

## ***Madrid Nuevo Norte ¿de qué hablamos?***

### **Nuevas reflexiones sobre MNN a partir del desarrollo que anuncia el AGDUS**

Felix Arias Goytre  
8.11.2017

#### **1. Seguimos con las ambigüedades e incertidumbres sobre el Acuerdo del 27 de julio.**

Tras siete meses de “negociación” se presentó el *Acuerdo ADIF/DCN/Ayuntamiento de Madrid (Bases para la ordenación urbanística del área de la Estación de Chamartín – sur de Calle 30 / Fuencarral – norte de calle 30)*. Un documento de escasas cinco páginas, cuyo contenido ignora la política de vivienda, de movilidad o medioambiental, sin reparto de cargas y beneficios, ni balance de propiedad en los ámbitos de gestión propuestos. Y sin un solo plano.

El documento del Acuerdo que las tres entidades han presentado no se ha hecho público hasta finales de octubre, en la web municipal, y no tiene firmas ni logos institucionales.

Por fin el siete de noviembre en la 2ª reunión de la Mesa social sobre MNN, el Ayuntamiento proyectó en pequeñas pantallas de sobremesa unos planos esquemáticos de ordenación, con escasa información, que se negó a repartir por ser “un documento de trabajo”. Es decir, cuatro meses después del Acuerdo sigue la desinformación, a pesar de que el Ayuntamiento insiste en que la Modificación del Plan (con determinaciones pormenorizadas) se tramitará en enero, el mes próximo.

El debate sobre la propuesta MNN tiene que ser un debate político que contemple **el por qué y el para qué** de una actuación en este lugar, como incide en la ciudad y sus barrios; algo que se está tratando ya en muchos artículos de prensa y en varias mesas de debate (están en la web las grabaciones de Traficantes de Sueños, el CDU, el COAM y el Instituto Democracia y Municipalismo), y en la estupenda aportación a este debate en el CDU que ha hecho Paco López Gröh con sus *Reflexiones sobre un debate*, publicado recientemente por el Club.

Sin embargo como parte del debate, para elaborar el relato sobre la razón y las consecuencias de esta actuación, es necesario conocer y analizar lo poco que el Área de Urbanismo expuso el 7 de noviembre sobre el desarrollo que se pretende para esta Operación, a la espera de nuevas entregas.

#### **2. Esquema de ordenación del documento de trabajo municipal.**

Partimos de la propuesta de ordenación presentada el siete de noviembre que hemos representado en las siguientes figuras a partir de las fotos tomadas en la reunión a las pantallas de sobremesa, por lo que puede que contengan alguna pequeña imprecisión.

La operación se organiza en cinco ámbitos como se proponía en *Madrid Puerta Norte*: tres al norte para lo que se ha denominado el desarrollo sostenible de Fuencarral (La Malmea, Fuencarral y Las Tablas) y dos al sur (Centro de Negocios y Estación) que configuran un enorme centro de oficinas

entre la estación y la M30, dando continuidad a las Cuatro (cinco) Torres de Castellana. En el último punto de este escrito volveremos sobre los cinco ámbitos de gestión.

Se trata de dos grandes zonas (norte y sur) con funciones urbanas totalmente distintas. La articulación entre estos dos ámbitos separados por la barrera de la M30, y con el conjunto de la ciudad, se produce como puede verse en la Figura 1, por:

- Transporte público (Cercanías, metro y Mauricio Legendre eje de autobuses, ciclistas y peatones)
- Dos ejes viarios (Agustín de Foxa y Bambú-Antonio Cabezón)
- El Parque lineal de Fuencarral que se prolonga hacia el centro por el bulevar de Mauricio Legendre.

Figura 1: Esquema de ordenación para la actuación *Madrid Nuevo Norte*.



La Castellana se propone rehabilitar como Paseo, al menos en el tramo de las Cuatro Torres, pero incluyendo un túnel a través del Nudo Norte hasta Begoña que, en respuesta a preguntas en la Mesa social, se manifestó que solo sería para transporte público.

