RESCATAR CHAMARTIN:

UN ALEGATO DEL CLUB DE DEBATES URBANOS

MADRID 10 DE DICIEMBRE 2018

Quienes gobiernan el Ayuntamiento de Madrid, tras haber dado a conocer en mayo de 2016 su primera propuesta para reorientar la errática trayectoria seguida desde su origen por la Operación Chamartín –una más de sus múltiples y cambiantes denominaciones-, tomaron demasiado pronto un atajo hacia el retorno.

Un camino cuya primera etapa, apenas un año más tarde, acabó deslizándose hacia la claudicación, por más que se haya publicitado como el virtuoso punto medio alcanzado gracias al talante negociador del nuevo equipo municipal.

Un camino que, de persistir en él, acabará conduciendo de modo irremediable a la pérdida de una gran oportunidad para dar cabal cumplimiento a las promesas de cambio. Promesas éstas con las que se consiguió desplazar del gobierno de la ciudad, por fin, a una derecha encastillada en aquél durante más de 25 años, y siempre castiza ,pese a lo posmoderno de su disfraz.

Porque la re-ordenación de la estación de Chamartín y con ella del amplio espacio urbano que la envuelve, constituye probablemente una de las muy contadas oportunidades –y con seguridad la más importante y [illegible] de Madrid, y con ella su metrópoli, de [illegible] para materializar un verdadero cambio de rumbo en la forma de intervenir sobre el territorio.

Actuando para ello con nuevos modos que, atentos a la preservación y cuidado de aquél, tengan por finalidad devolverlo, una vez transformado [illegible] su original esencia de 'bien del común', para el uso y disfrute de los ciudadanos: [illegible] sucederán.

No despilfarr[illegible] es la razón de este ALEGATO que –como tal exigencia- el Club de Debates Urbanos se ve en la obligación de dirigir a quienes, gobernándonos ahora, tantas esperanzas alumbraron cuando una gran parte de la ciudadanía, con su entusi[illegible] años en el puesto de mando que hoy ocupan.

RESCATAR CHAMARTÍN

EL CDU INTERPELA

EL PORQUÉ DE ESTE ALEGATO

Quienes gobiernan el Ayuntamiento de Madrid, tras haber dado a conocer en mayo de 2016 su primera propuesta para reorientar la errática trayectoria seguida desde su origen por la Operación Chamartín –una más de sus múltiples y cambiantes denominaciones-, tomaron demasiado pronto un atajo hacia el retorno.

Un camino cuya primera etapa, apenas un año más tarde, acabó deslizándose hacia la claudicación, por más que se haya publicitado como el virtuoso punto medio alcanzado gracias al talante negociador del nuevo equipo municipal.

Un camino que, de persistir en él, acabará conduciendo de modo irremediable a la pérdida de una gran oportunidad para dar cabal cumplimiento a las promesas de cambio. Promesas éstas con las que se consiguió desplazar del gobierno de la ciudad, por fin, a una derecha encastillada en aquél durante más de 25 años, y siempre castiza ,pese a lo posmoderno de su disfraz.

Porque la re-ordenación de la estación de Chamartín y con ella del amplio espacio urbano que la envuelve, constituye probablemente una de las muy contadas oportunidades –y con seguridad la más importante y trascendente- de las que ofrece Madrid, y con ella su metrópoli, de la que es lugar central, para materializar un verdadero cambio de rumbo en la forma de intervenir sobre el territorio.

Actuando para ello con nuevos modos que, atentos a la preservación y cuidado de aquél, tengan por finalidad devolverlo, una vez transformado, mejorado y sin desnaturalizar su original esencia de 'bien del común', para el uso y disfrute de los ciudadanos: de los que ahora estamos y de quienes nos sucederán.

Es todavía tiempo de rectificar:
No despilfarrar esa oportunidad. Esa es la razón de este ALEGATO que –como tal exigencia- el Club de Debates Urbanos se ve en la obligación de dirigir a quienes, gobernándonos *ahora*, tantas esperanzas alumbraron cuando una gran parte de la ciudadanía, con su entusiasta apoyo, los colocó hace ya casi cuatro años en el puesto de mando que hoy ocupan.

Sí, por tanto, a una Operación alternativa como contrapunto a la que el Ayuntamiento acaba de proponer y que significa la pérdida irreparable de dicha oportunidad.
Ese y no otro es el porqué de lo que se expondrá a continuación:

1.GÉNESIS: HISTORIA Y MEMORIA

Comienzo de un nuevo siglo

Más que el inicio de una nueva década, 1991 fue en realidad , por diversas y poderosas razones el despertar de un nuevo siglo, si atendemos a la periodización de E.J.Hobsbawsm y su denominación del S.XX como el "siglo corto (1917-1989). Aquel año, el que sería penúltimo gobierno de Felipe Gonzalez (IV Legislatura) procede a la reunificación de todas las entidades de crédito y bancos públicos en un *holding* o una nueva entidad asimismo pública que pasó a denominarse Argentaria *(argentum*, plata, dinero).

La breve aunque abultada burbuja inmobiliaria formada y alimentada a renglón seguido de nuestra entrada en Europa a mediados de los '80 del pasado siglo, al tiempo que se proyectaba sobre la corta pero muy aguda crisis económica de principios de los '90, la iba a profundizar con su explosión, precisamente mientras los tipos de interés se encaramaban en el entorno del 20% y la tasa de paro se volvía nuevamente a colocar muy por encima de ese mismo porcentaje.

Para entonces, hacía ya algún tiempo que -*urbi et orbi*- se había esparcido y calado hondo, hasta en el tupido tejido institucional, el mensaje del enriquecimiento rápido. Consigna difundida a modo de encíclica económica desde diversos púlpitos.

En ese contexto es fácil imaginar que a alguien se le ocurriera pensar que era ya el momento de 'hacer caja' en las maltrechas finanzas de algunos entes públicos responsabilizados de la provisión de grandes infraestructuras, y de conseguirlo por el socorrido y siempre recurrente procedimiento de 'poner en valor' y enajenar lo adquirido en su día para 'el común' a bajo precio.

Dos entidades se ajustaban muy bien al retrato –robot del protagonista ideal para lleva acabo semejante negocio: MºDefensa y RENFE.

Dos años más tarde de la referida creación del *holding* bancario público,-ya en plena crisis económica-, RENFE anuncia su intención de proceder a la renovación y modernización de la madrileña estación en Chamartín.

Un concurso público para una muy singular concesión.

A tal fin se convoca un atípico y novedoso Concurso mediante el cual *"se adjudicarán los derechos de RENFE en relación con el desarrollo urbanístico de los terrenos anejos"* a la referida Estación. "Derechos" cuyo contenido económico, junto con los consiguientes beneficios, quedaban a resultas de lo que la autoridad urbanística tuviese a bien fijar en el futuro, toda vez que esos terrenos "portadores de derechos"

habrían de ser recalificados para sustituir el destino ferroviario que por entonces tenían fijado, por otro distinto y con contenido lucrativo (viviendas, oficinas, comercios etc.).

Pero todo ello con una especial y más que excepcional particularidad: los propios concursantes habrían de ser los que en sus ofertas propusieran el *'quantum'* de ese contenido económico que más tarde la autoridad urbanística debería limitarse a ratificar (se supone que tras exitosa gestión encomendada a quien resultase adjudicatario).

Esa fue la semilla que con el tiempo podría germinar trocándose en el más objetivo y abultado caso de corrupción de la historia del urbanismo madrileño desde el fin de la dictadura franquista.

Tal era pues el contexto en que RENFE había convocado en marzo de 1993 el referido Concurso que acabaría adjudicándose finalmente más de un año después (julio de 1994).

Los concursantes

De las solo 4 ofertas finalmente presentadas (tras publicitados anuncios, de parte, que pronosticaban decenas de concurrentes), resultó ganadora y por consiguiente adjudicataria la presentada conjuntamente por dos Sociedades: una filial de la recién constituida **Argentaria**, coaligada para la ocasión con una por entonces pequeña constructora familiar denominada San José. Quedaron fuera, sin premio (por el momento), las suscritas por el resto de concursantes, dos de los cuales habían acudido en compañía a su vez de dos de los grandes bancos de entonces, el **Banco Central Hispano** (hoy absorbido por el Santander) que "acompañaba" a un conglomerado de las principales constructoras de entonces (y de ahora); y en compañía de su promotora METROVACESA, el **Banco Bilbao Vizcaya** (BBV sin la A), fruto de la fusión por entonces reciente de los competidores vascos y a cuyo nombre respondía la nueva y simbiótica denominación. Caprichos del destino este perdedor mutaría en ganador al fundirse años después, privatización mediante, con el adjudicatario originario (Argentaria a través de su filial).

El largo adiós a la banca pública

Mientras tanto, en la que sería la última legislatura de Felipe Gonzalez, artífice de la creación de aquel holding público, se acelera su proceso de privatización ya iniciado parcialmente en la precedente, hasta acabar consumándose en su totalidad en 1999, en pleno aznarato.

Igualmente entre medias, se ha producido el cambio de dirección de aquella declinante banca pública mediante el cual asume el mando el que finalmente hasta el día de hoy acabará siendo, desde la fusión en 1999 de aquellos antiguos rivales en el concurso de marras, el Presidente del BBVA –Francisco González -hombre cercano a Aznar ,o viceversa, que de paso, queda convertido, además, en nuevo líder de esa Operación de nombre tan cambiante como el de los propios agraciados (un DUCH, trasmutado en DCN, sin perder por tan proceloso y dilatado recorrido al pequeño acompañante originario, la constructora San José).

