

Las nuevas infraestructuras



Inundación en el nuevo túnel de salida de Madrid hacia la A-5. / CLAUDIO ÁLVAREZ

Un nuevo túnel de la M-30 se inunda horas después de ser inaugurado por Gallardón

El subterráneo, de 2,3 kilómetros, permite salir desde la glorieta de San Vicente hasta la A-5

VERA GUTIÉRREZ CALVO / JAIME G. TRECEÑO
Madrid
 Ha costado 133 millones de euros, pero no soportó la lluvia caída durante toda la mañana y se inundó. El nuevo túnel de la M-30,

que permite salir directamente desde la cuesta de San Vicente hasta la autovía de Extremadura (A-5), fue inaugurado a media mañana por el alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, y horas después tuvo que ser parcialmente cor-

tado al inundarse un tramo de unos 20 metros —el subterráneo tiene 2,3 kilómetros— bajo el río. “Es normal, muchos túneles de Madrid se han inundado alguna vez en un día de lluvia”, alegó un portavoz municipal.

El acto de inauguración, en el que Alberto Ruiz-Gallardón estuvo acompañado por siete de sus ocho concejales de Gobierno y todos los altos cargos de Urbanismo, terminó sobre las 12.30. Dos horas más tarde, los conductores que atravesaban el túnel pudieron ver ya la balsa de agua que se formaba sobre la calzada, en el tramo que, poco después de la boca de entrada, pasa bajo el río.

Los tres carriles que tiene el subterráneo en ese tramo —uno de ellos, no abierto aún al tráfico— habían quedado reducidos a uno, y por él avanzaban en fila los asombrados conductores. Los otros dos carriles estaban anegados, y los operarios habían delimitado la zona con balizas de obra. Una hora después, las balizas flotaban por la calzada. Un portavoz de Urbanismo explicó que a las cuatro de la tarde habían empezado los trabajos para achicar el agua y que hora y media después todo estaba solucionado, y el tráfico, restablecido.

“Han sido 10 centímetros de agua en uno de los dos carriles, y lo han resuelto los propios trabajadores de la obra. Los bomberos han acudido, pero no ha sido necesaria su intervención”, afirmó el portavoz municipal, que quiso restar importancia al incidente: “En días de lluvia esto es normal, ha ocurrido en otros túneles. Además, en este caso es más fácil que suceda porque el techo del subterráneo aún no está ajardinado”, señaló.

Los grupos de oposición no fueron tan condescendientes. Inés Sabanés, portavoz de IU, habló de “bochornoso espectáculo”.



De izquierda a derecha, Alberto Ruiz-Gallardón, las concejales Pilar Martínez y Ana Botella y el vicealcalde Manuel Cobo, durante la inauguración. / EFE

“Que a las pocas horas de inaugurarse se haya producido ya una inundación es una vergüenza que esta ciudad no se merece, y menos por las prisas electorales de su alcalde. Habrá que preguntarle si esto forma parte de esa vanguardia europea a la que tanto apela y si es el ejemplo que deben seguir otras ciudades”, protestó.

El socialista Óscar Iglesias arremetió contra el alcalde por convertir el túnel en “una piscina” y sus accesos en “pistas de patinaje” sólo por su empeño en “inaugurar las obras”. “La lluvia ha puesto en evidencia las deficiencias de las obras”, sentenció.

Por la mañana, Ruiz-Gallardón había subrayado que los túneles se están abriendo “en el momento en el que son aptos para la circulación de vehículos”, para acabar ya con los desvíos que los conductores llevan dos años soportando. En el nudo de conexión M-30-Avenida de Portugal, por ejemplo, ya han sido inaugurados dos ramales distintos —la salida a la A-5 desde la M-30 Norte y la de ayer, desde la cuesta de San Vicente— y quedan otros dos: el ramal que desde la misma cuesta de San Vicente conduce a la M-30 Sur y el que enlaza el túnel Vicente Calderón-Marqués de Monistrol, desde el sur, con la A-5.

Cuando todos los ramales del nudo estén en funcionamiento, por ahí pasarán bajo tierra 65.000 coches que ahora circulan en superficie, según el alcalde. De ellos, unos 30.000 vehículos —incluidos 1.900 autobuses públicos con 90.000 pasajeros— utilizarán, cada día, el subterráneo abierto ayer.

El alcalde se hará la foto dos veces

V. G. C., Madrid

El túnel que ayer fue abierto al tráfico “está por terminar”. Lo dijo uno de los técnicos responsables de la obra, y lo aclaró: el subterráneo es “perfectamente apto para circular”, pero ni todas las salidas de emergencia están acabadas —tiene 15, y algunas están siendo usadas para transportar material para el carril aún en obras— ni el aspecto es el de un túnel nuevo y reluciente: faltan remates, cubrimientos de luces y de canalizaciones, algún revestimiento...