Finalmente, se mantienen las conexiones transversales interdistritales de las anteriores propuestas. Pero no se establece nada en cuanto a las conexiones viarias con Plaza de Castilla – Mateo Inurria, ni sobre las funciones que se asignan a los nudos norte y de Fuencarral en el tráfico de estos accesos.

### 3. Algunas cuestiones sobre el norte de la M30

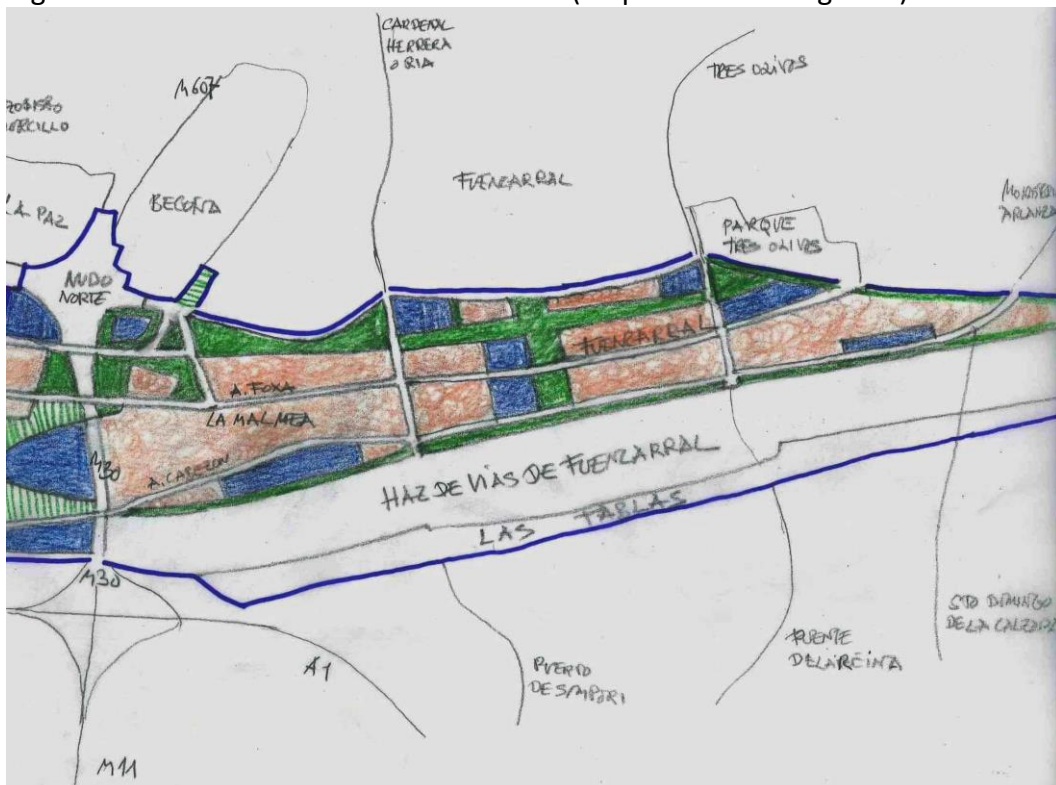
Entrando en mayor detalle en las propuestas para la zona al norte de la M30, parece necesario plantear algunas cuestiones, cara a su desarrollo:

- Evitar que el Parque lineal sea un pasillo: El Acuerdo en su base 18 establece que “el sistema de espacios libres y zonas verdes articulara un eje longitudinal continuo que estructurará la ordenación y conectará con otras grandes zonas verdes de la ciudad”. **El Parque propuesto**

reduce su extensión en relación a **Madrid Puerta Norte**, llegando a convertirse en una franja estrecha en la zona del casco de Fuencarral, aunque se dispone para su implantación de amplias campos de terrenos en torno al camino del Canal de Isabel II. La única razón concebible para esto es que se trata de reducir el parque para liberar el máximo espacio posible para las zonas residenciales y de actividad económica, pero **no parece razonable perder la oportunidad de un gran parque**, por lo que el equilibrio final debería ampliar el parque y reducir las zonas edificables, lo cual a su vez debería suponer una reducción de edificabilidad salvo que se aumenten las alturas de los edificios, posiblemente por encima de lo que sería razonable.