Momento y actor absolutamente claves para la 'supervivencia' y éxito de la Operación, sometida a fortísimas tensiones y contraposiciones políticas e institucionales en unos años en que una profunda crisis política se resuelve en una nueva relación de equilibrio de fuerzas y de ocupación del poder al entrar en juego el mecanismo del turno en el bipartidismo dinástico, sin que por ello cesen de inmediato, ni mucho menos las contraposiciones institucionales, con relativa independencia del color político de quienes han tomado el mando en las mismas. Periodo que, en lo que respecta a la Operación, es también de sorda agitación con amenazas cruzadas bien de abandono o bien , en el polo opuesto, de retirada de la concesión; todo lo cual se salda con una importante baza ganada por el adjudicatario : la ampliación del ámbito - el "entorno" de la Estación- hacia el otro lado de la M-30, al Norte, hasta abarcar otro nuevo "entorno": el de la Estación de Fuencarral. Ampliación que conlleva –no sin controversia- una tan desmesurada como asombrosa ampliación de la concesión al adjudicatario originario, sin necesidad de nuevo concurso.

Broche final de esta borrascosa y finalmente triunfante andadura- con escala técnica de aprovisionamiento en el nuevo Plan General en 1977-, dos años después, en 1999, tal y como ya ha quedado señalado, se consuma enteramente la privatización de la que fue banca pública, cerrándose a continuación el círculo, con la fusión de Argentaria-ganadora del concurso –, con uno de los 'perdedores', ya por poco tiempo BBV, pues de seguido ha pasado a ser ya BBVA. Nueva entidad con efímera presidencia bicéfala ya que, en breve, pasará a estar regida por un único Presidente, precisamente aquel Francisco González, bajo cuyo pilotaje años antes el concesionario Argentaria había conseguido que la Operación tras una larga travesía, atracara en su primer puerto de repostaje: el Plan General de 1997 para ratificar el ámbito y el *'quantum'*, procediendo eso sí al primer y pomposo cambio de denominación : Prolongación de la Castellana, convertida así en una de las 6 "operaciones estrella", probablemente de todas ellas la destinada a brillar con máxima intensidad.

<u>Conspiración sin conspiradores</u>

Todo lo cual, con su prolongación hasta el día de hoy, podría atribuirse –malévolamente- a un previo y meditado diseño-o designio-de corte conspirativo, cuando más bien lo más probable sea que lo finalmente acaecido no es sino el

resultado de la potente lógica interna que, en determinados procesos, imponen los factores que los desencadenan, alimentan y finalmente determinan.

Es por ello que del anterior relato no debe desprenderse que en la intención de los responsables que inicialmente impulsaron aquél Concurso, en lugar de una Operación liderada por 'lo público', habitase ya el deseo o el designio de su futuro desenlace de privatización. Bastaba para ello con el 'libre' desenvolvimiento de los postulados sobre los que se concibió, para que, junto con la incorporación de otros nuevos actores decisivos – tanto en el campo político, como en el institucional-, el resultado fuera el que acabó siendo, por más alejado que estuviera, quizás, de lo vislumbrado o deseado al principio por quienes imaginaron ser los principales protagonistas.

Una Operación cambiante sobre pilares permanentes

Pese a lo interminable y zigzagueante del recorrido de la Operación desde su alumbramiento mediante el Concurso más arriba reseñado, varios han sido los puntos inalterables que, como tales, se mantienen en esta última propuesta que el Ayuntamiento -25 años después- presenta ahora como propia y que, si nadie lo remedia, podría convertirse en definitiva.

Por mencionar solo los más sobresalientes de esos pies forzados cabría resaltar:

- Una concepción del urbanismo como instrumento cuya principal función fuera la de convertir "terrenos" en "derechos" y estos en "dinero".
- Un desplazamiento a segundo plano de la finalidad expresa o declarada –la remodelación y modernización de una estación de ferrocarril -, pasando a ocupar el lugar preminente lo que se presenta como simplemente instrumental: conseguir financiación para acometer la antedicha transformación.

  (Mientras, aquella tan necesaria como urgente remodelación ferroviaria sigue no ya sin haberse acometido, sino que ni siquiera cuenta, al día de hoy, con el imprescindible Plan Director, ni con las especificaciones perfectamente definidas para su desarrollo en un Proyecto técnico operativo).

  Eso sí, el cubrimiento de la playa de vías con **una gran losa**, ha sido desde el comienzo una de las 'ensoñaciones' que siempre ha acompañado a la Operación como uno de sus puntos inalterados.

- Un olvido del territorio físico, tan relevante sobre toso al norte de la M-30- con sus preexistencias- y del paisaje urbano- como meta-, condicionantes ambos que vienen impuestos por la geografía física y social y que por tanto habrían de ser respetados. En lugar de ello simplemente se ignoran para mejor eludirlos, supeditándolos del todo al fin principal, que no es otro que el de maximizar la 'extracción' de plusvalías.

- Una identificación con “lo moderno” de todo aquello que de modo banal se erige en ‘moda’, por efímera que pueda llegar a ser su permanencia frente a la irreversibilidad de lo que a partir de aquél espejismo se construya.

Plusvalías urbanísticas : legitimidad y perversión

Y antes de proseguir y para que lo anterior no se malinterprete o se deduzca que tales consideraciones proceden de ‘principios’ que, por sernos ajenos, aquí no deberían buscar defensa, ha de decirse con claridad que no se trata de rechazar por no se sabe qué superchería moral el hecho de que las plusvalías legítimamente obtenidas (o más bien **rescatadas**) como consecuencia de lo que incluso la actual Constitución prescribe en su artículo 47 *in fine*,- con excesiva timidez y laxitud, todo hay que decirlo- sean utilizadas para sufragar o financiar la provisión de infraestructuras.

Antes bien, lo que sí ha de afirmarse –y así lo hacemos al formular críticamente los ‘pies forzados’ antes reseñados-, es que aquella utilización plenamente legítima, en vez de estar guiada como lo está en la Operación Chamartín por idéntica lógica a la que preside la obtención privada de lucro, ha de estar no solo contrapesada, sino mejor aún **regida**, por otros valores de índole socialmente superior. Valores como son, entre otros, el principio de sobriedad en el uso de los recursos, junto con los fines eco ambientales, sociales o de similar naturaleza, que han de perseguirse, ante todo, en la ordenación del territorio y en el empleo de aquellas plusvalías legítimamente **restituidas** a la esfera del común, a través de las instituciones públicas. Todo lo cual ha de incidir necesariamente en la modulación de los factores que determinan el *‘quantum’* de tales plusvalías.

Lo cambiante : no solo el ámbito sino también el *‘quantum’*

Pero además de los susodichos pies forzados, no ha habido precisamente muchos más puntos fijos desde aquel ya lejano arranque de la Operación. Y en los correspondientes cambios no todos han sido alteraciones o variantes en la denominación, ni trayectorias zigzagueantes, sino que algunos han sido mucho más sustanciales y transcendentes.

En 1993, cuando se resuelve el Concurso, el perímetro del ámbito de referencia –la estación y su entorno- *“el recinto ferroviario de Chamartín”*- encierra una superficie de 62 hectáreas.

En los trabajos de Revisión del Plan General que por entonces ya han comenzado se está manejando una edificabilidad -0,6 m^2/m^2- algo inferior a la que había establecido el anterior Plan General para el suelo ferroviario (la resultante de aplicar un índice de edificabilidad de 0,7 m^2/m^2), que en el supuesto de cambio de uso arrojarían un total de 375.000 m^2 (de viviendas, oficinas, etc.). El adjudicatario del Concurso ‘solicitaba’ en cambio 870.000 m^2,”cifra no solo ratificada por quien lo convocó, sino exigida a

continuación por el mismo ya que de ella dependía la 'cuota variable' que el concesionario tendría que abonar a RENFE.

Adjudicado ya el concurso a la oferta presentada por la filial del *holding* público Argentaria, dicho adjudicatario (ya por entonces bajo la nueva marca DUCH), solicita una extensión del ámbito, nada menos que de otras 111,6 ha, es decir el triple del recinto originario, subiendo su inicial petición de los 850 mil m^2 edificables (de viviendas oficinas etc.) hasta algo más 1 millón.

La sucesión de informes y contrainformes oficiales al respecto –salpicada incluso con amenazas de retirada de la concesión o de rescisión del contrato se cierra con la aprobación definitiva del nuevo Plan General de 1997, en el cual, además de una nueva denominación para la Operación –Prolongación de la Castellana, como antes se ha indicado , se determina para ésta un ámbito de 185 ha con una superficie edificable (para usos lucrativos) de 1.125.000 m^2 resultantes de aplicar el antes mencionado índice de edificabilidad de 0,6 m^2/m^2. Los vientos adversos que desde el principio habían soplado desde la administración municipal (y también desde la autonómica aunque más moderados), se tornaron en favorables, soplando fuerte hacia la popa.

No obstante , tras ese amarre y aprovisionamiento, durante los cinco años siguientes y pese a que la que sería Gran Burbuja inmobiliaria lleva abultándose desde 1997, la Operación parece como 'hibernada' hasta que en el 2002, se produce una primera Modificación de gran calado en el *'quantum'* que finalmente había fijado el Plan General.

Para entonces se han producido además las primeras Modificaciones "a la medida" de la recién estrenada legislación urbanística madrileña (Ley 9/2001),una de las cuales, con pretexto de una "aclaración", altera drásticamente el tratamiento del suelo de los sistemas generales (y dentro de ellos los ferroviarios) en tanto 'generadores de edificabilidad'. No será ´ni mucho menos la última de las modificaciones *ad hoc* de normas de rango general, que la Operación propicie en el largo recorrido en su pista de despegue.

