



**PLAN PARCIAL DE ORDENACION DEL SECTOR 32 C DE LAS NORMAS
SUBSIDIARIAS DEL PLANEAMIENTO DEL TERMINO MUNICIPAL DE
ALCALA DE HENARES (MADRID)**

M E M O R I A

0.- INTRODUCCION.

0.1. Datos de referencia.

El presente Plan Parcial ha sido redactado por encargo de D. Eugenio Armabruster Blecher, en nombre y representación de THISA, D. Laureano Cubillo Frutos, en nombre y representación de INTELSA y D. Vicente Santos Mardomingo en nombre y representación de ARCISA y de VISAMAR, S.A., propietarios todos ellos del Sector 32 C de las Normas Subsidiarias de Alcalá de Henares, en su 78,92%.

Dicho Plan Parcial se ajusta a las citadas Normas Subsidiarias de Planeamiento del Término Municipal de Alcalá de Henares, que aprobadas definitivamente en la sesión del 23 de julio de 1.984 por la Conserjería de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda de la Comunidad de Madrid, se publicaron en el B.O.E. y B.O.C.M. el día 30 de julio de 1.984.

La superficie que encierra el Sector es de 457.839,00m².

0.2. Antecedentes.

El planeamiento urbanístico de Alcalá de Henares ha sufrido un largo proceso, hasta la aprobación definitiva de las Vigentes Normas, y que de forma resumida es el siguiente:

En el año 1.970, el término de Alcalá de Henares se incluye por COPLACO en el Programa de Redacción de Planes Generales para municipios del entorno del Area Metropolitana.

En el año 1.971, la propia COPLACO redacta el Estudio del Corredor Madrid-Guadalajara a modo de Esquema Director Subregional, del que aprueba un Avance a título indicativo.

En el año 1.972, COPLACO inicia la redacción del Plan General de la Comarca Alcalá-Meco-Camarma.

En el año 1.975 se aprueban las Normas Complementarias y Subsidiarias, redactadas por COPLACO, y en 1.976 se dicta la modificación de dichas Normas.

En el año 1.978 se inicia por COPLACO la redacción de Planes Parciales formando los mismos parte del Programa de Redacción de Planes y Proyectos (PREPP) y delimitándose la superficie de los polígonos de actuación industrial y residencial de Alcalá de Henares.

En el año 1.980 el Ayuntamiento de Alcalá de Henares acuerda se redacte un Plan General, en tres etapas, en las que incluyan como resultados parciales de los mismos "La Reforma de las Normas Subsidiarias y su

adaptación a la Ley del Suelo" y "un Plan Especial de Reforma Interior que permita paliar los déficits existentes en zonas urbanas y que favorezcan el desarrollo de una vida urbana equilibrada", solicitando para ello de COPLACO la redacción del Planeamiento citado, de cuyo trabajo resultan las vigentes Normas Subsidiarias.

0.3. Contenido.

Para desarrollar el contenido del Plan Parcial se ha tenido en cuenta de forma pormenorizada las Normas Subsidiarias, así como la Ley del Suelo y el Reglamento de Planeamiento.

El contenido del Plan Parcial se recoge de acuerdo con los siguientes documentos:

- . Memoria justificativa, que comprende la introducción condicionante de las normas Subsidiarias de Planeamiento, justificación de la adecuación de la propuesta a los condicionantes de las citadas Normas, información urbanística, objetivos y criterios de planeamiento, Plan de etapas y estudio económico-financiero. En estos apartados se fijan los objetivos del plan, etapas en que se piensa realizar y viabilidad del mismo.
- . Normas urbanísticas, en las que se establecen las normas para las distintas zonas del Plan y se fijan las generales de condiciones de la edificación.
- . Planos que comprenden dos apartados, los de información y los de ordenación; en los primeros se recoge toda la documentación gráfica utilizada en la que se señala fundamentalmente los condicionantes físicos, de relación con el entorno, etc., y en los segundos, se describe la documentación gráfica fundamental para aplicar las Normas y Ordenanzas del Plan Parcial.

1.- CONDICIONANTES.

1.1. Del planeamiento.

El Planeamiento de rango superior al que este documento desarrolla, sitúa al Sector que nos ocupa en uso industrial-jardín, señalando lo siguiente:

Sector 32 IJ1XZ

- Número máximo de plantas:
En situación X : 1 planta.
En situación Z : 3 plantas.
- Ocupación máxima sobre parcela edificable: 50%
- Edificabilidad máxima sobre el Sector: 1,92 m³/m². ó 0,48 m²/m².
- Parcela mínima edificable: 2.500 m².
- Condiciones de usos: según el cuadro de aprovechamientos máximos admisibles de las Normas Subsidiarias de Planeamiento, se señala lo siguiente:

Una vivienda por industria, para guardería.

Comercial:
En categorías 1ª, 2ª y 3ª, situación 2-3

Oficinas:

En categoría 1ª, situación 3.
En categorías 2ª, 3ª y 4ª, situación 3-4.
5% máx. m². edificables / resto usos pormenorizados.

Garaje-aparcamiento:

En categorías 2ª, 3ª y 4ª, situaciones 3-5
2% máx. edificables / resto usos pormenorizados.

Industrial:

En categoría 2ª, situación 2.
En categoría 3ª, situación 3-4 (Característica)
En categoría 4ª, situación 4.
En categoría 5ª, situación 2-3.

Hotelero:

En categoría 2ª, 3ª y 4ª, situación 2.

Reunión y recreo:

En categoría 1ª, 2ª y 3ª situaciones 2-3.

Religioso:

En categoría 1ª, situación 2.

Cultural:

En categoría 1ª, situación 2.
En categoría 2ª, situación 3.
En categoría 3ª, situación 2-3.

Deportivo:

En categoría 1ª, situación 3.

Sanitario:

En categoría, situación 2.

En categoría 2ª, situación 2-3.

Otros servicios públicos:

En categorías 1ª y 3ª, situación 2-3.

1.2. Físicos.

Por otra parte, el Planeamiento establece unos condicionantes que tienen una gran incidencia en el desarrollo físico propuesto, como son:

El trazado lineal oblicuo obligado de una vía de 25 m. de ancho, de comunicación entre los sectores de Alcalá de Henares y que divide al presente, en dos zonas.

Una zona verde de sistemas generales, de gran extensión ubicada al sur del sector y por debajo del vial antes citado, la cual está atravesada de Este a Oeste por el oleoducto Rota-Zaragoza.

La ejecución de un tramo de colector de saneamiento - que dará servicio a los Sectores situados al Norte de la Autopista Madrid-Barcelona.

2.- JUSTIFICACION DE LA ADECUACION DE LA PROPUESTA A LAS CONDICIONES DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS.

La solución propuesta cumple pormenorizadamente con los condicionantes previos que señalan las Normas Subsidiarias.

En efecto, como señalábamos en el número anterior, existe un tipo de condicionantes dentro del Sector.

- El relacionado con el Planeamiento que se ha respetado escrupulosamente, como se desprende del cuadro que se inserta a continuación, en el que se observa como los aprovechamientos, tipos de uso, etc. coinciden o son superados, con los señalados como mínimos y no superan a aquellos señalados como máximos.
- Igualmente se han respetado los viarios existentes y los que señalan las Normas Subsidiarias, dejando una vía de 25 m. de ancho, que constituirá en su día una de las arterias mas importantes dentro del desarrollo del Municipio.
- Se recoge igualmente la zona verde de Sistemas Generales que señala las Normas Subsidiarias.