- Localización de la Actividad económica: la industria urbana es un elemento fundamental en la creación de una ciudad diversa, compleja y sostenible, dando acogida a los nuevos tipos de actividad económica complementarios de la actividad residencial y terciaria. De momento **no se establece ningún criterio sobre la localización de la actividad económica en el tejido urbano** (150.000 m<sup>2</sup> en La Malmea, 100.000 m<sup>2</sup> en Fuencarral y 130.000 m<sup>2</sup> en Las Tablas) pero preocupa la base 15 del Acuerdo cuando establece que habrá “un periodo transitorio para el traslado de las actividades existentes” (Polígono de Fuencarral Malmea). Este espacio es una oportunidad para un miniparque tecnológico urbano, entendido como lugar de localización de pequeña manufactura urbana y servicios ex-ante y ex-post (diseño, servicios a las empresas...)
- Lugar y cuantía de la Vivienda social: en esta zona se asentarían 800.000 m<sup>2</sup> de edificabilidad residencial, equivalentes a 8.000 viv., de las que 1.600 serían de cesión al Ayuntamiento. En la rueda de prensa el ayuntamiento anuncio que las viviendas protegidas en el conjunto de MNN se ampliarían a 4.000 viv., es de suponer que parte del aprovechamiento que corresponde al Ayuntamiento se destinaría también a este tipo de vivienda. **Es importante que se defina el tipo de vivienda que se va a promover en este suelo público, ya que las necesidades son de vivienda (publica) en alquiler social.**

Figura 2: Sector norte *Madrid Nuevo Norte* (ampliación de la figura 1)



- **La integración de Begoña** se propone mediante verde y equipamientos en la zona de Llano Castellano, y con la cubierta del inicio de la trinchera del ferrocarril. Sin embargo **está por resolverse la afección que la reforma del Nudo Norte pueda tener en el barrio: sobre el parque actual, la resolución de los impactos en la zona de San Modesto**, y la funcionalidad y características del túnel que conectaría Castellana con Llano Castellano (solo asumible si es para transporte público y según los volúmenes de tráfico que pueda suponer).
- **En los bordes del casco de Fuencarral**, y los Poblados A y B hasta Cardenal Herrera Oria, se propone el parque lineal, equipamientos y, en las proximidades al Camino de San Roque, se proponen dos frentes edificadas, que deberán ser tipologías de edificios que rematen el casco en armonía con la edificación existente.
- **No hay recomendaciones sobre cómo deben ser las conexiones transversales** para que sean espacios urbanos atractivos, en particular los puentes que además de ser espacios de circulación podrían tener una ancho suficiente para acoger actividades urbanas, con buena accesibilidad a las estaciones de cercanías y metro, favoreciendo la integración de Las Tablas, Fuencarral y Tres Olivos.
- **El ámbito de Las Tablas** carecía de propuestas de ordenación en la presentación municipal.

#### 4. Algunas cuestiones sobre el sur de la M30

- La propuesta consiste en una **enorme concentración de actividad terciaria entre la estación que se va ampliar y la M30**. El Centro de Negocios propuesto tendría 1.200.000 m<sup>2</sup> de oficinas y 3.000 viv., que en este contexto acabarán siendo apartamentos de lujo vinculados a la actividad terciaria. Además la estación tendrá otros 150.000 m<sup>2</sup> de terciario (base 10 del Acuerdo) asignados a DCN (BBVA) y, según establece la base 11, en la estación “se autorizará un régimen especial de hasta el 50% (¿de edificabilidad?) para los usos asociados al carácter ferroviario”, entre los cuales irán las sedes de ADIF y RENFE, según anuncio el Ministro de Fomento el 27 de julio.

