



Subdirección General de Planes y Proyectos de la  
Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento  
Plaza de los Sagrados Corazones nº 7  
28071 Madrid

Información pública del Estudio Informativo  
*Nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha* de octubre de 2006

---

D. Francisco Caño Sánchez, mayor de edad, vecino de Madrid, con DNI 1.789.116, en su calidad de PRESIDENTE de la FEDERACIÓN REGIONAL DE ASOCIACIONES DE VECINOS DE MADRID (FRAVM), con domicilio social en el número 2 de la calle Bocángel, distrito postal 28028 de Madrid,

E X P O N E : Que sometido a información pública (BOE de 16 de noviembre de 2006) el Estudio Informativo *Nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha* de la Dirección General de Ferrocarriles (Secretaría General de Infraestructuras. Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación) del Ministerio de Fomento, estudio informativo (EI) fechado en octubre de 2006, en el plazo legal preceptivo (30 días hábiles) presenta al mismo las siguientes

## A L E G A C I O N E S

### 1. ANTECEDENTES

La actual estación de Atocha la componen:

- La **marquesina histórica** procedente de la estación proyectada en 1888 por Alberto de Palacio; marquesina que ahora alberga el jardín tropical instalado en 1992, cuando la Expo de Sevilla y la inauguración del tren de alta velocidad (AVE).

A la marquesina la flanquean la plaza del Embarcadero (utilizada como aparcamiento, lo que le ha hecho perder su concepción peatonal) y el patio de Méndez Álvaro (donde aparcan los taxis y sirve de entrada a instalaciones, almacenes, etc).

- La **estación Puerta de Atocha**, proyectada —con la estación de cercanías— en 1988 por Rafael Moneo como estación de largo recorrido (15 vías y 8 andenes).

De esta estación salen (y entran) los trenes de alta velocidad (AVE) —con ancho de vía UIC— hacia Andalucía occidental (Sevilla, Málaga, Cádiz, Huelva y Algeciras), Castilla-La Mancha (Ciudad Real y Puertollano), Cataluña (Zaragoza, Lérida y Barcelona), Pamplona y Logroño. También los de largo recorrido —con ancho ibérico— Alaris (Valencia y Castellón) y regionales a Plasencia y Cuenca.

En su nota de prensa de 14 de noviembre de 2006 —relativa al periodo de información pública del estudio informativo del nuevo complejo de la estación de Atocha— el Ministerio de Fomento señala: “Actualmente la estación Puerta de

**Atocha registra 9 millones de viajeros al año**, usuarios de las líneas de AVE Madrid-Sevilla/Toledo y Madrid-Lleida, así como las grandes líneas Madrid Levante-Extremadura. **El escenario en el horizonte del PEIT, año 2020, prevé** que el sistema ferroviario madrileño de los corredores sur, noreste, este y oeste dé servicio a **34 millones de pasajeros**. Está previsto que **la nueva estación Puerta de Atocha** acoja **24 millones de pasajeros en 2020** y que los 10 restantes de esos corredores los albergará el complejo Chamartín (a través de la captación de parte del tráfico de Atocha por medio del túnel de alta velocidad Atocha-Chamartín)". **Subraya la nota de prensa de Fomento el siguiente efecto multiplicador:**

- ✓ "Capacidad de **viajeros** al año. **Se multiplica por cuatro**, pasando de los 9 millones actuales a **36 millones**."
- ✓ "Estacionamiento de **trenes**. Supera **el doble** de la capacidad actual fijada en 15 para llegar a **33**."
- ✓ "**Terminales**. De la única actual que conjuga llegadas y salidas, **se pasa a dos** terminales, una especializada en salidas y otra en llegadas."
- ✓ "**Plazas de aparcamiento**. **Se incrementa el nº** respecto de las 1.000 actuales."
- ✓ "Bolsa de **taxis**. **Se triplica** su capacidad, aumentando las 90 actuales a **280**."

La sala de cubierta sostenida por columnas (la sala hipóstila), que caracteriza esta estación, tiene al este el cerramiento original de Moneo, mientras el muro cortina acústico que la cierra al oeste, hacia la calle Méndez Álvaro, fue fruto de una dura y prolongada pelea de la Asociación de Vecinos La Unidad de Arganzuela y los vecinos del entorno contra el ruido producido por la estación del AVE<sup>1</sup> y, en verano, también por el "tren de la fresa".

- La **estación de cercanías** (10 vías y cinco andenes), con el aparcamiento de larga estancia sobre su cubierta, aunque ocupado éste en su mayor parte por vehículos de alquiler.

De esta estación salen (y entran) las líneas de cercanías:

- C-1 Alcalá de Henares / Alcobendas-San Sebastián de los Reyes
- C-2 Guadalajara / Atocha/Chamartín
- C-3 y C-3a Atocha / Aranjuez
- C-4 Atocha / Parla
- C-5 Mostoles-El Soto / Atocha / Fuenlabrada
- C-7 Alcalá/ Atocha / Chamartín / Príncipe Pío / Atocha / Chamartín / Tres Cantos
- C-8 Atocha/ Chamartín / Villalba
- C-8a Atocha / Chamartín / El Escorial
- C-8b Atocha / Chamartín / Cercedilla
- C-10 Villalba / Príncipe Pío / Atocha / Chamartín / Tres Cantos

<sup>1</sup> La ejecución de la insonorización de la estación del AVE (cuya licitación, adjudicación e inicio de las obras se produjo a finales de 2000) lo fue en cumplimiento de la sentencia nº 462 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid : "*adopción de las medidas correctoras precisas para ajustar los niveles sonoros transmitidos por la actividad al exterior a los niveles establecidos en la vigente Ordenanza general de Protección del Medio Ambiente (45 dB(A) durante el periodo nocturno y 55 dB(A) para el periodo diurno)*". La denuncia de la contaminación acústica generada por la estación del AVE-Atocha la interpuso en su día la Concejalía de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid a instancias de la Asociación de Vecinos La Unidad de Arganzuela y los vecinos afectados de las calles próximas.

El Consorcio Regional de Transportes ha computado en **627.733** los **viajeros** de cercanías que en un día laborable de noviembre de 2004 **subían a los trenes** y en **392.238** los **viajeros** que **bajaban** entre las 9.00 y las 21.00 horas.

DEMANDA NOVIEMBRE 2004 - SUBEN / BAJAN - ESTACIÓN SENTIDO - PERIODO HORARIO

ESTACIÓN Sentido	Inicio - 9:00 h		9:00 h - 13:00 h		13:00 h - 17:00 h		17:00 h - 21:00 h		21:00 h - Final		Total jornada	
	Suben	Bajan	Suben	Bajan	Suben	Bajan	Suben	Bajan	Suben	Bajan	Suben	Bajan
CALÁ DE HENARES Ato	8.184	396	2.049	459	3.195	596	3.307	660	516	93	17.251	2.204
CALÁ UNIVERSIDAD Ato	23	211	146	196	571	98	835	31	48	2	1.623	538
ALCORCÓN Atocha	4.562	288	1.478	304	1.687	374	1.615	435	426	107	9.768	1.508
ALUCHE Atocha	4.298	2.504	1.860	1.243	2.918	1.292	3.737	1.352	822	341	13.635	6.732
ARANJUEZ Atocha	1.845		363		732		739		98		3.777	0
ATOCHA Chamartín	30.770	13.011	11.455	7.247	8.225	9.195	5.763	12.090	1.218	2.361	57.431	43.904
ATOCHA Guadalajara	8.682	2.450	4.726	3.701	7.543	9.846	10.600	17.371	2.611	3.451	34.162	36.819
ATOCHA Aranjuez	2.367	8.633	1.315	2.844	4.195	2.292	6.171	2.696	1.800	350	15.848	16.815
ATOCHA Parla	3.674	17.985	2.898	7.178	8.731	5.649	14.513	5.233	3.710	1.020	33.526	37.065
ATOCHA Móstoles - El So	5.496	17.922	3.013	8.052	7.248	6.191	10.827	5.334	2.952	1.329	29.536	38.828
ATOCHA Fuenlabrada	3.884	14.098	3.698	5.963	9.701	5.511	14.410	6.176	4.071	1.571	35.764	33.319
ATOCHA Príncipe Pio	3.856	1.042	1.596	923	2.059	4.783	2.328	8.009	559	1.702	10.398	16.459
AZUQUECA Atocha	1.367	49	470	98	460	190	805	129	89	50	3.191	516
CHAMARTÍN Atocha	1.789	3.725	1.191	2.024	4.052	2.251	6.951	3.617	1.123	443	15.106	12.060
CIEMPOZUELOS Atocha	1.407	100	286	49	385	97	424	44	39	10	2.541	300
COSLADA Atocha	4.631	581	1.868	389	1.885	607	1.643	878	297	244	10.324	2.699
CUATRO VIENTOS Atoch	995	3.487	426	835	651	476	813	399	191	71	3.076	5.268
DELICIAS Atocha	1.338	336	565	370	522	429	425	668	64	187	2.914	1.990
ESTACION DE OCTUBRE Atoch	1.176	620	561	386	1.037	373	807	315	237	99	3.818	1.793
EL POZO Atocha	1.844	231	937	171	1.009	321	921	365	177	104	4.888	1.192
EMBAJADORES Atocha	1.413	3.675	1.150	2.047	3.468	1.699	3.840	1.542	1.086	346	10.957	9.309
ESTACION MADRID-ENTREV. A	3.442	289	1.674	304	1.800	547	1.691	759	306	182	8.913	2.081
FANJUL Atocha	888	111	421	97	480	172	294	181	53	56	2.136	617
FUENLABRADA Atocha	13.437	216	3.925	113	3.882	110	3.101	217	728	26	25.073	682
ESTACION TAFE CENTRO Atoch	5.180	1.195	2.037	607	2.007	784	1.436	905	420	170	11.080	3.661
ESTACION TAFE INDUSTRIAL Atoch	119	124	28	25	204	48	401	37	54	13	806	247
ESTACION TAFE SECTOR 3 Atoch	642	31	175	32	123	20	105	19	17	2	1.062	104
GUADALAJARA Atocha	1.931		873		1.192		1.198		190		5.384	0
LA SERNA Atocha	5.990	128	2.168	129	1.996	288	1.316	267	339	107	11.809	919
LAGUNA Atocha	1.682	2.632	590	935	812	772	906	731	231	173	4.221	5.243
LAS AGUILAS Atocha	2.599	314	1.154	260	1.096	517	835	720	164	238	5.848	2.049
MARGARITAS UNIV. Ato	2.348	235	652	182	1.229	152	908	144	129	29	5.266	742
LEGANÉS Atocha	5.196	1.176	1.998	822	2.733	756	2.522	830	707	238	13.156	3.822
MECO Atocha	170	17	38	7	121	16	207	15	59	7	595	62
ESTACION NDEZ ALVARO Atocha	982	11.815	677	4.503	1.876	4.076	3.127	2.921	889	776	7.551	24.091
ESTACION DEZ ALVARO Atocha P.	1.445	998	332	742	368	1.381	367	1.829	150	494	2.662	5.444
MÓSTOLES Atocha	12.268	87	3.710	118	3.244	172	2.522	238	554	77	22.298	692
ESTACION MÓSTOLES/EL SOTO Atoch	2.703		693		743		896		172		5.207	0
ESTACION EVOS MINISTERIOS Atoch	2.549	4.411	3.053	2.662	10.384	3.598	15.118	4.758	3.291	711	34.395	16.140
ORCASITAS Atocha	1.771	235	738	180	784	272	559	296	135	79	3.987	1.062
PARLA Atocha	9.787		2.808		2.904		3.381		505		19.385	0
PINTO Atocha	2.513	325	729	117	774	177	999	209	118	41	5.133	869
PIRÁMIDES Atocha	2.276	229	754	234	964	696	719	1.064	136	230	4.849	2.453
PRÍNCIPE PÍO Atocha	693	2.307	580	1.657	1.421	1.866	1.629	3.396	416	669	4.739	9.895
ESTACION FUENTE ALCOCER Atoch	3.942	664	1.780	347	1.644	526	1.200	548	259	181	8.825	2.266
RECOLETOS Atocha	357	1.792	867	1.430	4.098	820	6.780	1.133	1.256	177	13.338	5.352
ESTACION RISTÓBAL INDUSTR. Atoch	344	87	134	23	138	42	185	54	5	12	806	218
OSÉ DE VALDERAS Atoch	1.851	380	715	499	935	546	830	497	194	98	4.525	2.020
ESTACION RISTÓBAL ANGELES Atoch	1.780	215	606	78	459	112	395	144	77	17	3.317	566
SAN FERNANDO Atocha	1.321	739	585	264	683	461	1.289	511	166	139	4.044	2.114
SANTA EUGENIA Atocha	1.802	275	742	146	595	311	659	355	95	72	3.893	1.159
SESEÑA Atocha	2					8					2	8
ESTACION RREJÓN DE ARDOZ Atoch	4.124	790	1.446	455	1.164	758	1.579	631	343	160	8.656	2.794
VALDEMORO Atocha	2.276	162	471	58	516	113	712	101	67	25	4.042	459
VALLECAS Atocha	1.890	1.211	938	584	1.570	737	1.441	1.002	359	250	6.198	3.784
VICÁLVARO Atocha	2.154	2.637	1.075	1.220	1.321	1.112	2.004	1.366	241	195	6.795	6.530
LAVERDE ALTO Atocha	1.141	1.173	476	521	539	850	584	745	114	197	2.854	3.486
LAVERDE ALTO Atocha	2.267	909	971	400	1.165	733	1.233	834	214	222	5.850	3.098
LAVERDE BAJO Atocha	772	286	50	143	118	172	147	267	8	48	1.095	916
LAVERDE BAJO Atocha	3.724	597	1.514	337	1.225	646	1.213	729	238	194	7.914	2.503
LAVERDE CARZAQUEMADA Atoch	5.648	303	1.937	244	1.590	416	1.278	457	281	135	10.734	1.555
LAS RETAMAS Atocha	1.088	158	326	83	440	138	379	158	85	10	2.318	547
EL CASAR Atocha	485	695	121	261	128	399	129	722	26	77	889	2.154
HUMANES Atocha	1.514		472		404		573		79		3.042	0
LA GARENA Atocha	845	82	244	43	358	95	648	56	100	18	2.195	294
LAVERDE QUE POLVORANCA Atoch	472	82	204	34	184	55	422	38	30	13	1.312	222
<b>TOTAL</b>	<b>214.011</b>	<b>131.466</b>	<b>87.532</b>	<b>65.375</b>	<b>130.685</b>	<b>77.740</b>	<b>159.371</b>	<b>97.228</b>	<b>36.134</b>	<b>20.439</b>	<b>627.733</b>	<b>392.238</b>

- El **intercambiador**, situado entre la estación Puerta de Atocha y la estación de metro **Atocha-Renfe** de la línea 1.

El Consorcio Regional de Transportes ha computado **16 millones y medio de viajes en metro** desde/hacia la estación de Atocha-Renfe en 2005.