Por otro lado como se observa en el cuadro adjunto, dentro del apartado de las cesiones municipales, se ha incluido la cesión de aprovechamiento para los sectores de aprovechamiento nulo de las Normas Subsidiarias y que para este Sector es de 65.852,000 m³. ó 16.463,00 m². edificables.

La totalidad de las cesiones quedan reflejadas en el cuadro anejo.

En relación a las Normas Urbanísticas del presente Plan se han redactado siempre con el criterio de máxima homogeneidad con los criterios establecidos en las Normas Subsidiarias. Así, la definición detallada de cada uno de los usos, sus posibles categorías y situaciones, se ha hecho absolutamente concordante con el capítulo correspondiente a las N. U. de las Normas Subsidiarias; por otro lado las condiciones genéricas de la edificación y todo el proceso instrumental se adecua a lo señalado en el Texto de las N.U. En

RESUMEN DE CESIONES

SISTEMAS GENERALES

<u>Parcelas</u>	<u>m2. suelo</u>	<u>edificabilidad</u>	
		<u>m2.</u>	
		<u>m3.</u>	
s) Libre	37,40 y 41	73.247,00	13.111,21
b) Viario	----	<u>44.264,50</u>	----
Total Sistemas Generales		117.511,50	13.111,21

SISTEMAS INTERIORES

a) Libre	28 y 30	39.165,00	1.781,46	7.111,19
b) Interes Público Comercial	19	3.477,00	3.477,00	13.908,00
c) Interes Público Social	21	3.477,00	1.738,50	6.954,00
d) Deportivo	29	6.953,00	695,30	2.781,20
e) Aprovechamiento medio y compensación entre Sectores de prove. 15,18 y 31 nulo (ver art. N.V. Tomo II)				
f) Viario	----	<u>30.669,50</u>	----	----
Totales sistemas Interiores		118.070,50	34.329,00	137.316,00
TOTAL SECTOR.....		235.582,00		
% S/ SECTOR.....		51,45		
			21,94	21,94

relación a las normas específicas de cada zona, si bien es claro que señalan condiciones propias de esas áreas, se han redactado con criterios de homogeneidad tanto con situaciones parecidas como entre ellas con una estructuración común a la normativa.

2.1. Condiciones ambientales y paisajísticas.

En este sector industrial, en el que existen en sus proximidades industrias implantadas, se pretende conseguir mediante la plantación de arbolado un tipo de industria-jardín, mejorando las condiciones ambientales y paisajísticas de la zona que en la actualidad presenta el aspecto clásico de zona de borde de la ciudad con el campo.

Con la plantación de arbolado de forma obligatoria se intenta conseguir una imagen de industria más acorde con su situación respecto a la ciudad.

3.- INFORMACION URBANISTICA.

3.1. Medio físico.

3.1.1. Localización.

El término municipal de Alcalá de Henares, incluido en la provincia de Madrid, se encuentra situado al Este de Madrid capital.

El Sector 32 C de las Normas Subsidiarias de Alcalá de Henares que nos ocupa se encuentra situado en la zona Norte del Casco de población de Alcalá de Henares y linda: al Norte, con Carretera de Ajalvir y Carretera Nacional II de Madrid a Barcelona; al Este, con los Sectores 18 B y 12 de las Normas Subsidiarias; al Sur, con el ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Camino de Santa Rosa; y, al Oeste, con el citado Camino de

relación a las normas específicas de cada zona, si bien es claro que señalan condiciones propias de esas áreas, se han redactado con criterios de homogeneidad tanto con situaciones parecidas como entre ellas con una estructuración común a la normativa.

2.1. Condiciones ambientales y paisajísticas.

En este sector industrial, en el que existen en sus proximidades industrias implantadas, se pretende conseguir mediante la plantación de arbolado un tipo de industria-jardín, mejorando las condiciones ambientales y paisajísticas de la zona que en la actualidad presenta el aspecto clásico de zona de borde de la ciudad con el campo.

Con la plantación de arbolado de forma obligatoria se intenta conseguir una imagen de industria más acorde con su situación respecto a la ciudad.

3.- INFORMACION URBANISTICA.

3.1. Medio físico.

3.1.1. Localización.

El término municipal de Alcalá de Henares, incluido en la provincia de Madrid, se encuentra situado al Este de Madrid capital.

El Sector 32 C de las Normas Subsidiarias de Alcalá de Henares que nos ocupa se encuentra situado en la zona Norte del Casco de población de Alcalá de Henares y linda: al Norte, con Carretera de Ajalvir y Carretera Nacional II de Madrid a Barcelona; al Este, con los Sectores 18 B y 12 de las Normas Subsidiarias; al Sur, con el ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Camino de Santa Rosa; y, al Oeste, con el citado Camino de

Santa Rosa y con la Carretera Nacional II de Madrid a Barcelona.

La extensión superficial es de 457.839 m².

En los planos de información se muestra la localización del término municipal y su entorno más próximo, así como el Sector objeto de este Plan Parcial.

3.1.2. Clima.

El clima de Alcalá de Henares es el característico de la submeseta meridional de España, es decir, continental extremado, con inviernos muy fríos y veranos muy calurosos.

Existen grandes oscilaciones térmicas ya que las temperaturas medias máximas en verano oscilan entre 20º y 30º, con un máximo absoluto superior a los 44º; las temperaturas medias mínimas en invierno oscilan entre 0,3º y 4º, con una mínima absoluta inferior a -10º. La precipitación anual oscila entre 350 y 500 mm.

El clima en conjunto es seco.

Los días de nieve son muy escasos, produciéndose estos en los meses de Diciembre y Febrero, pero si es corriente durante la época invernal encontrar los campos cubiertos de escarcha (heladas), lo mismo que a finales de verano y principios de otoño, aparece el rocío y la humedad nocturna.

Los vientos son variables.

El soleamiento es muy elevado, alcanzando unos valores medios anuales en torno a las 600 horas de sol, si bien existen grandes oscilaciones mensuales.

El estudio de la climatología de la zona, se ha realizado en base a los datos obtenidos en el Instituto Nacional de Meteorología, tomando como base los datos facilitados por el Centro Experimental de Alcalá de Henares.

La altitud y la buena insolación a la que está sometido el Sector por su orientación, hacen que estos terrenos disfruten de un microclima más favorable para la localización industrial, que la que disfruta actualmente el núcleo central de la población, debido a la humedad relativa derivada de la cercanía del río Henares.

3.1.2.1. Precipitaciones.

Son de origen frontal, producidas por frentes de borrascas de origen polar. Las precipitaciones suelen ser en un 60% superiores a 300 mm. anuales, oscilando entre 200 y 500 mm.

Respecto a la distribución de las precipitaciones se aprecia claramente la existencia de una estación seca prolongada en verano, mientras que las máximas se dan en primavera y otoño.

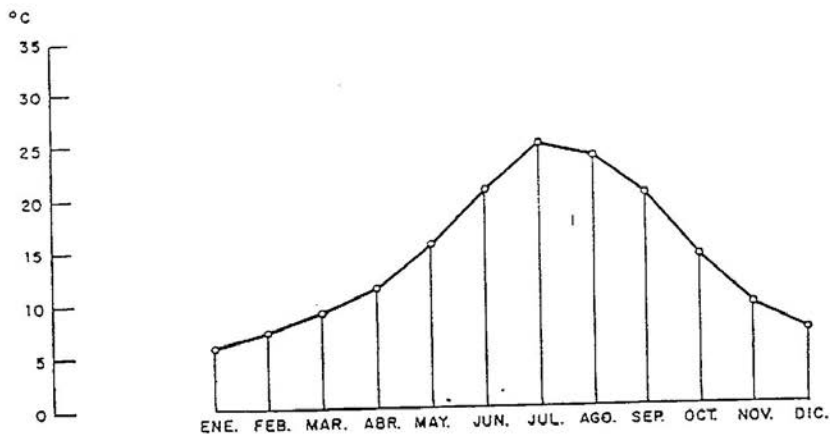
Se adjuntan los correspondientes gráficos.