Parámetros multiplicados

En efecto, el adjudicatario del Concurso previamente ha tratado de justificar la inviabilidad económica de la Operación como consecuencia de la cuantía de inversiones a realizar en infraestructuras con sus correspondientes cargas en tanto costos de urbanización, imposibles de sufragar –según él- con cargo a la superficie edificable adjudicada, planteando como única salida un incremento en el 'insuficiente' índice de edificabilidad establecido por el Plan General.

(Para acompañar la petición se han fabricado modelos con sofisticación extremadamente aparente que simulan la determinación de edificabilidades y alturas a

partir de un verdadero enjambre de supuestos surgido de la combinatoria de hipótesis sobre una gradación de valores de las tasas internas de retorno (T.I.R) resultantes.).

Como consecuencia de tal petición, aquella Modificación del Plan General de 2002 finalmente aprobada, contiene un nuevo establecimiento de dos de sus parámetros básicos: un ámbito que vuelve a ampliarse hasta encerrar un total de 312 ha y una superficie a edificar que en consonancia crece pero más que proporcionalmente porque ahora es el resultado de aplicar al nuevo recinto un índice de edificabilidad (1,06 m^2/m^2) que casi duplica el originario (0,6 m^2/m^2).

Pero no por ello la Operación consigue levantar el vuelo para alzarse por encima de lo que hasta el momento han sido solo kilos de papel embutidos en expedientes cada vez más voluminosos y abstrusos ceñidos en cuerda floja . Vuelven a pasar años en los que el Plan Parcial que ha de desarrollar ese Plan General modificado, pese a que arranca en 2004, se atasca en su tramitación y se abandona.

Un nuevo acuerdo entre las administraciones y el concesionario DUCH suscrito en 2008 sirve de señal de salida para formalizar otro nuevo Plan Parcial llamado de Reforma Interior que consigue aprobarse con relativa celeridad- inicialmente en 2009 y definitivamente en 2011-, para empantanarse más adelante con los rigores de una crisis económica demoledora –Gran Recesión- para finalmente llegar exhausto en la víspera de la despedida del final del reinado municipal de la derecha en Madrid (primavera de 2015), sin conseguir alcanzar , casi por horas, la meta de su aprobación definitiva.

Entre medias, grandes quebraderos de cabeza ha causado en la Operación la ocurrente Ley de la Sra Aguirre limitando la altura de los edificios a tres plantas más ático: una sentencia del TSJM de 2014 anulando el Plan Parcial aprobado definitivamente en 2011 más otra de TS de 2015 desestimando la casación. Pero finalmente se salvan con una una nueva modificación ad hoc de la ley del suelo madrileña, anulando la anterior de las 3p+ ático que tanto gustaba a Aguirre.

En esa que quiso ser la última versión del proyecto de la Operación todo estaba ya inflado hasta el punto del estallido: las 62 has de 1993 se habían convertido en 318 ha y los 350 mil metros cuadrados de “ladrillo” se alzaron hasta superar los 3,3 millones.

La “inversión inicial” que uno de los concursantes del ya lejano 1993 (Manolo Ayllón antiguo consejero delegado del Consorcio Pasillo Verde Ferroviario) cifraba en 25 mil millones de pesetas, se ha transformado en los 4 o 5 mil millones de euros (30 veces más a precios corrientes) en que pueden estimarse los costos de urbanización de la última propuesta municipal (similar a la estimada en el que no consiguió la aprobación en 2015).

A su vez la cifra de negocios cifrada en su origen en 110 mil millones de pesetas, probablemente roce si es que no supera ahora los 11 mil millones de euros, es decir por encima de 15 veces mayor (igualmente a precios corrientes).

Lo que sucedió después, por suficientemente conocido, no es preciso reseñarlo aquí, ya que pertenece al presente y por tanto habrá de ser tratado en posterior apartado.

"Generar" edificabilidad : un fetichismo

Pero antes de adentrarnos en él, parece oportuno hacer algunas consideraciones que, sirviendo de colofón del presente, valgan como introducción de los siguientes.

La nueva propuesta municipal que da lugar a este Alegato sigue reposando sobre un equívoco, tan extendido como arraigado, según el cual los terrenos "generan" edificabilidad. Es como si ésta "brotase" de la tierra como consecuencia de una suerte de "fertilidad" natural tal y como sucede con aquellos distintos lugares en donde o bien pueden brotar cardos y hierbajos o por el contrario fresas silvestres. O más aún, tratándose de terrenos 'cultivados' por aproximarse más a lo que parece suceder en los suelos urbanos, vendría a ser como lo que acontece con la 'naturaleza' al producir cosas tan distintas como por ejemplo el centeno de los campos de cereales o los primores de la huerta (regadío mediante).

Esa visión alucinada de lo que surge de la tierra, trasladada a las ciudades, se ha expandido como espejismo, quizás a consecuencia de que la primera ley urbanística (la del suelo de 1956) "reconociese" que cualquier suelo rústico era "acreedor" de una edificabilidad de 0,2 m^3/m^2 es decir lo equivalente a 600 m^2 de "ladrillo" (edificado) por cada hectárea; o lo que viene a ser lo mismo, lo equivalente a 3-6 viviendas por ha (según fuese el tamaño de las casas). De aquel precepto, con aquel precursor del turismo que fue Fraga, surgieron –con otra ley *ad hoc*- múltiples "centros y zonas" turísticas que comenzaron a festonear nuestro litoral en los años '60 del siglo pasado.

Similar visión, con el correr de los años, se incrustó como un virus de origen leguleyo en las saberes de no pocos 'urbanistas', quienes actuando a modo de vehículo del contagio, lo propagaron como letal metástasis a las mentes de los administradores municipales del Urbanismo.

Edificabilidades y alturas : una discusión bizantina, o no tanto

De ahí procede la tan inacabable como estéril discusión sobre si tales o cuales edificabilidades son 'escasas' o por el contrario 'excesivas'. Así en los respectivos bandos, quienes tienden a inclinarse por lo primero han encontrado recientemente su máximo argumento de autoridad en la encendida defensa de la 'ciudad mediterránea', de alta densidad, contraponiéndola a la vieja aunque siempre presente *'suburbia'* americana (desde hace tiempo también española). Los segundos en cambio tienen

como principal argumento la resistencia de índole moral frente a una 'especulación' cada vez más codiciosa e incesante.

Y algo similar sucede con otra discusión asociada a la anterior: la de la altura de los edificios. Los detractores de las 'torres' (como Esperanza Aguirre que incluso hizo la ley ante mencionada para ahuyentar su fobia y satisfacer su capricho), frente a quienes sostienen que a más altura más 'modernez', olvidando o ignorando aquel verso del "*Silbo de Afirmación de la Aldea"* de Miguel Hernández ; *rascacielos, que risa, ¡rascaleches!.*

Doble discusión que planteada en esos términos resulta de una puerilidad casi 'sonrojante'.

Porque el problema en la cuestión de la edificabilidad o de las alturas no reside en ellas mismas, sino en las causas o factores que las determinan: es ahí donde ha de indagarse en vez de 'mirar ciegamente' solo los resultados.

Y el caso de Chamartín, quizás como ningún otro, viene a ser un ejemplo acabado de los estragos a los que conduce un mal entendimiento-'ideológico'- sea cual sea su signo- de ambas cuestiones.

En efecto, lo que ocurre con frecuencia-y en operaciones como la que nos ocupa resulta más que palmario- no es sino la consecuencia de haber establecido 'a priori' y como variable, o más bien como "dato" exógeno, el '*quantum'* de edificación que ha de 'meterse' dentro de determinado ámbito, bien sea por mostrenca aplicación de un índice igualmente exógeno, bien sea para 'casar' las cuentas de la plusvalía que es preciso obtener para sufragar los costos de infraestructuras, dato o variable en todo o en parte igualmente exógenos- a la propia implantación de lo proyectado.

Sucede entonces que en la medida en que sea muy reducido o escaso el <u>suelo efectivamente apto y disponible</u> para asentar o materializar la edificación prestablecida (solo el 17,5% según el Plan Parcial de la etapa Botella), el resultado inevitablemente ha de ser que o bien una parte de ese suelo apto se detrae del disponible y requerido para otros menesteres (parques, espacios públicos, equipamientos, etc), o bien que tal cantidad de edificación-y el índice que la expresa- resultarán excesivos, ahora sí (6 m^2/m^2 en aquel Plan Parcial); o sucederán ambas cosas a la vez. (como efectivamente ocurre en la Operación de marras).

Todo lo cual da como resultado que en el "entorno" de la Estación de Chamartín, ahora, casi 60 años después del nacimiento de AZCA en pleno despliegue metropolitano y del baby boom, surjan ahora , solamente en edificios de uso terciario, más de tres 'azcas', con superior índice de edificabilidad y con menos proporción de suelo disponible para la misma.

Y algo similar ocurre con las alturas, sobre lo que tras lo antedicho no es necesario extenderse más aquí, porque resulta fácilmente deducible.

El problema pues, descendiendo y concretándolo a lo que aquí nos ocupa – la Operación- reside precisamente en lo anteriormente explicado. Un *quantum*- fijado de antemano en su origen a partir del célebre 0,6m^2/m^2 solo muy ligeramente inferior al al que holgadamente establecía el Plan General de 1985 para los suelos ferroviarios, ha ido creciendo al resultar de la aplicación de tal índice cantidades absolutas (metros cuadrados de edificación lucrativa) que, incesantemente, se han ido juzgando insuficientes por quienes idearon al principio ese mecanismo de 'extracción' de plusvalías como el más idóneo para sufragar al completo los costes de remodelación de la Estación y además obtener ganancias adicionales.

