

## Dotación Servicios Básicos

Según los estándares de la red de servicios básicos ha de cubrir las siguientes necesidades:

### Abastecimiento alimentario y consumo

El abastecimiento alimentario y de consumo agrupa todas las instalaciones públicas dedicadas al comercio. Incluye desde pequeñas dotaciones, como los centros comerciales de barrio, los mercados municipales o los pequeños locales para información y defensa del consumidor; hasta implantaciones de grandes dimensiones como los mataderos, los mercados centrales o mercados de distrito desde los que se garantiza el abastecimiento alimentario de la población. Pinto tan sólo dispone de dos galerías de alimentación con las que no cubre las superficies óptimas determinadas por los indicadores de planeamiento, donde se echa en falta el servicio de un mercado municipal.

### Defensa y justicia

Justicia comprende tanto las instalaciones destinadas a ubicar los centros penitenciarios, como las dirigidas a albergar los servicios relacionados con la administración de la justicia. Pinto dispone de un Juzgado de Paz del cual no se ha podido realizar el cálculo de su superficie para poder estimar el indicador de dicho equipamiento por habitante.

### Protección y mantenimiento del medio ambiente urbano

Este sistema dotacional de servicios básicos está constituido por una variada tipología de redes y dotaciones. Entre los equipamientos para la protección y mantenimiento del medio ambiente se contabiliza un equipamiento supramunicipal, la Estación Sur de Tratamiento de R.S.U., cuyos metros cuadrados desvían el cálculo de metros cuadrados por habitantes de este tipo de dotación. Según el cálculo, con o sin dicho equipamiento, la dotación en Pinto podría mejorar.

### Seguridad y protección civil

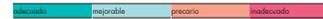
Los servicios municipales de seguridad y protección civil incluyen las edificaciones destinadas a albergar las instalaciones y servicios de Policía Municipal, Bomberos, y Voluntarios de Protección Civil. Pinto cumple con los estándares exigidos, aunque su crecimiento en población sugiere la inclusión de un parque de bomberos cuya reserva de suelo se estima en 0,023 m<sup>2</sup>/hab.

### Servicios de la administración pública

Los Servicios de la Administración Pública corresponden a aquellos servicios destinados a la atención a los ciudadanos en relación con las actividades de carácter administrativo y para desarrollo de las tareas de gestión de los asuntos del Estado en todos sus niveles. No se ha podido realizar el cálculo de la dotación por habitante, ya que no se dispone de los metros cuadrados de los diferentes equipamientos administrativos del municipio.

### Servicios funerarios

Los servicios básicos funerarios comprenden las instalaciones mediante las que se proporciona el enterramiento de los restos humanos y servicios auxiliares: cementerios, tanatorios, etc. Parámetros de ámbito supralocal. Pinto dispone de suficientes reservas de suelo para este tipo de servicios.



ALIMENTACIÓN			
m <sup>2</sup>	2016	m <sup>2</sup> /hab	óptimo m <sup>2</sup> /hab
115	0,692		0,04

JUSTICIA			
m <sup>2</sup>	2016	m <sup>2</sup> /hab	óptimo m <sup>2</sup> /hab
-	-	-	0,02

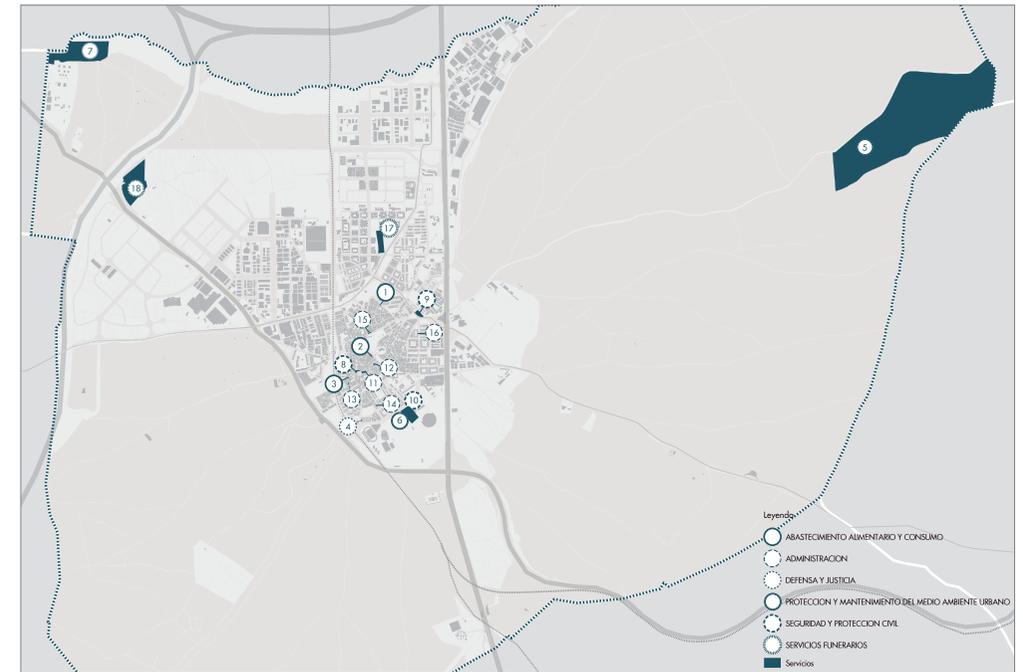
PROTECCIÓN MEDIO AMBIENTE			
m <sup>2</sup>	2016	m <sup>2</sup> /hab	Supralocal óptimo m <sup>2</sup> /hab
1074712 / 0,18	22/0,18		0,8

SEGURIDAD Y PROTECCIÓN CIVIL			
m <sup>2</sup>	2016	m <sup>2</sup> /hab	óptimo m <sup>2</sup> /hab
9560	0,196		0,04

ADMINISTRACIÓN			
m <sup>2</sup>	2016	m <sup>2</sup> /hab	Supralocal óptimo m <sup>2</sup> /hab
-	-	-	0,6

FUNERARIOS			
m <sup>2</sup>	2016	m <sup>2</sup> /hab	Supralocal óptimo m <sup>2</sup> /hab
87648	1,8		0,9

EQUIPAMIENTO- SERVICIOS BÁSICOS- escala 1: 25.000

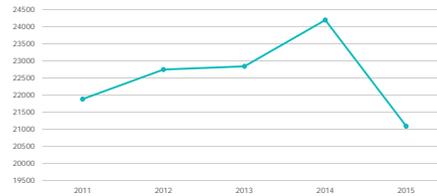


## Seguridad

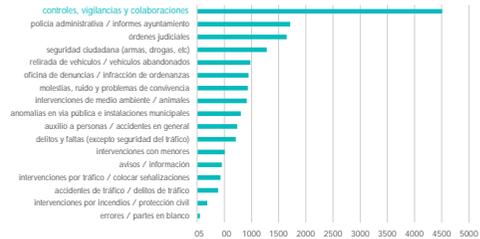
En cuanto los Servicios Básicos, nos centramos en la seguridad local de cara a analizar el municipio en términos de seguridad urbana. Para ello, disponemos de la última estadística de la policía local sobre la que estudiamos los siguientes datos generales:

- Intervenciones policiales
- Denuncias

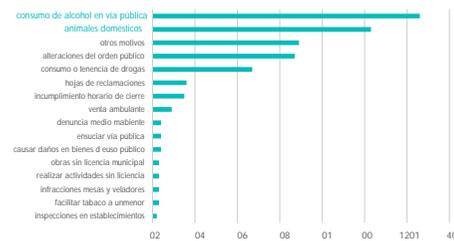
Evolución Intervenciones policiales



Número de Intervenciones policiales por tipología (2015)



Número de denuncias por tipología (2015)



## Previsiones, obras y suelo dotacional pendiente de desarrollo

### Parcelas dotacionales en suelo consolidado pendiente de desarrollar

Pinto dispone de parcelas de equipamientos vacantes tanto en suelo residencial como industrial pendientes de desarrollo, que pueden cubrir diferentes necesidades dotacionales detectadas.

Nº	TIPO EQUIPAMIENTO	tipo suelo	ÁREA m2	ÁREA ha
1	Equipamiento Dotacional	INDUSTRIAL	1011	0,101
2	Equipamiento Dotacional	INDUSTRIAL	10633	1,063
3	Equipamiento Dotacional	INDUSTRIAL	21212	2,121
4	Equipamiento Dotacional	INDUSTRIAL	12178	1,218
5	Equipamiento ocio y recreación	INDUSTRIAL	1974	0,197
6	Equipamiento Deportivo	INDUSTRIAL	2489	0,249
7	Equipamiento Deportivo	INDUSTRIAL	16480	1,648
8	Equipamiento dotacional y comercial	INDUSTRIAL	12700	1,27
9	Equipamiento dotacional y comercial	INDUSTRIAL	6944	0,694
10	Equipamiento dotacional y comercial	INDUSTRIAL	28661	2,866
11	Equipamiento dotacional y comercial	INDUSTRIAL	20583	2,058
12	Servicios urbanos	INDUSTRIAL	2367	0,237
13	<b>RESIDENCIAL</b>		<b>3857</b>	<b>0,386</b>
14	<b>RESIDENCIAL</b>		<b>10873</b>	<b>1,087</b>
15	<b>RESIDENCIAL</b>		<b>1022</b>	<b>0,102</b>
16	<b>RESIDENCIAL</b>		<b>3355</b>	<b>0,336</b>

### Necesidades dotacionales programadas por el PGOU

Atendiendo al contexto actual, observando el número de viviendas establecido por el PGOU para cada uno de estos sectores y el número medio de personas por hogar en Pinto hoy en día (2,6 miembros por hogar, el cual podría disminuir dadas las tendencias sociales globales) se prevé un crecimiento de Pinto de entre 30.000 y 38.000 habitantes alcanzando un total de población entre 80.000 y 88.000.

En este sentido, la previsión de dotaciones para el municipio según el planeamiento vigente (PGOU) es la siguiente:

Educativo: Escuelas Infantiles, Centros de Educación Primaria, Centros de Educación Secundaria
Bienestar social: Centros de Bienestar Social especializados sin alojamiento Hogares y Clubs de mayores Centros de Día de la Tercera Edad
Cultural: Centros étnicos asociativos, Bibliotecas
Deportivo: _
Sanitario: Centros de Salud y de urgencia Centro de Salud especializado sin internamiento Hospital o centro especializado
Servicios básicos: Parque de Bomberos

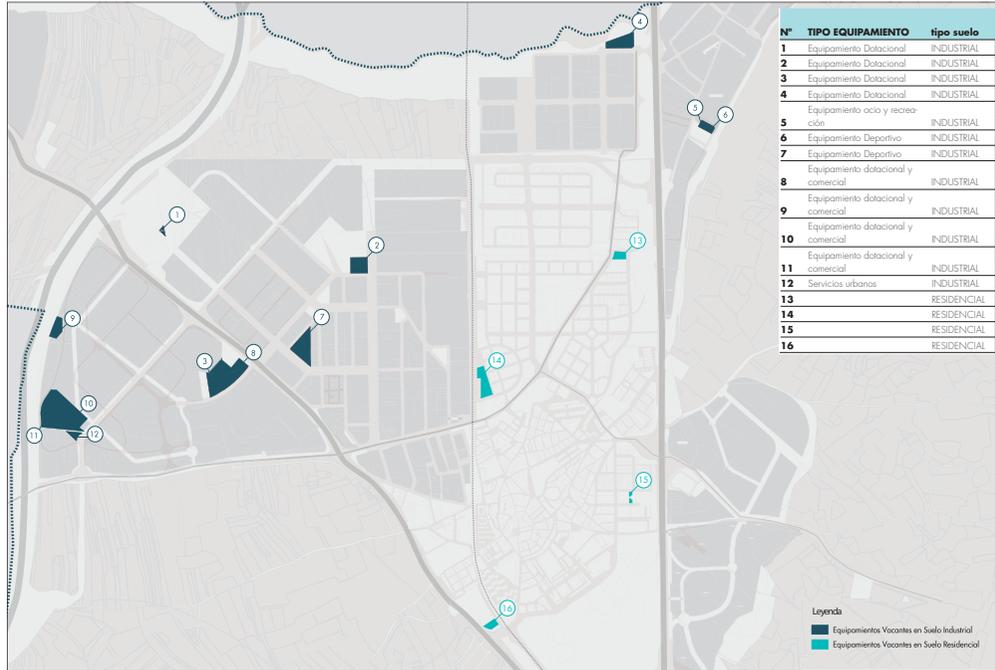
En esta previsión destaca la no inclusión de nuevos equipamientos deportivos.