Figura 3: Sector sur de Madrid Nuevo Norte (ampliación de la figura 1)



- Con la información disponible sobre las necesidades y oportunidades de la ciudad, parece una **desmesura** tal concentración de terciario (con algunos apartamentos), **que en total supondría al menos 1.750.000 m<sup>2</sup>, que con las cinco torres alcanzaría los 2 millones de m<sup>2</sup>**, una edificabilidad equivalente a ampliar las cinco torres con más de 30 nuevas torres similares a aquellas.
- Esta concentración de actividad crearía **dificultades serías de movilidad**. Las torres situadas al este de la estación tendrían mal acceso a la estación (metro a más de 500 m) y las del oeste (A. de Foxa) tendrían una estación de metro pero las cercanías quedarían a más de 800 m. Las Cuatro Torres de Castellana, con metro en la puerta, tienen 5.800 plazas de garaje, y el centro de Negocios **con la legislación vigente requeriría 22.500 garajes** (37.500 con el estándar de las cuatro torres), sin contar con el tráfico de la estación y su terciario anexo. En la Mesa Social el Ayuntamiento dijo que las torres tendrían una ordenanza que solo permitiría unas decenas de plazas de garaje por torre, algo que no parece comercialmente viable y que requeriría modificar la Ley.
- **El ámbito del Centro de Negocios tiene 67 Ha** de los que 20 Ha son playa de vías que se propone cubrir con una losa de hormigón, y que contabilizaría como cesión de verde. Las dos zonas edificables del Centro de Negocios, al este (Bambu) y oeste (A. Foxa) de la losa tienen una superficie total de unas 40 Ha de las que **apenas 30 Ha serían parcelas para asentar 1.500.000 m<sup>2</sup> edificables**, lo que supondrá macizarlos con edificación, **incluyendo entre 15 y 20 torres de 40-50 plantas**.
- También se destinan en el Centro de Negocios **tres grandes parcelas a equipamientos**, una es la actual zona deportiva de la EMT, pero la más grande, de unas 3 Ha, remata la losa de hormigón por el norte junto a la M30 y, al parecer, podría ser un equipamiento de ciudad (tipo Opera o Museo) como anunciaba E. Leira en su artículo, aunque el Ayuntamiento no se pronuncia de momento. Los equipamientos locales, tendrán que definirse y localizarse.
- **El Barrio de San Cristóbal, quedará acosado entre las Cuatro (cinco) Torres de La Castellana y las 8 o 10 que se acabarían proyectando en la calle Agustín de Foxa**. El barrio podría ganar el mantenimiento de la zona deportiva de la EMT (aunque no es seguro según se manifestó en la Mesa social) y también la remodelación de La Castellana como Avenida urbana, pero las calles Manuel Caldeiro y de Viejas, que limitan el barrio por el sur y el norte, se convertirían en conexiones interdistritales entre Fuencarral, Chamartín y Ciudad Lineal. **La desmesura del Centro de Negocios acentuará el agobio y congestión de este barrio**.
- Sobre el tamaño del Centro de Negocios, su innecesariedad para la ciudad y **el despropósito de incluir una losa de hormigón de 20 Ha como zona verde** volveremos en otro trabajo. La única justificación de la losa es darle edificabilidad a ADIF/DCN; y su calificación de zona verde, tiene por objeto liberar el resto del suelo (natural) para que todo él se pueda destinar a las edificaciones del Centro de Negocios. Eso sí, **la Losa-Verde estaría a 8-9 m sobre el nivel de los terrenos colindantes** destinados a oficinas, algo que no se resuelve a posteriori con diseño, ni con escaleras mecánicas y pasarelas, como se sugirió en el debate del COAM.
- La Estación, finalmente, tiene que desarrollar un gran intercambiador en Agustín de Foxa uniendo la estación actual con la nueva estación (sobre-vías), más al norte de Monforte de Lemos. **Un enigma es cuando se construirá esta nueva estación, ya que previamente ADIF tiene previstas dos fases de expansión hasta 31 vías y la ampliación del vestíbulo actual hasta Pio XII**. Teniendo en cuenta los retrasos que se están produciendo en la ampliación de Atocha, aun por terminar, **es posible que pase una década**. Sin embargo el Ayuntamiento insiste en que es la primera pieza a desarrollar y la que justifica la urgencia de la operación (que ya era urgente en 1993).

