



1.5

Análisis Integrado

1.5. Patrimonio cultural

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.



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, llevada 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:

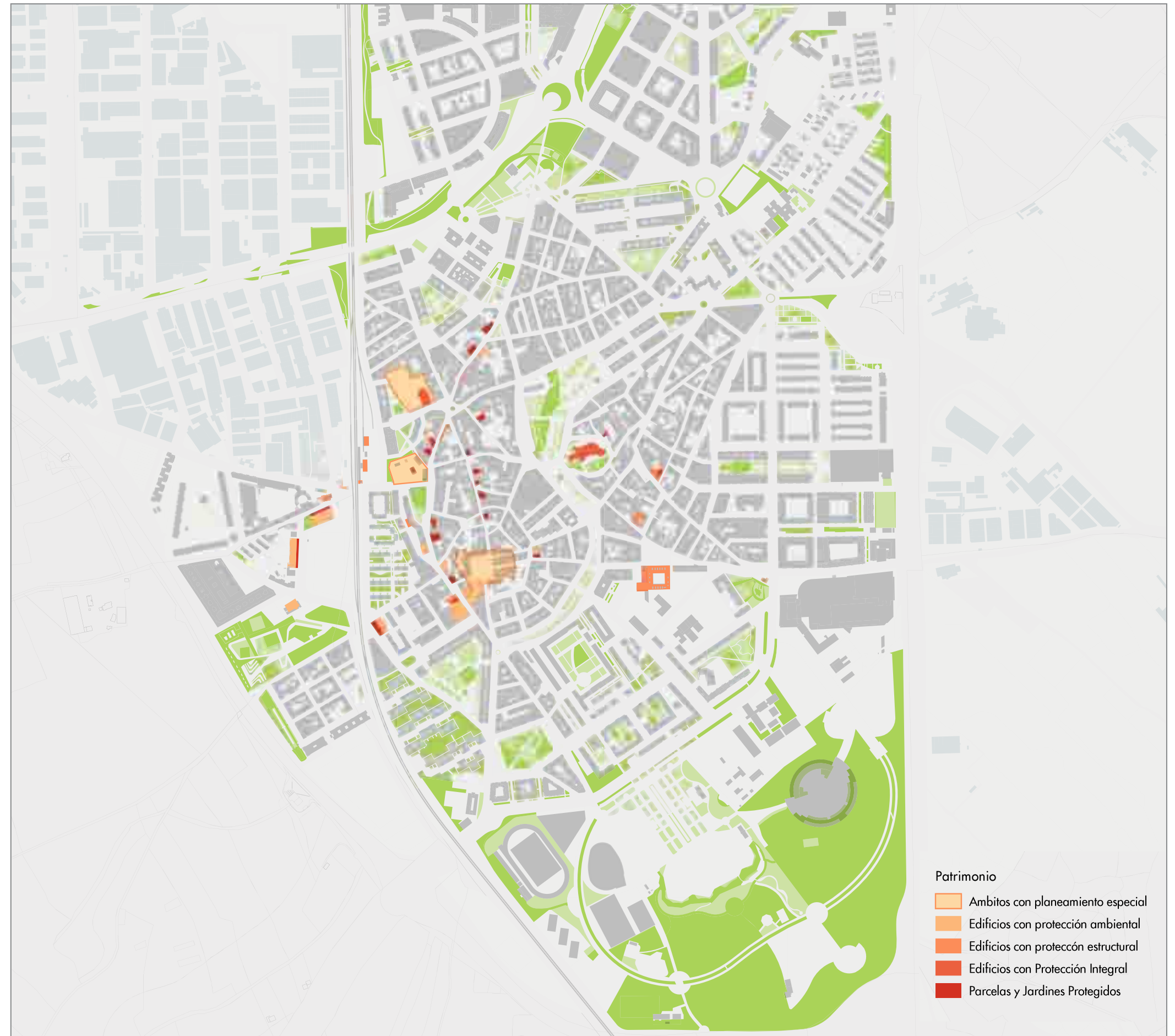
- Protección integral, la cual solo ostentan tres edificaciones.
- Protección estructural
- Protección ambiental.

Planeamiento y ordenaciones específicas

Se remiten 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



PATRIMONIO- **ÁMBITOS PROTEGIDOS** escala 1: 15.000

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 entrono Plz. Constitución
Nº 3	Pedro Faura
Nº 4	Raso Robleda
Nº 5	Plz. Jaime Meric
Nº 6	Plz. Capuchinas
Nº 7	Iglesia Parroquial
Nº 8	Calle Solana
Nº 9	Raso Nevero
Nº 10	Plz. Sagrada Familia
Nº 11	Entorno Chalets C/ Fuster
Nº 12	Ámbito Torre de Éboli
Nº 13	Ámbito Convento Capuchinas



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 permita poner en valor el patrimonio para que pueda ser apreciado por los pinteños.

BIC		REHABILITADO (SÍ/NO)	USO ACTUAL (si corresponde)	Propietario (público /privado)
protección integral				
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)
protección estructural				
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 Nevero	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
protección ambiental grado 1				
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 Fuster	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





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 Capuchinas

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 medía unos 3000 m2, 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 visitable, 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 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.

Este Parque es gestionado por el Ayuntamiento de Pinto, que cuenta con la participación de una empresa especializada en exposiciones y actividades arqueológicas (Paleorama). En cambio, la CM no ha participado en la creación de este lugar, a excepción de dar autorización para el traslado y exhibición de las estructuras del yacimiento de Tinto Juan de la Cruz.

A lo largo de estos años, Arqueopinto se ha configurado como un destino escolar estable en la Comunidad de Madrid, alcanzando cifras superiores a los 40.000 visitantes.



Fragmento del panel exposición vestigios de la Guerra Civil en Pinto



Interpretación historia Princesa de Éboli, II Jornadas Patrimonio Histórico Pinto

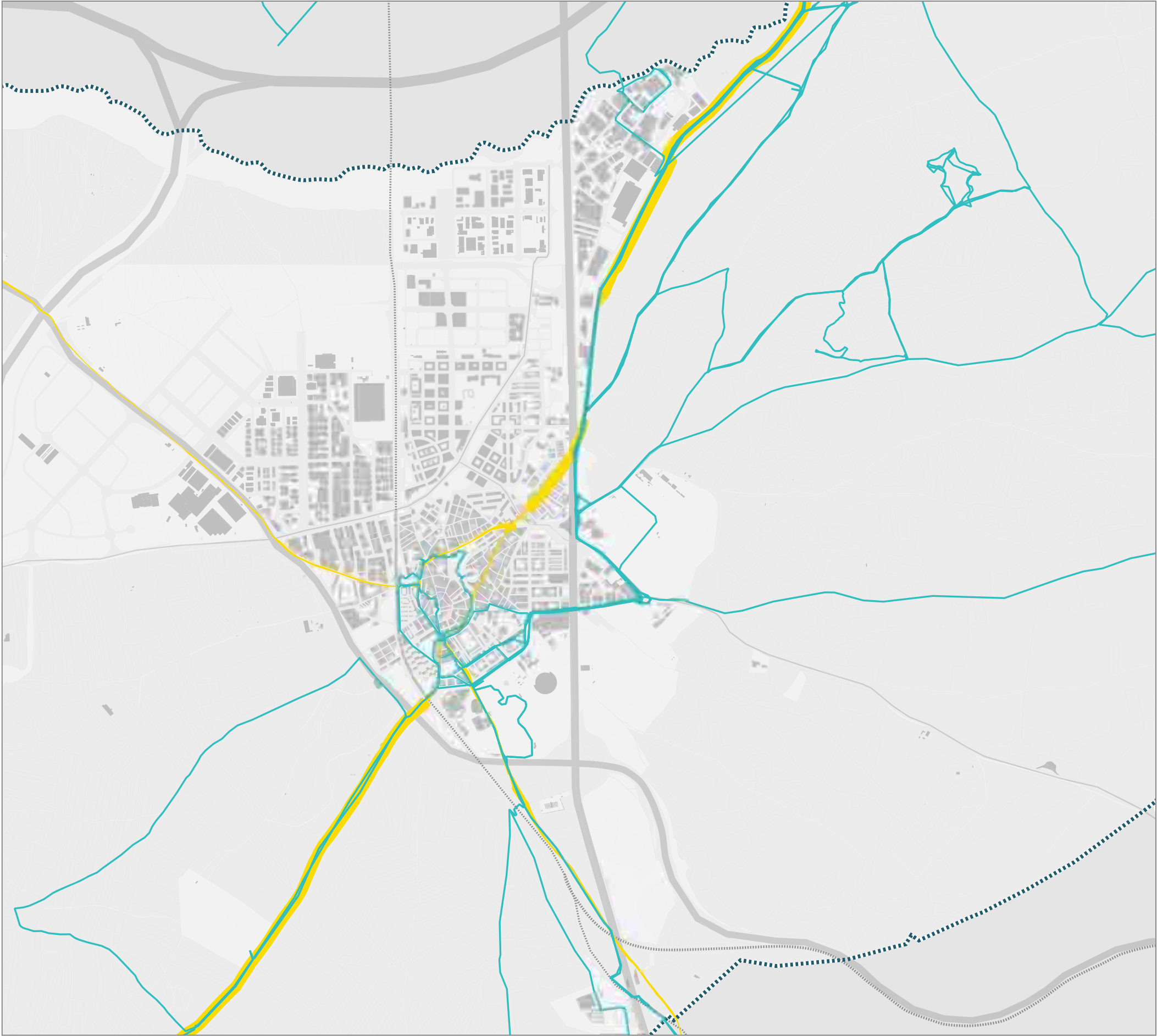
PATRIMONIO- RUTAS WIKILOC- escala 1:15000

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



Captura Instagram Insight Pinto y alrededores

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.
	- Novimebre 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. http://patrimonioarqueologicoguerracivilpinto.blogspot.com.es/
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 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 transcendencia. 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.