Cubrir las vías

De ahí procede, desde el inicio mismo, la doble idea nunca abandonada por los promotores de la Operación: primero la de cubrir la playa de vías para con ello "generar" edificabilidad, acrecentado así el *quantum*,(modificando incluso *ad hoc* una legislación urbanística recién estrenada); y en segundo lugar –y casi simultáneamente- ampliando la superficie del recinto (el "entorno" de la Estación), para que aquel mismo índice, aplicado ahora a una superficie triplicada, experimentase como resultado un incremento proporcionalmente idéntico en lo edificable y en sus consiguientes plusvalías. A partir de ahí en el siguiente paso, ante una nueva constatación de supuesta inviabilidad económica de lo pretendido, hubo de recurrirse a otro mecanismo: el incremento del inicial índice de edificabilidad, pasando así de 0,6 a 1,06 m^2/m^2 .

Crecimiento en espiral de la masa edificada y del volumen de negocio

De ese modo cuando el proceso más de 20 años después del origen de la Operación estaba a punto de culminar (es decir al final del mandato de Ana Botella , la anterior alcaldesa), el resultado era verdaderamente aparatoso: de los 375 mil metros cuadrados edificables como punto de partida del Concurso cuyo ganador fue entonces una banca pública, el quantum había pasado a ser casi a diez veces mayor (3.271.000m^2); y aunque no todo ese aumento iba a parar naturalmente a manos de la banca privada heredera de aquella que había sido adjudicataria en aquel Concurso, si vería multiplicado su negocio aunque en una proporción menor que la antes indicada (de diez a uno), ya que desde el ya remoto inicio se han ido incorporando otros pretendientes que exigen su parte en el reparto de tan colosal masa de plusvalía.

Así pues retomando de nuevo la cuestión de alturas y densidades en relación con lo que el 'renovado' Ayuntamiento ha terminado proponiendo, cabe terminar este apartado en el que se resume la historia de Chamartín (ahora denominado Nuevo Norte), recordando y al tiempo advirtiendo que en la decisión sobre las alturas que los

edificios conviene que tengan, no deberían tomarse en consideración 'criterios' o más bien gustos u opiniones sobre lo que ha entenderse por 'moderno' o por 'aldeano', sino más bien razones paisajísticas, de composición, topológicas, topográficas, simbólicas, sintácticas, de funcionalidad, o de eficiencia, por mencionar solo unas cuantas, todas ellas brillando por su ausencia en lo que dicho Ayuntamiento ha terminado por proponer antes de someterlo a la libre opinión de la ciudadanía.

Y del mismo modo, en la consecución de las indiscutibles propiedades 'virtuosas' que acertadamente se atribuyen a la "densidad", no debería entrar– o por lo menos no hacerlo de forma exclusiva- la edificabilidad y su máxima elevación, sino más bien la consideración del lugar y sobre todo la 'fértil' y eficaz combinación de usos y funciones y de todo lo que procure intercambios y relaciones sociales más intensas y frecuentes. Lo cual está lejos de suceder en aquellos 'monocultivos urbanos' ya se denominen "Ciudad de las Finanzas", Centros de Negocio" o cualquier otro término de los que la moda va incorporando, y que por "densos" que parezcan por su apiñamiento y elevada edificabilidad, no procuran de por sí ni la vitalidad urbana, ni la modernidad y 'productividad' que predican sus no siempre desinteresados defensores.

2. HACIA UNAS NUEVAS BASES DE PARTIDA

Criterios y objetivos para una Revisión.

Resulta difícil no coincidir en que la Operación , aunque solo fuese por su escala y dimensiones, así como por su posición y alcance -ya sea en su última versión, ya sea en las precedentes, o en cualquier otra que en adelante haya de plantearse alternativamente,-tiene un carácter decididamente metropolitano y no simplemente local.

Si además se repara en que no solo el tiempo trascurrido desde que se concibió y se incorporó después –formalizándose en su expresión o dimensión urbanísticas--al hoy todavía vigente Plan General (PG1997), entonces la antedicha caracterización adquiere un nuevo sentido. Sobre todo en relación con lo que aquí nos ocupa, que no es sino la propuesta que el Ayuntamiento ha dado a conocer a la ciudadanía a fin de que ésta puede expresar las opiniones y el juicio que en todos sus múltiples aspectos le merece.

No fue pues casual que el referido Plan General considerase en su día a esta Operación – bautizada a la sazón como "Prolongación de la Castellana",- como una de las por él mismo denominadas "operaciones estrella"; e incluso que esta se considerase entonces como la principal o más significativa y trascendente para el futuro de la Ciudad.

Pues bien, si a todo lo anterior se suma la naturaleza y entidad de los cambios que respecto a lo establecido por aquél, introduce esta última versión de referencia, aparece entonces con evidencia, lo insuficiente de la figura de planeamiento a la que se acude – Modificación- para dar cauce legal a las alteraciones que se pretenden**.**

Pero es que además, los impactos que la ejecución de esta Operación suponen sobre el propio "modelo de ciudad" y , entre otra cosas, los derivados –positivamente- de remediar las manifiestas carencias de lo previsto y establecido por el todavía vigente PG, en orden sobre todo a solucionar la más que insuficiente conectividad transversal E-O– en especial entre los desarrollos que el propio plan determinó-, hacen que la figura legal a la que acudir no pueda ser otra que la de Revisión de aquél Plan.

Y es que además de esa motivación de fondo- y no meramente formal-, hay otra de orden metodológico y procedimental, aún más importante si cabe, al menos en plano conceptual y disciplinar.

Es esta la necesidad, más que conveniencia, de cubrir la que quizás sea una de las principales carencias de esta última propuesta municipal: la ausencia de una pieza esencial y previa a un proceso de planeamiento como el que una Operación así reclama: el establecimiento, formalización, debate y correlativa toma de decisión de los **CRITERIOS** que la presiden y de los OBJETIVOS que se persiguen.

Chamartín, una pieza metropolitana

El Chamartín ferroviario, por su tamaño, localización y vinculación al sistema nacional de transportes, representa una gran oportunidad para Madrid. La modernización de sus instalaciones y su reordenación como potente pieza urbana 'cualificadora', son necesidades, ambas, perentorias e indiscutibles.

Para ello no obstante, hay que comenzar por entender bien cómo es y cómo puede leerse esta enorme e importante cuña que, desde el norte, penetra en el municipio, en la ciudad crecientemente consolidada. Cuáles son sus características morfológicas y paisajísticas; cuáles son los condicionantes que no cabe eludir; cómo son hoy las actividades e instalaciones existentes y sus disfunciones; y cuáles pueden ser en un futuro en veloz transformación, particularmente en el campo de la movilidad. Y, más allá incluso de todo ello, qué representa no solo en el espacio comprendido no ya en un distrito, ni tampoco exclusivamente en el interior del perímetro municipal, sino en y para esta región netamente metropolitana que es hoy Madrid.

Preguntas esenciales que desencadenan a su vez otras, que son las propias y específicas a las que debe responder cualquier plan o proyecto urbano: ¿qué oportunidades ofrece este territorio para dar respuesta a las carencias físicas, los

déficits sociales y las necesidades más urgentes que gravitan sobre los madrileños? ¿Qué actividades son las más adecuadas para localizar en este ámbito?.

Respuestas que han de partir, obligadamente, de un dato esencial para la caracterización del suelo del que se dispone para alcanzar los objetivos fijados previamente y satisfacer asimismo las necesidades identificadas.

Y es que en ese suelo de enorme y singular extensión, la mayoritaria presencia de la titularidad pública es, por decirlo así, casi abrumadora (75%) Estamos pues ante lo que no solo ha de considerarse un 'bien común', sino ante lo que, incluso, cabe contemplar como ***'bien del común'***, simplemente 'administrado', eso sí, por los poderes públicos.

De ahí, que las principales preguntas a hacerse-tal y como lamentablemente ha ocurrido -de modo invariable desde el remoto origen de la Operación-, no sean las que obsesiva y exclusivamente se han planteado, hasta el día de hoy, los diferentes responsables de esas administraciones públicas que han ido sucediéndose.

No ya ¿cuánto puedo construir en este suelo?, sino lo que es peor, ¿cuánta edificabilidad "debo" o "necesito" colocar aquí para obtener unas ganancias inmobiliarias que, al tiempo que subvencionen las instalaciones ferroviarias, produzcan pingües beneficios para los promotores privados, incorporados de forma paradójicamente protagonista a esta Operación.

Todo un proceso que ha invertido en modo perverso la lógica que preside una buena parte de la argumentación que sostiene este Alegato: partir de la capacidad de acogida de este territorio, de sus oportunidades de mejora-, y no solo del mismo sino de la realidad urbana en que se inserta.

En definitiva, la oportunidad para mejorar, completar y equipar la ciudad existente, para recrear un nuevo paisaje urbano respetuoso con sus orígenes , la implantación de un verdadero gran Parque Lineal de distrito, que potencie, además, la conexión de 'la capital' con el norte metropolitano. Y todo ello sin olvidar que el Sur también existe.

Proyectar desde los bordes

La ciudad preexistente en los bordes de la Operación, y en especial los desarrollos urbanos de Virgen de Begoña, San Isidro y Aránzazu, y los polígonos y el casco de Fuencarral, esperan desde hace décadas dignificar sus bordes deshilachados y degradados y reequiparse con una especial oferta de espacios libres de cierta escala y continuidad.

El desarrollo del área más al norte, caracterizable paisajísticamente como un gran 'vacío', debe compatibilizar el prioritario objetivo de creación de un nuevo Parque Lineal de escala distrito y ciudad con un razonable objetivo de previsión de nuevas tramas urbanas articulando la sucesión de piezas edificadas.

