

22 y 23 de enero de 2017

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Torre Europa, el tercer rascacielos más inteligente del mundo...ABC, 22 de enero

Santo Domingo volverá a tener aparcamiento...EL MUNDO, 23 de enero

Cocheras de Cuatro Caminos, metro ya planeó pisos en 1920...ABC, 22 de enero



La torre Europa, frente al Santiago Bernabéu, es uno de los edificios más singulares de la Castellana

TORRE EUROPA

El tercer rascacielos más inteligente del mundo

► El inmueble aborda su renovación exterior e interior, y contará con un sistema que gestiona las oficinas según las necesidades de cada momento

IGNACIO S. CALLEJA
MADRID

Toronto, Amsterdam y, ahora, Madrid. La transformación de Torre Europa situará a la capital como la tercera ciudad del mundo con un rascacielos «inteligente». El Grupo Infinorsa, propietario mayoritario del inmueble, ha invertido en torno a 20 millones de euros para renovar íntegramente la apariencia del emblemático edificio de Azca y dotarlo de un innovador sistema de iluminación que permite gestionar y optimizar los espacios según las necesidades del momento y las preferencias de cada persona.

La instalación de esta tecnología, inédita en España, es un elemento más dentro del proceso de rehabilitación en el que está inmerso el edificio tras la marcha de su último gran inquilino, la consultora KPMG. La transformación, según fuentes de Infinorsa, estará lista para el próximo verano, pero siempre supeditado a la marcha del resto de alquilados. En cualquier caso, las actuaciones ya están en marcha y se concentran en tres pilares fundamentales: la nueva red de iluminación, que multiplica exponencialmente la eficiencia; la remodelación del exterior y el entorno de la torre; y, relacionado con las anteriores, la modificación del interior. El director de operaciones del grupo, Fernando Ferrero, declaró a ABC que el objetivo de la compañía es «actualizar el rascacielos pero manteniendo su espíritu y su peso en el imaginario de la ciudad de Madrid».

Si bien la actuación es integral, lo que convertirá a Torre Europa en un referente mundial es el sistema de iluminación de oficina Phillips Power over Ethernet (PoE), desarrollado por esta empresa electrónica. Su método posibilita la creación de un entorno de

En cifras

20 millones
El Grupo Infinorsa invertirá este montante para renovar el edificio. Esta cifra se suma a otros 11 millones dedicados anteriormente a mejoras

5.400 luminarias
Las 14 plantas del rascacielos han sido equipadas con más de 5.000 luminarias, que permiten la personalización de los espacios de trabajo. En cada piso hay instaladas 400

70% ahorro
El nuevo sistema prevé un ahorro del 70%, lo que supone una reducción anual de 15 toneladas de CO₂ por planta

2017
La rehabilitación estará lista en verano, si se cumplen las previsiones. Algunas actuaciones ya están operativas

trabajo personalizado, adecuado a las preferencias de quienes lo ocupan.

Un empleado cualquiera puede gestionar la temperatura, iluminación y características de su puesto. La configuración, no obstante, no se reduce a su asiento habitual, sino que queda asociada a ese trabajador. El reconocimiento es posible gracias a una app en el smartphone del individuo, aunque el sistema es más complejo.

La tecnología utiliza el cable Ether-

Un «lavado de cara» por dentro y por fuera



La apariencia exterior del edificio cambiará totalmente después de recubrir de acero texturizado los pilares de hormigón en forma de nervios, tan característicos del edificio



Atrio principal de vidrio transparente, con periferia de titanio, inspirado en el cubo de Apple de Nueva York. El hall será más amplio y un muro vegetal conectará con la planta -1



En las zonas comunes se ha intervenido en los núcleos de comunicación y se han renovado los vestíbulos y ascensores con un sistema pionero de sensores de luz que los hace más eficientes y habrá un ahorro de energía del 70%



Las plantas de oficinas son más luminosas, funcionales y transparentes al mismo tiempo que comparten una visión 360° de toda la ciudad

Puestos de trabajo a medida

Cada luminaria, conectada con la central, almacena y comparte datos en tiempo real. Los empleados ajustan sus preferencias a través de una app en su smartphone

Las cifras de la torre

Dirección: Pº de la Castellana, 95
Inauguración: 1985
Altura: 121m.
Nº de plantas: 32
Sup. oficinas: 42.000 m²
Sup. parking: 12.000 m²
Arquitecto: Miguel de Oriol e Ybarra



Fuente: Inforsora

P.S./ABC

net para conectar por red todos los paneles de iluminación del edificio con una central informática. El sistema recoge, almacena, comparte y envía datos anónimos a través de las 5.400 luminarias del rascacielos mediante sensores invisibles. El número de asistentes en una sala o su temperatura permiten a esta suerte de «cerebro» ajustar los niveles de calefacción o aire acondicionado y optimizar el uso de cada espacio. Así, la central recibe en tiempo real la configuración de un teléfono móvil para adaptarse. Igualmente, permite programar la limpieza o el mantenimiento.

