

## ***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







- 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

**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>** Ademas 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% |

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

| <b>Total</b>      |        |      |
|-------------------|--------|------|
| 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.**

| <b>Total (Centro de negocios y Estación)</b>   |              |     |
|--|--------------|-----|
| 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 sumario 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 m2 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 m2 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 m2 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.