## 5. Propiedad y edificabilidad de los ámbitos: implicaciones en la gestión.

Finalmente, es interesante hacer una aproximación a la propiedad de ADIF/DCN en cada uno de los ámbitos, para entender quien tendrá la iniciativa de gestión, ya que parece que **se ejecutarán por compensación salvo la Estación**. Los datos son aproximados dado que el Ayuntamiento no ha publicado ninguna información al efecto.

Según se observa en la Tabla 1, ADIF puede superar el 50% de la propiedad de la totalidad de los ámbitos, pero en los que se desarrollarán por compensación, solo tiene mayoría (superior al 60%) en el Centro de Negocios, y en Las Tablas (100%) - En los de La Malmea y Fuencarral (ver Tablas 2 y 3) alcanza entre 25-30% de la propiedad.

Hay que destacar que ADIF/DCN obtiene la mayoría en el Centro de Negocios gracias a la inclusión de la losa de hormigón. Sin ella el ámbito sería de 40 Ha y la propiedad de ADIF de 18 Ha

**La losa le da a ADIF/DCN la mayoría en la Junta de Compensación y le genera una edificabilidad del 30% del ámbito, es decir, 450.000 m2 (ver Tabla 3).**

**Tabla 1: Superficie, edificabilidad y propiedad.**

Superficie Operación*	202 Ha	
<i>* La Operación Chamartín tenía 311 Has. Se amplía con 7 Has de la C. Campamento y se reducen las 95 Has de vías y otras 21 Has de otras infraestructuras.</i>		
<b>Edificabilidad**</b>	2.830.000 m2	
Oficinas	1.200.000 m2	
Activ. Económica	330.000 m2	
Vivienda	1.100.000 m2	
<i>** Adamas en la estación se autorizan 150.000 m2 para terciario y 150.000 m2 para edificabilidad lucrativa.</i>		
<b>Propiedad</b>	202 Ha	
ADIF y M Fomento	103 Ha	51,0%
Canal VII y CAM	17 Ha	8,3%
Ayuntamiento y EMT	20 Ha	10,0%
Particulares	62 Ha	30,7%

**Tabla 2: Superficie de los ámbitos al norte de la M30 y propiedad de ADIF.**

Total		
Superficie *	112 Ha	
Propiedad de ADIF	44 Ha	39%
<b>La Malmea</b>		
Superficie	39 Ha	
Propiedad de ADIF	10 Ha	25%
<b>Fuencarral</b>		
Superficie	54 Ha	
Propiedad de ADIF	15 Ha	28%
<b>Las Tablas</b>		
Superficie	19 Ha	
Propiedad de ADIF	19 Ha	100%

*\* Excluidas las 95 Has de vías*

**Tabla 3: Superficie de los ámbitos al sur de la M30 y propiedad de ADIF.**

Total (Centro de negocios y Estación)		
Superficie	94 Ha	
Propiedad de ADIF	59 Ha	63%
<b>Ámbito Centro de Negocios</b>		
Superficie total	67 Ha	
Superficie exterior a las vías*	40 Ha	60%
Losa	20 Ha	30%
Intercambiador y accesos (A. Foxa)	7 Ha	10%
Propiedad ADIF (incluida la losa)	38 Ha	63%
Edificabilidad	1.500.000 m2	
<b>Ámbito Estación</b>		
Superficie total	27 Ha	
Recinto Estación	21 Ha	
Zona Mateo Inurria, Rodríguez Jaén	6 Ha	
Edificabilidad DCN (sin contar terciario FFCC)	150.000 m2	

*\* Excluidos grandes equipamientos, el ámbito tiene 33 Has para asentar 1.500.000 m2*

## 6. Un resumen de cuestiones importantes.

Destacamos algunas de las cuestiones que se han comentado.