Reforma integral

La iluminación está conectada a los sensores y asegura, por ejemplo, que las luces de una sala de reuniones se apaguen cuando las personas abandonan una habitación. Según Phillips, gracias a este sistema se puede ahorrar en energía hasta un 70 por ciento, equivalente a una reducción anual de 15 toneladas de CO₂ en cada una de las plantas. Este sistema solo funciona hasta la fecha en el RBC Waterpark Place III de Toronto (Canadá) y en The Edge, en Amsterdam (Países Bajos).

Pero la transformación de Torre Europa no se limita a su «inteligencia» e interacción con sus inquilinos. También aborda una reconversión total del interior y el exterior. La zona de oficinas ha sido la primera en acabar, con

Un reloj ovalado en su fachada, con «guiños» al World Trade Center

En un principio, se llamaba torre Empsa. Los trabajos de construcción comenzaron en 1974 y no concluyeron hasta 1985. Torre Europa es la obra más importante del arquitecto Miguel de Oriol e Ybarra. Cuentan los expertos que la fachada es muy parecida a los edificios del World Trade Center, pero la planta del edificio es distinta. Una de las características que más llaman la atención a los que pasean bajo sus domos es el gran reloj ovalado en el medio de la fachada, con luz muy visible por la noche.

Las crónicas periodísticas recuerdan que el 5 de octubre de

1990, sufrió un incendio en su planta 29, afortunadamente sin graves consecuencias. Más de diez años después, en 2002, la banda terrorista ETA atentó contra el edificio con 20 kilos de un potente explosivo, aunque tan sólo logró destruir algunas ventanas. Fue el mismo día en que se iba a jugar un Real Madrid-Barcelona pocas horas después.

En la actualidad, es el séptimo edificio más alto de Madrid, con 121 metros y 32 plantas. Durante años, la consultora KPMG fue su principal inquilino, pero esta se mudó a la Torre de Cristal hace un par de años.

ETA puso una bomba en los bajos del edificio en el año 2002

un cambio sustancial en el estilo, hacia un corte más vanguardista. Los nuevos espacios diáfanos y la existencia de amplios ventanales dotan al interior de una mayor luminosidad, también enfocada al ahorro energético. Los ascensores, también incluidos en la red lumínica, ya están

operativos y se redirigen según la ocupación en las plantas y la demanda de los usuarios.

No obstante, el cambio más apreciable para los madrileños será la nueva apariencia que tendrá el rascacielos, asociado al corazón financiero de la capital y a los alrededores del paseo

de la Castellana. La torre mantendrá su estructura actual, pero sufrirá varias modificaciones.

La más importante afecta a su conexión con la calle. Se eliminará la brecha que separa el edificio de la acera y, ya integrado en el entorno, se conseguirá un acceso más cómodo y amplio. En la actualidad para entrar en el edificio hay que bajar unas escaleras, hasta llegar a una especie de foso, lo que oculta su recibimiento.

Nuevo símbolo

La entrada principal será uno de los elementos visuales más destacados, acaso nuevo símbolo del edificio. Será un atrio de vidrio transparente, unido al tronco del edificio con elementos de titanio que actúan como una especie de visera perimetral. Su diseño está inspirado en el «cubo» de la tienda de Apple en la Quinta Avenida de Nueva York. La superficie y el primer sótano, además, estarán unidos con un jardín vertical.

El segundo elemento más característico de la torre que será modificado es la estructura de líneas paralelas que lo atraviesan a lo largo de sus 121 metros de altura. Las enormes vigas de hormigón no desaparecerán, pero será recubiertas de acero. En total, 12 kilómetros de este metal dotarán al rascacielos de una nueva piel, más aparente, luminosa y moderna que dará lustre al paseo de la Castellana.