### Obras previstas relativas a equipamientos municipales

#### OTRAS OBRAS DE EDIFICACIÓN PARA NUEVOS EQUIPAMIENTOS MUNICIPALES:

Nombre del Proyecto	Descripción	Programación aprox.	Inversión aprox.
Gran Archivo Central la Sagrada Familia	Posibles ubicaciones subterráneas: Plaza de la Constitución o Patio del Convento de	MEDIO	LARGO S.D.
Nuevo Edificio de Seguridad (Policía y PIVER)	Existe un anteproyecto municipal	MEDIO	LARGO 2.000.000 €
	Mejora, actualización y modernización del Recinto Ferial. Pavimentos, instalación eléctrica y de fuerza, megafonía, iluminación, redes de conectividad, etc.	MEDIO	LARGO 35.000 €
<b>TOTAL</b>			<b>2.035.000 €</b>

EQUIPAMIENTO- PARCELAS EQ. VACANTES- escala 1: 20.000



## Conclusiones

Pinto en su desarrollo urbano, gracias al planeamiento, ha reservado suelo dotacional para cubrir los estándares deseables y, a su vez, ha ido ejecutándolo, prácticamente, a la misma velocidad que la edificación residencial. Actualmente, el municipio está en una fase de desarrollo en la que requiere planificar nuevos equipamientos y desarrollar las parcelas vacantes para mantener el nivel dotacional que caracteriza al municipio.

	adecuado	mejorable	precario	inadecuado
	DATO		ÓPTIMO	
<b>4. Equipamientos</b>				
<b>EDUCATIVO</b>				
m2 por habitante		3,99 m2/hab		3,65 m2/hab
superficie cubierta por radio de influencia	Mayorable			toda
servicio	Mayorable			-
<b>BIENESTAR SOCIAL</b>				
m2 por habitante		0,21 m2/hab		0,466 m2/hab
superficie cubierta por radio de influencia	Precario			toda
servicio	Mayorable			-
<b>CULTURAL</b>				
m2 por habitante		1,42 m2/hab		0,466 m2/hab
superficie cubierta por radio de influencia	Mayorable			toda
servicio	Adecuado			-
<b>DEPORTIVO</b>				
m2 por habitante		3,99 m2/hab		2,7 m2/hab
superficie cubierta por radio de influencia	Mayorable			toda
servicio	Mayorable			-
<b>SANITARIO</b>				
m2 por habitante		0,05 m2/hab		0,385 m2/hab
superficie cubierta por radio de influencia	Precario			toda
servicio				-

## PROBLEMÁTICAS

No se cubren los estándares de equipamiento de bienestar social en cuanto a los m<sup>2</sup> por habitante, el tipo de centros y la proximidad. Respecto a esta última, principalmente, quedan desprovistos los nuevos barrios.

Saturación del servicio de centros de día de mayores.

La ubicación existente de los equipamientos de carácter vecinal, las escuelas infantiles y los centros cívicos (en la casa de la cultura), no cubren el territorio, dificultan la movilidad y el acceso a la actividad cultural de niños, jóvenes y los más mayores.

En el equipamiento educativo se empieza a detectar la necesidad de un nuevo IES, donde la oferta pública actual representa tan sólo el 38%.

Escasez de recursos educativos para la adecuada diversificación en la capacitación profesional básica.

## VALORES

Adecuada distribución de los equipamientos en la trama urbana, en términos generales.

Pinto posee una gran dotación de equipamiento cultural, superando con creces el nivel óptimo por habitante.

Parcelas de equipamientos vacantes en suelo consolidado que pueden resolver las necesidades dotacionales existentes.

Pinto concentra las instalaciones culturales y deportivas en grandes equipamientos lo que facilita la gestión, aún en perjuicio de la proximidad vecinal.

## PROPUESTAS

Mejorar la difusión de los servicios educativos (web del SIOEP, Punto Informativo Digital sobre tramites y recursos educativos).

Subvencionar las escuelas infantiles públicas.

Habilitar espacios de relación infantil y juvenil a escala vecinal: casa de la infancia, casas de la juventud.

Rehabilitar el Centro Municipal de Cultura.

Proyecto Ciudades Amables con los Mayores.

Edificio para Protección Civil y Policía Local.

Ampliación o construcción de un nuevo Centro de Especialidades Médicas.

Nuevo complejo deportivo en Zona Tenería II, campo de fútbol y pabellón M3.

Mejorar las instalaciones deportivas y su mantenimiento, hacer multifuncionales los pabellones Patricia Chamorro y Alberto Contador, y mejorar la eficiencia energética.

Nuevas infraestructuras deportivas de uso libre en las zonas verdes.

Zonas work out (Parque Juan Carlos I, Parque Europa y Tenería II) Revisión y renovación de Skate Park.

Espacio running en inmediaciones de la Zona verde de Arroyo Culebro.

Incluir en los servicios municipales deportes alternativos (rugby, fútbol americano, gimnasia acrobática, patinaje, buceo, escalada).

Desarrollo de un plan estratégico de mejora de la seguridad en el medio urbano.



## 1.5. Patrimonio cultural

El análisis del Patrimonio cultural del municipio se aborda en este diagnóstico para conocer su situación, protección y difusión, con el objeto no sólo de identificar las problemáticas sino de identificar los potenciales del patrimonio cultural en Pinto, para con ellos favorecer la construcción de la estrategia a futuro del municipio.

Para ello hacemos una aproximación a la historia de Pinto y a su identidad cultural, para después analizar los instrumentos de protección así como la situación actual de sus elementos patrimoniales, tanto en relación a su uso como su presencia y reconocimiento social.

Las fuentes para la elaboración de este apartado han sido proporcionadas por el Ayuntamiento de Pinto y completadas gracias a la colaboración del grupo de investigación en la Gestión del Patrimonio Cultural de la facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid.



Pinto Plan Ciudad

## Historia de Pinto

### Proceso histórico de formación

Para relatar la historia de Pinto retrocedemos hasta su origen, el cual se lo disputan dos hipótesis: La más fundamentada apunta a un origen romano del núcleo y al término "Punctum" (del latín: punto de paso) como origen del nombre del municipio, y la segunda sitúa el origen bajo el poder del Islam, y que tiene relación con una hermosa leyenda que nos dejaron los invasores de la media luna: "La Leyenda del Arca" y la denominación de "centro geográfico de la península Ibérica".

### Invasión y Reino Visigodo

De la invasión y Reino Visigodo se conoce, gracias al sitio arqueológico "Tinto Juan de la Cruz", las huellas de un incendio generalizado y la reutilización de algunas estructuras de las villas tardorromanas arrasadas de comienzos del siglo V.

Ya en la época islámica toda esta zona estuvo bajo la dominación musulmana desde el año 711 hasta el 1083, en que Alfonso VI reconquistó estas tierras en su camino hacia Toledo, aunque no se han documentado restos pertenecientes a este período.

### S.XI - S.XV

Durante la Reconquista la pequeña aldea de Pinto fue una de las poblaciones que el rey Alfonso VI conquistó, hacia el año 1083, en su avance hacia Toledo, tomado en el año 1085.

Ya en los s.XII y XIII, el área que hoy ocupa Pinto se encuentra sumida en los conflictos feudales sobre la posesión de tierras, en los que distintos reyes mediaron en los deslindes entre tierras castellano-leonesas y las de la actual CM. Se sitúa en esta época el origen de la famosa frase "entre Pinto y Valdemoro", que se supone surgió por disputas entre los dos pueblos para ga-

narse el favor del rey Fernando III el Santo. Este rey presenció la colocación de 42 hitos y mojones entre las poblaciones para deslindarlas. Las fuentes escritas que recogen este hecho son las primeras en citar el nombre del actual municipio (1184).

Sea como fuere, es en 1359 cuando la aldea pasa a tener cierta entidad, convirtiéndose en Villa de Señorío, siendo su primer Señor D. Íñigo López de Orozco. Aún así, diversas epidemias y conflictos entre los reyes de estas épocas, impiden que la Villa se desarrolle hasta el s.XV, cuando el núcleo urbano se ve consolidado.

### S.XV - S.XVIII

En el s.XVI, Pinto se convierte en un lugar bastante citado en las fuentes escritas de la Edad Moderna. Primero lo fue por participar en las revueltas comuneras en contra del Rey Carlos I, y más tarde, porque su torre se convierte en prisión de nobles en época de Felipe II. Entre ellos/as, estuvo encerrada la Princesa de Éboli por sus traiciones a la corona, y a esta mujer le debe el nombre el citado edificio.

La torre de Éboli, inmueble aislado de 30 metros de altura y situado dentro del centro urbano del municipio, parece tener su origen en un recinto fortificado del s.XIV o XV. En él habría algunas áreas habitacionales para cuando pasase la realeza por el Señorío. Son las referencias escritas sobre distintas estancias de reyes y nobles, lo que ha hecho plantear esta hipótesis, pero no existe ningún estudio arqueológico que la confirme.

De este período es también algún edificio religioso que a día de hoy se conserva, como la Iglesia - Convento de las Madres capuchinas. También a lo largo del siglo XVI se desarrollan una buena parte de las obras de la Iglesia Parroquial de Santo Domingo de Silos.

En el s.XVII, Pinto pasa a ser Condado, pero a pesar de esta nueva y mejor categoría político-administrativa, puede decirse

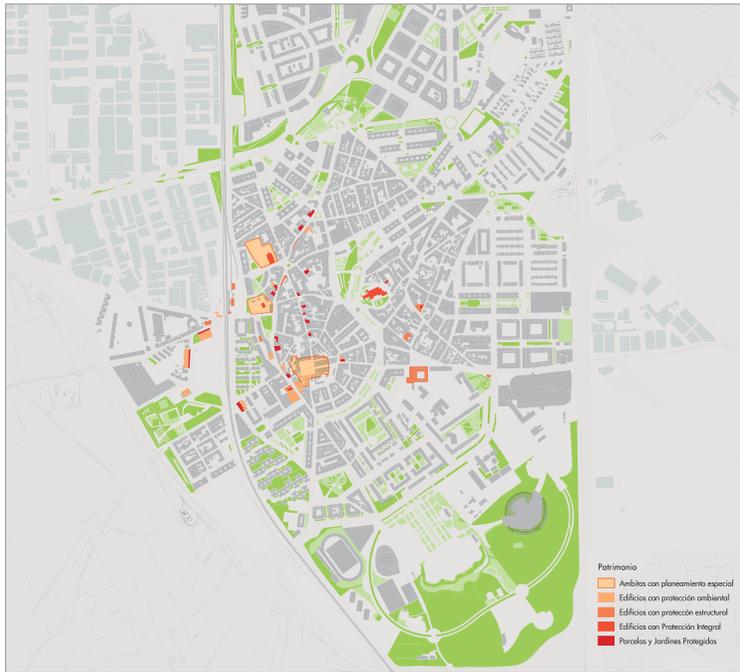
que desde el final de siglo y durante todo el siguiente, el municipio atraviesa un período de recesión económica y demográfica, quizás motivado por su eminente carácter rural y la escasez de actividades comerciales o artesanas en la zona. El catastro de Ensenada es la fuente más fidedigna sobre las actividades económicas del municipio en estos momentos.

