

2 Prolongación del Paseo de la Castellana. Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03

2.1. Situación urbana

Los terrenos de las estaciones ferroviarias de Chamartín y Fuencarral han generado una fractura en el norte de la ciudad que ha impedido establecer los vínculos adecuados entre los tejidos urbanos que lo rodean.

En el distrito de Chamartín, las relaciones entre las zonas de Mauricio Legendre y Avenida de Burgos resultan imposibles; dentro del distrito de Fuencarral - El Pardo, son mínimas e inadecuadas las conexiones entre el Casco Histórico de Fuencarral, el barrio de Malmea, la Colonia Virgen de Begoña y las urbanizaciones de Tres Olivos y Nuevo Toboso, con el barrio de Las Tablas y, entre éste y el de Monte Carmelo; también quedan obstruidas las relaciones entre las distintas áreas industriales del distrito.

Así mismo, las características propias de las infraestructuras que históricamente se han instalado allí –las estaciones ferro-

viarias, los depósitos y conducciones del Canal de Isabel II, las cocheras de autobuses- han impedido la formación de una estructura urbana coherente para los enclaves industriales colindantes.

Finalmente, el corte transversal producido por la M30 ha imposibilitado las relaciones norte-sur entre los dos distritos y ha obligado a que el Paseo de la Castellana disuelva su condición urbana en un nudo viario de autopista.

2.2. La Prolongación de la Castellana en el Plan General

Desde esa condición, ante el proceso de redefinición de la estructura ferroviaria y por su posición en la ciudad actual -al final del Paseo de la Castellana, entre las autovías orbitales M30 y M40, con una de las dos estaciones ferroviarias principales de la ciudad, en el corazón de los crecimientos más recientes-, el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid



Delimitación del ámbito de actuación.

identifica esta pieza como espacio de oportunidad con un alto potencial transformador, capaz de cumplir un nuevo papel determinante en la estructura urbana de futuro que propone en su modelo.

El Plan General, desde una óptica de conjunto, utiliza estos suelos obsoletos, infrutilizados o vacantes para desarrollar el objetivo de difusión de la centralidad hacia la periferia; y desde una perspectiva local establece la necesidad de eliminar la barrera física con el objetivo de dotar de una estructura transversal unitaria a la Corona Norte y eliminar la degradación urbana existente.

La consecución de estos objetivos queda vinculada al desarrollo del ámbito de ordenación de suelo urbano denominado APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" a través de un Plan Parcial de Reforma Interior, que establece tres elementos clave: la asignación de un patrón de usos y edificabilidades ajustado a los contenidos de centralidad en convivencia con un programa de vivienda, la prolongación del Paseo de la Castellana hacia el Norte y el refuerzo del sistema ferroviario: alta velocidad, cercanías y remodelación de la estación de Chamartín.

En septiembre de 2002, a propuesta del Consejo Rector del Consorcio Urbanístico Prolongación de la Castellana, se aprobó una modificación del Plan General que ajustó las determinaciones urbanísticas estableciendo el incremento de la edificabilidad del sector y las cargas que debían asignarse, obligando a la suscripción de un Convenio para la Gestión y Ejecución del plan.

2.3. Convenio de Gestión y Ejecución

Tras un primer intento de aprobar un Plan Parcial en 2004, el 23 de diciembre de 2008 se firmó el citado Convenio por el Ministerio de Fomento, la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Renfe-Operadora, y la entidad privada Desarrollo Urbanístico Chamartín, S.A. (DUCH) que ostenta los derechos urbanísticos del Ministerio tras concurso.

Este Convenio estableció la definición técnica básica de algunas infraestructuras determinantes del modelo, designó los agentes inversores que ejecutarán las acciones de urbanización e infraestructuras y definió los compromisos de ejecución de vivienda protegida por las administraciones públicas.

Desde ese marco, durante el año 2009 la iniciativa privada a cargo de la sociedad DUCH ha preparado un nuevo Plan Parcial que, tras su perfeccionamiento con los servicios municipales, recibió aprobación inicial en noviembre de 2009 y se sometió a información pública junto con el Convenio referido.

