



18 de junio de 2016

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Metro quiere levantar en la plaza de Castilla su centro de mando...EL PAÍS, 18 de junio

Fomento resucita el proyecto de una vía alternativa a la A-1 hasta El Molar....EL PAÍS, 18 de junio

MADRID

SÁBADO **18 DE JUNIO** DE 2016 Madrid@elpais.es | www.elpais.com/madrid » RETIRADA DE RUEDAS EN SESEÑA

La retirada de los neumáticos que no ardieron en el incendio del vertedero de Seseña comenzará el lunes. Serán llevados a dos empresas de residuos de Chiloeches y Campo de Criptana. » UN CICLISTA MUERE ATROPELLADO Un ciclista de 50 años murió atropellado ayer por la tarde por un turismo en la calle de Ave María, en Soto del Real. Un médico del Summa declaró que había recibido un fuerte golpe en el tórax.



Instalaciones en la plaza de Castilla que Metro quiere convertir en su centro de mando. / CARLOS ROSILLO

Metro quiere levantar en la plaza de Castilla su centro de mando

RAFAEL FRAGUAS, Madrid La Compañía Metropolitana de Madrid quiere convertir sus instalaciones de la plaza de Castilla (con una extensión de 1,8 hectáreas) en su gran centro de mando. Lo que en un tiempo fue cabecera de la línea 1, y que hoy son unas cocheras en desuso desde 2013, albergará el Centro Integral de Transporte, que incluirá el museo del ferrocarril suburbano, el centro de mando y las oficinas centrales. El Colegio Oficial de Arquitectos ha convocado un concurso de proyectos para llevar a cabo la remodelación; se fallará el próximo día 30. La iniciativa ha despertado recelos en asociaciones de defensa patrimonial.

Detrás de las Torres Kio, en un espacio de 160 metros de longitud por 110 de ancho, bajo estructuras con techos en forma de sierra rematadas por cinco picos, las instalaciones de Metro cuentan con 22 hangares, a los que acceden otros tantos pares de vias férreas. La compañía contempla ubicar allí su museo, su sede central -hoy en la calle de Cavanilles-, el puesto subterráneo de comando de los ferrocarriles -hoy en Alto del Arenal, Vallecas-, así como el control que rige la red de estaciones, desde ascensores a escaleras mecánicas. Completará la iniciativa un estacionamiento de automóviles.

El problema es que aún no existe el visto bueno para la tramitación oficial completa del proyecto —especialmente para la distribución de los espacios interiores—, que deberá ser consensuada en el seno del Consorcio de Transportes, donde el Gobierno regional y el Ayuntamiento deciden en paridad.

Las instalaciones se encuentran situadas entre las calles de San Benito, de las Magnolias y la avenida de Asturias. Datan de 1966. Su arquitectura está inspirada en diseños fabriles nórdicos, orientados al norte para aprovechar la luz difusa y sin reflejos. Su estructura fue copiada en la estación barcelonesa de Can Boixerau.

"La propiedad", según Juan Bravo, consejero delegado de Metro, "está abierta a cualquier opción de proyecto, incluida la conservación de la arquitectura preexistente, ya que será el Colegio de Arquitectos quien decida qué se llegará a hacer sobre el recinto". Sin embargo, esta afirmación está contradicha por un "proyecto de demolición elaborado por Metro, que mantiene el muro perimetral de fá-

brica de cierre del solar, si bien dentro del alcance del presente concurso se deberá contar con su demolición y plantear una nueva solución para resolver el perímetro del ámbito dentro de la propuesta a nivel urbano", según establecen las bases del concurso presentadas a los concursantes.

Cómo meter el museo en las nuevas instalaciones

¿Existe un hilo conductor entre las cocheras de Cuatro Caminos -donde más de 400 cooperativistas habían adquirido los terrenos a Metro para levantar sus casas, que han sido paralizadas por el Ayuntamiento por incumplir el plan general— y las de la plaza de Castilla? Para el arquitecto Álvaro Bonet, portavoz de Madrid Ciudadanía y Patrimonio, "los planes generales de ordenación tratan de equilibrar el urbanismo de la ciudad. Cuando una entidad como Metro impone condiciones a ese plan, está alterando el fin equilibrador del planeamiento urbano". No obstante, hay un plan especial, que data de 2013, aprobado por el Ayuntamiento bajo el mandato de Ana Botella, que autorizaba la construcción de las torres en la plaza de Castilla.