### S.XIX - S.XX

La actividad agrícola y ganadera es también la dominante en el s.XIX, pero continúa la decadencia del municipio. Desde el punto de vista económico, es a mediados de este siglo cuando se funda la primera industria del municipio, en concreto, una fábrica de chocolates ("Compañía Colonial", una de las más importantes del sector en la España decimonónica). El motivo de que se instalara allí esta fábrica está relacionado con la primera red significativa de infraestructura que pasó por Pinto. En 1851, la Reina Isabel II inaugura la línea de ferrocarril Madrid - Aranjuez (por donde hoy pasa la red de cercanías), que tenía parada en el municipio.

La primera mitad del s.XX sigue presentando unas características similares a etapas anteriores para Pinto. En 1925 se instaura la doble vía de ferrocarril Madrid - Aranjuez, construyéndose el conjunto de edificios de la estación que hoy conocemos. Hasta los 50, el crecimiento económico y social del municipio es lento, viéndose especialmente perjudicado durante la guerra civil que dejó huella en la historia del municipio. En 1936, el bando nacional ocupa la localidad, tomándola como base militar para preparar una de las batallas más importantes de este conflicto bélico: la del Jarama. De esta época se conserva en diversas localizaciones vestigios de la guerra que están siendo documentados. En concreto se ha excavado y señalado el enclave de la Guerra Civil española de Los Yesares, llevado a cabo por la Concejalía de Cultura del Ayuntamiento de Pinto y el grupo de investigación "COTA 667: Arqueología y Patrimonio" incluyendo el sitio en la Red de Yacimientos Visitables de la Comunidad de Madrid.

PATRIMONIO- CONSERVACIÓN EDIFICIOS PROTEGIDOS- escala 1:15000



## Instrumentos para la protección del patrimonio

El PGOU incluye en su catálogo de bienes protegidos los siguientes elementos: edificación, jardines y ámbitos urbanos. Para su protección establece tres categorías:

- Protección integral, la cual solo ostentan tres edificaciones.
- Protección estructural
- Protección ambiental.

## Planeamiento y ordenaciones específicas

Se remite a la redacción de Planes Especiales de Conservación y Protección los siguientes ámbitos, en tanto no se aprueben definitivamente los Planes Especiales de Reforma Interior correspondientes, se mantendrá la edificación existente en cada uno de ellos:

- **Ámbito de la Plaza de la Constitución.** Se trata del ámbito que en el Planeamiento está catalogado como **Ámbito de Especial Interés Ambiental nº 2**, Plaza de la Constitución.

Es un entorno urbano de gran valor tradicional, en cuanto a edificaciones y a usos singulares, en el que se encuentran situados

edificios de uso público de interés tradicional y ambiental, como el caso del Ayuntamiento y la Posada.

Es también de gran interés las edificaciones de fachada a la Plaza, aunque algunas han sido fruto de modificaciones tanto estructurales como ornamentales, que han dado lugar a impactos edificatorios que se deberían preservar para un futuro.

Como hemos visto en el análisis de la estructura urbana, el Plan Especial del ámbito de la Plaza de la Constitución fue desarrollado, sin embargo, dificultades en su gestión han llevado a un mal funcionamiento de la actividad en los bajos comerciales de dicho área.

- **Ámbito de la Torre de la Princesa de Éboli.** Se trata de un ámbito que en el Planeamiento está catalogado como **Ámbito de Especial Interés Ambiental, nº 12**.

Es un entorno de gran fragilidad que ha sido objeto de intervenciones recientes, cuya tendencia ha sido el agotamiento de los espacios próximos.

Por esta razón, este ámbito debe ser objeto de un Plan Especial de Reforma, que garantice su conservación y percepción como elemento singular e hito urbano, estableciendo por tanto las limitaciones a la ocupación del suelo que impidan estos objetivos.

Asimismo, se considera oportuno para este ámbito obtener los suelos próximos y las garantías

suficientes para su conservación futura.

- **Ámbito del Convento de las Monjas Capuchinas.** Se trata de un ámbito que en el Planeamiento está catalogado como **Ámbito de Especial Interés Ambiental, nº 13**.

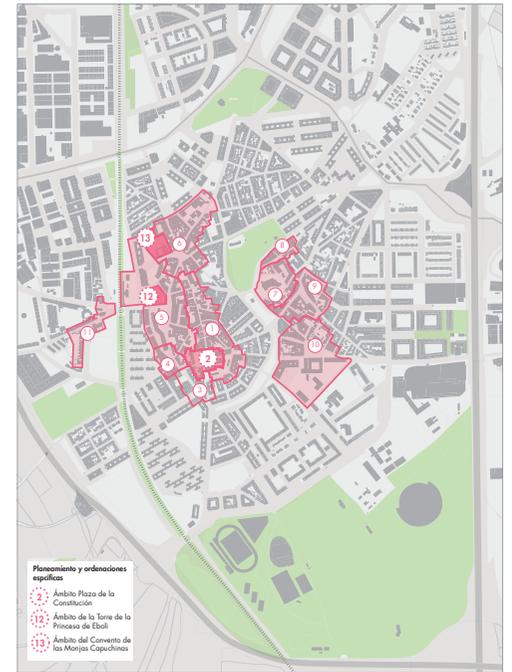
Es un entorno en el que predomina el espacio libre sobre el ocupado y debe ser preservado para la correcta percepción de la Iglesia y el Claustro.

Por estas razones, el **Ámbito del Convento de las Monjas Capuchinas** se considera lo suficientemente significativo para que su ordenación y ordenanza de aplicación sea remitida a un Plan Especial de Conservación.

### ÁMBITOS ESPECIALES PROTEGIDOS

Nº 1-2	Calle Real y entorno Plz. Constitución
Nº 3	Pedro Faura
Nº 4	Raso Rabalada
Nº 5	Plz. Jaime Menic
Nº 6	Plz. Capuchinas
Nº 7	Iglesia Parroquial
Nº 8	Calle Salana
Nº 9	Raso Nuevero
Nº 10	Plz. Sagrada Familia
Nº 11	Entorno Chalets C/ Fueter
Nº 12	Ámbito Torre de Éboli
Nº 13	Ámbito Convento Capuchinas

PATRIMONIO- ÁMBITOS PROTEGIDOS escala 1: 15.000



## Uso y conservación del patrimonio catalogado:

### Edificación

A continuación, se analiza la situación actual de los edificios catalogados, para ello se valora su estado de conservación y se define su uso actual.

En la tabla se observa como de las 23 edificaciones protegidas, sólo poco más de la mitad se encuentran con un nivel de conservación adecuado. Entre los bienes no conservados destaca la Torre de Éboli, por tratarse de un edificio con nivel de protección integral, y, por su parte, el Convento de la Sagrada Familia, por tratarse de un edificio público. En ambos casos, la administración ha dado los pasos necesarios para subsanar la situación.

En cuanto al uso de las edificaciones, todos los bienes de titularidad pública rehabilitados contienen diferentes servicios de carácter básico o de tipo cultural. Sin embargo, en los bienes de propiedad privada se echa en falta un uso que pueda ser apreciado por los pinteños.

BIC	REHABILITADO (SÍ/NO)	USO ACTUAL (si corresponde)	Propietario (público /privado)
<b>protección integral</b>			
Nº 1. Torre de la Princesa de Éboli	No (Antigua consolidación)	Uso particular	Privado
Nº 2. Iglesia Parroquial de Sto. Domingo de Silos	Si	Religioso	Privado ¿? (Obispado)
Nº 3. Iglesia del Convento de las Monjas Capuchinas	Si	Religioso	Privado ¿? (Obispado)
<b>protección estructural</b>			
Nº 4. Edificios de La Estación	Si - Sólo parcialmente	Servicio transporte // Sin uso	Privado ¿? (ADIF)
Nº 5. Convento de la Sagrada familia	No (proyecto aprobado)	Sin uso (Antiguo Centro cultural)	Público (Ayuntamiento)
Nº 6. Iglesia del Convento de la Sagrada Familia	No (proyecto aprobado)	Sin uso	Privado ¿? (Obispado)
Nº 7. Casa de la Cadena	Si	Centro Cultural y Biblioteca	Público (Ayuntamiento)
Nº 8. Fábrica de Chocolate Pza. Jaime Meric	Si	Servicios Administrativos	Público (Ayuntamiento)
Nº 9. Ermita del Cristo	Si (Sui generis)	Religioso	Privado ¿? (Obispado)
Nº 10. Ermita de San Antón	Si	Religioso	Privado ¿? (Obispado)
Nº 11. Casa de la calle Pedro Faura	No (estado muy deficiente)	Sin uso	Privado
Nº 12. Edificio Plaza Raso Navero	Si	Vivienda // Oficinas	Privado
Nº 13. Fachada Edificio Edmundo Meric	Si	Vivienda // Oficinas	Privado
Nº 16. Edificio Plaza de la Constitución	Si	Vivienda // Comercial	Privado
Nº 23. Edificio C/ Real	No (estado muy deficiente)	Vivienda	Privado
<b>protección ambiental grado 1</b>			
Nº 14. Plaza de la Constitución con vuelta a la calle Costa Rica	No (estado deficiente)	Vivienda (uso parcial)	Privado
Nº 15. Idem a la calle Perú	Si	Servicios Administrativos	Público (Ayuntamiento)
Nº 24. Edificio C/ Edmundo Meric, nº 12.	No (estado deficiente)	Vivienda	Privado
Nº 25. Edificio C/ Edmundo Meric, nº 14	No (estado deficiente)	Vivienda	Privado
Nº 28. Conjunto Chalets - C/ Ignacio Fuater	Si	Vivienda	Privado
Nº 30. Plaza de la Constitución nº 3	Si (Sustituido)	Vivienda / comercial	Privado
Nº 31. Plaza de la Constitución con vuelta a calle Costa Rica. Nº 31. Edificio en la Plaza de la Constitución.	Si (Sustituido)	Vivienda	Privado
Nº 35. Conjunto de viviendas jardín en C/ Princesa de Éboli	Si	Vivienda	Privado

## PATRIMONIO- CONSERVACIÓN EDIFICIOS PROTEGIDOS



Legenda  
 Edificio Rehabilitado  
 NO estado muy deficiente  
 NO estado deficiente  
 NO proyecto aprobado  
 Si consolidado emergencia  
 Si parcialmente  
 Si  
 Ámbitos espaciales protegidos  
 Pinto Plan Ciudad



Nº 5 Convento Sagrada Familia



Nº 10 Ermita San Antón Abad



Nº 1 Torre de Éboli



Nº 2 Iglesia parroquial Santo Domingo de Silos



Nº 8 Fábrica de Chocolate Jaime Meric



Nº 10 Convento de las mojas Copuchinas

### Sitios arqueológicos

La historia arqueológica del municipio se resume a contar las intervenciones publicadas que en él se han realizado como consecuencia de las actuaciones urbanísticas y de las prospecciones de la Carta Arqueológica.