Línea nº	Estación	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
1 01	Plaza de Castilla	432.482	442.811	448.502	473.700	468.001	476.507	419.522	363.367	464.600	482.277	554.164	413.778	5.439.711
1 02	Valdeacederas	239.413	261.328	274.739	273.837	271.040	254.939	206.510	215.362	257.284	365.216	280.406	205.905	3.105.979
1 03	Tetuán	283.792	293.769	297.371	308.042	296.207	303.834	262.134	229.833	286.390	394.696	377.999	261.908	3.555.975
1 04	Estrecho	472.182	484.464	513.044	512.567	510.543	494.682	395.640	302.636	454.762	522.264	535.204	402.674	5.600.662
1 05	Alvarado	217.725	236.487	239.802	252.708	253.496	230.853	188.981	162.341	213.976	224.585	237.881	192.566	2.651.401
1 06	Cuatro Caminos	281.813	306.857	327.950	355.804	355.841	338.010	274.631	198.069	261.060	305.504	296.960	250.905	3.553.204
1 07	Ríos Rosas	282.773	307.342	297.959	327.108	367.187	373.850	250.707	166.760	269.991	312.744	319.735	226.479	3.502.635
1 08	Iglesia	335.763	365.522	357.477	387.986	365.716	353.830	272.138	208.916	307.307	361.526	377.529	272.789	3.966.499
1 09	Bilbao	287.933	293.200	294.902	299.930	289.525	297.028	232.520	161.435	269.002	305.548	313.258	246.983	3.301.264
1 10	Tribunal	213.724	207.886	209.087	221.666	215.096	214.643	182.527	141.361	190.101	229.606	227.939	163.178	2.416.814
1 11	Gran Vía	315.657	311.884	307.254	313.536	314.639	337.539	290.607	273.886	336.127	338.958	362.664	281.464	3.784.215
1 12	Sol	629.171	544.502	584.744	586.888	584.394	820.307	802.477	635.176	802.187	674.965	590.744	479.676	7.735.231
1 13	Tirso de Molina	300.688	305.596	270.862	334.837	336.777	355.782	327.506	278.460	350.526	385.578	363.160	313.136	3.922.908
1 14	Antón Martín	276.209	287.567	299.130	296.267	319.144	291.354	255.546	239.316	282.892	336.176	339.995	237.882	3.461.478
1 15	Atocha	285.202	299.604	312.230	313.411	290.113	326.451	307.309	246.672	314.859	334.943	304.827	243.707	3.579.328
1 16	Atocha-Renfe	1.286.223	1.342.480	1.419.980	1.452.444	1.370.382	1.479.678	1.339.397	1.107.386	1.399.407	1.486.437	1.532.240	1.248.234	16.464.288
1 17	Menéndez Pelayo	237.858	256.818	262.327	272.952	257.278	236.782	181.988	124.805	213.914	254.926	264.336	207.062	2.771.046
1 18	Pacífico	195.280	187.295	194.423	204.286	198.629	195.718	167.366	157.498	197.564	199.242	202.823	155.110	2.255.234
1 19	Puente de Vallecas	425.529	410.799	428.959	423.751	397.284	360.178	315.033	256.105	322.949	355.646	302.916	307.118	4.306.267
1 20	Nueva Numancia	376.924	386.101	408.597	423.503	334.969	335.571	325.842	293.371	278.029	259.865	287.427	77.551	3.787.760
1 21	Portazgo	253.236	235.027	316.648	278.805	262.872	251.437	187.972	156.130	177.098	214.564	256.214	178.401	2.768.404
1 22	Buenos Aires	168.283	164.860	168.504	173.277	166.594	179.042	153.428	123.190	172.614	208.395	204.882	164.451	2.047.520
1 23	Alto del Arenal	182.095	183.123	190.699	215.738	199.045	194.667	161.005	124.190	174.058	189.110	193.233	155.828	2.162.791
1 24	Miguel Hernández	216.589	211.842	149.157	220.194	247.002	221.351	181.020	155.292	207.166	210.311	237.495	226.724	2.484.143
1 25	Sierra de Guadalupe	146.248	152.790	160.600	161.934	167.953	169.481	138.644	105.180	141.895	162.567	176.982	125.630	1.809.904
1 26	Villa de Vallecas	137.262	135.342	138.543	144.210	139.318	151.380	113.555	101.513	134.618	145.964	146.568	116.746	1.605.019
1 27	Congosto	104.183	104.059	107.971	111.583	110.186	109.462	92.010	73.258	105.147	122.056	126.353	93.709	1.259.997
	<b>TOTAL</b>	<b>8.584.237</b>	<b>8.719.355</b>	<b>8.981.461</b>	<b>9.350.964</b>	<b>9.089.031</b>	<b>9.354.376</b>	<b>8.026.015</b>	<b>6.601.508</b>	<b>8.585.523</b>	<b>9.383.669</b>	<b>9.373.934</b>	<b>7.249.594</b>	<b>#####</b>

El Consorcio Regional de Transportes ha computado en 2005, asimismo, **19 millones de viajes en autobús** (Empresa Municipal de Transportes) desde/hacia la estación de Atocha y en las líneas pasantes por la glorieta de Atocha (pza del emperador Carlos V) y por el paseo de la Infanta Isabel.

Tipo de parada	Localización	Líneas EMT	Viajeros anuales en toda al línea	Viajeros anuales en el entorno de la estación de Atocha
TERMINAL	Estación de Atocha	24, 54, 57, 102, 141	15.119.565	3.315.315
	Pº Infanta Isabel	59, 85, 86	13.670.600	588.887
	Calle Tortosa	47, 55, 247	7.105.663	1.456.432
	Santa María de la Cabeza	36, 41, 119	5.853.100	919.907
Subtotales			<b>41.748.928</b>	<b>6.280.541</b>
AUTOBUSES PASANTES	Paseo Infanta Isabel	10, 14, 19, 26, 32, 37, C1, C2	43.023.499	9.048.649
	Glorieta de Atocha (pza Carlos V)	6, 27, 34, 45	30.836.317	3.774.506
Subtotales			<b>73.859.816</b>	<b>12.823.155</b>
Totales			<b>115.608.744</b>	<b>19.103.696</b>

En la actualidad sirven a las estaciones (Puerta de Atocha y cercanías ) **tres aparcamientos**: el aparcamiento del AVE con 322 plazas, el aparcamiento de larga estancia sobre las vías de cercanías con 696 plazas (como se ha dicho ocupado

mayoritariamente por vehículos de alquiler) y el aparcamiento del solar triangular al este de la estación con 496 plazas, **en total 1.487 plazas de aparcamiento.**

Las **intensidades medias diarias (IMD) de tráfico** entre la estación de Atocha, la avda Ciudad de Barcelona y el Pº Infanta Isabel superaban en 2002 los 144.000 vehículos/día en ambos sentidos, las IMD entre Atocha y Neptuno superaban los 130.000 vehículos en ambos sentidos; en el eje Recoletos-Prado esas intensidades superaban los 110.000 vehículos y entre Neptuno y Cibeles los 113.000 vehículos.

Niveles de la jerarquía viaria de la zona e IMD

Metropolitano: > 110.000 vehículos/día	M-30 con IMD superior a 250.000 vehículos
Urbano: IMD entre 110.000 y 60.000 vehículos/día	Pº del Prado; Avda. Ciudad de Barcelona; Pº Infanta Isabel; Pº Reina Cristina; Pº Santa María de la Cabeza; Pº de las Delicias; Alfonso XII; Alcalá; Génova; Goya, Doctor Esquerdo, Ronda de Valencia, Ronda de Atocha
Distrital: IMD entre 60.000 y 15.000 vehículos/día y gran densidad de transporte colectivo	Menéndez Pelayo; Atocha; Cortes; Méndez Álvaro; Carrera de San Jerónimo, Jorge Juan
Local: IMD inferior a 15.000 vehículos	Ibiza; Antonio Maura, Felipe IV, etc.

Fuente: capítulos VII y VIII del tomo V del Avance de 2003 del PE Recoletos-Prado

#### 1.1. CONVENIO MARCO DE COLABORACIÓN ENTRE RENFE Y EL AYUNTAMIENTO DE MADRID PARA LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN EL ÁMBITO URBANO

El *Convenio marco de colaboración entre Renfe y el Ayuntamiento de Madrid para la integración del ferrocarril en el ámbito urbano* de 27 de enero de 1998 y el *Convenio Marco entre el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y la Comunidad de Madrid para la integración del ferrocarril en los municipios del área metropolitana de Madrid* de 6 de febrero de 1996 se han concretado, en la ciudad de Madrid, en tres proyectos:

- ✓ La nueva avenida de Entrevías (AOE 00.09 del PGOUM de 1997), fruto del *Convenio entre Renfe y el Ayuntamiento de Madrid para la integración del ferrocarril en el ámbito de Entrevías* de 24 de febrero de 1999, que supuso una intervención urbanística sobre la línea C-2 de cercanías en el tramo entre la M-30 y la M-40.
- ✓ La nueva avenida de Villaverde (adscrita al Plan de Inversiones para los distritos de Villaverde-Usera 1998-2003, un plan de inversiones prioritarias convenido por las entidades vecinales y la FRAVM con el entonces gobierno regional), fruto del *Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid y Renfe para la integración del ferrocarril en el distrito de Villaverde* de 17 de mayo de 1999, que supuso una intervención sobre las líneas de cercanías C-3, C-4 y C-5.
- ✓ La nueva avenida de la Alameda de Osuna-Ciudad Pegaso (antigua vía de al Gasolina, APR 20.03 y APR 21.01 del PGOUM de 1997), fruto del acuerdo suscrito el 19 de abril de 1999 por el presidente de Renfe y el alcalde de Madrid y enmarcado en el convenio de 1998; nueva avenida o vía verde peatonal —como prefieren denominarla la asociación AFAO y los vecinos de la Alameda de

Osuna— cuya ejecución aún no se ha iniciado, pese a que en abril de 1999 el plazo que se daba en el convenio era de dos años<sup>2</sup>.

Por su parte, la Asociación de Vecinos La Unidad de Arganzuela demandaba desde la firma del convenio marco y con mayor intensidad desde 1999 tanto de los responsables municipales como de Renfe:

*“La elaboración y desarrollo del Plan integral de tratamiento de la contaminación acústica para el distrito de Arganzuela por la Comisión Mixta adscrita al Convenio marco de colaboración entre Renfe y el Ayuntamiento de Madrid para la integración del ferrocarril en el ámbito urbano, atendiendo con carácter prioritario a los siguientes asuntos:*

a) Adopción de las pertinentes medidas de insonorización de la nueva estación de Delicias (problemas acústicos ocasionados particularmente por la megafonía y evaluados por la Concejalía de Medio Ambiente).

b) Instalación de pantallas acústicas en el trazado ferroviario que discurre por el barrio de los Puertos (final de Embajadores, calle Puerto Serrano y adyacentes): Línea C-5. Renfe ha manifestado su acuerdo con el apantallamiento siempre que del mantenimiento ordinario se encargue el Ayuntamiento.

c) Adopción de las pertinentes medidas de insonorización en el ramal de escape para incidencias (tramo Arroyo Abroñiga) en el Pasillo Verde Ferroviario, dadas las 30 ó 40 circulaciones semanales nocturnas que se producen. **Los grupos de trabajo que actuaron con carácter previo a la constitución de la Comisión Mixta estudiaron la posibilidad de apantallar toda vez que la “emigración ordenada” al Puerto Seco de Coslada de la estación de contenedores aún no se ha producido.**

---

<sup>2</sup> Por su interés, reproducimos la hoja informativa distribuida por AFAO en noviembre de 2006 en relación con la situación actual de la vía verde de la Alameda de Osuna (antigua vía de la Gasolina norte).

“La intervención del representante de AFAO en el Pleno del 8 de noviembre de la Junta Municipal de Barajas resume la situación en la que se encuentra actualmente el proyecto de urbanización de nuestra vía verde, cuyas obras, por importe de 19 millones de euros, se prevé comiencen en diciembre de este año si RENFE-ADIF firma con el Ayuntamiento un protocolo para cederle los terrenos de la antigua vía de la Gasolina.

Conviene recordar que el Convenio Marco de Colaboración entre RENFE y el Ayuntamiento de Madrid para la integración del ferrocarril en el ámbito urbano de 27 de enero de 1998, incluía en su cláusula séptima el desarrollo de la nueva avenida Alameda de Osuna-Ciudad Pegaso, cuyo convenio específico se suscribió el 19 de abril de 1999. El Plan Especial de la nueva avenida Alameda de Osuna-Ciudad Pegaso se aprobó por el Ayuntamiento Pleno el 19 de noviembre de 2004, incluyendo prácticamente todas las demandas vecinales, y, por fin –aprobado el 23 de marzo de 2006 el proyecto de urbanización— la Junta de Gobierno autorizó el pasado 21 de septiembre la contratación de las obras de urbanización. Pero, entretanto, desde el verano de 2005, AFAO venía advirtiendo que, mientras las obras del metro avanzaban a buen ritmo, RENFE retrasaba la cesión al ayuntamiento de la antigua vía de la gasolina y, con ello, la ejecución del paseo peatonal en superficie y el aparcamiento. Al parecer, el protocolo que formalice la desafectación de los suelos al uso público ferroviario y su incorporación al dominio público municipal había chocado con el característico y voraz apetito recaudatorio de RENFE y su ahora Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF): la valoración que hace ADIF de los terrenos de la antigua vía de la Gasolina supera en mucho las expropiaciones de AENA para la ampliación del aeropuerto de Barajas, pese a estar ambas adscritas al Ministerio de Fomento. El comportamiento vorazmente recaudatorio de la “terrateniendo” RENFE-ADIF se viene repitiendo en operaciones como la del Pasillo Verde Ferroviario de Arganzuela o la operación Chamartín, obviando que se trata de una empresa pública que opera sobre suelo de dominio público de la ciudad de Madrid. Que las valoraciones sean todo lo mesuradas que requiere el desarrollo de la vía verde de la Alameda de Osuna nos importa para que no repercutan en el precio de las plazas de aparcamiento y no retrasen ni un mes más unas obras de urbanización cuyo presupuesto de contrata alcanza los 19 millones de euros. El Protocolo de Actuación para la Gestión Urbanística del Plan Especial de Ordenación nueva avenida Alameda de Osuna-Ciudad Pegaso ya está redactado y fijado en él el comienzo de las obras: diciembre de 2006. Del mismo modo que AFAO reclamará de ADIF que firme el protocolo, demanda de la Junta Municipal de Barajas y del Área de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras que aceleren el proceso. Estamos deseando convocar a nuestros vecinos no ya a una movilización más, sino a la celebración del paseo peatonal y del aparcamiento, y ansiosos de tachar de nuestra plataforma reivindicativa una vía verde que anhelamos desde hace veintitrés años.”

Nos interesa subrayar el hecho de que los grupos de trabajo Renfe-ayuntamiento antecesores de la Comisión Mixta previeran una “emigración ordenada” de la estación de contenedores al Puerto Seco de Coslada, porque desde ese momento **tanto la AV La Unidad de Arganzuela como la FRAVM expresaron su firme oposición a una ulterior recalificación del suelo de la estación de contenedores del Abroñigal para otros usos que no fueran los dotacionales públicos**; una recalificación que tiene sus deplorables antecedentes en la **operación Pasillo Verde Ferroviario** (donde en las sucesivas modificaciones primera y segunda del planeamiento se esfumaron las viviendas de protección oficial —que debían ser la mitad de las adscritas al uso residencial—, el primitivo terciario de oficinas se recalificó a uso residencial y las alturas aumentaron de las seis plantas a las ocho más ático) y en la descomunal —y de momento aplazada— **operación Chamartín** (APR 08.03), cuyos exorbitantes parámetros resumimos en el cuadro adjunto, y cuyos 3.276.691 m<sup>2</sup> de edificabilidad reportarán a los propietarios de suelo en torno a los 10.000 millones de euros<sup>3</sup>.