2.4. El Plan Parcial de Reforma Interior

2.4.1. Una nueva centralidad

El Plan Parcial de Reforma Interior desarrolla una operación de transformación y reciclaje urbano que pone en valor suelos ferroviarios e industriales obsoletos -situados en un entorno desarticulado- para constituir una nueva centralidad periférica destinada a reequilibrar la presión sobre el Centro Histórico sin comprometer nuevo consumo de territorio.

El nuevo tejido propuesto plantea intensificar la descentralización de las actividades decisionales y representativas me-

dante una fuerte presencia de usos terciarios compensado con un paquete equivalente de usos residenciales, soportados en un fuerte sistema infraestructural de comunicación y un sistema de dotaciones que integra los servicios locales y elementos institucionales de capitalidad.

Cerca de 50.000 residentes y unas actividades económicas que albergarán aproximadamente 80.000 puestos de trabajo activarán las 312 hectáreas del futuro distrito de negocios de Madrid.

2.4.2. La extensión de La Castellana

La operación lleva en su nombre el objetivo de extender el eje del Paseo de la Castellana hasta el límite del término municipal, confirmando el principal vector de crecimiento de Madrid desde el siglo XIX y extendiendo no sólo una configuración específica de la red viaria, sino el verdadero eje vertebrador de la morfología de la ciudad y de su comprensión mental colectiva. Supone terminar la mejor calle de Madrid y potenciar su carácter de pieza central de la ciudad: aglutinadora de las funciones direccionales institucionales y terciarias más cualificadas.

La prolongación de la Castellana en 2.600 metros, desde el Nudo Norte frente al Hospital de La Paz hasta la M-607 y la M-40, tendrá una sección de 83 metros continuando la tipología dominante en su trazado: plataformas de transporte público, arbolado en los bulevares centrales y jerarquización del tráfico privado.

La ordenación de la red viaria se completa mediante el mallado con los barrios colindantes más allá de las exigencias del Plan General, incluyendo cuatro nuevos ejes transversales que romperán la barrera ferroviaria y mejorarán la permeabilidad y conectividad este-oeste de toda la Corona Norte de Madrid que incluye los recientes desarrollos urbanísticos del norte de Madrid: Sanchinarro, Las Tablas y Montecarmelo.