En la memoria de la Carta Arqueológica del municipio, se consideraban dos zonas de alto potencial arqueológico: una el arroyo Culebro y su entorno, y otra el casco urbano y sus inmediaciones. En las prospecciones de la Carta se localizaron 70 yacimientos, de los que la mayoría se atribuyen a la Prehistoria Reciente (del Bronce al Hierro II), siendo los de época romana y calcolíticos los siguientes más numerosos, y en menor medida los paleolíticos y medievales (5 cada período), y en último lugar los modernos contemporáneos (4).

Al igual que en otros lugares de la CM, es el entorno de los cauces fluviales donde más muestras quedan de los períodos paleolíticos en la región. En el caso de Pinto, se localizó un taller lítico del Pleistoceno Superior en el entorno del arroyo De los Prados, cerca de la Nacional IV. Como consecuencia de la ampliación de la ciudad, otro yacimiento paleolítico también fue documentado al sur del Parque Europa.

Las ampliaciones residenciales y las remodelaciones de barrios modernos han permitido la intervención en varios yacimientos que van en la mayoría de los casos, desde la Prehistoria Reciente al mundo medieval. Desde el Bronce Final hasta el período más reciente citado, se excavó en el Barrio del Prado, de nuevo próximo al arroyo que le da nombre a la zona, un yacimiento ("la Indiana") en el que se localizaron estructuras de distintas épocas: "fondos" y restos de estructuras de una cabaña del Bronce, otros restos estructurales de época romana, una necrópolis visigoda con un total de 48 enterramientos y alguna otra estructura junto con silos de época hispanomusulmana.

Del Hierro I, se ha intervenido un yacimiento que se encontraba bastante arrasado, conocido como "La Capallena". Gracias a este análisis, y a los datos aportados por otros yacimientos del sur de la CM, se han podido realizar interpretaciones globales sobre este período en el Alto Tajo.

De época altoimperial (romana) y visigoda, destaca sin duda alguna la intervención en el yacimiento de "Tinto Juan de la Cruz", situado en la margen sur del arroyo Culebro. La villa romana encontrada media unos 3000 m<sup>2</sup>, posteriormente, y sobre la parte central de esta construcción rural, el lugar fue reutilizado para hacer de necrópolis visigoda con un total de 80 tumbas. Este yacimiento, no visible, podría a ser interesante potenciarlo, ya que existe poco conocimiento sobre la vida cotidiana visigoda.

Como dato general del período romano, tan sólo añadir que las prospecciones de la Carta Arqueológica situaban en torno



Planta de la excavación del yacimiento de Tinto Juan de la Cruz. Fuente: Barroso et al. 1996: 16.

a dos ejes principales la ocupación para esta época, uno en la franja del arroyo Culebro y otro en dirección norte sur, y no se ha detectado ningún núcleo urbano en la zona; en Pinto tan sólo se han encontrado espacios vinculados a la vida en el campo.

Por su parte, los restos del período islámico más significativos que se han documentado corresponden a los citados del yacimiento de la Indiana y no parecen remontarse más allá del s. IX o del X.

Desde el punto de vista de las intervenciones arqueológicas, poco más se puede decir sobre Pinto. Los demás períodos están constatados a través de las fuentes escritas. Se sabe que la zona tuvo ocupación islámica hasta el s. X, cuando Alfonso VI la conquistó junto a Toledo. Por entonces parece clara la existencia de una pequeña aldea en ella, de la que pudiera conservarse algo bajo el casco urbano, pero de la que hoy no se tienen más datos.

Por último, añadir los últimos trabajos realizados en el municipio en la documentación de los sitios con restos de la Guerra Civil. En Pinto tuvo lugar la preparación de la batalla del Jarama de donde se conservan búnquers y trincheras.

**PATRIMONIO- SITIOS ARQUEOLÓGICOS** -escala 1: 40000



## Interpretación y promoción del patrimonio

### Actividades municipales relativas al patrimonio

Desde la Concejalía de Cultura se vienen abordando proyectos de diferente carácter encaminados a conservar y difundir el patrimonio en todo su conjunto:

- Catalogación y digitalización del Archivo Parroquial, mediante Convenio con el Obispado de Getafe.
- Señalización de los edificios históricos con tótems que recogen una aproximación histórica de cada uno de ellos.
- Acciones en relación con el III Centenario de la Ermita del Cristo:
  - Publicación de un libro que recoge la historia de la Hermandad y de la Ermita.
  - Recuperación del Libro Fundacional de la Orden del que hemos hecho un facsímil para que pueda disfrutarse en la ermita.
- Creación y gestión del yacimiento arqueológico visitable "Los Yesares" en el Parque del Sureste, donde se conservan numerosos búnkers de la Guerra Civil
- Creación JORNADAS DE PATRIMONIO HISTÓRICO que aglutinan actividades de diferente carácter: publicaciones, exposiciones temáticas, charlas, visitas... Todo ello con el objetivo de poner en valor la historia y el patrimonio locales.

- Aula de Historia Local: taller formativo donde se enseña la historia de Pinto.
- Potenciación festividades tradicionales: San Antón (17 enero) y San Juan (23 junio).
- Patrimonio Arqueológico en Pinto y su presentación al público. Pinto cuenta con un Parque Arqueológico desde el año 2001. Dicho Parque, al que le da el nombre el historiador local Gonzalo Arteaga, se sitúa dentro de otro parque urbano más grande, el citado anteriormente como "Juan Carlos I". En total, el área arqueológica ocupa 18.000m2 en las que se recrean diferentes etapas de la Historia de Pinto a través de reproducciones de hábitats prehistóricos, romanos y visigodos. Igualmente, existe un edificio de recepción que alberga una sala de exposiciones, audiovisuales y talleres. En él se hace referencia a la ZA del municipio y a las áreas protegidas por su potencial arqueológico. De los yacimientos citados anteriormente, se exhiben allí parte de las estructuras de la villa romana y necrópolis visigoda de Tinto Juan de la Cruz, que fueron trasladadas a este lugar para su exposición pública. Igualmente, se ha reproducido el área de habitación del yacimiento de la Indiana.



Fragmento del panel exposición vestigios de la Guerra Civil en Pinto



Interpretación historia Princesa de Éboli, II Jornadas Patrimonio Histórico Pinto

PATRIMONIO- RUTAS WIKILOC- escala 1:15000

Presencia del patrimonio en actividades sociales

Para analizar la representatividad del patrimonio en el ámbito social se estudian redes sociales que establecen vínculos con espacios físicos, la prensa local, así como las asociaciones de carácter cultural existentes en el municipio.

A partir de la lectura de las distintas tablas, observamos que el reconocimiento social de los diferentes elementos que construyen el patrimonio cultural de Pinto, de donde se extraen la relevancia que cobran principalmente el Parque Juan Carlos I, la Torre de Éboli y por último los búnkers y trincheras de la Guerra Civil.

RRSS PINTO	
WIKILOC	rutas
búnkers y trincheras guerra civil	12
Santo Domingo de Silos	1
Parque Egido	1
Convento Capuchinas	1
Torre Éboli	1
Estación	1
Plaza de la constitución	1
Arqueopinto	1
Arroyo gautén	1
Cañada Real Galiana	2



INSTAGRAM	Fotos
Lago artificial Parque Juan Carlos I	12
Torre Éboli	2
Ermita del Cristo	1
Plaza del Cristo del Calvario	1
Estación	1
Casa Colón	2
Plaza Jaime Meric	1

FACEBOOK	Seguidores
Yo soy de Pinto (grupo)	5400
Parque Juan Carlos I	469
Ayuntamiento	2839
ACIP Pinto (empresas)	538
La voz de Pinto (noticias)	2452
Vivir en Pinto (empresas)	2264

TWITTER	últimos tweets
#Pinto	Ayuntamiento de Pinto
#Torre Éboli	Plaza de la Constitución
#parquejuancarlosI #pinto	1 tweet 2 fotos
	5 tweets

PRENSA	Últimos artículos
http://zigzagdigital.com/	- Abril 2016. Expropiación Torre de Éboli
	- (Febrero 2016) La Comunidad restaurará las iglesias parroquiales de Pinto y Ciempozuelos.
	- (Noviembre 2015) Arrancan las II Jornadas de patrimonio histórico local — ZIGZAG digital.
	- 2012. Colección artículos: Pinto y su historia
http://www.lavozdepinto.com/	- (Julio 2016) Yo soy de Pinto presenta una exposición sobre los años 70 y 80.
	- Abril 2016. Varios colectivos pinteños organizan una concentración por la III República.
	- Marzo 2016. IV Ruta Senderista en el Parque Regional del Sureste y patrimonio guerra civ.
	- Noviembre 2015. II Jornadas de Patrimonio Histórico Local

ASOCIACIONES - COLECTIVOS	actividades recientes vinculadas con el patrimonio cultural de Pinto
Patrimonio Arqueológico Guerra Civil Pinto	Rutas y textos sobre patrimonio de la guerra civil. <a href="http://patrimonioarqueologico guerra civil pinto.blogspot.com.es/">http://patrimonioarqueologico guerra civil pinto.blogspot.com.es/</a>
Asociación cultural Taller de teatro de Pinto	Visitas teatralizadas
Ecologistas en Acción	Visitas Parque Regional Sureste y yacimientos arqueológicos
Asociación sociocultural Trilce	Integración colectivos extranjeros
Asociación sociocultural La Xata	Igualdad cultural
Asociación cultural "TORRE DE ÉBOLI"	festivales solidarios



Captura Instagram Insight Pinto y alrededores



Captura Instagram Insight centro urbano de Pinto



Captura página facebook "Yo soy de Pinto"

## Conclusiones

Pinto es un municipio con historia derivada de su ubicación como cruce de caminos, quedando en su territorio restos de las distintas etapas históricas en forma de yacimientos, cañadas, edificios y episodios de la memoria. Sobre lo que se debe puntualizar que, a excepción de la tragedia de la princesa de Éboli, la historia acontecida en el municipio no ha tenido gran trascendencia. En cualquier caso, existe una riqueza histórica que el municipio reconoce y difunde a través de sus equipamientos culturales: Arqueopinto y la Casa de la Cultura, así como a través de actividades transversales que integran este patrimonio como eventos festivos, actividades ambientales, deportivas o educativas.

Así pues, el principal problema de Pinto en relación a su patrimonio es la falta de conservación de sus principales bienes y los impactos urbanos que ha sufrido el casco histórico en su renovación, así como el tratamiento urbano que reciben las cañadas y vías pecuarias.

adecuado	mejorable	precaria	inadecuado
<b>5. Patrimonio</b>			
Figuras de protección del patrimonio		Mejorable	
Uso y conservación		Precaria	
Difusión y promoción		Inadecuado	

## PROBLEMÁTICAS

Las figuras de protección de los bienes catalogados no han exigido a los propietarios la conservación de los inmuebles ni al Ayuntamiento la participación activa en dicha protección.

La Torre de Éboli se mantiene cerrada al público y sin rehabilitar por sus propietarios a pesar de estar catalogado como BIC.

Tratamiento de los caminos originarios del municipio como viales de tráfico rodado sin ningún tratamiento especial.

## VALORES

Difusión del patrimonio en la prensa local.

Existencia de actividades deportivas, culturales, ambientales y educativas vinculadas al patrimonio.

## PROPUESTAS

Modificar el catálogo del PGOU para conservar lo catalogado.

Priorizar la recuperación de la Torre de Éboli.