En el sur:

- Sigue siendo un **enigma cuando se construirá la nueva estación**, ya que previamente ADIF tiene previstas dos fases de ampliación hasta 31 vías y del vestíbulo actual hasta Pio XII. Para hacer la

estación nueva tiene que tramitar un Proyecto con comparación de alternativas y declaración de impacto ambiental, y además ADIF quiere convocar un concurso internacional. **Hace falta un acuerdo real con la programación de las obras ferroviarias**, a suscribir entre MF/ADIF y el Ayuntamiento.

- **La edificabilidad del ámbito del Centro de Negocios debería reducirse sustancialmente**, pero el Ayuntamiento parece no disponer de un estudio del sector de oficinas en la ciudad en el que apoyar el debate. La desmesura de la edificabilidad propuesta en el Acuerdo para el Centro de Negocios, supondría asentar 1.500.000 m<sup>2</sup> edificables **en apenas 30 Has, es decir 15 – 20 Torres de 50 plantas..**
- Una clave de este despropósito está en la losa que cubriría la playa de vías hasta la M30. **Con sus 22 Ha la losa supone el 30% del ámbito del Centro de Negocios, y genera 450.000 m<sup>2</sup> edificables a ADIF/DCN; además le da la mayoría en la Junta de Compensación de este ámbito, para controlar su gestión.**
- En todo caso, se debe **reducir la edificabilidad en el entorno de San Cristóbal**, para evitar su encajonamiento entre torres.

En el norte:

- **El Parque lineal de Fuencarral tiene que desarrollarse como un espacio amplio, sacando partido a las campas existentes**, y no disminuirlo para utilizar el suelo para edificar. Si no “cabe” la edificabilidad propuesta podría reducirse o bien localizar edificación en altura en torno a las estaciones de cercanías, pero nunca reducir el parque.
- Es necesario conocer y reflexionar sobre la edificabilidad pública (por cesiones y por propiedades municipales). **¿De cuanta edificabilidad lucrativa va a disponer el Ayuntamiento (al parecer más de 400.000 m<sup>2</sup> edificables)?** ¿Cuánta se destinará a vivienda social (pública) de alquiler y a que se dedicara el resto? ¿Se van a monetarizar parte de los aprovechamientos municipales y con qué fines?
- Es necesario estudiar y debatir sobre la posible **ubicación de mini-parques económicos de actividad económica**, y definir políticas específicas para evitar el traslado o la desaparición de empresas ya localizadas (p. ej. La Malmea). Puede pensarse en la promoción pública de algún área.
- Explicitar las políticas que se van a acometer para **reducir el impacto del tráfico (M30) en la calle San Modesto**, y conseguir el **calmado de tráfico en Ntra. Sra. de Valverde y Llano Castellano**.

En la estructura viaria:

- ¿Porque solo se va a **remodelar La Castellana** en el tramo de las 4 torres y no **desde la Plaza de Castilla?**
- **¿Qué se va a hacer en el Nudo Norte** y porque se incluye en las propuestas un puente que une La Castellana con Llano Castellano en Begoña? ¿Y el nudo de Fuencarral?
- ¿Cómo se van a diseñar los **puentes interdistritales** sobre la playa de vías de Fuencarral, para que sean espacios de actividad urbana y no solo de circulación?
- No se puede tomar decisiones sobre los volúmenes edificables y los sistemas de movilidad (cercanías, metro, red viaria, peatones y ciclistas, etc), sin **un estudio de movilidad y de impacto ambiental de la operación**. Es lo primero, pero el Ayuntamiento no aporta datos al debate.