MADRID

Santo Domingo volverá a tener aparcamiento

El distrito Centro aprueba una propuesta del PSOE para hacer un 'parking' subterráneo

MARTA BELVER MADRID

El agujero oculto bajo la madrileña plaza de Santo Domingo volverá a ser un espacio en el que se puedan estacionar vehículos. El Pleno del Centro ha aprobado por unanimidad una propuesta del PSOE para retomar el proyecto (impulsado y posteriormente olvidado durante el gobierno del popular Alberto Ruiz-Gallardón) de construir bajo tierra un aparcamiento que sustituya al que se eliminó cuando se reformó este enclave en 2007.

El grupo que favoreció la inversión de Manuela Carmena ha impuesto para la aprobación de los presupuestos de año la inclusión de una partida de 120.000 euros para que se inicien los estudios técnicos de la infraestructura y se determine el número de plazas a realizar, que se destinarán a vecinos del distrito. Con independencia de cómo concluyan las negociaciones sobre las cuentas locales, la propia Junta Municipal se ha comprometido ya de manera formal a promover la edificación de esta dotación.

«En Centro hay una escasez muy importante de aparcamiento para residentes que se agravará con los proyectos que hay para ensanchar aceras y que supondrán la eliminación de zonas de estacionamiento verdes», apunta el concejal socialis-

ta José Manuel Dávila. «No tiene sentido que haya un agujero inutilizado en la ciudad cuando hay una necesidad así», añade.

En 2006 el Ayuntamiento de Madrid convocó un concurso de ideas para rehabilitar la plaza de Santo Domingo, situada a espaldas de la Gran Vía entre Callao y el Teatro Real. Se destinaron 7,2 millones de euros a la ejecución de las obras, que supusieron la eliminación tanto del estacionamiento de vehículos al aire libre existente hasta entonces (transformado en 3.500 metros cuadrados de espacio peatonal) y del que había bajo tierra, en funcionamiento desde 1959.

En el PSOE señalan que el Gobierno municipal del PP le abonó 12,3 millones de euros al concesionario de este parking «en concepto de indemnización» y que en 2009 se sacó a concurso la adjudicación de la construcción y la explotación del nuevo: «Aquel proceso de licitación quedó desierto y no se volvió a hacer nada más».

Si se retomara ahora el proyecto original, se procedería a la construcción de una superficie de más de 10.000 metros cuadrados bajo la actual plaza con 360 localidades para vehículos distribuidas en tres plantas. En su día la inversión para esta infraestructura se presupuestó en 3,8 millones



La plaza de Santo Domingo, junto a la Gran Vía. ÁNGEL NAVARRETE

de euros y se fijó en 12 meses el plazo de ejecución de los trabajos.

Todavía son visibles en Santo Domingo los accesos peatonales al antiguo aparcamiento que hoy sólo separan la vía pública de un inmenso agujero subterráneo inutilizado en una de las localizaciones prime de Madrid. La previsión es que la nueva dotación pueda inaugurarse antes de que acabe la legislatura.

Según los datos recopilados por el Grupo Municipal Socialista, en Centro hay censados más de 63.000 vehículos, de los que 45.000 son turismos, y sólo 7.791 plazas verdes del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) y 3.992 para residentes en los 24 parkings públicos del distrito. La adquisición de un plaza en un garaje privado oscila entre 70.000 y 100.000 euros.



EN MIS TRECE

JAIME G. TRECEÑO

Tiriti Trump, titiritar

Donald Trump queda bautizado como ese malo de película al que amamos odiar. Méritos no le faltan. Le cuelgan todas las virtudes de un Torrente pasado por agua con esencia de jacuzzi con Mama Chicho en remojo. Lo veo haciendo gestos mecánicos, brazo estirado con el dedo pulgar hacia arriba como un César perdonando vidas, a la vez que señala, a no se sabe quien de entre la muchedumbre, como el idiota que entra en un bar lanzando tiritos con la mano, mientras balbucea un *thank you*.

Pero lo peor no es su imagen de tipo capaz de todo, de todo, por salirse con la suya hasta en una partida de dominó. Lo terrible es lo que piensa y dice. Los analistas se hacen un nudo con los brazos y mientras se balancean, balbucean con los ojos en el infinito, los contrapesos del pueblo americano no le permitirán hacer lo que quiera; su rol de presidente le hará cambiar sus maneras de candidato; sus colaboradores lo sabrán reconducir...

