



Metro de Madrid, S.A.

**PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA LA CESIÓN TEMPORAL DEL
INMUEBLE PROPIEDAD DE METRO DE MADRID, S.A. SITUADO EN LA CALLE DE
CASTELLÓ Nº 21 DE MADRID.**

13 de enero de 2023

ÍNDICE DEL DOCUMENTO

1. INFORMACIÓN DEL INMUEBLE	3
2. INFORMACIÓN REGISTRAL	9
3. INFORMACIÓN CATASTRAL	9
4. INFORMACIÓN URBANÍSTICA	9
5. AFECCIONES EXISTENTES	9
6. SUPERFICIE DE EXPLOTACIÓN	9
7. HISTORIA DEL EDIFICIO	9
8. CONDICIONES DE CESIÓN DEL ESPACIO	11

1. INFORMACIÓN DEL INMUEBLE

Metro de Madrid S.A. (en adelante, METRO) es propietario del inmueble sito en la calle Castelló nº21. Para una mejor comprensión del estado actual y de la estructura funcional del inmueble, denominaremos a cada edificio del conjunto que lo integran con una letra, A, B, C, D y E, tal y como se muestra en la siguiente figura:



Tiene un paso de carruajes que permite el acceso a la nave lateral y al patio de manzana interior con las cocheras mediante un pequeño vial lateral.

Los **volúmenes edificatorios** que se encunetan en el interior de la parcela son:

a) EDIFICIO A

Edificio de apariencia residencial mimetizado con la tipología constructiva del entorno y de la época de construcción, por tanto, la calidad de los acabados y materiales era buena, como puede verse en la escalera interior y las carpinterías exteriores.

Con un primer cuerpo de 4 alturas, un fondo de unos 6 metros, y fachada alineada a la calle Castelló. A este cuerpo se adosan tres naves; dos hacia el fondo de la parcela y una a un lateral, cuya fachada queda retranqueada respecto a la alineación oficial.

Este frente es una fachada protegida por el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 (en adelante PGOUM) por su interés histórico artístico. Consta de una composición de huecos en tres cuerpos y un módulo saliente con un remate en torreón en el lado derecho. Se integra perfectamente en el conjunto del alzado de la calle y aparenta ser un edificio más de tipología residencial

Tiene un panel de fábrica de ladrillo como continuación de la fachada principal que recoge el logotipo de la empresa METRO en forma de rombo realizado con pequeñas teselas.

b) EDIFICIO B

Este edificio es la nave principal original. Está adosado al Edificio A por su parte posterior, y se extiende hacia el interior de la parcela. Es también original de Antonio Palacios, tal y como muestran los planos originales en poder de la propiedad.

Presenta en sus sótanos toda una distribución de vestuarios y duchas aprovechando los espacios entre los bloques de cimentación de las antiguas “Lancashire”.

Se trata de una nave de tipo industrial con cubierta de paneles prefabricados de fibrocemento en su zona central sobre elevada y con cubrición de teja plana en los laterales, todo ello sobre cerchas metálicas con uniones roblonadas que se apoya sobre muros laterales apilastrados.

c) EDIFICIO C

Se trata de la nave lateral con las tres troneras verticales para las salidas de cables desde los antiguos transformadores. Se adosa lateralmente a la nave del gimnasio (nave B) y tiene también un frente a la calle Castelló protegido por el PGOUM, algo retranqueado. Su frente a Castelló es de tipología industrial, escalonado en su parte alta, con grandes huecos de proporción vertical y un portón metálico de grandes dimensiones para la entrada de maquinaria.

Este edificio data de 1942, obra del arquitecto donostiarra Julián Otamendi Machimbarrena, cuya declaración de obra nueva se dio en 1946.

Se trata de un añadido con estructura de hormigón armado, cubrición de teja plana y carácter claramente funcional, presentando unas calidades constructivas acordes a su objetivo de albergar maquinaria y carente de cualquier tipo de aislamiento en sus paramentos.

d) EDIFICIO D

Edificio charnela entre la nave B del gimnasio y la nave del fondo que llamamos edificio E. Es de planta rectangular algo estrecha y tiene una escalera en el centro del rectángulo con estancias a ambos lados de la misma, que originalmente serían despachos u oficinas de control del conjunto. La escalera lo recorre en su totalidad y da acceso a la cubierta plana en la que se encontraban unos depósitos de agua cilíndricos de fibrocemento, que con los trabajos de subsanación de deficiencias para la ITE fueron desmontados para la gestión de sus residuos.