Edificabilidad de los usos lucrativos APR 08.03 Prolongación de la Castellana

Usos	PGOUM de 1997	Modificación del Plan General de 2002	Observaciones
Residencial	1.283.814 m <sup>2</sup> de edificabilidad residencial (12.828 viviendas)	Entre 30% edif. lucrativa = 983.007 m <sup>2</sup> (9.830 viviendas) y 70 % edif. lucrativa = 2.293.684 m <sup>2</sup> (22.937 viviendas)	Las 13.000 viviendas del PG97 fluctúan en la modificación entre 10.000 y 23.000 unidades.
Terciario	550.206 m <sup>2</sup> edificables	Entre 25% edif. lucrativa = 819.173 m <sup>2</sup> y 65 % edif. lucrativa = 2.129.849 m <sup>2</sup>	Los 550.206 m <sup>2</sup> edificables de terciario del PG97 fluctúan en la modificación entre 819.173 m <sup>2</sup> y 2.129.849 m <sup>2</sup> de uso terciario
Terciario-oficinas		Entre el 15 % y el 55% de la edificabilidad terciaria que se determine en el Plan Parcial de Reforma Interior (PPRI)	
Terciario-comercial		Entre el 5 % y el 20% de la edificabilidad terciaria que se determine en el PPRI	“Con la posibilidad de considerar la implantación de grandes superficies comerciales” (Condición no vinculante L)
Restantes usos terciarios		Entre el 5% y el 15% de la edificabilidad terciaria que se determine en el PPRI	
Dotacional privado		Entre el 3% de la edif. lucrativa = 98.301 m <sup>2</sup> y el 4% de la edif. lucrativa = 131.068 m <sup>2</sup>	Entre 98.301 y 131.068 m <sup>2</sup> edificables
Restantes usos cualificados		Máximo el 10 % de la edif. lucrativa	Máximo: 327.669 m <sup>2</sup> edificables
Total edificabilidad de usos lucrativos	1.834.020 m <sup>2</sup>	3.276.691 m <sup>2</sup>	Un 78,6 % más de edificabilidad lucrativa con el aumento de superficie del ámbito, un 75 % más si no se considera el aumento de superficie

<sup>3</sup> 10.463 millones de euros según el Ayuntamiento Madrid y 9.159 millones de euros según la Comunidad de Madrid, de los cuales 3.229 millones irían a parar a Desarrollo Urbanístico de Chamartín (DUCH) del BBVA y a la constructora San José, según el convenio suscrito por el Ministerio de Fomento y DUCH de julio de 2006, pues DUCH —que no cuenta con ningún suelo en Chamartín— tiene sin embargo adjudicado desde 1994 el desarrollo de la operación, desarrollo que sería ratificado en 2002, mediante convenio, por el Ministerio de Fomento con el acuerdo del Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid. Los propietarios de suelo de la operación Chamartín son: Fomento/Renfe con el 62,9 %, la Comunidad de Madrid con el 5,6 %, el Ayuntamiento de Madrid con el 11,7 % y propietarios privados con el 19,7 %.

## 1.2. PLANEAMIENTO GENERAL Y DE DESARROLLO EN EL ÁMBITO DEL ESTUDIO INFORMATIVO Y EN EL ENTORNO

Nos interesa situar —contrariamente a lo que hace el Estudio Informativo, pese a que reconozca que la estación de Atocha se encuentra “constreñida”<sup>4</sup>— la propuesta del nuevo complejo ferroviario en el entorno territorial real —y de ahí que nos hayamos referido a los viajeros de cercanías, de metro y autobús que el estudio informativo desprecia—, pues la planificación que sólo atiende al proyecto en sí y para sí sin relacionarlo con su entorno suele resultar, a la par que fallida, un despropósito insostenible y fuente de permanentes conflictos urbanos.

### 1.2.1. PLANEAMIENTO VIGENTE

Se dice en la pág. 6 de la Memoria del estudio informativo:

“ El presente proyecto se desarrolla en un área calificada como **Sistema General Ferroviario**, correspondiente al conjunto que forman el actual Complejo y las vías hacia el sur, y en un área calificada como suelo urbano, correspondiente con el solar triangular, tras los edificios de Ciudad de Barcelona.

En el ámbito calificado como **Sistema General Ferroviario TI y TF**, la calificación tanto en el PG del 85 como en el PGOUM 97 ha sido la de **Sistema General**, según el planeamiento vigente las condiciones particulares del uso figuran en el capítulo 7.15.

En este caso los usos pormenorizados del S.G. afectados son Transporte ferroviario (TF) e Intercambiador (TI).

El ámbito del correspondiente al **solar triangular**, está clasificado como suelo urbano incluido dentro de un **Área de Planeamiento Remitido (APR 02.14)**. El APR constituye una zona que el Plan General remite a una posterior definición, a través de un planeamiento de desarrollo, propio del suelo urbano, en este caso remitido según la ficha urbanística del área a un Estudio de Detalle. De éste modo, cualquier actuación edificatoria en esta área queda condicionada a la previa aprobación de los instrumentos de planeamiento y gestión necesarios.

Asimismo el **ámbito de la modificación** comprende una zona calificada como **Sistema General RED VIARIA** cuyas condiciones particulares de uso quedan reguladas en el capítulo 7.14 de las NN UU del PGOUM 97.”

La modificación que se propone sería la delimitación, con una superficie de 230.558 m<sup>2</sup>, del Área de Ordenación Específica (AOE) 00.11 *Complejo ferroviario de la estación de Atocha*, que incluiría el cambio de uso del APR 02.14, calificado por el vigente PGOUM como residencial-terciario, y también afectaría a la acción 02C001 *Avda de Atocha* del Programa de Actuación del PGOUM de 1997.

“El ámbito objeto del presente proyecto se localiza en la zona centro del Municipio de Madrid, perteneciente al **distrito 02 "Arganzuela" (barrio Atocha)**, dentro del suelo fruto de la modificación del PGOU, en Área de Ordenación Especial AOE 00.11, con una superficie de 230.558 m<sup>2</sup>. El ámbito comprende **dos zonas urbanísticas diferenciadas por su calificación y gestión previstas**:

---

<sup>4</sup> Dice la Memoria del EI en su pág. 5 : “ La estación de Atocha se encuentra en una situación estratégica sobre el eje norte-sur Castellana-Recoletos-Pº del Prado, constreñida por el casco histórico y por el parque del Retiro, se convierte en punto obligado de paso como acceso sur de la ciudad”. Y sigue: “El nuevo complejo ferroviario de Atocha se enmarca dentro de un **área neurálgica de carácter local, nacional y supranacional** que hace necesario acometer una transformación global en el ámbito de actuación”. La “transformación global” en el ámbito de la propia estación olvida que además del casco histórico “constriñe” a la estación el ensanche, esto es, los barrios municipales de Moguer y Atocha en el distrito de Arganzuela.

La **Zona 1**; parcela de forma triangular que se encuentra delimitada por la avenida Ciudad de Barcelona, la calle Antonio de Nebrija y por el actual Complejo ferroviario. Dicha parcela constituye un ámbito de ordenación en suelo urbano, Área de planeamiento remitido cuyo código del P.G.O.U.M. 97 es el denominado **RENFE-AVDA. CIUDAD DE BARCELONA – APR.02.14**. Este solar contiene en su perímetro una superficie de cuarenta mil metros cuadrados (40.000 m2).

La **Zona 2**; comprende parte del área calificada como **Sistema General Ferroviario** delimitada por la entre la calle Méndez Álvaro, la calle Comercio, la calle Garganta de los Montes y la actual Estación de Atocha del AVE. Esta zona consta del conjunto de la actual estación y ampliación (Intercambiador), de 130.621 m2, y del espacio ocupado por las vías (Transporte Ferroviario), de 32.566 m2."

(Memoria del EI , pág. 5)

La ficha del **APR 02.14 Renfe-avda Ciudad de Barcelona** otorga a esta área de planeamiento remitido los siguientes parámetros:

APR 02.14 Renfe-avda Ciudad de Barcelona (ficha del PGOUM de abril de 1997)

Figura de ordenación	Estudio de detalle
Superficie del ámbito m2	40.000
Uso característico	residencial
Iniciativa de planeamiento	privada
Prioridad de planeamiento	Primer cuatrienio [abril 1997- abril 2001]
Sistema de actuación	convenio
Objetivos	Ordenar una gran parcela hoy innecesaria para la nueva estructura ferroviaria de la estación de Atocha y separada de ésta por el trazado de la <b>nueva avda de Atocha</b> , posibilitando el uso residencial y terciario para rematar la trama urbana, obteniendo una parcela de 10.000 m2 para el equipamiento escolar, 5.000 m2 de zona verde pública y un edificio histórico de unos 4.000 m2 construidos para equipamiento público.
Edificabilidad residencial	25.000 m2
Edificabilidad terciario	16.200 m2
Total edificabilidad usos lucrativos	41.200 m2
Zonas verdes	5.000 m2
Equipamiento publico	10.000 m2
Vías públicas	7.500 m2

El estudio informativo propone la recalificación del ámbito de uso residencial a uso ferroviario (incluyendo un aparcamiento para 2.763 plazas). **Sería precisa**, por ello, **la revisión** del vigente PGOUM de 1997, pues —según el artículo 69 de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid— la modificación puntual del planeamiento no puede suponer la disminución de zonas verdes o espacios libres, esto es, la disminución de los 5.000 m2 adscritos a zona verde —sin que se produzca la correspondiente compensación—.

La *zona 2* del estudio informativo —que éste adscribe al uso dotacional para el transporte en sus categorías de ferroviario e intercambiador, por lo que sería precisa la redacción y

aprobación del correspondiente Plan Especial que defina las condiciones de desarrollo y el régimen de usos— afecta, en su borde noreste, a la acción 02C001 *avda de Atocha*<sup>5</sup>; acción que está previsto desarrollar como vía peatonal (paseo de Invierno) y eje ciclista en el cuatrienio 2007-2010, dando continuidad al eje ciclista, ya ejecutado, de la avda de Entrevías.

La zona 2 del estudio informativo también afecta al APR 02.01 *Méndez Álvaro Norte II* (sin desarrollar) y al APR 02.06 *Méndez Álvaro Norte I* —ámbito de la Bolsa de Deterioro Urbano de Méndez Álvaro, cuyo PERI se aprobó en abril de 2000 y su modificación en diciembre de 2005— cuando propone como obra complementaria el nuevo acceso al complejo ferroviario desde Méndez Álvaro, que cambia la traza y aumenta la sección del sistema general viario de la calle Comercio.

De las múltiples y graves afecciones a Méndez Álvaro (barrio municipal de Atocha) nos ocuparemos más adelante, al detenernos en el marco territorial.

#### 1.2.2. PLAN ESPECIAL RECOLETOS-PRADO

De la Memoria del Plan Especial del APR 03.03, cuyo documento de aprobación inicial<sup>6</sup> se sometió a información pública en junio de 2005, destacamos los siguientes aspectos:

##### ÁMBITO

“El ámbito del Plan Especial, es decir, la superficie a la que se refieren sus propuestas, fue definitivamente acordado con los servicios técnicos del Ayuntamiento de Madrid, al formalizarse el encargo de redacción de dicho Plan, después de haber sufrido variaciones respecto al que figuraba en las bases del Concurso que tampoco coincidía con el correspondiente al APR 03.03 del Plan General. Posteriormente ha sufrido alguna modificación por adición, decidida también por el Ayuntamiento.

La referencia espacial del ámbito, que se hace a continuación, se aborda en forma de itinerario, recorrido por su borde o límite, de modo que el ámbito es la superficie cuyo perímetro es ese límite. Empezando por el vértice norte, el límite del ámbito bordea la plaza de Colón, discurriendo por la calle de Goya hasta su intersección con la calle Serrano, incorporando los jardines del Descubrimiento al área de actuación. Se continúa por la calle de Serrano hacia el sur hasta llegar a la plaza de la Independencia, la cual se circunda hasta alcanzar la calle de Alfonso XII, que se recorrerá en la misma dirección, flanqueando el parque de El Retiro, hasta la Puerta del Ángel Caído. En este punto el ámbito embolsa una cuña que abarca la parte suroriental de El Retiro. Por la citada puerta, se penetra en los jardines de El Retiro a lo largo del paseo del Duque de Fernán Núñez. Hacia la mitad del

---

<sup>5</sup> La acción 02C001 Avda de Atocha del Programa de Actuación del Plan General, vía pública distrital con dimensión de 49.654 m<sup>2</sup>, cuya retirada del Programa de Actuación y del Estudio Económico Financiero vienen demandando la Asociación de Vecinos La Unidad de Arganzuela y la FRAVM desde 1995 —desde la fase de aprobación inicial de la revisión del PGOUM—, demanda que sería reiterada, asimismo, por la Asociación de Vecinos Los Pinos-Retiro sur, fue al fin reconsiderada por el propio Ayuntamiento y transformada —en el Plan Especial Recoletos-Prado— en el “paseo de Invierno”.

<sup>6</sup> Sorprendentemente, el Estudio Informativo dice haber consultado sólo el Avance de 2003 del PE Recoletos-Prado, un plan especial que en su aprobación inicial (documento de 2005) tiene significativas y hasta grandes diferencias con el Avance, entre otras el ámbito.

recorrido hasta la glorieta del Ángel Caído se forma una cuña para conectar con el límite norte de la ampliación de los viveros municipales al término de los cuales, el límite se dirige hacia el sur para conectar y englobar el tramo norte de la calle del Poeta Esteban Villegas que se recorre en sentido oeste hasta doblar de nuevo en dirección sur por la calle de Andrés Torrejón. Por este viario se desciende hasta su encuentro con la calle de Vandergoten abrazándose la manzana de la Real Fábrica de Tapices y se conecta posteriormente con el paseo de la Reina Cristina. Atravesada esta ancha avenida, se penetra por la calle de Antonio Nebrija hasta las vallas que delimitan el haz de vías de la Estación de Atocha. Aquí el ámbito asciende en sentido noroeste englobando los aparcamientos y traseras de los edificios de RENFE de la avenida de la Ciudad de Barcelona, llegando al encuentro con dicha avenida. Se rodea entonces, para incluirlo, el acceso al intercambiador modal de transportes de Atocha, incorporando asimismo de la Estación los espacios descubiertos de accesos, rampas y escaleras (dejando fuera lo que es estrictamente el hangar y la parte edificada). Así, se bordea e incluye también la parte descubierta de la cabecera de la Estación de Atocha (antiguo acceso), junto a la glorieta del Emperador Carlos V, para recoger el ámbito a continuación el inicio del trazado del tridente barroco que desemboca en esta plaza, a saber, primeros números de la calle Méndez Álvaro, paseo de las Delicias y paseo de Santa María de la Cabeza. De vuelta en la ronda de Atocha, el ámbito recorre la acera de los números impares y se prolonga por la ronda de Valencia, hasta alcanzar la glorieta de Embajadores. Se incluye en el área la totalidad de la glorieta, discurriendo el ámbito por la calle Embajadores para circundar la manzana de la Fábrica de Tabacos (calles de Embajadores, Provisiones, Mesón de Paredes y Miguel Servet). Asimismo, se incluye en el ámbito las manzanas delimitadas por las calles de Embajadores, Moratines Ercilla y paseo de las Acacias para retornar de nuevo a la plaza. De aquí, se retorna en dirección este hacia la glorieta del Emperador Carlos V por la acera de pares de las rondas de Valencia y Atocha. El ámbito incluye el conjunto del Centro Nacional de Arte Reina Sofía, de modo que en la ronda de Atocha gira por la calle de Argumosa, subiendo hasta la del Hospital y por ésta hasta la calle de Santa Isabel. En este punto se engloba la manzana del Ministerio de Administraciones Públicas, por las calles Santa Isabel y Santa Inés, hasta desembocar en la calle de Atocha. Seguidamente se asciende por el lado de los pares de la calle Atocha para, a continuación, descender por la acera oeste de la calle de Fúcar hasta su encuentro con la calle de Jesús. Así, el ámbito se prolonga en esta misma dirección por la calle de Jesús, atravesando la plaza de Jesús (junto a la Basílica de Jesús de Medinaceli), y siguiendo por la calle de Duque de Medinaceli, bordea el hotel Palace.