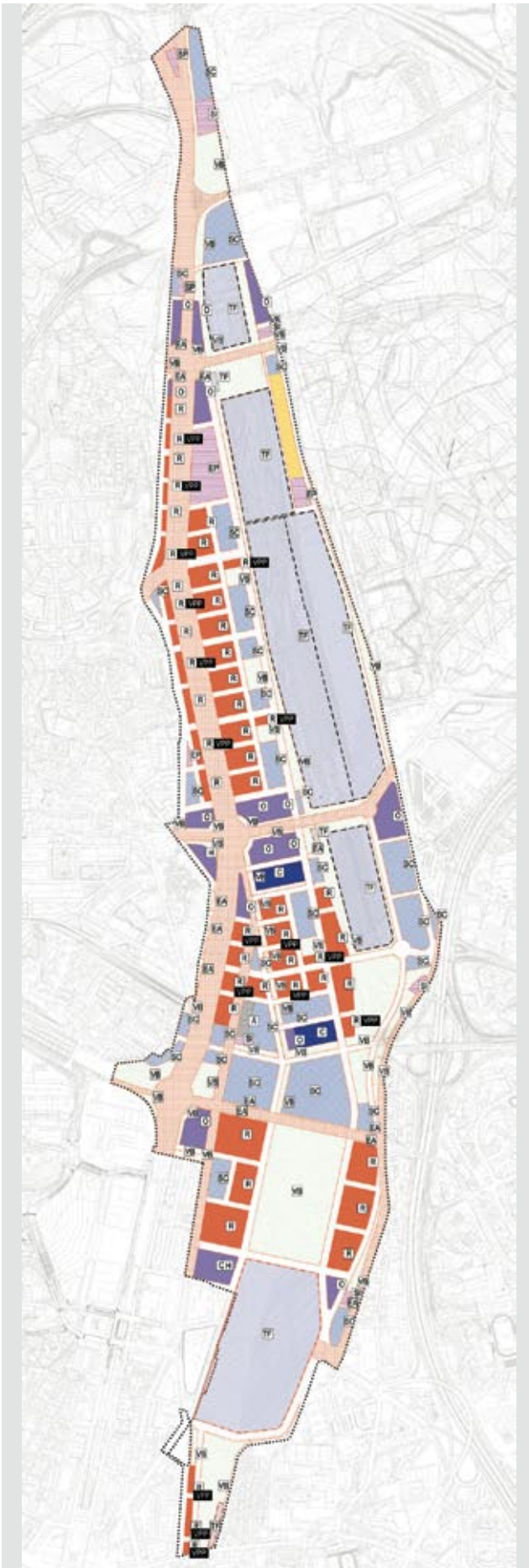
2.4.3. Infraestructura de transporte

Toda la propuesta se desarrolla garantizando que la reordenación del sistema ferroviario permite afrontar las necesidades de crecimiento del sistema ferroviario establecidas por el Ministerio, tanto para el fortalecimiento de la red de cercanías y sus intercambios modales con el desdoblamiento de la estación de Fuencarral como, específicamente, para la expansión y reequilibrio del sistema de alta velocidad que en 2030 atenderá aquí 22 millones de pasajeros, integrando el nuevo túnel de conexión con Atocha y ampliando el número de vías de las 21 actuales a 32.

La operación califica suelo para adecuar la Estación de Chamartín al nuevo modelo de terminales, mejorando sus accesos y su integración en la ciudad por sus cuatro fachadas y remite su ordenación a un plan especial; como también hace para el suelo ferroviario de las instalaciones de mantenimiento y clasificación de Fuencarral y para las nuevas estaciones de cercanías.

El plan concreta la reducción del impacto ambiental de la barrera de 5 kilómetros creada por el ferrocarril y de la autovía M30 mediante su cubrición: total para el entorno de la estación de Chamartín y la M30, y parcial en las instalaciones de Fuencarral.

Todo ello ha requerido ordenar técnica y jurídicamente la superposición vertical de usos dotacionales e infraestructurales



Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03. Plano de Calificación del suelo.

de distinta titularidad y naturaleza para garantizar las respectivas funcionalidades y su proceso de ejecución.

La dificultad de establecer una ordenación capaz de integrar infraestructuras de esta complejidad se reconoce en un dato: el conjunto de los suelos con destino a usos lucrativos sólo supone el 17,53 % del total de la superficie del ámbito para dar cabida a una edificabilidad bruta de 1,05 m²/m² sobre todo el ámbito.

El plan incluye un potente sistema de transporte público formado por la extensión de la línea 10 de Metro y sus cinco nuevas estaciones, dos plataformas reservadas para autobuses y 3 estaciones de cercanías. A partir de los nodos de transporte configurados con estos elementos se determinan los puntos de condensación de las funciones terciarias, las mayores generadoras de viajes, y se consigue dotar de una accesibilidad al transporte público incluso superior a la que disfrutaban las áreas centrales de la ciudad.

Un sistema de vías ciclistas de 22 kilómetros recorrerá todo el ámbito, dando acceso a los puntos de transporte público y un conjunto de calles no admitirán tráfico de paso, quedando reservadas para el acceso a los residentes.

2.4.4. La ordenación de la edificación

Para el desarrollo del concepto de centralidad, viviendas y oficinas se entremezclan en el conjunto de la operación, evitando constituir enclaves separados o cerrados. Las oficinas se concentrarán en edificios de gran altura en los nudos en los que convergen las estaciones de metro y ferrocarril, mientras que las viviendas ocuparán una mayor proporción de suelo y se encargarán de definir espacialmente el nuevo tramo de la Castellana y el espacio del gran parque de 12 hectáreas que se construirá sobre las vías soterradas de la estación de Chamartín.

Dotaciones Públicas

Dotacional de Servicios Colectivos	
VB	Zona Verde Básica
EA	Espacios Libre Ajardinados
Dotacional de Servicios Colectivos	
SC	Deportivo, Equipamiento, Servicios Públicos, Servicios de la Administración Pública
Red General de Servicios Infraestructurales	
A	Abastecimiento de Agua
Red General de Infraestructuras de Comunicaciones	
TF	Transporte Ferroviario
Red General de Infraestructuras de Comunicaciones	
	Vía pública principal

Usos lucrativos

R	Uso Residencial
I	Uso Industrial
Uso de Servicios Terciarios	
O	Uso de Servicios terciarios oficinas
H	Uso de Servicios terciarios hospedaje
C	Uso de Servicios terciarios comercial
Uso Dotacional Privado	
EP	Equipamiento Privado
SP	Servicios Públicos
SI	Servicios infraestructurales
VPP	Localización de vivienda de protección pública



Imagen final.

