

## SEGUNDA PARTE: TRABAJOS PREVIOS E INFORMACION RECOPIADA SOBRE EL AMBITO DE AZCA.

### 6.- DESCRIPCION DE TRABAJOS PREVIOS REALIZADOS.

Tras el estudio de las ideas y propuestas presentadas en los Concursos, y antes de acometer con profundidad cualquier futura actuación por parte del Ayuntamiento de Madrid en el entorno, se consideraba prioritario y necesario el disponer de una información estructurada y fiable. Para ello, y con el fin de llegar a los objetivos recogidos en el punto anterior, la anterior Dirección General de Planeamiento Urbanístico realizó una serie de trabajos en relación con la manzana de AZCA. Estos trabajos se señalan a continuación:

#### Recogida de información previa.

La documentación existente en el Ayuntamiento era manifiestamente insuficiente para poder realizar una diagnosis de la situación de la manzana de AZCA con solvencia, debido a lo siguiente:

- A) Se carecía de unas bases cartográficas actualizadas y fiables, al menos en las plantas bajas en donde se localiza el espacio público.
- B) No se disponía de una información de la estructura de la propiedad.
- C) Tampoco se disponía de una información de los usos actuales, ni de su funcionalidad.
- D) No se tenía un conocimiento exhaustivo de la seguridad en el área, de su accesibilidad y de su movilidad.

#### Recopilación de información mediante realización de trabajos.

Como consecuencia de estas carencias, y para poder formular un diagnóstico con cierta precisión de la situación de AZCA, se debía realizar una serie de trabajos encaminados a proporcionar una mayor información del estado y del funcionamiento de la manzana. Se consideraron necesarios los siguientes trabajos:

- A) Levantamiento de bases cartográficas fiables para poder identificar con claridad el deterioro real del conjunto edificado en la actualidad.
- B) Estudio de la Estructura de la Propiedad en el ámbito. Para ello se había de realizar un Estudio Catastral y Registral del área.
- C) Estudio de Accesibilidad y Seguridad, en el que se proporcionaría información referente a usos, horarios, flujos, accesos, barreras, conflictos del estado actual de la manzana.
- D) Estudio del transporte y del tráfico y de la movilidad, y de la carga y descarga en el área.

Tras lo cual, y según prioridades, se llevaron a cabo los siguientes:

- I.- Levantamiento digital de las plantas y plataformas de los niveles de calle y de circulación subterránea según la situación actual del espacio público de AZCA a escala 1: 2000.

De forma paralela, se intentó realizar, de una forma esquemática, la incorporación a estos planos de la realidad física de la propiedad privada conforme a proyectos originales, licencias concedidas y estado actual. Con ello se pretendía tener un mayor conocimiento de la localización de locales y diferentes usos de la propiedad.

**II.-** Estudio Catastral de la Propiedad por parte de la Subdirección General de Promoción de Suelo perteneciente a la Dirección General de Gestión Urbanística, haciendo incidencia fundamentalmente en las plantas bajas de la manzana.

Se dejó pendiente un Estudio Registral del área, que como consecuencia del gran número de asientos registrales que suponían la totalidad de AZCA (unas 10.000 fincas), el Registro de la Propiedad nº 6 de Madrid no llegó a facilitar tal información, por lo que quedó pendiente realizar un filtro de selección de las fincas, centrándose el Estudio en un acotamiento a los niveles de plantas -1, Semisótano, Baja, Entreplanta y 1ª, que son las que se sitúan en relación con el espacio público.

**III.-** Estudio de Accesibilidad y Seguridad, cuyo contenido es el siguiente:

- Diagnóstico del estado actual de las vías y espacios públicos en cuanto a accesibilidad, flujos e itinerarios (pavimento, comunicación vertical, circulación, iluminación, mobiliario y vados y pasos peatonales).
- Diagnóstico de la situación actual de los edificios y locales comerciales en cuanto a usos, horarios, aforos y flujos.
- Diagnóstico de la situación actual en cuanto a accesibilidad, seguridad y comunicación, estableciendo los problemas y carencias y sus posibles soluciones a fin de la revitalización de la zona.
- Diagnóstico de la situación actual en cuanto a transportes en la zona, movilidad, aparcamientos y estacionamientos.
- La realización de una serie de propuestas a corto plazo de posibles actuaciones e intervenciones para la manzana AZCA.

**IV.-** Al mismo tiempo, se llevaron a cabo diversas reuniones con la antigua Entidad Conservadora de AZCA, CONAZCA-2, a fin de tener un conocimiento exhaustivo de la manzana, así como de información y documentación relevante de la misma.

**V.-** Se confeccionó una base de datos para explotación de toda la documentación obtenida y recogida con los diversos trabajos y estudios, lo que facilitaría la utilización y aprovechamiento de los mismos.

**VI.-** Trabajo de georreferenciación de la información en una base de datos explotable y manejable, junto con nueva información relativa a la carga y descarga.

En ella se incorporó en formato GIS toda la información referente a edificios, flujos, aforos, usos, locales comerciales, itinerarios, estado de la urbanización por tramos, plazas de aparcamiento (en superficie y subterráneas), localización de la carga y descarga, etc.

**VII.-** Estudio sobre las Dotaciones Existentes en el entorno de AZCA, para detectar las carencias y necesidades del entorno.

**VIII.-** Se llevaron a cabo una serie de reuniones con diferentes Áreas del Ayuntamiento de Madrid para recopilar datos, necesidades y coordinación, en cuanto a materias de Seguridad, Movilidad, Protección Civil, Junta Municipal, y Obras.

**IX.-** Consultas en los archivos del Ayuntamiento referentes a las licencias concedidas para la edificación de las diferentes parcelas. Asimismo, se consultaron licencias de actividad en alguno de los locales comerciales.

## **7.- INFORMACIÓN RECOPIADA.**

Toda esta información se puede estructurar en los siguientes puntos que se desarrollan a continuación:

- Descripción de la Manzana.
- Ordenación Urbanística.
- Estructura de la Propiedad
- Usos y Actividades Actuales
- Accesibilidad
- Seguridad y Emergencias
- Movilidad
- Urbanización e Infraestructuras existentes
- Gestión y Ejecución

### **7.1.- DESCRIPCIÓN DE LA MANZANA.**

AZCA se encuentra limitado por la avenida de la Castellana y por las calles de Raimundo Fernández Villaverde, Orense y General Perón.

Según el Cuadro de Características del APD 6/5 "AZCA", la superficie considerada para el ámbito de ordenación es de 223.878 m<sup>2</sup>.

Esta cifra, según la Memoria del Plan Parcial ( en adelante PP), corresponde a la superficie incluida dentro de los semiejes de las calles que conforman la manzana y 20 metros en la Castellana.

Asimismo, el PP establece que tiene forma sensiblemente rectangular, con lados de longitud media de 328,40 m por 622,10 m y una superficie total de 204.330,404 m<sup>2</sup>. En realidad esta superficie podría corresponder más bien a la superficie de terrenos aportados en su momento a AZCA.

No obstante, la superficie real de la manzana, según medición GIS sobre plano parcelario de Madrid, es de 188.588,39 m<sup>2</sup> con unas distancias medias de 305 m por 618 m.

Entre las calles que rodean el ámbito existe un desnivel máximo de 13 metros, correspondiéndose éste con la fachada del paseo de la Castellana, encontrándose el punto más bajo en la confluencia con Raimundo Fernández Villaverde, con una cota de 682,72, y el punto más alto en la confluencia con General Perón, con una cota de 695,61. Entre esas cotas se encuentran las confluencias entre la calle Orense y Raimundo Fernández Villaverde, con una cota de 690,90, y la de Orense con General Perón, con una cota de 694,30. La cota media del espacio central es de 685,50.

## 7.2.- ORDENACIÓN URBANÍSTICA.

### I.- Regulación

El PGOUM regula la manzana, a través del API.06.03 “AZCA”, remitiendo en su totalidad al Área de Planeamiento Diferenciado APD 06/05 homónimo del PGOUM-85, ya que la casilla de Observaciones y Determinaciones Complementarias del API se encuentra en blanco, y en cumplimiento del artículo 3.2.7.3 de las Normas Urbanísticas del PGOUM, el planeamiento inmediatamente antecedente se asume íntegramente.

Existe discrepancia entre el Plano de Ordenación del PGOUM y el plano del APD en lo referente a calificación de zonas verdes pero, tal y como se especifica en el apartado 4 del mismo artículo (3.2.7) de las referidas Normas Urbanísticas, se consideran predominantes las determinaciones de los expedientes de origen en todo aquello que no figure expresamente indicado en la casilla de Determinaciones Complementarias, la cual se encuentra en blanco.

Por lo tanto, el planeamiento vigente para el área es el APD 6/5 “AZCA”, que recoge e incorpora, con las modificaciones que proceden, las determinaciones del planeamiento anterior, es decir, el Plan Parcial de Ordenación de la Manzana “A” Zona Comercial de la Avenida del Generalísimo de Madrid.

### II.- Normativa

El APD 6/5 “AZCA” establece una Normativa que es casi una transcripción de las Ordenanzas del Plan Parcial. En ella se determinan las Condiciones de Volumen, Estéticas y de Uso, así como su Tramitación.

Se establecen normas sobre posibles propuestas de modificación de las alineaciones.

Asimismo, se remite a los planos de ordenación con respecto a los retranqueos a vías públicas y linderos, separación entre bloques, edificabilidad y altura máxima, estableciendo unos valores mínimos para el caso de retranqueos.

