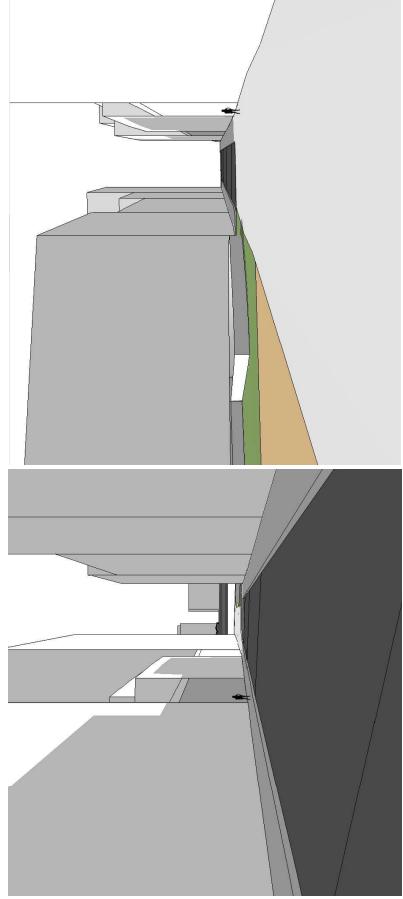


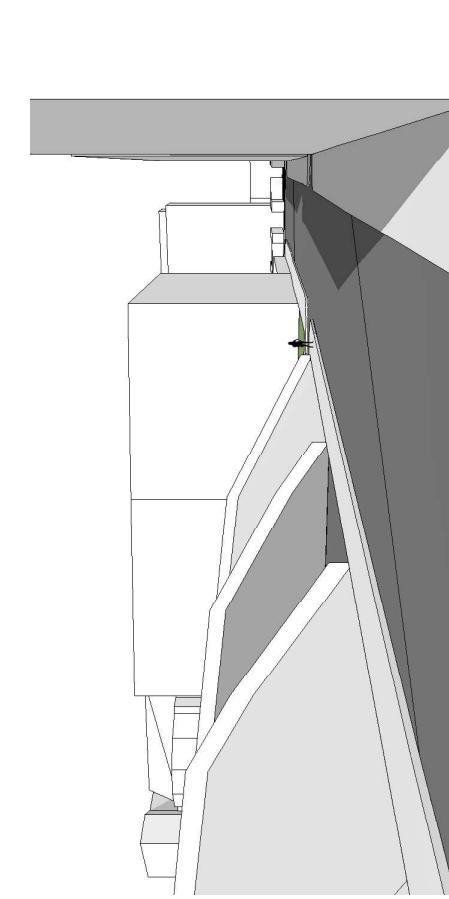
# OPERACIÓN COCHERAS CUATRO CAMINOS

## PREGUNTAS Y RESPUESTAS

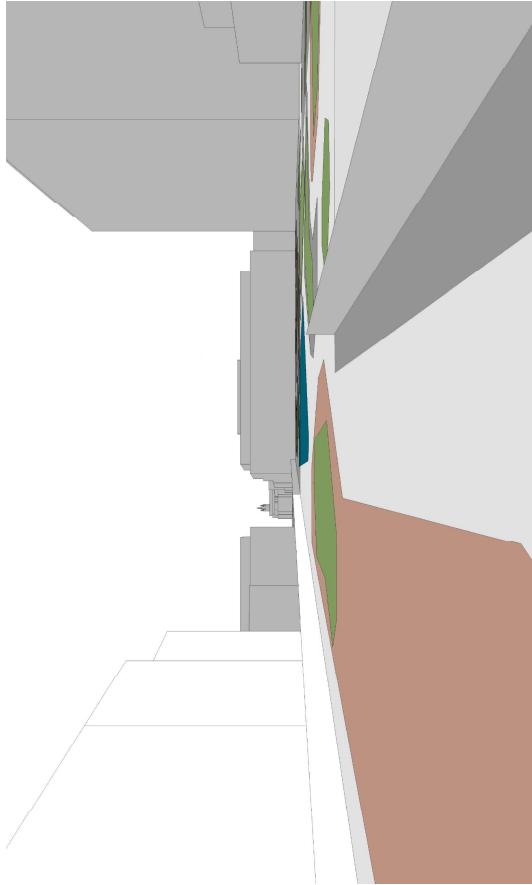
última vez que se intentó en Chamberí fue en el parque sobre el Depósito 3 del Canal de Isabel II, que acabó siendo un campo de golf precisamente porque el Canal alegó la dificultad de realizar un parque en esas condiciones...