Según Bonet, la decisión de llevar a la plaza de Castilla el museo del metro —hay hasta 12 series, de hasta 40 vagones, usados a lo largo de la historia metropolitana— "parece una

rabieta de la compañía ante el varapalo legal que ha recibido por actuar de manera ilegal en las cocheras de Cuatro Caminos. Desenraizar el futuro Museo del Metro del lugar natural que debiera ocupar, en las cocheras de Cuatro Caminos, y llevárselo a la plaza de Castilla implicará transgredir el principio de autenticidad, de ubicación original, que debiera tener un bien, como es el caso de las cocheras de Antonio Palacios, las primeras y más importantes por él creadas". Además, señala: "Meter en la plaza de Castilla las oficinas centrales, el puesto de mando y el control de instalaciones reducirá mucho el espacio para el museo".

Los arquitectos aspirantes, casi a ciegas

La incertidumbre planea en torno a si las opciones alternativas incluidas en los proyectos arquitectónicos deben necesariamente pasar por la demolición en la plaza de Castilla de un vestigio de la arqueología industrial de la capital.

Cinco proyectos serán seleccionados por un jurado formado por Gobierno regional, Ayuntamiento y Colegio de Arquitectos, que emitirá su fallo el 30 de junio. Cada uno de los seleccionados percibirá 10.000 euros. Pero lo harán sin que se sepa cuál va a ser la precisa distribución espacial interior de los 18.000 metros cuadrados edificables. "Todo parece recordar a las operaciones inmobiliarias del pasado inmediato, que tantos disgustos nos han deparado a los madrileños", dice escéptico un vecino.

José María Ezquiaga, decano del Colegio de Arquitectos, subraya: "Más que un concurso de ideas es un concurso de proyectos". La dotación final para el ganador será de 1.863.771,75 eúros. Y añade: "No me consta que las naves de las cocheras estén protegidas o catalogadas".

Juan Bravo destaca: "Lo único que falta por aprobar es la distribución de las volumetrías y de los espacios interiores". La superficie a construir abarcaría 18.000 metros cuadrados, apunta. Incluiría tres torres, y la tercera parte de cada una podría ser destinada a alquileres o usos comerciales. La previsión es destinar 1.712 metros cuadrados a dotaciones municipales.

Jardín público

"Sería deseable que en el interior del nuevo espacio creado existiera una zona ajardinada de libre acceso al público, semejante a la que posee el Colegio de Arquitectos de la calle de Hortaleza", añade Bravo, que fue concejal de Hacienda con Alberto Ruiz-Gallardón.

La probable demolición de la construcción, exponente de la arqueología industrial madrileña, inquieta a algunas personas y entidades de defensa del patrimonio arquitectónico. Es el caso de la asociación Madrid Ciudadanía y Patrimonio, involucrada ahora en otra lucha, la de salvar de la piqueta las cocheras de Metro en Cuatro Caminos, diseñadas por Antonio Palacios Rámilo, arquitecto del ferrocarril metropolitano y autor de importantes edificios madrileños, como el palacio de Comunicaciones o el Círculo de Bellas Artes.

MADRID

La comisión de investigación concluye que el PP violó varias leyes en la EMVS

B. G. GALLO. Madrid La comisión de investigación que analiza la gestión de los dos anteriores alcaldes de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón (2003-2011, PP) y Ana Botella (2012-2015, PP), celebró ayer su primera sesión sobre la venta de 1.860 pisos de alquiler social de la Empresa Municipal de la Vivienda y Suelo (EMVS) en 2013 a un fondo.

Los 11 concejales y ex altos cargos del PP llamados a declarar no se presentaron, lo que fue calificado de "boicot" por los tres partidos que forman la comisión (PSOE, Ciudadanos y Ahora Madrid). La portavoz del PP en el Ayuntamiento, Esperanza Aguirre, explicó que los excargos populares no asistieron porque se trataba de "una cacería contra el PP"

La comisión sostiene que la EMVS violó leyes estatales y regionales para cerrar la venta a un fondo de inversión.