Este edificio también muestra una tipología constructiva acorde a su uso, con calidades sencillas y orientación claramente funcional.

e) EDIFICIO E

La nave posterior que fue la última en contener transformadores y cuenta con entrada directa desde el patio trasero. En la actualidad está sobre elevado con respecto a la cota actual del patio siendo necesario subir un tramo de cinco escalones para acceder. Frente a la entrada hay un gran hueco pasa-cables con una rejilla para cerrarlo al patio.

Es la nave que está más al fondo de la parcela y aunque parecía haber sido construida más recientemente, una observación detallada de sus elementos constructivos bajo la capa de acabados actual (con las calas realizadas en las que se encontraron pilares roblonados) y unas plantas del archivo del Metro, revelaron que era parte del

conjunto original, aunque su uso había variado y se había reformado probablemente en los años 70, cuando pasó a albergar los transformadores en las celdas que todavía se pueden ver en el sótano -1.

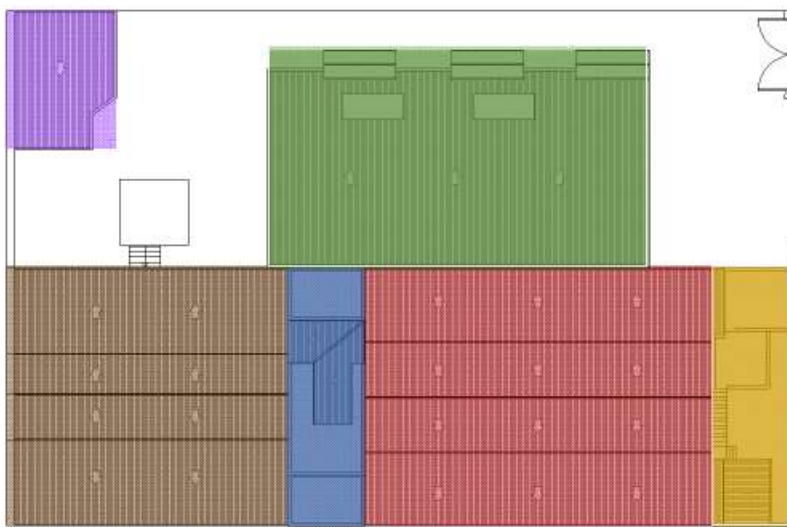
Presenta una estructura metálica de pilares roblonados, cubiertos por fábrica de ladrillo enfoscada y pintada con una pintura de gota plana. El forjado de planta baja es una losa, con un canto de unos 40 cm, visibles en los huecos. La cubierta a base de forjados inclinados de viguetas metálicas y entrevigado cerámico in-situ tipo catalán, se cubre superiormente mediante paneles prefabricados de fibrocemento. Bajo este forjado se colocó posteriormente un falso techo registrable de placas de escayola con perfilera oculta. El forjado de planta baja presenta muchas aperturas para pasa-cables.

En el sótano de este módulo y en su conexión con el sótano de los edificios D, B y A, hay multitud de galerías y pasadizos con huecos en forjado y pasacables verticales y horizontales que daban salida a los cables hacia los túneles de Metro.

f) EDIFICIO F

En el patio, y como construcciones auxiliares, se encuentran dos pequeñas naves con uso inicial de cocheras pero que finalmente fueron utilizadas como almacenes. Presentan una cubierta a un agua a base de paneles prefabricados ondulados de fibrocemento apoyados sobre pares de madera de muro a muro.

Los diferentes tipos de **cubiertas** presentes en los edificios son:



a) EDIFICIO A

Se trata de una cubierta plana, con un torreón también resuelto con cubierta plana de estructura metálica y entrevigado cerámico in situ, rematada perimetralmente con peto de ladrillo revestido con mortero de cemento.

En dicho edificio existe caseta de almacén con cubierta inclinada a un agua, con estructura de madera y cubrición de teja cerámica plana.

