
y el diseño urbano  
y de la arquitectura**Referencias bibliográficas**

López de Lucio, Ramón y Hernández-Aja, Agustín. 1995. *Los nuevos ensanches de Madrid. La morfología residencial de la periferia reciente, 1985-1993*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid. (PDF en descarga libre en Biblioteca Virtual ETSAM/UPM)

López de Lucio, Ramón e Romero Fernández de Larrea, Iñaki. *Construir Ciudad en la Periferia. Criterios de diseño para áreas residenciales sostenibles*. Madrid: Mairera Libros. (hay PDF en descarga libre en Biblioteca Virtual ETSAM/UPM)

López de Lucio, Ramón. 2013. Cap. 9, *Los “Nuevos Ensanches” españoles*. Sevilla, Madrid, Santiago de Compostela. *Razones y límites del intento de retorno a la “ciudad canónica*, 191-213, y Cap. 11, *Madrid en el cambio del siglo XX al XXI. La banalización de la fórmula de los “nuevos ensanches” en los últimos distritos periféricos (PAUs)*, 243-284, en López de Lucio, Ramón. 2013. *Vivienda colectiva, espacio público y ciudad. Evolución y crisis en el diseño de tejidos residenciales, 1860-2010*. Buenos Aires: Editorial Nobuko. (PDF en descarga libre en Biblioteca Virtual ETSAM/UPM).

**Procedencia de las ilustraciones:** las figuras 1, 5, 6 proceden de fuentes del Ayuntamiento de Madrid; las figuras 3, 4, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 20, 22, 23, 24, 25, 26 y 27 pertenecen al archivo fotográfico de Ramón L. de Lucio; las restantes a trabajos de alumnos de Master y de la asignatura optativa de R. L. de Lucio Proyecto Residencial y Espacio Público: la figura 10 al grupo del año 2013 de Laura D. Fernández-Barquero y Andoni Garrán Fernández; las figuras 1, 7, 15, 18, 18 bis, 19, 21 y 21 bis al grupo del año 2009/10 de Lucas Álvarez, Pablo García y Estrella Juárez.



**Ramón López de Lucio** es arquitecto-urbanista, catedrático de Planeamiento Urbanístico en la E.T.S. de Arquitectura de Madrid. Cuenta con una extensa práctica profesional en los terrenos del planeamiento y el diseño urbano en Madrid, Galicia y País Vasco. Es autor de numerosas publicaciones sobre Urbanismo, entre las que destacan: *Madrid 1979-99. La transformación de la ciudad en 20 años de ayuntamientos democráticos* (1999, coautor y editor), *Madrid siglo XX. Guía de Urbanismo* (2004, en colaboración con J.J. Batalla, D. Rivera y J. Tejera), *Construir Ciudad en la Periferia* (2007) y *Ordenar el Territorio, Proyectar la Ciudad, Rehabilitar los Tejidos Existentes. La relevancia del Planeamiento a través de los Premios Nacionales de Urbanismo* (2009).

## **Bibliographical references**

López de Lucio, Ramón and A. Hernández-Aja. 1995. *Los nuevos ensanches de Madrid. La morfología residencial de la periferia reciente, 1985-1993*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid. (A PDF can be downloaded free from the ETSAM/ UPM Virtual Library).

López de Lucio, Ramón and Iñaki Romero Fernández de Larrea. *Construir Ciudad en la Periferia. Criterios de diseño para áreas residenciales sostenibles*. Madrid: Mairera Libros. (A PDF can be downloaded free from the ETSAM/ UPM Virtual Library).

López de Lucio, Ramón. 2013. Chap. 9, *Los “Nuevos Ensanches” españoles. Sevilla, Madrid, Santiago de Compostela. Razones y límites del intento de retorno a la “ciudad canónica*, 191–213, and chap. 11, *Madrid en el cambio del siglo XX al XXI. La banalización de la fórmula de los “nuevos ensanches” en los últimos distritos periféricos (PAUs)*, 243–284, in López de Lucio, Ramón. 2013. *Vivienda colectiva, espacio público y ciudad. Evolución y crisis en el diseño de tejidos residenciales, 1860-2010*. Buenos Aires: Editorial Nobuko. (A PDF can be downloaded free from the ETSAM/ UPM Virtual Library).

**Source of the Illustrations:** Figs. 1, 5 and 6 come from Madrid City Council sources; Figs. 3, 4, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 20, 22, 23, 24, 25, 26 and 27 belong to the photographic archive of Ramón López de Lucio; the others belong to studies by students of the master's degree and optional subject taught by Ramón López de Lucio, Residential and Public Space Design: Fig. 10 belongs to the 2013 group of Laura D. Fernández-Barquero and Andoni Garrán Fernández; Figs. 1, 7, 15, 18, 18a, 19, 21 and 21a belong to the 2009/10 group of Lucas Álvarez, Pablo García and Estrella Juárez.