Según este relato, la deuda de la EMVS pasó de 315 a 526 millones entre 2005 y 2011, un "incremento desmedido", achacado a "la compra de suelo con escasa salida comercial". En 2012, Botella aprobó un plan de viabilidad. En noviembre, se adjudicaron contratos de intermediación a cinco empresas, que según la comisión nada hicieron relacionado con la posterior venta pese a cobrar hasta 2,4 millones de euros. En marzo de 2013 se encargó un análisis a PwC, que propone el 9 de mayo la venta de las 1.860 viviendas; pero seis días antes la EMVS ya estaba anunciando la operación en un diario.

Según la comisión, la venta se hizo incumpliendo la Ley de Contratos del Sector Público, la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y la Ley Regional del Suelo, además de la normativa interna del Ayuntamiento.

Fomento resucita el proyecto de una vía alternativa a la A-1 hasta El Molar

J. A. AUNIÓN, Madrid

El Ministerio de Fomento ha iniciado los trámites para construir una carretera alternativa a la autovía de Burgos (A-1) entre Alcobendas y El Molar con el objetivo de descongestionar un tramo que recorren a diario 155.000 viajeros. El informe inicial del proyecto (que resucita los fracasados intentos de la Radial 1 de peaje, aunque esta vez la intención es que sea de uso gratuito) estudia los pros y contras de dos alternativas de trazado (una al este y otra al oeste de la A-1) a través de más de una docena de espacios protegidos, entre cuencas de ríos, humedales o áreas de importancia para aves.

La nueva infraestructura ya no será el inicio de la R-1 de peaje, como se planteó en el proyecto fracasado hace casi una década por el Ministerio de Fomento (en 2007, la adjudicación quedó desierta) o en el intento de la Comunidad de Madrid de hacerlo por su cuenta. Esta vez será una autovía independiente y de uso gratuito. Tendrá unos 24 kilómetros de longitud, será de dos carriles (aunque se dejará una mediana que permita una futura ampliación a tres) y costará, calcula el ministerio, 220 millones de euros.

La presidenta de la Comunidad de Madrid, Cristina Cifuentes (PP), le pidió hace meses a Fomento que rescatara del olvido este plan y el ministerio se comprometió a hacerlo el pasado noviembre. Ahora, este estudio inicial, redactado por la empresa pública Ineco y recibido en Medio Ambiente el pasado 8 de junio, permite iniciar el proceso de consultas previas a Ayuntamientos (hay 14 afectados) y otros organismos como AENA o a las organizaciones ecologistas.

El texto expone la necesidad de solucionar la saturación del tramo más cercano a Madrid de la A-1, "agravado recientemente tras la llegada de 6.000 trabajadores a la ciudad del BBVA y la ciudad de Telefónica". Después, estudia los impactos potenciales del trazado inicialmente pensado para la autovía (desde la intersección entre el Eje Aeropuerto, M-12, y la autopista R-2), pero también analiza una alternativa de trayecto al oeste de la A-1, partiendo desde la M-40, entre el enlace con la M-607 de Colmenar Viejo y la M-603, a la izquierda de Alcobendas.

El análisis concluye que, pese a que ambos corredores "son ambientalmente viables", el oeste "atraviesa un territorio mucho más natural", con "una mayor superficie de espacios protegidos, entre los que se encuentran varios lugares de Red Natura 2000, y El Parque Regional y Reserva de la Biosfera de la Cuenca Alta del Manzanares", afirma el informe.

Yacimientos y humedales

En todo caso, el trayecto por el este también tiene sus inconvenientes, pues atraviesa una zona más poblada -lo que incrementará el ruido para los vecinos, en la que además hay "yacimientos arqueológicos y paleontológicos detectados" y "numerosas vías pecuarias".

Asimismo, este trazado pasa por los ríos Jarama y Guadalix, por los arroyos de La Fresneda, de Quiñones, de Paeque y de Viñuelas, y por los humedales protegidos lagunas de Belvis y lagunas de Soto Mozanaque, las cuales, "además de su protección legal, destacan por su importancia faunística", reconoce el estudio. Por último, la nueva infraestruc-

Proyecto de autovía variante de la A-1

Zonas alternativas estudiadas para construir la carretera



tura tocaría "parcialmente al Área de Importancia para las Aves de Talamanca-Camarma".