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.

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.

VALORES

- Difusión del patrimonio en la prensa local.
- Existencia de actividades deportivas, culturales, ambientales y educativas vinculadas al patrimonio.



5. Patrimonio	
Figuras de protección del patrimonio	Mejorable
Uso y conservación	Precario
Difusión y promoción	Adecuado

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 definía.

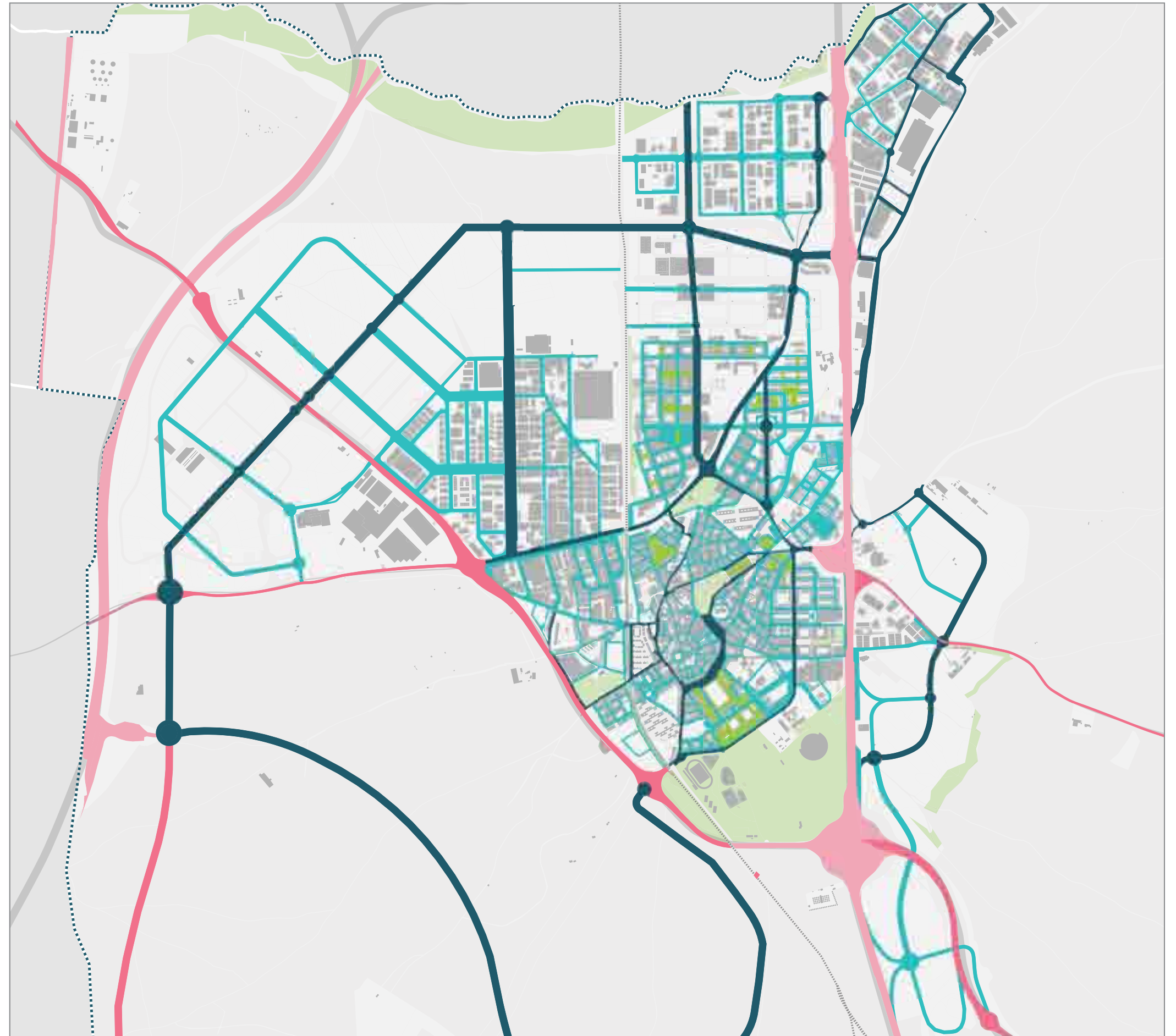
- **Pautas de la movilidad en Pinto.**
- **Condicionantes de la movilidad, proyectos supramunicipales pendientes.**
- **Red viaria transporte motorizado privado.**
- **Transporte público.**
- **Red peatonal.**
- **Red ciclista.**

MOVILIDAD- **VIARIO GENERAL** - escala 1: 20.000

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.



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.

Distribución de la movilidad interna y externa Pinto (2007)		
	Nº viajes	%
Movilidad interna	47157	43%
Movilidad externa	63300	57%
TOTAL	110457	100%

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 dato positivo ("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.

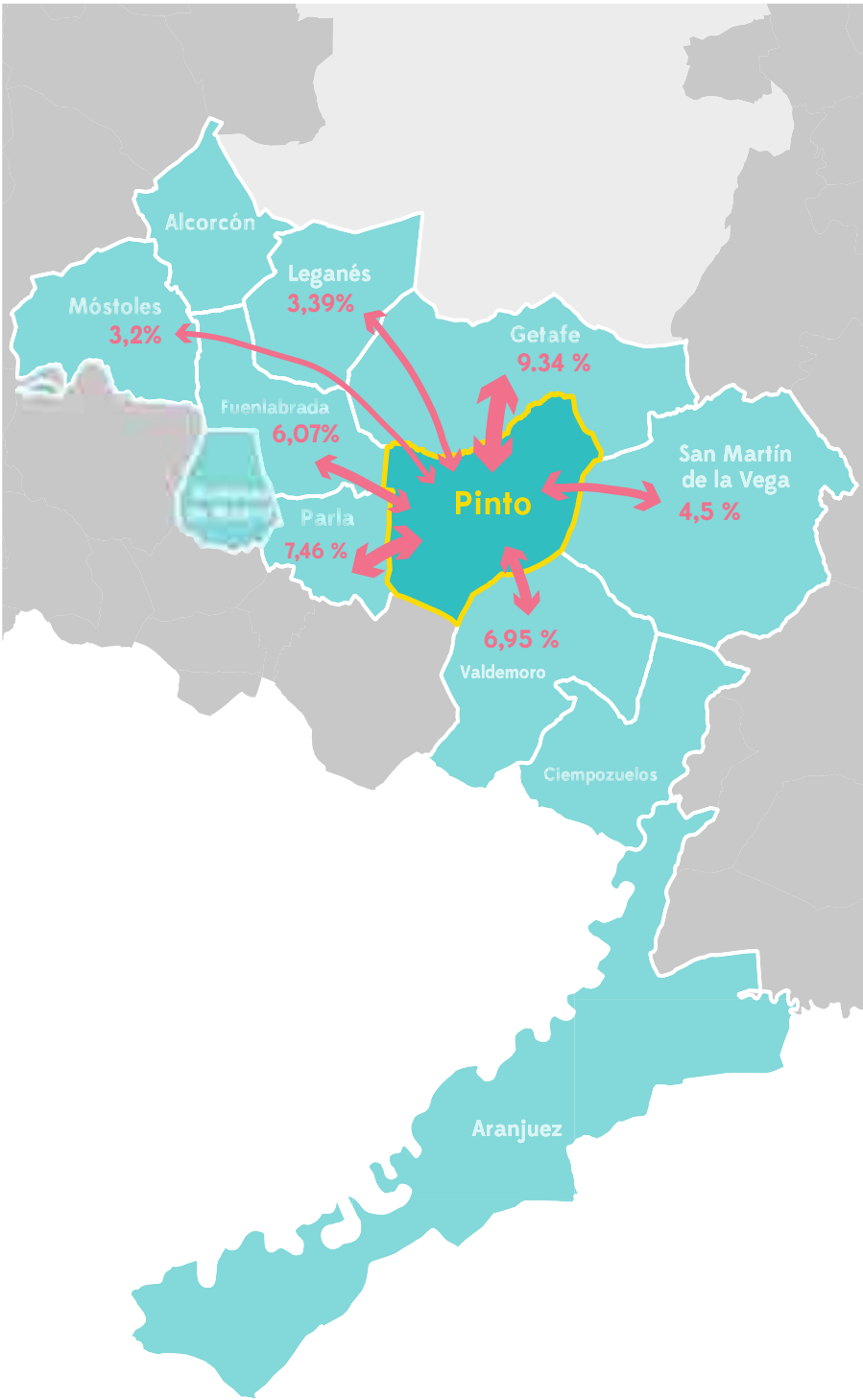
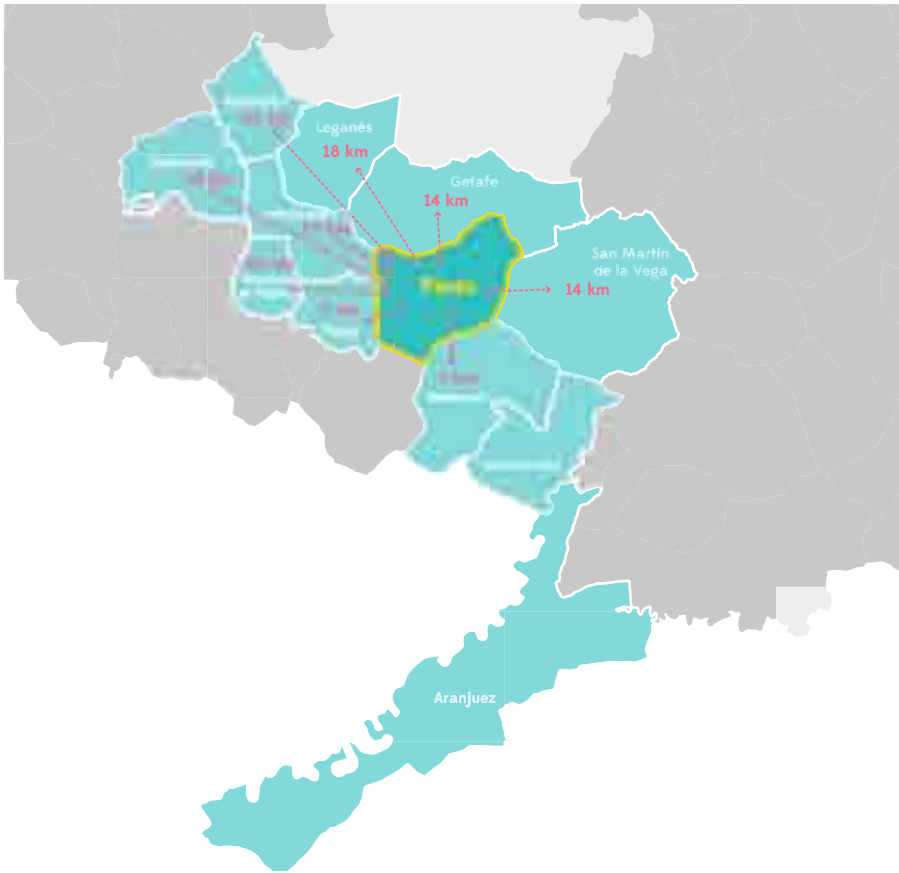
Distribución territorial de la movilidad por modo de transporte Escenario Actual (2007)					
	Mov. externa	%	Mov. interna	%	Total
Andando	216	0%	32957	70%	33173
Vehículo privado	41236	65%	11095	24%	52331
Transporte publico	21848	35%	1166	2%	23014
Otros	-		1939	4%	1939
TOTAL	63300		47157		110457