Lo miro ojiplástico en la escalinata del Capitolio prometiendo «devolver el poder al pueblo» con el puño en alto y me echo a temblar. La primera en la frente. Ni asomo del tipo que debía de estar a la altura del cargo y la historia. ¡Joder! Si es que deja a Peter Griffin como un estadista; si es que ha hecho bueno, sin tan siquiera haber lanzado sus primeras bombas, a George W. Bush.

Populismo, lugares comunes, ideas facilonas para problemas complejos... Su discurso de investidura no tiene desperdicio. Hago el juego de buscar negros entre la muchedumbre, como el que trata de encontrar a Wally, mientras la cámara hace un barrido por el National Mall, y la gama de colores no me sacan del rojo, sonrosado y anaranjado.

Su primera medida, firmar un decreto contra el *Obamacare*. Su primera visita, a la sede de la CIA, su primer encuentro con dignatarios internacionales, con Theresa May y su *Brexit*, y sus primeros enemigos declarados, los periodistas. «Estoy con ustedes en un 1.000 por cien -les dijo a los miembros de la agencia-. El motivo por el que constituyen mi primera visita es que estoy embarcado en una guerra con los medios. Están entre los seres humanos más deshonestos de la tierra». Y, *chimpún*.

Yo miro a mi alrededor y veo un teclado y una pantalla, y claro, me doy por aludido. Y sí, lo han votado ustedes, pueblo norteamericano. Y sí, es legítimo y legal, pero yo no puedo dejar de temblar.

ANUNCIO

El Pleno del Ayuntamiento en sesión celebrada en día 22-12-2016, aprobó provisionalmente la modificación de la actual ordenanza fiscal reguladora de la Tasa de Cementerios y Servicios Funerarios, que dice lo siguiente:

Vista la actual ordenanza fiscal reguladora de la Tasa de Cementerios y Servicios Funerarios, cuyo artículo 7 establece la cuota tributaria de los distintos servicios constitutivos de la base imponible de la citada ordenanza, se acuerda:

Aprobar provisionalmente la modificación del artículo 7 de la Ordenanza fiscal Reguladora de la Tasa de Cementerios y Servicios Funerarios. La modificación consistiría en la subsanación de la omisión y del error material detectados según lo indicado anteriormente.

Someter el expediente a información pública por el plazo de treinta días a contar desde el día siguiente a la inserción de este anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid, para que los interesados puedan examinar el expediente y presentar las reclamaciones que estimen oportunas. Si transcurrido dicho plazo no se hubiesen presentado reclamaciones, se considerará aprobado definitivamente el Acuerdo, y entrará en vigor desde el día siguiente a su publicación definitiva en el BOCM.

En Ciempozuelos a, 23 de Diciembre de 2016
LA ALCALDESA PRESIDENTA
Dª Mª Jesús Alonso Lazareno

S.C.M. DE VIVIENDAS ECOLÓGICAS DEL SUR LOS MOLINOS II

La cooperativa de viviendas "SOCIEDAD COOPERATIVA MADRILEÑA DE VIVIENDAS ECOLÓGICAS DEL SUR LOS MOLINOS II" en liquidación, notifica la disolución de la misma y el nombramiento de socio liquidador, mediante acuerdo adoptado en Asamblea General Extraordinaria y Universal de socios de fecha 10 de Enero de 2017.

En Leganes a 16 de Enero de 2017

Antonio M. Exposito Martín, Liquidador.

Boetticher y Navarro, Sociedad Anónima Anuncio de Transformación

Se publica, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 14 de la Ley 3/2009, de 3 de abril, sobre modificaciones estructurales de las sociedades mercantiles, que la Junta General de la Sociedad, en sesión Ordinaria celebrada con carácter Universal, el 18 de enero de 2017, ha aprobado por acuerdo unánime transformar la compañía en una Sociedad de Responsabilidad Limitada, pasando a denominarse Boetticher y Navarro, Sociedad Limitada, y en consecuencia modificando sus Estatutos Sociales para adaptarlos a la nueva forma social.

Madrid, 20 de enero de 2017.
Don Marco Colomer Barrigón como Administrador Único.