NUEVA CALLE DE MARQUÉS DE LEMA DESDE REINA VICTORIA Y DESDE PABLO IGLESIAS, EN EL PROYECTO DE METRO



NUEVA CALLE ABIERTA AL SUR EN EL PROYECTO DE METRO



AZOTEA AJARDINADA DE NUEVAS COCHERAS EN EL PROYECTO DE METRO

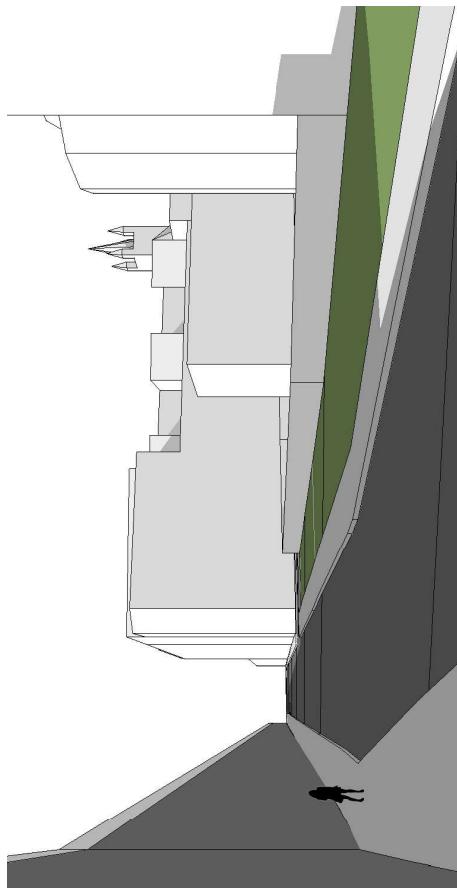
La **posición elevada** de esta llamada zona verde, **provoca además que otros pequeños retales** de suelo que quedan en la parcela y que se pretenden destinar también a zona verde, **queden perdidos e infrautilizados** como parterres ajardinados sin posibilidad de uso efectivo, como es el caso del que queda en la trasera del El Porvenir. O que la pequeña zona verde con juegos infantiles en la esquina de Pablo Iglesias con Marqués de Lema permanezca tan desconectada y desaprovechada como está en la actualidad. Si la zona verde estuviera realmente al nivel de las calles circundantes, se podría plantear otro tipo de urbanización que aprovechara mejor toda la superficie de la parcela, integrando esos otros retales verdes. De hecho, **el viario planteado podría (y debería) ser reconsiderado**, ya que está clara la necesidad de establecer conexiones peatonales en la zona, pero éstas



# OPERACIÓN COCHERAS CUATRO CAMINOS

## PREGUNTAS Y RESPUESTAS

pueden producirse a través de un parque sin problema, sin necesidad de consumir más superficie pública para hacer viales con aceras y calzada. Para el tráfico rodado, sobraría con conectar Virgen de Nieva y el tramo norte de Esquilache por un lado, y dar salida al tramo sur de Esquilache hacia Pablo Iglesias y Bravo Murillo por otro.



NUEVA CALLE ESQUILACHE A LA ALTURA DE EL PORVENIR  
EN PROYECTO DE METRO

Otra consecuencia de que las cocheras se hagan como edificio en superficie, en lugar de enterrado, es que la condición vinculante que marca la MPG de garantizar la visibilidad de la capilla de El Porvenir en el desarrollo del ámbito queda negativamente condicionada por el proyecto propuesto. Desde la prolongación de la calle Esquilache, convertida en una calle estrecha encerrada entre muros, no será posible más que una visión sesgada e incompleta. La visión desde la cubierta de las nuevas cocheras, en la mayor parte de su superficie, será también parcial y descontextualizada. Por último, la visión desde Pablo Iglesias o la nueva calle abierta al sur será completamente imposible, al

interponerse en todo momento el edificio de las nuevas cocheras. Si las cocheras se construyeran en cambio realmente soterradas (o no se construyeran aquí y se llevaran a otros ámbitos de Metro), la situación cambiaría por completo, y la capilla sería visible desde cualquier punto como un edificio exento en medio de un parque.

