



**METRO DE MADRID, S.A.**

**REGISTRO DE ENTRADA: 10/112013.9/16**

**FECHA ENTRADA: 27/05/2016**

**ASUNTO: CONSULTA URBANISTICA sobre las determinaciones del Plan General de Ordenación Urbana en relación con la cochera de Metro en el APR 07.02 Metro Cuatro Caminos en Madrid.**

---

En relación con su escrito remitido a esta Dirección General de Urbanismo, por el que se solicita informe para conocer si el Anteproyecto de la nueva cochera proyectada en el ámbito del APR 17.02 Metro Cuatro Caminos cumple con las determinaciones y objetivos reflejados en el Plan General de Ordenación Urbana para este ámbito.

Habiendo conocido la existencia del requerimiento efectuado el 4 de mayo de 2016 por el Departamento de Gestión Privada I, del Ayuntamiento de Madrid, sin entrar a valorar que lo indicado en el punto 5º pueda considerarse como de grave inseguridad jurídica ya que ni especifica ni motiva las deficiencias existentes que hacen suponer que la propuesta de plan parcial apoyada sobre el anteproyecto de soterramiento de las cocheras contiene determinaciones que se apartan de los objetivos y/o condiciones de la ficha del plan general en lo relativo a la *"Transformación urbana como resultado de la eliminación en superficie de las cocheras e instalaciones infraestructurales de la compañía de Metro de Madrid, S.A. Soterramiento de todas esas instalaciones"*, procede señalar lo siguiente:

1. La Modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid en el ámbito del nuevo Área de Planeamiento Remitido APR 07.02-M "Metro Cuatro Caminos" trae causa del Protocolo de Colaboración suscrito en marzo de 2010 entre el Ayuntamiento de Madrid y Metro de Madrid, S.A., sobre los



ámbitos APR.07.02 "Cocheras Metro Cuatro Caminos", APR.04.09 "Cocheras Metro Puente de Ventas", APR.03.01 "Oficinas de Metro", APR.03.02 "Instalaciones Militares Granada-Valderribas" y Cocheras de Metro en Plaza Castilla.

2. El citado Protocolo, manifestaba en sus puntos 3 y 4 que:

*3. Para la ciudad la eliminación de los impactos medioambientales negativos derivados de la presencia actual de infraestructuras de Metro en superficie determinará la posibilidad de recuperar enclaves singulares y con gran potencia urbano sobre los que podrá proyectarse una reordenación basada en principios de sostenibilidad y mejora de la calidad de vida, nuevas zonas verdes, nuevos equipamientos públicos que complementen los ya existentes, y con todo ello una mejora medioambiental y paisajística que genere nuevas referencias arquitectónicas.*

*4. Para Metro de Madrid, S.A., la materialización de las propuestas de reordenación previstas en el Plan General de Ordenación Urbana de 1997 supondrá la desaparición en superficie, mediante su soterramiento, de cocheras e instalaciones anexas a las mismas que resultan imprescindibles para la prestación del servicio ferroviario metropolitano madrileño, razón por la cual las actuaciones sobre las mismas se realizarán garantizando los niveles de servicio que prestan en la actualidad, y los derivados de la evolución de las necesidades de movilidad de la sociedad madrileña, así como de las decisiones que, en atención a las mismas, pueda adoptar la Autoridad con competencias en materia de transporte.*

Estas manifestaciones se recogen de manera similar en la Memoria de la Modificación puntual del PGOU APR.07.02-M "Cocheras Cuatro Caminos" como así se observa en las páginas 5 y 6 (folios 388 y 389) y en la página 27 (folio 410) de la Memoria.

En la Estipulación 2 del Protocolo se establece que "Las partes se comprometen a promover en todos los ámbitos afectados, alternativas de





*ordenación urbanística equilibradas y sostenibles, ajustadas a los siguientes principios y condiciones:*

- a) *La ordenación resultante supondrá una mejora dotacional para la ciudad en lo que se refiere a zonas verdes y suelos destinados a equipamientos públicos.*
  
- b) *La ordenación resultante, que implicará la desaparición en superficie de las cocheras e instalaciones anexas, y en su caso su soterramiento, deberá satisfacer las necesidades de espacio requeridas por Metro garantizando los niveles de prestación del servicio público de transporte que le ha sido encomendado , atendiendo a las presentes y futuras necesidades de movilidad madrileña y a las decisiones que, en relación con su atención, pueda adoptar la Autoridad con competencias en materia de Transporte. A tal fin, Metro de Madrid, S.A. instará la consecución de las siguientes actuaciones citadas en la estipulación primera.*
  