En la plaza de las Cortes, el límite discurre por los números pares de la calle de Prado girando, de nuevo por los números pares de la calle de Santa Catalina para retomar la carrera de San Jerónimo. Seguidamente, bordeando el Palacio del Congreso, se recorre la calle de Zorrilla por la acera de los impares, es decir, incluyéndola en su totalidad –como los anteriores viarios- dentro del área, hasta su cruce con la calle Marqués de Cubas, la cual recorre en dirección norte hasta alcanzar, por la espalda del edificio del Banco de España, la calle de Alcalá. Se cruza igualmente esta importante arteria y se emboca la calle del Barquillo, por la acera de los pares, quedando, en este caso, excluida del ámbito. Será en el cruce de la calle de Prim donde se vuelva a cambiar de dirección, para girar al este y descender hacia el paseo de Recoletos. Una vez allí, el ámbito ascenderá por este paseo hasta encontrarse con el punto inicial, incluyendo previamente las embocaduras o primeros números de las calles de Almirante, Bárbara de Braganza y Génova.”

TRATAMIENTO DE ÁREAS CONCRETAS [sólo incluimos algunas de esas áreas muy relacionadas con el complejo ferroviario propuesto por el estudio informativo]

### **Salón del Prado**

“En el tramo comprendido entre la Plaza de Cibeles y la de Neptuno (en realidad llamada Plaza de Cánovas del Castillo), se propone el ensanchamiento de la acera occidental, muy insuficiente hoy, especialmente en su extremo sur, ante el Museo Thyssen Bornemisza<sup>7</sup>. Delante de este, se propone la creación de un ancho paso peatonal, que lo una al paseo central, realizado con las características de ejecución material que se han señalado antes, con las cuales aparece la acera cruzando la calzada. Y para el paseo central, se plantea ambiciosamente, la recuperación de la idea ilustrada inicial del “Salón del Prado”. Para ello, como ya se ha explicado anteriormente, se concentra la mayor parte de la circulación rodada en el lado occidental. Ello permite recrear, efectivamente, un verdadero salón a la antigua usanza, aumentando de modo importante el espacio de paseo y estancia peatonales.

Se trata de una propuesta muy coherente con la forma de utilización de ese espacio, en un periodo histórico intermedio entre su creación y la situación actual, en el tiempo en que discurría por ese lado, entre Atocha y Cibeles, la llamada calle de Trajineros, con su tranvía, dejando el espacio situado al Este, con todas las posibilidades de ser utilizado como paseo, a salvo de la circulación de paso.

La actuación sobre este espacio, se completa con la propuesta de construcción de un aparcamiento subterráneo bajo la plaza de la Lealtad. Se destinaría fundamentalmente a autobuses turísticos, para eliminar el actual uso que hacen de la calle. Se dispone en forma de herradura, para aprovechar el espacio que queda entre la edificación que rodea y configura a la plaza, y el jardín circular central, provisto de grandes ejemplares arbóreos. Se concibe este aparcamiento como punto de origen y destino de los itinerarios turísticos, aprovechando su emplazamiento equidistante de los museos del Prado y Thyssen.

### **Plaza de Neptuno**

Se propone asimismo la rectificación de la forma de la Plaza de Neptuno, redefiniendo su contorno con un importante anillo peatonal, como en el caso de Cibeles. Aquí se hace necesario un ligero desplazamiento de la fuente, exigido por la nueva disposición de la circulación, ya que en el tramo comprendido entre dicha plaza y la glorieta de Carlos V, se repite la misma organización lateral y unificada, anteriormente descrita para el tramo Neptuno-Cibeles, suprimiendo el actual bulevar central entre corrientes de tráfico.

### **Paseo del Prado**

Ello permite dedicar todo el espacio restante, hasta el frente del Museo del Prado y el Jardín Botánico, a un verdadero paseo, que tiene en este caso un tratamiento diferente al del Salón, para recuperar también aquí, una mayor semejanza con la imagen y el aspecto que muestra la iconografía histórica. Se puede conseguir así que las cuatro Fuentes de la Fama,

<sup>7</sup> Como es sabido, desde que, en abril de 2006, la baronesa Tita Cervera amenazara con encadenarse y subirse a un árbol frente al museo Thyssen, el Plan Especial Recoletos-Prado sufrió un nuevo parón y otra modificación —que aún no ha sido sometida a información pública en el momento de redactar estas alegaciones—; modificación consistente, al parecer, en reducir a cuatro los cinco carriles previstos junto al Thyssen y que contaría —según informaciones periodísticas— con el plácet de la presidenta del patronato de la Fundación Thyssen, la ministra de Cultura.

hoy separadas dos a dos por una ruidosa calzada de tráfico, vuelvan a integrarse en un sólo conjunto, como fueron concebidas y estuvieron durante mucho tiempo, adornando el paseo peatonal y jugando nuevamente el papel de rótula, en la articulación de la continuidad, también peatonal, de la plaza de Murillo con la de Platerías, a través de uno de esos pasos de peatones que, concebidos como aceras, cruzan las calzadas.

### **Plaza del Emperador Carlos V**

El último tramo del eje Prado - Recoletos, remata por el sur en la glorieta del Emperador Carlos V, para la que también se propone una redefinición formal y un diseño diferente de sus elementos, que la regularizan. El desplazamiento, redimensionado y nueva configuración de la isla circular central, en la cual se propone la instalación de la original Fuente de la Alcachofa (que actualmente se encuentra en el parque del Retiro y fue proyectada por Ventura Rodríguez como las de Cibeles y Neptuno), retirando la copia actualmente allí instalada, busca una continuidad de tratamiento con la secuencia de las plazas anteriores del eje, y con la nueva forma que se propone para la glorieta situada en la salida actual de la estación de Atocha, de la que luego se habla. El logro de esa reiteración de glorietas circulares y fuentes, contribuiría a conseguir la pretendida unidad del conjunto.

Al mismo tiempo, ello permite una mayor integración de ese espacio con dicho eje, al conseguirse un ensanchamiento de la acera oriental del mismo, y su total continuidad peatonal, ya que allí confluye la Cuesta de Claudio Moyano, cuya peatonalización total forma parte de la propuesta, así como una nueva disposición en ella, del conjunto de las librerías que la caracterizan.

Y esa nueva disposición de la Glorieta de Carlos V permite prolongar el eje Prado - Recoletos hacia el sudeste, gracias al ensanchamiento, anteriormente señalado, de la acera, que continúa sin interrupción, y pasa por delante del Ministerio de Agricultura y del Museo Etnográfico.

### **Prolongación este**

Esta operación se combina con el nuevo diseño de la boca allí situada del túnel (que pasa por debajo de la glorieta), y con la supresión de la gran estación de servicio y gasolinera allí existente. Manteniéndose las circulaciones actuales, rediseñando y redimensionando la glorieta situada a la salida de la estación de Atocha. Y ello permite, a su vez, prolongar hacia Atocha el jardín adjunto, en forma de triángulo, comprendido entre la Avenida de la Ciudad de Barcelona y el Paseo de la Reina M<sup>a</sup> Cristina, mientras que por el otro lado, la operación de eliminación del colegio que está allí situado actualmente, prevista en el Plan General vigente, permite ampliar el jardín por el sudeste, llevándolo a rematar en el singular edificio del Panteón de Hombres Ilustres, una vez liberada su esbelta torre *campanile*, de los edificios del colegio que hoy la cercan."

"Y luego hay que ocuparse concretamente, de algunos de esos espacios adyacentes que reciben un tratamiento especial en esta propuesta: el Barrio de Los Jerónimos, la plaza de las Cortes, el Barrio de Las Letras y el promontorio que acompaña y rodea al Cerrillo de San Blas, completado con el espacio que queda al sur del Parque del Retiro.

**Barrio de los Jerónimos**

El primero de ellos, constituido por el conjunto de manzanas situado entre la espalda del Museo del Prado y la calle de Alfonso XII, recibe efectivamente un tratamiento especialmente cuidadoso, que trata de crear un área de mejora ambiental. Ello favorece la circulación peatonal, con medidas de pavimentaciones especiales, diferenciadoras, con nivelación de aceras con calzadas y reducción del tráfico de paso por sus calles, restringiendo y regulando el aparcamiento superficial en las mismas (reduciéndolo exclusivamente a residentes y servicio), y eliminando así la entrada de los vehículos que actualmente lo buscan allí. El problema general del aparcamiento en la zona, quedará mitigado, tanto por la puesta en servicio del aparcamiento subterráneo bajo la calle de Espalter, como por la que ahora se propone en este Plan, de otros dos aparcamientos semejantes, bajo la calle de Alfonso XII.

**Barrio de las Letras**

Por lo que respecta al Barrio de las Letras, puede decirse que, al tratarse de un área urbana muy densa y elaborada que ha sido objeto de reciente tratamiento urbanístico por el Ayuntamiento, admite escasas intervenciones, por lo que se hace para el una propuesta muy moderada, que incluye tratamiento de fachadas de la edificación, eliminando los muchos impactos negativos que padece, que fueron detectados y señalados en el documento de Información Urbanística y Análisis Previos. Su integración con el Paseo del Prado se verá muy favorecida con la permeabilidad que supone el tratamiento de continuidad que forma parte de la propuesta, entre la plaza de Platerías y la de Murillo, por una parte (de la que ya se ha hablado), y la nueva plaza que se crea, adyacente al paseo, como consecuencia de la construcción del nuevo edificio singular de La Caixa.

**El Retiro**

Finalmente hay que consignar el tratamiento que se propone para la amplia zona comprendida entre el borde sur del Parque del Retiro y el Paseo de la Reina M<sup>a</sup> Cristina, que comprende al Cerrillo de San Blas, ámbito que contiene varios edificios importantes y desde el cual, dada su altura, se dispone de una excepcional visión del conjunto urbano del sur de Madrid. Resulta especialmente determinante la existencia de esa joya arquitectónica que es el Observatorio Astronómico, que ha condicionado la resolución de los problemas de conexión morfológica y ambiental entre la cornisa sur del Parque del Retiro y la ya comentada prolongación del eje Prado - Recoletos hacia el sudeste, a partir de Atocha.

Para ello se propone recuperar la plataforma superior, eliminando algunas de las edificaciones menos interesantes que la han ido ocupando, respetando en cambio, todas las que tienen valor histórico y cultural allí existentes, para dotar a ese espacio de un sentido de "Colina de las Ciencias" o tal vez "Colina de las Luces", de reminiscencias ilustradas, mientras que se amplía el espacio al sur del Retiro y se abre allí un nuevo acceso a dicho parque.

La descripción del aspecto de acrópolis resultante para la colina, por el tratamiento de su ladera meridional, ya se ha incluido en la consideración que se ha hecho de esta parte, al hablar de la prolongación del eje Prado- Recoletos hacia el sudeste."

**MAGNITUDES DE LA PROPUESTA**

De las determinaciones anteriormente descritas en este Plan Especial, se deduce la

importancia y trascendencia de la propuesta. A la hora de aportar un marco de referencia de las mismas se adjunta a continuación un cuadro con las más significadas superficies en función de las características de la ordenación propuesta.

**CUADRO COMPARATIVO SUPERFICIES DOTACIONALES**

Dotaciones	P.E. Recoletos Prado	
	Nº	Superficie (m2)
Administración Pública (AP)	19	84.778
Deportivo Básico (DB)	1	3.615
Equipamiento Básico (EB)	2	2.200
Equipamiento Singular (ES)	41	205.990
Equipamiento Privado	7	15.542
Servicios Infraestructurales (IE/SI)	2	1.197
Servicios Básicos (SB)		
Servicios Singulares (SS)		
Transporte Intercambiadores (TI)		
Verde Básico (VB)	17	18.585
Verde Singular (VS)	13	337.002
Vía pública principal	1	365.518
Vía pública secundaria	16	209.909
RESTO	74	322.299
<b>TOTAL</b>		<b>1.566.636</b>

**Circulación peatonal.** Se incluyen dentro del Plan una serie de Propuestas como con las de “templado de tráfico” rodado, las áreas de “tráfico preferentemente residencial” y las de mejora de áreas peatonales, que pretenden dar continuidad e integrar todo un conjunto de soluciones que incrementen la percepción que el usuario de este entorno urbano tiene como una zona de gran calidad ambiental. Para ello se incluyen las siguientes propuestas:

CARÁCTER DE LA PROPUESTA	PROPUESTAS
Áreas de tráfico preferentemente residencial	Barrio de los Jerónimos
Mejora de áreas peatonales *	-En el entorno del Reina Sofía. -En el entorno de la Plaza de Cibeles. -En el entorno a la Plaza de las Cortes. -En el entorno de la Plaza de Neptuno. -Peatonalización de Claudio Moyano. -Frente a la nueva sala de exposiciones de la Caixa. -Zona de Atocha
Sistemas especiales de integración peatonal y templado de tráfico	- Entre las plazas de Platería y Murillo. -Frente al Museo Thyssen. - Frente al Casón del Buen Retiro.

\*En septiembre de 2005 se anuncia la tramitación de un convenio entre el Ayuntamiento y el Ministerio de Cultura para peatonalizar el entorno del Museo del Prado (calles Ruiz de Alarcón, Casado del Alisal, Moreto, Academia, Ruiz de Alarcón, y al norte desde la conexión con el paseo del Prado hasta las escaleras de los Jerónimos), proyecto que no se incluye en el Plan Especial Recoletos-Prado.

Como resumen de la **cuantía económica**<sup>8</sup> del conjunto de acciones previstas se presentan los siguientes cuadros:

Fases de actuación (%)	Importe total (€)	Porcentaje
0	41.026.134,00	14,06%
I	66.120.404,40	22,67%
II	184.543.498,40	63,27%
<b>Total</b>	<b>291.690.036,80</b>	<b>100,00%</b>

6. Los costes evaluados en este documento están referidos a costes de ejecución material de las obras previstas con referencia al año 2004, no incluyéndose en consecuencia los porcentajes de gastos generales y beneficio industrial, así como el IVA de aplicación correspondiente, ni las correspondientes a tasas u otros impuestos o exacciones de cualquier tipo.

### 1.3. MARCO TERRITORIAL: BARRIO MUNICIPAL DE ATOCHA (ARGANZUELA), BARRIOS MUNICIPALES DE PACÍFICO Y ADELAS (RETIRO) Y BARRIOS MUNICIPALES DE CORTES Y EMBAJADORES (CENTRO)

Si en el epígrafe anterior nos referíamos a la propia estación de Atocha y a las actuaciones previstas en el eje en el que se encuentra “constreñida”, queremos resaltar aquí los usos, sobre todo residenciales y terciarios (también industriales cuando quedan), adscritos al planeamiento de desarrollo; un planeamiento ejecutado o en fase de ejecución que incomprendiblemente el estudio informativo obvia —como también incomprendiblemente ha obviado el número de viajes de cercanías, de metro o autobús, o la saturación viaria— para obviar igualmente el grado de colmatación y congestión que supondría entremeter el complejo.

Según las previsiones de tráfico del estudio informativo, la zona —con índices de saturación que ya superan el 90 % entre las 7.00 y las 22.00 horas— seguiría tan congestionada en el futuro, con los 36 millones de pasajeros de la alta velocidad, como lo está hoy, aunque para sostener el aserto el estudio informativo se vea obligado a suponer que en 2015 y 2025 las intensidades medias diarias de tráfico (IMD) en el eje Recoletos-Prado serán idénticas a las actuales<sup>9</sup>. Por supuesto, también obvia el índice de motorización de los barrios aledaños.

Número de turismos e índice de motorización en los distritos Centro, Arganzuela, Retiro y Salamanca en 1999

Centro	Arganzuela	Retiro	Salamanca
Palacio: 8.769	Imperial: 7.285	Pacífico: 13.079	Recoletos: 12.294
Embajadores: 12.351	Acacias: 11.543	Adelfas: 6.137	Goya: 13.849
Cortes: 5.287	Chopera: 7.186	La Estrella: 12.794	Fuente del Berro: 8.566
Justicia: 7.271	Legazpi: 2.273	Ibiza: 9.940	Guindalera: 20.751
Universidad: 11.415	Delicias: 7.245	Jerónimos: 8.043	Lista: 9.889
Sol: 3.926	Palos de Moguer: 8.234	Niño Jesús: 27.318	Castellana: 11.829
	Atocha: 478		
Subtotal: 24.909	Subtotal: 478	Subtotal: 21.222	Subtotal: 12.294
Total distrito: 49.019	Total distrito: 45.244	Total distrito: 77.311	Total distrito: 77.178

Fuente: Tomo V, capítulo VIII del Avance del Plan Especial Recoletos-Prado

<sup>9</sup> Las IMD en la avda Ciudad de Barcelona eran en 2005 de 14.895 vehículos sentido Atocha y 11.024 sentido Puente de Vallecas, en el paseo María Cristina eran de 23.742 vehículos sentido Mariano de Cavia y de 26.877 sentido Atocha.