3.1.3. Relieve e hidrografía.

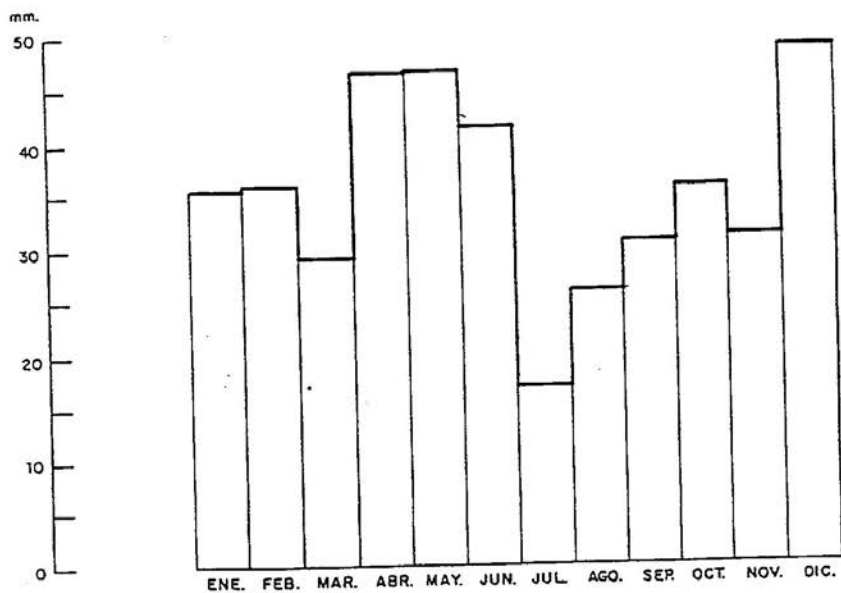
El término municipal de Alcalá de Henares se integra dentro de la Submeseta Sur, quedando separado de la Submeseta Norte por la Cordillera Central.

La altitud del término se encuentra situada entre 500 y 700 m. (altitud media de la submeseta antes citada). Las mayores alturas del término se encuentran situadas en la zona Sur con cerros de mas

TEMPERATURAS MEDIAS



PRECIPITACIONES MEDIAS



FUENTE: I. NACIONAL DE METEOROLOGIA.

ALCALA DE HENARES (PERIODO 1975-85)

alturas comprendidas entre los 700 a 900 mm.

El conjunto del Sector está constituido por un plano ligeramente inclinado y descendente hacia el Sur y Oeste, hasta la vía ferrea. En su parte Norte está limitada por la Carretera Nacional II de Madrid a Barcelona y la Carretera de Ajalvir. Las cotas de altitud superior e inferior del Sector son 598 y 584.

La Hidrografía del Municipio de Alcalá de Henares está constituida por el río Henares, completándose con una serie de arroyos entre los que cabe señalar el de Camarmilla ya que atraviesa en parte el Sector que nos ocupa y cañadas de régimen torrencial que vierten en estos cursos de aguas.

El Municipio de Alcalá de Henares se abastece fundamentalmente de agua del Canal de Isabel II, ya que no tienen suficientes recursos propios, existiendo en la actualidad dentro del sector un ramal de la red municipal de 350 mm. de diametro, que transcurre por la carretera de la Cartonera que garantizará en su día el suministro al sector que nos ocupa y cuyos cálculos demostrativos se recogen en el anexo correspondiente.

3.1.4. Suelo. Características geomorfológicas.

A grandes rasgos los terrenos incluidos en el área que abarca el Municipio, están formados por materiales cuaternarios (ver mapa geomorfológico adjunto).

El Sector está comprendido en una zona amplia de terrenos agrícolas de segunda clase agrologicamente hablando.

En la actualidad el uso del terreno es agrícola. No cabe duda que esta situación produce que dichos terrenos tengan una capa de tierra vegetal o de cabezo de indudable valor, por lo que se deberá tratar con especial cuidado durante el proceso de urbanización, para recuperarlo y rentabilizarlo en las zonas de parques y jardines, tanto públicos como privados.

3.1.4.1. Características geotécnicas.

El Sector que nos ocupa se encuentra situado dentro de la zona del valle con mejores aptitudes geotécnicas, debiéndose considerar como un área geotécnicamente homogénea.
(ver mapa adjunto)

Las características mecánicas de los distintos horizontes del terreno son buenas a excepción de la capa más superficial o vegetal.

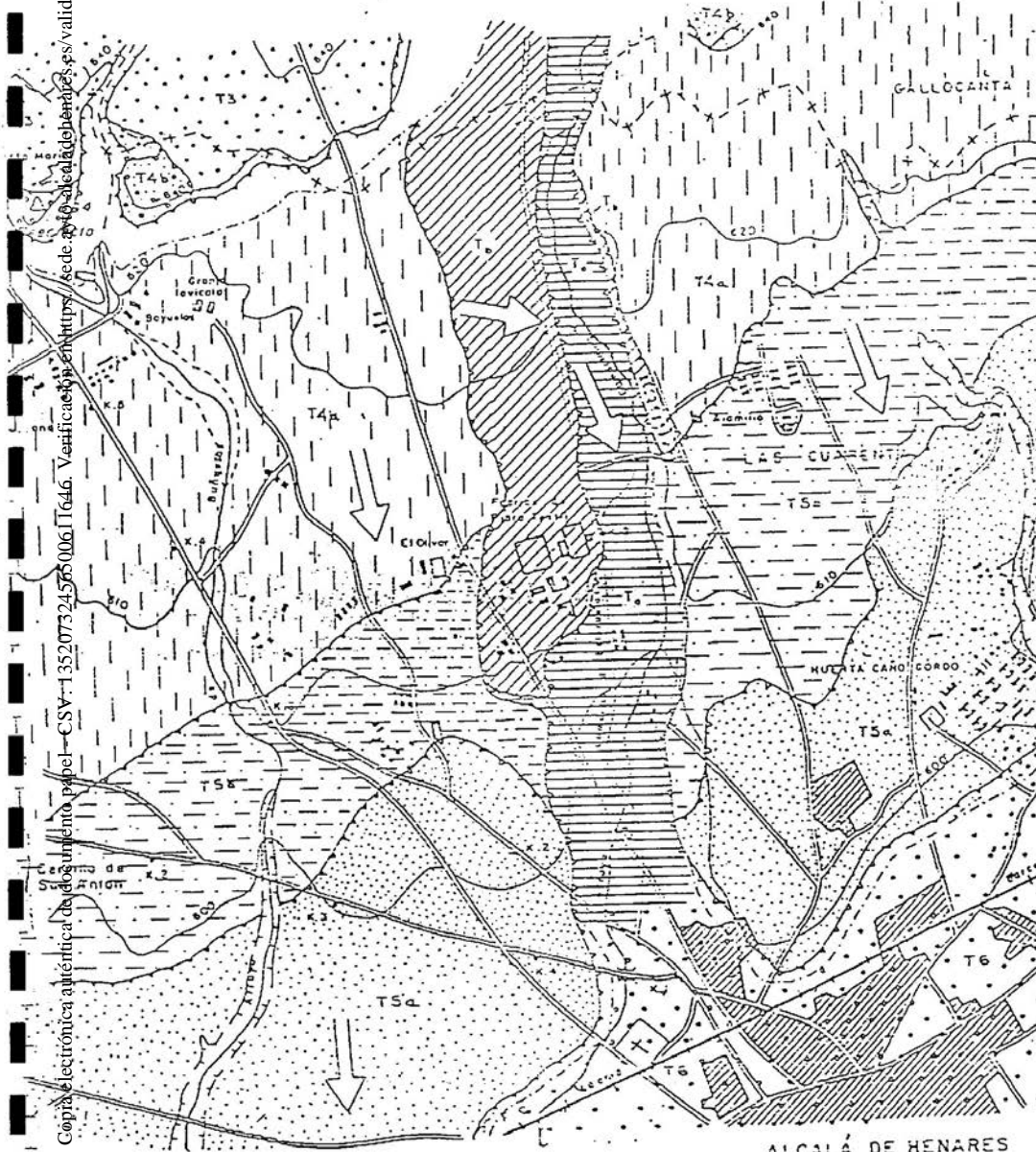
En el resto, dadas sus características granulares, su capacidad de carga es buena y puede contarse con una carga mínima admisible de 2 kg/cm²., por lo que estos terrenos, una vez eliminada la capa de tierra vegetal, son aptos para la ejecución de cimientos o núcleos de terraplenes, siendo también aptos para la ejecución de taludes de terraplenes, no presentando problemas para los de poca altura, incluso pudiendo llegar a la relación 1:2.