La construcción aquí de un nuevo Paisaje debe partir del reconocimiento y reafirmación de determinadas preexistencias:

- **SÍ** ante todo a la topografía en suave ladera, a la conformación de miradores, a la cultura de lo identitario;
- **SÍ** por tanto, también, a la preservación de las ermitas;
- **NO**, por el contrario, a las insensibles y hasta groseras explanaciones que han marcado como modalidad de 'construir ciudad' los últimos desarrollos extensivos de la Ciudad.

Parecidos argumentos sobre la identidad y el entendimiento de las nuevas formas de proyectar y hacer ciudad han de presidir como criterios la reordenación de los enclaves productivos de Malmea al Norte, pero también la de los frágiles frentes del entorno de la Estación de Chamartín con la Colonia de San Cristóbal, a la que no puede condenarse en su necesaria permanencia a quedar incrustada y asfixiada en el interior de un "distrito" congestivo y monofuncional.

En definitiva, contemplar este espacio como un "gran solar" a parcelar para entregarlo el negocio inmobiliario, público o privado, sería por sí sola una razón suficiente para oponerse a esta Operación, al haberse planteado por desgracia en esos desdichados términos.

La "herida" ferroviaria.

Al norte, las vías del ferrocarril fueron y siguen siendo más barreras que "heridas".

Han sido los expansivos y tumorales *barrios-isla* del Plan 97 (PAU's) los que crearon – sin resolverla- la necesidad de atados transversales de directriz Este-Oeste.

Tales conexiones no pueden concebirse como simples carreteras sino como un sistema de infraestructuras urbanas diversificadas en su función y proyecto: de los *puentes activos* con actividades urbanas- comercio, servicios, equipo, etc - en sus *pilas o cabezas,* potenciando y reforzando los emplazamientos de las dos estaciones de ferrocarril; a los *puentes-pasarela* como conectores del sistema de parques y espacios libres; o a los más convencionales por su carácter rodado en los emplazamientos exteriores, menos 'urbanos'.

En el tramo sur, frente al simplismo de “tapar el problema” con el artilugio en la mochila de una losa-para ‘fabricar’ edificabilidad adicional, son necesarias soluciones proyectuales más creativas y menos costosas en la construcción del paisaje urbano: ha de disponerse ahí, alternativamente, una malla de espacios públicos que, en torno al vacío de vías, habilite un paseo urbano como pretil o ‘*balcón ferroviario’.*

Sobriedad y lucha contra el despilfarro

La sobriedad como virtud, que no la austeridad como castigo.

Sobriedad que, al hablar del desarrollo urbano, tiene correlación estrecha con el uso moderado y responsable del suelo a incorporar a la ciudad existente, evitando el uso indiscriminado y disperso del territorio y apostando por un modelo de ciudad compacta (mejor que densa) en el que las infraestructuras se proyecten con dimensiones prudentes y eficaces.

Sobriedad que se traduce en la lucha contra el despilfarro inmobiliario, sopesando con rigor la permanencia de las actividades e instalaciones previamente existentes en el terreno sujeto a nueva ordenación.

No es admisible la sesgada e interesada declaración de ‘obsolescencia’ de las actividades o instalaciones esgrimida por la exclusiva ‘razón’ de conseguir, mediante su desaparición o eliminación, nuevos ‘solares’ con alto rendimiento inmobiliario: primero para quienes los vendan y después, si todavía queda, para quienes en ellos promuevan.

Ese y no otro es el principal designio de la Operación Chamartín en los términos en que ha sido planteada y lamentablemente recogida y hecha suya por la actual Corporación municipal.

Doble error o perversión que se manifiesta tanto en Malmea, como en las cocheras y talleres de la EMT, e incluso en algunas de las propias instalaciones vecinas a la Estación.

Tres grandes equivocaciones

Veamos con algo más de detenimiento esos ejemplos que atentan contra el concepto de sobriedad que aquí se reivindica y defiende como principio rector.

- LOSA de cubrición de vías férreas. La pretendida cubrición de gran parte del sistema viario e instalaciones ferroviarias con una gran losa de hormigón (de acero, al parecer en su origen), es contraria -incluso por su coste- a cualquier

lógica simplemente constructiva o a la necesidad de garantizar la máxima versatilidad en la conformación de las instalaciones ferroviarias, Sobre todo a la que sea precisa para la adaptación de aquéllas a las renovadas demandas de transporte, con futura y más que previsible necesidad de adecuación a nuevas tecnologías y modos.

Todo un despropósito que roza ya el absurdo cuando, sobre este suelo de cemento y hierro, se pretende plantar el *Central Park* de la "nueva ciudad"; sumándose así el Ayuntamiento y Renfe, a la irresponsabilidad de los promotores de esa idea, cuya ignorancia botánica se pone de manifiesto en la pretensión de plantear sobre la misma un arbolado sin reparare en el porte del mismo.

Solo en la codicia inmobiliaria y en el uso torticero de la legislación urbanística puede encontrarse explicación al propósito de calificación urbanística de dicha losa para, de forma simultánea, incrementar la edificabilidad "autogenerada" y computarla al mismo tiempo como "zona verde", en cumplimiento de los estándares urbanísticos legalmente exigibles.

- EMT. Cualquier persona y máxime -casi por obligación- cualquier profesional, y no digamos si es además técnico municipal, puede comprobar a simple vista- en foto y más aun visitando el sitio- , cómo las actuales instalaciones de la EMT están en perfecto estado físico, un digno ambiente y muy probablemente un eficaz funcionamiento de cocheras y talleres. Añádanse a estas instalaciones un campo de deportes, un gimnasio y un teatro, todo ello en el mismo espacio; y difícilmente haya alguien entonces que pueda poner en duda su potencial papel como equipamientos, no solo para los empleados, sino para quienes viven en sus cercanías.

  Así pues, tales instalaciones deberían permanecer en su forma y función donde ahora están, mientras no se demuestre que el nuevo destino del suelo que pasarían a ocupar tras su traslado, es más adecuado que el actual para prestar el mejor servicio a los madrileños.

  En tal supuesto caso, resultaría además obligado prever y señalar el nuevo lugar de destino tras ese traslado de las instalaciones, acreditando previamente la mayor eficiencia en su funcionamiento, la mayor calidad en las condiciones de trabajo de sus operarios y el máximo respeto a su entorno, así como la cuantía y financiación de los costes de dicho traslado.

  Si a todo lo anterior, se añade, que se trata de **suelo público** que alberga instalaciones gestionadas por trabajadores que son funcionario municipales, mayor exigencia aún para una previa explicitación y consulta a los mismos y a los sindicatos que los agrupan, exponiéndolos razonadamente – entre otras

cosas- qué nuevas funciones -de carácter público o no- vendrán a implantarse en este suelo y cuál sería el mayor beneficio –no exclusivamente económico- que con ello se obtendría.

- MALMEA. Tal y como se verá con mayor detalle un poco más adelante en estas mismas páginas, no estamos en este espacio conocido como polígono de Malmea, ante una ruina abandonada y sin actividad alguna.

  Es un asentamiento industrial descuidado y algo caótico, pero en buen funcionamiento en muchos de los locales en donde se desarrollan actividades plenamente vigentes, Necesitado sin duda de revitalización y mejora no meramente espontáneas, sino estimuladas y apoyadas por una renovada acción municipal : tolerancia de nuevos usos compatibles con los ya existentes (residencial o terciarios), mejor apoyados sobre un trazado de infraestructuras renovadas y con mayor dotación para optimizar así tanto su funcionamiento interno como su conexión con las redes generales de la ciudad.

  La composición de un tejido urbano apto para la convivencia y la mezcla de múltiples actividades y personas, además de ser una alternativa ilusionante, es mucho más "moderna": dense si no un paseo por la Christianshavn de Copenhague, en vez de dirigir acomplejadamente la mirada algo palurda a ese Londres con su nuevo '*skiline'* de las presuntuosas Cajas de Caudales. Podrán comprobarlo fácilmente.

  Y desde luego, en ningún caso contémplese la MALMEA como un "solar expectante".

'Hiperdefinición' normativa.

Una operación urbana de este calibre, aunque por razón de aplicar literalmente una legislación anticuada e ineficaz, hubiera de pormenorizase minuciosamente en su ordenación y calificación, ha de disponer de márgenes para responder a la incertidumbre, con capacidad de producir morfologías y tramas urbanas adaptables a nuevos tiempos, con interacción y mezcla de usos, con diferenciación normativa por "capas de cotas": las que se relacionan y refuerzan la calle y la plaza, y las que se independizan de ellas por su solución en vertical.

La gama de calificaciones pormenorizadas no puede reducirse a las convencionales- residencial, terciario, equipamiento, etc.-, sino que ha de plantearse con mayor complejidad y flexibilidad. Además frente al módulo rígido de la manzana, se impone el manejo de unidades de superior tamaño con más capacidad de adaptación de su proyecto a las demandas cambiantes de la ciudad, no solo de la contemporánea sino sobre todo de la futura.

Necesario proyecto ferroviario

Desde la propuesta inicial de la Operación Chamartín en 1993, hasta las últimas propuestas bajo el nombre de Madrid Nuevo Norte, la justificación primera que da razón a esta operación es la necesaria y urgente renovación de la Estación de Chamartín junto con la remodelación del sistema ferroviario en el que se integra.

No obstante, tal proyecto ferroviario –si existe- en ningún momento se ha hecho público.