Se ha intensificado la integración del comercio con la vivienda, para garantizar la presencia de un zócalo de comercios de proximidad que contribuya al uso y animación de las calles, mientras que cinco enclaves de concentración comercial refuerzan las posiciones de los usos terciarios y hoteleros.

Para el uso residencial se maneja una amplia variedad de tipologías en función de las distintas localizaciones geográficas de la residencia. En la zona sur, la ordenación de volúmenes es más abierta y flexible, supermanzanas de torres volcadas al nuevo parque sobre las vías soterradas de la estación de Chamartín. En cambio, al norte se potencia una marcada fachada residencial que acompaña al nuevo trazado de la Prolongación de la Castellana, compatible con una variedad de alturas y fondos edificables que eviten el exceso de uniformidad; y las dotaciones se organizan en unidades integradas cercanas a la población formando conjuntos de referencia en el espacio urbano.

Finalmente las administraciones responsables de la operación han decidido elevar las previsiones de vivienda de protección pública hasta el 22,5 % del total de las viviendas, contribuyendo a una mejor accesibilidad a la vivienda y a una mayor variedad social y demográfica de los futuros habitantes del área.

2.4.5. Sostenibilidad

El plan plantea profundizar en los retos de la sostenibilidad a la movilidad, la eficiencia energética y la optimización del consumo de agua.

La distribución de usos terciarios en torno a los mejores puntos de servicio del transporte público conectados con las redes metropolitanas, las plataformas reservadas y una densa red ciclista reducen las necesidades de movilidad privada. Más del 75% de la población y del empleo se localizarán a menos de 300 metros de una estación de metro y cercanías y alrededor del 95% a menos de 500 metros, porcentajes muy superiores a los correspondientes a la Almendra Central.

La eficiencia energética de la edificación se persigue para las agrupaciones de edificios mediante la obligación de estudiar en los proyectos de urbanización la viabilidad de la utilización de sistemas de producción centralizada; e individualmente para los edificios residenciales estableciendo una orientación y volumetría adecuadas de los edificios para optimizar su soleamiento y una exigencia de calificación C de eficiencia energética.

Se ha definido la red de agua reciclada de origen municipal que servirá para cubrir las necesidades de todos los espacios públicos, así como el reciclado de aguas grises en edificios residenciales o terciarios hoteleros para uso en cisternas de inodoros y en el riego de zonas verdes de las parcelas de cada edificio.

2.4.6. Paisaje urbano

El Plan Parcial incluye un Estudio de Paisaje urbano, en aplicación del Informe Previo de Análisis Ambiental de la Modificación del Plan General y de las prescripciones del Plan de Calidad del Paisaje Urbano de la Ciudad de Madrid, cumpliendo sus distintos programas y directrices.

Establece condiciones normativas a los proyectos de urbanización y edificación y obliga a la redacción de proyectos

unitarios para seis ámbitos -Paseo de la Castellana, Vía del Agua, Eje Cívico, Bordes del FFCC, Parque de Centralidad y Glorietas Singulares- con criterios específicos de diseño.

La propuesta de ordenación, además de reproducir el espacio urbano correspondiente a la prolongación de la Castellana en términos de continuidad con las características de los tramos anteriores, incide sustancialmente en el perfil urbano de Madrid y en el paisaje del territorio circundante definiendo un conjunto de edificios de gran altura, entre 40 y 60 plantas, situados en los tres nodos principales que se convertirán en referencias a larga distancia.

2.4.7. Inversión en infraestructuras y urbanización

El coste total de las infraestructuras asociadas al Proyecto es de unos 4.300 millones de euros, de los cuales los propietarios del suelo asumirán la ejecución de todas las infraestructuras urbanas del ámbito, cuyo importe asciende a unos 1.900 millones de euros; el Ayuntamiento de Madrid construirá el By Pass norte de la M-30, cuyo presupuesto es de unos 1.400 millones de euros y el Ministerio de Fomento-ADIF ejecutará la remodelación y ampliación de la Estación de Chamartín, el túnel para el AVE entre Chamartín y Atocha y la conexión con el Aeropuerto de Barajas por un importe estimado de unos 1.000 millones de euros.