## ¿QUÉ PASA CON LAS VIVIENDAS?

El suelo no destinado a las nuevas Cocheras ha sido efectivamente vendido a una cooperativa, Residencial Metropolitan, gestionada por la gestora de cooperativas Ibosa. La venta es firme, pero conviene aclarar que el suelo vendido se trata de Suelo Urbano No Consolidado, es decir, suelo donde **no existe aún el planeamiento urbanístico definitivo que diga qué se podrá construir y de qué manera**. Este planeamiento se obtendrá sólo después de la tramitación del Plan Parcial de Reforma Interior (PPRI), que es lo que se está elaborando ahora, aunque el Ayuntamiento no haya empezado ni siquiera a tramitar el expediente aún (previsiblemente podría iniciarse en abril; corresponde a los propietarios realizar el PPRI y al Ayuntamiento tramitarlo, y aprobarlo en su caso). Ni qué decir tiene que **comprar suelo en estas condiciones, sin tener claro qué se puede y qué no construir, tiene su riesgo**, especialmente si se hace en régimen de cooperativa. A pesar de ello, de cara a conseguir socios para la cooperativa, previamente a la subasta pública en la que se adjudicaron los terrenos, **Ibosa** realizó un anteproyecto con las viviendas que pretendía realizar, y **fue “vendiendo” viviendas sobre plano** a los socios que fueron entrando en la cooperativa. Evidentemente, **ese anteproyecto no obedecía a ningún planeamiento existente**, sencillamente porque no existía planeamiento. Lo único que existe en el Plan General es la llamada **“ficha del APR”** (Área de Planeamiento Remitido; es de

# OPERACIÓN COCHERAS CUATRO CAMINOS

## PREGUNTAS Y RESPUESTAS

hecho esto lo que fue modificado en la MPG) que **define los condicionantes básicos como la edificabilidad, alturas, etc,** pero no constituye de por sí un mecanismo de planeamiento definitivo... Lo cierto es que **el proyecto de Ibosa ni siquiera cumplía esa ficha del APR**, pues contemplaba un edificio de **25 plantas donde sólo estaba permitido levantar un máximo de 20**. Evidentemente, dicho proyecto **era irrealizable** y las viviendas que los cooperativistas habían "comprado" sobre plano no podían ser construidas, ya con los condicionantes de ese APR existente antes del cambio de gobierno municipal.

### ¿SE HA “DESAHUCIADO A FAMILIAS COOPERATIVISTAS?

Naturalmente, **dicha afirmación es falsa**, además de estar totalmente fuera de lugar en un contexto como el actual, en el que muchas familias sí que han sido privadas de sus hogares. Sinceramente, pensamos que **es absolutamente indecente jugar con estos temas**. A pesar de que dicha afirmación ha sido repetida en RR.SS. y prensa por los cooperativistas, sencillamente **es imposible echar a nadie de una casa que no existe**. Lo que ha ocurrido en realidad tiene que ver con las cesiones obligatorias que marca la ley en este tipo de desarrollos urbanísticos. **Por ley, el promotor debe ceder al ayuntamiento el 10% de la superficie edificable lucrativa total** (en este caso 6.251 m<sup>2</sup>). En Madrid era práctica habitual el cambiar esa cesión de superficie edificable por dinero (lo que se conoce como “monetizar” las cesiones), dinero que pasaba al presupuesto general del Ayuntamiento (es decir, sin revertir siquiera en la zona donde se estuviera realizando la operación urbanística en cuestión). Con el cambio de gobierno municipal, se ha acabado con esta mala práctica urbanística, y se ha exigido que

**las cesiones se realicen en edificabilidad y no en dinero**, con objeto de poder conseguir beneficios específicos dentro del propio ámbito. Eso ha supuesto, en este caso, que **la cooperativa tiene 6.251 m<sup>2</sup> menos para construir de los que pensaba inicialmente**, ya que su intervención fue monetizar las cesiones en todo momento. El problema es que **Ibosa “vendió” ese suelo que no le correspondía**, ya que su anteproyecto contaba con esos metros. Así pues, una vez comercializada la operación, algunos socios se encuentran que han elegido el plano de una vivienda que no se va a poder construir. Evidentemente, la solución más fácil habría sido rediseñar el proyecto sin sobrepassar las 20 plantas de altura y reduciendo las superficies totales esos 6.251 m<sup>2</sup>, ya que **era posible hacer el mismo número total de viviendas pero más un poco más pequeñas** (unos 15 m<sup>2</sup> menos por vivienda, lo que no es gran problema puesto que no se trata de viviendas pequeñas). Sin embargo, por lo que ha ido publicando la prensa, **la decisión de la cooperativa ha sido hacer entre 40-45 viviendas menos**, echando de la cooperativa a los respectivos socios y culpando de ello al gobierno municipal. Sobre el tema del edificio de 25 alturas, han seguido tratando de negociarlo con el Ayuntamiento a pesar de incumplir claramente lo dispuesto en el APR.