“Esto es inevitable. La oposición crítica que los túneles se abran sin estar perfectamente terminados, pero es que no puede ser de otra manera: hay que ir abriendo tramos para meter por ahí los coches y poder así terminar los ramales que faltan, ahora ocupados por desvíos en superficie. Eso es lo que tiene que hacer una obra como ésta, en plena M-30, sin cortar el tráfico. Lo importante es que lo que se vaya abriendo sea seguro y útil, y lo es”, explica Manuel Arnaiz, director general de Infraestructuras.

Arnaiz y el propio alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, subrayaron que “la seguridad está garantizada” a pesar de que varias salidas de emergencia no están operativas: “Si pasara algo, se podría salir a la calle corriendo por el carril en obras”, alegó el director general de Infraestructuras.

Así que el túnel se abre sin que la foto sea perfecta, pero eso no es problema. Ruiz-Gallardón quiso dejar claro en su discurso que la inauguración fetén aún está por llegar: “Esto no es una inauguración, es una puesta en funcionamiento. Dentro de unos meses, cuando todas las obras estén terminadas y en uso, sí procederemos a la inauguración completa de todas y cada una”, anunció. Es decir, que el alcalde se hace la foto dos veces con cada túnel: una el día que los pone en servicio y otra el día en que, oficialmente, los inaugura.

Un carril en obras

El subterráneo inaugurado ayer soterra todo el tráfico que, desde el centro de Madrid, enlaza con la A-5 para dirigirse al oeste de la región y de la Península. Su trazado de 2,3 kilómetros parte del antiguo túnel de la cuesta de San Vicente, cruza el cauce del río, discurre bajo la avenida de Portugal y vuelve a salir a superficie en el Alto de Extremadura. En el primer tramo tiene tres carriles, pero sólo se han abierto dos: el tercero, aún en obras, enlazará dentro de un mes con el intercambiador de transportes de Príncipe Pío y la M-30 sur.

En el segundo tramo, bajo la avenida de Portugal, los dos carriles se transforman en cuatro al sumar el tráfico proveniente de Marqués de Monistrol (M-30 norte). El túnel paralelo, en sentido entrada a Madrid desde la A-5, aún se está terminando. Las obras han durado 21 meses.

Ruiz-Gallardón destacó que el subterráneo implica también recuperar para el peatón el puente del Rey, construido en 1816 para entrar en la Casa de Campo y usado desde hace décadas como *carretera* por los coches.

Las nuevas infraestructuras

Cuatro minutos de San Vicente a la A-5

Las máquinas y los operarios aún ocupan parte de la amplia y reluciente nueva infraestructura

JAIME G. TRECEÑO, Madrid
Alberto Ruiz-Gallardón comienza a descontar túneles. El alcalde abrió el paso ayer por la mañana a la nueva infraestructura que discurre entre la cuesta de San Vicente y la avenida de Portugal. En total, 2.300 metros de longitud que se espera que compensen los nervios consumidos de los vecinos. El objetivo es claro: llegar en un abrir y cerrar de ojos —unos cuatro minutos— a la carretera de Extremadura desde el mismo corazón de Madrid.

De momento, por lo visto ayer, muchos de los conductores optaron por lo malo conocido, es decir, por el embotellamiento. Y es que, la experiencia del último año y medio de obras dice que, si te equivocas, nadie te quita media hora de vuelta.

A las 14.30 los turismos luchaban con los autobuses en el carril derecho de la cuesta de San Vicente tratando de tomar la salida hacia la M-30. Curiosamente, el camino por el nuevo túnel aparecía expedito. Una fila de conos y balizas de separación advertían al conductor de que los dos carriles que discurrían en sentido contrario al suyo estaban cerrados. No hubo que recorrer una gran distancia de los 2.300 metros del tramo enterrado para toparse con las luces rojas de freno de los coches. ¿Atasco en una infraestructura nueva? Sí. Apenas dos horas después de que el alcalde abriera el paso, había que volver a tirar de paciencia.

Como un gran decorado

Obreros y máquinas trabajando, cables corriendo de un lado a otro, lonas prendidas en las paredes para tapar aperturas... Parece un gran decorado. La sensación es muy similar a la que puede tener un enfermo al que están operando y de repente se despierta y descubre al cirujano, con la mascarilla y los guantes, blandiendo un bisturí. De todas formas, la parte menos sofisticada es la primera, la que llega hasta la bifurcación del túnel, la que está por rematar.

La excelente impresión que se tiene de la infraestructura, se debilita cuando se descubre una piscina en la vía. Un operario, ataviado con un chaleco verde fluorescente y un casco, sujeta una señal de sentido obligatorio. "Ven aquí...", grita desde lejos el capataz, visiblemente nervioso con la cara desencajada para que el trabajador no retarde la lenta marcha de la circulación.