Fomentar actividades que favorezcan conocer la historia más reciente de la localidad, después de la guerra civil.

Promocionar el yacimiento "Tinto Juan de la Cruz" ya que se conoce muy poco de la vida cotidiana en el mundo visigodo.

Mejorar el tratamiento urbano de la Cañada Real Galiana para un fácil reconocimiento de su historia.

Aumentar el aprovechamiento de los recursos patrimoniales con actividades municipales de diferente carácter.



# 1.6

## Análisis Integrado

### 1.6. Movilidad

## 1.6. Movilidad

El análisis de la movilidad en el municipio es clave para entender las dinámicas de la población y plantear nuevos modelos de desplazamiento más sostenibles. Para este análisis recogemos el estudio realizado en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible realizado en el municipio, todavía vigente en sus conclusiones ya que se ha avanzado muy poco en las propuestas que éste define.

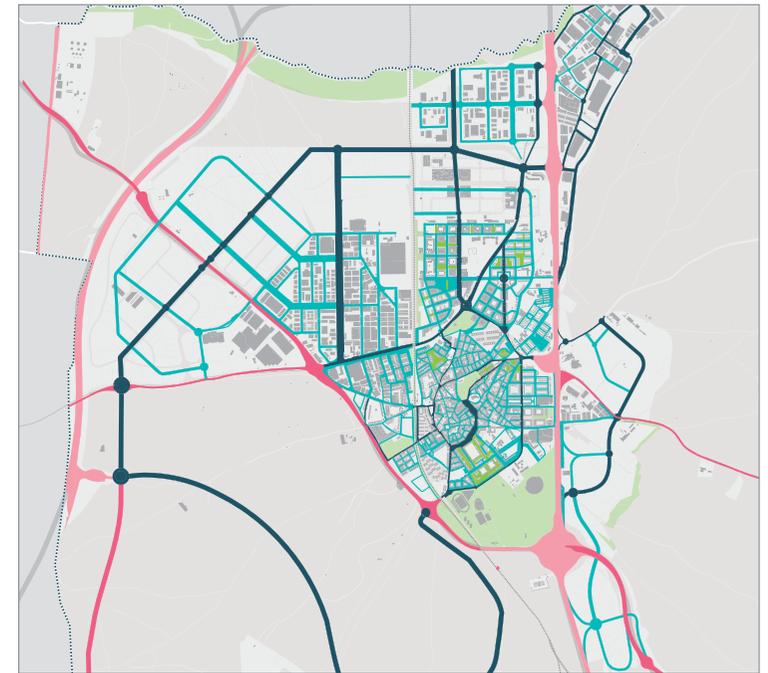
- Pautas de la movilidad en Pinto.
- Condicionantes de la movilidad, proyectos supramunicipales pendientes.
- Red viaria transporte motorizado privado.
- Transporte público.
- Red peatonal.
- Red ciclista.

### Descripción general

La red viaria del municipio de Pinto está constituida por carreteras y calles de diferentes características que corresponden a funciones y capacidades de movilidad distintas. Por un lado, se encuentra el viario de gran capacidad y velocidad que permite las relaciones externas del municipio, así como el tráfico de paso nacional, regional e intermunicipal. Y por otro, la red municipal constituida por viario jerarquizado según su funcionalidad dentro de la ciudad de Pinto. El esquema viario se constituye del siguiente modo:

- Red de competencia estatal o autonómica, con carácter intermunicipal: Viario de gran capacidad constituido por la autopista Madrid a Andalucía A4 y la radial de peaje R4, ambas de competencia estatal.
- Red principal de competencia de la Comunidad de Madrid: M-506 (Villaviciosa de Odón - Fuenlabrada - Pinto y San Martín de la Vega).
- Red secundaria de competencia de la Comunidad de Madrid: constituida por la carretera M-408 de Parla a Pinto y la M-841 de Pinto a San Martín de la Vega.
- Red municipal o local: Calles estructurantes, calles principales, viario de nuevos barrios y de ensanche, viario de casco histórico, calles peatonales, calles de coexistencia.

MOVILIDAD- VIARIO GENERAL - escala 1: 20.000



## Pautas de la movilidad en Pinto

De los 110.458 viajes realizados en Pinto, en el reparto entre los desplazamientos internos y externos, representan un mayor porcentaje aquellos con origen y/o destino diferente al del municipio, un 57% de la movilidad; el 43% restante de los viajes son de carácter interno.

Esta situación de un mayor alejamiento entre los orígenes y destinos hace que la participación del vehículo privado (47%) sea superior a la del desplazamiento peatonal (30%), de ahí que el municipio deba tender a generar dinámicas laborales de ocio y servicios que permitan que los movimientos internos cobren una relevancia mayor.

El comportamiento es diferente cuando se distingue entre las relaciones de movilidad internas al municipio, y las que se producen con otros municipios.

En el caso de la movilidad interna, la presencia del automóvil se ve notablemente reducida. Sin embargo, lo que en primera instancia podría parecer una data positiva ("tan solo" un 23,3% de desplazamientos en coche internos al municipio de Pinto), revela en realidad un comportamiento claramente insostenible. Hay que tener en cuenta que la práctica totalidad del municipio queda dentro del radio de acción ciclista y peatonal. De los 11.138 viajes en coche, un 56,5% son desplazamientos diarios al trabajo o a los estudios, por lo que podrían realizarse en un modo de transporte mucho más eficiente, liberándose con ello el viario de dicha carga.

En el caso de la movilidad externa, el balance es claramente favorable al coche. Las mayores distancias obligan a una mayor

presencia de los modos motorizados. Sin embargo, la práctica ausencia de modos no motorizados, en particular el bajo índice de uso de la bicicleta, no se justifica si tenemos en cuenta que de los 63.302 viajes que se realizan a municipios externos, un 35,7% (22.582 viajes) tiene como destino núcleos situados en el radio de acción ciclista de Pinto; este es el caso de los polígonos industriales de Ciempozuelos, Fuenlabrada, Getafe, Parla, San Martín de la Vega y Valdemoro. Además, hay que tener en cuenta que el transporte colectivo solo cubre un tercio de los viajes motorizados con otros municipios, por lo que hay que afirmar que el uso del coche en la movilidad externa es abusivo, existiendo un importante potencial de reducción de su presencia en el viario de Pinto. En este sentido, hay que señalar que aunque se trata de viajes con otras poblaciones, una parte de los mismos se desarrollan utilizando el viario local de Pinto superponiéndose al tráfico interno y recargado la red municipal.

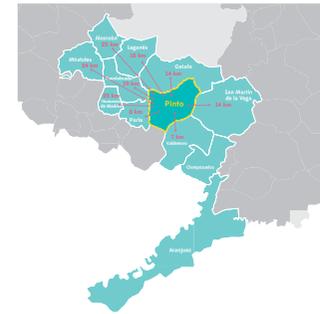
	Nº viajes	%
Movilidad interna	47157	43%
Movilidad externa	63300	57%
TOTAL	110457	100%

	Mov. externa	%	Mov. interna	%	Total	%
Andando	216	0%	32957	70%	33173	30%
<b>Vehículo privado</b>	41236	65%	11095	24%	52331	47%
Transporte público	21848	35%	1166	2%	23014	21%
Otros	-	-	1939	4%	1939	2%
TOTAL	63300		47157		110457	100%

Mínimo <25% desplazamientos en coche /  
Desdoble <15% desplazamientos en coche

## MOVILIDAD EXTERNA

Las relaciones entre los municipios del Gran Sur Metropolitano y Pinto suponen el 46,31% de toda la movilidad externa. Destacan, en primer lugar, aquellos núcleos cuyo término municipal limita con Pinto; así el 9,34% de los viajes que tienen origen y/o destino en Getafe (5.916 viajes); dos puntos por debajo se encuentran las relaciones con Parla (7,46%), que registra 4.725 desplazamientos, y Valdemoro con el 6,95% (4.401 viajes); una cifra similar alcanza la cercana Fuenlabrada municipio con el que se efectúan el 6,07% de los movimientos externos (3.849 viajes). Con San Martín de la Vega se alcanza el 4,5%, 2.849 desplazamientos. Finalmente, otros municipios más alejados de Pinto recogen casi el 7% de la movilidad externa, destacan de los municipios de Leganés con el 3,39% y Móstoles con el 3,20%.



## DISTRIBUCIÓN MOVILIDAD INTERNA

Lo que más sorprende es el peso que tienen dentro de la movilidad interna los desplazamientos en automóvil (23,52%), no solo a lugares alejados y mal comunicados, sino también dentro de un mismo barrio, como ocurre con los 3.045 viajes dentro del casco urbano donde se concentran la mayoría de desplazamientos o los 1.425 desplazamientos en vehículo privado dentro del Ensanche.

El transporte público representa un 21%. Pinto cuenta con una estación de Cercanías de RENFE y una red de autobuses interurbanos y urbanos. El apartado otros modos agrupa a un 1,75% de los desplazamientos en los que se encontrarían los viajes realizados en bicicleta. El transporte público cubre insuficientemente algunas zonas, en especial los polígonos industriales, tiene escasas frecuencias y largos tiempos de viaje. Además, registra deficiencias en la conexión con algunos equipamientos fundamentales fuera del municipio como el Hospital de Getafe.

Distribución de la movilidad interna por grandes zonas dentro del municipio de Pinto

	ZONA ACTIVIDAD ECONÓMICA	ZONA CASCO URBANO	ZONA ENSANCHE
	2.222,61	736,37	6%
	7%	6%	
<b>ZONA CASCO URBANO</b>	2.275,43	2536619%	488974%
	86%	78%	41%
<b>ZONA ENSANCHE</b>	362,74	4967,22	6336,98
	14%	0,153	0,530
<b>TOTALES</b>	2638,17	32556,03	11963,09
	6%	89%	25%

Pinto Plan Ciudad

## Condicionantes de la Movilidad

### Orografía

En la mayor parte del territorio no se supera el 3%, es decir, que se encuentran por debajo de los umbrales de inclinación (de 5 a 10%) en los que comienza a disminuir la velocidad en los medios no motorizados. Existen unas características topográficas muy favorables para los modos no motorizados y en particular para el uso de la bicicleta.

### Distancias

La mayoría del tejido edificado residencial se encuentra dentro del radio de cobertura inicial de los peatones (500 metros) y se puede decir que casi todo el municipio se inscribe dentro del radio de acción ciclista teórico (inferior a 7,5 km).

### Climatología

Sin embargo, Pinto cuenta con condiciones meteorológicas favorables la mayor parte del año, excepto las altas temperaturas en verano.

### Espacios protegidos

Pinto cuenta con el espacio protegido del Parque Regional del Sureste y, en los últimos años, se está consolidando al norte del término lo que se conoce como el Gran Bosque Sur. Este corredor da la posibilidad de comunicar el Parque Regional del Sureste con el Parque del Curso Medio del Río Guadarrama siguiendo el cauce del Arroyo Culebro. En el tramo que atraviesa el municipio de Pinto, se ve cortado e impide el paso a ciclistas y peatones (autovías, vías férreas, polígonos industriales, etc.), por lo que hay que dar rodeos para encontrar puentes y pasos.

