

Ciempozuelos

Los ex alcaldes y las empresas declararán el viernes en los Juzgados. El Pleno municipal ratificó ayer la salida de Pedro Torrejón /8



Sucesos

Dos accidentes laborales mortales en cinco horas: un albañil aplastado en la avenida de Burgos y un técnico de calderas intoxicado en Conde de Peñalver. Ya van 131 fallecidos en 10 meses /12

Ya queda menos para el 27-M



Alberto Ruiz-Gallardón, Mariano Rajoy, Esperanza Aguirre -mirando la obra- y Manuel Cobo, ayer en el acto de finalización de los trabajos de la tuneladora Tizona bajo la M-30 Sur. / JAVI MARTÍNEZ



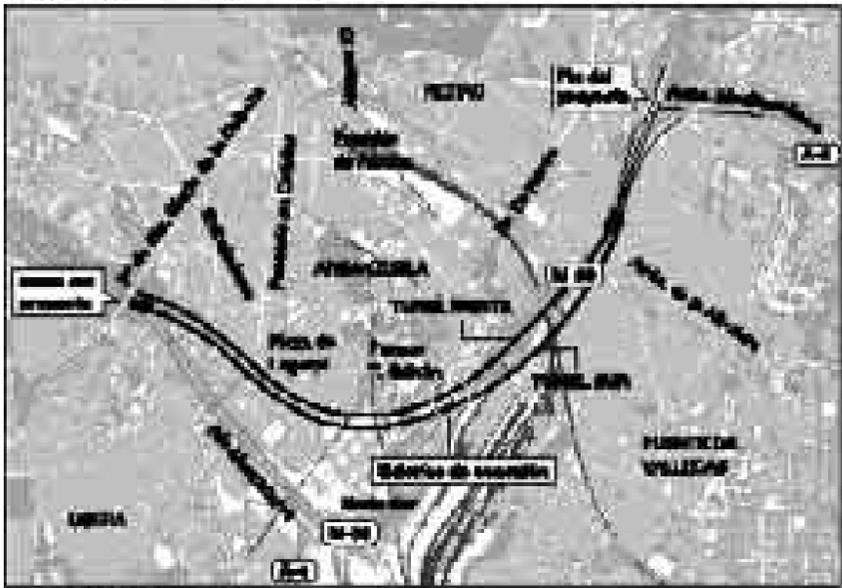
Sebastián, ayer en el Ayuntamiento entre Simancas e Iglesias. / A. HEREDIA

Rajoy y Aguirre arropan al alcalde al término del soterramiento de la M-30 Sur con cinco meses de antelación ● En abril se podrá circular por sendos túneles de 3 carriles ● Primera visita de Sebastián al Ayuntamiento con 'recado': «Gallardón lleva 20 años en el despacho» /2-4

M2

El túnel del 'By-Pass' Sur va a la luz

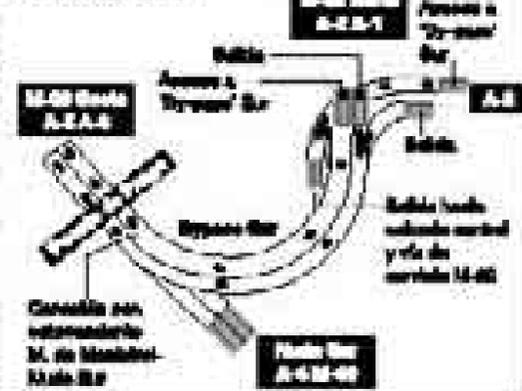
El túnel Sur va a la luz. Se ha terminado el soterramiento de la M-30. El túnel se inaugurará entre la A-1 y la A-3. Será un túnel de 4.200 metros de longitud. La construcción demandó a pleno rendimiento un total de 800 personas en distintos momentos.



El túnel en cifras

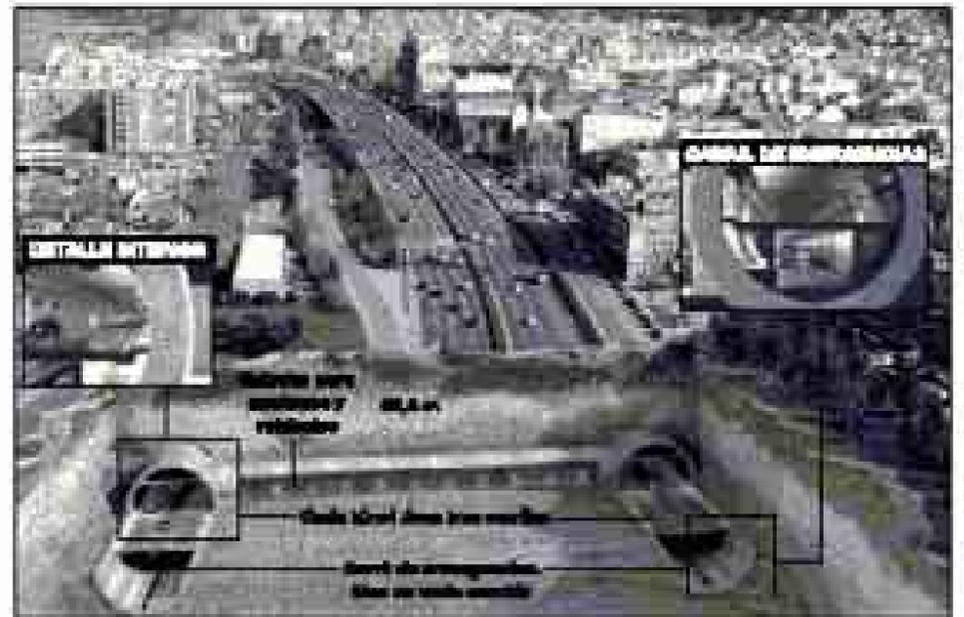
Inicio de las obras	septiembre 2004
Fase de ejecución	26 meses
Presupuesto	442.771.647,04 euros
Longitud total de la sección	4.200 m.
Típicamente por tramo	1.680 m.
Sección en túnel	800 m.
Sección en superficie	3.400 m.
Superficie de obra	140.700 m ²
Área de trabajo y gestión	1.200 m ²
Área de circulación	14.000 m ²

Construcción

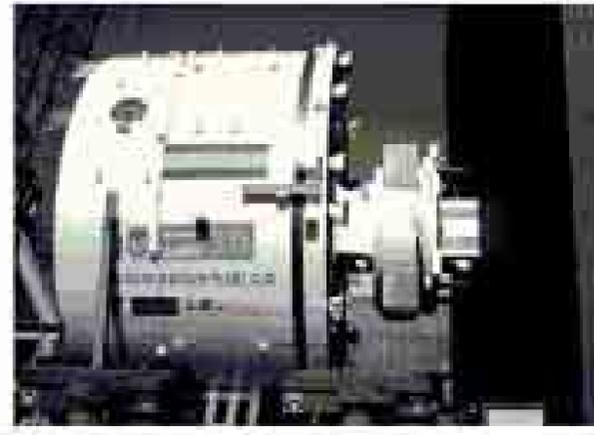


FUENTE: Ayuntamiento de Madrid.

Secretaría virtual



Características técnicas de la tuneladora



Tuneladora Thoma
 Diámetro exterior: 10,10 m.
 Potencia: 14.000 Kw.
 Longitud: 140 m.
 Precio: 4.000 t.
 - Es la tuneladora más grande del mundo, capaz de excavar y montar simultáneamente túneles que permiten alcanzar altas velocidades de avance.
 - Ha alcanzado una productividad promedio de hasta 40 metros al día.
 - Supone la realización de más de 10.000 metros de túnel en 24 meses de obra. El equipo humano lo ha compuesto 800 personas.

Ayuntamiento. La salida de Tizona convoca a Rajoy y Aguirre para respaldar a Gallardón, que presume de la velocidad de sus obras, y marca el inicio de la campaña con apoyo de su partido y de varias inauguraciones

«Alcalde, la tuneladora derrapa»

CARMEN SERNA

«Cómo se llama esto?». «Tuneladora, de túnel, presidente». La pregunta no es de José Luis Rodríguez Zapatero sino de Mariano Rajoy que ayer presenció, invitado por el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, la salida de Tizona, la última espada que perforaba el subterráneo de la M-30, en la conexión con la carretera de Valencia.

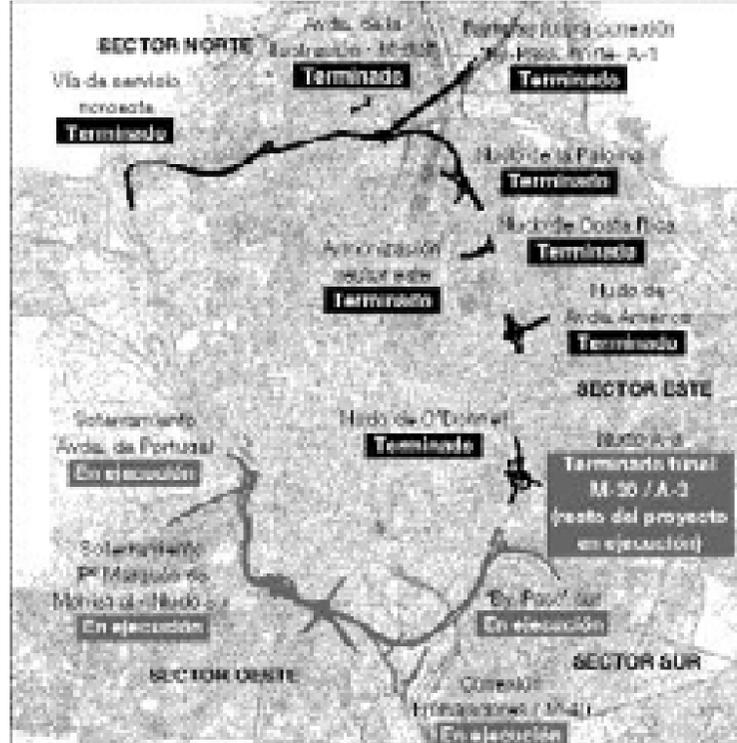
El *cale* de la tuneladora rompió algo más que el último trozo de hormigón que taponaba el nuevo túnel (4.200 metros de soterramiento que entrarán en funcionamiento en abril). Ante la presencia de Mariano Rajoy y de Esperanza Aguirre, Ruiz-Gallardón dio el pistoletazo de salida a una campaña electoral que se augura muy arropada por su partido y llena de inauguraciones.

«Quiero, para el presidente, hacer un recorrido sobre qué es Madrid Calle 30». Éste fue el inicio de una larga charla, acompañada de puntero y pizarra, en la que el alcalde relató el nacimiento de las obras de la M-30: «Cuando lo propusimos nos dijeron que era imposible hacerlo y menos hacerlo en cuatro años. Esta obra es una bar-

baridad y por eso podíamos hacerlo», se vanaglorió el alcalde ante más de 70 periodistas, decenas de representantes de empresas, canapés y seis concejales de su corporación, alguna, como la concejala de Servicios al Ciudadano, Ana Botella, nueva en eso de remangarse para entrar en una obra.

Atraída por la belleza del túnel o por la presencia de Mariano Rajoy, llegó la presidenta del partido en Madrid, Esperanza Aguirre, a pesar de lo apretado de su agenda que le hizo bajar al subterráneo con 20 minutos de retraso y salir la primera y sin hacer declaraciones. Escuchó las explicaciones de un Ruiz-Gallardón eufórico, «más tranquilo», como aseguraba después tras ver salir a la segunda tuneladora que se ha utilizado para soterrar la M-30, y haciendo gala de que para él no hay nada imposible. Si no, que le pregunten al *genio* del proyecto, el coordinador general de Urbanismo, Manuel Melis, que ya ve más allá: «Cuando paséis al Gobierno Central, usted y el alcalde, se puede hacer Despeñaperros con esta tuneladora, que están empezando a hacerlo ahora pero con pico y pala». Melis también se sacó de

Situación actual de la reforma de la M-30



FUENTE: Ayuntamiento de Madrid.

la manga un AVE Madrid-Coruña, en hora y media. «¿Seguro?», se interesaba Rajoy. «Si lo dice Melis...», contestaba el alcalde.

Momentos antes, Ruiz-Gallardón había relatado la anécdota que resumía el sentimiento de triunfalismo y de electoralismo que disfruta ahora el regidor: «Un día me llama Melis y me dice: 'Alcalde, tenemos un problema con la tuneladora'. Yo me eché a temblar y le pregunté qué pasaba. 'Está cogiendo una velocidad que en las curvas derrapa', me bromeó».

Tanta suficiencia técnica (con vídeo incluido) y los consejos de futuro, dejaron a Rajoy impresionado: «Como vecino y diputado de Madrid, quiero manifestar mi orgullo y satisfacción por estas obras que ojalá sean las de millones de madrileños y también las de millones de españoles, porque Madrid no lo usan sólo los madrileños, sino todos los españoles».

El jefe de la oposición no se olvidó de los que, al final, tienen que echar su voto en la urna: «Agradecer la paciencia de los madrileños porque han sido unas obras difíciles».

Y es que la tuneladora más grande del mundo, que ahora el Consisto-

M2

rio desmontará y guardará en un almacén a la espera del inicio de la Operación Chamartín, para realizar el by-pass Norte, ha marcado un récord: 46 metros al día. «Cuando Dulcinea llegó a realizar 36 metros al día, pensamos que nada lo podía superar. Pero Tizona lo ha hecho».

El alcalde no cabía en sí. Como un niño pequeño que ha hecho los deberes, con nota, y que puede presumir delante del jefe y de otros compañeros fue alentando al coordinador de Urbanismo a contar más batallas: «Manolo, cuéntale lo de Boston». Y Manuel Melis decía: «Presidente, allí están enterrando una avenida principal y lo mismo que nosotros pero tardando más y gastando una fortuna».

«Manolo, cuéntale cuánto hubiéramos tardado en hacerlo por el método tradicional». Y Melis: «Presidente, con el método tradicional se hubiera tardado 16 años en hacer el túnel y con riesgo. Hubiéramos tenido un Carmel». Incluido que la primera tuneladora en condiciones la usó el tándem Melis-Gallardón en la ampliación de Metrosur, «claro que partíamos con ventaja porque veníamos de ver los 150 kilómetros del Canal de la Mancha», aseguraba Melis.

De ahí que PSOE e IU, acusaron al regidor de «hacer uso de las obras que paga con el dinero de todos para montar un acto de partido al que se invita al presidente del mismo como si fuese una fiesta particular» e invitaran a Ruiz-Gallardón a ganarse a Rajoy en Génova.

Realizadas con tecnología japonesa (Mitsubishi) pero montadas en Asturias, las dos tuneladoras (Dulcinea y Tizona) han hecho los dos subterráneos gemelos, de tres carriles por sentido, en menos de seis

Los túneles tendrán un carril por debajo reservado al paso de vehículos de emergencia

meses. El soterramiento del tramo del Manzanares supondrá un ahorro de 1,5 kilómetros respecto a la superficie y permitirá entrar al Matadero y salir directamente a la A-3.

De hecho, esta conexión ya está terminada pero no se pondrá en marcha hasta que no se desmonte la tuneladora y se terminen los trabajos en este tramo. Después, será cuestión de meses cruzar el sur de la capital conectando la M-30 con la M-40, la A-4, la A-3 y la A-5.

El túnel se ha construido con un sistema de doble calzada, una debajo de la otra, para dejar una al uso exclusivo de los vehículos de emergencia. Si se produce un accidente, bomberos y ambulancias podrán llegar a cualquier punto del tramo en cuestión de segundos.

La conexión entrará a formar parte del centro de control de la M-30 que impedirá, entre otras cosas, que el atasco se produzca dentro del túnel: «Los coches esperarán fuera y la videovigilancia permite hasta fotografiar la cara del conductor que cometa una infracción», reveló el coordinador de Urbanismo.

Claro que los responsables municipales no habían contado en el inicio de las obras que si una tuneladora se hubiera quedado atascada, no se habría podido sacar. Habría que haber cerrado el túnel y horadar por otro sitio, con la máquina y los millones que cuesta enterrarlos. Quizá, hoy Ruiz-Gallardón duerma más tranquilo.



De izqda. a dcha: Manuel Cobo, Esperanza Aguirre, Mariano Rajoy, Alberto Ruiz-Gallardón y Pilar Martínez, en la salida de la tuneladora del 'By-Pass' Sur. / JAVI MARTÍNEZ



Momento en el que Tizona, ayer, rompe el último obstáculo del túnel. / J. MARTÍNEZ

TIZONA, 277.000 KILONEWTONS DE EMPUJE

- Se podrá circular por los túneles a 70 u 80 kilómetros por hora, gracias a los tres carriles de cada subterráneo
- Tizona ha marcado el récord de construcción con 46 metros de túnel al día gracias a que es capaz de excavar y revestir al mismo tiempo. Dulcinea se quedó en 36 metros
- Son las dos tuneladoras más grandes del mundo con una altura de 15,2 metros y una potencia de 14.000 kilovatios. Pesan 4.200 toneladas y fueron montadas en Asturias
- Dicen que es el túnel más seguro del mundo con 13 galerías peatonales, cinco para evacuación de coches y siete de emergencia que conectan directamente con el exterior. Además del segundo túnel para vehículos de emergencia

Estudian reformar la plaza del museo

Reina Sofía. El Ayuntamiento quiere darle más espacio y visión a la ampliación de Nouvel, por lo que ampliará el túnel de Atocha

C. S.

Terminado el trabajo de las tuneladoras, Alberto Ruiz-Gallardón y su equipo piensan ya en la siguiente Legislatura. Les espera la época de las inauguraciones y la preparación de un programa que ya empieza a acumular proyectos.

Primero ha sido la reforma del paseo Prado-Recoletos, que se resolverá en la próxima Legislatura, y ahora, el Gobierno municipal piensa ya en otro cambio de lo que el alcalde llama, la alfombra urbana.

El objetivo de otro de los planes de futuro que deberán ratificar las urnas será el Museo Reina Sofía.

La dirección del Museo ya recordó tras la inauguración de la ampliación del edificio que el encorsetamiento urbanístico de la ronda de Atocha y la frialdad de la plaza donde se ubica la entrada principal del Reina Sofía le hacían un flaco favor al tercer vértice del famoso triángulo cultural de Madrid.

Por eso, el alcalde y su concejala de Urbanismo, Pilar Martínez, se reunieron ayer de manera informal con los responsables del organismo para estudiar el proyecto de reforma y mejora.

La intención del Consistorio es darle más visibilidad a la gran obra del arquitecto francés Jean Nouvel y volcar el Museo hacia el barrio de Lavapiés, integrándolo no sólo en la calle de Atocha sino abriéndolo al corazón de la ciudad.

Por eso, una de las mejoras que se contemplan para incrementar la prestancia de esta parte del Reina Sofía es la ampliación de la salida del túnel que evita el paso por la glorieta de Carlos V. Ahora, esa ruptura de la calle se produce casi

justo a la altura de la obra de Nouvel. La idea tanto de la dirección del museo como de los responsables del Urbanismo es alargar la rampa para poder liberar el espacio que hay delante de la fachada multicolor de ronda de Atocha.

Una plaza con más vida

Esta reforma no afectaría al tráfico de la zona, seguiría saltando la plaza de Carlos V, pero permitiría crear un espacio peatonal que daría acceso a la zona ampliada.

Por esta ampliación no es la única reforma que contentaría a la dirección de esta pinacoteca. Se ha sugerido desde el Reina Sofía la posibilidad de hacer más humana la plaza que se abre en la calle de Santa Isabel. Quizá con algo de vegetación que invite no sólo a visitar la exposición sino también a pasearse y a disfrutar del espacio.

En esa idea, también coinciden desde el Ayuntamiento que consideran que es una buena oportunidad para crear un punto de encuentro frente a dos instituciones importantes como la pinacoteca y el Real Conservatorio.

El problema de esta reforma es la financiación. El Ayuntamiento quiere que parte de la ampliación del túnel de Atocha y de la mejora de la plaza de Santa Isabel sea financiada por el Gobierno Nacional.

De hecho, ya ha habido contactos con el Ministerio de Vivienda que sería quien podría aportar parte del presupuesto, pero aún no hay nada fijado. Ni siquiera se ha hablado de porcentajes o de participaciones. Por ahora, las conversaciones versan sobre las cuestiones más estéticas.