Como mínimo, sería obligado disponer de un verdadero Plan Director, en el que se delimite con la mayor precisión y holgura la superficie de suelo destinada a garantizar la ejecución de las obras necesarias, tanto para dar respuesta a las necesidades ya detectadas, como a las demandas futuras, no por desconocidas en su detalle,. previsibles en alguna medida, y desde luego más que probables.

Que se sepa todas las sucesivas propuestas que se han ido formulado se han hecho sin tener en cuenta el obligado Proyecto Ferroviario y, como consecuencia, el suelo que se ha ido asignando al sistema ferroviario, es el residuo que queda una vez delimitados, con escaso rigor o con demasiada temeridad y codicia , aquellos suelos destinados a los nuevos desarrollos inmobiliarios, en cantidad y localización determinada por la maximización en la apropiación de plusvalías., ”Generadas” éstas , eso sí, tras haber sido recalificado en su día ya lejano su suelo por el Ayuntamiento, con su dotación más que generosa de edificabilidad.

Edificabilidad que hemos de reiterar, fue establecida mediante un continuado proceso incremental pretendidamente justificado solo en la consecución de un rendimiento financiero de la Operación sesgadamente predeteminado, aunque sin clarificar debidamente y de modo verosímil el reparto de beneficios entre su promotor-concesionario y el Ente público que otorgó la tal concesión.

Y ni por asomo, con alguna justificación de otra naturaleza, como la de las exigencias y externalidades de las nuevas actividades urbanas, ni menos aún las relativas a su formalización y materialización arquitectónicas.

Centro de negocios moderno y ‘*contenido*’: Pieza de una Estrategia de equilibrio metropolitano

La estación de Chamartín es un lugar adecuado para acoger un Centro intensivo en actividades múltiples, que aprovechen sus ventajas de accesibilidad por transporte público (línea aeropuerto, AVE, largo recorrido, cercanías, metro e intercambiador, buses, etc.).

Una actuación que tiene que acotarse en su dimensión (el debate sobre la altura de algunos edificios es más bien intrascendente al lado de otras cuestiones), en función de la capacidad del territorio circundante (impactos en los barrios, el transporte, etc.), y también acotado en base a la demanda previsible de este tipo de oficinas.

El límite de 500.000 m^2 propuesto por el Ayuntamiento en 2016 (para varias décadas), era más que razonable según los estudios existentes, teniendo en cuenta que se han de desarrollar en la ciudad otros polos terciarios, sin superar en Madrid los 3 millones de $m^{2.}$. Un sector este de las oficinas que mantiene un crecimiento lento, claramente inferior al PIB , y en el que se incluyen subsectores -como el bancario- que pierden empleo, y muy probablemente seguirán haciéndolo en un futuro no muy lejano.

Madrid necesita una estrategia de ciudad que tenga en cuenta un modelo de distribución más equilibrada del terciario, haciéndolo en otras zonas, favoreciendo áreas de negocio con polos articulados en red como en otras modernas capitales europeas.

Un Centro hipertrofiado, a estas alturas, resulta innecesario y sería negativo y desequilibrador. Favorecería además el vaciamiento de empleo de otros barrios de la ciudad, como hemos visto en las últimas décadas. Al tiempo, estimularía la conversión – de hecho- de los nuevos inmuebles de oficinas de lujo en activos financieros, al margen de su funcionalidad en la ciudad y de la economía real. En suma, no haría sino facilitar la creación de edificios que funcionan como “Cajas de Caudales”, para poner a recaudo activos ociosos de los inversores de los mercados globales de capital. Inmuebles que en muchos casos permanecen vacíos sin actividad empresarial, a la espera de revalorizaciones y maniobras especulativas, como viene ocurriendo en otras ciudades globales.

Nuevo Gran Parque para el Norte de la Ciudad y para el distrito de Fuencarral

Los barrios en torno al nudo norte de la M-30 y a las playas de vías de Chamartín y Fuencarral tienen un déficit crónico de espacios verdes y, en especial, carecen de un gran Parque Urbano.

La gran oportunidad para satisfacer esta demanda está en las grandes campas al norte de la M-30, antiguos labrantíos con un nivel freático alto y paisaje ondulado, un espacio que tradicionalmente se ha usado para paseo, juegos y romerías; y que solo en la última década se está deteriorando-intencionadamente-, con depósitos de escombros, debido al abandono de la vigilancia del Ayuntamiento y del Canal de Isabel II, que dispone a todo lo largo de estos terrenos de canalizaciones de suministro a Madrid y un camino de servicios.

Es necesario un gran Parque Lineal en el norte del ámbito, que debería cubrir hasta 3 km de longitud, con generosa anchura de algunos cientos de metros, y que puede tener continuidad en forma de bulevares arbolados y corredores verdes ya por el sur desde la M-30 hasta la Plaza de Castilla, las colonias históricas de Mateo Inurria y los jardines históricos del antiguo casco de Chamartín.

Resulta engañoso y hasta hipócrita pretender argumentar que una losa de hormigón sea el "Parque Central" (con apenas 13 Has) para un ámbito de más de 300 Has de la actuación, como única creación de nuevo parque para estos distritos, cuando tendría que ser referente y dotación de la ciudad, y particularmente de varios de sus distritos.

Una losa, aunque forzadamente se ajardine –incluso bien-, nunca podrá tener la consideración de Parque Urbano, ya que carecerá irremediablemente de arbolado de gran o suficiente porte para dar sombra y frescor que mitiguen el clima, requiriendo riego artificial permanente para mantener la humedad en la escasa capa de tierra (1 a 1,4 m), y con el riesgo evidente –suficientemente comprobado en casos similares y de mucha menor dimensión-que supone para la imprescindible y garantizada impermeabilización de la losa, sobre todo teniendo en cuenta lo que quedará debajo de ella (instalaciones ferroviarias electrificadas).

Además la banal ordenación de usos impone una segregación que dispone 2.300 viviendas en 13 torres a ambos lados de la losa, aisladas entre ésta y dos áreas- al Este y Oeste- con uso exclusivo de oficinas (130.000 empleos), dejando las nuevas áreas residenciales como espacios de gran inseguridad para los viandantes.

Y, para colmo, el pretendido parque sobre la losa se sitúa en el punto más alejado de los barrios existentes, dando mala respuesta y servicio a sus crónicas carencias de espacios abiertos.

Revitalización, compleción y reordenación de Malmea.

El área productiva de La Malmea, con su tejido productivo, constituye un importante recurso del ámbito de la Operación (de Chamartín). Una concentración de actividades

industriales, comerciales y de servicios intermedios, con cerca de 2.000 empleos que constituye una oportunidad para la reforma y consolidación en este lugar de un espacio productivo actualizado, un espacio para la nueva manufactura urbana.
Arrasar sin más esta zona supone no solo un desperdicio notable de bienes, en uso, formado por todo tipo de inmuebles, equipo, empresas, etc… , sino la destrucción de un tejido complejo de relaciones económicas de difícil remplazamiento. El Plan fomenta la conversión de este capital fijo de la economía real en meros activos financiero-inmobiliarios.
A pesar de la paralización del proceso de ordenación de la zona provocado por la operación Chamartín, esa área tiene actualmente una intensa actividad. El planeamiento urbanístico debería contribuir a la revitalización, mejora y evolución de la misma, a través de su reordenación e integración con otras funciones del conjunto del ámbito que la Operación abarca, contribuyendo así a la consolidación de un espacio más diversificado y complejo, que ofrezca un mayor espectro de oportunidades de empleo y actividad.

Vivienda, pero pública y para alquilar: Un consistente Plan de choque.

Las tensiones de diverso carácter que sacuden el mercado de la vivienda en Madrid-falta de vivienda para sectores vulnerables, aumento de las condiciones infra estándar del alojamiento (infravivienda, hacinamiento…), inflación de activos inmobiliarios, subida de alquileres…-, obliga, ahora más que nunca, a poner esta Operación, de forma inequívoca, al servicio de las necesidades de alojamiento (y no solo de la demanda-), aprovechando la gran extensión de suelo de titularidad pública (nada menos que el 75%).
La Vivienda Libre no puede constituir el principal y mayoritario objetivo de este plan, en un destino del suelo público como dispositivo o mecanismo para la acumulación inmobiliaria, repitiendo así las erradas estrategias del pasado reciente de utilizar el suelo como mecanismo exclusivo o principal para financiar infraestructuras.
La Operación, con la importante extensión del suelo público disponible en su ámbito, debe servir de soporte para un Plan de Choque de construcción de nueva vivienda, principalmente para quienes más dificultades tienen en este momento u otros tendrán en el futuro, poniendo a ese fin a disposición- y comprometiendo- los recursos disponibles de las distintas Administraciones.
Dicho Plan debe estar orientado fundamentalmente al desarrollo de Vivienda Social en Alquiler (VSA no VPO ni VPP), con marcado protagonismo público, rechazando- y en consecuencia evitando- prorrogar más la inútil, derrochadora y antisocial protección pública de vivienda destinada a la compraventa.

Generadores de tráfico y aparcamiento

Los usos señalados en la última propuesta de la Operación que el Ayuntamiento tramita ahora, tanto en su entidad cuantitativa como en su composición o estructura y por encima de ello, en su concreta plasmación o materialización futura en 'masa edificada' , tienen que 'producir' necesariamente un enorme volumen de demandas de movilidad de vehículos y de aparcamientos.

Pretender que la mayor parte de ellas –habida cuenta de la naturaleza de tales usos y usuarios--podrán satisfacerse mediante transporte público, en el mejor de los casos es una ingenua equivocación y , en el peor, pura simulación o cinismo.