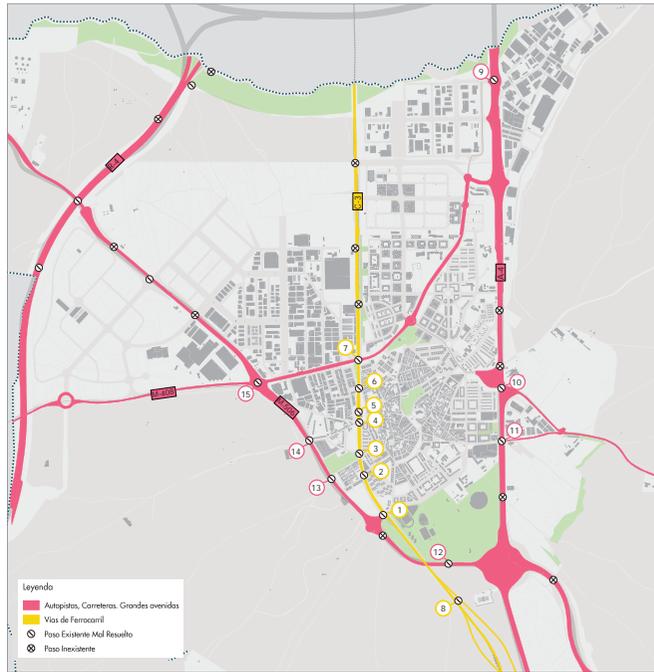
### Estructura urbana compacta

El casco urbano es relativamente compacto y no existen urbanizaciones, sin embargo, los extensos polígonos industriales se encuentran bastante dispersos por el territorio.

### Barreras infraestructura

Las sucesivas ampliaciones de la autovía A-4, la duplicación de carriles de la M-506 (Villaviciosa de Odón a San Martín de La Vega) y de la M-408 (Parla - Pinto); en el extremo noroeste del municipio, la construcción de la autopista radial de peaje R-4 o el trazado de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla son actuaciones, en su mayoría, realizadas en los últimos 15 años y que restan permeabilidad al territorio pinteño.

## MOVILIDAD- BARRERAS INFRAESTRUCTURA- escala 1: 20.000



1- Parque Juan Carlos I- M506



2- Vías Calle Fernando VII



3- Buenos Aires



4-5 Pasos de la Estación



6- Calle Ferrol



7- Paseo de las Artes



8- Vías paso Sur



8- Polígono Andalucía



10- Barrio Los Fillos



11- Centro Comercial

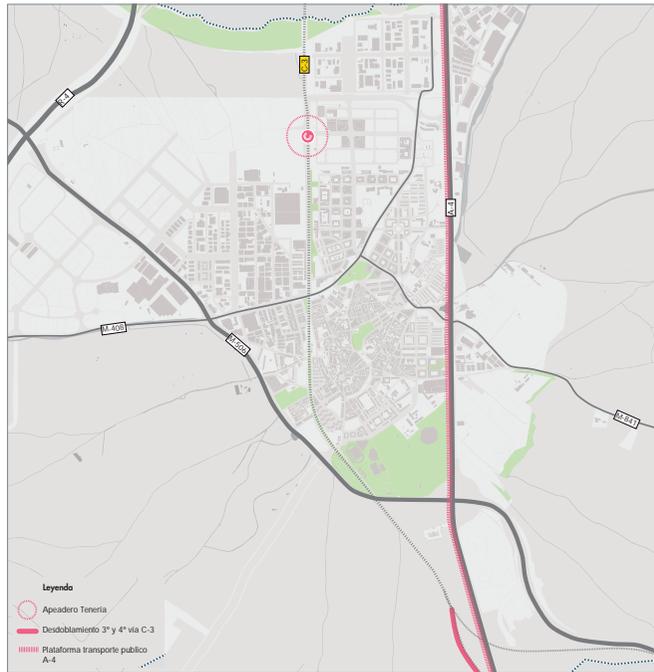


12- Parque Juan Carlos I



13-14 Pasos M506

MOVILIDAD- BARRERAS INFRAESTRUCTURA- escala 1: 20.000



### Proyectos sobre infraestructuras de competencia estatal en Pinto

Hay dos ejes de infraestructuras de competencia estatal que atraviesan el municipio de Pinto de norte a sur: la A-4, autovía de Madrid a Andalucía, y el eje ferroviario de Cercanías C3 que han determinado no solo la movilidad de los pinteños sino también el desarrollo urbanístico entorno a estos dos ejes.

Plataforma reservada para el transporte público y las vías de servicio en la A-4

La vía está configurada por calzadas separadas de tres carriles por sentido, con incorporación de un cuarto carril de trenzado en determinados tramos y numerosos accesos. El diseño consiste en plataformas reservadas para el transporte colectivo, vías de servicio a ambos lados de la autovía existente, así como la reestructuración de los accesos y enlaces afectados por dichas actuaciones.

La longitud aproximada de toda la actuación es de 28 kilómetros. El proyecto contemplará las estructuras necesarias para las vías de servicio y calzadas exclusivas para el transporte público, así como la remodelación de enlaces afectados.

Desdoblamiento de la tercera y cuarta vía ferroviaria del Corredor de Cercanías C3 y construcción del Apeadero de La Teneria

El 14 de septiembre de 2007, el consejo de Ministros aprobó el proyecto de desdoblamiento de la tercera y cuarta vía de la línea de Cercanías C3 entre San Cristóbal de Los Angeles y Pinto, así como la integración del ferrocarril en el municipio. El presupuesto de licitación de esta obra fue de 143 millones de euros. Es de esperar que el proyecto de la Tercera y Cuarta Vía ferroviaria en la línea Madrid-Aranjuez permita mejorar la accesibilidad entre ambos lados de la ciudad y no ocasione la generación de nuevas barreras a la movilidad sostenible.

### Movilidad motorizada privada

#### Volumen de tráfico (IMD)

Para la realización de este análisis se cuenta con la información proveniente de la campaña de trabajo de campo llevada a cabo por el municipio a lo largo del mes de octubre de 2008.

#### En las vías estatales y autonómicas AUTOVÍA MADRID – ANDALUCÍA (A4)

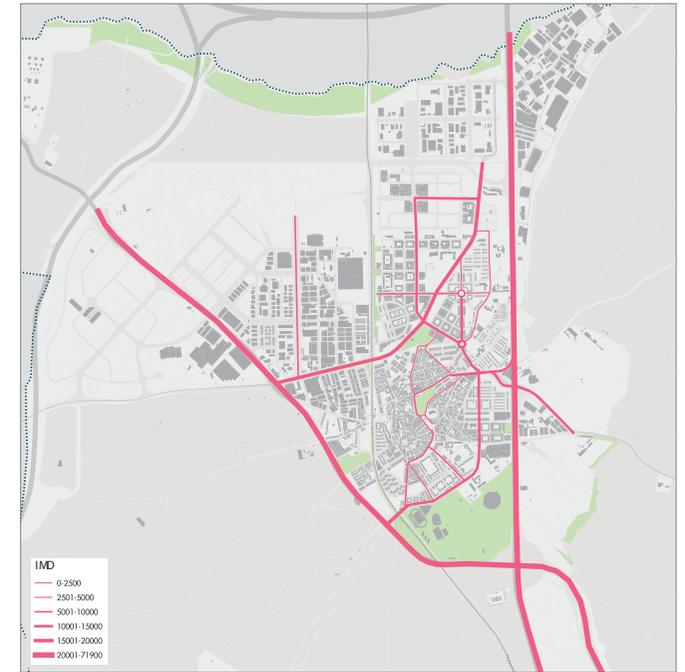
Por lo general, el tráfico no deja de crecer en el periodo comprendido entre 1994 y 2004, la media es de un 2% anual, a excepción del año 1997 en que desciende en 26.352 vehículos. El año que más tráfico se registra es el 1994 con 94.639 vehículos. En general, el tráfico de pesados es muy elevado con valores entre el 16,2% y el 20,5% (en este caso únicamente se ha aforado 153 días). Estos valores indican el fuerte impacto que genera la vía en las áreas residenciales cercanas, cuestión todavía no resuelta, que podría verse mejorada con el proyecto de la nueva plataforma para transporte público y los pasos asociados.

#### En el viario urbano de la ciudad de Pinto

- Eje Paseo de las Artes: constituye uno de los ejes principales del viario de Pinto, que conecta los polígonos industriales al este del municipio (al otro lado de la vía del tren) con los nuevos barrios del ensanche norte (La Teneria I y II, y Parque Europa) así como con el área de actividad económica del Arroyo Culebro.

- Eje Sur-Pablo Picasso-Alpujarras-Cataluña: es el eje principal de Pinto con carácter de ronda, que permite circunvalar tres cuartas partes del casco urbano. Ofrece dos puntos de

MOVILIDAD- VOLUMEN DE TRÁFICO IMD- escala 1: 20.000



conexión con el viario externo: uno con la M-506 y otro con la A-4. Este eje se puede prolongar por el norte (calle Asturias - Avenida de Europa) y hacia los nuevos barrios del ensanche.

- Eje María Blanchard-Avenida de las Naciones-Asturias: constituye un importante eje de comunicación de los barrios del ensanche norte de Pinto con el resto del casco urbano. Podría tener una mayor relevancia a medida que los desarrollos se vayan ocupando, así como con la apertura del apeadero de cercanías de La Tenería II.

- Eje Dolores Soria-Egido de la Fuente-Isabel La Católica: se trata de uno de los ejes viarios fundamentales del casco antiguo de la ciudad de Pinto, con un fuerte carácter comercial, y por tanto muy transitado.

En términos generales se observa como la ciudad de Pinto no tiene grandes problemas de congestión, pero no porque no sufra la presión del tráfico, puesto que ya hemos visto como las intensidades de tráfico son altas en numerosos puntos de la ciudad. Si no porque Pinto cuenta con un viario claramente sobredimensionado en muchos de sus ejes fundamentales, así como en las principales intersecciones.

**Transporte de mercancías**

A partir de los resultados de los aforos a nivel municipal durante la campaña realizada en octubre de 2008, se observa la masificación de la intensidad del tráfico de pesados en la ciudad de Pinto. El mapa de intensidades muestra como los tráficos más importantes se producen en las vías interurbanas que además son las que proporcionan acceso a las principales áreas industriales de Pinto.

En este sentido, destaca el importante tráfico de vehículos pesados que soporta el Paseo de las Artes, que sirve de conexión entre los polígonos de El Cascajal, La Estación y Pinto-Estación, con el polígono de Las Arenas. Este tráfico de mercancías en

el entorno de las zonas industriales se observa también en el viario interno de los propios polígonos industriales; así la calle Alcantares, eje principal de los polígonos de El Cascajal y Pinto-Estación registra 1.690 pesados/día.

**Índice de motorización**

En la actualidad, con el parque de automóviles le corresponde a cada ciudadano de Pinto 0,45 vehículos por persona. Los ratios de motorización del municipio de Pinto se sitúan en los 454 turismo/1.000 habitantes y los 599 vehículos/ 1.000 habitantes, datos favorables para un cambio de tendencia en la movilidad, ya que se encuentran por debajo de la media de la Comunidad de Madrid está situada en 519 turismos / 1.000 hab.

	turismo/ 1000 hab	turismo / persona
<b>Pinto</b>	454,3	0,45
<b>Comunidad de Madrid</b>	519,1	0,52

Elaboración propia. Fuente: censo INE 2001-2011

**Aparcamiento**

El total de plazas de aparcamiento contabilizadas en Pinto es de 9.174, repartiéndose casi en proporciones iguales el estacionamiento en batería (48%) y en línea (42%). El ratio de ocupación promedio se sitúa en el 72% en periodo diurno y en el 91% en el periodo nocturno.

Es preciso llamar la atención sobre los importantes puntos de concentración de aparcamiento ilegal que se encuentran en los barrios de Buenos Aires y Puerta Pinto, en el casco urbano, Los Pitufos y en el ensanche.