### ¿HAY ALTERNATIVAS A LA ORDENACIÓN PROPUESTA?

Naturalmente que las hay. En primer lugar, según el APR no es condición vinculante hacer las nuevas cocheras (es decir, no es obligatorio construirlas). **Si Metro renunciara a construir aquí las cocheras**, teniendo en cuenta que dispone de otros ámbitos cercanos en desuso, disponibles por tanto para construir unas

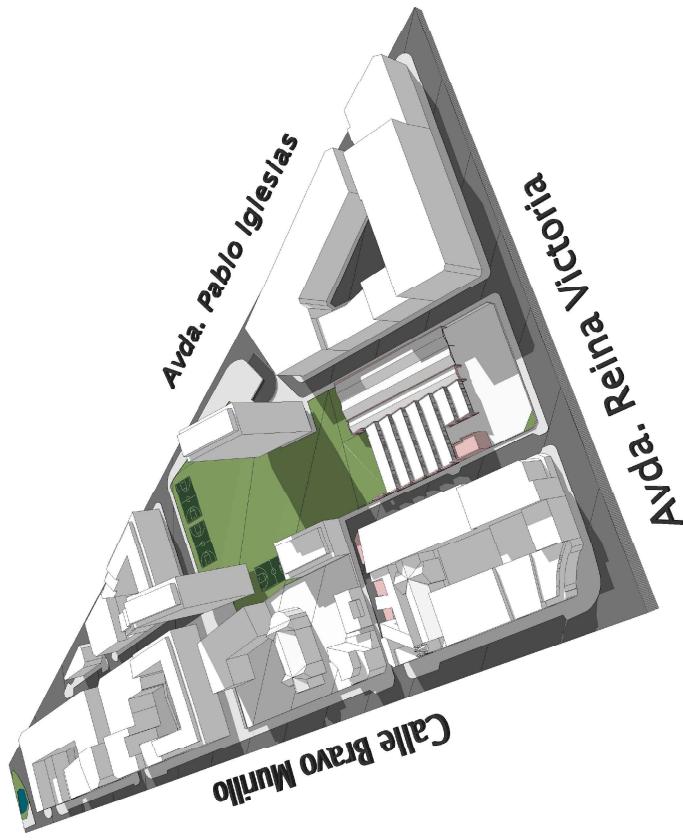


# OPERACIÓN COCHERAS CUATRO CAMINOS

## PREGUNTAS Y RESPUESTAS

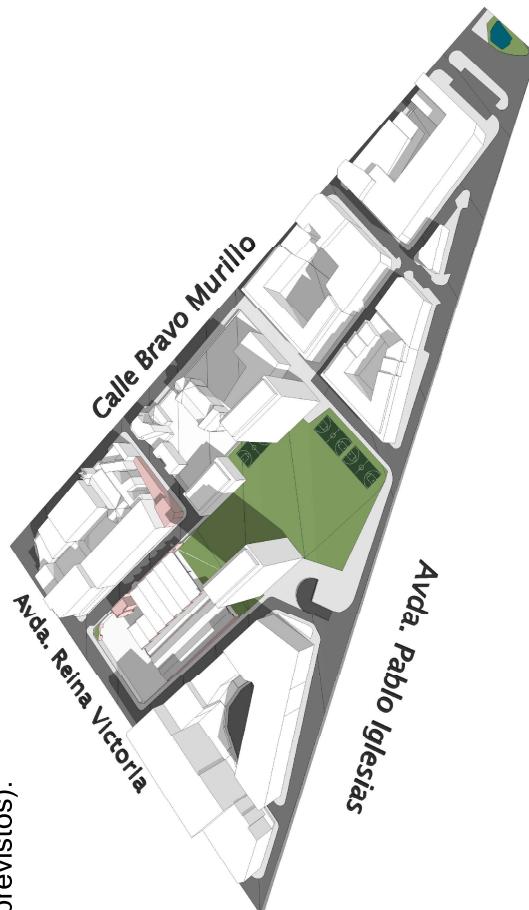
14

ABRIL  
2016



PROPIEDAD ALTERNATIVA MANTENIENDO LAS CONDICIONES DEL APR

No construir nuevas cocheras en Cuatro Caminos no significa que Metro prescinda de tener presencia en el ámbito. Dado que quizás su mayor necesidad sea la de tener una especie de “**Central de Mantenimiento**” con sus correspondientes instalaciones para 500 trabajadores, laboratorios, aparcamiento de furgonetas, etc, **dichos usos se podrían mantener en la parcela, sin las repercusiones tan negativas** que suponen unas cocheras, que es una instalación de gran superficie y con requerimientos importantes y muy específicos, difíciles de conjugar con otros usos, especialmente en un entorno como este, extremadamente densificado y muy central en la ciudad.



PROPIEDAD ALTERNATIVA MANTENIENDO LAS CONDICIONES DEL APR