Las principales infraestructuras a ejecutar por los propietarios del ámbito son las siguientes:

- prolongación en 2,6 kilómetros de la Castellana y su conexión con las circunvalaciones M-30 y M-40
- prolongación de la Línea 10 de Metro que discurrirá a lo largo de la futura Castellana y que tendrá cinco nuevas estaciones
- cuatro nuevos ejes transversales este-oeste que mejorarán la reticularidad y la conectividad de la trama urbana

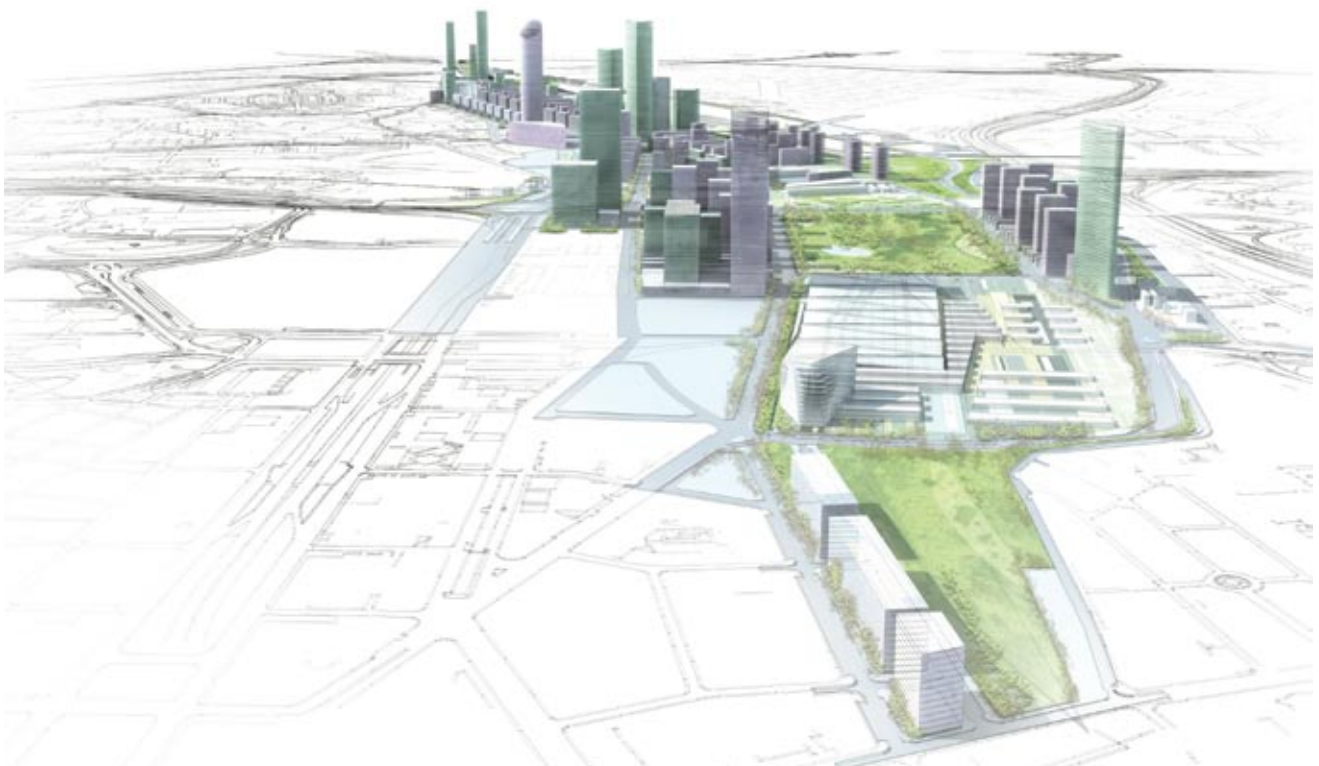
- cubrimiento de más de 600.000 metros cuadrados de superficie ocupados por vías de ferrocarril
- las nuevas instalaciones del Canal de Isabel II, que sustituirán a las que discurren actualmente por el ámbito.