La recogida de aguas se realiza a través de sistema de sumideros repartidos y conducidos a bajantes por el interior del edificio.



b) EDIFICIO B

Estructura de cubierta de cerchas metálicas, con dos alturas diferenciadas, con cubrición de placa onduladas de fibrocemento en la primera altura, conformando caballete, resuelto éste con pieza cerámica, y presentando dos grandes lucernarios de vidrio armado, con estructura metálica y rematado en cumbrera con planchas de plomo.

En segunda altura, la cubrición se realiza con teja cerámica plana sobre tablero cerámico y estructura metálica.

El sistema de evacuación de aguas se resuelve con canalón oculto al final de los paños, con dos bajantes por el interior del edificio C.



c) EDIFICIO C

Cubierta a un agua resuelta con estructura de hormigón y cubrición con teja plana cerámica. Sistema de evacuación de aguas con canalón oculto, y bajante con salida directa al patio exterior



d) EDIFICIO D

Cubierta plana, resuelta con la misma tipología constructiva que el edificio A. Posee dos terrazas laterales en segunda planta, y una segunda altura como cubierta de planta segunda, sobre la cual existe una estructura metálica añadida con cubrición de placa ondulada de fibrocemento.

Sistema de evacuación de aguas por medio de sumideros repartidos y conducidos por bajantes hasta planta sótano de edificio E, donde conecta con red general de saneamiento.



e) EDIFICIO E

Cubierta resuelta con estructura metálica, tablero cerámico y capa de compresión, rematada con placa ondulada de fibrocemento en dos alturas.

Evacuación de aguas con canalones perimetrales y bajantes interiores hasta planta sótano.



f) EDIFICIO F

Construcción anexa, resuelta con cubierta inclinada de estructura de madera y cubrición de placa ondulada de fibrocemento. La evacuación de aguas con caída directa al exterior sin canalón ni sistema de recogida.



2. INFORMACIÓN REGISTRAL

La parcela en la que están ejecutados los volúmenes edificatorios está formada por dos (2) fincas registrales:

- Nº 4946, inscrita a nombre de METRO en el Registro de la Propiedad nº1 de Madrid.
- Nº 4493, inscrita a nombre de METRO en el Registro de la Propiedad nº1 de Madrid.

Se adjunta como **Anexo nº 1** las “Notas Simples” de la parcela.

3. INFORMACIÓN CATASTRAL

La referencia catastral, que incluye a los volúmenes edificatorios, es 2252407VK4725C0001XQ y en ella se indica que la superficie construida es de 2.303 m² y la superficie de parcela es de 1.380 m². Se adjunta como **Anexo nº 2** la “Consulta Descriptiva y Gráfica del bien inmueble” obtenida de la Sede Electrónica de Catastro.

4. INFORMACIÓN URBANÍSTICA

Con el objetivo de dar la mayor información urbanística que sirva de base a los licitadores para analizar la posibilidad de implantar una futura actividad en el inmueble, se adjunta la “Ficha de Condiciones Urbanísticas” como **Anexo nº3** al presente Pliego, así como la información gráfica de ordenación, condiciones de edificación, usos y actividades y catalogación del inmueble.

5. AFECCIONES EXISTENTES

En la actualidad el edificio no presenta ningún equipo y/o instalación complementaria a la explotación ferroviaria de la red de METRO. Por tanto, no existen afecciones en el inmueble.

6. SUPERFICIE DE EXPLOTACIÓN

Se quiere aprovechar las zonas existentes en el conjunto tanto exteriores como interiores, por lo que **la zona susceptible de poner en explotación sería toda la parcela, considerando espacios exteriores y el interior de las volumetrías edificatorias existentes.**

7. HISTORIA DEL EDIFICIO

El bloque original de edificios data de 1920 según los datos de la Dirección General del Catastro, aunque de los datos que tiene la propiedad, parece que fue el año 1923 la fecha de construcción. Es obra del reconocido arquitecto gallego Antonio Palacios, arquitecto muy ligado a METRO, que comenzó en 1917 una colaboración como arquitecto que se prolongaría durante casi 25 años pues participó no sólo en el diseño de las primeras estaciones de METRO, sino también en la estética de sus líneas, de las primeras bocas de sus estaciones, y en algo tan arraigado a la compañía como su popular logo en forma de rombo.

El complejo de Castelló 21 refleja el modo de construir de una época y una tipología concreta (la industrial urbana), aunque la necesidad de adaptarse a diferentes usos con el paso del tiempo ha dejado huella en su morfología inicial.

