

CONSTRUCCIÓN | HACIA UN NUEVO MODELO DE URBE

MADRID NUEVO NORTE: EL PARADIGMA DE LA CIUDAD DEL FUTURO

10.500 viviendas, un gran centro de negocios con tres rascacielos y más de 450.000 metros cuadrados de zonas verdes son algunas de las cifras que avalan un proyecto que «cose una herida que lleva abierta más de 20 años en la ciudad»

JAVIER D. BAZAGA (SPC) / MADRID

Madrid se enfrenta al proyecto de desarrollo urbano más ambicioso de Europa de su historia reciente. Durante los próximos 24 años, el norte de la capital experimentará una transformación que pretende hacer de la ciudad el nuevo referente del urbanismo del siglo XXI: movilidad sostenible, generador de riqueza y polo de atracción del conocimiento.

En el siglo XIX, Barcelona se convirtió en la ciudad moderna por excelencia gracias al Eixample de Ildefonso Cerdá. Madrid Nuevo Norte aspira a ser ese paradigma del planeamiento urbano moderno y sostenible de este siglo. Un modelo que prioriza la calidad de vida de las personas al tiempo que se convertirá en un motor de desarrollo para la Comunidad de Madrid, y

para todo el país. De hecho, los responsables del proyecto sostienen que su ambición y envergadura solo es comparable al desarrollo de barrios como La Defense en París, o King Cross en Londres.

Hace más de un cuarto de siglo que este proyecto se empezó a fraguar a la luz de un concurso público que en 1993 quería poner solución y dar utilidad a unos terrenos en desuso del norte de la ciudad. Varias compañías participaron en aquel concurso, entre ellas la alianza entre el banco Argentaria, que se uniría después al BBV, y la constructora San José. Después de «muchos avatares», el proyecto por fin parece que ha entrado en su fase final para poder iniciarse por parte del consorcio Distrito Castellana-Norte (DCN), formado por el BBVA con un 76 por ciento, la socimi Merlin Properties con un 14 por ciento, y la constructora San José con un 10 por ciento.

El pasado 16 de marzo, la Comisión de Urbanismo de Madrid daba luz verde por unanimidad al proyecto. La presidenta de la Comisión y consejera de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Ejecutivo regional

El modelo prioriza la calidad de vida de las personas y se convierte en un motor de desarrollo

aseguraba que esa aprobación es «la mejor noticia que podemos dar a los madrileños, a España y a Europa».

«Madrid Nuevo Norte cose una herida que lleva abierta más de 20 años, pero sobre todo despierta ilusión y genera confianza», defendía Paloma Martín en su artículo, en el que afirmaba que en torno al proyecto habrá un crecimiento «económico, vertebrador y sostenible».

Y es que este nuevo desarrollo urbanístico, por su envergadura y sus implicaciones, no es solo un proyecto de la ciudad o de la Comunidad de Madrid, es un proyecto de Estado que pretende situar a España a la vanguardia de un nuevo modelo de ciudad, donde la movilidad de las personas se regirá por parámetros de sostenibilidad y eficiencia. «Es un proyecto diferente que va a suponer la regeneración de unos terrenos en desuso que están aislando barrios», confirman desde el consorcio pro-

motor del proyecto, y con el que se quiere que esa herida que hay abierta se cierre y mejore la conexión de los barrios y de las personas. Para ello, el diseño de la movilidad y la sostenibilidad estará «adecuado a las nuevas tendencias», señalan fuentes de DCN, pero sin sacrificar la vanguardia y la modernidad. Juntar los barrios separados por las vías del tren que llegan a la estación ferroviaria de Chamartín para mejorar la convivencia es uno de los objetivos de esta obra.

70 PLANTAS. Madrid Nuevo Norte, anteriormente conocido como *Operación Chamartín*, pivota precisamente en torno a la remodelación de la



estación de trenes del mismo nombre. Ese será el núcleo de toda la transformación que acarreará la construcción de 10.500 viviendas -del que el 20 por ciento tendrá algún tipo de protección pública-, y un gran centro de negocios. Habrá, por tanto, unos 345 edificios de distintas alturas, con tres rascacielos con oficinas de los que uno de ellos presentará más de 300 metros y 70 plantas, que se convertirá en el edificio más alto de toda España, modificando notablemente el paisaje de la ciudad y compitiendo con las cuatro torres, y una en construcción, que configuran el skyline de la ciudad al final del Paseo de la Castellana.

Todo en un total de 2,6 millones de metros cuadrados de desarrollo de los que el 30 por ciento serán para el centro de negocios y unos 450.000 metros cuadrados albergarán zonas verdes, entre los que la joya serán los 300.000 del gran parque que estará sobre las vías del tren, gracias al cubrimiento previsto de las vías de Chamartín. «Es una gran oportunidad para poner en práctica importantes proyectos medioambientales» afirmaba la consejera Martín, pero también de modelo urbano en el que tendrán cabida importantes instalaciones públicas y zonas comunes como equipamientos sanitarios, educativos, sociales y también deportivos.

Junto a la nueva estación de ferrocarril de Chamartín

se construirá un nuevo intercambiador de transportes, en el entorno del Hospital de La Paz. La presidenta de Adif, Isabel Pardo de Vera, ya en febrero apuntó a que sería un «nodo intermodal interconectado de excelencia mundial». Conectará la alta velocidad entre Chamartín y Atocha, y sin olvidar que estará próximo al aeropuerto de Barajas.