- c) *Dado que el desarrollo de las propuestas de reordenación previstas en el Plan General de Ordenación Urbana de 1997 en los ámbitos indicados tendrá que seguir conviviendo con la prestación del servicio ferroviario metropolitano, todas las actuaciones que sigan quedarán siempre sometidas al respeto del interés público de la correcta prestación del servicio de transporte madrileño, en las condiciones exigidas por la autoridad.*  
*(...)”*

La estipulación 4, en la que se establecen los compromisos del Ayuntamiento de Madrid para impulsar el desarrollo de los ámbitos afectados, se indica que: *“El Ayuntamiento de Madrid se compromete a realizar las actuaciones que permitan agilizar cuanto sea posible la tramitación y aprobación de los instrumentos de planeamiento necesarios para la definición de las determinaciones de cada uno de los ámbitos adaptándose, en cuanto sea posible, a las necesidades de Metro.”*



Lo indicado en las estipulaciones 2.b, 2.c y 4 deben servir para entender el alcance del soterramiento, donde claramente no se dirige este al completo enterramiento bajo la rasante de las calles colindantes sino a aquel que permitan las necesidad técnicas de la infraestructura, lo cual es plenamente coherente con la condición de la ficha que establece: *"Transformación urbana como resultado de la eliminación en superficie de las cocheras e instalaciones infraestructurales de la compañía de Metro de Madrid, S.A. Soterramiento de todas esas instalaciones"*.

3. En el escrito de Metro de Madrid, S.A. que origina esta consulta se indica, en la página 4, en el punto 2, cuando se habla de la Nueva Cochera Proyectada se aportan unos alzados y secciones donde se aprecia que la cota del primer sótano estaba en 699'40 y la cota de la zona verde en la 707 (folio 16 del expediente de MPG). Esa solución, que origina el expediente de la Modificación puntual aprobada por Consejo de Gobierno de 26 de junio de 2014, indica que el acceso se produce desde las actuales bocanas del túnel de Reina Victoria y de Bravo Murillo. Ya en esa solución se podía observar como el soterramiento de la cochera es parcial, asomando parcialmente frente a la calle Esquilache y quedando integrado en las parcelas dotacionales y terciarios colindantes con el colegio El Porvenir. Esa ordenación fue aprobada inicialmente y tras la información pública, dado que se había aprobado un Plan Especial para el colegio que permitía la apertura de huecos del mismo hacia la parcela actual de Metro, se optó por cambiar la ordenación y establecer un espacio estancial que, ahora sí, no entraría en conflicto con la ordenación aprobada para el colegio.

Es decir, no existiría ninguna duda sobre los saltos de cota actuales entre la zona verde y la calle Esquilache de no haberse modificado la ordenación aprobada inicialmente como consecuencia de estimar la alegación del colegio "El Porvenir" para no perjudicar sus intereses privados.





4. La ficha urbanística, de algún modo ya reconocía la imposibilidad de acceder perfectamente a la zona verde al nivel de la rasante de las calles colindantes, por los siguientes motivos:
- Se conocen las diferencias altimétricas aportadas por Metro de Madrid, S.A. para el inicio del expediente, y no se opone a ellas ni fija cotas concretas de la plataforma de la zona verde.
  - Se establecen como condición preferente, no vinculante, los puntos B (tres en el oeste y suroeste de la parcela) como "posición preferente de los espacios libres de conexión y penetración desde el exterior al interior del ámbito de actuación".
  - Se indica que será el plan parcial el que garantice la máxima permeabilidad mediante la adecuación entre las rasantes de la zona verde y de las calles colindantes.

Es decir, se sabía perfectamente que la cota de la plataforma de la zona verde estaría, al menos en la cota 707. Y se dice "al menos" porque debe procederse al análisis de los condicionantes urbanísticos, arquitectónicos y tecnológicos para concretar adecuadamente las cotas de la actuación. En este sentido, debe tenerse en cuenta que, como manifiesta Metro de Madrid, S.A. en la consulta, las condiciones de los túneles de Metro y del paso inferior de coches bajo la Glorieta de Cuatro Caminos otorgan nula flexibilidad a un cambio de cota altimétrica de la plataforma de vías. Asimismo, a fin de garantizar la correcta funcionalidad de las operaciones de mantenimiento del material móvil es necesario un galibo de 7'00 metros desde la cota de vías establecida finalmente en la cota 700. Por lo tanto, la cara inferior del forjado que cubre las cocheras estará, al menos, a 707 metros, a lo que habrá que añadir el canto del forjado y el espesor de tierra mínimo establecido por el Ayuntamiento de no menos de 80 centímetros, por lo que se estima por Metro una cota de rasante de la plataforma de 708'80 metros.

Es aquí, donde las estipulaciones mencionadas del Protocolo de Colaboración de 2010 entran a clarificar que todo objetivo urbanístico deberá adaptarse en todo cuanto sea posible a las necesidades de Metro. Y queda claro que,



según los datos aportados por Metro, con el soterramiento propuesto no se incumple el objetivo de la MPG, sin perjuicio de determinaciones pormenorizadas que permitan una mejor integración.