En cuanto a la edificabilidad se admite por el APD la modificación de volúmenes dentro del perímetro señalado para cada edificación. Las ordenanzas del Plan Parcial señalan algún condicionante más al respecto en su punto 4 “Volúmenes”.

Las Condiciones de Uso establecidas en la Normativa se detallan en el punto 7.4 “Usos y actividades actuales” que figura más adelante.

### III.- Cesiones

El APD 6/5 establece una cesión de suelo, que según la ficha del *Cuadro de Características*, se cifra en 26.283 m<sup>2</sup>, para zona verde y espacios libres, y 43.403 m<sup>2</sup>, para viales.

Según el plano de *Ordenación, Zonificación y Gestión* del APD se refleja la calificación de Jardín (PJ) como espacios libres y zonas verdes del ámbito, los cuales son de cesión y corresponden a aproximadamente la ubicación y trazado de los viarios subterráneos y de los centros de ventilación así como de la zona central. La medición superficial GIS de esta huella arroja una superficie de 57.384 m<sup>2</sup>, de los que 26.251 m<sup>2</sup> corresponden a la parte central o de zona verde y el resto, 31.133 m<sup>2</sup>,

corresponden a los anillos de circulación o viarios públicos. Las superficies de las fincas registrales son de 26.289,69 m<sup>2</sup> para la finca nº 68.795 correspondiente al espacio central, y de 32.729 m<sup>2</sup> para la finca nº 71.134 correspondiente a los anillos de circulación.

De ello se desprende que la cifra de espacios libres y zonas verdes es muy similar en los tres casos: 26.283 m<sup>2</sup> según APD; 26.251 m<sup>2</sup> según medición GIS; y 26.289,69 m<sup>2</sup> según Registro. Sin embargo, existen ciertas diferencias en cuanto a la superficie correspondiente a viales: 43.403 m<sup>2</sup> según el APD; 31.133 m<sup>2</sup> según medición GIS; y 32.729 m<sup>2</sup> según Registro. La diferencia es de 12.270 m<sup>2</sup> en un caso y de 10.674 m<sup>2</sup> en el segundo. En este último caso la superficie coincide exactamente con los 10.674 m<sup>2</sup> pertenecientes a la calle Orense que fueron cedidos tras la reparcelación de la fase Orense.

Aunque esta calificación de Jardín (PJ) del plano de *Ordenación, Zonificación y Gestión* del APD coincide con la superficie de cesión, no obstante, el mismo plano del APD, hace referencia a una trama que se sitúa sobre la zona verde de cesión, en la que se establece para la localización de la misma lo siguiente: “*Uso y Dominio Público en Planta Baja*”, por lo que en dichas ubicaciones se podrían situar locales de propiedad privada siendo, en principio, la planta baja de uso y dominio público. Sobre estas localizaciones parece desprenderse que se trata de edificaciones sobre rasante ya que no coinciden con las correspondientes a las de la parcela nº 40 que también se sitúan sobre zona verde, aunque estas son sobre y bajo rasante.

De esta forma, en ciertos puntos de la zona verde (suelo de propiedad y uso público) se admite la convivencia con edificaciones de uso y dominio privado.

Por otro lado, aunque no son de cesión y mantienen la propiedad privada, se prevén en la mayoría de las parcelas lucrativas una superficie de porches o espacio de uso público, en algunos casos en más de una planta, así como las cubiertas de algunos edificios, que comunican y enlazan con el espacio de uso y dominio público, permitiendo de esta forma una conexión e interrelación entre todas las parcelas dentro de la manzana.

Esta superficie de porches sumada al espacio público existente dentro de la manzana (con posibilidad de disfrute del peatón), teniendo en cuenta las tres plantas de plataformas (independientemente de la propiedad pública o privada), se puede contabilizar en un total de aproximado de 162.000 m<sup>2</sup>.

#### **IV.- Parcelas y Edificios**

Las reparcelaciones llevadas a cabo en la manzana han dado lugar a un total de 41 parcelas lucrativas a las que habría que sumar la parcela de uso y dominio público correspondiente al espacio central y a la huella de los viarios subterráneos.

Estas parcelas lucrativas han sido nombradas en las reparcelaciones mediante la asociación de una letra y un número que asigna cada uno de los bloques previstos (en alguna parcela más de uno).

La mayoría de las parcelas fueron adjudicadas en los procesos de reparcelación según aportaciones, y otras fueron enajenadas para costear los pagos de la urbanización.

Asimismo, en una de las reparcelaciones, y como parcela 40, se preveía una edificabilidad lucrativa a localizar dentro de la parcela pública, con un total de 3.912,31 m<sup>2</sup>. En ésta no se incluyen algunas de las localizaciones que se prevén en el plano de Ordenación del APD dentro de la trama que se sitúa sobre la zona verde de cesión, con la leyenda “Uso y Dominio Público en Planta Baja”.

## V.- Edificabilidades y alturas

Según el APD la superficie máxima edificable del conjunto es de 730.902 m<sup>2</sup>.

Cada parcela tiene asignada según los planos de ordenación, como se especifica en la Normativa del APD, una edificabilidad y una altura de edificación máxima, las cuales dependen de su cota de referencia a efectos de cómputo.

Estas edificabilidades y altura de los edificios y sus cotas de referencia, así como las cotas de cornisa máxima, se han ido repartiendo en las diferentes parcelas conforme a las reparcelaciones que se fueron aprobando.

La edificabilidad prevista para cada una de las parcelas edificables, así como su altura y cotas de referencia y cornisa, se incorporaron a esquemas y cuadros previos que han servido de base para la posterior construcción de cada uno de los bloques.

Generalmente, la cota de referencia a efectos de cómputo de alturas del edificio es diferente a la cota de referencia a efectos de cómputo de la edificabilidad (aunque en algunos casos es la misma), funcionando la primera casi como nivel de planta baja o acceso principal, y la otra suele ser un nivel inferior que tiene conexión con una zona de uso público.

Como media, se puede reducir el número de cotas de referencia a tres, que vienen a coincidir, en general con los tres niveles de que consta la base o zona comercial de AZCA, y con los accesos principales de las calles adyacentes. Éstos son: el 685,50-686, para la zona próxima de Nuevos Ministerios y Castellana; el 689-690, para la zona de la Vaguada y de Castellana central; y 693-694, para la zona de Orense y General Perón.

Con respecto a la altura máxima prevista en los edificios para cada parcela, va desde las 2 plantas en varios de las parcelas hasta las 45 plantas de la torre Picasso. Entre estos dos extremos se prevén también alturas máximas, entre otras, de 6, 9, 13, 17, 20, 30 y 32 plantas. Asimismo, en la mayoría de las parcelas la altura prevista se contabiliza desde una cota de referencia que generalmente no coincide con la cota de referencia de cómputo de la edificabilidad, ya que ésta suele estar en una planta inferior.

En la mayoría de las parcelas se establecía, además, una superficie de “porches” o espacio de uso público, en algunos casos en más de una planta, así como algunas cubiertas de ciertos edificios, que comunican y enlazan con el espacio de uso y dominio público, permitiendo una conexión e interrelación entre todas las parcelas dentro de la manzana.

Dentro de las reparcelaciones, como parcela 40, se prevé una edificabilidad lucrativa a localizar dentro de la parcela pública, con un total de 3.912,31 m<sup>2</sup>, que se encuentra incluida en el conjunto de 730.902 m<sup>2</sup>.



La edificabilidad total prevista por el APD, de 730.902 m<sup>2</sup>, es la suma de la correspondiente que se sitúa sobre rasante a partir de la cota de referencia de cada una de las parcelas, no contabilizándose la situada bajo rasante.

Esta edificabilidad de 730.902 m<sup>2</sup>, se ha de incrementar con la prevista, también por el APD, para la parcela de la subfase sudeste, ya que aquélla es la suma de las edificabilidades del resto de las parcelas. El APD fija una edificabilidad de 35.192 m<sup>2</sup> para esta parcela pero, según los esquemas, esta edificabilidad es sobre (2 plantas) y bajo rasante incluyendo aparcamiento subterráneo, siendo su destino el de *servicios de terminal de líneas aéreas y enlaces ferroviarios*.

En su concepción se fijaba un reparto de la superficie total de un tercio para edificios bajos y dos tercios para edificios altos. Del primer tercio se preveía su destino en un 75 % para uso comercial, y el resto (25%) a usos de espectáculos y varios. De los dos tercios restantes se preveía que se destinasen en proporciones de 30% a uso hotelero, 32,4% a uso residencial y el resto, 37,6%, a uso de oficinas. Estos porcentajes no se han fijado en el planeamiento.

Como se ha referido más arriba en el apartado A), el PP da una superficie total para el ámbito de 204.330,404 m<sup>2</sup>. Esta superficie que podría corresponder a los terrenos aportados en su momento a AZCA, está sobredimensionada, ya que sumadas todas y cada una de las superficies de las parcelas (ver cuadro siguiente) que conforman la manzana según superficies del Plan Parcial, junto con la superficie de cesión de zonas verdes (26.283 m<sup>2</sup>) y de viarios (43.403 m<sup>2</sup>), la cifra total es de 200.239,47 m<sup>2</sup>. En esta superficie se incluye la correspondiente a la cesión de parte de la calle Orense, 10.674 m<sup>2</sup>, por lo que la superficie total sería de 189.565,47 m<sup>2</sup>. Sin embargo, la superficie real de la manzana es de 188.588,39 m<sup>2</sup> según medición GIS sobre plano parcelario de Madrid.