El cuadro relativo al número de turismos corresponde a 1999, pero si consideramos el número de nuevas viviendas calificadas por los ámbitos de ordenación del Plan General de 1997 (excluimos las adscritas a Norma Zonal), resulta:

Suelo vacante en número de viviendas por figuras de planeamiento, remanente para la construcción de nuevas viviendas a enero 2001 y estimación del número de vehículos por cada nueva vivienda

Distrito	Viviendas en las API	Viviendas en las APE	Viviendas en las APR	Viviendas totales	Remanente suelo residencial a enero de 2001 (viv.)	Estimación: 1 vehículo por vivienda	Estimación: 1,5 vehículos por vivienda
Centro	50	95	251	396	246	396	594
<b>Arganzuela</b>	<b>6.820</b>	<b>5.181</b>	<b>4.961</b>	<b>16.962</b>	<b>10.265</b>	<b>16.962</b>	<b>25.443</b>
<b>Retiro</b>	<b>1.640</b>	<b>170</b>	<b>72</b>	<b>1.882</b>	<b>998</b>	<b>1.882</b>	<b>2.823</b>
Salamanca	50	914	736	1.700	1.452	1.700	2.550

Fuente: Memoria del PGOUM de 1997 (suelo vacante por figuras de planeamiento) y Madrid, 4 años de gestión del PGOU de 1997 de la GMU, 2002 (remanente para la construcción de nuevas viviendas a enero de 2001)

### 1.3.1 PLANEAMIENTO DE DESARROLLO EN EL DISTRITO DE ARGANZUELA Y EN EL BARRIO MUNICIPAL DE ATOCHA

El Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de abril de 1997 califica en el distrito de Arganzuela el siguiente suelo residencial en las áreas de planeamiento incorporado (API), en las áreas de planeamiento específico (APE) y en las áreas de planeamiento remitido (APR), uso residencial del que destacamos (con el terciario e industrial) el correspondiente al barrio municipal de Atocha donde se enclava la estación del mismo nombre.

	PG 97		Vacante a enero de 2004	
	Edificabilidad residencial (m <sup>2</sup> )	Nº de viviendas (vivienda tipo 100m <sup>2</sup> c)	Edificabilidad residencial (m <sup>2</sup> )	Nº de viviendas
<b>ARGANZUELA</b>				
Ámbito				
<b>TOTAL API</b>			<b>110.829</b>	<b>1.110</b>
API.02.07 Segovia, Mazarredo y PVF			1.272	13
API.02.08 Paseo de las Acacias			1.824	18
API.02.11 San Isidoro de Sevilla			2.369	24
API.02.18 El Águila-Alcatel			31.500	315
API.02.20 Embajadores, Antracita			73.864	740
<b>TOTAL APE</b>	<b>296.405</b>	<b>2.966</b>	<b>191.300</b>	<b>1.914</b>
APE.02.01 C/ Áncora	7.400	74	7.400	74
APE.02.05 Méndez Álvaro sur	119.279	1.193	76.688	767
APE.02.07 Prolongación Alejandro Ferrant	10.665	107	10.665	107
APE.02.12 C/ Bolívar y C/ Cobre	31.248	312	31.248	312
APE.02.14 C/ Antracita y C/ Cobre	27.360	274	27.360	274
APE.02.16 Tomás Bretón - Parque Tierno Galván	12.456	125	12.456	125
APE.02.17 M.30 / nudo sur	22.458	225	1.401	14
APE.02.20 Cárcel de Yserías	8.775	88	8.775	88
APE.02.23 Gil Imón	42.300	423	11.003	110

FRAVM

APE.02.24 Fábrica de gas	14.464	145	4.304	43
<b>TOTAL APR</b>	<b>453.122</b>	<b>4.531</b>	<b>401.484</b>	<b>4.015</b>
APR.02.01 Méndez Álvaro norte II	21.600	216	21.600	216
APR.02.02 C/ Cobre / PVF	13.860	139	13.860	139
APR.02.03 C/ Antracita y C/ Hierro	43.200	432	43.200	432
APR.02.04 C/ López Valcárcel	26.820	268	26.820	268
APR.02.06 Méndez Álvaro norte I (modificación PERI)	171.234	1.712	171.234	1.712
APR.02.07 Maestro Arbós y Tte.C. Noreña	6.561	66	6.561	66
APR.02.08 Méndez Álvaro / M.30	121.950	1.219	70.312	703
APR.02.11 Maestro Arboós y C/ del Soto	10.998	110	10.998	110
APR.02.12 C/ Carabaña	6.664	67	6.664	67
APR.02.14 Renfe-Avda. Ciudad de Barcelona	25.000	250	25.000	250
APR.02.17 Cuartel de Batalla del Salado	3.650	36	3.650	36
APR.02.19 Paseo de la Chopera	1.585	16	1.585	16

Fuente: Fichero del Plan General de 1997 e Informe vivienda 2004 de la Gerencia Municipal de Urbanismo (GMU)

**BARRIO MUNICIPAL DE ATOCHA**

**A) BOLSA DE DETERIORO URBANO MÉNDEZ ÁLVARO-DELICIAS (BDU 17 del Programa de Actuaciones del Área de Urbanismo e Infraestructura del Ayuntamiento de Madrid para 1988). EJECUTADA**

Bolsa de Deterioro Urbano	Superficie (ha)	Nº viviendas	Realojos (familias)	Superficie dotacional (m2)	Edificabilidad (m2)	Costes expropiación y realojo (M pts)	Inversión total (Millones pts)
B 17 Méndez Álvaro-Delicias API 02.13 del PG 97	5,15 exprop: 4,84	<b>482</b>	0	32.523 ZV: 15.889 V y SP: 16.634	55.534 R: 48.295 T: 0 I: 7.239	1.095 (exp) Concesionario: MENALVARO S.A.	1.239

**B) BOLSA DE DETERIORO URBANO DE MÉNDEZ ÁLVARO (B18 / APR 02.06 del Plan General de 1997). Sin ejecutar, su ejecución será por fases y condicionada al realojo de los residentes en la BDU en el ámbito.**

La comparación entre las determinaciones de la B18 del Programa de Actuaciones del Área de Urbanismo e Infraestructura del Ayuntamiento de Madrid para 1988 y el APR 02. 06 *Méndez Álvaro Norte I* del PGOUM de 1997 remarca la abismal diferencia entre los objetivos iniciales y el resultado de la presión especulativa/deslocalización industrial sobre unos suelos situados en el céntrico barrio municipal de Atocha.

BD 18 Méndez Álvaro	APR 02.06 <i>Méndez Álvaro Norte I</i> del Plan General de 1997
Superficie: 205.400 (20,54 ha)	Superficie: 129.182 m2 (12,91 ha)
Edificabilidad residencial: 10.019 (100 viv.) Vivienda de realojo: 10.019 m2	<b>Edificabilidad residencial: 171.234 m2 (1.712 viviendas)</b> Reserva de suelo para realojos: 21.000 m2 (PERI)
Edificabilidad uso industrial: 160.000 m2	<b>Edificabilidad terciario: 57.078 m2</b> Edificabilidad uso industrial: 0 m2
Espacios libres: 18. 800 m2	Superf. Zonas verdes: 5.000 m2 Superf. Equipamiento: 27.000 m2
Familias afectadas: 161	Familias afectadas: 183 (último censo de la EMV incorporado al PERI)

Sistema de gestión: iniciativa pública, expropiación-cooperación.	Sistema de gestión: compensación-expropiación. Programación: primer cuatrienio
---	---

**Determinaciones del APR 02.06 Méndez Álvaro Norte I del Plan General de 1997**

Remitido a: PERI

Superficie del ámbito: 129.182 m<sup>2</sup>

Uso característico: residencial

Iniciativa de planeamiento: privada

Prioridad: primer cuatrienio

Sistema de actuación: compensación-expropiación

Unidad de Ejecución 1 (Bolsa de Deterioro Urbano): expropiación

Unidad de Ejecución 2 (empresas): compensación

Aprovechamiento tipo: 2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

**Edificabilidad residencial: 171.234 m<sup>2</sup>**

**Nº de viviendas: 1.712**

**Edificabilidad terciario: 57.078 m<sup>2</sup>**

Superficie para zonas verdes: 9.000 m<sup>2</sup>

Superficie para equipamiento público: 27.000 m<sup>2</sup>

Condiciones vinculantes:

\* Realojamiento de las bolsas de infravivienda existentes (Bolsa de Deterioro Urbano de Méndez Álvaro)<sup>10</sup>.

\* El PERI se desarrollará según lo establecido en la correspondiente Acta de Manifestaciones incorporada al Plan General<sup>11</sup>.

**Unidad de Ejecución nº 1, dimensiones.** La Unidad de Ejecución nº 1, por **expropiación**, está constituida como **unidad discontinua** por dos enclaves independientes, el A y el B, situados ambos dentro del perímetro del APR 02.06:

Superficie enclave A: 9.131,94 m<sup>2</sup>

Superficie enclave B: 4.608,19 m<sup>2</sup>

Superficie total UE-1: 13.740,13 m<sup>2</sup>

<sup>10</sup> En los enclaves A (9.131,94 m<sup>2</sup>) y B (4.608,19 m<sup>2</sup>) de la antigua Bolsa de Deterioro Urbano de Méndez Álvaro (Unidad de Ejecución 1 del PERI del APR 02.06 Méndez Álvaro norte I, la expropiación ha concluido. La erradicación de esta bolsa de deterioro urbano dará lugar a unos 183 realojos *in situ* (según el censo de la EMV incorporado al PERI, que fue aprobado definitivamente en abril de 2000). **El edificio de realojo está en construcción y podría verse afectado por las actuaciones complementarias que se proponen en la calle Comercio.**

<sup>11</sup> Empresas que suscriben el Acta de Manifestaciones: INGRAQUI S.L. (superficie: 8.168,64 m<sup>2</sup>), SOLLER S.A. (superficie: 24.370,63 m<sup>2</sup>), CEPA, COMPAÑIA ESPAÑOLA DE LA PENICILINA Y ANTIBIOTICOS S.L. (superficie: 7.494 m<sup>2</sup>), SCHERING ESPAÑA S.A. (superficie: 7.694 m<sup>2</sup>), ALMACENES GENERALES INTERNACIONALES S.A. (superficie: 22.405,11 m<sup>2</sup>), ZARDOYA OTIS S.A. " ha participado en el conjunto de las conversaciones preliminares, alegaciones al Plan General y preparación de la documentación técnica precisa para la firma de este acuerdo, y se estima que dicha sociedad se adherirá al mismo una vez que, conforme a las normas estatutarias por las que se rige, alcance los acuerdos de sus órganos de gobierno". En la estipulación 13 del Acta de Manifestaciones se indica: "El Ayuntamiento de Madrid colaborará con las empresas industriales firmantes de este acuerdo para facilitar la reimplantación de su actividad en el municipio de Madrid".

FRAVM

C) **ÁREA DE PLANEAMIENTO INCORPORADO 02.18 EL AGUILA-ALCATEL**<sup>12</sup>. EJECUTADA, EXCEPTO LA UE-3 POR EXPROPIACIÓN QUE SE HALLA EN EJECUCIÓN

**Determinaciones del API 02.18** del Plan General de 1997

Superficie: 109.250 m<sup>2</sup>

**Edificabilidad residencial: 94.500 m<sup>2</sup>**

**Nº máximo de viviendas: 854**

**Edificabilidad industrial: 62.000 m<sup>2</sup>**

**Edificabilidad terciario: 37.000 m<sup>2</sup>**

Equipamiento Singular: 11.492 m<sup>2</sup>

Equipamiento básico: 3.360 m<sup>2</sup>

Superficie zonas verdes: 12.860 m<sup>2</sup>

Sistema de actuación: Cooperación-Compensación-Expropiación<sup>13</sup>

Objeto de modificación puntual del Plan General de 1985 y remitido a Estudio de Detalle.

D) **ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO 02.01 MENDEZ ALVARO NORTE II.** Sin ejecutar.

**Determinaciones del APR 02.01**

Remitido a: PERI

Superficie del ámbito: 18.500 m<sup>2</sup>

Uso característico: residencial

Iniciativa de planeamiento: privada

Prioridad: primer cuatrienio

Sistema de actuación: Convenio

Aprovechamiento tipo: 1,8 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

**Edificabilidad residencial: 21.600 m<sup>2</sup>**      **Nº de viviendas: 216**

Superficie zonas verdes: 2.400 m<sup>2</sup>

Condiciones vinculantes: El desarrollo del APR se condiciona a la firma de un Convenio Urbanístico de gestión con la propiedad del suelo.

Superficie equipamiento público: 2.000 m<sup>2</sup>

E) **ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO 02.08 MENDEZ ALVARO/M-30.** EN PARTE EJECUTADA Y EN PARTE EN EJECUCIÓN

**Determinaciones del APR 02.08** del Plan General de 1997

Remitido a: PERI

Superficie del ámbito: 101.370 m<sup>2</sup>

Uso característico: residencial

Iniciativa de planeamiento: privada

Prioridad: primer cuatrienio

Sistema de actuación: Convenio-Compensación

Aprovechamiento tipo: 2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

---

<sup>12</sup> En esta operación de recalificación de suelo industrial a residencial y terciario la iniciativa fue de la empresa cervecera El Águila, a la que se unió la multinacional Alcatel.

<sup>13</sup> Otro de los ámbitos de expropiación en Méndez Álvaro es la UE-3 del API 02.18 El Águila-Alcatel, que afecta a los residentes de números pares de la calle Mejorada del Campo, cuyo proceso de realojo ya ha comenzado. El suelo liberado aquí lo será para la prolongación de la calle Comercio.

FRAVM

**Edificabilidad residencial: 121.950 m2**

**Nº de viviendas: 1.219**

**Edificabilidad terciario: 40.650 m2**

Superficie para zonas verdes: 23.000 m2

Superficie para equipamiento público: 2.000 m2

Condiciones vinculantes: El PERI se desarrollará según lo establecido en la correspondiente Acta de Manifestaciones incorporada al Plan General<sup>14</sup>.

**F) AREA DE PLANEAMIENTO ESPECIFICO 02.05 MENDEZ ALVARO SUR. EN PARTE EJECUTADA Y EN PARTE EN EJECUCIÓN**

**Determinaciones del APE 02.05 del Plan General de 1997**

Superficie del ámbito: 91.017 m2

Uso característico: residencial

Usos cualificados: industrial y terciario

Sistema de actuación: Convenio-compensación

Aprovechamiento tipo: 1,8 m2/m2

Superficies públicas existentes: 14.244 m2

Superficies privadas existentes: 72.933 m2

Superficies usos lucrativos:

Residencial: 36.373 m2

Industrial: 3.840 m2

Terciario: 2.430 m2

**Edificabilidad residencial: 119.279 m2**

**Nº viviendas: 1.192**

**Edif. terciario: 12.000 m2**

Sup. zonas verdes: 11.320 m2

Sup. equipamiento público: 4.842 m2

Vías públicas: 32.211 m2

Determinaciones complementarias: En la edificabilidad máxima del ámbito no se incluye la edificación industrial existente, que se mantiene y, cuya parcela, de aproximadamente 3.840 m2, se ha descontado de las superficies de titularidad privada existentes.

