

# MANIFIESTO DE LOS QUINCE SÍES

## ALEGATO DEL CDU AL PLAN DE CHAMARTÍN

### 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 ‘sobreenvidadas’, 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 en el entorno 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 desde sus bordes, 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 voluminosos flujos de automóviles y de aparcamientos, 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 efectivamente** 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.

Después de lo que antecede, ¿alguien podrá seguir diciendo que estamos en el Partido del **NO**?

Respetuosamente

En Madrid a dos de diciembre de dos mil dieciocho