CONTRA LA ELA

Esclerosis Lateral Amiotrófica

Investigación = Solución

www.plataformainstitucional.org

Denuncian a un profesor por acoso

La Complutense ha apartado al docente de un máster, aunque sigue dando sus clases de Grado

E. M. MADRID

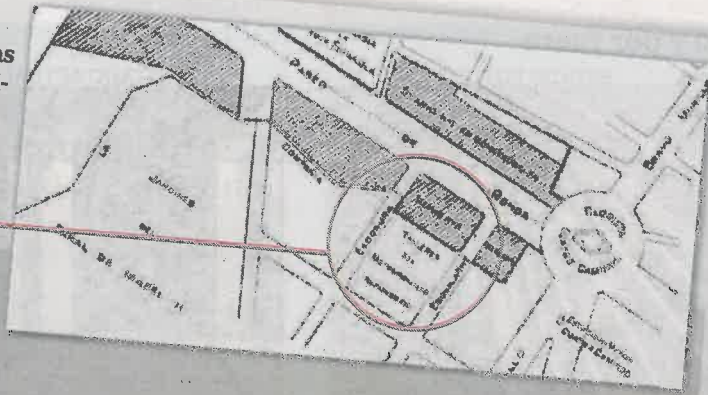
La Universidad Complutense de Madrid (UCM) ha abierto una información reservada para aclarar una denuncia por presunto acoso sexual contra un profesor de la institución por parte de un grupo de alumnas de un máster. El docente ha sido apartado de forma cautelar de la docencia de este máster, aunque mantiene sus clases de Grado.

Según adelantó la Cadena Ser, la universidad ha adoptado esta decisión tras conocer la denuncia por presunto acoso sexual por parte de seis estudiantes, profesoras en Paraguay y que se encuentran en España becadas por el Gobierno paraguayo para completar su

formación, contra el docente. Al respecto, la Complutense detalla que en diciembre entró en la Unidad de Igualdad de la universidad una denuncia de unas alumnas por el comportamiento de un profesor que podría tener indicios de acoso sexual, informa Europa Press.

Por ello, se puso en marcha el protocolo de actuación contra el acoso sexual recientemente presentado en Consejo de Gobierno, abriendo la «correspondiente información reservada». En virtud del protocolo mencionado, la Complutense está realizando el «peritaje técnico, por personas expertas, de los hechos y la información recabada».

«Operación Metropolitana»
Metro dio luz verde en 1920 a la venta de las cocheras a pesar de que suponía su demolición parcial. A la derecha, el plano de ese año en el que su filial inmobiliaria detalla la construcción de edificio «Titanic 2» sobre la playa de vías (abajo, a la derecha)



BIBLIOTECA NACIONAL

Cocheras de Cuatro Caminos

Metro ya planeó pisos en 1920

La idea de enterrar las vías para construir pisos, tal y como pretenden ahora los 443 cooperativistas de Metropolitan, no es nueva. La compañía ya lo preveía hace casi cien años, lo que desmonta la tesis del Ayuntamiento de proteger unas instalaciones que nacieron con carácter provisional

PEDRO CORRAL
PERIODISTA Y ESCRITOR.
CONCEJAL DEL PP



La idea de soterrar las cocheras de Metro en Cuatro Caminos para edificar viviendas sobre ellas se ha convertido en objeto de controversia con motivo del proyecto de la cooperativa Metropolitan, en la que 443 familias han invertido sus ahorros. Sin embargo, muchos se sorprenderán al saber que la idea no es nueva y que tiene casi un siglo de vida: la concibieron ya los propios fundadores del Metropolitan.

En 1918 los fundadores de Metro - Miguel Otamendi, Carlos Mendoza y Antonio González Echarte- crearon una filial inmobiliaria, la Compañía Urbanizadora Metropolitana (CUM), dirigida por José María Otamendi. La nueva compañía adquirió 542.938 metros cuadrados entre la glorieta de Cuatro Caminos y las tapias de Moncloa para realizar el proyecto de urbanización y edificación de la actual Avenida de Reina Victoria.

El propio gerente del Metropolitan, Miguel Otamendi, explicaba a «El Fíguro» de Madrid en noviembre de 1919, un mes después de la apertura de Metro, la estrecha vinculación del suburbano con este proyecto inmobiliario: «Fracasó el proyecto de Madrid Moderno y el de la Ciudad Lineal por falta de medios de comunicación. Por eso nosotros hemos hecho primero el Metropolitan. Ahora se pueden construir las barriadas populares», afirmaba. La urbanización de la futura avenida Reina Victoria comenzó en 1920 bajo el proyecto del arquitecto Joaquín Otamendi, que compartía estudio con Antonio Palacios, con quien había diseñado el Hospital de Maudes y el Palacio de Comunicaciones.