1.3.2 PLANEAMIENTO DE DESARROLLO EN LOS **BARRIOS MUNICIPALES DE PACÍFICO Y ADELFA** (RETIRO)

El PGOUM califica para uso residencial los ámbitos del cuadro adjunto, de entre los que destacamos el API 03.05 Adelfas.

	PG 97		Vacante a enero de 2004	
	Edificabilidad residencial (m <sup>2</sup> )	Nº de viviendas (vivienda tipo 100m <sup>2</sup> c)	Edificabilidad residencial (m <sup>2</sup> )	Nº de viviendas
<i>RETIRO</i>				
Ámbito				
TOTAL API			71.509	715
API.03.05 Adelfas			71.509	715
TOTAL APE	15.004	150	12.419	124
APE.03.01 C/ Pajaritos	4.800	48	4.800	48

<sup>14</sup> Empresa que suscribe el Acta de Manifestaciones: FLEX, la fábrica de colchones.

FRAVM

APE.03.04 Ciudad de Barcelona c/v Mesejo	4.600	46	2.015	20
APE.03.05 Valderribas - Pajaritos	2.604	26	2.604	26
APE.03.07 Cavanilles	3.000	30	3.000	30
<b>TOTAL APR</b>	<b>13.860</b>	<b>139</b>	<b>13.860</b>	<b>139</b>
APR.03.02 Inst. militares Granada Valder	13.860	139	13.860	139

Fuente: Fichero del Plan General de 1997 e Informe vivienda 2004 de la GMU

**BOLSA DE DETERIORO URBANO DE ADELFAZ (API 03.05). EJECUTADA LA UNIDAD DE EJECUCIÓN 1,** en ejecución la UE-2

El PERI 3/7 Adelfas del Plan General de 1985 (API 03.05 del nuevo PGOUM) fue provisional y definitivamente aprobado por el Ayuntamiento Pleno el 28 de julio de 1995. El mismo Pleno aprobó definitivamente la Unidad de Ejecución nº 1 (UE-1) del PERI a desarrollar por el sistema de expropiación. La expropiación de la UE-1 (6,08 ha) se encomienda al Consorcio del Pasillo Verde Ferroviario y el coste de expropiación es de 2.632 millones de pts, mientras el de urbanización es de 617 millones de pts, lo que supone una inversión total de 3.249 millones de pts; en 1999 la urbanización de la UE-1 estaba ejecutada al 100%.

La Unidad de Ejecución nº 2 (UE-2) fue adscrita al sistema de actuación por compensación, sistema que a solicitud de los vecinos afectados por el realojo, la Asociación de Vecinos Los Pinos Retiro Sur y la FRAVM, sería cambiado al de expropiación por incapacidad de los propietarios de suelo de conformar la Junta de Compensación.

PERI 3/7 API 03 05 Adelfas	Gestión	Superficie (m2)	Edif. lucrativa (m2)	Usos no lucrativos (m2)
UE-1	Expropiación	60.810 m2	85.666 m2	Espacios libres: 3.446 Equipamiento: 14.400 Viario: 4.040
UE-2  [Viviendas de realojo y realojos aún pendientes]	Compensación  [cambio de sistema de actuación posteriormente: expropiación]	67.572 m2	76.277 m2	Reserva vivienda colectiva de protección oficial para realojos: 6.418 m2 de edificabilidad. Espacios libres: 17.733 Equipamiento: 2.340 Viario: 9.450
Total ámbito PERI		128.382 m2 (12,84 ha)	161.943 (residencial)= 1.620 viviendas	51.409 m2 supf. más 6.418 de edif.

Actualmente se construyen las viviendas de realojo de la UE-2, la expropiación de esa unidad de ejecución se ha llevada a efecto y están en marcha las obras de urbanización.

### 1.3.3 PLANEAMIENTO EN EL DISTRITO CENTRO: BARRIO DE LAS LETRAS (CORTES) Y EMBAJADORES

En el distrito Centro y en el barrio de Las Letras (Cortes) califica el planeamiento general el APE 01.05 Costanilla de los Desamparados<sup>15</sup> y las APR Alameda y Atocha 123. También incluimos en el cuadro adjunto el APR del paseo de Recoletos.

<sup>15</sup> La propuesta de modificación puntual del Plan General (MPG) en el ámbito del APE 01.05 *Costanilla de los Desamparados*, cuya aprobación inicial se produjo en el Pleno de octubre de 2005, pretende: a) descatalogar los edificios y jardines de interés de las parcelas incluidas en el ámbito pues son incompatibles con la nueva edificación dotacional, b) cambiar el uso del deportivo básico (DB) a equipamiento singular (ES) en su categoría de bienestar social y educativo,

	PG 97		Vacante a enero de 2004	
	Edificabilidad residencial (m <sup>2</sup> )	Nº de viviendas (vivienda tipo 100m <sup>2</sup> c)	Edificabilidad residencial (m <sup>2</sup> )	Nº de viviendas
<i>CENTRO</i>				
Ámbito				
TOTAL APE	3.400	34	3.400	34
APE.01.05 Costanilla de los desamparados (aprobación inicial de la MPG en octubre de 2005)	3.400	34	3.400	34
TOTAL APR	15.564	156	15.564	156
APR.01.01 Pº de Recoletos 3, 5, 7 y 9	5.483	55	5.483	55
APR.01.05 Alameda	2.081	21	2.081	21
APR.01.10 Atocha, 123	8.000	80	8.000	80

Fuente: Fichero del Plan General de 1997 e Informe vivienda 2004 de la GMU

En el barrio de Embajadores y en el barrio de Las Letras hay delimitadas y declaradas sendas **áreas de rehabilitación integral** (ARI o áreas de rehabilitación del centro histórico, ARCH, para el actual plan de vivienda estatal 2005-2008), la de Las Letras en su segunda fase y la de Lavapiés cerca de declararse su tercera fase.

#### Áreas de rehabilitación integral del centro histórico

Ámbito	ha	Población	Fechas declaración o de convenios	Nº viviendas	Actuaciones rehabilitación (nº viv.)	Inversión Ministerio de Vivienda (euros)	Inversión Comunidad Madrid (euros)	Inversión Ayuntamiento de Madrid (euros)	Inversión total (euros)
ARI LAVAPIÉS 2ª FASE ( distrito Centro, Madrid)	70,82	57.825	Convenios 31.10.2003 17.12.2003	22.784 [ 1.352 edificios, de ellos 1.274 residenciales]	4000 (1ª fase) 3.500 (2ª fase)  [La 3ª fase incluirá 1.700 viv)	17.500.000 (2ª fase)	15.421.245 (2ª fase)	7.700.000 (2ª fase)	77.106.270 (2ª fase)
ARI HUERTAS-LAS LETRAS 1ª FASE ( distrito Centro, Madrid)	29,3		Convenio: 8.11.2002	4.949	700	3.500.000	3.084.249	2.393.437	15.451.304 (1ª fase)
ARI HUERTAS-LAS LETRAS 2ª FASE (distrito Centro de Madrid)	4,88	1.600 habitantes	Comisión bilateral de mayo 2006	3.500	1.400 [Reducción a 250 viv comisión bilateral de 31 de mayo 06]	[para 250 viv 6.249.106]			

con usos compatibles de deportivo y dotacional de servicios públicos, c) reducir la superficie del ámbito, al quedar excluido del mismo la parcela de Costanilla de los Desamparados 14, propiedad del Ministerio de Hacienda, y el viario secundario del mismo nombre, d) cambiar el sistema de actuación: de convenio con Patrimonio del Estado, que no ha tenido efecto, a expropiación. La parcela del Ministerio de Hacienda —que hubiera debido servir para el realojo de los ocupantes de Fucar 6— se excluye del APE y se califica de administración pública. En el APE modificado irán 85 alojamientos temporales para jóvenes, una escuela infantil de 100 plazas, instalaciones deportivas, jardín público y 300 plazas de aparcamiento.

Los barrios de Las Letras y Embajadores son, además, **áreas de prioridad residencial**, esto es, tienen restringido el tráfico de vehículos que no sean de residentes; habiendo inaugurado el barrio de Las Letras esta modalidad de peatonalización y “templado” de tráfico tan demandada por las asociaciones de vecinos del casco antiguo y del centro histórico de la ciudad de Madrid.

## **2. DETERMINACIONES DEL ESTUDIO INFORMATIVO (EI) *NUEVO COMPLEJO FERROVIARIO DE LA ESTACIÓN DE ATOCHA DE OCTUBRE DE 2006***

El estudio informativo (EI) que se somete a información pública no considera el marco territorial donde se encuadra la desmedida propuesta de ampliación de la estación de Atocha (y no precisamente para cercanías sino para alta velocidad); soslaya el convenio Renfe-Ayuntamiento para la integración del ferrocarril en el ámbito urbano; desprecia los flujos de viajeros de cercanías y de transporte público así como la congestión y saturación del tráfico en la zona; no considera ni el planeamiento urbanístico en vigor ni los desarrollos urbanísticos ejecutados y en ejecución en los ámbitos más próximos; ni siquiera menciona la remodelación de la M-30, que incrementará su capacidad y con ella la atracción de vehículos; se ha quedado en la fase de Avance del Plan Especial Recoletos-Prado cuando prácticamente estamos en la de aprobación definitiva... y, por ignorar —lo que ya resulta inaudito— hasta ignora la existencia de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid y cita (pág. 21 de la Memoria, *Normativa de aplicación*) sus precedentes derogadas.

Ahora bien, lo realmente extraño y asombroso es, sobre todo, que soslaye e ignore la existencia de la **ESTACIÓN DE CONTENEDORES DEL ABRONIGAL** —donde, por cierto, se estacionan hoy los trenes de alta velocidad— un poco más abajo, al final de Méndez Álvaro, y en la linde entre Arganzuela y Puente de Vallecas.

Ignora la estación del Abroñigal y la posibilidad de su integración en las redes públicas de infraestructuras, así como la de su conexión con Chamartín, pero plantea, sin embargo, la nueva estación del AVE soterrada en Méndez Álvaro —y rodeada de 6.000 nuevas viviendas y 18.000 nuevos residentes— junto con la conexión del nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha, a través de tres túneles, con Chamartín:

- ✓ el actual “túnel de la risa” del eje Castellana-Recoletos-Prado,
- ✓ el túnel de Sol, actualmente en construcción destinado a cercanías y a tráficos pasantes en la estación de cercanías de Atocha,
- ✓ el nuevo túnel de alta velocidad bajo el eje Serrano-Alfonso XII.

Ni una palabra de la “emigración ordenada” de la estación de contenedores del Abroñigal hacia el Puerto Seco de Coslada ni de la liberación del suelo de ese enorme “contenedor” que, bajo ningún concepto —y dada su ubicación en la ciudad—, debe destinarse a usos lucrativos.

Ni una palabra, tampoco, acerca de los **problemas de interferencia** de la red ferroviaria de cercanías con los servicios de largo recorrido, que coexisten en un elevadísimo porcentaje en la red regional. **Problemas de interferencias** que son más graves, precisamente, **en los tramos más cargados de la red** y, lógicamente, en los que el tráfico

de largo recorrido es mayor; unos tramos que pivotan sobre el **eje Atocha-Chamartín**, a cuyo aumento de capacidad y mejora de la explotación se destinan hoy gran parte de las inversiones.

El Plan Regional de Estrategia Territorial (PRET) —cuya aprobación nunca pasó de las Bases— ya se planteaba en 1996 abordar tales interferencias creando, al menos, otra conexión de cercanías en sentido suroeste-noreste que no atravesara el eje Atocha-Chamartín.

La **red de cercanías de la Comunidad de Madrid** ha experimentado un importante incremento del número de estaciones (de 70 en 1993 a 88 en 2004), fruto, sobre todo, de la incorporación de más ciudades al servicio. **Éste, en 1993, acogía a 23 ciudades, mientras que en 2004 ya llegaba a 34.** Éstas se extienden en un amplio radio alrededor de la capital, especialmente sobre los ejes radiales definidos por el Corredor del Henares, las carreteras de Burgos y Colmenar en el norte, la carretera de La Coruña en el oeste, la carretera de Extremadura en el noroeste y las carreteras de Toledo y Andalucía en el sur. La red llega a la mayoría de las ciudades grandes y medianas; excepción hecha de algo más de una decena de ciudades que cuentan con más de diez mil habitantes. No obstante, algunas de éstas están incluidas en la red actual de metro (Rivas y Arganda) o en la futura red de tren ligero (Boadilla). Quedan fuera de una y otra red: en el este, Mejorada (más una ciudad pequeña, pero que viene creciendo a buen ritmo: Velilla de San Antonio); en el norte, Algete; en el oeste, San Lorenzo y Guadarrama; en el suroeste, Villaviciosa de Odón, ambas Villanuevas y Navalcarnero, y en el sur, Humanes.

Para las asociaciones de vecinos madrileñas, el avance paulatino hacia la plasmación de una verdadera red de tren regional implica:

- Conectar a dicha red al conjunto de municipios mayores de 10.000 habitantes (Mejorada, Algete, San Lorenzo, Guadarrama, Villaviciosa, Villanueva de la Cañada, Villanueva del Pardillo, Navalcarnero y Humanes).
- Cubrir la totalidad de los corredores radiales.
- Profundizar las líneas sobre los extremos del territorio, aproximándolas a las zonas perimetrales del área metropolitana a fin de apoyar y consolidar el proceso de difusión de la centralidad.
- Iniciar el trazado de líneas transversales.

Junto con ello, abogamos por integrar el cercanías en el Consorcio Regional de Transportes, para que la Comunidad de Madrid asuma las competencias exclusivas en materia de ordenación del transporte regional. Ello, además de completar las transferencias, supondría también dominar los instrumentos. La dependencia del cercanías de una empresa nacional como RENFE —sobre cuyas prioridades, programas, políticas y presupuestos las instituciones de autogobierno no tienen derecho a voz ni a voto— es, a la larga, incompatible con la elaboración y desarrollo de una estrategia regional de transportes. Y, además, abogamos por enlazar el Corredor del Henares con la zona norte. Entre las actuaciones singulares en la red cabría mencionar la habilitación de una línea pasante que conectara el cercanías a Alcalá de Henares con Chamartín, a través de la estación de O'Donnell. Vinculada a esta actuación (aunque no necesariamente) se habría de evaluar la

viabilidad de conectar las terminales del aeropuerto de Madrid-Barajas a la red de cercanías.

## 2.1. PIEZAS DEL NUEVO COMPLEJO FERROVIARIO

La Memoria del Estudio Informativo *Nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha* nos presenta un complejo constituido por cinco grandes piezas: la *marquesina histórica*, la estación *Puerta de Atocha con dos terminales*, la estación de *cercanías*, la *estación de AVE pasante* y el *aparcamiento* de larga estancia.

- La *marquesina histórica* serviría de gran vestíbulo al complejo.
- La actual *estación Puerta de Atocha* sería la *terminal norte* de salidas.
- Se construiría una *terminal sur* de llegadas en la zona donde actualmente están las marquesinas bajas<sup>16</sup> una terminal con una gran cubierta sobre los andenes y vestíbulo y “un cerramiento acústico hacia la calle Méndez Álvaro, mediante un muro cortina”<sup>17</sup>.

La conexión entre los vestíbulos de llegadas y salidas se resolvería con un pasarela volada a un lado del aparcamiento de corta estancia.

- Se ampliaría la *estación de cercanías* hacia la avda Ciudad de Barcelona con dos vías y un andén central.
- La *estación de AVE pasante* se construiría subterránea bajo la calle Méndez Álvaro con cuatro vías y dos andenes que enlazaría con el túnel Chamartín-Atocha<sup>18</sup>.
- El *aparcamiento de larga estancia*, con 2.763 plazas<sup>19</sup>, se ubicaría en el solar triangular situado al este.