Para los desmontes puede llegarse a una relación similar a la expuesta anteriormente.

3.1.4.2. Incidencia de la sismicidad.

Siguiendo las especificaciones establecidas en la

Cópia eletrônica autêntica de documento papel—CSV—13520732456500611646. Verificação em https://sede.ato.leg.br/validacao



ALCALÁ DE HENARES



Equidistancia de curvas 10m.

14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1

DAGANZO
DE ARRISA

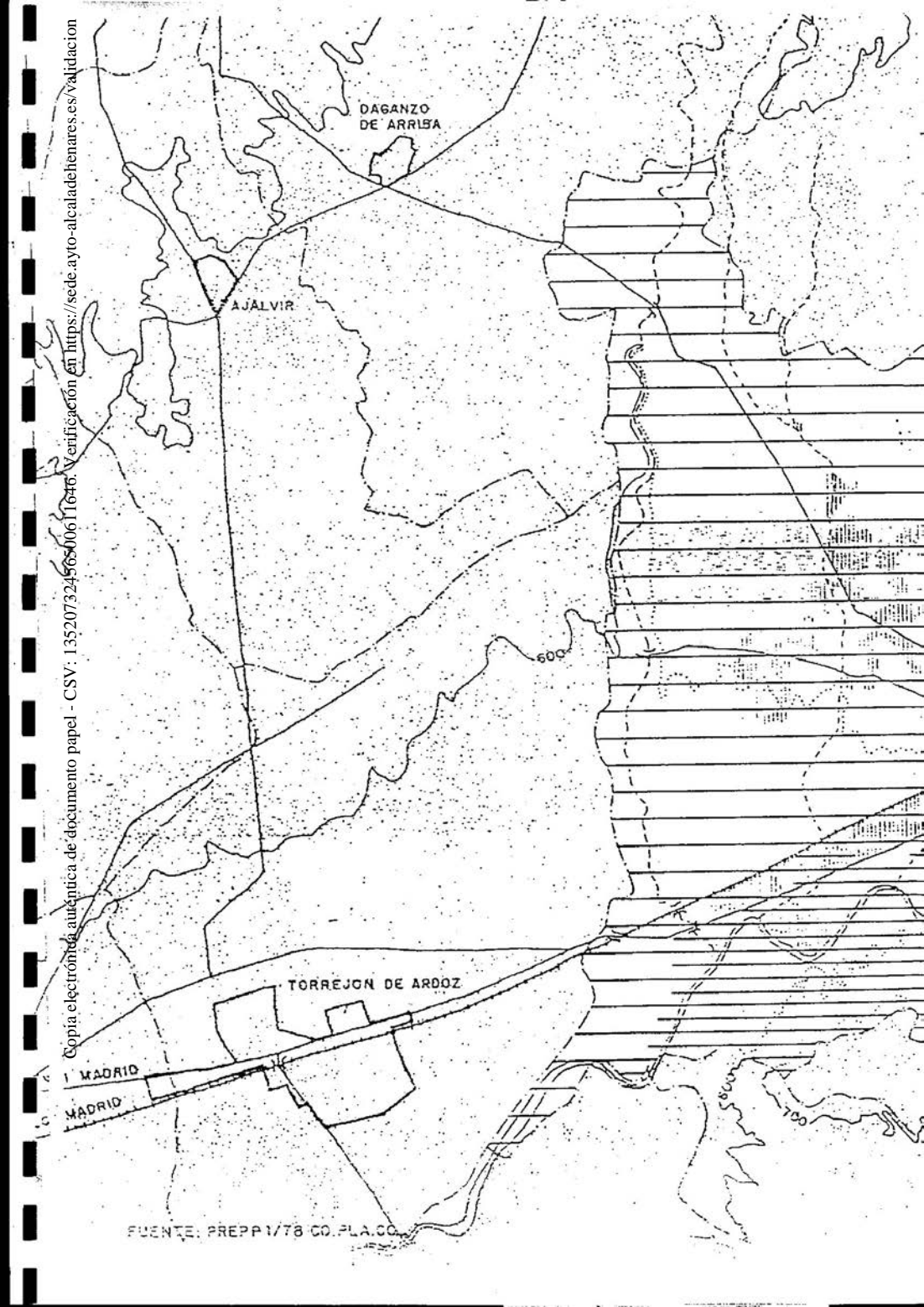
AJALVIR

600

TORREJON DE ARDOZ

MADRID

MADRID



Norma Sismorresistente P.G.S.I. (1.974), todo el término se encuentra dentro de la zona sísmica primera, de sísmicidad baja, poseyendo una intensidad macrosísmica según la escala (M.S.K.) grado VI, y por consiguiente, no debe esperarse en ella la aparición de fenómenos sísmicos que produzcan efectos perjudiciales para las construcciones.

3.1.4. Agricultura, vegetación y arbolado existente.

La práctica totalidad del Sector ha estado destinada a la explotación agrícola, siendo los cultivos fundamentales los cereales de invierno.

El arbolado es muy escaso, la única vegetación existente se encuentra diseminada y en escaso número de ejemplares, principalmente pinos que se sitúan hacia el Río Camarmilla que queda situado dentro de la zona verde proyectada para sistemas generales.

3.1.6. Edificaciones e instalaciones existentes.

El terreno del Sector está exento de edificaciones.

3.1.7. Viario, cañadas y servidumbres.

El sistema viario que existe en este momento es el siguiente:

Carretera N-II de Madrid a Barcelona con la que limita al Norte.

Carretera de Ajalvir.

Carretera de la Cartonera que es además vía pecuaria.

Camino de Santa Rosa que bordea parte del Sector.

En cuanto a servidumbres, el Sector está afectado por el oleoducto Rota-Zaragoza, el gaseoducto (ENAGAS) y por varias líneas eléctricas.

3.1.8. Infraestructuras.

El sector que nos ocupa, posee las siguientes infraestructuras:

Redes de conducción eléctrica que se modificarán en parte, según las necesidades de las zonas edificables.