"La carretera afectaría a los ríos Jarama y Guadalix, fragmentándolos y aislando a las especies animales que los habitan. Esta obra supondría, como mínimo, una afectación de hábitats catalogados en la directiva 92/43/CEE", se quejaba en la moción presentada el pasado marzo el grupo municipal Somos Vecinos de El Molar. Se trata de un texto muy parecido al que se presentó en otros municipios de la zona (como San Sebastián de los Reyes), fruto de un trabajo conjunto de los grupos mos en la Asamblea de Madrid.

La idea es que esa variante que impulsa Fomento, espoleado por la presidenta de Madrid, Cristina Cifuentes, "es más de lo mismo: seguir alimentando una burbuja inmobiliaria, meter más carreteras y agotar los exiguos fondos que actualmente existen", dice la diputada de Podemos en la Asamblea Laura Díaz. Lo que opinan es que el proyecto, si no va "acompañado por medidas de fomento del transporte público, atraerá más tráfico privado, produciendo más atascos y embotellamientos", dice la moción presentada en El Molar. "Lo único que van a conseguir es facilitar la venta de nuevas promociones de viviendas", añade Díaz en referencia a un proyecto para construir una urbanización con 5.374 viviendas en El Molar, justo entre la A-1 y la futura autovia planeada por Fomento.

municipales de las candidaturas de confluencia y el grupo de Pode-

Un alumno de Leganés alcanza la perfección en selectividad

Jaime quiere estudiar Matemáticas y Física en la Complutense

FRAN SERRATO, Madrid Jaime Redondo es el alumno perfecto. En sus dos cursos de bachillerato obtuvo el 10 y, ahora, en las pruebas de la última selectividad (a partir del próximo curso cada campus podrá establecer sus propios mecanismos de selección) ha logrado una nota de 14, la máxima posible, en todos los exámenes. Jaime es un estudiante del IES Arquitecto Peridis de Leganés que ya ha publicado una novela. Este verano participará en la Olimpiada Internacional de Ouímica. que se celebrará en Tbilisi (Georgia), y en la Olimpiada Iberoamericana de Física, en Uruguay. A la vuelta, se matriculará en el doble grado de Matemáticas y Física en la Complutense.

En declaraciones a Efe, Jaime, que se encuentra de viaje de estudios, ha asegurado sentirse feliz por el resultado y, sobre todo, de haber estudiado en un centro público "de barrio" en el que "el secretario hace maravillas para cuadrar las cuentas".

Lo que ha conseguido está al alcance de pocos. A él le ha exigido "mucho esfuerzo" y "trabajar todos los días": segundo de bachillerato es "un curso tan corto que no te da tiempo ni a despistarte".

Los vicerrectores de las seis universidades públicas madrileñas exaltaron ayer sus notas en un acto celebrado para anunciar los resultados de la última Prueba de Acceso a la Universidad (PAU) en la región. En cifras, el 93.51% de los aspirantes a universitarios aprobó la selectividad en la convocatoria de junio, un porcentaje ligeramente superior al 93,08% de los que aprobaron en 2015.

Entre todos ellos, un nombre propio, el de Jaime. Su bachillerato y su selectividad han sido perfectas. Pero eso no es una novedad. Desde pequeño ya tuvo la intención de dedicarse "a la investigación y ampliar los límites del conocimiento", lo que le llevó a interesarse por las olimpiadas científicas. Este verano competirá en ellas por Europa y América. Completará el periplo en septiembre en Bruselas, donde se celebra el Certamen Europeo de Jóvenes Investigadores convocado por la Secretaría de Estado de Educación.

Además, durante tres semanas recorrerá Europa gracias a una beca a la que ha accedido tras un proceso selectivo de dos años. Sin embargo, la ciencia no es el único pasatiempo de Jaime. Con 13 años ya publicó una novela de aventuras ambientada en el Japón del siglo XVI de la que firmó ejemplares en la 71ª edición de la Feria del Libro, en 2012. "La literatura, la historia y las artes nos completan como individuos", ha subrayado. Para Jaime, uno puede ser "un grandisimo científico" pero si no conoce "la historia de su país o la filosofía" no va a poder "disfrutar del mundo en el que vive".