Además, los propietarios se harán cargo de los costes de las afecciones a las edificaciones e instalaciones existentes y de la urbanización general.

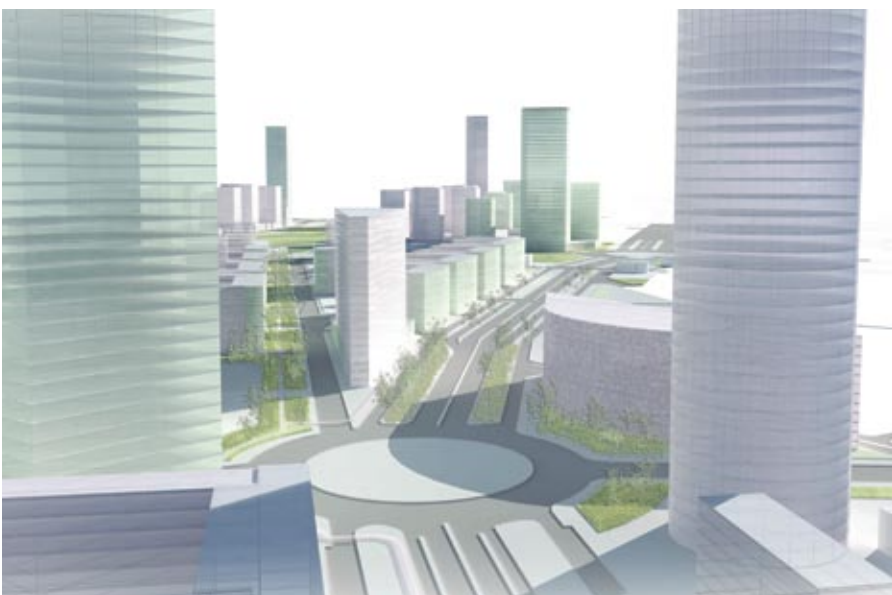
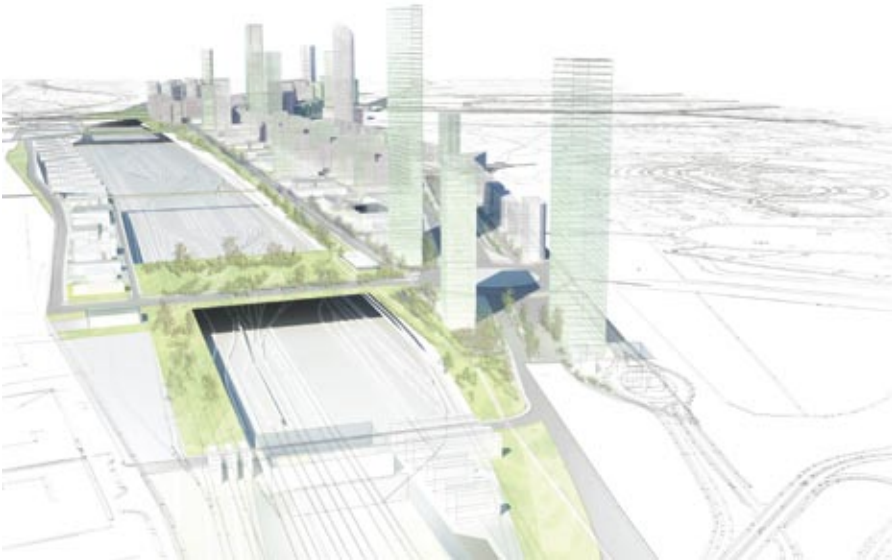
2.4.8. Aspectos cuantitativos

De los más de tres millones de metros cuadrados de suelo, un 17,5% se dedica a parcelas de uso privado, otro 17,4% a zona verde, un 9,8% a equipamientos públicos y el resto a infraestructuras viarias o ferroviarias. En concreto, las superficies ocupadas por zona verde o equipamiento son de 542.000 metros cuadrados y 305.000 metros cuadrados respectivamente. Merece ser destacada la gran plaza al norte de la Estación de Chamartín, que tendrá una superficie de unos 130.000 metros cuadrados, de donde partirá un bulevar ajardinado que conectará la futura Estación con la zona de concentración de terciario que se desarrollará, en la futura glorieta de Herrera Oria.