Red de abastecimiento de agua que es del Canal de Isabel II.

3.1.9. División en parcelas.

En los planos de información se adjunta el correspondiente a los polígonos 23 y 31 del Catastro Parcelario de Alcalá de Henares, en los que se ubica el Sector que nos ocupa, comprendiendo las parcelas siguientes:

Polígono 23

Parcela 1 (parte)

Polígono 31

parcela 2 (parte)

Parcela 14 (parte)

Parcela 15 (parte)

Parcela 17

Parcela 18

Parcela 19

Parcela 20

Parcela 21

Parcela 24

Parcela 25
Parcela 26
Parcela 27 (parte)
Parcela 29 (parte)
Arroyo Camarmilla (parte)
Camino del Cementerio o de la Cartonera (parte)

3.1.10. Análisis panorámico.

El sector se encuentra situado prácticamente, en la totalidad de su superficie, en la segunda plataforma del Henares, viéndose desde la parte alta de su superficie el ferrocarril y el Arroyo Camarmilla.

3.2. Medio humano.

3.2.1. Desarrollo histórico.

De forma resumida puede señalarse lo siguiente:

En el Neolítico se producen los primeros asentamientos posiblemente por razones cinegéticas y defensivas, localizándose en los cerros de la margen izquierda del Henares. Posteriormente, se encuentran señales de la existencia de un poblado del Bronce en el Cerro del Viso.

También se encuentran referencias a poblamientos griegos y cartagineses, hasta que aparece con claridad la ciudad romana de Complutum, de trazado militar. Esta se sitúa en la margen derecha del Henares, entre la desembocadura del Torete y la muralla actual.

'Su situación acusa la importancia de elemento de comunicación del Valle, carácter que ha perdurado durante tiempo, siendo su importante nudo de comunicaciones, llegando a tener una Factoría. En

Complutum existían la calzada de Mérida-Zaragoza y otra procedente de Astorga.^{19.}

Sobre el año 300, se produce un hecho como es el martirio de los Santos Niños, cuyo enterramiento al Este de la ciudad romana, aglutina un nuevo crecimiento del casco en el entorno de la Iglesia Magistral.

En la época árabe aparece una ciudadela en un cerro de la margen izquierda del Henares. Esta ciudadela da nuevo nombre a la ciudad (Alcalá = pequeño castillo), apareciendo en el siglo XIII documentos en los que se lee claramente el nombre de Alcalá de Henares, mientras la ciudadela conserva la denominación de Alcalá la Vieja, denominación que dura hasta finales del siglo XVI.

Momentos importantes en la Edad Media son la concesión de Fueros, la edificación del Palacio Arzobispal en Alcalá de Henares, el nacimiento de la feria y la creación, a finales del siglo XIII, de los Estudios Generales de Alcalá, inicio de su siempre viva tradición universitaria.

El desarrollo fundamental proviene del Cardenal Cisneros, con la creación del Colegio Mayor de San Ildefonso, núcleo de la Universidad, y la reconstrucción de la Colegiata, que pasa a ser designada Iglesia Magistral. La Comarca conoce siglos de pujanza y prestigio, del que son reflejo la edición de la Biblia Políglota y la arquitectura alcalaina.

La ubicación de la Universidad, puertas afuera del casco medieval de Alcalá de Henares, supone la aparición de un movimiento hacia el Este, a la vez que empieza a consolidarse el Arrabal Norte. Pero el siglo XVIII asiste a la decadencia de la Universidad, que es cerrada en 1.836. Sus edificios son salvados por una Sociedad de Condueños, que los

adquieren.

La Comarca se refugia en sus actividades agrícolas, sin que la inauguración del ferrocarril (1.859) produzca por el momento más efectos que la consolidación de una primera expansión Norte del casco de Alcalá de Henares. A la vez Alcalá de Henares se convierte en un importante asentamiento militar, que pervive en la actualidad.

Hacia la década de los 50 se inicia un movimiento de industrialización de la zona. Esto unido a la actividad cerámica de la misma, produce el crecimiento de Alcalá que se ve frenado hacia mediados de los 70, dando como resultado la ciudad actual.

Las vigentes Normas Subsidiarias, limitan el crecimiento de la ciudad en la forma en que estaba planteado anteriormente a su aprobación, quedándose fuera sectores que anteriormente estaban comprendidos dentro de los PREPP realizados por COPLACO con lo que se pretende limitar el techo habitacional para lograr un desarrollo más lento que en épocas anteriores, lo que producirá una mayor calidad tanto desde el punto de vista urbanístico como constructivo.

3.2.2. Población y empleo.

Alcalá de Henares es una de las ciudades que ha sido afectada por las grandes corrientes migratorias de los últimos años y, por ello ha registrado un crecimiento demográfico desmesurado, lo que ha producido graves problemas urbanísticos.

En 1.950 contaba, según el padrón municipal, con 15.004 habitantes de derecho, mientras que en 1.981, y según el mismo padrón, la población se

había incrementado aproximadamente en un 914,33%, alcanzando la cifra de 137.169 habitantes de derecho.

El crecimiento durante ese periodo de 1.950-81 ha sido continuo, con varios incrementos significativos en algunos años, lo que se refleja en el cuadro siguiente en el que aparece la evolución de la población de derecho en el citado periodo, al que se ha añadido el dato correspondiente al año 1.985.

<u>Año</u>	<u>Población de derecho</u>
1.950	15.004
1.960	22.069
1.970	57.354
1.975	100.610
1.981	137.169
1.985	148.983

La población porcentualmente es según edades y sexos la que se indica a continuación:

<u>Edad</u>	<u>Varones</u>	<u>Mujeres</u>	<u>Total</u>
De 0 a 5 años	8.628	8.008	16.636
" 6 a 10 "	9.282	8.726	18.008
" 11 a 15 "	7.770	7.214	14.984
" 16 a 20 "	6.364	5.521	11.885
" 21 a 25 "	8.213	6.071	14.284
" 26 a 30 "	6.713	6.735	13.448
" 31 a 35 "	6.494	6.473	12.967
" 36 a 40 "	5.798	5.399	11.197
" 41 a 45 "	4.256	3.787	8.043
" 46 a 50 "	3.894	3.601	7.495
" 51 a 55 "	2.823	2.661	5.484
" 56 a 60 "	2.084	2.102	4.186

De 61 a 65 años	1.464	1.564	3.028
" 66 a 70 "	1.036	1.368	2.404
" 71 a 75 "	854	1.205	2.059
" 76 a 80 "	513	933	1.446
" 81 a 85 "	291	613	904
" 86 a 90 "	125	262	387
" 91 a 95 "	33	79	112
" 96 a 100 "	5	16	21
" 101 a 105 "	1	2	3
Más de 105	1	1	2
TOTALES	76.642	72.341	148.983
	=====	=====	=====

Según la distribución de la población por sexos, se observa que la de Alcalá de Henares difiere ligeramente de la media nacional pues hay un 48,60% de hembras (51,40% en la Nación) y un 51,40% de varones (48,60% en la Nación).

Sus familias, en su mayoría, están compuestas por cuatro miembros por término medio.

El nivel de analfabetismo es elevado un 28,10% de la población. El 68,60% ha realizado estudios y solamente el 1,30% tiene estudios superiores.

La población en su gran mayoría reside en el núcleo urbano.

En cuanto al empleo la población activa actualmente está en el entorno del 35%.

La distribución por sectores es la siguiente:

Agricultura	1,6%
Industria	27,3%

Construcción	10,5%
Servicios	60,6%
	<hr/>
	100,0%

Como se desprende del cuadro anterior las actividades predominantes son servicios e industria.

