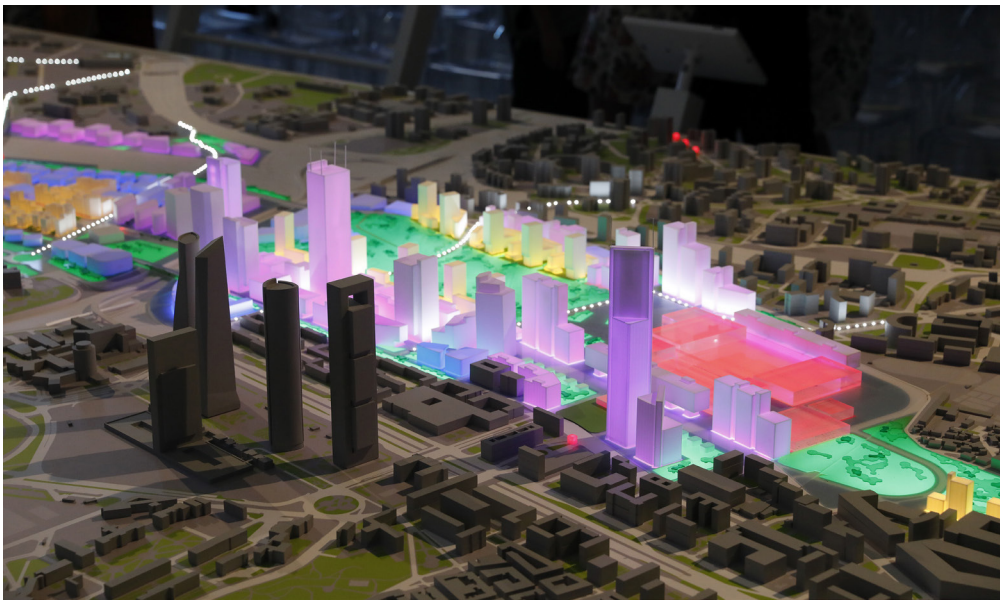




Un Nuevo Norte para un nuevo Madrid

José Manuel Calvo

Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible - Ayuntamiento de Madrid

Agradecimientos Documentación

Michela Romani - Directora de Comunicación Externa DCN Madrid

A New North for a New Madrid - The project for the redevelopment of Madrid's northern area is already a reality. From the proposal of renewal for the Chamartín train station and its surroundings, in the early nineties, until today, twenty-five years have elapsed. A quarter of a century, in which multiple and different reasons stopped the development of a urban plan aimed at finding solutions for the three million square metres of land making of the "Área de Planeamiento Específico, APE 08.03 Prolongación de la Castellana" (Specific Planning Area, APRE 08.03 Extension of la Castellana). This operation, colloquially known as "Operación Chamartín" (Chamartín Operation), has been now given the name of "Madrid Nuevo Norte (MNN)" (Madrid New North). It's not only a change of name, but a change of direction regarding the organising elements that had characterised the proposals for the redevelopment of this area prior to our arrival to the municipal government.

What started as a plan aimed at generating tertiary sector uses in the surroundings of Chamartín station and financing, with the sale of those facilities, the urgent renewal of the largest railway hub in the city, together with Atocha, ended up by being a monitored operation directed by a private company —Distrito Castellana Norte (DCN), a subsidiary of BBVA Bank that has the right over Adif's soil since they were awarded the contract in a public competition in 1993. When we took office, we decided to set the layout of a new project, recovering the public control over the operation and placing the city and its citizens' interests over any other particular interest. The plan Madrid Nuevo Norte offered us an unbeatable opportunity to apply the principles of our model of city in a

metropolitan-scale urban area located in a strategic position.

1. Bet on public transport

Under the Spanish PP government, different projects for the extension of la Castellana were made in the years 2004, 2009 and 2015. Without evaluating the strengths and weaknesses of each one of them, we can point out that all three proposed an urban design totally dependent on the private vehicle, by gathering great number of offices around the M30 without offering public transport alternatives. However, in MNN, this system is inverted by locating the tertiary sector uses near the station. Besides, in order to give the green light to the new plan we have set as a condition that Adif allocate the funds from the sale of its lands for the renewal of Chamartín station, something aimed at improving the area connectivity and the short-distance services. This measure, together with the contemplated metro and bus service improvements, will allow us to reduce the number of journeys by car to 20%, so the remaining 80% are made by public transport.

2. Reduced suitability for building

One of the most questioned issues about the operation is its excessive building potential. Originally, the General Plan established a building coefficient of 0.6 buildable square metres out of one square meter of land for the whole operation, but in 2002 the coefficient was raised to 1.05 m²/m². This index might not seem excessive per se, but, when applying it to the whole territory —including the railways, which are not buildable— the excess building potential had to be

relocated to the areas in which it could be developed, having as a result a building volume exceeding the territory's capacity. This situation has been corrected in the new project, in which the railway lands don't generate building potential, meaning a change from the 3.34 million square meters in the General Plan to the 2.66 established in the modification in process, a net reduction of 714,000 square meters.

3. More public housing

Other aspect that has given rise to criticism towards Operación Chamartín as it was formulated in the past is the lack of social payback that such a significant operation would have for the city. The city council was compelled to process the instruments of the new approach and to make important public investments, receiving in return the minimal transfer of land provided by the Land Law: public plots and 10% of the social housing. We believe this was clearly insufficient and, for this reason, the MNN project increases the protected housing up to 20% and adds as a requirement that the additional land the municipality is entitled to receive has a residential use. This way, we'll have about 4000 public housing units available in the area, 36% of the total allocated to social renting, leaving aside our predecessors' bad habit of limiting the public housing establishment to the south-eastern periphery.