## VALORACIÓN

Una vez analizado que el sistema de taludes de la zona oeste (c/ Marques de Lema) cumple con lo establecido en el punto B de la ficha urbanista de ser las localizaciones preferentes para el acceso y permeabilidad con la zona verde.

Una vez analizado el sur del ámbito, junto a la calle de nueva creación, parece que el sistema de taludes, siempre que cumpla con la condición sobre el viario establecida en el informe municipal de 28 de septiembre de 2015, sería viable y cumpliría con lo establecido en la ficha urbanística en cuanto al ajuste de rasantes.

Una vez analizado el norte del ámbito, junto a la avenida de Reina Victoria, parece resolverse con una larga y suave pendiente que permite cumplir con la ficha urbanística en cuanto al ajuste de rasantes.

En relación con la zona este del ámbito, si bien se deduce que desde el principio se conocía la imposibilidad de ajustar la rasante de la zona verde con la calle Esquilache, se planteó una primera solución que fue aprobada inicialmente y que permitía una mejor integración de los saltos de cota a través de otros edificios. Sin embargo, como consecuencia de la alegación antes comentada, se modificó la ordenación obligando a presentar ante la calle Esquilache y su nuevo tramo junto al colegio "El Porvenir" un muro que impedía la mejor percepción visual de la zona verde desde el este del ámbito.

Entendiendo que el objetivo de la MPG no se incumple, sin embargo, y a modo de sugerencia, para mejorar esta situación, existirían dos posibilidades que facilitarían una mejor integración paisajística:





- Primera, en el plan parcial, al que remite directamente la MPG para ajustar las rasantes y la Ley 9/2001 para modificar la ordenación pormenorizada, se podría modificar la sección del vial de la calle Esquilache (propia de una red local menor) de manera que parte de ella se adecue a las cotas de la zona verde ataludándose hasta la cota de calle, o cambiando la calificación del suelo de viario público a zona verde para permitir la misma solución.
- Segunda, en un plan parcial de mejora de la ordenación, además de lo indicado en el epígrafe anterior para el tramo existente de la calle Esquilache, siempre que fuera avalado por el estudio de tráfico correspondiente, eliminar el nuevo tramo de la calle sustituyéndolo por una suave pendiente hasta el límite con el colegio el porvenir.

Además, a la consulta vinculante realizada por Metro de Madrid, S.A., respondía el Ayuntamiento con fecha 28 de septiembre de 2015 indicando, en relación con el acceso sur, que el viario público de nueva creación debe estar libre de cargas (sin edificaciones bajo el viario) y que se considera positivo el sistema de taludes propuesto en el acceso sur. En ningún momento ni escrito anterior se hace mención al lindero de la zona verde con la calle Esquilache.

En definitiva, además de entender que el anteproyecto aportado por Metro a esta consulta no incumple el objetivo ni las determinaciones de la MPG en cuanto al anteproyecto presentado, no puede pretenderse que dicho objetivo fuera que la cubierta de las cocheras de Metro en Cuatro Caminos se encontrara perfectamente enrasada con las calles colindantes dado que el objetivo recogido tanto en el Protocolo como en la MPG se refería al soterramiento y no a enterrar como se indicaba en la ficha anteriormente vigente. Y ello queda más claro al analizar la definición de soterrar. Si bien la primera acepción habla de enterrar algo, la segunda se refiere a esconder o guardar algo de modo que no aparezca. Si la modificación hubiera tenido como objetivo el soterramiento en su primera acepción no hubiera cambiado los términos que estaban vigentes.

## CONCLUSIÓN



De todo lo indicado anteriormente, se puede concluir que la propuesta planteada como anteproyecto en esta consulta no incumple el objetivo ni las determinaciones de la MPG, ya que, como hemos visto es natural que en un soterramiento puedan existir puntos donde la zona verde no enrase perfectamente con los viales colindantes sin por ello incumplir los objetivos de la MPG, especialmente a la vista de lo indicado en relación con los puntos preferentes de acceso a la zona verde y el escrito del Ayuntamiento de Madrid de 28 de septiembre de 2015.

En Madrid, a 1 de junio de 2016.

EL JEFE DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO  
Y CONTROL DE MADRID CAPITAL Y  
METROPOLITANO 1

  
Fdo. David González Herrero

EL JEFE DEL ÁREA DE NORMATIVA  
Y RÉGIMEN JURÍDICO

  
Fdo. Tomás Redondo Carrera

EL SUBDIRECTOR GENERAL  
DE URBANISMO

  
Fdo: Rafael Leonart Torán

LA SUBDIRECTORA GENERAL DE  
NORMATIVA URBANÍSTICA

  
Fdo. Beatriz Lobón Cerviá