3.2.3. Desarrollo socio-económico.

Como se ha señalado anteriormente, la población de Alcalá de Henares se sitúa alrededor de los 150.000 habitantes.

Este Sector junto a los situados en su zona Norte, constituyen una parte muy importante del desarrollo industrial del Municipio.

Las previsiones en relación al ritmo de crecimiento de la población es de unas 8.000 personas y de 2.500 viviendas anuales, si bien debido a la auge económico de estos últimos años y al número elevado de viviendas vacías que se sitúan en el entorno de 8.000, puede hacer que estas cifras de crecimiento varíen.

La situación de este Sector, el primero por la zona Noroeste, hace que su desarrollo sea de gran importancia para los situados en su zona Norte, permitiendo un desarrollo más homogéneo de la ciudad evitando así los vacíos urbanos.

Por otro lado, con el desarrollo del sector que nos ocupa, se pretende dotar de suelo industrial para la implantación de industrias de distintos tamaños, Alcalá de Henares, ya que en la actualidad hay carencia de suelo industrial.

No cabe duda que esto contribuye positivamente al desarrollo socio-económico de la ciudad, ya que se generan puestos de trabajo en la zona.

3.2.3.1. Turismo

Alcalá de Henares es uno de los puntos turísticos más importantes dentro de la provincia de Madrid.

La ciudad es un centro de atracción de las rutas turísticas monumentales, debido a la importancia arquitectónica de sus edificios y conjuntos urbanos. Pese a esto, no se recibe el beneficio turístico que sería de esperar, influyendo relativamente poco en el comercio y la industria.

Las dotaciones en cuanto a establecimientos hoteleros es la siguiente: 1 hotel residencia, 3 hostales y varias pensiones y casas de huéspedes.

3.2.4. Aspectos sociológicos.

3.2.4.1. Enseñanza

En el Municipio de Alcalá de Henares, existen en la actualidad 44 centros de enseñanza públicos entre institutos, centros de formación profesional, guarderías y colegios. Existen igualmente 21 centros privados.

Estas dotaciones suponen en términos generales una buena tasa de escolarización.

Existiendo además la universidad de reciente implantación.

3.2.4.2. Asistencia médica.

El Municipio dispone en la actualidad de la siguiente dotación:

- 1 centro de salud
- 3 ambulatorios
- 1 hospital

En el Sector objeto de estudio, si las necesidades lo requieren, se podría destinar suelo para este uso.

3.2.4.3. Asistencia Social.

Alcalá de Henares posee en la actualidad 3 guarderías públicas y 3 residencias de ancianos.

3.2.4.4. Equipamiento del ocio.

Dentro de este epígrafe, hay que señalar que el Municipio cuenta con lo siguiente:

- 2 cines
- 1 teatro
- 3 discotecas
- 1 casa de cultura
- 1 plaza de toros

3.3. Medio urbano.

3.3.1. El Sector en relación al desarrollo y planeamiento urbano.

El desarrollo del Sector constituye una oportunidad esencial para el ensanche de la ciudad actual, dado el carácter industrial que facilitará la implantación de nuevas industrias.

El planeamiento de este Sector es esencial para garantizar la calidad y desarrollo no solamente del mismo, si no del resto de los Sectores Industriales que se sitúan al Norte de la Autopista de Madrid-Barcelona, facilitando la integración de los mismos al casco ya consolidado y evitando los vacíos urbanos. Por otra parte, la ciudad actual puede encontrar la oportunidad de su reequipamiento en este nuevo Sector, especialmente en lo que se refiere a zonas libres de edificación, parques y zonas deportivas así como otros equipamientos de carácter general y local.

Las Normas Subsidiarias de Planeamiento considerarán el Ensanche Norte como un pieza esencial del futuro Alcalá de Henares.

El desarrollo del Sector facilitará igualmente la ejecución de Sistemas Generales, tanto de la Red arterial, como del transporte público previsto en el Planeamiento General, así como la resolución de las grandes redes de infraestructura (agua, saneamiento, electricidad, etc.) previstas en los Planes y Proyectos Municipales.

3.3.2. Condiciones del entorno inmediato del Sector.

Al Norte del Sector se encuentra la Autopista Madrid-Barcelona, de la cual quedará protegido mediante una valla.

Al este, se encuentra la Carretera Comarcal M-1.340 que le separa de los Sectores 32-D 32-A y 32-E, cuyo uso primordial es el industrial, asimismo en este lindero se encuentra la fábrica "Industrial Cartonera", en actividad actualmente.

Al Sur, se encuentra el Sector 18-B, cuyo uso previsto es la ampliación del actual cementerio, la "Industrial Cartonera" ya citada y la línea férrea de Madrid-Barcelona, de la cual quedará protegido mediante una gran zona verde de Sistemas Generales que será repoblada de arbolado y jardinería. Asimismo en parte linda con el Camino denominado la Santa Rosa.

Al Oeste, se encuentra el trazado de la Ronda de Ensanche que servirá de enlace entre los diferentes Sectores del Municipio y que a su vez lo separa de una zona exclusivamente agrícola, igualmente linda con el Camino de Santa Rosa, ya citado, que también lo separa de la mencionada zona agrícola.

3.3.3. Comunicaciones

La conexión con el centro de la ciudad se ha previsto por las Normas Subsidiarias mediante la futura Ronda de Ensanche, la Carretera de la "Industrial Cartonera", que será mejorado en su firme y anchura y que atravesando aproximadamente por el Centro del Sector constituye un elemento básico para la organización física del Sector. Igualmente, como se ha expuesto antes, este Sector colinda con la Carretera Comarcal M-1.340, siendo estas tres vías mencionadas la red fundamental de dicha conexión.

3.3.4. Equipos y servicios.

El abastecimiento de agua al término municipal de Alcalá de Henares, lo realiza la Confederación del Sorbe, garantizando el suministro preciso para toda la ciudad y su futuro desarrollo.

- Descripción general de la red de abastecimiento:

La red de abastecimiento que proviene como se ha dicho anteriormente de la Confederación del Sorbe, está constituida mediante una tubería de de poliéster con junta especial estanca y de 350 mm. de diámetro, la cual atraviesa el Sector transcurriendo paralelamente a la Carretera de la "Industrial Cartonera" previéndose con dos tomas en anillo, abastecer a la totalidad del Sector.

La red general pues, en su trazado por el interior del Sector de actuación presenta dos secciones diferentes de diámetro 250 y 200 mm., que completadas con la red de distribución interior en forma de anillo garantiza el abastecimiento de la totalidad del mismo.

Toda la red se realizará con tubería de poliéster de presión y su trazado se ha realizado evitando los puntos angulosos que provocan excesivos esfuerzos sobre juntas, anclajes e incluso en la propia tubería.

En los puntos altos se colocarán ventosas y en los bajos, válvulas de desagüe para preveer un posible vaciado de las tuberías.

Tanto las tuberías como las piezas que se utilicen en la formación de la red, tendrán que sujetarse a la Normativa, que para ello tienen establecido el Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

En principio no se precisa de depósitos de regulación, ni de estaciones de bombeo o grupos de presión, siempre que se garantice la presión que ha establecido el Ayuntamiento de Alcalá de Henares para la tubería de abastecimiento.

Se garantiza el suministro de agua necesario para el Sector, por el Ayuntamiento de Alcalá de Henares, según se especifica en las Normas Subsidiarias del mismo.

- Red de riego e hidrantes.