A cualquiera de esas motivaciones responde la idea – y la propuesta- de 'regular' aquél volumen a voluntad del planificador, bien sea mediante herramientas esencialmente normativas, bien sea con una sobredotación de infraestructuras de transporte público que no por ello dejaran de poder convertirse en despilfarradoras, por ociosas, como evidenciaron clamorosamente las ocurrencias de la Sra Aguirre con sus 'metros ligeros' del Norte y sobre todo del Noroeste**.**

Tal es el caso del nuevo proyecto cuando reduce drásticamente el estándar normativamente exigible de número mínimo de plazas de aparcamiento por m^2 construido de uso terciario o ¡comercial!.

Traer a colación el caso del "*Shard*" en Londres, con su más que menguada dotación de plazas, puede venir publicitariamente bien por la admiración que el edificio suscita -debida a su excelente arquitectura-, pero como argumento, se agota no solo por el hecho de que tal condición de casi nulo estándar de plazas de aparcamiento fue una decisión conjuntamente adoptada como exigencia o como auto exigencia, por el promotor y por el Ayuntamiento londinense, sino, además y sobre todo, por la excepcional singularidad (en aquél momento, y desgraciadamente no ahora ni en adelante) del referido edificio.

Corrupción objetiva.

El término corrupción traído al caso que aquí nos ocupa -la Operación urbanística de mayor envergadura en el Madrid postconstitucional- , puede causar asombro y hasta escándalo por lo extremado de su apariencia.

La expresión, tiene su origen, precisamente, en un Alcalde de Madrid, el primero de la etapa democrática y sin duda el más brillante y "mejor alcalde", no Rey, de la misma.

Repetía a menudo Tierno-el 'viejo profesor'- que la corrupción **objetiva**, en síntesis, es la que se origina, instala o incrusta en los **procedimientos.**

Crea las condiciones –**objetivas**-en fenómenos de gran entidad y trascendencia – principalmente económica- , que permiten, inducen y facilitan que tal corrupción se **subjetive** a continuación, transformando y trasfiriendo lo que es o pertenece al común, en lucro privado (en beneficios o 'ventajas', en términos judiciales "a título lucrativo" o no,).

Pues bien, la Operación Chamartín, tanto en su proceso o procedimiento, como en sus resultados, contiene hasta ahora todos los ingredientes para que su calificación de 'corrupción **objetiva**' adquiera su sentido pleno y cabal.

Apoyo municipal al debate ciudadano sobre estrategia de ciudad con partipación local de los vecinos afectados.

Una Operación de esta envergadura, que tras 25 años opta por modificar el planeamiento para cambiar el modelo de ciudad, impulsando un Centro de Negocios con un volumen edificable de casi 1,3 millones de metros cuadrados, a materializar en 22 torres como las actuales 4 de Castellana, requiere un debate ciudadano sobre cómo establecer los usos terciarios en la ciudad, y otros temas fundamentales para un modelo urbano sostenible como los usos productivos, la vivienda social en alquiler, el sistema verde, la movilidad, contaminación, etc.

Debate pendiente e insoslayable máxime cuando el planeamiento vigente es de 1997 y en estas dos últimas décadas se han producido cambios drásticos en la situación social, económica, inmobiliaria y territorial.

Hace falta un debate estratégico sobre la ciudad, que enmarque actuaciones de esta envergadura, si es necesario en documentos de nuevo tipo, sin el corsé de las viejas figuras de planeamiento urbanístico contempladas en una legislación anticuada, burocrática y en definitiva inservible.

A nivel local, el replanteamiento de la Operación Chamartín se hizo con mesas participadas de todos los agentes que tras cuatro meses concluyeron que el Plan Parcial que se estaba tramitando era inadecuado, lo que llevó al Ayuntamiento a formular, en mayo de 2016, una propuesta (denominada Madrid Puerta Norte) que contaba con el apoyo de todos los actores, a excepción de los promotores (ADIF y BBVA-DCN), que recurrieron la paralización de su Plan Parcial.

A partir del otoño de 2016 el Ayuntamiento excluyó la participación, formando una mesa de negociación solo con los promotores, con los que llegó a un Acuerdo en 2017, que , en apariencia , han desarrollado conjuntamente, pero limitándose esencialmente

el primero a tramitar lo previamente propuesto por estos últimos -y pactado con ellos-, bajo la forma de Modificación de Plan General, con usos pormenorizados.
Es a esto a lo que el Ayuntamiento llama 'consenso urbanístico', mientras reduce la participación vecinal a la información pública de un documento de 3.000 folios. Y lo hace, precisamente en estos momentos, cuando resulta más perentoria no solo la defensa de la democracia, sino su revitalización.

No. No es de recibo a estas alturas la redacción de documentos de planeamiento que se limitan a diseñar pormenorizadamente y "desde arriba", usos y parcelas, excluyendo la participación vecinal.

3. A MODO DE CONCLUSIONES

- **SÍ** a la necesidad de formalizar en un nuevo documento municipal (previo e independiente), los Criterios y Objetivos de la Operación, encuadrándola en una Revisión (siquiera parcial) del actual Plan General.
- **SÍ** a una Operación concebida como pieza de una estrategia metropolitana en defensa de un 'modelo' alternativo al de hiperconcentración terciaria
  (No estamos ya en el pasado siglo, en los años '20 de Jansen o en el de Bidagor de la posguerra, donde se trataba de marcar "directrices" para el "crecimiento" o expansión de un Madrid algo pueblerino).
  SÍ, en consecuencia, también, a la necesaria recualificación y "recentralización" del Sur y por tanto a la necesidad de diversificar descentralizadamente las inversiones.
- **SÍ** a reparar en lo estrictamente imprescindible (o necesario) la tan manida como tópica y falaz "herida" urbana de las instalaciones ferroviarias.
  Tal 'brecha´ que ha de integrarse en lo posible en los maltrechos bordes preexistentes, **no es un resultado de aquéllas** sino del insensato desarrollo del PG97 con su miope extensión de los PAUS del Norte (Tablas, Sanchinarro , Montecarmelo etc), barrios ensimismados y ajenos a la producción de ciudad Desde esta perspectiva , en tanto concretas preexistencias 'sobrevenidas, habrán de examinarse las verdaderas necesidades de conectividad y conexión de tales asentamientos , y no por simples razones "geométricas" por así decir.
- Rotundo **SÍ, afirmativo** del principio de SOBRIEDAD. **NO es NO,** en cambio**,** a los enterramientos, ni a las cubriciones , ni de playas de vías ni de la Castellana (prolongación) .En similar orden de cosas **NO** al traslado forzado de infraestructuras urbanas (EMT) menos aún sin completa justificación de su 'obsolescencia' (locacional o de otro tipo) y sin alternativa de traslado justificada en una más ventajosa localización o en sus necesidades funcionales. **NO** por tanto a la consideración de su suelo como 'solar expectante' ni, por consiguiente, como expectativa de apropiación de plusvalías para su titular (en su caso indemnizar estrictamente el coste del traslado).
- **SÍ** a la estricta y rigurosa definición de los elementos urbanos que estructuran y definen el carácter de este nuevo trozo de ciudad, con claridad de criterios y condicionantes sobre los resultados formales a conseguir. Y al mismo tiempo **NO** a la hiperdefinición de todo , de una vez y para siempre, sin margen para la libre creación proyectual.
- **SÍ** a un proyecto urbano y arquitectónico de Estación entendida como un hito/icono de la ciudad moderna del siglo XXI, como lo fueron las originarias en el XIX. **SÍ** a un Proyecto urgentemente previo, postergado desde hace 25 años, de modernización de instalaciones ferroviarias y de esa Estación, con la más amplia visión de futuro, condicionando el resto de la Operación en su implantación física a la más perfecta y acreditable funcionalidad de las mismas; en vez de a la inversa, como ocurre ahora en el Plan que el Ayuntamiento ha sometido a consulta, al relegar una vez más y *sine die,* la precisa definición, conformación y proyecto de aquéllas, mientras se pretende ir ejecutando y

construyendo 'fuera', comprometiendo así lo que termine proyectándose 'dentro'.

- **SÍ** a la creación de un Centro <u>en el entorno</u> de la Estación, intensivo en actividades múltiples y **NO** a un hipertrofiado Centro de negocios. Nuevo Centro, sin limitación a priori en la altura de las torres, pero en la firme exigencia de las condiciones que las justifican. **NO** a la creación de **CAJAS de CAUDALES** urbanas, donde poner a recaudo activos ociosos en espera de la incesante revalorización de su 'contenedor' en el especulativo mercado de bienes escasos.
- **SÍ** a la construcción de un nuevo Paisaje urbano concebido como refuerzo de la identificación de la ciudad, y proyectado en primer lugar desde la topografía del terreno natural como recurso, especialmente al Norte de la M-30. **SÍ** a un nuevo gran Parque (de verdad) para Madrid, al servicio sobre todo de Fuencarral, para cubrir así el déficit crónico de su viejo casco y sus ensanches. **NO** a 'pseudoparques', remedos desarbolados en los que en vez de tierra bajo su más o menos gruesa piel superficial, haya cemento (¡o acero!).
- **SÍ** a la operación concebida y ordenada **<u>desde sus bordes,</u>** sobre todo de Fuencarral y otros barrios prexistente (Colonia San Cristóbal, Begoña etc.), contribuyendo a cubrir y compensar los déficits que ahora tienen.
- **SÍ** a la Revitalización, compleción y reordenación del tejido productivo de Malmea.
- **SÍ** a la **vivienda social, preferentemente pública y exclusivamente para alquilar** dentro de un auténtico y agresivo **Plan de Choque,** aprovechando la gran extensión de suelo de titularidad pública. Y **no es no** a seguir prorrogando la inútil, derrochadora y envilecedora Protección (VPO) destinada a la compraventa**. Ni una más**.
- **NO** a actividades altamente generadores de <u>voluminosos flujos de automóviles y de aparcamientos</u> , sin que valga la mera limitación normativa de estos últimos, ni la abundante dotación de infraestructuras de transporte público condenadas a resultar ociosas, si el tipo de actividades implantado no demanda esa clase de movilidad. El mismo **NO, a** actividades que directa o indirectamente contribuyan al empeoramiento de la calidad del aire.
- **SÍ** decidido a una Operación **real y <u>efectivamente</u>** liderada por el Ayuntamiento, bajo el protagonismo de lo público, y destinada a acrecentar el común. **SÍ** a la **participación y debate de la operación con la ciudadanía** en general y con los vecinos, en la ordenación de su entorno**. Nunca un barrio sin su gente**.
- **NO** a la ciega y forzada aplicación de índices, sin consideración de las disponibilidades de suelo donde asentar su materialización, definidos y acrecentados en otro tiempo, con el exclusivo fin de maximizar las plusvalías apetecidas; y solo justificados en una supuesta consolidación de falsos 'derechos adquiridos' tras 25 años de inactividad del concesionario y socio privado.
- **NO,** en definitiva y para terminar, a dar curso a la mayor corrupción objetiva de la historia del urbanismo madrileño desde la vigencia de la actual Constitución democrática.