Las Superficies de parcela, Edificabilidades y Alturas previstas por parcela en el APD y el PP, son las siguientes, según dirección postal, y con referencia a los nombres de cada parcela según el planeamiento:

DIRECCIÓN	Nº	PARCELA	CODIGO PARCELA REPARC.	SUP. SUELO (m²)	EDIFICABILIDAD (m²)	ALTURA (5)
C/ ORENSE	2	1	M-1a	1.963,60	14.763,25	XIII
	4	2	M-1b y c	3.176,97	17.902,84	XV
	6	3	N-1	2.205,00	20.240,85	XVII
	8	4	N-2a	1.228,50	8.455,50	XIII
	10	5	N-2b	1.606,50	12.265,06	XVII
	12-14	6	N-3	2.835,00	20.720,56	XVII
	16	7	N-4	2.835,00	20.720,56	XVII
	18	8	N-5a	1.120,00	7.193,50	XIII
	20	9	N-5b	1.715,00	12.879,72	XVII
	22A	10	N-6a	1.120,00	7.701,84	XIII
	22B	11	N-6b	1.085,00	11.217,72	XVII
	24-26	15	O-3a	840,98	7.354,57	IX
	28	16	O-3b	433,02	3.682,93	IX
		14	E-17	1.427,00	890,47	
C/ GENERAL PERÓN	32	12	O-1	1.486,62	23.726,25	XXV
	36	32	A-6	1.198,18	5.166,42	VI
	38	39	A-3	4.462,82	41.868,12	XVII
	40	38	A-8	6.946,96	29.097,56	V
C/ RAIMUNDO FERNÁNDEZ VILLAVERDE	65	18	B-2b/B-11 B-14	5.549,31	35.656,82	XXVIII
	67	23	B-8/GA-1	3.584,00	25.088,00	VII
	69	41		13.300,00	(2)	II
Pº de la CASTELLANA	73	25	B-10/AC-2	3.359,50	2.429,56	II
	75	19	B-4	3.528,74	20.238,78	XX
	77	20	B-5	929,74	15.991,51	XVIII
	79	22	B-7	2.240,57	13.859,27	IX
	79B	26	B-16/AC-3	2.685,02	1.913,98	II
	81	17	B-1	3.264,93	33.916,25	XXXII
	83-85	21	B-6	4.678,97	23.881,67	XII
	87	27	B-17/AC-4a	3.399,13	2.989,34	II
	89	28	A-4a/AC-4b A-10a	5.167,77	15.564,30	XII
	91	29	A-4b/A-5a A-10b	2.699,55	20.280,71	XV
	93	30	A-5b/A-10c	2.899,33	12.078,35	XV
	95	31	A-2	3.149,49	40.934,37	XXX
PZA. MANUEL GÓMEZ MORENO	2	34	B-3/B-12	(3) 3.511,37	(4) 27.467,50	XXIV
	3	24	B-9a y b	4.914,54	22.331,85	VIII
PZA. CARLOS TRÍAS BELTRÁN	1-2-3	13	O-2a y b	2.872,62	3.625,00	
	4	33	A-7	3.426,76	21.732,87	XII
	7	36	C-18	6.360,13	32.474,85	VII
PZA. PABLO RUIZ PICASSO	1	37	A-1	9.608,06	84.257,28	XLV
	11	35	C-26/AC-6	1.737,79	4.330,06	II
SIN DIRECCIÓN (1)		40	A-9/B-13/B16b/ C-20/C-25		3.912,31	
				<b>130.553,47</b>	<b>730.802,35</b>	
			<b>ZONA VERDE Y E. LIBRES</b>	<b>26.283,00</b>		
			<b>CESION VIALES (6)</b>	<b>43.403,00</b>		
				<b>200.239,47</b>		

#### NOTAS

- (1) Corresponden a espacios situados en espacio de uso y dominio público.
- (2) La edificabilidad prevista para la parcela de la sub-fase sudeste con destino a servicios de terminal de líneas aéreas y enlaces ferroviarios en el APD 6/5 es de 35.192,00 m² totales, pero a ubicar en sobre rasante, 10.176 m², (2+1 plantas) incluido porches, y bajo rasante (incluyendo aparcamiento).
- (3) La superficie que figura en el cuadro del plano del APD es de 3.444,58 m², pero la superficie registral total es de de 3.511,37 m².
- (4) En el cuadro de características del APD 6/5 para esta parcela figura 27.567,50 m².
- (5) Número máximo de plantas previstas desde la cota de referencia a estos efectos.
- (6) Se incluyen 10.674 m² correspondientes a la cesión de parte de la calle Orense.



Esta edificabilidad prevista es la computable sobre rasante o a contabilizar desde la cota de referencia a estos efectos, no figurando las superficies bajo rasante.

Las parcelas, en casi su totalidad, han materializado su edificabilidad conforme a planeamiento, excepto la de ADIF. Según el APD se admiten 35.192 m<sup>2</sup> en total (correspondiendo tanto sobre rasante en dos plantas, como bajo rasante) con destino a servicios de terminal de líneas aéreas y enlaces ferroviarios. Actualmente, se localizan dentro de la parcela, con destino a vestíbulos de estación de cercanías y sala polivalente, una superficie edificada estimada en 7.000 m<sup>2</sup>. Además, en el interior de la parcela, se lleva explotando desde casi el comienzo de AZCA un aparcamiento público en superficie de unas 160 plazas.

## **VI.- Planeamientos de desarrollo**

Tras el Plan General de 1985 se aprobó por el Ayuntamiento Pleno, en fecha 25.02.1994 y nº de expediente 711/1993/023515, un Estudio de Detalle de reordenación de volúmenes de las parcelas B-10 y B-12B, ambas propiedad del Corte Inglés tras concurso público de enajenación de esta última, propiedad entonces del Ayuntamiento de Madrid. En este Estudio de Detalle se hace trasvase de la edificabilidad sobre rasante de la parcela B-12B a la B-10, y se propone un nuevo volumen para la parcela B-10 con la edificabilidad resultante. La B-12B sólo se edifica bajo rasante con destino a aparcamiento.

Como consecuencia de este Estudio de Detalle y la edificación posterior de ambas parcelas, se generó una medianera vista de carácter permanente no prevista por el APD en la edificación de la parcela B-12A (edificio Mahou), algo que contradice lo dispuesto en el apartado 1 del punto II "*Condiciones Estéticas*" de la Normativa del APD 6.5 "AZCA".

Con fecha 28.11.2002 por el Ayuntamiento Pleno se aprobó definitivamente el PECUAU en Raimundo Fernández Villaverde 69, para Estacionamiento de vehículos en superficie, en la parcela de ADIF, con nº de expediente 106/2001/03143.

Posteriormente, en fecha 26.10.2007, se aprobó definitivamente por el Ayuntamiento Pleno, con nº de expediente 711/2007/08292, el Plan Especial PE.06.312 en la calle Raimundo Fernández Villaverde nº 65, para modificación de la ordenación pormenorizada de la parcela B-2, B11 y B-14, en lo referente a ocupación, alturas máximas para cada volumen ordenado y altura libre de pisos.

## **7.3.- ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD**

No se disponía de una información clara y ordenada relativa a la estructura de la propiedad de la manzana y de la división entre propiedad pública y privada.

Tras el trabajo realizado por la Subdirección General de Promoción de Suelo se tiene la siguiente información:

### **I.- Espacio público de titularidad pública:**

Existencia de dos fincas registrales de propiedad municipal como consecuencia de las cesiones realizadas en su momento en el ámbito. Corresponden a las fincas nº 68.795 y 71.134, de 26.289,69 m<sup>2</sup> con destino a zona verde, y 32.729 m<sup>2</sup> con destino a viales y espacios peatonales, respectivamente. Se ha plasmado gráficamente estas

fincas con respecto a las determinaciones del APD, lo que arroja una superficie de 26.251 m<sup>2</sup> y 31.133 m<sup>2</sup>, respectivamente, lo cual supone una gran aproximación a la registral.

Por otro lado, la descripción registral correspondiente a la segunda finca municipal destinada a viales y espacios peatonales, tiene un error en su descripción ya que se describe la primera finca destinada a zona verde.

Con respecto a la finca nº 71.134, correspondiente a los viarios y anillos de circulación, esta se formó como resto de la finca matriz, de la cual se segregaron varias fincas registrales, descontando superficie de la misma, que se sitúan en el subsuelo de la propia finca 71.134, y que constituyen actualmente locales comerciales privados, localizados a veces en varios niveles del complejo AZCA.

## **II.- Estudio Catastral:**

De la información relativa al estudio catastral de la manzana se desprenden varias observaciones:

- Gráficamente no se corresponden la mayoría de las parcelas catastrales con las parcelas origen, existiendo una gran discrepancia por ejemplo en la finca de RENFE o ADIF.
- Existen una serie de fincas catastrales (concretamente 15 fincas) de titularidad privada, según el Catastro, pero que se encuentran dentro de la propiedad municipal, tras la superposición del plano catastral con el de fincas de propiedad municipal. Éstas deberían corresponderse con las ubicaciones de la parcela 40 de las reparcelaciones, (9 localizaciones) pero no coinciden exactamente en su posición.
- Una serie de edificios no tienen división horizontal por ser de único propietario, y otros tienen una división horizontal con pocos titulares. Sin embargo, y fundamentalmente, en la zona de la calle Orense, los edificios tienen división horizontal muy atomizada.