Los usos a implantar en la actuación van a ser fundamentalmente el residencial y el terciario, al 50% cada uno de ellos. El uso residencial se concretará en la construcción de unas 17.000 viviendas, de las cuales casi 4.000 serán de protección pública. De los usos terciarios habrá alrededor de 1.200.000 metros cuadrados para oficinas, que se concentrarán en los nodos de transporte público. También habrá unos 165.000 metros cuadrados de uso hotelero y 165.000 metros cuadrados de uso comercial, a localizar en una gran superficie comercial, tres medianas superficies distribuidas en el ámbito y locales comerciales en planta baja a lo largo de todo el desarrollo.



Perspectiva de la ordenación. Recreación virtual.



Otras perspectivas virtuales de la ordenación.

CUADRO DE SUPERFICIES DE SUELO POR USOS

Uso	Superficies suelo	
	%	m ²
Residencial en Chamartín, VL y VPP	3,56	111.020
Residencial en Fuencarral, VL y VPP	6,58	205.133
Terciario Oficinas en Chamartín	1,04	32.495
Terciario Oficinas en Fuencarral	2,93	91.459
Terciario Comercial Chamartín	En planta baja de edificios residenciales	-
	En zócalo de edificios de oficinas	-
	En edificio exento	-
Terciario Comercial Fuencarral	En planta baja de edificios residenciales	-
	En zócalo de edificios de oficinas	-
	En edificio exento	0,82
Terciario Hospedaje parcela oficina en Chamartín		-
Terciario Hospedaje exclusivo en Fuencarral	0,21	6.518
Dotacional privado servicios infraestructurales subestación eléctrica en Chamartín	0,07	2.085
Dotacional privado servicios infraestructurales subestación eléctrica en Fuencarral	0,13	4.122
Dotacional privado Servicios Públicos, estación de servicio en Fuencarral	0,12	3.936
Dotacional privado servicios infraestructurales en Fuencarral	0,32	9.996
Dotacional privado Equipamiento en Fuencarral	1,17	36.396
Industrial en Fuencarral	0,59	18.487
Total usos lucrativos	17,54	547.212
Red Local de Equipamientos Sociales	9,78	305.209
Red Local de Servicios Públicos, accesos rodados y aparcamientos	15,88	495.422
Red Local de Espacios Libres Públicos arbolados	17,36	541.764
Red General de Infraestructuras de Comunicaciones, Transporte Ferroviario	22,71	708.705
Red General de Infraestructuras de Comunicaciones, Vía Pública Principal	16,55	516.557
Red General de Infraestructuras sociales Nudo Hidráulico de Malmea	0,18	5.789
Total Redes Públicas	82,46	2.573.446
Total	100,00	3.120.658

CUADRO DE EDIFICABILIDADES LUCRATIVAS POR USOS

Uso	Edificabilidad PPRI		
	m ²	%	
Residencial	1.634.650	49,89	
Usos terciarios	Oficinas	1.204.541	36,76
	Comercial	165.000	5,03
	Restantes	165.000	5,04
	Subtotal	1.534.541	46,83
Dotacional privado	100.000	3,05	
Otros posibles usos cualificados (Industrial)	7.500	0,23	
Total edificabilidad	3.276.691	100	

CARACTERIZACIÓN CUANTITATIVA DEL USO RESIDENCIAL

Usos	Suelo	Suelo lucrativo	Suelo ámbito	Suelo Residencial	Edificabilidad del ámbito	Edificabilidad Residencial
	m ²	%	%	%	%	m ²
Residencial VL	264.708	48,37	8,48	83,73	40,98	1.342.650
Residencial VPP	51.445	9,40	1,65	16,27	8,91	292.000
Total Residencial	316.153	57,77	10,13	100,00	49,89	1.634.650
Total usos lucrativos	547.212	100,00	17,54		100,00	3.276.691
Total Ámbito	3.120.658		100,00			
Estimación del número de viviendas				1.634.650 m²	17.320 Uds.	100,00 %
Vivienda Libre			100 m ² /viv.	1.342.650 m ²	13.427 Uds.	77,52 %
Vivienda con Protección Pública			75 m ² /viv.	292.000 m ²	3.893 Uds.	22,48 %