En el viario se dispondrá de una red de riego e hidrantes, siendo la distancia de separación entre las bocas de riego de 40 m. y conexionando dicha red a la distribución de agua. Los hidrantes se disponen de forma que cada uno de ellos abarque un círculo máximo de 100 m. de radio.

- Saneamiento.

La red actual de saneamiento de Alcalá de Henares, en líneas generales, es suficiente para sus necesidades.

Los vertidos se realizan al río Henares, previa depuración en la depuradora del Ayuntamiento que existe en el Sector 24, denominado de las Aves.

El sistema elegido es el de una red unitaria recogiendo los colectores las aguas residuales y las pluviales conjuntamente.

Las aguas pluviales se recogen mediante sumideros en calzada que acometen a los pozos de alcantarillado.

Toda la red se ha resuelto mediante colectores que recorren la red viaria y acometen a la red general de saneamiento constituida por un ovoides.

Las tuberías serán de hormigón centrifugado, perfectamente lisas, de sección circular y con generatrices rectas, siendo sometidas antes de su puesta en obra a pruebas de carga y de impermeabilidad.

Las tuberías se sentarán sobre una solera de hormigón, siendo la profundidad de la red variable y nunca inferior a 0,80 m.

Los pozos de registro podrán ser de fábrica o de hormigón y llevarán tapa de fundición, así como los sumideros llevarán rejilla de fundición.

- Red abastecimiento de energía eléctrica se realiza desde la subestación transformadora, próxima a la Variante de la Nacional II, de Hidroeléctrica Española.

En el sector en cuestión se han previsto centros de Transformación 333 HF ó 232 HF alimentados por una línea de media-alta tensión subterránea, siendo igualmente las conexiones con los centros de transformación subterráneas.

Cada unidad de transformación alimenta las diferentes zonas en baja tensión mediante redes subterráneas a 220/380 voltios.

La red de alumbrado público, se dispone en las aceras; en vías rodadas se instalarán báculos de 9 m., brazo de 1,5 m., galvanizados, tronco-cónicos de 3 mm. de espesor, distanciados a menos de 50 m., con luminarias cerradas de dos etapas, equipadas en AF y equipo reductor de consumo, con lámparas de VSAP de 250 w; en el

resto de vías y jardines se dispondrán báculos de 4 m. de altura y luminarias bajo globo esférico de diámetro 50 cms. y lámpara de VSAP de 150 w.

Se ubicarán centros de mando en las estaciones de transformación correspondientes y se realizarán circuitos independientes con objeto de poder realizar alumbrados alternativos y disminuir la intensidad lumínica.

- Red de canalización telefónica.

Se prevé la canalización subterránea de la red telefónica de conformidad con el reglamento de la Compañía Telefónica. La canalización se realizará por las aceras, previéndose en el proyecto de urbanización las tomas necesarias para el servicio de las parcelas resultantes.

- Red de canalización de gas natural.

Se prevé la canalización subterránea de la red de gas natural de conformidad con el reglamento de la Compañía de Gas. La canalización se realizará por las aceras, previéndose en el proyecto de urbanización las tomas necesarias para el servicio de las parcelas resultantes.

- Tratamiento y recogida de basuras.

Se prevé que la recogida y tratamiento de desperdicios será realizado por transporte municipal y conducidos a instalaciones del propio Ayuntamiento.

- Plantación de arbolado.

Se prevé la plantación de árboles en jardines, adecuando las especies a implantar a la calidad y composición del suelo.

- Red viaria.

El viario rodado, se ha previsto realizarlo con vías de las siguientes características:

Tipo 1.

Anchura total 25,00 m.

Una calzada de rodadura de cuatro carriles, dos en cada dirección de un ancho de 3,50 m. cada uno, siendo pues la calzada de 15,00 m. de ancho.

Una mediana de 1,00 m. de ancho.

Dos bandas de aparcamiento en línea de 2,50 m. de anchura, en ambos lados de la calzada.

Aceras de 2,50 m. de ancho enlosetadas.

Tipo 2.

Anchura total 15,80 m.

Una calzada de rodadura de dos carriles, uno en cada dirección de un ancho de 3,60 m. cada uno, siendo pues la calzada de 7,20 m.

Dos bandas de aparcamiento en línea de 2,50 m. de anchura en ambos lados de la calzada.

Aceras de 1,80 m. de ancho enlosetadas.

- Estacionamiento y aparcamientos.

Se prevén zonas de estacionamientos públicos en las vías rodadas, bandas al margen de las mismas, con un ancho de 2,50 m., según se refleja en las secciones transversales correspondientes, lo que supone un número total de 778 plazas y reservándose de éstas 30 plazas para minusválidos de 3,30 m. de ancho.

Con independencia de estos aparcamientos públicos, y en el interior de las superficies netas edificables de las diferentes zonas, se prevén aparcamientos de uso privado en la proporción de una plaza cada 100 m²., 75 m². ó 25 m²., de edificación, según se aprecia en el cuadro resumen de planeamiento, lo que supone un total de 2.002 plazas de aparcamiento. Siendo por lo tanto la totalidad de las plazas de aparcamiento que se prevén en el sector de 2.780.

- Red peatonal.

Las sendas peatonales se han previsto realizarlas con las siguientes características:

Anchura total 4,00 m.

La anchura del pavimento será de 2,00 m., siendo de grava y cemento, con una adición de color antes, sobre una base de zahorra compactada.

4.- OBJETIVOS Y CRITERIOS DE PLANEAMIENTO.

El artículo 13 de la Ley del Suelo señala que:

"Los Planes Parciales de Ordenación tienen por objeto en el suelo clasificado como urbanizable programdo, desarrollar, mediante la ordenación detallada de una parte de su ámbito territorial, el Plan General

"No podrán redactarse Planes Parciales sin Plan General previo o Normas Complementarias y Subsidiarias del Planeamiento; y, en ningún caso, podrán modificar las determinaciones de uno y otras."

Es decir que la Ley ya señalada claramente que el sistema fundamental de objetivos debe estar predefinido en gran medida por el planeamiento de rango superior al que precisamente desarrolla y concreta el P. Parcial.

En este sentido el primer objetivo ha consistido en situar dentro del sector todas las determinaciones señaladas por la NN.SS.de Alcalá de Henares para satisfacer la demanda de reequipamiento del municipio que es el uso fundamental que le asignan las citadas Normas Subsidiarias.

Un segundo objetivo se deriva de la adaptación al medio físico, lo que ha supuesto:

- Adaptar la ordenación a las características físicas más sobresalientes del terreno y su entorno.

Un tercer objetivo, ha sido la ordenación y forma urbana para lo cual:

- El trazado se ha basado en unidades de actuación capaces de adaptarse a múltiples usos y tipologías de industria.

Este objetivo se ha logrado estableciendo una ordenanza que recoge la posibilidad de actuar, en diferentes categorías y situaciones.

- El trazado se ha adaptado a la vía de conexión entre sectores que señalan las Normas Subsidiarias, que es la integradora del conjunto.
- El trazado ha permitido la creación de una vía principal, de gran actividad y otra secundaria en su margen izquierda de transición hacia las diversas industrias que se establezcan en la zona.
- Se ha favorecido el tráfico continuo sin interrupciones, evitando el tráfico rápido mediante rotondas.
- Se han repetido tipologías de calles usuales, con mayor anchura.
- Se han ampliado los espacios libres señalados en las Normas Subsidiarias con las cesiones del Plan Parcial para lograr que estos sean continuos.
- El suelo de interés público comercial se ha situado en la zona de mejor accesibilidad tanto peatonal como rodada, así como los demás usos públicos.