Mínimo <25% desplazamientos en coche /

Deseable <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, destacando 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
ZONA ACTIVIDAD ECONÓMICA	0	2.222, 61	736, 37
		7%	6%
ZONA CASCO URBANO	2.275, 43	2536619%	488974%
	86%	78%	41%
ZONA ENSANCHE	362,74	4967,22	6336,98
	14%	0,153	0,530
TOTALES	2638,17	32556,03	11963,09
	6%	69%	25%

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.

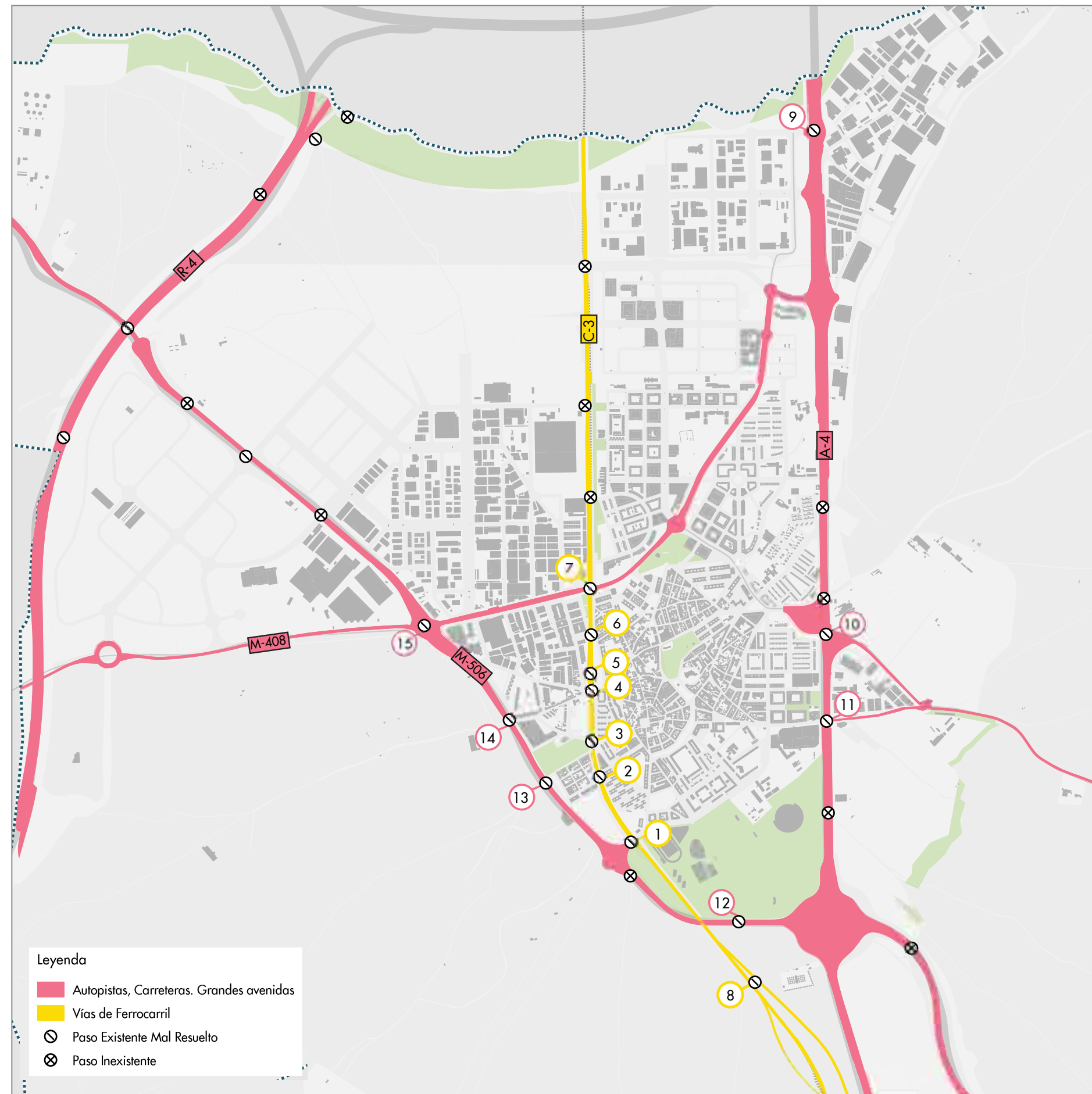
Estructura urbana compacta

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 Pitufos



11- Centro Comercial



12- Parque Juan Carlos I



13-14 Pasos M-506

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.

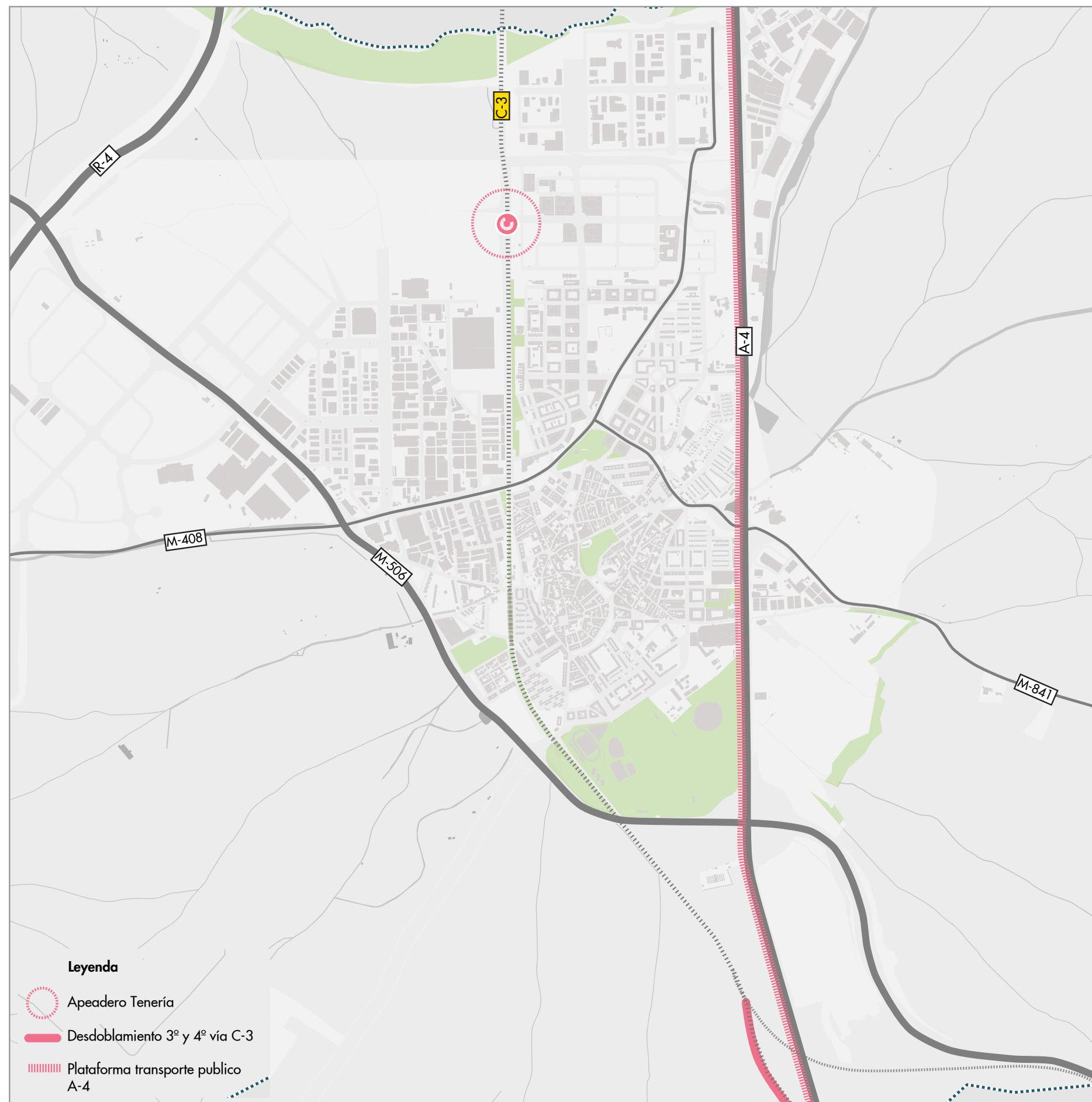
Plataforma reservada para el transporte público y las vías de servicio en la A-4

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 Tenería

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 Ángeles 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- **VOLUMEN DE TRÁFICO IMD**- escala 1: 20.000

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.