El proyecto también contempla inversiones cercanas a los 10.000 millones de euros, de los que unos 7.000 los aportará Distrito Castellana Norte, y el resto serán de aportación pública en un verdadero «ejemplo de colaboración pública y privada». Los promotores estiman que se crearán unos 250.000 puestos de trabajo durante los 24 años que se prevé que duren las obras, 130.000 directos y 120.000 indirectos derivados de las actividades complementarias que genere el proyecto, según señaló la consejera Martín, que pone el acento en su capacidad como «polo de atracción de talento y capital humano excepcional», además de que se generará una infraestructura de datos necesaria para el despliegue de una ciudad inteligente.

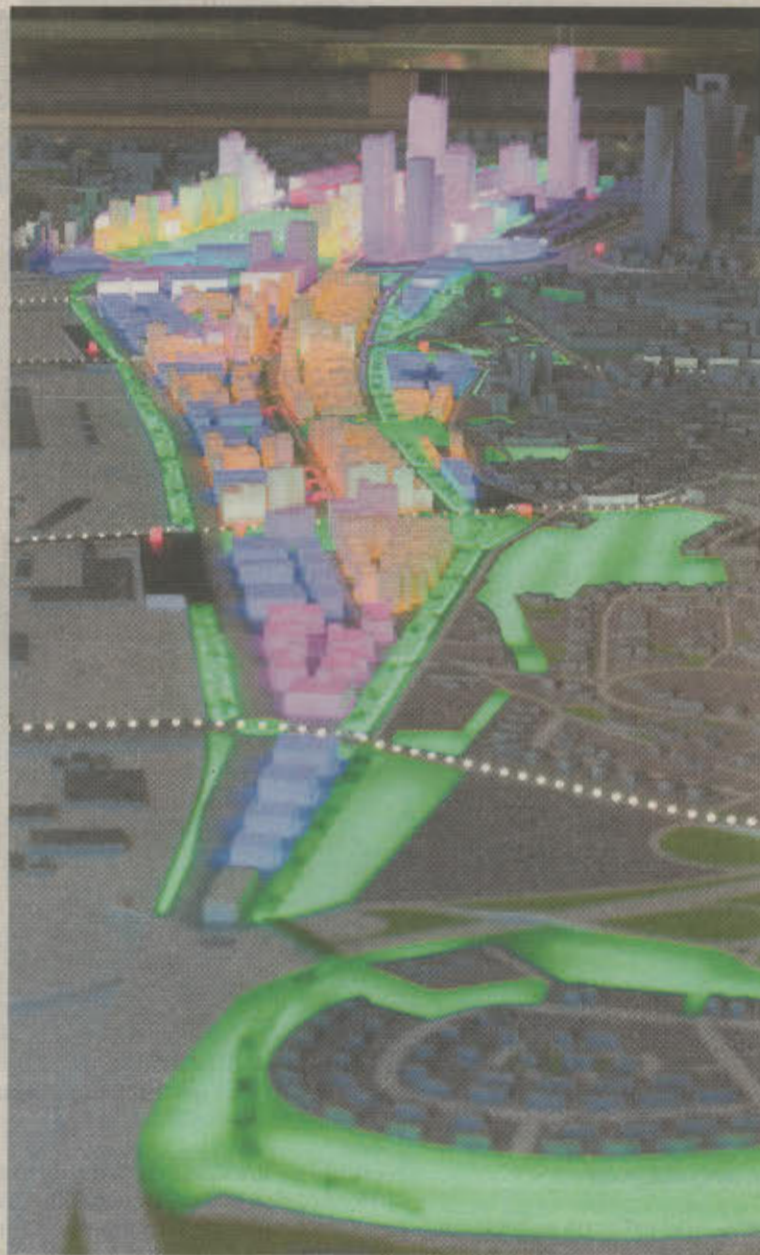
Las obras comenzarán, si no hay más retrasos, a finales del próximo año y, según afirmó el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, «será un nuevo símbolo arquitectónico de Madrid para convertirse también en el nuevo orgullo de la capital». Un desafío que está a punto de comenzar.

ESTACIÓN DE CHAMARTÍN: La infraestructura que da sentido

La reconversión de la estación ferroviaria de Chamartín, con cerca de 1000 millones de euros de inversión, será el núcleo sobre el que orbitará todo el proyecto de Madrid Nuevo Norte. Esta infraestructura data del año 1975, y lleva sin experimentar grandes reformas desde el año 2003, por lo que a día de hoy presenta una imagen obsoleta a la que le cuesta alcanzar la funcionalidad que demandan sus usuarios a diario. La idea es convertirla en esa puerta de entrada a la capital moderna y de excelencia que revolucionará las comunicaciones permitiendo incrementar el volumen de viajeros en un 40 por ciento cuando esté concluido, llegando a los 41 millones de usuarios en el año 2040, según explicó la presidenta de Adif, Pardo de Vera.

Los trabajos afectarán al vestíbulo prácticamente en su totalidad, y otra buena parte supondrá la ampliación del número de vías y su cubrimiento con el gran parque que lo coronará de 300.000 metros cuadrados. Su capacidad pasará de las 21 vías actuales a 31, de las que 13 serán de Cercanías y 18 a trenes de Alta Velocidad, dando lugar a «la mayor terminal ferroviaria de España y una de las mayores de Europa», como subrayó Pardo de Vera.

La estación «es la infraestructura que da sentido a todo el proyecto» integrándose en el tejido urbano. Dinamizará una nueva red de transporte público que contará con una nueva línea de Metro con tres estaciones. Una nueva estación de



Cercanías en el sur de Fuencarral. Una nueva línea de autobús prioritario con alta capacidad que gozará de plataforma reservada y prioridad semafórica, y los dos nuevos intercambiadores, el de Chamartín y La Paz.