- Los aparcamientos se han distribuido en función de las dotaciones.

Un cuarto objetivo, ha sido el favorecer la conexión con el resto de las zonas urbanas, para lo cual se crean unos nuevos viales y se mejoran los existentes con lo cual se favorece la conexión del sector con el resto de los sectores.

Un quinto objetivo, ha sido el favorecer igualmente la conexión con las infraestructuras existentes, como se señala en los planos correspondientes.

4.1. Justificación de la propuesta.

La propuesta del Plan Parcial responde por un lado a la adecuación a lo señalado por las Normas Subsidiarias de Alcalá de Henares, en cuanto a condicionantes del planeamiento físico y por otro lado la consecución de una oferta en lo que se refiere a industria y equipamiento acorde con las futuras necesidades del municipio y el mercado inmobiliario, para que el planeamiento sea viable en términos económicos.

En relación al primer aspecto, ya comentado en otros apartados de una forma más extensa, aquí de forma resumida diremos que todos esos condicionantes han producido un diseño necesariamente muy forzado debido al excesivo número de referencias a elementos a tener en cuenta, si bien se ha logrado una solución físicamente homogénea, que responde a las necesidades de dotación y de aprovechamiento del sector, estableciendo un paisaje urbano y gradación de usos en el territorio estructurado.

En relación al segundo aspecto, no cabe duda que este Sector pretende resolver parte de la carestía de suelo industrial, que es uno de los problemas fundamentales que tiene planteado el municipio, pretendiendo ser por tanto un Sector eminentemente industrial.

La situación de los parques se concentra en los bordes de los sistemas de espacios libres con el fin de ampliarlos.

En cuanto a la industria se ha pretendido lograr la mayor flexibilidad posible en cuanto a su oferta según las diferentes categorías y situaciones en las que se puede actuar.

5.- PLAN DE ETAPAS.

5.1. Objetivos.

Los criterios seguidos para la determinación del Plan de etapas han sido, de conformidad con el Art. 13 h) del Texto Refundido de la Ley del Suelo y el Art. 62 de su Reglamento del Planeamiento, los siguientes:

- Construir las infraestructuras y viarios de áreas completas, homogéneas, que permitan un desarrollo equilibrado de las diversas tipologías edificatorias, de forma que las edificaciones vayan conformando unidades urbanísticas completas.
- Definir las etapas de forma que se generen ingresos suficientes por la enajenación de suelo de forma que se reduzcan al máximo las cargas financieras y las necesidades de recursos ajenos.

5.1.1. Urbanización.

Se establecen DOS ETAPAS de urbanización, conforme queda reflejado en el plano nº 14 , justificándose su coherencia con las restantes determinaciones del Plan, en especial con el desarrollo en el tiempo de la edificación prevista y sus dotaciones, con los elementos que componen las distintas redes de servicios y con el sistema de actuación previsto en el presente planeamiento.

Los plazos de ejecución de dichas etapas serán de tres años respectivamente, contados desde la publicación en el B.O. de la Provincia de la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización correspondiente.

5.1.2. Edificación.

La previsión de etapas de edificación, se acomodará a las determinadas en la urbanización y a las dotaciones que se vayan obteniendo, de acuerdo con las especificaciones contenidas en el plano de etapas.

La edificación correspondiente a la primera etapa podrá comenzar en el momento en el que una parcela tenga la consideración de solar o se den las condiciones tales que permitan que se alcance tal condición, a lo largo del proceso de edificación, según lo establecido en el R. Gestión, art. 42.2., dilatándose hasta el final del segundo trienio . La edificación correspondiente a la 2ª etapa podrá igualmente comenzar en cuanto se de la condición de solar en alguna parcela o por el

procedimiento del R. Gestión señalado y durará tres años más contados desde el final de la 2ª etapa.

5.1.3. Determinación de las obras y cesiones a realizar en las dos etapas.

A) Primera ETAPA: 1º trienio.

a) Infraestructura completa de:

<u>CALLE</u>	<u>TRAMO (1)</u>
Calle A	0 - 1
	1 - 2
	2 - 3
	3 - 4
	4 - 5
	5 - 6
	6 - 7
	7 - 8
	8 - 9
	9 -10
	10-11
11-12	
<u>Calle B</u>	13-14
	14-15
	15-16
	16-17
	17-18
	18-19
	19- 8
<u>Calle C</u>	39-21
	21-22
	22-23
	23-24
	24-25
	25-26

Calle D

0 - 27
 27- 28
 28- 28'
 28- 29
 34- 35
 35- 36
 36- 37
 38- 39

(1) Ver para referencia Plano de Planta de
 Perfiles Longitudinales.

b) Cesión de:

	<u>manzana</u>	<u>m2.</u> <u>suelo</u>	<u>parcela</u>	<u>m3.</u> <u>edificabilidad</u>
Libre de sistemas interiores	- m - 4	4.480,00 34.385,00	28 30	929,15 6.683,85
Libre de sistemas generales	m - 6	1.020,00	41	204,00
I. público social	m - 2	3.477,00	21	6.954,00
I. público comercial	m - 2	3.477,00	19	13.908,00
Aprovechamiento correspondiente de sectores de aprovechamiento nulo.	m - 2	16.463,00	15	65.852,00
Aprovechamiento correspondiente a parte del 10%	m - 2 m - 4	11.000,00 6.866,00	18 31	44.000,00 27.464,00
		81.468,00		165.995,00

B) Segunda ETAPA: 2º Trienio

a) Infraestructura completa de:

<u>CALLE</u>	<u>TRAMO</u>
Calle C	28 - 20
	20 - 39
Calle D	29 - 30
	30 - 31
	31 - 32
	32 - 33
	33 - 34

b) Cesión de:

	<u>Manzana</u>	<u>Suelo</u>	<u>Parcela</u>	<u>Edificables</u>
		m ²		m ³
Libre de sistemas generales	m-6	910,00	37	182,00
	m-6	71.317,00	40	14.263,40
Deportivo de sitem. interiores	m-4	6.953,00	29	2.781,20
		<u>80.170,00</u>		<u>17226,60</u>

C) Si bien en los puntos anteriores se describen las cesiones comprendidas en cada etapa, el conjunto de las cesiones se formalizará a través del correspondiente Proyecto de Compensación, en los plazos que señala el Anexo jurídico, dado que es el Sistema de Actuación fijado en el Presente Plan Parcial, para llevar a ejecución el mismo.

D) Resumen de superficies del Plan de Etapas.

	m2.(1) <u>Sup.Urbanizada</u>	m2. <u>Edificables</u>	m2.(1) <u>Suelo cesión</u>	m3. <u>Edif. Cesión</u>
1ª etapa	209.898,50	130.629,54	81.468,00	165.995,00
2ª etapa	182.212,50	75.818,00	80.170,00	17.226,60
TOTAL	392.111,00	206.447,54	161.638,00	183.221,60

(1) Descontando el viario.

5.1.4. Alteración temporal del Plan de Etapas.

El plan de Etapas prevé una alteración de sus previsiones temporales y especiales de dos años, siempre manteniendo la coherencia del Plan, cumpliendo las determinaciones establecidas y garantizando la ejecución y financiación del conjunto de sus previsiones- según lo establecido en el art. 54 del R.P. de la Ley del Suelo.

Madrid, Junio de 1.989

LA PROPIEDAD,

LOS ARQUITECTOS,




Fdo.: M. Collado Fdo.: Y. Edez.-Roël