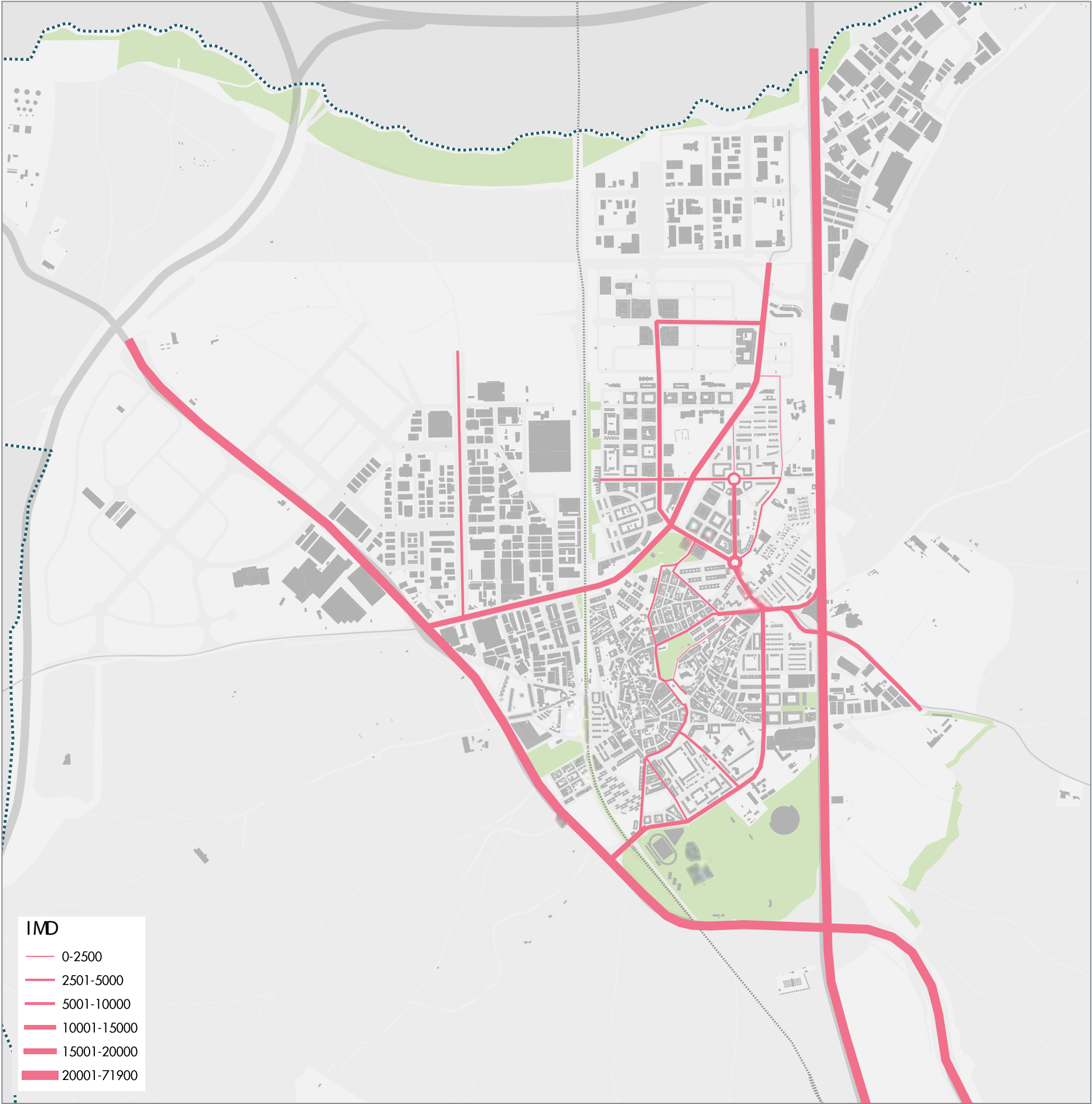
En las vías estatales y autonómicas

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 26.362 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 Tenería 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



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 Alcotanes, 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
Pinto	454,3	0,45
Comunidad de Madrid	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.

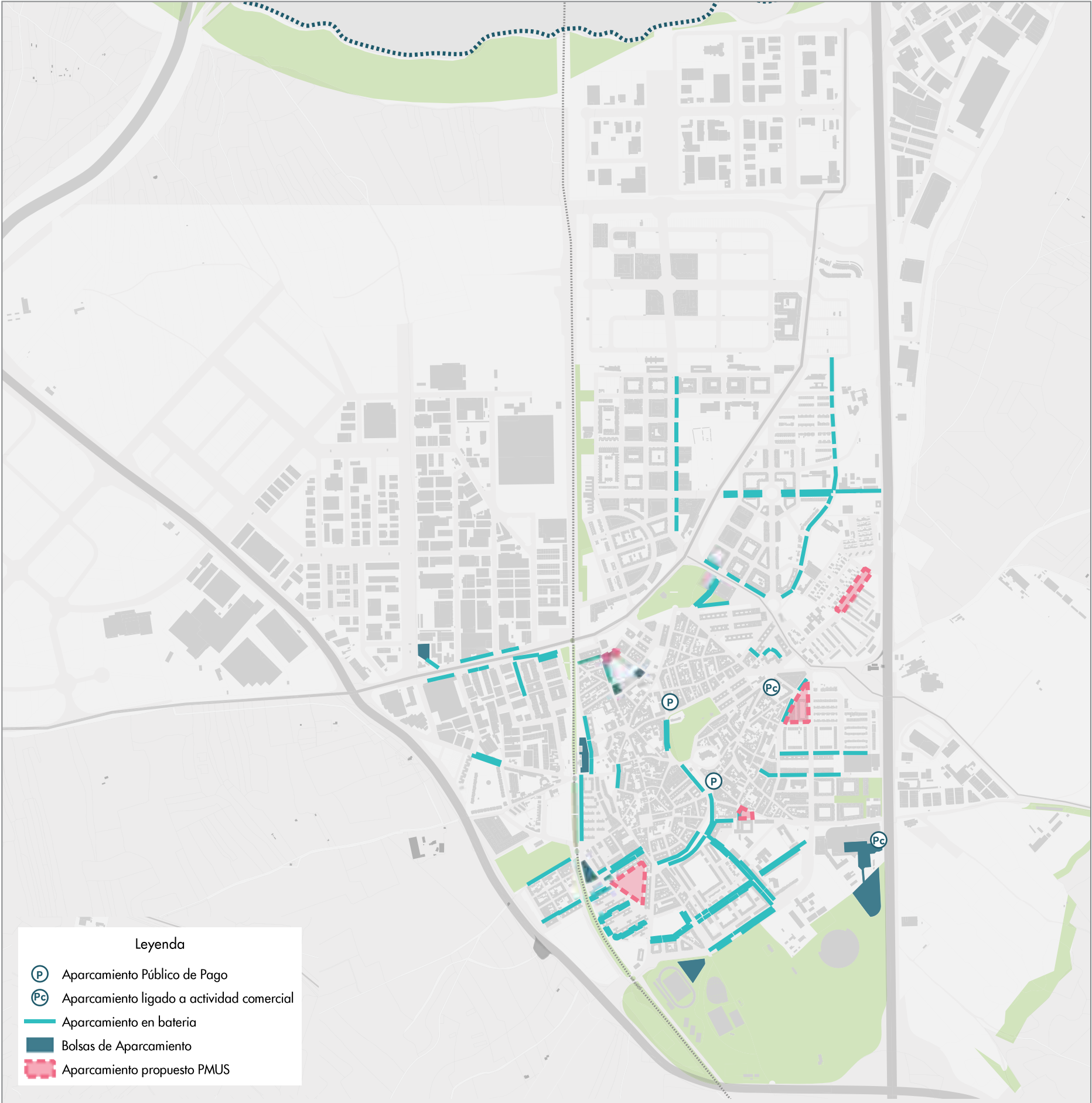
Una situación que requiere un análisis específico es el aparcamiento en los polígonos industriales y/o empresariales donde ante la falta de un buen transporte público y la dispersión de los orígenes de los trabajadores existe una gran presión en el espacio público. Los que peor situación presentan son 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

MOVILIDAD- **APARCAMIENTO**- escala 1: 15.000

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 Alcotantes 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.