El sistema viario –dice la Memoria del EI en su pág. 71— “se asimila a un esquema aeroportuario con una zona de tierra y otra zona de ‘aire’, que en este caso sería ‘zona vías’. De esta forma todo el viario, los accesos y salidas del aparcamiento, de los taxis, etc. se concentran a un lado de la estación Puerta de Atocha, evitando la interferencia de los recorridos peatonales con los coches (...) El nuevo viario queda independizado del tráfico urbano y evita la generación de un flujo transversal no deseado, liberando la calle de Álvaro de Nebrija [es un error y quiere decir Antonio de Nebrija, perpendicular a Téllez] del tráfico generado por el complejo. El viaducto sur resuelve el acceso sur al complejo (desde la M-30)...”

De abajo arriba, estas son las cotas que organizan el complejo:

- Cota 600 Andenes de la estación AVE pasante

<sup>16</sup> Las marquesinas que –a ambos lados de la sala hipótila— cubren, al este, la vía 1; al oeste, las vías 14 y 15; y, al sur, los andenes tras la pasarela de evacuación de emergencia.

<sup>17</sup> Memoria del EI, pág. 70. En esta ocasión a la Dirección General de Ferrocarriles no se le olvida el aislamiento acústico hacia las calles General Lacy y Méndez Álvaro, como la vez anterior.

<sup>18</sup> La actual conexión subterránea de Atocha con Chamartín o “túnel de la risa”, que discurre por el eje Prado-Recoletos-Castellana (destinado al tráfico de cercanías) se completaría con otras dos nuevas conexiones subterráneas entre Atocha y Chamartín: a) el túnel de Sol (actualmente en construcción y dedicado al tráfico de cercanías), y b) el túnel de alta velocidad por el eje Serrano-Alfonso XII, con estación pasante en Atocha. De esta conexión se derivaría la estación subterránea del AVE en Méndez Álvaro.

<sup>19</sup> Recordemos que los tres aparcamientos con los que cuenta hoy la estación suman 1.487 plazas: 322 plazas el aparcamiento del AVE, 696 plazas el aparcamiento de larga estancia, y 496 plazas el aparcamiento del solar triangular al este de la estación.

- Cota 607 pasarelas sobre las vías de la estación Ave pasante y última planta del aparcamiento (sótano 4) de larga estancia.
- Cota 611 Andenes de la estación de cercanías ampliada.
- Cota 617 Pasarelas de la estación de cercanías y primer aplanta del aparcamiento de larga estancia (sótano 1).
- Cota 619 Andenes de la estación Puerta de Atocha, marquesina histórica, plaza del Embarcadero, vestíbulos de cercanías y conexión entre ellos, estación de metro y nueva plaza urbana.
- Cota 624 Vestíbulo sur, pasarela de llegadas, sistema viario, aparcamiento existente sobre la cubierta de cercanías y nueva plaza ajardinada en el solar triangular.
- Cota 628 Acceso al intercambiador (a través del cilindro), acceso de viajeros en taxi y en vehículo a la terminal norte, autobuses EMT, acceso norte al viario.

## 2.2. HIPÓTESIS DE CRECIMIENTO: HORIZONTE TEMPORAL DE 2025

En la pág. 24 de la Memoria del EI se dice que “la determinación de la demanda previsible de los viajeros que utilizarán en el futuro las terminales de alta velocidad de Atocha, constituye la base de partida para dimensionar adecuadamente las diferentes instalaciones a utilizar por los clientes”, así como que : “la demanda se ha definido por relaciones de salida y llegada a Madrid tanto por corredores de tráfico como por tipos de tren”.

De ello resulta el cuadro adjunto: **una propuesta de crecimiento** del tráfico de viajeros del 325,83 % en 2025 respecto de 2006 y **del 378,55 % respecto de 2005 en cómputo global** (cercanías más largo recorrido) y del 259,85 % (respecto del 2006) y **del 305,48 %** (respecto del 2005) en la estación Puerta de Atocha de largo recorrido.

**De los algo más de diez millones de viajeros de 2005** y once millones seiscientos mil de 2006 **se pasaría en diecinueve años a treinta y siete millones ochocientos mil viajeros.** El número de trenes pasaría de los 108 trenes diarios por sentido de 2005 a los 243 trenes diarios. De ellos, 239 corresponderían a la estación Puerta de Atocha, que en 2005 albergaba 78 trenes diarios por sentido.

Estimación de viajes por corredores ferroviarios

Corredores	2005 trenes día- sentido	2005 viajeros año en ambos sentidos	2006 trenes día- sentido	2006 viajeros año en ambos sentidos	2010 trenes día- sentido	<b>2010 viajeros año en ambos sentidos</b>	2015 trenes día- sentido	<b>2015 viajeros año en ambos sentidos</b>	2025 trenes día- sentido	<b>2025 viajeros año en ambos sentidos</b>	Hipótesis dimensio- namiento viajeros año en ambos sentidos
Andalucía	61	5.858.976	63	6.965.564	84	10.472.857	95	12.036.899	114	14.695.581	<b>15.600.867</b>
Nordeste	10	2.248.280	10	2.703.178	29	4.588.315	41	6.582.478	45	7.199.505	<b>8.277.196</b>
Levante	28	1.630.033	28	1.678.934	29	1.765.793	45	6.505.632	68	9.830.733	<b>11.710.138</b>
Extremadura	9	270.943	8	279.071	8	292.968	13	1.727.461	16	2.009.517	<b>2.298.657</b>
Total global	108	10.008.232	109	11.627.748	150	17.119.933	194	26.852.470	243	33.735.336	<b>37.886.857</b>
Total Puerta de Atocha	78	9.231.902	90	10.853.026	109	14.864.021	190	20.734.856	239	25.320.857	<b>28.202.140</b>

Fuente: Memoria del Estudio Informativo (EI) de octubre de 2006 *Nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha*

### 2.3. CUADROS COMPARATIVOS DE LAS SUPERFICIES EXISTENTES Y LAS SUPERFICIES PROPUESTAS

La edificabilidad que propone el estudio informativo (365.721 m<sup>2</sup>) supone un incremento del 317,27 % sobre la edificabilidad existente (115.270 m<sup>2</sup>) y, como se puede advertir en el cuadro adjunto, la construcción de la terminal sur, el nuevo aparcamiento, la estación del AVE pasante y el edificio de comunicaciones.

Piezas	Superficie existente m <sup>2</sup>	Superficie nueva construcción m <sup>2</sup>	Totales m <sup>2</sup>
Marquesina histórica	23.560	595	24.155
Terminal norte	46.069	780	46.849
Terminal sur	682	82.330	83.012
Intercambiador-estación cercanías	44.959	13.097	58.056
Aparcamiento-conexión vestíbulos	--	106.157	106.157
Estación AVE pasante	--	45.005	45.005
Edificio de comunicaciones	--	2.487	2.487
<b>Superficie construida total</b>	<b>115.270</b>	<b>250.451</b>	<b>365.721</b>

Fuente: Memoria del Estudio Informativo (EI) de octubre de 2006 *Nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha*

Los 365.721 m<sup>2</sup> de edificabilidad no incluyen, sin embargo, ni los 5.732 m<sup>2</sup> del viaducto sur ni los 3.647 m<sup>2</sup> de la rampa de la calle Garganta de los Montes.

A la superficie del cuadro anterior habría que añadir la correspondiente a la urbanización del viario (57.446 m<sup>2</sup>) y la de las zonas peatonales (49.283 m<sup>2</sup>).

### 2.4. AFECCIONES DE LAS OBRAS DEL COMPLEJO Y ORGANIZACIÓN FUNCIONAL DEL MISMO

En el epígrafe 3.7 *Inventario de cimentación y obras subterráneas* de la Memoria del Estudio Informativo, se relacionan las afecciones de la construcción del complejo ferroviario, que tomamos de las páginas 60 y 61:

- “ Estación “Atocha Renfe” de Línea 1 de Metro<sup>20</sup>.
- Estación “Atocha” de Línea 1 de Metro.
- Túnel de cercanías Atocha –Chamartín (como consecuencia del entronque de la posible ampliación).
- Cimentaciones de la alineación extrema (H) de la Sála Hipóstila de puerta de Atocha (\*).
- Cimentaciones de la estructura de la rampa de taxis del patio de Méndez Álvaro (la punta de alguno de los pilotes como consecuencia de la ejecución del túnel)(\*).

<sup>20</sup> “La ejecución de la ampliación de cercanías afectará a las dos estaciones próximas Atocha y Atocha Renfe. En primer punto donde se afecta y se deberá llevar a cabo una ocupación temporal es en la estación de Atocha – Renfe. La ejecución del túnel de cercanías bajo la misma requiere la demolición de parte de la losa y el recalce de tres pilares en la zona de paso entre esta estación de metro y la de Atocha propiamente dicha. Para ello deberán desplazarse una serie de canceladoras temporalmente y por tanto el tráfico peatonal a través de las mismas se verá modificado, no se produce afección en el entorno de las vías. La segunda afección que se causa a la línea 1 de metro se produce en la estación de Metro de Atocha para poder ejecutar el paso del nuevo túnel de cercanías bajo dicha Estación, en esta ocasión sí se afectaría a las vías” — se dice en la pág. 61 de la Memoria—.

FRAVM

- Galerías de catering, antiguas galerías de paquetería (\*).
- Paso inferior de la Glorieta de Carlos V (\*).
- Aparcamiento de la C/ General Lacy.

Se han marcado con (\*) aquellas de las que se dispone información relativa a formas exteriores e interiores así como de su armadura, del resto tan solo contamos con información relativa a uno de sus contornos, generalmente interiores.”

De la *organización funcional* (pág. 76 de la Memoria y siguientes) destacamos:

#### “5.3.1.- Terminal de Puerta de Atocha

Las líneas de alta velocidad que entrarán en servicio en los próximos años y que afectarán a la estación de Puerta de Atocha, son las de Madrid – Sevilla (en servicio), Madrid – Barcelona, Madrid – Toledo (en servicio), Madrid – Málaga, Madrid – Granada, Madrid – Valencia, Madrid – Alicante, Madrid – Murcia (Almería) y Madrid – Extremadura – Portugal. El tráfico de viajeros de alta velocidad en Atocha podrá llegar a cuadruplicarse.

En estas circunstancias la terminal actual de Puerta de Atocha con 15 vías de topera, aún incluso conectadas las vías contiguas con escapes de bretelles intermedios, no serán suficientes para todos los servicios en circulación.

Será necesario, en consecuencia, disponer de un mayor número de vías, que no puede configurarse en los terrenos disponibles en la estación.

Teniendo en cuenta la posibilidad de establecimiento de servicios pasantes por Madrid, que puedan tener su cabecera de servicio en la estación de Chamartín (con mayores posibilidades de tratamiento en el complejo ferroviario de Fuencarral) o más allá, parece lógico plantear una estación pasante en el complejo ferroviario de Atocha que permita satisfacer la demanda previsible.

En lo concerniente al viajero, las instalaciones existentes en la actualidad son insuficientes de cara al futuro.

En efecto, el espacio actual dedicado a **sala de embarque** para los viajeros de trenes de salida, será absolutamente insuficiente en el futuro, por lo que será necesario utilizar tanto este espacio como el existente en la cota de andenes entre las puertas de acceso y las toperas, como sala de embarque adicional para los viajeros de trenes de salida.

Ha de tenerse en cuenta igualmente que **el emplazamiento de la estación de trenes pasantes hacia Chamartín se ubicará**, después de estudiar diferentes posibilidades, **debajo de la calle Méndez Alvaro** y de las actuales vías 12, 13, 14 y 15 de Puerta de Atocha.

Ello permitirá que los viajeros de salida para estos trenes pasantes (que inicialmente serán los que circulen en el corredor de Levante y Extremadura) utilicen la misma sala de embarque de la cota de andenes referida anteriormente.

De igual forma, los viajeros de trenes de llegada, al no poder utilizar la zona de toperas para la evacuación de los andenes, precisarán de una **nueva terminal de llegadas**. Esta se ubicará en la zona sur sobre la actual estación de Cercanías de Atocha, a la que accederán los viajeros a través de una pasarela transversal a las vías, conectada con los andenes mediante rampas y escaleras mecánicas.

Ello permitirá también que los viajeros de los trenes de llegada a la estación subterránea pasante puedan utilizar la misma pasarela y vestíbulo de llegadas a los que accederán mediante las correspondientes rampas y escaleras mecánicas.

Se configuran así una terminal de Salidas, una terminal de Llegadas y una estación subterránea pasante conectada con ambas terminales, con lo que se asegura una mayor conectividad, una mayor integración y un mayor rendimiento de ambas terminales, que debe completarse con una fácil conexión con la estación de Cercanías y con los demás medios de transporte urbano, aparcamientos, etc.”

#### “ 5.3.2.- Estación de Cercanías

El nuevo túnel de cercanías de Atocha – Sol – Nuevos Ministerios – Chamartín, actualmente en construcción, permitirá que todas las líneas que llegan a Atocha sean pasantes.

Por tanto, las actuales líneas de Parla y de Aranjuez podrán continuar su recorrido desde Atocha hasta Chamartín y más allá, dejando de tener la cabecera línea de Madrid en la estación de Atocha.

Ello implicará una profunda remodelación de la cabecera norte de la estación. De igual manera, está prevista la ejecución de un nuevo túnel de salida al Sur de Atocha para la circulación de los trenes del Pasillo Verde Ferroviario en sentido Norte – Sur.

Asimismo la aproximación por el Sur de la nueva línea de alta velocidad pasante hacia la **estación subterránea de Puerta de Atocha**, afectaría a dos de las cuatro vías generales existentes entre Atocha – Cercanías y Villaverde Bajo, por lo que todos los trenes pasantes por esta estación dispondrían exclusivamente de una doble vía en el último tramo.

Esta circunstancia obligará a la realización de un cruce a distinto nivel en Villaverde Bajo para evitar los cizallamientos de las circulaciones de Madrid – Aranjuez con las de Parla – Madrid.

Todo ello exige la remodelación de la cabecera Sur de la estación de forma coordinada con el resto de las actuaciones, para la puesta en servicio del conjunto.

El reparto previsible de la circulación de los trenes de Cercanías pasantes por Atocha entre los dos túneles (el actual por Recoletos y el nuevo por Sol) de Atocha – Chamartín, será en principio, el siguiente:

##### Túnel actual (por Recoletos)

- Trenes del Corredor del Henares
- Trenes del Pasillo Verde Ferroviario
- Trenes de Grandes Líneas y Regionales de ancho ibérico

##### Túnel futuro (por Sol)

- Trenes del Corredor de Parla
- Trenes del Corredor de Aranjuez

Además, como en la actualidad, seguirán circulando los trenes del Corredor Móstoles – Atocha – Fuenlabrada.

Las 10 vías existentes en la actualidad en Atocha no serán suficientes para asegurar, con garantías, el incremento de servicios que se producirá en el futuro en las líneas actuales, aunque no sea previsible la incorporación adicional a la estación de Atocha de nuevas líneas en sentido

Norte – Sur, sino, en todo caso, líneas transversales o de contorno que no deberían afectar a la estación de Atocha más que en el incremento del tráfico.

La capacidad de circulación de las líneas de gran tráfico de cercanías, aparte de los sistemas adecuados de señalización y ayuda a la conducción, depende fundamentalmente de los tiempos de parada de los trenes en las estaciones con gran movimiento de subida y bajada de viajeros. En efecto, una parada dilatada en una estación, sumada al tiempo de sucesión de la circulación siguiente (dependiente de los procesos de establecimiento de la ruta de este último tren en el enclavamiento), provoca un tiempo mínimo de sucesión, también dilatado, con la consiguiente reducción de la capacidad horaria del tramo.

