

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

» **RETIRADA DE RUEDAS EN SESEÑA**  
La retirada de los neumáticos que no ardueron 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 centra-

les. 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 vías 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 condicio-

nes 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 euros. 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 abarcará 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.