Leyenda	
	Aparcamiento Público de Pago
	Aparcamiento ligado a actividad comercial
	Aparcamiento en batería
	Bolsas de Aparcamiento
	Aparcamiento propuesto PMUS

Seguridad vial, tráfico

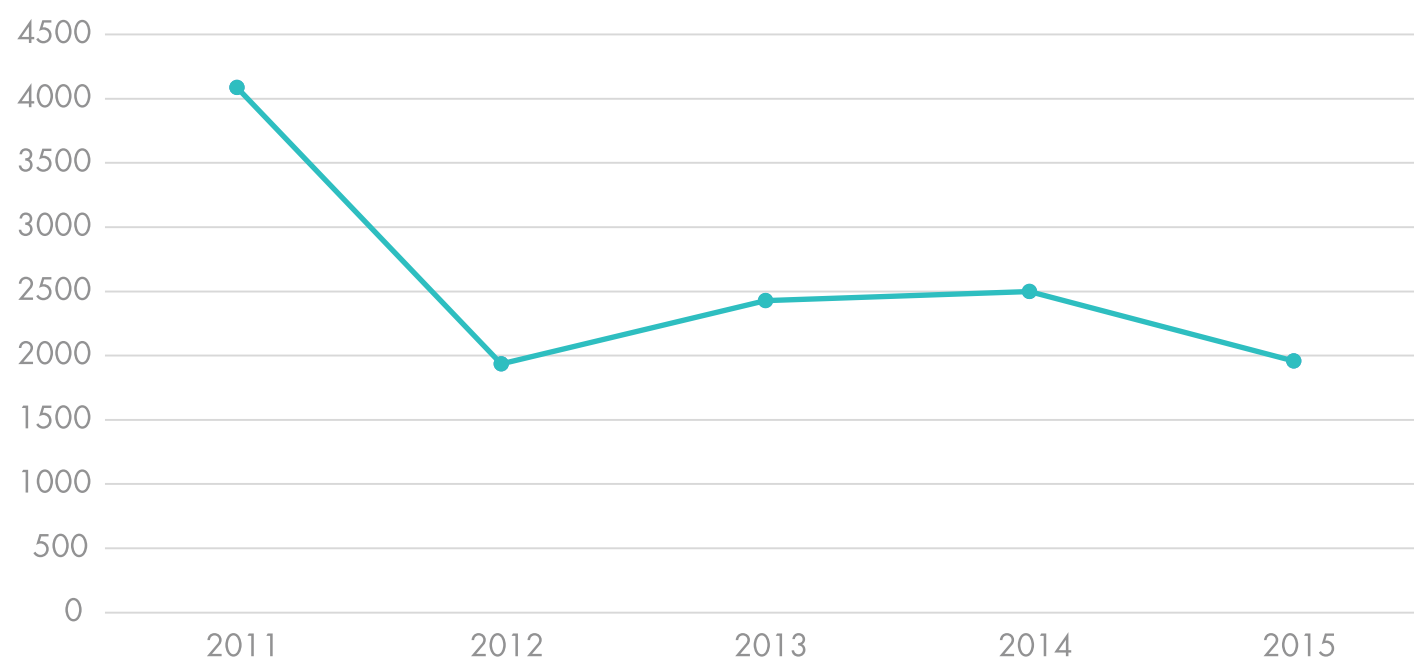
De cara a tener una aproximación mayor a la circulación motorizada en Pinto, a continuación, se vuelcan los resultados de la estadística 2015 de la Policía local. Se visibiliza la evolución anual de denuncias de tráfico, donde se observa una estabilidad en los últimos cuatro años de entre 2000 - 2500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

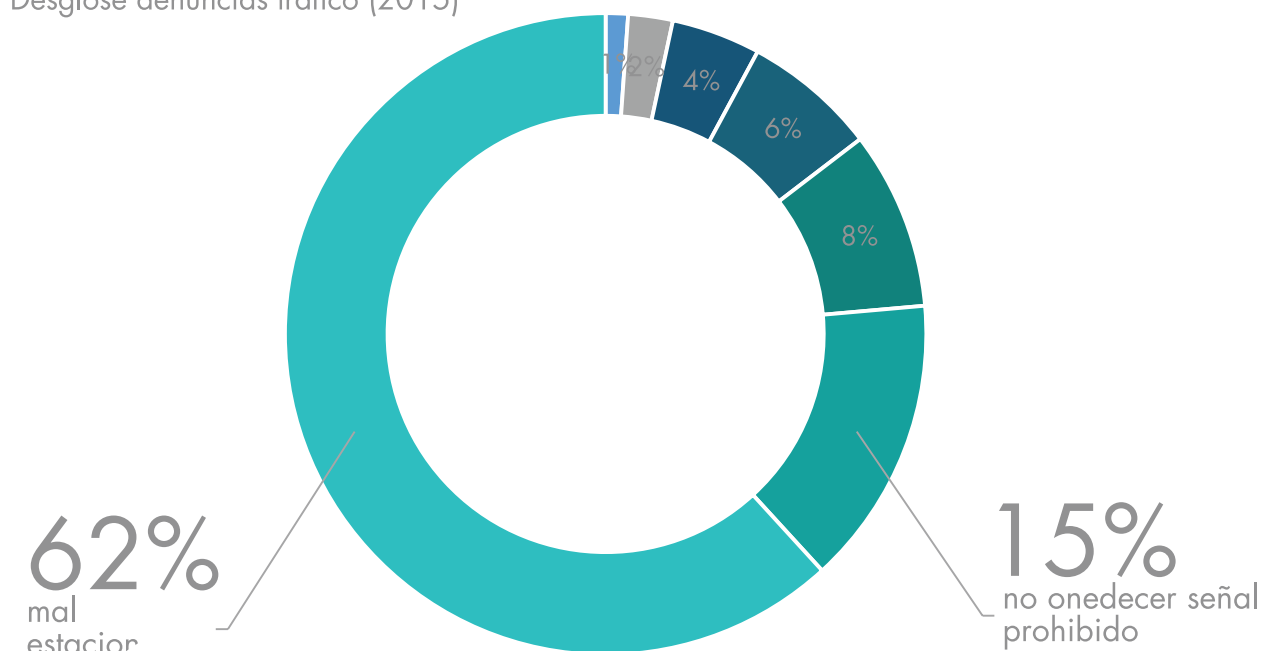
Desglose de las denuncias por tipo: el 56% se debe a infracciones de estacionamiento, el resto no supera ninguna el 10% y son denuncias de las siguientes clases:

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

Evolución anual denuncias tráfico



Desglose denuncias tráfico (2015)



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

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).

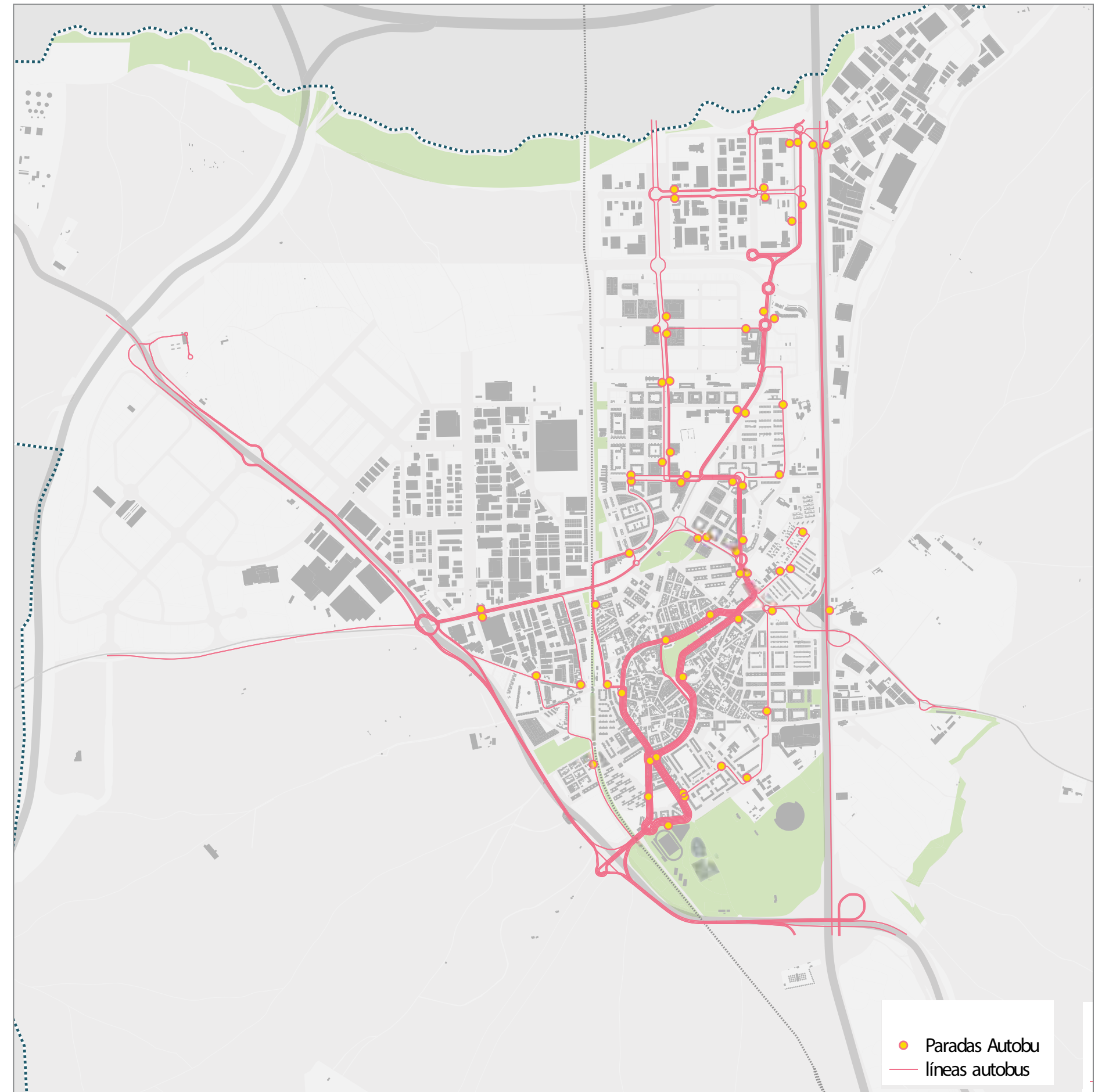
Renfe

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 aparcabicis, 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.