Así, es reseñable su fachada principal a la calle Castelló, que el PGOUM ha protegido debido a su interés histórico como elemento representativo de la arquitectura de su época y como ejemplo del trabajo de Antonio Palacios.

Junto a este primer bloque hay otro edificio que inicialmente albergaba generadores, pero en los años 60 se trasladaron a unas dependencias contiguas (nave C), quedando esta instalación desocupada. Por ello desde 1986 al año 2000, fue habilitado y usado para llevar a cabo distintas actividades dirigidas a empleados de METRO, principalmente como gimnasio. Disponía de diferentes aparatos (potro, cuerdas, barra sueca y espalderas, además de canasta de baloncesto y portería de balonmano para entrenamientos.

En la reforma realizada se incluyó la creación de un nuevo forjado sobre el inicial probablemente para tapar los numerosos huecos pasacables y dotarlo de suficiente capacidad portante. En su sótano se colocaron vestuarios y duchas para los empleados.

No fue éste el único uso dado a las dependencias de la finca, sino que también actuaron como archivo, puesto de control de Subestaciones y oficinas.

En 2007 se realizó un proyecto de ejecución para la rehabilitación y adecuación como edificio de oficinas. Este proyecto obtuvo Licencia de Obras en Mayo del 2008, y caducó sin que se interviniese en el edificio.

En el año 2010 se estudió la instalación de un Museo de METRO con vistas a la celebración del centenario de la Compañía, así como de un centro de documentación de METRO.

En 2011 se rehabilitó la fachada del edificio al producirse un desprendimiento de elementos de fachada junto con el vuelco de panel de fábrica de ladrillo con el logotipo de METRO que se encuentra en la azotea del edificio en su alineación con la calle.

En el 2017 se realizaron obras de subsanación de deficiencias para lograr un informe de ITE favorable, actuando sobre las cubiertas para garantizar la estanqueidad impermeabilizando con telas asfálticas autoprotegidas en las cubiertas planas, retejando las zonas de cubierta inclinada que presentaban goteras, impermeabilizando con pinturas al clorocaucho los encuentros con muros, canalones, limas y cumbreras.

Del mismo modo, se actúa sobre las bajantes sustituyendo elementos deteriorados por tuberías de PVC de evacuación, reconduciendo las aguas, y se sellaron fisuras en las fachadas del resto de las naves en las que no se actuó en el 2011, para posteriormente aplicar una pintura para exteriores en color gris.

El edificio está actualmente desalojado y sin uso. El estado de conservación del edificio es desigual, encontrándose algunas zonas en muy mal estado por la falta de un mantenimiento adecuado.

8. CONDICIONES DE CESIÓN DEL ESPACIO

El futuro adjudicatario deberá realizar todas las gestiones urbanísticas necesarias (solicitud de licencias urbanísticas) y obras necesarias para poder poner en explotación los espacios indicados en este pliego.

En la actualidad las **naves B y C** conservan elementos constructivos característicos de la obra inicial del edificio, como son los **puentes grúa** instalados en estos espacios, así como algunos materiales como azulejos o la cerrajería de los huecos de ventana, con esa forma industrial tan característica de los edificios de Palacios en METRO. La intervención que se realice en los espacios cedidos deberá tener en cuenta el valor histórico del edificio, con respeto su lenguaje arquitectónico y elementos constructivos, debiendo **poner el valor y respetar la volumetría**, huecos y particularidades arquitectónicas mencionadas en el presente Pliego Técnico.

Cabe señalar que las fachadas a la calle Castelló están protegidas, así como la escalera de comunicación vertical del volumen A. Estos elementos son de restauración obligatorios.

Debido al gran valor patrimonial del inmueble METRO supervisará y validará el diseño la propuesta arquitectónica del proyecto que presente el contratista para solicitar licencia Municipal, con el objetivo de asegurar el respeto a los valores históricos y constructivos del edificio, a los elementos protegidos del inmueble, y a aquellos que por su singularidad forman parte del legado patrimonial de nuestra Compañía.

La solución propuesta deberá ser respetuosa con las preexistencias, buscándose un dialogo integrador entre lo nuevo y los antiguos. Se pretende que la intervención ponga en valor el activo, y que el contratista presente una propuesta acorde con los principios de respeto a la historia y al patrimonio de Metro, filosofía con la que se redacta el presente pliego.