OTROSÍ

Junto a la consideración de las cuestiones anteriormente planteadas y su respectiva contestación, SOLICITAMOS al Ayuntamiento que, a través de quien estime para bien, responda de modo concreto a las siguientes preguntas igualmente concretas:

1. ¿Cuánto debía pagar quien resultó Adjudicatario en el Concurso Público convocado en 1993, por la concesión, con adquisición de los "derechos edificatorios" relativos al suelo de titularidad pública (RENFE)?.

2. ¿Cuál era el contenido material de esos derechos al adjudicarse la referida concesión?

3. ¿Cuánto se pagó entonces, en el momento de la adjudicación o inmediatamente a continuación, como parte del total a abonar?,

4. ¿Qué cantidades ha venido abonando después el Adjudicatario, si es que desde entonces ha venido abonando alguna? .¿En su caso, en qué ocasión(es) se ha producido tal(es) abono(s).

5. ¿Cuándo se han **ampliado** los derechos originariamente concedidos y en qué cuantía?.

6. ¿A través de qué procedimiento se procedió a la susodicha **ampliación**?.

7. ¿Desde entonces, cuántas veces y con ocasión de qué se volvieron ulteriormente a **ampliar** los precedentes derechos; Con qué contrapartidas y mediante qué procedimientos?.

8. ¿Cuántos Convenios y/o Contratos, y en qué fechas han suscrito las diferentes administraciones con el Adjudicatario?

9. La actual Corporación municipal, ya con el Gobierno resultante de las elecciones de 2015, ¿ha suscrito con el Adjudicatario algún contrato, compromiso, protocolo o pacto en documento privado o público?.

10 ¿Qué cantidades ha liquidado el Adjudicatario en concepto de la 'cuota fija' establecida en la inicial adjudicación, y cuáles fueron las resultantes por ese mismo concepto, en las sucesivas ampliaciones de los derechos edificatorios en las respectivas actualizaciones, novaciones , prórrogas o renovaciones de la concesión?.

11. ¿A cuánto asciende, en la actualidad, la 'cuota variable' asimismo contemplada y establecida al adjudicarse el Concurso en 1994?.

12. ¿Se ha modificado en algo la titularidad registral (o en su caso su asiento en el inventario patrimonial de RENFE) de los terrenos de propiedad pública, tanto del Estado, como de otras Administraciones?.

13. ¿Quién, y por qué importes, se abona el IBI por los bienes inmuebles comprendidos en el ámbito que presenta el PPRI 8.03, aprobado inicialmente? ¿Ha abonado o abona alguna cantidad por este concepto el Adjudicatario?.

14. La adjudicación de los derechos de edificación o el correspondiente compromiso de hacerlo en las condiciones que al respecto puedan haberse establecido, ¿han supuesto

para el Adjudicatario del Concurso algún gasto fiscal hasta el presente?. ¿Por qué importes, en su caso?.

15. ¿Contiene el expediente municipal de la Modificación de Plan General que se tramita todos los documentos relativos a la adjudicación del Concurso y , en particular, los Convenios o Contratos suscritos al respecto?. De ser así, ¿Cuál es la razón por la que el Ayuntamiento no los ha hecho públicos?. Y si no fuere así ¿Por qué el Ayuntamiento no ha exigido el cumplimiento de la resolución del Consejo de Trasparencia que ordenaba hacerlos públicos mediante entrega de copia a los solicitantes?.

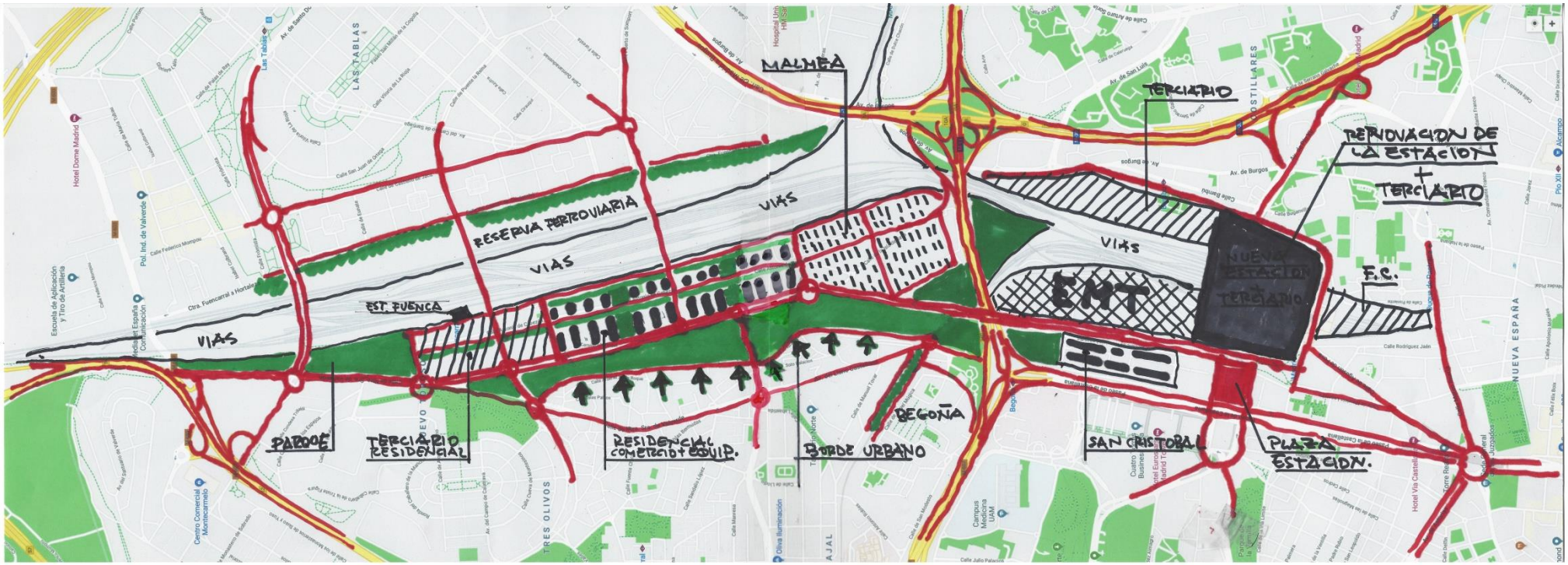
Respetuosamente,

En Madrid a cuatro de diciembre de dos mil dieciocho

NO ES UN “SOLAR” HOMOGÉNEO

Contemplar el ámbito sobre el que se proyecta la operación Chamartín, una vez delimitados y extraídos Estación e instalaciones ferroviarias, como un solar homogéneo sobre el que extender el conjunto de infraestructuras y edificaciones que puedan proyectarse para hacer rentable este proyecto inmobiliario es un grave error, ya que de un mínimo conocimiento y análisis de sus características físicas, su nivel de ocupación, su relación con las infraestructuras y entornos ya edificados, indican y exigen un tratamiento pormenorizado de las distintas zonas o partes que componen la totalidad del ámbito.

Vista así la operación Chamartín, más que un solo proyecto cabe y creemos conveniente formular un conjunto de propuestas, proyectos o planes para cada uno de los ‘sub-ámbitos’ con características diferenciadas, encuadrados todos ellos en una traza directora que les preste coherencia y eficacia. Al menos pensemos en la zona ferroviaria, destacando el ámbito de la Estación y su posible remodelación, las cocheras de la EMT, el polígono de Malmea y el resto de la cuña hasta la M40, señalando la singularidad del entorno de la Estación de Cercanías de Fuencarral.


MALNEA
TERCIARIO
RENOVACION DE LA ESTACION + TERCIARIO
VIAS
RESERVA FERROVIARIA
VIAS
VIAS
EST. FUENCA
VIAS
EMT
NUEVA ESTACION + TERCIARIO
F.C.
PARQUE
TERCIARIO RESIDENCIAL
RESIDENCIAL COMERCIO + EQUIP.
BORDE URBANO
BEGOÑA
SAN CRISTOBAL
PLAZA ESTACION.
LAS TABLAS
TRES OLIVOS
NUEVA ESPAÑA
Hotel Dome Madrid
Pol. Ind. de Valverde
Escuela de Aplicación y Tiro de Artillería
Centro Comercial Montecarmelo
Campus Medicina UAM
Hotel Vía Castellana
Palacio de Justicia