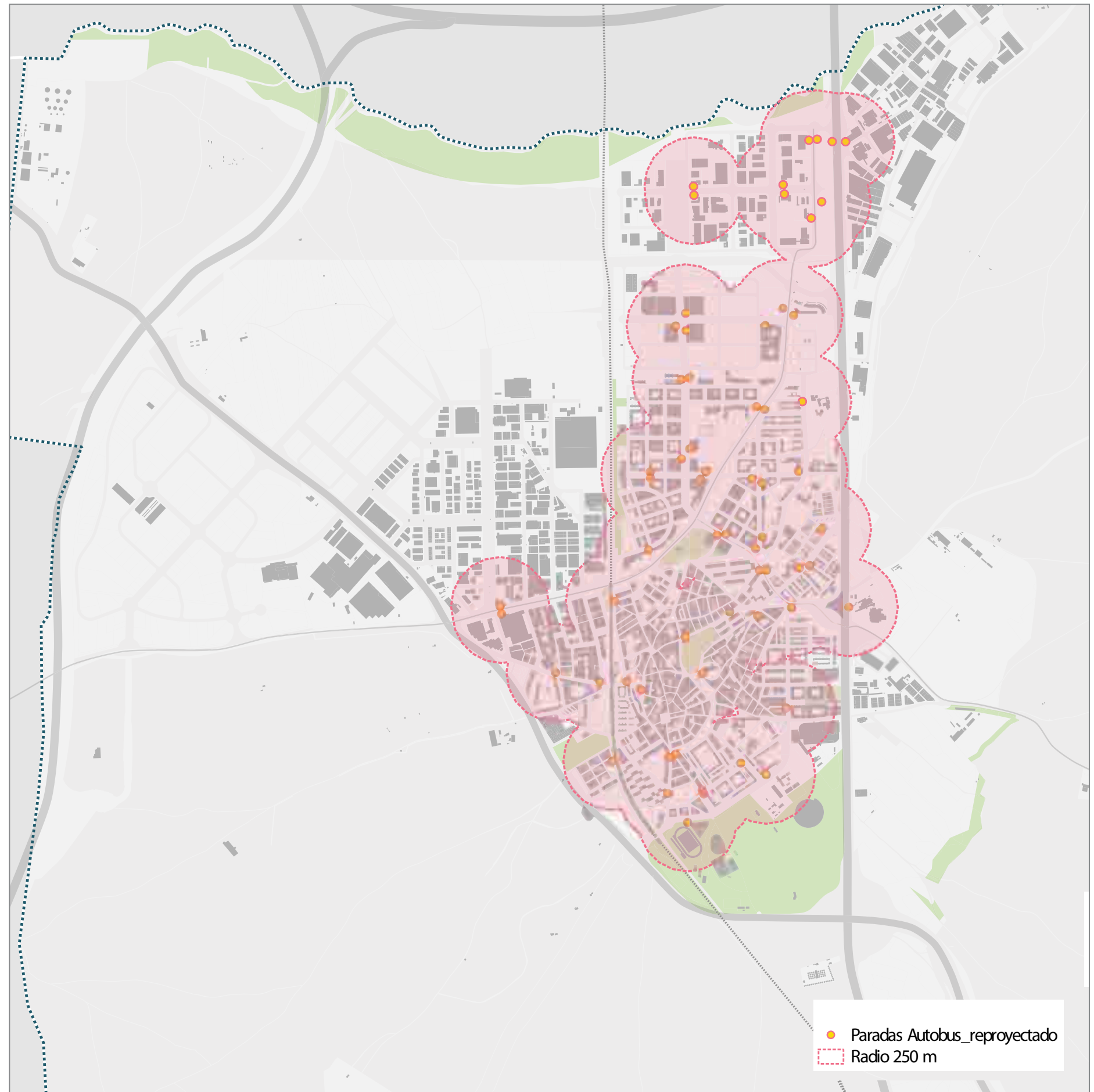
MOVILIDAD- COBERTURA PARADAS DE AUTOBÚS- escala 1: 20.000

- La aprobación de la construcción de la tercera y cuarta vía que mejorará la capacidad del corredor al independizar las circulaciones y segregar 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.



MOVILIDAD- **CONGESTIÓN AUTOBÚS**- escala 1: 15.000

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 las paradas, obstaculizando la accesibilidad a los vehículos de transporte público.



△ Puntos de Congestión Autobú

MOVILIDAD- RED PEATONAL- escala 1: 15.000

Movilidad peatonal

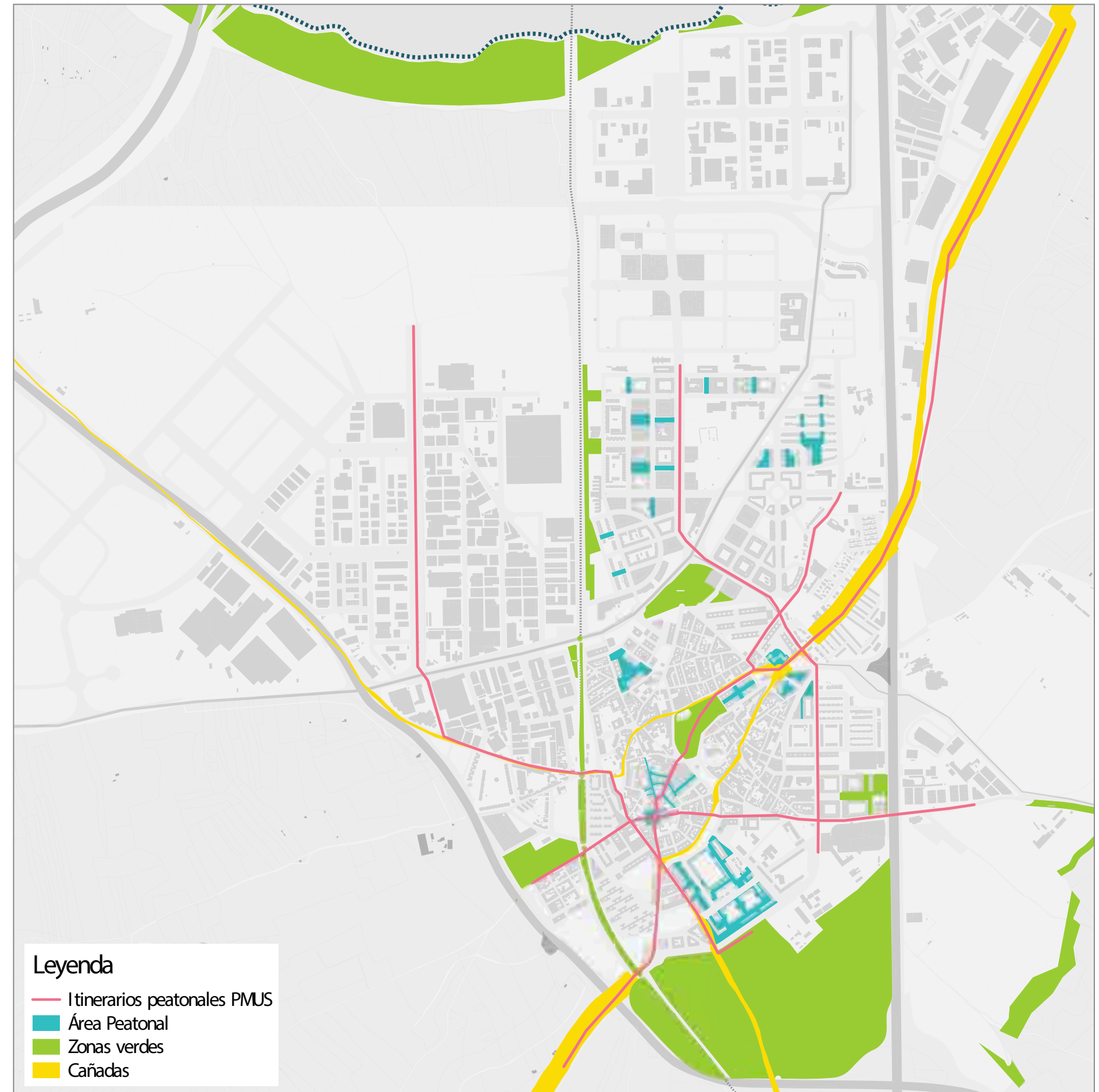
Las calles del centro de la ciudad no son todas peatonales pero, en general, la trama del casco es estrecha y sinuosa con bajos comerciales y actividad terciaria donde la residencia se localiza muy próxima. Son calles que invitan a pasear, a utilizar el espacio público de forma cotidiana. Los ámbitos 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 M-506.

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 Egido, 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- ITINERARIOS PEATONALES- 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 tuvieran barreras.

Se han incluido todo tipo de direcciones, lo que permite finalmente tejer una malla en sentido Norte - Sur, Suroeste - Noroeste, Oeste – Este - Norte, Noreste-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 los 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 Éboli- Ensanches Norte	1.156,98 m
Itinerario 5. Eje de Las Cañadas	4.285,49 m
Itinerario 6. Ayuntamiento- P.I.“Parque Industrial Pinto”	1.390 m
TOTAL	14.189,62 metros