In essence, the new project leaded by the city council aims at closing a sore bleeding for too many years in the city, getting over the old urban development models that have proven to fail, in order to put our city at the forefront of the most prominent capitals. Operación Chamartín is a thing of the past. The future is called Madrid Nuevo Norte.

El proyecto para la reordenación del norte de Madrid ya es una realidad. Desde que a principios de los noventa se planteó la remodelación de la estación de Chamartín y su entorno hasta hoy, han transcurrido veinticinco años. Un cuarto de siglo en el que múltiples y diversas razones impidieron desarrollar un plan urbanístico que diera solución a los tres millones de metros cuadrados de suelo que comprende el "Área de Planeamiento Específico, APE 08.03 Prolongación de la Castellana". Esta actuación, denominada coloquialmente "Operación Chamartín", ha sido rebautizada ahora como "Madrid Nuevo Norte (MNN)". No se trata solo de un cambio de nombre sino de un cambio de rumbo respecto de los elementos estructurantes que habían caracterizado a todas las propuestas de ordenación de este espacio realizadas con anterioridad a nuestra llegada al gobierno municipal.

Lo que empezó como un plan para generar usos terciarios alrededor de la estación de Chamartín y financiar con la venta de esos aprovechamientos la necesaria remodelación del que es, junto con Atocha, el gran nodo ferroviario de nuestra ciudad, terminó siendo una operación tutelada y dirigida por una empresa privada: Distrito Castellana Norte (DCN), una filial del BBVA que tiene concesionados los derechos de los suelos de Adif en ese ámbito desde que les fueran adjudicados mediante concurso público en 1993.

Al asumir el gobierno, decidimos iniciar la redacción de un nuevo proyecto, recuperando la tutela pública sobre toda la actuación y situando los intereses de la ciudad y de sus habitantes por encima de cualquier otro interés particular. El plan Madrid Nuevo Norte nos ofrecía una inmejorable oportunidad de aplicar los principios de nuestro modelo de ciudad a un área urbana de escala metropolitana y situada además en un emplazamiento estratégico.

1. Apuesta por el transporte público

Durante los gobiernos del PP se realizaron distintos proyectos para la prolongación de la Castellana en los años 2004, 2009 y 2015. Sin entrar a valorar las virtudes y defectos de cada uno de ellos, sí podemos señalar que los tres planteaban un diseño urbano absolutamente dependiente del vehículo privado, al concentrar un gran volumen de oficinas en el entorno de la M30 sin ofrecer alternativas de transporte público. Sin embargo, en MNN este esquema se invierte al ubicar los usos terciarios en las proximidades de la estación. Además, para dar luz verde al nuevo plan hemos establecido la condición de que Adif destine los fondos que recibirá por la venta de sus suelos a la remodelación de Chamartín, lo que mejorará la conectividad del ámbito y el servicio de cercanías. Si a esto le añadimos las ampliaciones previstas de metro y autobús, llegaremos a reducir el número de viajes en coche al 20%, de manera que el 80% restante se realizarán en transporte público.

2. Reducción de la edificabilidad

Uno de los aspectos que más se han cuestionado de esta operación es su excesiva edificabilidad. Originalmente, el Plan General fijó un coeficiente de 0,6 m² edificables por cada m² de suelo (m²e/m²s) para el conjunto de la actuación pero en el año 2002 la cifra se elevó hasta 1,05 m²e/m²s. Este índice, aunque en sí mismo no parece excesivo, al aplicarse sobre la totalidad del suelo, incluyendo las vías del tren que no se cubren, obligaba a trasladar esa edificabilidad extra a aquellas zonas en las que sí podía materializarse, generando un volumen edificatorio que excedía la capacidad del territorio. Esta situación se ha corregido en el nuevo proyecto, donde los suelos ferroviarios que no se transforman ya no generan edificabilidad, lo que supone pasar de los 3,34 millones de m² que fijaba el Plan General a los 2,66 que establece la modificación que estamos tramitando, una reducción neta de 714.000 m².

3. Más vivienda pública

Otro aspecto que ha acarreado muchas críticas a la Operación Chamartín en los términos en que fue planteada en el pasado, era el escaso retorno social que una actuación de estas características iba a tener para la ciudad. El Ayuntamiento tenía que tramitar los instrumentos de planeamiento y realizar importantes inversiones públicas para recibir únicamente a cambio las cesiones mínimas que fija la ley del suelo: las parcelas dotacionales y el 10% de vivienda protegida. Entendíamos que esto era claramente insuficiente y, por ello, en MNN elevamos al 20% el porcentaje de vivienda protegida y añadimos también la condición de que todo el suelo adicional que le corresponde recibir al municipio se haga en uso residencial. De esta forma, dispondremos de unas cuatro mil viviendas públicas en el ámbito, un 36% del total, para destinarlas al alquiler social, dejando atrás la mala costumbre que tenían nuestros antecesores de localizar la vivienda pública exclusivamente en la periferia sureste.

En definitiva, el nuevo proyecto liderado por el Ayuntamiento viene a cerrar una herida abierta en la ciudad durante demasiados años, superando los viejos modelos de desarrollo urbano, que se han mostrado fracasados, para situar a nuestra ciudad en la vanguardia de las capitales más avanzadas. La Operación Chamartín ya es cosa del pasado. El futuro se llama Madrid Nuevo Norte.





Future