Son las cuatro de la tarde y los operarios de la M-30 se afanan con sus propios medios, camión de alcantarillado incluido, en achicar el agua que ya ha cortado uno de los dos carriles del túnel. Las balizas de delimitación flotan de un lado a otro en el inmenso charco de más de 20 metros. Toca ponerse en fila de a uno. Los turismos circulan a paso de tortuga para pasar por el único carril que no ha cubierto totalmente el agua. Algunos trabajadores sonríen malévola mente mientras hay quien al volante mueve la cabeza de un lado a otro en señal de reprobación.

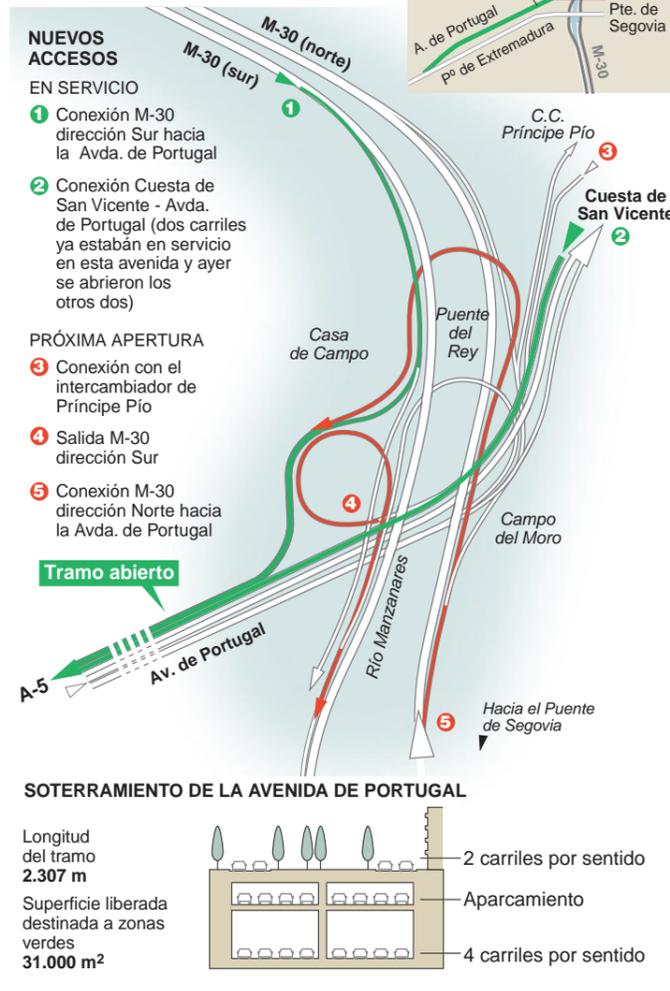
Una vez pasado el tramo crítico, el túnel tiene mucho más de lo que había anunciado el Ayuntamiento. Se trata de una *oquedad* inmensa por la que en un momento dado llegan a discurrir cuatro carriles. Luminoso, amplio y señalizado como un restaurante de comida rápida.

Los carteles indicativos, muy modernos y brillantes, cuelgan del techo y una ristra de fluorescentes recorren la galería a un lado y a otro. No hay problema de tráfico. Sorprende agradablemente la fluidez. Las paredes están cubiertas con chapas de color claro y, de vez en cuando, un inmenso escudo de Madrid aparece impreso en negativo sobre un fondo gris.

Más que un túnel parece una verbena por su luminosidad. Por lo que respecta a las salidas de emergencia, aparecen iluminadas en verde como si fuesen las entradas de una discoteca. Una tras otra se disponen a una distancia correcta para poder llegar rápidamente de una a otra a pie. De repente, una de ellas se abre y

La reforma de la M-30

Apertura del túnel de salida Cuesta de San Vicente - Avenida de Portugal



La lluvia causa 162 kilómetros de retenciones en las carreteras

AGENCIAS / Á. C., Madrid
Los madrileños que cogieron ayer el coche para desplazarse a sus trabajos u ocupaciones necesitaron armarse de paciencia durante buena parte de la hora punta matinal. Los conductores se encontraron con 162 kilómetros de retenciones en las principales carreteras de la Comunidad.

Casi un tercio de las retenciones y problemas de tráfico se produjeron en seis tramos distintos de la autovía de circunvalación M-40, según informaron la Dirección General de Tráfico (DGT) y los servicios de emergencias.

La lluvia fue la causante de los atascos, aunque no se registró ningún accidente importante. Hubo varios alcances de chapa, pero ninguno causó heridos de importancia. A las 8.30 hubo 39 kilómetros de retenciones en la M-40, que aumentaron a 56 a las 9.30. En ese momento, la A-6 sumaba 32 kilómetros con paradas esporádicas y la M-45 registraba 16 kilómetros de atasco en sentido Madrid. En la M-50 hubo 12 kilómetros de paradas, los mismos que en la carretera de Barcelona, la A-2.

Ya por la tarde, un accidente entre dos camiones en la A-3 provocó el corte de la autopista y desvió del tráfico entre los kilómetros 30 y 30,1, a la altura del término municipal de Arganda del Rey. En el choque tan sólo se produjo un herido leve, según la información ofrecida por la (DGT).

El metro, interrumpido

La localización de un paquete sospechoso causó también ayer la interrupción del servicio en la línea 5 del metro de Madrid desde las 11.00 hasta las 11.30. Según una portavoz de la Consejería de Transportes, un vigilante jurado del metro encontró el bulto en la estación de Diego de León. Se trataba de una caja de zapatos que se encontraba encima de una papelería. El suburbano fue desalojado parcialmente entre Ventas y Rubén Darío.

El Grupo de Desactivación de Explosivos (Tedax) del Cuerpo Nacional de Policía comprobó que en el interior de la caja no había material explosivo.

El ruido de los extractores de aire es tal que parecen las turbinas de un avión

aparece el medio torso de un operario que arroja un cubo de agua sucia a la vía, como si tras el muro hubiese una legión de compañeros achicando el agua de lluvia.

De vez en cuando, se puede atisbar el ajeteo de los operarios que trabajan en el túnel gemelo. Junto a las puertas de emergencia, las señales indican la presencia de mangueras, extintores y señales de SOS. Parece claro que, al menos, en señales para indicar medidas de prevención no han escatimado esfuerzos.

El humo de los coches provoca una neblina oscura que se atisba en la lejanía. Los extractores se disponen en el techo a lo

largo de la carretera. En ocasiones, su ruido es tal, que parecen los motores de un avión. Una tras otra, las células fotoeléctricas se disponen en la pared de forma ordenada, como las luces situadas en una pista de aterrizaje. Por un momento, y si se anda un poco despistado, más de uno puede creer que ha cambiado de país. La infraestructura no tiene mucho que envidiar a las que existen en otras grandes capitales europeas.

En un abrir y cerrar de ojos, llegan las señales de salida: recto hacia la carretera de Extremadura, y a la derecha, Casa de Campo. El recorrido es rápido y en un instante el coche sale del interior de las entrañas de la tierra. La realidad de los atascos de los últimos meses de la avenida de Portugal queda atrás, aunque en el sentido entrada aún se padecen. Nota: todos aquellos que se hayan equivocado, el cambio de sentido que no se apuren, ya que se mantiene en Batán.

Volarán más que nunca

Saab 93 Sport Sedán T150 CV con Bluetooth® por 27.000 €*

Saab Sport Hatch T150 CV con Bluetooth® por 28.000 €*

RED SAAB DE MADRID

- AGROGIL**
• Vía Complutense, 133 (Alcalá de Henares)
Tel. 91 888 16 00
- ARAGUÁS**
• Pº S. Francisco de Sales, 36
Tel. 91 536 18 17
• Europolis (Las Rozas)
Tel. 91 710 52 31
- AUTODAN NUEVO**
• Avda. de la Industria, 14
Salida 16, A-1 (Alcobendas)
Tel. 91 484 09 22
- ROAUTO**
• Avda de los Andes, 4
Tel. 91 741 70 59
• Francisco Sancho, 42
Tel. 91 358 15 51
- SELIAUTO**
• Ferrocarril, 30
Tel. 91 686 18 88
• Ctra. Madrid-Leganés,
Km. 10,2 (Leganés) Tel. 91 686 18 88
- T. PRIZÁN**
• Alfonso XII, s/n (Móstoles)
Tel. 91 685 38 70
• Argentina, 2 (Alcorcón)
Tel. 91 642 90 40
- TUVISA**
• Concha Espina, 20
Tel. 91 564 93 03
• Gral Díaz Porlier, 57, Tel. 91 401 77 90
• Ctra. de Valencia, Km. 7,3. Tel. 91 332 23 60

PVP. recomendado en Península y Baleares para Saab Sport Hatch Linear Sport T150 CV y Saab 9-3 Sport Sedán Linear Sport T150 CV. IVA. Impuesto de matriculación y descuento promocional incluidos. Oferta válida hasta el 31/03/07 para unidades de AM '07 (hasta fin de existencias). No acumulable a otras promociones. Bluetooth opcional incluido en el precio ofertado. Gama Saab: consumo mixto desde 5,4 a 11,1 l/100Km. Emisiones de CO₂ desde 147 a 266 gr/Km. Modelo visualizado: Saab Sport Hatch V6 2.0 T Aero y Saab 9-3 Sport Sedán V6 2.0 T Aero.