## **III.- Información Registral:**

La información registral no se ha podido concretar, debido a problemas registrales y por el elevado número de asientos de la manzana.

Se hace notar, en general, que no se contemplan como tal las servidumbres de uso público en las propiedades privadas, en las zonas de paso y/o porches de uso público así como en los viarios subterráneos que las atraviesan.

## **7.4.- USOS Y ACTIVIDADES ACTUALES**

### **I.- Regulación:**

En cuanto a usos, y según la Normativa del APD y las ordenanzas del PP, se establece que el uso de los terrenos es de carácter Comercial, entendiéndose englobadas en este concepto, tal y como se refiere en el APD, las siguientes utilizaciones:

- Comercial propiamente dicho.

- Oficinas
- Espectáculos
- Salas de Reunión
- Cultural
- Hotelero.

Además se admiten los siguientes usos:

- Residencial restringido a la edificación en altura con acceso por la calle Orense.
- Industrial restringido, que sean compatibles con los usos anteriores y complementarios de estas actividades.

Haciendo una comparativa de estos usos con los usos establecidos por el PGOUM, se desprende la siguiente relación de usos permitidos en la manzana:

- Uso cualificado: Servicios Terciarios en su clase de Comercial.
- Otros usos permitidos:
  - a) Servicios Terciarios en la clase de:
    - Hospedaje.
    - Comercial.
    - Oficinas.
    - Terciario Recreativo, en las categorías de Salas de Reunión, Establecimientos para Consumo de bebidas y comidas, y Espectáculos.
    - Otros Servicios Terciarios.
  - b) Equipamiento cultural.
  - c) Residencial restringido (sólo en calle Orense).
  - d) Industrial restringido, que sean compatibles con los anteriores y complementarios de estas actividades.

## **II.- Proporcionalidad:**

Como se ha señalado anteriormente, en su concepción, se preveía un reparto de la superficie total de las parcelas de la manzana, de un tercio para edificios bajos y dos tercios para edificios altos. Del primer tercio se preveía su destino en un 75 % para uso comercial, y el resto (25%) a usos de espectáculos y varios. De los dos tercios restantes se establecía que se destinasen en proporciones de 30% a uso hotelero, 32,4% a uso residencial y el resto, 37,6%, a uso de oficinas. Estos porcentajes en cuanto a usos no se han fijado en el planeamiento.

En realidad, los edificios bajos (de 4 o menos alturas) son pocos, no llegando ni al 20% de la superficie total de las parcelas lucrativas. Su destino actual no llega al 25% de uso de espectáculos y varios, siendo el resto destinado fundamentalmente a uso comercial, pero también a uso terciario y transporte.

El uso hotelero tan solo está implantado en un edificio por lo que está muy lejos del 30% previsto. En cuanto al uso residencial, como uso genérico de los edificios, se implanta en casi la tercera parte de los edificios en altura, aunque dentro del mismo sea destinado finalmente a uso comercial (plantas bajas) y a uso de oficinas (plantas primeras y en algunas en altura).

El uso de oficinas se implanta en un alto porcentaje de los edificios en altura, y el uso comercial en un porcentaje importante pero en las plantas bajas.

Según el censo de actividades económicas de 2004, que se utiliza como orientativo, en el ámbito de AZCA se desprenden los siguientes porcentajes por actividades:

· Sector productivo empresarial	35,69
· Comercio	16,15
· Hostelería	0,62
· Transporte y logística	5,31
· Sector financiero	14
· Sector inmobiliario	15,38
· Administración y servicios públicos	2,46
· Activ. Personales, asociat., cult. Y deport.	3,46
· Activ. Nocturnas de ocio	4,92
· Sin código	2

### III.- Localización:

Tras el estudio realizado sobre los usos en cada uno de los edificios de la manzana y sobre los locales en cuanto a su localización y actividad actual, se desprende lo siguiente:

#### a) Con respecto a su zonificación:

- USO RESIDENCIAL: se localiza en los edificios que dan a la calle Orense, nº 6 a 28, y en el nº 32 de la calle General Perón.

#### - USO DE SERVICIOS TERCIARIOS:

· Clases Oficina y Hotelero: se concentra fundamentalmente en los edificios de altura. Tan sólo existe un hotel, el Holiday Inn, que se sitúa al norte de la manzana.

· Clases de Terciario Recreativo y Otros Servicios Terciarios y Comercial (categoría de mediano y pequeño comercio): se localiza fundamentalmente a nivel de las tres plataformas en las que se sitúa el espacio público, y más concretamente en la zona de Orense.

· Clase de Comercial (categoría de gran superficie): se concentra en el norte y en el sur de la manzana, concretamente Moda Shopping y El Corte Inglés, respectivamente.

#### b) Concentración de usos:

i.- Los locales con uso de servicios terciarios en la clase de Terciario Recreativo en la categoría de salas de reunión (discotecas, salas de fiesta y baile, clubes nocturnos, casinos, etc.) se concentran fundamentalmente en la planta primera (nivel 690) en la zona de la Vaguada y noroeste de la

manzana, existiendo otra zona en la parte de la Castellana en el mismo nivel al noreste de la manzana.

ii.- Como se ha dicho más arriba el uso de servicios terciarios en la clase de Comercial en la categoría de gran superficie, se concentra en el norte y en el sur de la manzana, concretamente Moda Shopping y El Corte Inglés, respectivamente, siendo este último de grandes dimensiones, el cual se extiende dispersamente y de forma desordenada como una gran mancha de aceite ocupando incluso espacios públicos.

iii.- El uso comercial de categoría de pequeño y mediano comercio, así como pequeñas oficinas, se concentra fundamentalmente en los locales que dan acceso a la calle Orense y General Perón, predominando las firmas comerciales de ropa y oficinas financieras.

iv.- En las plantas 1ª y 2ª o cuerpos bajos de los edificios de Orense se concentran usos de Oficinas y no residenciales.

v.- El uso residencial se sitúa en estos edificios de la calle Orense a partir de estas plantas, coexistiendo con el uso de oficinas.

#### IV.- Usos de los locales comerciales:

Dentro de las tres plantas que conforman la plataforma de acceso y de uso público (Baja o nivel 686, Primera o nivel 690 y Segunda o nivel 695), se deduce un total de unos 132.000 m<sup>2</sup> de superficie construida de locales comerciales propiamente dichos y/o oficinas y otros usos, lo que representa aproximadamente un 18 % sobre el total de la edificabilidad del conjunto. El resumen de distribuciones por planta, con superficie, número de locales y uso (todos ellos estimados en el momento del estudio), son los siguientes:

USOS	BAJA (686)		PRIMERA (690)		TERCERA (695)		TOTAL		
	m <sup>2</sup>	Nº	m <sup>2</sup>	Nº	m <sup>2</sup>	Nº	m <sup>2</sup>	%	Nº
T. COMERCIAL	28.710	14	33.368	31	28.094	42	87.442	66,2	87
T. OFICINAS	880	3	6.789	17	4.745	20	12.394	9,4	40
T. RECREATIVO	2.109	7	14.309	46	5.333	28	21.751	16,5	81
OTROS SERVICIOS TERCIARIOS	503	1	4.584	9	1.538	6	6.625	5,0	16
DOTACIONAL			1.478	4	1.449	2	2.927	2,2	6
SIN IDENTIFICAR /SIN USO			537	4	421	3	958	0,7	7
	29.202		61.045		41.580		132.097	100	237

#### V.- Usos dotacionales:

El planeamiento no admite como tal el uso dotacional, tan sólo admite el cultural y, de forma colateral, el de administración pública (si se engloba éste dentro del uso de oficinas, tal y como lo recogía el Plan General de 1985). Asimismo, aunque en el listado de usos del APD no figuraran los usos dotacionales, y por tanto tampoco las zonas verdes, sí se califican como tal en el plano de "Ordenación, Zonificación y Gestión" del APD.

Asimismo, se admite el uso dotacional para el transporte de forma indirecta para la parcela de la Subfase Sudeste, ya que, aunque no esté calificado como tal, se fija en

la reparcelación el destino de los terrenos para *servicios de terminales de líneas aéreas y enlaces ferroviarios*, los cuales se pueden equiparar al uso dotacional para el transporte ferroviario y aéreo incluidos en el PGOUM.

En líneas generales se pueden enumerar los siguientes usos dotacionales que existen en el ámbito:

- a) Administración Pública, aunque sin calificar por el planeamiento, existen varias oficinas en la manzana de AZCA pertenecientes a diferentes administraciones, como son:
- Juzgados de lo Social y de 1ª Instancia (c/ Orense nº 22).
  - Oficina Española de Patentes y Marcas (Pº Castellana nº 75).
  - SEPES (Pº Castellana nº 91).
  - Ministerio de Economía y Hacienda y Ministerio Fomento (c/ General Perón nº 38).
  - Tesorería General de la Seguridad Social (c/ Orense nº 22).

Últimamente se ha incorporado como tal (dotacional de administración pública) la antigua sede de las oficinas de la Asociación CONAZCA-2, localizado en la planta de cota 690 en la calle General Perón 34, cuyo destino será el de “centro de control de alumbrado público e integración de los centros de control de galerías y túneles de los túneles de AZCA” perteneciente al Ayuntamiento de Madrid.