Se observa un sobredimensionamiento del espacio de estacionamiento en las zonas de los futuros desarrollos. Como se ha señalado al principio, la facilidad de aparcar induce a la presencia de un mayor número de vehículos.

Una situación que requiere un análisis específico es el aparcamiento en los polígonos industriales y/o empresariales donde ante la falta de un buen transporte público y la dispersión de los orígenes de los trabajadores existe una gran presión en el espacio público. Los que peor situación presentan son los más antiguos, en los que no se exigía estacionamiento en interior de parcela y donde la trama viaria cuenta con secciones más estrechas.

- Polígono de la Estación: se ha remodelado recientemente y alguna que otra empresa cuenta con estacionamiento para sus trabajadores pero aún así se producen alguno de los siguientes problemas: estacionamiento en esquinas (Calle Cartagena y Particular), ocupación de la sección de paso de la calzada al estacionar los vehículos en batería cuando ni siquiera están pintadas las plazas, aparcamiento sobre la acera.

- Polígono Pinto Estación: aparcamiento en el carril de circulación de la calle Águilas, Cormoranes, Milanos (presencia

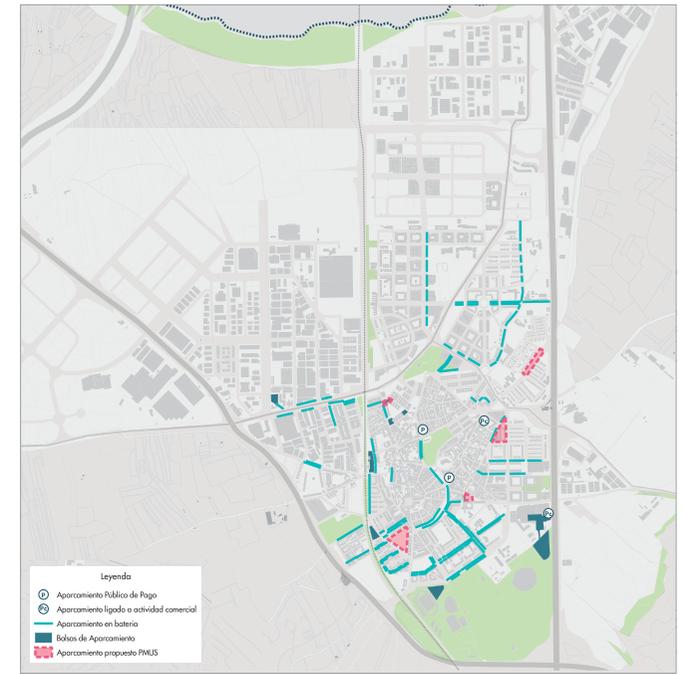
de minipolígonos) y Albatros (en estas últimas el aparcamiento impide la visibilidad para la incorporación a la calle Águilas), aparcamiento sobre los pasos de peatones, descampados, etc. Existe un gran bolsa de estacionamiento en la calle Alcantares donde se encuentra el gimnasio y el restaurante las Aves, que normalmente supera el espacio destinado para tal fin.

- Polígono El Cascajal: existen problemas de estacionamiento en las zonas donde las parcelas iniciales se han convertido en mini polígonos y se han incrementado la afluencia de trabajadores y visitantes en vehículo privado en las calles Urogallo, Paloma, Oropéndola y Sisones.

- Polígono Las Arenas: aunque las grandes empresas cuentan con espacio de estacionamiento en interior de parcela tanto vehículos de mercancías como turismos estacionan en el espacio público y en ocasiones generando problemas; de esta forma existe aparcamiento sobre las aceras en las calles Artes Gráficas, Barranco, del Río, El Pozo, Río Pisuerga y Ronda.

- Parque Empresarial Andalucía: aquí los problemas fundamentales los generan los camiones que estacionan en la vía pública y en algunas ocasiones sobre las aceras, este es el caso de la calle Pico Mulacén.

MOVILIDAD- APARCAMIENTO- escala 1: 15.000



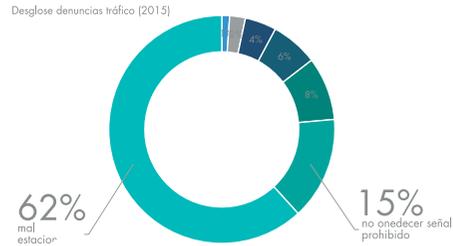
### Seguridad vial, tráfico

De cara a tener una aproximación mayor a la circulación motorizada en Pinto, a continuación, se vuelcan los resultados de la estadística 2015 de la Policía local. Se visualiza la evolución anual de denuncias de tráfico, donde se observa una estabilidad en los últimos cuatro años de entre 2000 - 2500 denuncias.

Estas denuncias, como indica el gráfico de distribución de las denuncias por tipo, se deben más del 50% a infracciones por estacionamiento, que como ya hemos visto en el análisis supone un problema para la circulación en el municipio.

Desglose de las denuncias por tipo: el 56% se debe a infracciones de estacionamiento, el resto no supera ninguna el 10% y son denuncias de las siguientes clases:

- Cinturón de seguridad.
- Utilizar móvil conduciendo.
- Alcoholemias.
- No respetar marca amarilla de vial.
- Circular sin seguro.
- No obedecer señal de prohibido.



### Transporte público:

La red de transporte público está integrada por dos modos fundamentales: el autobús y el Cercanías de RENFE para sus desplazamientos cotidianos. Por un lado, la red de autobuses está compuesta por una línea circular interna, 11 líneas interurbanas y una línea nocturna; por otro, el modo ferroviario cuenta con una línea de Cercanías, la C3. En total 14 líneas de transporte que tienen conexión con Madrid, y otros municipios del Sur Metropolitano (San Martín de la Vega, Getafe, Parla, Seseña, Aranjuez, Valdemoro o Ciempozuelos).

#### Renfe

En la actualidad se han resuelto las problemáticas de accesibilidad que existían en la estación tanto para peatones como para las personas con discapacidad; que perjudicaban especialmente a los usuarios que venían de Madrid y que tenían que cruzar al otro lado de las vías, así como a los que deseaban tomar el tren en sentido Aranjuez, opuesto al vestíbulo.

Existe ausencia de vigilancia y seguridad de las bicicletas estacionadas en el aparcabici, además de la falta de acceso adecuado al aparcamiento existente, rodeado de coches aparcados. A lo que se puede sumar la contaminación visual y la barrera física que supone la playa de aparcamientos situados delante de la entrada principal de la estación, así como varios paquetes de coches estacionados en las calles del entorno.

Este corredor ferroviario va a experimentar mejoras en el futuro debido a las actuaciones que están proyectadas, entre las que se encuentran:

- La construcción de nuevas estaciones, un apeadero en el barrio de La Tenería II.

### MOVILIDAD- LÍNEAS Y PARADAS AUTOBÚS- escala 1: 20.000



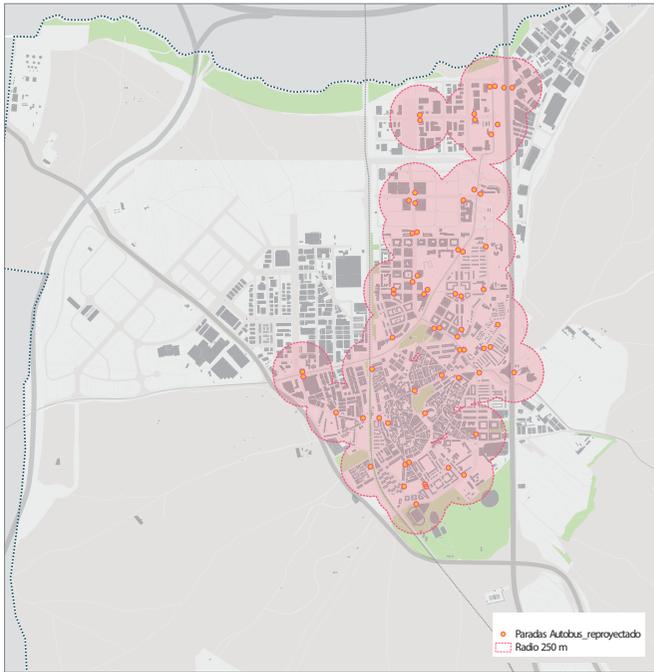
MOVILIDAD- COBERTURA PARADAS DE AUTOBÚS- escala 1: 20.000

- La aprobación de la construcción de la tercera y cuarta vía que mejorará la capacidad del corredor al independizar las circulaciones y segregará los tráficos de Cercanías respecto a los de Largo Recorrido.
- Aumento de la permeabilidad de la barrera del ferrocarril con la apertura de nuevos pasos subterráneos peatonales y de vehículos en diversos puntos.

Red de Autobuses

Tal y como se expresa en los mapas siguientes, la mayoría del tejido urbanizado del municipio de Pinto se encuentra aceptablemente cubierto por la red de autobuses encontrando algunos espacios sin cobertura suficiente como son los polígonos industriales en los que la situación es deficiente. Únicamente, penetran los recorridos de las líneas de autobús en el caso del Área Empresarial Andalucía, pero, aún así, no cubre todas las calles y manzanas, especialmente por las dimensiones de las secciones y la escala de la propia zona empresarial. En el caso del Polígono de Las Arenas las paradas de autobuses únicamente se quedan en el borde, en el eje de la autovía de Andalucía y cuya accesibilidad es mala y especialmente peligrosa (no existe itinerario peatonal que permita el acceso con seguridad hasta esa zona). Situación similar tiene el Parque Industrial de Pinto, aunque en este caso la demanda de usuarios es muy inferior que en el caso de Las Arenas.

En los Polígonos industriales de El Cascajal y Pinto Estación las líneas de transporte simplemente cubren los bordes del sur y este mediante el paso por la M-408 y la M-506. La peor situación la experimenta el Polígono Industrial Estación de Pinto que no cuenta con ningún servicio de autobús.

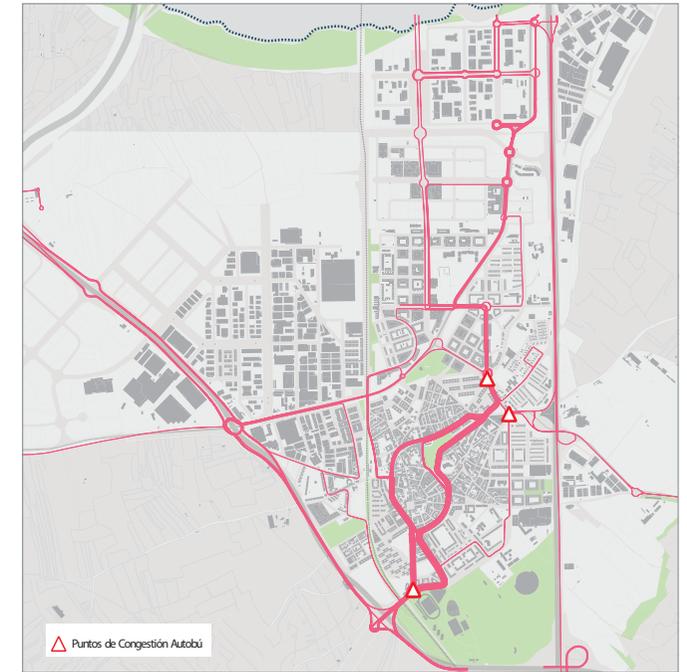


Problemáticas en la red de transporte público de Pinto:

El principal problema es la congestión del viario, ocasionada por el coche, pero que también sufre el transporte público en superficie cuando no cuenta con viario reservado.