Según rezaba la información promocional que difundió la CUM, «a ambos lados de esta avenida principal se elevarán los grandes edificios (tipo Titanic) de 35 metros de altura». Los «Titanic», diseñados por Julián Otamendi con Casto Fernández Shaw, contaban con diez pisos y los últimos adelantados en higiene y comodidad.

Tanto la «La Construcción Moderna» del 15 de noviembre de 1920, como «El

Financiero Hispano-Americano» del 11 de marzo de 1921, reproducen los datos, planos e ilustraciones de la Memoria que la CUM aprobó el 7 de marzo de 1921 en su junta general de accionistas.

Lo más llamativo del proyecto de urbanización diseñado por los Otamendi para la futura avenida Reina Victoria es que cerca de la mitad de las nuevas cocheras de Metro figuraba como parcela en venta, exenta de impuestos y destinada a la edificación del «Titanic n.º 2», situado en la acera de enfrente del «Titanic n.º 1». De dicha parcela era propietaria la CUM, como señalaba el plano de parcelaciones aportado por Miguel Otamendi cuando tramitó la concesión para urbanizar el ámbito.

Los fundadores de Metro dieron luz verde a la venta de las cocheras a pesar de que suponía la demolición de una buena parte de las instalaciones. El «Titanic n.º 2», que tenía 50 metros de profundidad, se levantaría encima de la boca del túnel que conectaba con la estación de Cuatro Caminos y también sobre la playa norte de vías. De ahí que la solución a la edificación del «Titanic n.º 2» pudiera pasar por la prolongación del túnel y el consecuente soterramiento de este nuevo acceso a las instalaciones. Además quedaría por resolver el futuro de otros

Proyecto original

Un año después de abrir como talleres, el solar fue publicitado por Metro para construir viviendas

elementos afectados -la escalinata, la casilla de la herrería y varios módulos de las naves de talleres y cocheras ya montadas-, así como la redefinición de todo el espacio restante. La oferta de venta de las cocheras para uso residencial se mantuvo en pie al menos hasta 1923, cuando aparecen anunciadas de nuevo, como parcela B, en «La nueva barriada metropolitana», álbum promocional de venta de terrenos y edificaciones de la CUM. Que, solo un año después de su puesta en funcionamiento, los talleres y cocheras fueran citados por Metro como solar para edificación de viviendas, establece las siguientes conclusiones.

La primera es el carácter accidental y provisional de las cocheras en los planteamientos de la Compañía Metropolitana Alfonso XIII desde sus inicios. Eso explicaría su modesta calidad arquitectónica en relación con el resto de las construcciones del Metro de entonces.

Fractura urbanística

La segunda conclusión es que las cocheras suponían una más que patente fractura en el urbanismo de la zona que los fundadores de Metro advirtieron desde el principio. La ubicación del «Titanic n.º 2» demuestra su voluntad por ocultar los talleres y cocheras. Los fundadores de Metro entendieron también que estos contradecían su planteamiento respecto del nuevo Paseo de Ronda. El objetivo era crear un barrio para la clase media, no uno industrial.

Y la tercera es que la firma de Palacios en el plano de ampliación de las cocheras de 1920 fue un trámite más en el contexto de la operación inmobiliaria adjudicada a la CUM en el Paseo de Ronda, venta de cocheras incluida. La prueba es que la firma lleva fecha de 31 de enero de 1920, nueve días después de que la filial de Metro se adjudicara la preceptiva subasta para contratar la ejecución del proyecto de urbanización.

Es lógico suponer que si el nuevo espacio reservado por Joaquín Otamendi a las cocheras era el mismo que el de la ampliación solicitada por Palacios, es porque éste obraba en consonancia con el proyecto de urbanización del primero, de modo que la ampliación compensaba la pérdida de la parte de las cocheras en venta.

En definitiva, los fundadores de Metro pensaron ya hace un siglo en la necesidad de establecer un uso residencial en el solar de las recién creadas cocheras, ocultando el resto de las instalaciones de la perspectiva de la nueva barriada de Reina Victoria. Todo ello con la firme voluntad de culminar la urbanización de unos arrabales inmundos y convertirlos en enseña de un Madrid mejor.

Objetivo: ocultarlas

Los Otamendi querían crear un barrio para la clase media, no industrial