- b) Servicios Públicos, aunque sin calificar se encuentra localizada a nivel de la planta 2 o cota 690, en la zona de la c/ General Perón 34, una Unidad de Policía Nacional.
- c) Zona Verde, está calificado como tal todo el espacio central, el cual se encuentra arbolado y ajardinado y en el que hay una fuente y un pequeño anfiteatro. Por el estado del pavimento, zonas ajardinadas espesas y zonas con poco aprovechamiento, necesita una gran remodelación.

Asimismo, también se califica como tal la superficie ocupada por los viarios subterráneos, aunque en este caso, tanto en superficie como en diferentes niveles de la plataforma en donde se ubican los comercios, se encuentra parcialmente ocupada por locales de uso privativo.

- d) Intercambiador o Servicios de Transporte, aunque sin calificar el planeamiento como tal, la parcela correspondiente a la Reparcelación de la subfase sudeste (plaza de la Estación o nº 41), su destino era de servicios de terminales de líneas aéreas y enlaces ferroviarios.
- e) Viario, corresponde a los viarios subterráneos pero que su huella se encuentra calificada en superficie como zona verde.

Dotaciones existentes en el barrio. El barrio donde se ubica AZCA es Cuatro Caminos dentro del Distrito de Tetuán. Según se desprende del “*Estudio sobre las dotaciones existentes en el entorno de AZCA*”, existe un déficit de dotaciones en el entorno de



AZCA en el uso deportivo y en todas las categorías de uso de equipamiento (educativo, salud, bienestar social y cultural).

## **VI.- Espacio de Uso Público:**

Además de los espacios calificados como de zona verde, dentro de las parcelas privadas, se prevé en la mayoría de las mismas una superficie de porches o espacio de uso público, en algunos casos en más de una planta, así como las cubiertas de algunos edificios, que comunican y enlazan con el espacio de uso y dominio público, permitiendo de esta forma una conexión e interrelación entre todas las parcelas dentro de la manzana.

Esta superficie de porches sumada al espacio público existente dentro de la manzana (con posibilidad de disfrute del peatón), teniendo en cuenta las tres plantas de plataformas (independientemente de la propiedad pública o privada), se puede contabilizar en un total de aproximadamente 162.000 m<sup>2</sup>.

## **7.5.- ACCESIBILIDAD.**

La inserción, penetrabilidad e intercomunicación es fallida. La manzana resulta una isla en la ciudad y cada edificio una isla en la manzana.

El Estudio de Accesibilidad efectuado realiza un análisis de los itinerarios o recorridos peatonales de la manzana, conforme a lo establecido en el Decreto 13/2007, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en materia de la Accesibilidad y Supresión de barreras arquitectónicas, del cual se desprende lo siguiente:

### **I.- Pavimento:**

Se puede considerar todo el pavimento de la manzana, tanto en su interior como el perimetral, como inadecuado a la normativa en su nivel de exigencia actual, excepto en parte de la calle Orense y en la totalidad de Raimundo Fernández Villaverde, así como en las inmediaciones de la torre Picasso, aunque también hay áreas en incorrecto estado de conservación.

En general, tanto el pavimento que se sitúa en propiedad privada como pública, se encuentra con casos de deterioro, y en algunos casos es irregular o se halla roto y suelto o se trata de suelo deslizante en mojado y con mantenimiento mejorable.

### **II.- Comunicación Vertical:**

Existen dentro de la manzana de AZCA multitud de elementos de comunicación vertical de conexión entre los diferentes niveles del espacio público, motivados por la topografía del área.

Se pueden contabilizar hasta 52 núcleos de escaleras en el espacio público y de uso público, que comunican dos o más niveles entre sí, y otros dos núcleos dentro de espacio privado pero de consideración pública (antiguos porches de carácter público que se han incorporado a espacio privativo).

En cuanto a núcleos de rampas de uso público de conexión entre dos o más niveles, se contabilizan un total de 10.

Además de estos núcleos de escaleras y rampas existen multitud de pequeñas escaleras, escalones y/o rampas que salvan pequeños desniveles.

En general, todas estas escaleras pueden considerarse no accesibles conforme a la legislación actual, ya que no cumplen totalmente los parámetros o criterios de accesibilidad en cuanto a barandillas (adaptadas o no, o inexistentes), pavimentos adecuados, tabicas, número mínimo de peldaños, etc. Asimismo, en cuanto a las rampas ocurre algo semejante, siendo en su totalidad deficientes en cuanto a accesibilidad conforme a la legislación actual, ya que las pendientes son excesivas, carecen de zócalo o barandillas, las barandillas no son adaptadas, el pavimento no es adecuado, etc.

### III.- Circulación:

En general los itinerarios peatonales tienen un ancho adecuado y la mayoría tiene pendiente adecuada (inferior al 6%). No obstante, se considera que alguna de las aceras perimetrales tiene una dimensión reducida para el flujo de tránsito peatonal que soportan.

#### a) Dimensiones de las aceras:

Todo el perímetro de la manzana AZCA se encuentra bordeado por una banda de acera, siendo esta de diferente dimensión en función de la calle correspondiente:

- CALLE RAIMUNDO FERNÁNDEZ VILLAVERDE. Tiene una dimensión aproximadamente uniforme de unos 5 m de ancho. Se encuentra interrumpida con los viarios de acceso y salida al nivel -1, tanto a la altura del antiguo edificio Windsor como del intercambiador de RENFE. En algún tramo esta acera se encuentra ampliada con suelo privado (porches del edificio Corte Inglés y explanada del intercambiador RENFE, en este último con escaleras, rampas y escalones compensados).
- CALLE ORENSE. Tiene una dimensión de entre 4 y 5 m. Se ve acompañada, en la mayoría del tramo, por porches que amplían el ancho de la misma, pero que en algunos casos se encuentran con tramos de escaleras o rampas. Se ve interrumpida por los accesos a las plazas de Manuel Gómez Moreno y de Carlos Trías Beltrán, con posibilidad de tráfico restringido para carga y descarga, y en esta última, para taxi y acceso al aparcamiento privado. Asimismo, en varios puntos y a través de propiedad privada y de los correspondientes tramos de escalera, se accede al nivel inferior y a la avenida de la Vaguada. Tiene árboles de alineación con sus correspondientes alcorques en el tramo de su parte central, frente a la calle Basílica, y cerca de la calle General Perón. Asimismo, dependiendo de la época del año, se colocan algunas terrazas pertenecientes a locales de establecimientos de bebidas de la calle.
- CALLE GENERAL PERÓN. Tiene una dimensión cercana a los 5 m de ancho. Asimismo, se encuentra interrumpida por accesos de vehículos a la altura de los números 32-34 a la planta 1 o nivel 690 bajo la plaza de Carlos Trías Beltrán, y por accesos al aparcamiento de los edificios

Master. La acera se ve ampliada en su dimensión con el suelo privado como consecuencia de retranqueos de la edificación o por la existencia de porches. En el tramo del edificio Europa se disminuye su sección como consecuencia de la incorporación del espacio público a la configuración del edificio. Tiene algunos árboles de alineación con sus correspondientes alcorques, sobretodo en la parte cercana a la calle Orense.

- **PASEO DE LA CASTELLANA.** Tiene una dimensión cercana a los 3 m de ancho, pero acompañado con árboles de alineación con sus correspondientes alcorques, que hacen disminuir su dimensión de tránsito. Aunque en todo el tramo esta acera se ve acompañada con porches y bandas ajardinadas de propiedad privada, no permite una mejor circulación peatonal, ya que tan sólo se reserva para el tránsito una pequeña franja de 1-1,5 m de ancha junto a la edificación, en algunos casos con tramos de escaleras, utilizándose la parte ajardinada para absorber la diferencia de cota entre acera y plataforma del edificio. Esta parte ajardinada incluye diferentes tramos de escaleras de comunicación entre ambas bandas. Por otro lado, se encuentra interrumpida por paso de vehículos en la zona del intercambiador de RENFE y para acceso a sótano del edificio del nº 85.

Toda la acera se encuentra ocupada por diverso mobiliario urbano que dificulta el tránsito, en mayor medida en las aceras más estrechas como en la Castellana.

**b) Itinerarios interiores**

Aunque tengan ancho adecuado y pendiente adecuada, se encuentran, en general: deficientemente iluminados; en algunos casos son recorridos parcialmente tortuosos. Tienen, a menudo, desniveles mediante peldaños, tramos de escaleras o rampa. Poseen cambio de pavimento el cual se encuentra casi todo en estado mejorable.

**IV.- Iluminación:**

En su mayoría, la iluminación existente no es adecuada e incluso insuficiente, no permitiendo un nivel de visibilidad óptimo con los criterios actuales.

Es prácticamente inexistente en la zona de Vaguada y Orense en el nivel 690 o primer nivel. Asimismo, en la zona del parque está también ausente o es muy tenue, por lo que hace que sea una zona no transitada a partir del anochecer.

Puntualmente, en algunas zonas, la iluminación se ha reforzado por diversas, destacando los alrededores de la Torre Picasso y el edificio Serantes.

**V.- Mobiliario:**

Está compuesto de pérgolas, jardineras, bancos, papeleras, fuentes o láminas de agua y casetas de información.

En general, el mobiliario es obsoleto, acentuándose este hecho en el interior de la manzana.