El aparcamiento ilegal ocasiona fuertes impactos sobre la operación del transporte público en superficie de Pinto. La doble fila obliga a realizar paradas y/o maniobras imprevistas que restan velocidad comercial a los servicios de autobús, incluso pueden llegar a bloquear los paradas, obstaculizando la accesibilidad a los vehículos de transporte público.

MOVILIDAD- CONGESTIÓN AUTOBÚS- escala 1: 15.000



## Movilidad peatonal

Las calles del centro de la ciudad no son todas peatonales pero, en general, la trama del casco es estrecha y sinuosa con bajos comerciales y actividad terciaria donde la residencia se localiza muy próxima. Son calles que invitan a pasear, a utilizar el espacio público de forma cotidiana. Los ámbitos de coexistencia son aquellos donde la presencia de vehículos está restringida a la necesidad de carga/descarga y no se realiza distinción alguna entre calzada y acera. Tienen esta condición la calle Costa Rica (desde la Plaza Constitución hasta la calle Concepción), la calle Perú, el tramo final de la calle Ecuador (unos 40 metros hasta la calle Amadeo) y el tramo de la calle Nación Dominicana. Gracias a ello, Pinto mantiene un importante porcentaje de movilidad peatonal. En torno al 70% (33.173 viajes) de todos los desplazamientos dentro de su término municipal se realizan a pie, aunque lo deseable sería alcanzar un porcentaje del 85%.

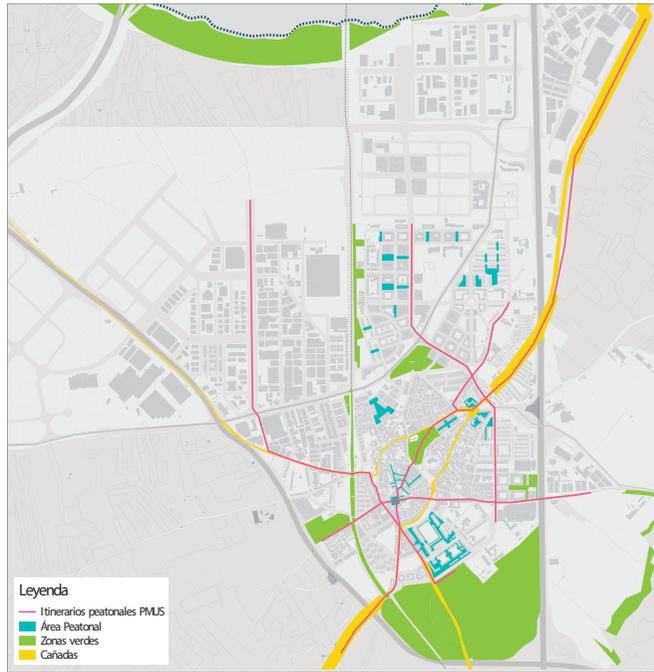
### Problemáticas asociadas a la movilidad peatonal

Las vías pecuarias son espacios que, de acuerdo a la legislación, deberán prohibir el paso de vehículos motorizados, sin embargo, en la ciudad de Pinto encontramos una pequeña red cuyo espacio ha sido destinado al paso del tráfico. La Cañada Real Galiana y las coladas de Fuenlabrada y Hondo atraviesan el casco convertidas en vías urbanas convencionales por donde transitan los automóviles, además en el caso de la colada de Fuenlabrada su recorrido coincide con la M506.

Aunque existen muchos espacios públicos para los peatones, en ocasiones, se ven interrumpidos por falta de continuidad del itinerario como ocurre en casos puntuales como el paseo central arbolado de Dolores Soria con Parque Egidio, aunque se ha resuelto de la mejor forma posible, o el paso de glorietas en los nuevos barrios de ensanche, que hacen esperar al viandante y su escala está más pensada para los coches.

Por último, otro de los factores asociados al tráfico viario que actúan como elementos de disuasión para la marcha a pie es el bloqueo de los itinerarios peatonales por el aparcamiento ilegal.

MOVILIDAD- RED PEATONAL- escala 1: 15.000



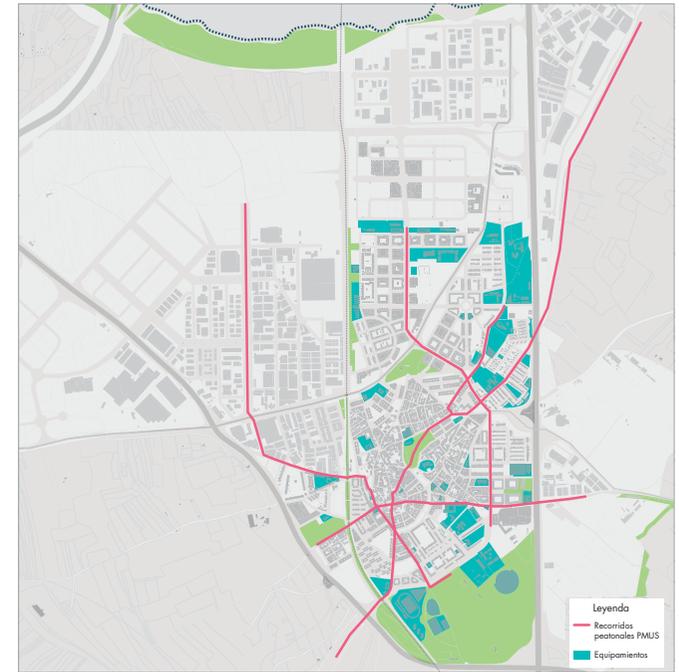
### Propuesta de red de itinerarios peatonales del PMUS

En el Plan de Movilidad Urbana Sostenible se eligen seis itinerarios para potencia la conversión en "itinerarios peatonales de calidad". Algunos de ellos tienen partes de su trayecto adaptado a los criterios de accesibilidad, pero no en su conjunto, ya que existen puntos en los que se producen puntos de conflicto y discontinuidad que dificultan la marcha a pie. Por esta razón, se trata de rutas lógicas que los ciudadanos utilizan diariamente, pero que podrían utilizarse con una mayor potencialidad si no hubieran barreras.

Se han incluido todo tipo de direcciones, lo que permite finalmente tejer una malla en sentido Norte - Sur, Suroeste - Noroeste, Oeste - Este - Norte, Noroeste-Suroeste y Oeste - Este. En total, unos 15 kilómetros de itinerarios para asegurar los desplazamientos de los peatones:

Propuesta de itinerarios básicos que garanticen la red peatonal	
Itinerarios	Longitud en Metros
Itinerario 1. Institutos – Ensanches	
Norte (Tenería - Parque Europa)	2.169,5 m / 1.493,14 m
Itinerario 2. Parque J. Carlos	
I Cercanías RENFE Con prolonga: Hasta RENFE 1.057,73 m / Hasta la ción a los polígonos (C/Alcotanes) polígonos más 1.500 m	
Itinerario 3. Barrio Buenos Aires- Piscinas	2191,51 m
Itinerario 4. Barrio de La Cristina- Comercial Plaza Eboli- Ensanches	
Norte	1.156,98 m
Itinerario 5. Eje de Las Cañadas	4.285,49 m
Itinerario 6. Ayuntamiento- Pl.ª Par que Industrial Pinto*	1.390 m
<b>TOTAL</b>	<b>14.189,62 metros</b>

MOVILIDAD- ITINERARIOS PEATONALES- escala 1: 15.000



## Movilidad ciclista

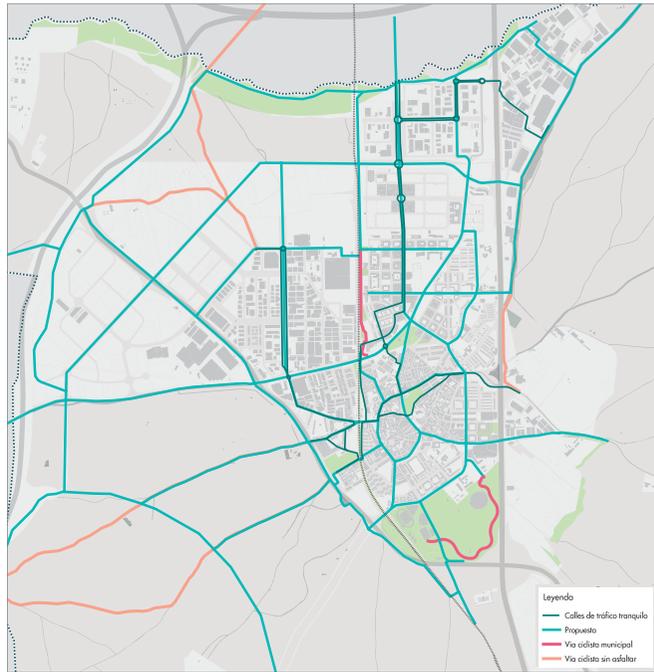
En la actualidad, el municipio de Pinto cuenta con dos tipos de infraestructuras ciclistas: las vías ciclistas que tienen una longitud de 2,69 kilómetros y los aparcabicicletas. Ambos se describen a continuación.

Existen dos vías ciclistas en el municipio de Pinto una que transcurre en el interior del Parque Juan Carlos I (1,23 km), y otra cuyo recorrido va paralelo a la vía del tren y que conecta la Avenida de Las Artes y el barrio de La Tenería (1,46 km). A continuación se hace un resumen de las principales características y algunas recomendaciones de mejora.

A) Senda-bici Parque Juan Carlos I. Al mismo tiempo que esta vía constituye una oferta para el ciclista, la falta de señalización y/o indicación alguna sobre el posible uso de los demás caminos del Parque, reduce los posibles caminos compatibles con el uso ciclista (de paseo). Este problema se acentúa por el hecho de que la vía ciclista ni siquiera garantiza el acceso desde las calles colindantes al Parque Juan Carlos I.

B) Senda-bici en paralelo a las vías de tren: el uso de esta vía por parte de ciclistas es marginal. El pavimento está en mal estado de conservación y el ancho de la vía es insuficiente. Hay unos tramos cortos de pendiente fuerte que inciden sensiblemente en su uso. Por otro lado, para acceder a los distintos destinos de la zona (colegios o viviendas) es más cómodo y rápido circular por las calles en paralelo a la vía de tren.

MOVILIDAD- VOLUMEN DE TRÁFICO IMD- escala 1: 20.000



## Plan de Vías Ciclistas y Peatonales de la Comunidad de Madrid (Plan CIMA)

El Plan de Vías Ciclistas y Peatonales de la Comunidad de Madrid, redactado por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio y aprobado inicialmente, pretende fomentar los desplazamientos de los modos no motorizados en la región mediante la implantación y mejora de la infraestructura dedicada a los ciclistas y peatones, haciendo hincapié en la importancia que pueden jugar estos modos de transporte en la movilidad.

Las propuestas de la infraestructura peatonal/ciclista del Plan CIMA que afectan al municipio de Pinto son el itinerario EN3-17, que enlaza los itinerarios principales del Bosque Sur (IT17) y del Eje Sur (IT03) y dos itinerarios de la red metropolitana.

## Problemas de la movilidad ciclista

De acuerdo con la encuesta de movilidad, tan solo un 1,76% de los viajes (1.939 viajes) que tienen como origen y/o destino Pinto se realizan en bicicleta.

Barreras a la movilidad ciclista:

- Ancho de viario, exceso de velocidad.
- Cruces peligrosos: rotondas y giros a la izquierda.
- Disposición del aparcamiento.
- Problemas de permeabilidad de los barreras de las grandes infraestructuras viarias y ferroviarias. Se ha detectado 10 puntos donde existen cruces ciclistas:

