

MADRID

EL PAÍS, viernes 11 de abril de 2003



El presidente de Metro, Manuel Melis, a la derecha, junto a otros responsables del metrosur, en los túneles de la estación Alcorcón Central. / ULY MARTÍN

El 'metrosur' se abre a las cinco de la tarde para un millón de vecinos

Los usuarios tardarán una hora en recorrer los 41 kilómetros del anillo

El metrosur deja hoy de ser un proyecto sobre el papel y se convertirá en una realidad para más de un millón de habitantes que viven en la zona sur. Desde las cinco de la tarde, podrán acceder a esta nueva

Los trabajadores del metrosur daban ayer los últimos retoques antes de que pase hoy la comitiva inaugural. En la estación de Alcorcón Central, un grupo de obreros remataba los exteriores colocando mármol oscuro. En el interior, una cuadrilla de limpiadores sacaba brillo a los andenes para que hoy todo esté

impoluto durante la visita de los líderes políticos.

Los pasajeros tardarán casi una hora en recorrer los casi 41 kilómetros que forman el anillo entero y que está formado por 28 estaciones. Si quieren llegar hasta la capital por el subsuelo, deberán transbordar en Puerta del Sur, la estación principal de

vía subterránea que enlaza los cinco grandes municipios de la zona sur con la capital a través de la ampliación de la línea 10 del metro de Madrid. El encargado de cortar la cinta será el presidente regional, Al-

berto Ruiz-Gallardón, que estará acompañado por las corporaciones municipales de Alcorcón, Fuenlabrada, Getafe, Leganés y Móstoles. Unos 200 policías velarán por que el acto discorra con normalidad.

Alcorcón, por la que se enlaza hacia la línea 10. Eso sí, si el viajero utiliza el bono de 10 viajes (metrobús), deberá picarlo dos veces.

La inversión ha ascendido a casi 2.600 millones de euros. Además se han adquirido trenes de la serie 8000 que son más anchos y más largos, lo

que supone aumentar la capacidad de la línea 10. Las previsiones de los responsables del metrosur es que cada día utilicen el metrosur un promedio de 150.000 viajeros.

El viaje inaugural comenzará a las 10.30 en la estación Ciudad Jardín y seguirá por el resto del metrosur. **PÁGINA 7**

Sanción a Danone por hacer vertidos orgánicos

El Gobierno regional, a través de la Consejería de Medio Ambiente, ha impuesto una sanción de 66.000 euros a la empresa de productos lácteos Danone por incumplir la Ley Sobre Vertidos Líquidos Industriales, al verter su fábrica de Tres Cantos una elevada carga de materia orgánica en la depuradora en los primeros días del mes de agosto pasado. Esta multa fue aprobada ayer por la comisión de gobierno del Eje-

cutivo de Alberto Ruiz-Gallardón.

La infracción cometida por Danone, según el expediente de la Dirección General de Promoción y Disciplina Ambiental, puso en peligro la depuradora del Canal de Isabel II que da servicio a las casas e industrias del municipio. Danone señaló ayer que "no hubo en ningún momento negligencia y que los hechos no tuvieron repercusión". **PÁGINA 5**

El 50% de la lista de Aguirre está formada por mujeres

La candidata del PP para presidir la Comunidad, Esperanza Aguirre, presentó ayer la lista de candidatos que le acompañarán en las elecciones autonómicas del próximo 25 de mayo. De esa candidatura, un 50,45% está compuesto por mujeres.

Entre los aspirantes del PP a ocupar uno de los 111 escaños de la Asamblea están cinco ediles del equipo de gobierno del Ayuntamiento madrileño que capitanea José María Álvarez del Manzano. El Partido Popular se ha ocupado de colocar a la

mayoría de los actuales miembros de gobierno municipal tanto en la lista de Aguirre como en la de Alberto Ruiz-Gallardón, aspirante a la alcaldía. La candidatura de Ruiz-Gallardón incluye a 11 integrantes del equipo del actual alcalde.

Una vez hecha la selección, otros 11 ediles se quedarán fuera de las listas (entre ellos, los cinco tenientes de alcalde). Uno de éstos, Ignacio del Río, responsable de Urbanismo, seguirá al frente de la oficina olímpica Madrid 2012. **PÁGINA 6**

Un matrimonio y sus seis hijos, heridos en accidente de tráfico

EL PAÍS, Madrid

Nueve personas (un matrimonio, sus seis hijos y otra mujer que les acompañaba) resultaron ayer heridas de distinta consideración al salirse de la vía el monovolumen en el que viajaban y volcar. El accidente, cuyas causas aún no han sido determinadas, ocurrió sobre las 16.30 en el kilómetro 60 de la carretera de Valencia (N-III), en sentido salida de Madrid, cerca de Fuentidueña del Tajo.

Un niño de 13 años sufrió heridas de gravedad, presentaba traumatismos abdominal y torácico graves y fue evacuado en un helicóptero del Summa al hospital Doce de Octubre; y otro de siete años, con traumatismo abdominal grave, fue trasladado por una UVI móvil del servicio de emergencias al hospital Gregorio Marañón.

Asimismo, el padre, de 41 años, sufrió traumatismo craneoencefálico leve; su mujer, de 40, traumatismo facial leve; una hija de 10 años, fractura de húmero y traumatismo craneoencefálico leve, y el resto de los hijos, de seis, siete y nueve años, sólo sufrieron rasguños.

La mujer que acompañaba a la familia, de 30 años, presentaba traumatismo abdominal leve. Ésta, al igual que el resto de los heridos, salvo la niña evacuada en helicóptero, fueron trasladados por ambulancias de Protección Civil y la Cruz Roja al hospital Gregorio Marañón. Al lugar del siniestro también acudieron los bomberos de la Comunidad de Madrid, que no tuvieron que rescatar a las víctimas porque éstas consiguieron salir del vehículo por sus propios medios.

El siniestro causó retenciones de hasta tres kilómetros en la N-III en sentido Madrid-Valencia.

Dimite el concejal de Seguridad de Fuenlabrada por diferencias con IU

El concejal de Seguridad de Fuenlabrada, Juan Carlos Jurado, presentó ayer su dimisión como miembro del equipo de gobierno municipal y renunció, además, a seguir militando en Izquierda Unida por discrepancias con esta coalición. Jurado mantiene su acta de concejal y formará parte del grupo de no inscritos (grupo mixto) constituido ahora por dos ex ediles del PP. **PÁGINA 5**

Anun. Breves..... PÁGINAS 8 a 12

Cartelera..... PÁGINAS 13 a 18

Agenda..... PÁGINA 20

Azúcar para los túneles del 'metrosur'

F. JAVIER BARROSO, Madrid
 Cuando el presidente del Gobierno regional, Alberto Ruiz-Gallardón, corte hoy la cinta de inauguración de metrosur habrán quedado atrás miles de horas de trabajo y de esfuerzo de miles de operarios que durante los últimos cuatro años han salvado contratiempos de todo tipo para llevar a cabo la mayor obra de infraestructura pública de todo el mundo. De hecho, más de 14.000 obreros se han afanado para que esta mañana esté todo listo, en una inversión de casi 2.600 millones de euros.

"Hemos tenido grandes problemas de los que luego la gente no se da cuenta. Por ejemplo, ampliar el gálibo de la línea 10 de metro ha sido lo más difícil en estos últimos cuatro años", señala el director de Proyectos y Obras de Metro, Ildefonso de Matías. De hecho, esta ampliación de los túneles fue el paso previo para que los nuevos trenes de metrosur y de la línea 10, con mayor capacidad y anchura, pudieran circular. "Es mucho más difícil ampliar un túnel ya existente que construir otro", añade el director general de Infraestructuras y presidente de Metro, Manuel Melis.

Estas obras consistieron en ampliar los andenes de las estaciones de 90 a 115 metros para que cupieran los nuevos convoyes. También hubo que cambiar los sistemas de alimentación eléctrica, la señalización y las catenarias. "Estábamos trabajando en una estación construida a finales de los años sesenta, en época de Franco, y con grandes edificios en las proximidades, lo que incluía muchos riesgos", recuerda Melis.

Las obras de ampliación de la línea 10 del metro eran el paso previo para la construcción de la línea 12, más conocida como metrosur. "Esa ampliación del gálibo y todo lo que conllevaba suponía ampliar en un 250% la capacidad de la línea, porque permite utilizar trenes más anchos y más largos, que corren más y que toleran mayor frecuencia de paso", añade el director general de Transportes, Manuel Arnáiz.

150 grandes contratos

Sin embargo, la obra magna por naturaleza estaba por llegar. Y ante todo necesitaba mucha coordinación para que nada fallara y retrasara el desarrollo del resto. "Hemos tenido que trabajar codo con codo con las concesionarias, porque hemos tenido que firmar prácticamente a la vez 150 grandes contratos, que incluían desde los túneles, los trenes, la señalización o la red informática", recuerda Melis.

Los suelos de la zona sur son similares, según los técnicos, a los existentes en el resto de la capital. De hecho, se han utilizado las mismas máquinas tuneladoras para horadar los 40,7 kilómetros de túneles que las utilizadas cuatro años antes en la ampliación de metro de la capital.

Pero la sorpresa saltó en Getafe. Los técnicos se toparon en esta zona con unas capas de subsuelo que está compuesto por yeso. Las tuneladoras necesitan mojar la tierra para crear una especie de masa que sea fácil de transportar. Pero dada la composición del yeso, si se moja, se transforma en anhidrita, una roca de extraordinaria dureza. Este hecho

14.000 empleados han concluido la mayor obra civil del mundo en un tiempo récord

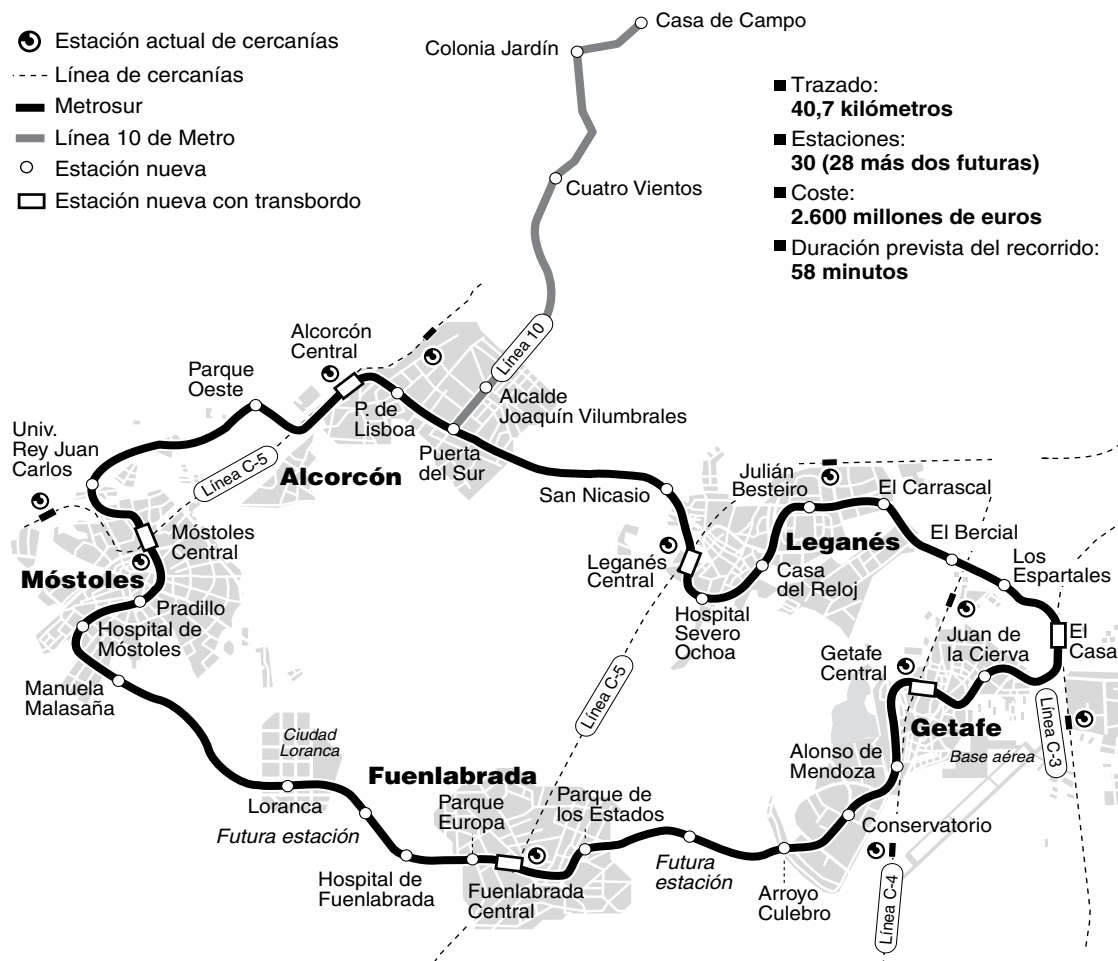


Andén de una de las estaciones del metrosur. / CLAUDIO ÁLVAREZ

de las obras fue dónde meter tanto material para causar el mínimo espacio medioambiental. La solución fue clausurar algunos vertederos ya casi colmatados, o crear la base de algunas carreteras construidas por las empresas adjudicatarias. "El volumen de extracción era muy alto y requería darle salida pronto. Se ha utilizado para arreglar, por ejemplo, las márgenes del río Manzanares", explica Melis.