En la calle Orense es muy escaso aunque, sin embargo, cuenta con un quiosco de la ONCE y un elemento publicitario.

El mobiliario existente, en general, se encuentra bien ubicado, con ciertas excepciones en las que constituyen obstáculo a la circulación peatonal, en mayor medida en las aceras más estrechas como en la Castellana.

#### **VI.- Vados y pasos peatonales:**

Existencia de vados en los cruces de todas las calles perimetrales de la manzana, siendo la mayoría inadecuados con los criterios actuales por situarse en esquina, resaltando fundamentalmente los cruces en el paseo de la Castellana con los accesos al aparcamiento de la parcela de ADIF, con vados de esquina desorientados respecto al eje de cruce. También el cruce situado a la altura de la calle General Perón nº 32-34, cuyos vados no disponen del ancho adecuado, y carece de señalización horizontal y tienen bolardos no adecuados.

Se observa conflicto entre peatón y vehículos en ciertos puntos de acceso y salida del tráfico rodado, a o desde, niveles inferiores, fundamentalmente en la calle de Raimundo Fernández Villaverde y General Perón, y con los accesos a las plazas de Carlos Trías Beltrán y Manuel Gómez Moreno.

Una gran parte disponen de señalización horizontal, con pavimento señalizador de botones y rebajes adecuados.

#### **7.6.- SEGURIDAD Y EMERGENCIAS.**

Se han tenido reuniones con representantes de las Direcciones Generales de Seguridad y de Emergencias y Protección Civil del Área de Gobierno de Seguridad y Movilidad, así como de la Jefatura Superior de Policía de Madrid. En concreto con:

- Observatorio de Seguridad
- Comisaría de Policía del Distrito de Tetuán
- Cuerpo de Policía Municipal del Distrito de Tetuán.
- Videovigilancia Policial.
- Protección Civil y Bomberos.

De dichas reuniones se ha obtenido información referente a datos objetivos sobre seguridad y problemática real en la zona, así como las deficiencias y necesidades existentes en la manzana.

#### **I.- Seguridad.**

A lo largo del tiempo, se paso por las fases de una relevante zona de ocio nocturno no problemática, a un lugar problemático a partir de ciertas horas del día, a la fase actual de seguridad objetiva pero no percibida por los usuarios, por lo que en el recuerdo de las personas, conviven las tres fases de percepción.

En concreto, en la cota 690 entre la mitad norte de la avenida de la Vaguada y la esquina con General Perón, se localiza una zona con pasadizos solitarios, que convierten a AZCA en una zona con percepción inadecuada para pasear, y en la que

convivían hasta unos 20 locales de ocio nocturno (entre discotecas, bares de copas, saunas y sex-shop).

Los datos policiales muestran que los incidentes o delitos ocurridos en la manzana, no son mayores que en el resto de barrios de Madrid. No obstante, debido a la situación en que se encuentra, sobretudo la esquina noroeste (itinerarios tortuosos, insuficiente iluminación, pasadizos, etc.), junto con la existencia de locales cerrados y otros carentes de identificación, resulta una zona mal percibida por los usuarios por su mala calidad visual, y por ende con una percepción inadecuada tanto por su estado como por el reducido tránsito de personas.

Las mejoras en cuanto a la presencia policial en la zona, mayor control de las licencias de estos locales y la implantación de una unidad de la policía nacional en la zona, no han logrado superar ciertos tópicos y leyendas urbanas.

## **II.- Plan de Seguridad y Emergencias.**

Se mantiene reuniones con personal de Protección Civil y Bomberos respecto a las necesidades o problemática de la manzana en cuanto a protección.

Tras el desgraciado accidente ocurrido hace unos años en la manzana como consecuencia del incendio de la torre Windsor, en el que se obligó a derribar la totalidad del edificio, y en el que se causaron ciertos daños a los edificios colindantes, parece recomendable establecer un plan de seguridad y/o emergencias conjunto para la manzana de AZCA. Conforme a la normativa se dispondrá de planes individuales de cada uno de los edificios, pero parece deseable establecer un plan conjunto del ámbito.

## **7.7.- MOVILIDAD**

### **I.- Movilidad (Circulación rodada y peatonal):**

El complejo AZCA desde su planteamiento inicial quiso separar la circulación rodada de la peatonal, trasladando la primera a la red subterránea, dejando el nivel de calle para el peatón.

#### **a) Circulación Peatonal**

- i) CIRCULACIÓN PERIMETRAL, por las aceras perimetrales de la manzana. Por ellas es por donde existe actualmente un mayor flujo de personas. A veces, se encuentra interrumpido por la circulación rodada.
- ii) CIRCULACIÓN INTERIOR, por los diferentes espacios públicos, pasillos, plataformas, jardines, etc., que se encuentran en los tres niveles que conforman el basamento y que se comunican entre sí y con las calles perimetrales, directamente o mediante núcleos de escaleras o rampas. El flujo de personas en el interior es mucho menor que el perimetral, y este desplazamiento peatonal interior aumenta sólo en las rutas para realizar el acceso desde el perimetral a edificios concretos que se encuentran en el interior.

**b) Circulación Rodada.**

- i) **CIRCULACIÓN PERIMETRAL:** en las calles Raimundo Fernández Villaverde, Orense, General Perón y paseo de la Castellana, todas ellas de doble sentido de circulación, y en el paseo de la Castellana además carril bus y vía de servicio, también para cada sentido.
- ii) **CIRCULACIÓN INTERIOR SUBTERRÁNEA.** Dentro de la manzana para el tráfico rodado y en su subsuelo, existe una circulación en anillo, con movimiento en el sentido de las agujas del reloj, en dos plantas superpuestas, y con 2 a 4 carriles, dependiendo del tramo. Estos tramos son:
- **Avenida de la Vaguada**, es el tramo que va de la calle Raimundo Fernández Villaverde a la de General Perón, sensiblemente paralelo a la calle Orense.
  - **Avenida Centrum**, es el tramo sensiblemente paralelo a la Castellana y que desemboca en la calle Capitán Haya por debajo de la calle de General Perón.
  - **Transversal Norte**, es el tramo que une las anteriores en la parte Norte y es paralela a la calle General Perón.
  - **Transversal Sur**, es el tramo que comunica las dos primeras de forma oblicua y que conecta con el viario subterráneo de Hermanos Pinzón.

Asimismo, existen dos ramales en la zona sureste que acometen en la Transversal Sur, con doble sentido de circulación y un carril por sentido, cuya misión es dar acceso a los aparcamientos y dársenas de algunas parcelas de esa zona.

El nivel -1 tiene un gálibo señalizado máximo de 4 m y en el nivel -2 es de 3 m, aunque en algunos tramos es algo mayor. Desde él y por las vías de acceso y salida de la manzana, se accede a los aparcamientos de cada una de las parcelas, en la mayoría desde ambos niveles. Los dos niveles se encuentran comunicados entre sí a través de sendas rampas a la altura de la torre Picasso en la Vía Transversal Norte. El tráfico se realiza fundamentalmente por el nivel -1, mientras que en el nivel -2 apenas existe circulación rodada.

En el nivel de planta primera (cota +690) existe una zona de acceso del tráfico rodado desde la calle General Perón entre los edificios de torre Picasso y Moda Shopping, fundamentalmente para carga y descarga.

- iii) **CIRCULACIÓN EN SUPERFICIE.** El acceso a nivel de superficie se encuentra restringido, tan sólo es posible el acceso a las plazas de Mariano Trías Beltrán para servicio del Hotel Holiday Inn, incluso con parada de taxi, y para acceso a un parking privado, y a la plaza de Manuel Gómez Moreno. A la plaza de Pablo Ruiz Picasso también es posible acceder de forma restringida para carga y descarga, eventos y emergencias.



## **II.- Flujos Peatonales:**

Por la manzana de AZCA circula diariamente un flujo peatonal de alrededor de 100.000 personas en día laboral y 50.000 en fines de semana. Esto hace de AZCA una de las zonas más transitadas de la ciudad de Madrid.

El número de vecinos que residen en la manzana de AZCA asciende a cerca de 4.300, lo que supone sólo el 5% del total del flujo de la zona.

El número de trabajadores que localizan su empleo en los edificios de la manzana asciende a cerca de 25.000 personas, lo que supone un 25% del flujo total de la zona.

Las 62.285 personas que visitan la zona a diario lo hacen por motivos, en su mayoría, de compras, siendo el Corte Inglés y el centro Comercial Moda Shopping los dos focos de atracción más importantes de la zona, así como los soportales de la calle de Orense.

La circulación peatonal se realiza fundamentalmente por el perímetro, siendo el interior de la manzana una zona poco transitada, aunque exista un importante flujo de trabajadores a los edificios en altura ubicados en el interior.

Este flujo se realiza fundamentalmente desde el perímetro a los edificios por zonas de paso sólo a horas de entrada y salida de trabajadores, por lo que en el resto del día no hay prácticamente tránsito peatonal en el interior.

El hecho de que en el interior de la manzana exista poco tránsito peatonal puede ser debido a la percepción subjetiva de seguridad, a la falta de atractivos específicos para su desplazamiento, a la reducida calidad del paisaje urbano (iluminación, topografía con muchos pasadizos, escaleras, recovecos y zonas cubiertas, ausencia del atractivo de concurrencia peatonal, etc.), por dificultades de accesibilidad y conexión, y otros.