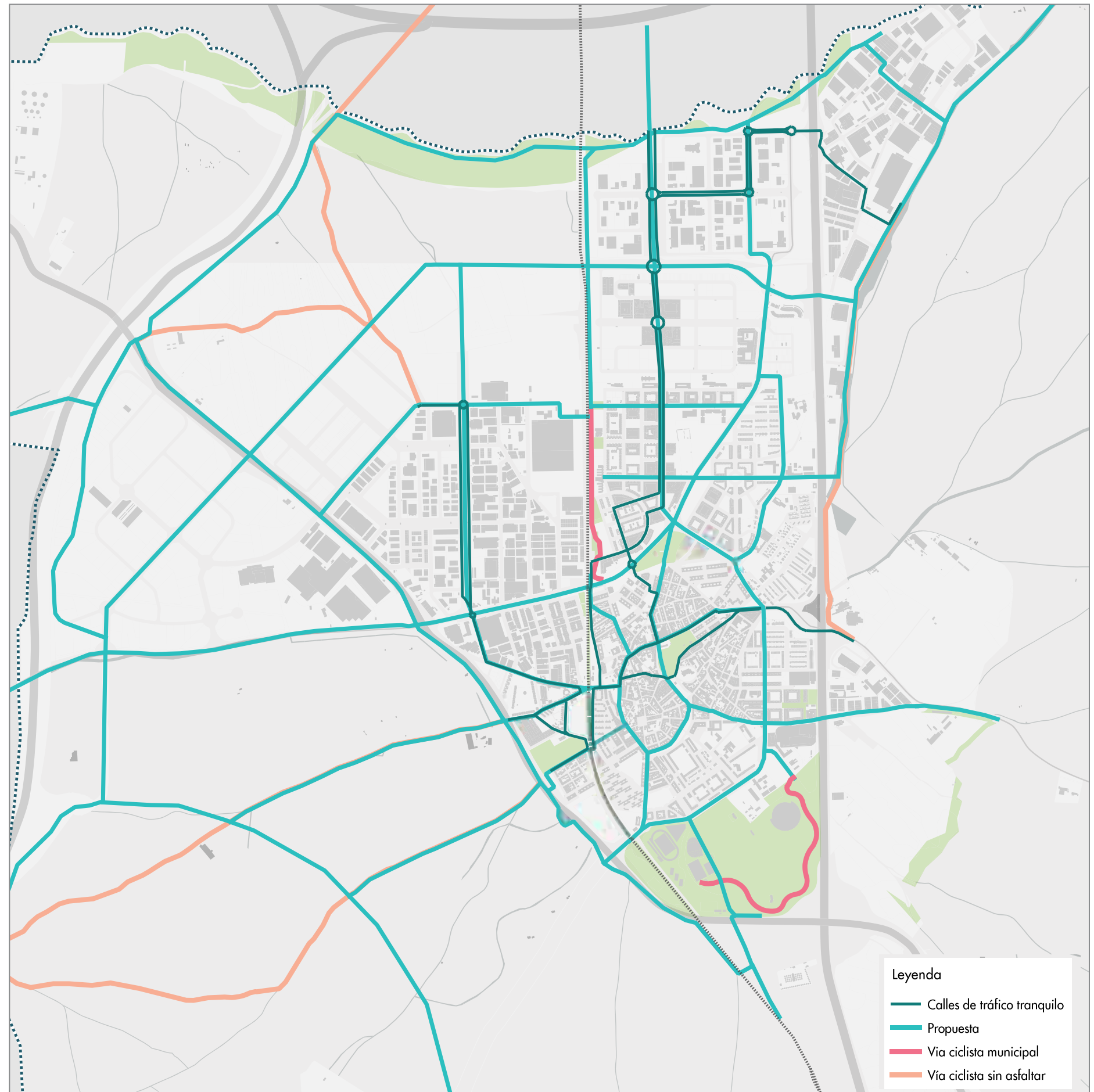
Movilidad ciclista

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.

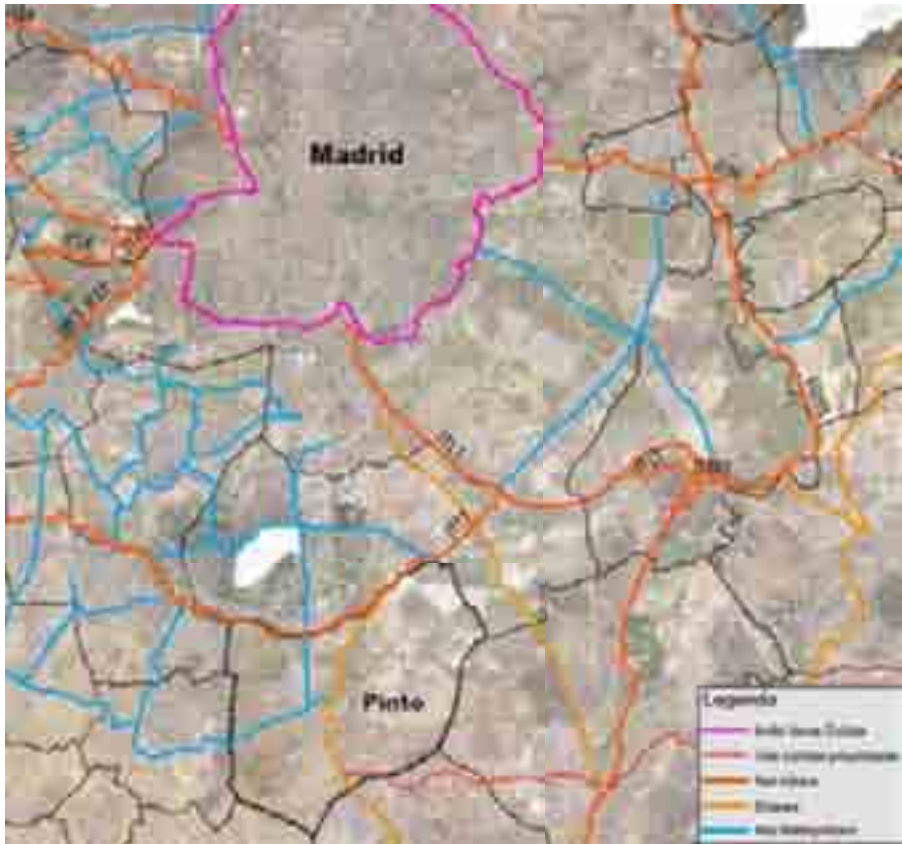
B) Senda-bici en paralelo a las vías de tren: el uso de esta vía por parte de ciclistas es marginal. El pavimento está en mal estado de conservación y el ancho de la vía es insuficiente. Hay unos tramos cortos de pendiente fuerte que inciden sensiblemente en su uso. Por otro lado, para acceder a los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



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 las barreras de las grandes infraestructuras viarias y ferroviarias. Se ha detectado 10 puntos donde existen cruces ciclistas:



Conclusiones

La movilidad sostenible en Pinto se enfrenta a grandes retos, tanto de carácter municipal como supramunicipal para alcanzar los estándares de sostenibilidad. Principalmente el municipio acusa un red insuficiente de transporte público en su conexión con la capital y el abuso del uso del vehículo tanto para el desplazamiento externo como interno. Este último a su vez provoca problemas de aparcamiento que afectan principalmente al centro colapsando el espacio público.

Sin embargo, los condicionantes del municipio son óptimos para favorecer dinámicas de movilidad blanda entre la población, gracias principalmente a su topografía moderada y a la compacidad y proximidad de la trama.



		DATO	ÓPTIMO / MEDIA C.M.
6. Movilidad			
Pautas de la movilidad en Pinto			
Movilidad externa	Inadecuado	56% externa	<50% externa
Movilidad interna	Precario	24%	<15% veh. Privado
Condicionantes para la movilidad sostenible			
Para la movilidad interna	Adecuado		
Para la movilidad externa (barreras infraestructuras)	Inadecuado		
Red viaria transporte motorizado privado			
Tráfico	Precario		
Índice de motorización	Mejorable	0,45 veh./hab.	0,56 veh./hab.
Aparcamiento	Precario		
Transporte público			
Frecuencia (velocidad, congestión)	Precario		
Líneas de autobús y paradas	Adecuado		
Red peatonal			
Accesibilidad	Precario		
Superficie peatonal respecto a viales rodados	Mejorable		
Red ciclista			
Accesibilidad	Precario		
Superficie vial destinada a la bici	Precario		

PROBLEMÁTICAS

- Mayor porcentaje de viajes que tienen origen y/o destino diferente al del municipio, un 57% de la movilidad.
- 47% de los desplazamientos son en vehículo privado. Además, en la movilidad interna representa el 24% de los desplazamientos.
- Grandes barreras provocadas por las infraestructuras viarias cuyos pasos peatonales y ciclistas no están correctamente resueltos.
- Proyectos supramunicipales proyectados y no ejecutados.
- Elevado tráfico en el Paseo de las Artes, en aumento, con presencia de mercancías tanto en esta vía como en Pablo Picasso.
- Problemas de aparcamiento en el Casco urbano, Buenos Aires, Puerta Pinto y los Pitufos.
- Sobredimensionamientos de los viales rodados y zonas de aparcamiento en la Tenerife II.
- Problemas de estacionamiento en los polígonos industriales.
- El transporte público de cercanías requiere la construcción de un nuevo apeadero programado en el barrio de la Tenerife.
- La red de autobuses sufre problemas de congestión del tráfico.
- Múltiples barreras en la movilidad ciclista, tráfico, cruces peligrosos y falta de permeabilidad de grandes infraestructuras.
- Mucha superficie peatonal pero con falta de continuidad, problemas con las rotondas, cruces y aparcamientos en calzadas

VALORES

- Los condicionantes de la movilidad interna son óptimos para una movilidad sostenible (orografía, distancias, estructura urbana, clima).
- Bajo índice de motorización de la población

PROPUESTAS

- Fomentar la ejecución de proyectos supramunicipales: las vías para transporte público de la A-4, el desdoblamiento de las vías de la línea C-3, la ejecución de apeadero de La Tenerife y el paso inferior para tráfico rodado en la Estación de Pinto.
- Mejorar la segunda conexión del Polígono de Las Arenas y la correcta solución de la actual con dos estructuras, el desdoblamiento de la M-408, carretera de Parla, y el acceso a la R-4, la rotonda en la carretera de San Martín y la pasarela peatonal sobre la A-4.
- Priorizar itinerarios peatonales reduciendo las barreras que disuaden al peatón.
- Generar una RED BICI de comunicación de edificios oficiales colegios e institutos, hacer habitable mediante carriles y/o señalizaciones en sentido de la vía la comunicación entre edificios.
- Acondicionar carriles bici supramunicipales: Getafe- Pinto – San Martín de la Vega.
- Fomento del uso de la bicicleta y del transporte público.
- Revisión, actualización y redacción de nuevas ordenanzas: Ordenanza de Tráfico. Ordenanza de Terrazas y cenadores. Ordenanza de Vados. Ordenanza de Aprovechamiento especial del Dominio Público. Ordenanza de Publicidad en espacios y vía pública. Ordenanza de Convivencia y civismo.
- Plantear una red de espacios de aparcamiento regulado en superficie, con preferencia para residentes o vecinos, en estos solares y parcelas: Calle Concepción c/v Calle Costa Rica, Calle Amadeo I, Calle Edmundo Méric / Palos de la Frontera; y un aparcamiento subterráneo disuasorio municipal en Plaza de la Constitución; bajo un programa de convenios o acuerdos entre el Ayuntamiento y los propietarios privados.
- Establecer una zona de Servicio de estacionamiento Regulado en el Casco Histórico (vecinos y visitantes).
- Plan de remodelación y ordenación de aparcamiento en vía pública: Barrio de la Rábida, Barrio de Buenos Aires, Entorno de la Estación FFCC, Calle Sevilla, Las Cristinas.
- Actualización e implementación del PMUS.