Una de las mayores dificultades fue construir las 30 estaciones de la ampliación de la línea 10 y del metrosur. Desde el exterior parece una mera entrada a los andenes, pero por dentro es una de las obras de ingeniería y arquitectura más complicadas, ya que se hacen a cielo abierto y suponen levantar un edificio de unas siete plantas, pero hacia abajo. Primero es necesario pedir los permisos municipales, desviar el tráfico y reconducir todas las tuberías y servicios que transcurren por el subsuelo: agua, electricidad, gas o telefonía, entre otras. Y eso requiere una gran coordinación, ya que debe hacerse cuanto antes para no retrasar la ejecución de las obras. Luego llega el trasplante de los árboles y comenzar a abrir el suelo. Para ello se hace un enorme cubo de hormigón que se tapa para poder abrir las calles afectadas cuanto antes a la circulación. "No puede retrasarse lo más mínimo, porque la tuneladora, cuando llegue a la estación, tiene que tener el hueco abierto. En caso contrario, construye el túnel y luego hay que desmontarlo, con lo que eso cuesta", explica el

Las estaciones de 'metrosur'



Fuente: Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid.

EL PAÍS

obligó a los técnicos a devanarse los sesos hasta que hallaron el antídoto. "Consultamos a dos catedráticos de ingeniería del terreno y nos dijeron que utilizáramos como disolvente azúcar, que neutraliza la acción del yeso. Por eso, en lugar de echar agua o espuma para crear esa masa, lanzamos azúcar sobre la tierra", señala

el director del área de Proyectos y Obras, Jesús Trabada. El azúcar, además de endulzar las tierras, permitió retardar su fraguado.

Los grandes túneles excavados en el suelo han generado más de siete millones de metros cúbicos de arena y arcilla. El problema que les surgió a los directores

responsable del diseño de las estaciones, Juan Pablo Alonso.

Las estaciones, todas ellas de enormes proporciones, cuentan con una novedad en el metro: las escaleras mecánicas llegan hasta la misma calle. Además, todas disponen de ascensor para facilitar el acceso de personas discapacitadas.

Un servicio que abre al público a las cinco de la tarde de hoy

F. J. B., Madrid
 Los vecinos de la zona sur que quieran inaugurar el metrosur tendrán que esperar a las cinco de la tarde. Será el momento en que este nuevo servicio estará disponible para los usuarios, que deberán abonar el billete sencillo o utilizar el abono transporte. En caso de que se decanten por el billete de 10 viajes (el metrobús) deberán picarlo dos veces, si desean llegar hasta la capital, a través de la línea 10 del metro.

Lo que no verán los viajeros de este metro es el trabajo de preparación y de puesta en marcha desarrollado en los últimos seis meses. De hecho, las obras y todas las infraestructuras posteriores estaban ya concluidas a principios de diciembre. Pero los técnicos tenían que poner a rodar la máquina con sumo cuidado para evitar accidentes y tenerla engrasada para hoy. "El primer tren circuló manualmente el 11 de diciembre, pero en este tipo de obras no puedes correr en la apertura, quizá en la licitación y en la redacción del proyecto [fases iniciales de la obra], pero nunca al final", señala Manuel Melis, director general de Infraestructuras y presidente de Metro.

Durante este tiempo, era necesario adaptar los programas informáticos y los trenes a la configuración exacta de metrosur. Además, los conductores tenían que aprender a llevar los convoyes de las líneas 8000 que darán servicio a la red. Para ello, disponían de una novedad: dos simuladores de conducción que reproducen al milímetro el trazado de metrosur. "Hemos hecho miles de pruebas y de simulaciones para evitar que haya accidentes. Los técnicos han probado todas las variables hasta que ya es completamente seguro", añade Melis. Todo ello, bajo la supervisión directa del consejero de Obras Públicas y Urbanismo, Luis Eduardo Cortés.

'Mortalidad infantil'

A pesar de las pruebas, los técnicos del metrosur saben que los trenes deberán pasar por el periodo llamado en el argot como mortalidad infantil: durante las primeras semanas, es casi seguro que haya fallos y que sea necesaria la intervención de los responsables.

"Tenemos suerte porque mucha gente se va de vacaciones la próxima semana y desde mayo también baja el número de usuarios, ya que muchos estudiantes dejan de ir a clase, lo que nos permitirá solucionar los problemas que surjan", comenta Melis. Este ha sido fichado por el candidato del PP, Alberto Ruiz-Gallardón, para que integre su equipo si llega a alcalde. Los responsables de metrosur esperan que cada día lo utilicen una media de 150.000 viajeros. Las obras comenzaron en junio de 2000 y concluyeron en diciembre. Desde entonces se han hecho pruebas.