No obstante, el espacio central es utilizado para descanso y zona de almuerzo por trabajadores de las oficinas y comercios de la manzana, disminuyendo su utilización durante el resto del día, tanto por vecinos como por viandantes.

La importancia del transporte público se hace evidente por el gran flujo de personas, siendo el intercambiador de transporte de Nuevos Ministerios el punto de mayor afluencia por la concurrencia de la estación de Cercanías y de Metro, reforzada por el resto de medios de transporte de la zona. Baste citar el dato de que entre las 8 y las 9 de la mañana realizan la salida de la estación de Cercanías de Nuevos Ministerios más de 14.000 viajeros. Los datos concretos referidos al año 2013 se encuentran recogidos en el apartado de transporte público (apartado VI de Movilidad).

Asimismo, por la noche el interior de la manzana pasa a ser una zona de escasos peatones excepto en el área noroeste (calle Orense esquina con General Perón) en donde se concentra una zona de locales de copas y por donde transitan en los días de mayor afluencia (fines de semana) unas 1.700 personas.

Como ejemplo de flujo peatonal, se ha recogido en el Anexo I, el estudio realizado por el Departamento de Planeamiento Viario, sobre la acera del Paseo de la Castellana, nº 85, el día 14 de mayo de 2013, entre las 7 y las 22 horas, que recoge un flujo de 8.084 peatones y 84 bicicletas hacia Raimundo Fernández Villaverde.

### III.- Carga y descarga:

La carga y descarga de mercancías actualmente se realiza tanto en superficie como bajo rasante:

- a) En superficie: Se realiza perimetralmente, fundamentalmente en las calles de Orense y General Perón, que es donde se concentra el pequeño comercio, tanto en zonas reservadas como en doble fila. De forma menos importante también existe en el paseo de la Castellana y en la calle de Raimundo Fernández Villaverde, esta última coincidiendo con las ferias de artesanía en la plataforma del intercambiador de RENFE. En las plazas de Carlos Trías Beltrán y Manuel Gómez Moreno se admite el acceso para carga y descarga.

A pesar de existir algunas zonas reservadas para el aparcamiento de la carga y descarga en las calles de Orense (3 zonas) y en el paseo de la Castellana (1 zona), no es suficiente, y en determinadas horas y zonas se realiza ésta en segunda fila, o en zonas no permitidas.

- b) Bajo rasante: Todos los edificios tienen acceso desde los viales públicos interiores de los niveles de circulación subterránea. Unos tan sólo acceden para el aparcamiento de vehículos y otros además para la carga y descarga de mercancías, poseyendo en algunos casos muelles de descarga en el interior de la parcela. Estos accesos a cada uno de los edificios se realizan por ambos niveles o tan sólo por alguno de ellos.

Actualmente, la carga y descarga que se realiza en los edificios por estos niveles subterráneos tiene lugar en la planta -1, llevándose a cabo de una forma poco ordenada, pues se realiza, en la mayoría de los edificios, en las bandas de circulación de acceso al edificio, en las que está prohibido aparcar, y en las que en algunos casos se ponen varios camiones aparcados en línea uno detrás de otro a la espera de ser cargados o descargados. Esto provoca la anulación de un carril de circulación y además, al no tener apenas maniobra para la carga y descarga, en un segundo carril se aumenta en peligrosidad como consecuencia de la no señalización de la actuación. Es frecuente la utilización de toros mecánicos para la realización de la carga y descarga.

El Corte Inglés realiza la carga y descarga a final del horario al público, pero utilizando los viales que pinchan del anillo (que son públicos), para el aparcamiento de camiones a la espera de su carga y/o descarga.

Algunos edificios que poseen muelles o zonas de descarga, los han cerrado y ocupado para otro uso, por lo que provocan que la carga y descarga se tenga que realizar fuera de los edificios en los carriles de circulación.

En el nivel -2 apenas se realizan operaciones de carga y descarga, tal vez por tener menor gálibo.

Aunque no se encuentra en los viarios subterráneos, en el nivel de planta primera (cota 690) y con acceso desde la calle de General Perón, existe una plataforma con posibilidad de circulación rodada, en suelo de propiedad pública, que es utilizado y ocupado por usuarios de algunos edificios para carga y descarga de mercancías y para estacionamiento de vehículos. Incluso

existe una caseta con control de entrada y salida de vehículos por medio de barreras.

#### **IV.- Accesos y salidas:**

- a) Accesos: La circulación rodada en el interior de la manzana en las plantas -1 y -2, accede desde las calles:
- HERMANOS PINZÓN, atravesando en túnel el paseo de la Castellana: accede directamente a ambos niveles de circulación.
  - Desde la calle ORENSE en las proximidades del nº 30, atravesando en túnel la calle General Perón, se accede directamente a ambos niveles de circulación.
  - Desde la calle GENERAL PERÓN sentido oeste, entrando a la altura de la calle Capitán Haya, en forma de lazo atravesando en túnel aquella, se accede directamente a ambos niveles de circulación, y a la misma altura que en el enlace anterior.
  - BASÍLICA, desde la calle General Moscardó, atravesando en túnel la calle Orense, se accede directamente a ambos niveles de circulación.
  - AGUSTÍN DE BETANCOURT, atravesando en túnel la calle Raimundo Fernández Villaverde, se accede directamente a ambos niveles de circulación.
  - RAIMUNDO FERNÁNDEZ VILLAVERDE, a la altura de la calle Agustín de Betancourt, se accede directamente a tan sólo el nivel -1, en conexión con el enlace anterior.
  - Asimismo, desde esta misma calle a la altura del intercambiador de Nuevos Ministerios para acceso al aparcamiento en superficie, se permite el acceso a través de un viario que circula por la parcela de ADIF y que termina desembocando en la vía de servicio del paseo de la Castellana.
- b) Salidas: Desde el interior se permite la salida de vehículos a las calles siguientes:
- Por BASÍLICA, a la calle GENERAL MOSCARDÓ, atravesando en túnel la calle Orense, se permite la salida directamente desde ambos niveles de circulación.
  - AGUSTÍN DE BETANCOURT, atravesando en túnel la calle Raimundo Fernández Villaverde, se permite la salida directamente desde ambos niveles de circulación.
  - RAIMUNDO FERNÁNDEZ VILLAVERDE, a la altura de la calle Agustín de Betancourt, se permite la salida directamente desde tan sólo el nivel -1 en el enlace anterior.

Hay otra salida a esta calle, a la altura del intercambiador de Nuevos Ministerios, tan sólo para taxis y con su correspondiente parada, a través de un viario que circula por la parcela de Adif, desde tan sólo el nivel -1.

- PASEO DE LA CASTELLANA, a la altura del intercambiador de Nuevos Ministerios, en el mismo punto que la salida anterior, se permite la salida a cota de calle a la vía de servicio en sentido sur y para acceso al aparcamiento en superficie, a través de un viario que circula por la parcela de ADIF, desde ambos niveles de circulación.

Hay otra salida al tronco central en sentido sur de este viario, a la altura de la calle Hermanos Pinzón, atravesando en túnel la vía de servicio, desde el nivel -1 de circulación.

- CAPITÁN HAYA, atravesando en túnel la calle General Perón, se permite la salida directamente desde ambos niveles de circulación.

- c) Otras conexiones: Desde la calle HERMANOS PINZÓN también se permite la conexión directa con el PASEO DE LA CASTELLANA al tronco central en sentido sur, atravesando en túnel la Castellana.

#### **V.- Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos:**

Se tiene información del aforo Manual de Intersecciones o IMD de 1997 y de 2007 para las entradas y salidas de AZCA, de los que se puede desprender lo siguiente:

- Existe una pequeña disminución en número de vehículos entre ambas fechas (se pasa de unos 45.000 vehículos a 37.000).
- Ha habido un cambio de prioridad de utilización entre ambos periodos, ya que tanto el acceso como la salida han modificado en preferencia:

##### **a) Accesos**

- En **1997** el acceso de mayor demanda era el de Agustín de Betancourt (un 27%), seguido del de Hermanos Pinzón (21%) y General Perón (18%).
- En **2007** el acceso de mayor demanda era el de Hermanos Pinzón (37,6%), seguido del de Raimundo Fernández Villaverde (19%) y General Perón (14%).

##### **b) Salidas:**

- En 1997 la salida de mayor demanda era la de Capitán Haya (45%), seguida de la de Agustín de Betancourt (un 24,7%) y Castellana/RENFE (12%).
- En 2007 la salida de mayor demanda era la de Capitán Haya (34,8%), seguida de la de Castellana (25,7%) y Raimundo Fernández Villaverde (21,7%).

Tal y como se ha señalado anteriormente, existe un conflicto del tráfico rodado con el peatonal en los accesos y salidas a los túneles que atraviesan aceras, que podría

mejorarse con criterios actuales en al menos en alguno de ellos, debido a la existencia de suficientes accesos y salidas alternativos.