1.7

Análisis Integrado

1.7. Eficiencia energética



1.7. Eficiencia Energética

Consumo energético

Conocer la situación actual de los consumos energéticos del municipio, así como las emisiones de CO2 derivadas, es fundamental de cara a plantear una estrategia de desarrollo sostenible que minimice al máximo estos impactos. En este capítulo, se realiza una aproximación a la información disponible por el Ayuntamiento de Pinto respecto a su comportamiento energético.

En este sentido, destaca la falta de datos de cómo se comportan los edificios e instalaciones municipales desde el punto de vista del consumo, del mantenimiento y de las carencias que tienen. Conscientes de esta realidad y de los escasos datos hasta la fecha en esta materia, actualmente, el consistorio está trabajando en la Estrategia para implementar políticas municipales en materia energética, utilizando la metodología implementada en el proyecto RUBÍ BRILLA en el municipio de Rubí (Barcelona).

El proyecto RUBÍ BRILLA ha sido reconocido como la experiencia más exitosa de políticas municipales en el ámbito energético, a partir de un análisis económico y técnico riguroso, empleando herramientas innovadoras, pero también colocando a empleados públicos y ciudadanos en el centro del análisis y la implementación.

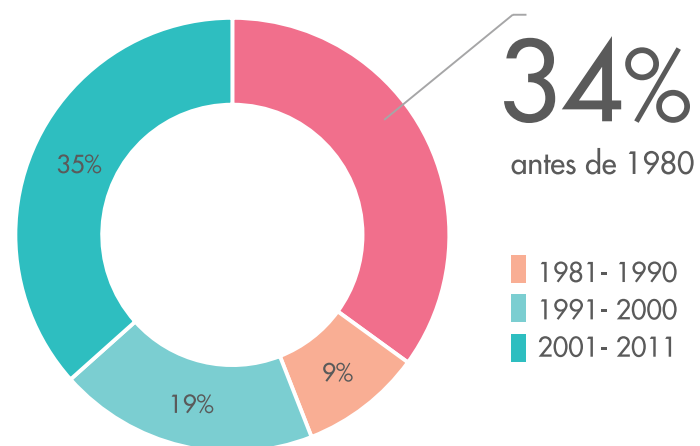
Fundamentalmente este trabajo se materializa en:

- Transmisión de conocimientos y herramientas de gestión entre los técnicos municipales clave del ayuntamiento. El objetivo es dotar a los técnicos (y en consecuencia al propio ayuntamiento) de la metodología con la que hacer un seguimiento de la evolución de los consumos y los indicadores de eficacia y eficiencia, con los que monitorizar así, tanto desviaciones como las futuras medidas de mejora que se implementen.
- Priorización de medidas que supongan mayor impacto económico y de reducción de consumo e impactos medioambientales, así como aquellas medidas en las que se maximice el número de personas que vayan a activarse a favor de un modelo energético más sostenible.
- Plan de comunicación interna y externa, con especial atención a los responsables políticos (reuniones mensuales, informe final), técnicos y empleados municipales y medios de comunicación.

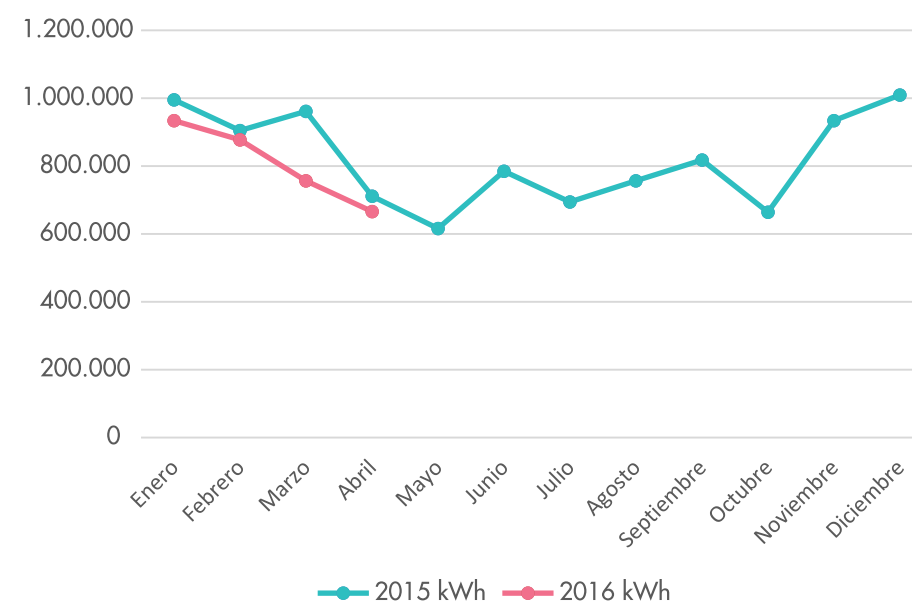
Los resultados previstos plantean una transformación en los hábitos de consumo y gestión de las instalaciones que se reflejarán económica y energéticamente. Actualmente, disponemos de los primeros resultados del trabajo realizado en el que ya se aprecia una disminución en los consumos durante los primeros meses de 2016.

Esta medida se prevé como un primer paso hacia la transformación del modelo energético del municipio, para lo cual, se requiere de una inversión económica mayor que se apoyará en los ahorros que genere esta primera estrategia en proceso de implementación.

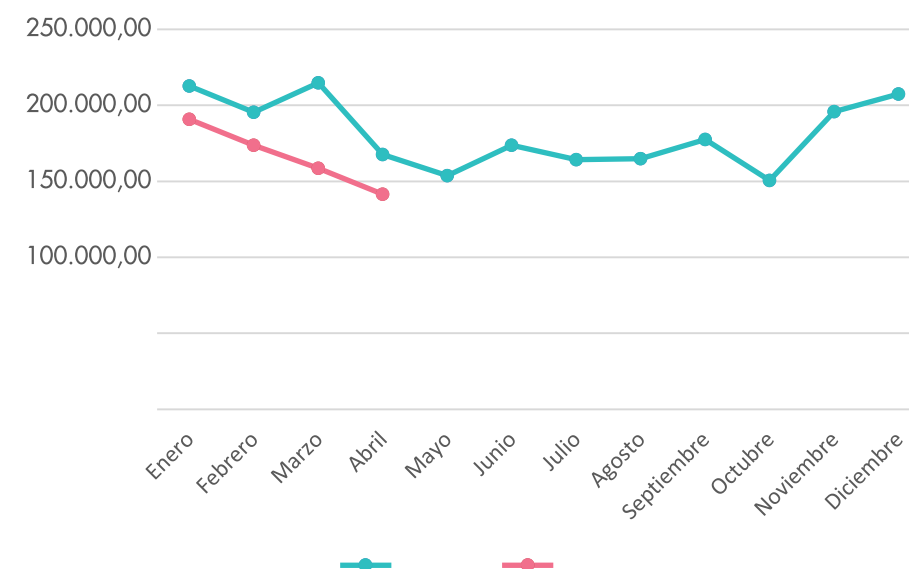
% de Viviendas por época de construcción



Comparativa 2015-2016 de la evolución del consumo energético



Comparativa 2015 - 2016 del gasto en energía



Conclusiones

La eficiencia energética en Pinto es una cuestión todavía incipiente pero que actualmente se sitúa entre las prioridades municipales. Para conseguir la transformación deseada hay que tener en cuenta que el parque edificado es bastante antiguo, en general, salvo excepciones muy recientes; que proviene de adaptaciones de edificios destinados a otros usos, realizadas hace muchos años y que es muy difícil adaptar a normativas, criterios o estándares más actuales; y que, además, no se disponen de datos e inventarios de las instalaciones que faciliten la gestión y mantenimiento eficiente para un mejor comportamiento energético.

PROBLEMÁTICAS:

- Antigüedad del parque edificado municipal.
- 34% de las viviendas anteriores a 1980.
- Carencia de inventarios, sistemas georreferenciados y datos de consumos.

Para el cuadro de indicadores, al no disponer de datos totales de los consumos energéticos y de emisiones de CO2, se evalúa el consumo energético municipal y la antigüedad del parque edificado (el cual se presupone que no ha sido renovado energéticamente). Por la edad en la que fueron construidos, el comportamiento energético es deficiente.

1. Eficiencia Energética			
CONSUMOS ENERGÉTICOS			
Edificación residencial	Precario	>34%	
Edificación e Instalaciones públicas	Precario		



DATO Descripción, justificación

VALORES:

Estrategias de ahorro energético en desarrollo.

PROPUESTAS TÉCNICAS:

- Para la mejora de la eficiencia energética en edificios municipales:
- Inventariado de Instalaciones de Edificios Municipales.
 - Localización georreferenciada de los edificios municipales.
 - Plan de Monitorización de consumos y funcionamiento energético de edificios municipales
 - Certificados Eficiencia Energética.
- Para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público:
- Inventario de luminarias, báculos, cuadros y red.
 - Control y telegestión, datos de funcionamiento en tiempo real: consumo, incidencias, etc.
 - Reforma y actualización de la red de alumbrado público.