La mejor forma de reducir este tiempo de sucesión entre trenes consecutivos es disponer de vías de andén alternativas, de tal forma que el tren precedente entre a una vía y el tren siguiente lo haga a la vía contigua (con andén compartido o no con la vía anterior). De esa manera es posible realizar la ruta a vía contigua una vez haya sido liberado por la circulación anterior el circuito de vía de la aguja que conecta ambas vías, y, por tanto, puede simultanearse la entrada del segundo tren con las operaciones de bajada y subida de viajeros del primero.

En definitiva, todo ello significa la conveniencia de disponer de tantas vías de andén como destinos/procedencias existan de los trenes de las diferentes líneas en cada uno de los dos sentidos.”

“El número de vías necesarias sería, por tanto, de 9 vías más sobre las tres existentes asignadas al Corredor Móstoles – Fuenlabrada: 12 en total.

Sería precisa un ampliación de la estación de Cercanías actual de dos vías más con un andén intermedio, a ubicar al costado de la actual estación, lado Avenida de Ciudad de Barcelona, ya que al otro lado se encuentra la estación de alta velocidad de Puerta de Atocha.”

“Además, para la mayor conectividad de los viajeros de llegada de larga distancia y regionales de alta velocidad, debería situarse un nuevo vestíbulo de entrada y salida por el Sur a la estación de Cercanías, que disponga además de una fácil conexión con el vestíbulo de la terminal de Llegadas de alta velocidad.

Desde este vestíbulo Sur de la estación de Cercanías deberá poder accederse a todos los andenes directamente o a través de la pasarela transversal más próxima.”

### **3. INFORME NEGATIVO DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID**

Destacamos del informe del Ayuntamiento de Madrid de fecha 14 de diciembre de 2006 sobre el nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha, lo siguiente.

“Con fecha 14 de noviembre de 2006 tiene entrada en la Oficina de Registro del Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras, remitido por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, un ejemplar en formato digital del *“Estudio Informativo del Nuevo Complejo Ferroviario de la Estación de Atocha”*.

El referido documento, que según consta en el escrito de remisión ha recibido *aprobación técnica*, por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, es enviado al Ayuntamiento de Madrid *“a los efectos de Audiencia previsto en los artículos 10.3 y 10.4 del Reglamento del Sector Ferroviario, significando que la falta de informe en el plazo de un mes se entenderá como conformidad con la solución propuesta y su contenido”*.

En consecuencia, se procede a la redacción del correspondiente **INFORME NEGATIVO DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID** al objeto señalado.”

Efectúa el informe municipal un análisis de movilidad, un análisis medioambiental, un análisis de funcionalidad ferroviaria y, por fin, un análisis urbanístico y CONCLUYE:

1º.- En primer lugar, debe señalarse que el estudio informativo presentado incumple los artículos 7 y 8 del Reglamento para la Ejecución del Real Decreto Legislativo de Evaluación de Impacto Ambiental, aprobado por Real Decreto Legislativo 1131/88, de 30 de septiembre, en cuanto que éste exige que se incluyan alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada, careciendo por tanto de sentido el estudio presentado al no dar la posibilidad de estudiar otras soluciones que fueran más acordes con los criterios generales de la ordenación territorial de la ciudad, y causar menor impacto al medio ambiente de la misma.

2º.- Desde el punto de vista de la movilidad:

- ✓ No resulta conveniente la instalación de un aparcamiento de 3.500 plazas en la estación, por la gran demanda de tráfico que conllevaría en todo el entorno de la estación.
- ✓ La ampliación de la estación de Atocha daría lugar, dada la situación actual del tráfico en su entorno y las actuaciones previstas para la zona, a congestionar aún más no sólo el viario próximo sino también zonas más alejadas de la Glorieta del Emperador Carlos V.
- ✓ Es inasumible la propuesta de sentidos únicos de circulación en el Paseo de Reina Cristina y en la Avenida Ciudad de Barcelona.
- ✓ La solución aportada de dos glorietas para el entorno de Atocha plantea serias dudas sobre su funcionamiento, dadas las dificultades de regulación semafórica que presenta.
- ✓ Se incrementaría de manera considerable los recorridos de los peatones por el entorno de Atocha, dada la gran distancia entre los pasos de peatones que sirven de acceso a la estación.
- ✓ Los accesos propuestos a la calle Comercio desde Méndez Álvaro requieren un estudio más detallado, dado que las dos soluciones propuestas para resolver la intersección de estas dos calles no ofrecen muchas garantías de funcionamiento, debido entre otras cosas al elevado número de carriles, 5 por sentido, que se propone para la calle Comercio .
- ✓ El complejo está bien estructurado hacia los servicios ferroviarios de largo recorrido y alta velocidad, pero adolece de múltiples carencias al no estudiar suficientemente la movilidad de todos los servicios incluidos en él y su influencia en el resto de la ciudad.
- ✓ Carece de referencias concretas a los autobuses urbanos y a la importancia de su peso en el movimiento de viajeros.
- ✓ Los taxis disponen de una bolsa de estacionamiento en la zona de llegadas y no se concreta su funcionamiento para atender la demanda punta en la llegada de los trenes, también carecen de reserva de espacio en la zona del acceso al complejo por el lucernario principal que atiende fundamentalmente a los viajeros de Cercanías y de Metro
- ✓ Debería tenerse en cuenta la disponibilidad de mayor número de terminales de autobuses de EMT en el interior del recinto. El diseño de estas terminales habría que estudiarlo más detenidamente para facilitar los movimientos de los autobuses. Igualmente el detalle de su ordenación tendría que minimizar los recorridos peatonales en los trasbordos. Todas estas terminales deberían quedar resguardadas bajo cubierta, especialmente la zona de espera de viajeros.

- ✓ Debería justificarse la necesidad de disponer de dársenas para autobuses discrecionales en función de la demanda o de algún parámetro objetivo.
- ✓ En general la distribución de espacios resulta muy generosa con el transporte individual tanto de taxis como de particulares, en detrimento del transporte público colectivo, al que se le relega a un último reducto en la esquina del complejo.
- ✓ Los parámetros para definir las áreas de influencia de cada medio de transporte deberían ir más enfocados a dar mayor importancia al número de personas que al número de vehículos.
- ✓ En los planos de acompañamiento se define la avenida de la Ciudad de Barcelona como una vía de circulación en un solo sentido, lo que impide el mantenimiento de los itinerarios actuales de las líneas de EMT. Lo mismo ocurre con el paseo de la Infanta Isabel y el de la Reina Cristina.
- ✓ El Estudio Informativo cuya documentación se ha analizado desde el punto de vista del transporte público, presenta carencias muy importantes y su aplicación, tal y como está concebido y desarrollado, produciría un grave trastorno en el funcionamiento de los servicios públicos mencionados, sin aportar un mínimo de mejoras que serían exigibles a un proyecto de la envergadura del que se ha presentado para su análisis.

3º.- En cuanto al estudio urbanístico, el proyecto que se pretende ejecutar se opone a los criterios y objetivos generales previstos en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, donde nunca se preveía una operación de estas dimensiones en la Estación de Atocha, ubicada en pleno centro de Madrid, así como a los objetivos delimitados por el Plan de Acción para la revitalización de la Almendra Central de Madrid, incompatibilizando este proyecto las diversas modificaciones de Plan General aprobadas, así como el resto de instrumentos de planeamiento y acciones aprobados o en tramitación y que responde a los objetivos de:

- Promocionar el uso residencial del centro.
- Desterciarizar el centro de Madrid.
- Promocionar la movilidad blanda, peatonalizando el centro.
- Promocionar el uso cultural y monumental en el centro, etc.
- Reducir los contaminantes del aire, llegando a los niveles exigidos por la normativa europea.

En concreto, se dan las incompatibilidades urbanísticas señaladas en el punto V del presente documento, lo que da lugar a que no sea posible la ejecución de este proyecto, sin adaptar previamente el Plan General de Ordenación urbana de Madrid, bien mediante modificación, bien mediante revisión del mismo, dependiendo del alcance que las alteraciones produzcan a la estructura general del Plan y sus zonas verdes, tal y como establecen los arts. 67y 68 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.

Además, será necesario que previamente a su ejecución se elabore y tramite el correspondiente Plan Especial exigido por el art. 50 de la Ley del Suelo citada, y los artículos 7.15.8.2, 7.15.1 y 7.15.27 de las Normas Urbanísticas del Plan General.

4º.- En relación al Medio Ambiente, además de las afecciones al arbolado y zonas verdes catalogadas, conviene resaltar la superación de los índices de ruidos en las zonas residenciales y educativas, así como la superación de valores admisibles en vibraciones, lo que supone que difícilmente pueden autorizarse nuevas actuaciones terciarias, comerciales y de ocio.

Así mismo, el estudio incumple lo establecido en el art. 11 del texto normativo señalado en el punto primero, en cuanto que no se describe medida alguna que intente reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales negativos descritos en el apartado de análisis ambiental de este documento.

En virtud de lo anterior, se informa **NEGATIVAMENTE** el estudio informativo del Nuevo Complejo Ferroviario de la Estación de Atocha, debiendo plantearse otras alternativas existentes en el término municipal de Madrid, tal y como se expone en el punto V del presente documento<sup>21</sup>.

Por otro lado, y en aras a hacer efectivos los principios de lealtad institucional, colaboración, cooperación y coordinación entre las tres administraciones recogidos en el artículo 2 de la Ley 22/2006 de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, de 4 de julio de 2006 (LCREM), y entendiendo que la actuación es objeto del régimen de capitalidad de la Villa de Madrid (artículo 4.2), el diseño final para el Nuevo Complejo Ferroviario de Atocha deberá concertarse en la Comisión Interadministrativa de Capitalidad, órgano previsto para estos fines en su artículo 5.1. Lo anterior queda reforzado por lo previsto en el artículo 37 en el que se señala que *“el Ayuntamiento de Madrid participará (...) en la gestión de las infraestructuras, servicios y equipamientos cuya titularidad corresponda a la Administración General del Estado que afecten directamente a la ciudad de Madrid”*. No obstante, esto no impedirá que el Ayuntamiento de Madrid ejerza sus competencias propias en materia de planeamiento, gestión y disciplina urbanística (artículo 37.2).”

<sup>21</sup> [punto V] “El Ayuntamiento de Madrid es consciente de la extraordinaria importancia de las nuevas infraestructuras ferroviarias planteadas, tanto a nivel internacional/nacional, como regional y local, y tiene la convicción de que desde sus específicas responsabilidades urbanísticas puede y debe contribuir a su mejor logro. De ahí la conveniencia de explorar el diseño de esquemas de funcionamiento que aseguren plenamente las funcionalidades proyectadas e incluso ayuden a mejorarlas, propiciando al mismo tiempo un encaje más armónico y eficiente con la ciudad en la que se insertan y de la que se sirven. Es por ello que el Ayuntamiento ha puesto en marcha un estudio dirigido a evaluar las posibilidades que el espacio ocupado por la actual Estación de Contenedores del Abroñigal y su entorno tendrían en la satisfacción de necesidades ferroviarias de viajeros, complementarias con las prestadas por las estaciones de Atocha y Chamartín, así como establecer los parámetros para su correcta integración en el resto de las redes públicas de infraestructuras de comunicaciones de Madrid. El objetivo básico sería concentrar el intercambio ferrocarril/transporte privado (vehículo privado, autobuses discretionales, alquiler de vehículos,...) en el nuevo emplazamiento de Abroñigal, donde se dispone de una amplia oferta de suelo y de una excelente comunicación con la red viaria, que mejorará una vez entren en servicio las actuaciones acometidas en la M-30 y con el transporte público. Con ello, la Estación de Atocha quedaría especializada en los trenes de cercanías.

La posible alternativa se justifica en lo siguiente:

-La nueva estación sur del AVE en Madrid debería situarse, como decimos, en la actual estación de Contenedores de Abroñigal. La terminal de contenedores se trasladaría al nuevo Puerto Seco, que debería estar conectado por Alta Velocidad con todos los puertos marítimos españoles, mediterráneos, atlánticos y cantábricos. Todas las líneas del AVE deberían pasarse por esta zona de Abroñigal, lo que es un trabajo sumamente sencillo puesto que están inmediatamente al lado. Todas las líneas de cercanías deberían pasar también por esa nueva estación de Abroñigal, lo que no tiene problemas técnicos serios, conectando con el Pasillo Verde en Méndez Álvaro al nuevo vestíbulo y buscando la solución ferroviaria adecuada para no dejar sin servicio ninguna de las estaciones actuales, lo que también es técnicamente sencillo. Y esta zona requeriría de la dotación de al menos dos nuevas líneas de Metro, potentes y bien conectadas con el resto de la red.

-La nueva estación AVE Sur en Abroñigal debería tener un gran número de vías pasantes hasta Chamartín por el nuevo túnel ancho UIC. Este nuevo túnel deberá emboquillar en la nueva estación de Abroñigal, pasar bajo Atocha y llegar a Chamartín con una parada en Colón o punto similar de la ciudad.

-El nuevo túnel AVE a su paso por la calle de Serrano, deberá permitir sobre o bajo él, el paso de una futura línea de Metro, y en la parte superior una amplia zona para aparcamientos subterráneos de residentes. La solución actual del Ministerio no permite ninguna de estas cosas.

-Este nuevo túnel AVE, tras pasar por la estación AVE norte de Chamartín, debe llegar al Aeropuerto de Barajas, para lo que se solicita al Ministerio que modifique el proyecto de su nuevo acceso por tren de Cercanías incluyendo dos nuevas vías en achó UIC.

Por ello, el estudio informativo debería, tal y como establece el procedimiento de Evaluación Ambiental, incluir esta alternativa, a fin de valorar y elegir aquella que cause menor impacto ambiental en la ciudad y en la calidad de vida de los ciudadanos de Madrid.”

Por todo lo anteriormente expuesto,

SOLICITA:

1. La **retirada del Estudio Informativo *Nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha de octubre de 2006*** que circunscribe la actuación al ámbito de la actual estación de Atocha de cercanías y largo recorrido, al APR 02.14 *Renfe-avda Ciudad de Barcelona* y al Sistema General Ferroviario delimitado por la calle Méndez Álvaro, Calle Comercio, calle Garganta de los Montes y la actual estación de Atocha del AVE.
2. La **retirada de la estación del AVE pasante de la calle Méndez Álvaro**, con desarrollos urbanísticos ejecutados y en ejecución de 6.000 nuevas viviendas y 18.000 nuevos residentes.
3. La **REDACCIÓN DE UN NUEVO ESTUDIO INFORMATIVO QUE INCLUYA EN EL ÁMBITO LA ESTACIÓN DE CONTENEDORES DEL ABRONIGAL** —donde hoy ya se estacionan los trenes de alta velocidad— de modo que si ésta se especializara en alta velocidad (estación del AVE), la actual de Atocha pudiera especializarse en cercanías.
4. La **consideración de los informes de movilidad, medioambiental, de funcionalidad ferroviaria y urbanístico** elaborados, al respecto, por las correspondientes áreas del Ayuntamiento de Madrid, así como la **consideración de los problemas de interferencia de la red ferroviaria de cercanías con los servicios de largo recorrido**.
5. La consideración del **Plan Especial Recoletos-Prado** municipal de modo que las propuestas del estudio informativo del futuro complejo ferroviario Atocha-Abroñigal no colisionen con las determinaciones del mismo, tampoco con las determinaciones de las **áreas de rehabilitación integral** del casco antiguo y del centro histórico ni con las **áreas de prioridad residencial**.

Consideración, asimismo, de las propuestas del **Plan Estratégico para la revitalización del centro urbano** de la ciudad de Madrid; plan especial y plan estratégico, áreas de rehabilitación y áreas de prioridad residencial que cuentan, en lo fundamental, con la aquiescencia de los tres grupos políticos municipales y de las entidades vecinales.

Todo lo cual someto a la consideración de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento (Subdirección General de Planes y Proyectos), en Madrid, a veintiuno de diciembre de 2006.



Fdo. Francisco Caño  
Presidente de la FRAVM

FRAVM