## VI.- Transporte público:

El transporte público en las inmediaciones se realiza a través de Metro, Autobús de la EMT, Cercanías RENFE, y taxi.

a) Metro. Existencia de 2 estaciones de metro en las inmediaciones de la manzana:

- NUEVOS MINISTERIOS, líneas 6, 8 y 10, con salidas por la calle Orense, por las proximidades del centro comercial, por el intercambiador de RENFE y al paseo de la Castellana, todos en las inmediaciones de la calle Raimundo Fernández Villaverde. Los viajeros en las horas punta de Metro, para el sentido más cargado, en cada una de las líneas de Metro, con independencia del modo en que hayan entrado en Metro, se recogen a continuación:

LINEA	NOMBRE	SENTIDO	TURNO	SUBIDOS HP	BAJADOS HP
6	NUEVOS MINISTERIOS	1	mañana	2.161	2.742
		1	mediodía	1.631	1.431
		1	tarde	1.335	1.251
		2	mañana	1.191	1.166
		2	mediodía	1.635	1.941
		2	tarde	1.806	1.383
8	NUEVOS MINISTERIOS	1	mañana	6.009	0
		2	mediodía	0	3.842
		2	tarde	0	4.627
10	NUEVOS MINISTERIOS	2	mañana	2.402	3.187
		1	mediodía	1.658	1.192
		1	tarde	2.058	1.226

Los viajeros que entraban en la estación de Metro de Nuevos Ministerios y su distribución por líneas para cada uno de los días de noviembre de 2013 se recogen en el Anexo I. Estos viajeros no incluyen los trasbordos entre líneas de metro, siendo únicamente los viajeros que entran en la red de metro en esta estación, pudiendo, por tanto, venir de Cercanías, EMT, andando, etc. Igualmente, en este Anexo se recogen la ficha de la estación de cercanías de Nuevos Ministerios, en la que se recogen los viajeros que entran y salen de la estación en el año 2010, con el detalle del modo de acceso, título de transporte, edad, y otros.

- SANTIAGO BERNABÉU, línea 10, con salidas dentro de la manzana de AZCA a la altura de Torre Europa y por el paseo de la Castellana junto a la plaza de Lima.

b) Autobús EMT. Circulan varias líneas de autobuses de la EMT por las calles perimetrales de la manzana:

- Raimundo Fernández Villaverde: Líneas C-1 y C-2, con paradas a la altura del intercambiador de RENFE.

- Orense: Líneas 5 y 149, sólo en sentido N-S, con 3 paradas compartidas en este tramo de calle: semiesquina con las calles General Perón, Basílica y Raimundo Fernández Villaverde.
  - General Perón: Línea 43. Con parada a mitad del tramo de la calle.
  - Castellana: Líneas 14, 27, 40, 126, 147 y 150 y N-20. Cuenta con tres paradas compartidas en este tramo en el carril bus, a la altura del intercambiador de RENFE, de la calle de Hermanos Pinzón o plaza de Pablo Ruiz Picasso y de la plaza de Lima. La línea 126 cuenta con su cabecera en Nuevos Ministerios.
- c) RENFE (Cercanías). Por la estación de Nuevos Ministerios pasan las líneas de Cercanías C-1, C-2, C-7, C-8, C-8a, C-8b y C-10. Existen 4 vías y andenes en la estación. Asimismo, tiene parada en esta estación la nueva línea Atocha-Chamartín. Es significativo el dato de salida de viajeros por la estación de Cercanías en día laborable entre las 8 y las 9 de la mañana en una cantidad de 14.000 personas.
- d) Taxi. En las vías periféricas existen algunas zonas reservadas para la parada de taxis, así como en el interior de la manzana en las proximidades del hotel Holiday Inn. En total hay 9 zonas de paradas de Taxi con un total de 56 plazas reservadas. En algunos momentos del día se sitúan en dichas zonas más taxis que las plazas reservadas colocándose en segunda fila, afectando consecuentemente al tráfico.

## VII.- Estacionamiento y Aparcamiento:

El estacionamiento y aparcamiento en la manzana se organiza de la siguiente manera:

### a) En superficie:

- Perimetral, como zona azul, sólo en las calles de Orense, General Perón y paseo de la Castellana. En total hay posibilidad para unas 238 plazas.
- Existe un aparcamiento público en superficie en la parcela de Adif de 160 plazas.
- Asimismo, existen zonas de estacionamiento reservado para discapacitados (6 plazas), para motos (79 plazas), para policía nacional (10 plazas) y para embajadas (7 plazas).
- Se admite el acceso a taxis en la plaza de Carlos Trías Beltrán, con plazas reservadas junto al hotel.

En varios puntos del ámbito en zonas de aparcamiento, hay contenedores de vidrio y de papel y cartón.

### b) En bajo rasante.

Todos los edificios tienen varias plantas de aparcamiento bajo rasante, ocupando prácticamente la totalidad de la parcela, cuyo acceso fundamentalmente se realiza desde los niveles subterráneos de circulación. En total existen unas 7.833 plazas de aparcamiento privado en los edificios.



En algunas parcelas el acceso y/o salida a los aparcamientos se realiza desde una de las calles perimetrales: c/ Orense en el acceso a la plaza de Carlos Trías Beltrán; c/ General Perón a la altura de los números 32-34, y nº 38; y paseo de la Castellana en el nº 85.

- c) En la planta nivel Primero o 690, con acceso desde la calle General Perón existe, una zona de carga y descarga y aparcamiento restringido de uso privativo sobre espacio de propiedad pública, con un total de unas 120 plazas. Asimismo, existe una reserva de plazas para policía nacional. Desde este acceso se permite el acceso al aparcamiento de dos parcelas (hotel Holiday Inn y parcela E-17).

En ciertas horas del día, se observa el aparcamiento en segunda fila, fundamentalmente para carga y descarga o para pequeñas operaciones. Asimismo, hay zonas en las que se aparcan motos en la acera de forma inadecuada, entorpeciendo el paso al peatón.

## 7.8.- URBANIZACIÓN E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES.

### I.- CON-AZCA

Con fecha 23.06.1977 se constituyó la Asociación de Conservación de la Manzana "A" de la Zona Comercial de la Avenida del Generalísimo de Madrid CON-AZCA, con obligación de la conservación urbanística durante 20 años de los siguientes elementos:

- a) Los terrenos de dominio y uso público que se corresponden con la red viaria subterránea, casetas de ventilación y espacio central y que no pertenecen a ninguno de los 41 solares que se desgajan de las reparcelaciones y ventas del ámbito.
- b) Colectores. Discurren todos ellos por terrenos de uso y dominio públicos por debajo de la red viaria subterránea, con pozos y galerías de acometida hasta las parcelas colindantes, excepto el ramal por debajo del acceso Basílica que se sitúa en la parcela N-3, y la unión al colector axil que cruza por terrenos de la parcela B-17/AC-4a hasta la Castellana.
- c) Galerías de servicios. Se sitúan por debajo de la red viaria subterránea por terrenos de uso y dominio públicos, excepto: la que atraviesa las parcelas A-4a/A-10a/AC-4b, hacia Hermanos Pinzón que conectando con la de la Castellana; y la que accede a Basílica que atraviesa la parcela N-3. Los otros dos accesos a las mismas son: a la altura de Agustín de Betancourt desde la que existe en la calle Raimundo Fernández Villaverde; y desde las rampas de entrada subterránea por General Perón.
- e) Red viaria subterránea, en dos plantas, descrita en el apartado 7.7 anterior.
- f) Zonas peatonales

En dicha Asociación participaban obligatoriamente el 100% de los propietarios.

### II.- CONAZCA-2

Posteriormente, tras la finalización de este periodo, a través de la asociación CON-AZCA/2, y mediante convenio de 04.06.1999 con el Ayuntamiento de Madrid por el periodo de 10 años, se renovó la conservación de la manzana. El Ayuntamiento aportaba el 48% del presupuesto anual.

Durante este último periodo la conservación realizada tan sólo ha sido mantenimiento y limpieza de la urbanización e infraestructuras primitivas, sin modificaciones o mejoras sustanciales.

### **III.- AYUNTAMIENTO DE MADRID.**

A partir del 05.06.2009 el Ayuntamiento de Madrid se ha hecho cargo de la conservación de las instalaciones de dominio y uso público. Por lo que el Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, se encarga de la limpieza y cuidado de las zonas verdes y espacios de propiedad pública, y el Área de Gobierno de Obras y Espacios Públicos se encargaba del mantenimiento y conservación de las vías subterráneas y los espacios y áreas de propiedad pública, hasta la reorganización actual del Ayuntamiento de Madrid, que pasó a denominarse Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.

Durante el año 2008 salió a concurso (BOAM de 29.04.08) por el Área de Gobierno de Obras y Espacios Públicos la convocatoria para la redacción de un proyecto de construcción y remodelación integral del paseo de la Castellana e inserción del itinerario ciclista entre la calle Raimundo Fernández Villaverde y la plaza Castilla, sin que se ejecutara.

Asimismo, se llevaron a cabo las obras para la creación de un centro de control en las antiguas oficinas emplazadas en los subterráneos de la plaza de Carlos Trías Bertrán, para la gestión y el mantenimiento del alumbrado público, de las galerías de servicio y de los túneles del Ayuntamiento de Madrid, e integración de elementos de seguridad de los túneles de AZCA, financiado por el Fondo Estatal para el Empleo y la Sostenibilidad Local de 2010.

### **7.9.- GESTIÓN Y EJECUCIÓN.**

Se han realizado consultas en los archivos municipales referentes a las licencias concedidas para la edificación de las diferentes parcelas. Asimismo, se han consultado ciertas licencias de actividad en algunos locales comerciales.

También se iniciaron conversaciones con el Servicio de Disciplina Urbanística del Área y de la Junta Municipal del Distrito de Tetuán, referidos a los aires acondicionados de locales privados al espacio público y pasillos interiores. Falsos techos rotos o en mal estado en los espacios públicos cubiertos, etc.