



AFP

El toro de Osborne no quiere más humos

Un grupo de escaladores de Greenpeace se encaramó ayer sobre el toro de Osborne, situado en la autovía de Burgos (A-1), y le puso una mascarilla en el morro “para protegerlo de las emisiones de CO₂ de los coches”, con motivo de la Semana de Movilidad Soste-

nible (del 16 al 23 de este mes). Además, los activistas descolgaron una pancarta con el lema escrito en mayúsculas: “Stop CO₂”. Los ecologistas han elaborado un manual para “demostrar” a los políticos españoles que la industria automovilística, según ellos, “care-

ce de excusas” para no reducir las emisiones. Esta acción, dicen, se suma a los actos que están haciendo en Europa para la votación del Parlamento Europeo sobre la limitación de emisiones de CO₂ de los turismos que se vendan en el continente.

Los alcaldes socialistas boicotean la privatización del Canal de Isabel II

“Vamos a romper los convenios con la empresa de aguas”, anuncia Gómez

SOLEDAD ALCAIDE
Madrid

Los socialistas madrileños están dispuestos a oponerse frontalmente a la privatización del Canal de Isabel II, anunciada el martes por la presidenta regional, Esperanza Aguirre. El secretario general del PSM, Tomás Gómez, ordenó ayer a su equipo que estudie todas las posibilidades legales para evitar la venta de esa empresa pública. Ya ha encontrado una primera fórmula para boicotear la salida a Bolsa del 49% de las acciones que tendrá la compañía: cancelar los acuerdos de los ayuntamientos con el Canal.

“Vamos a denunciar los convenios con el Canal en los que se cedieron las competencias de distribución y depuración”, afirmó el responsable de los socialistas madrileños. Los 34 municipios de la región gobernados por los socialistas suman más de un millón de habitantes y entre ellos figuran ciudades como

Alcorcón, Aranjuez, Collado-Villalba, Coslada, Fuenlabrada, Getafe, Leganés y Parla.

Los ayuntamientos son los responsables de la distribución y depuración del agua en su término municipal, según la Ley de Bases de Régimen Local y la Ley de Abastecimiento de Agua de la Comunidad de Madrid. Pero la mayoría de los 179 municipios madrileños —especialmente los grandes, salvo Alcalá de Hena-

res y San Lorenzo de El Escorial, ambos gobernados por el PP— han firmado convenios de cesión de esas atribuciones al Canal de Isabel II para que éste gestione la red de suministro de agua potable y la de saneamiento y cobre también los recibos del agua. Los consistorios ceden su red propia al Canal sin contraprestación porque, a cambio, éste tiene la obligación de mantener las conducciones.

Uno de los últimos en suscribir el convenio con el Canal de Isabel II fue el Ayuntamiento de Madrid. En un acuerdo firmado en 2005 y ampliado dos años después, cedió la gestión de los servicios de saneamiento por un importe global de 920 millones de euros durante los próximos 31 años. El suministro ha corrido desde siempre a cargo del Canal, creado hace 150 años.

PASA A LA PÁGINA 3

CARTA DE MANUEL MELIS, INGENIERO JEFE DE LA M-30

“Me veo obligado a explicar...”

Desde su cátedra de la Universidad Politécnica, el padre de la *criatura*, el ingeniero que comandó el soterramiento de la M-30 en el anterior mandato, sale al paso de las críticas que ha recibido su obra tras la inundación del pasado día 10. Lo hace en una carta abierta, dirigida a los

madrileños pero también al alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, a quien pide que reconsidere el proyecto de ajardinamiento que se realiza ahora junto al río. “Me parece mi obligación tratar de explicarlo [...], que ya iban muchos días de silencio”, afirma.

El gobierno municipal confir-

mó ayer punto por punto la explicación que da Melis sobre la inundación de los túneles —la construcción de una pasarela peatonal perforó la capa más superficial del techo del subterráneo, y por ahí entró el agua—, aunque achacó lo sucedido a la “mala fortuna”. PÁGINAS 4 Y 5

Aguirre rechaza el pacto por la economía del PSOE

La mayoría con que cuenta el PP en la Asamblea de Madrid tiró por tierra las propuestas económicas que ofreció la portavoz de los socialistas madrileños contra la crisis. La presidenta regional, Esperanza Aguirre, se quedó en la segunda jornada del debate sobre el estado de la región sin argumentos frente a las dos portavoces de la oposición que le recriminaron que nunca compareciera en la cámara regional o tratase de menores de edad a los diputados de otros partidos que no fuera el suyo.

Las portavoces de PSOE e IU, Maru Menéndez e Inés Sabanés, respectivamente, se estrenaban en un debate de este calado. Ambas no entraron en el guión que llevaba preparada la presidenta regional de atacar al Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero. Eso hizo que Aguirre se quedara sin argumentos y que saliera derrotada, bloqueada y distraída por los comentarios a su política que le dirigieron desde los bancos de sus oponentes.

Menéndez la acusó de no comparecer nunca y Sabanés de que era peor persona y peor política que hace unos años.

PÁGINA 2



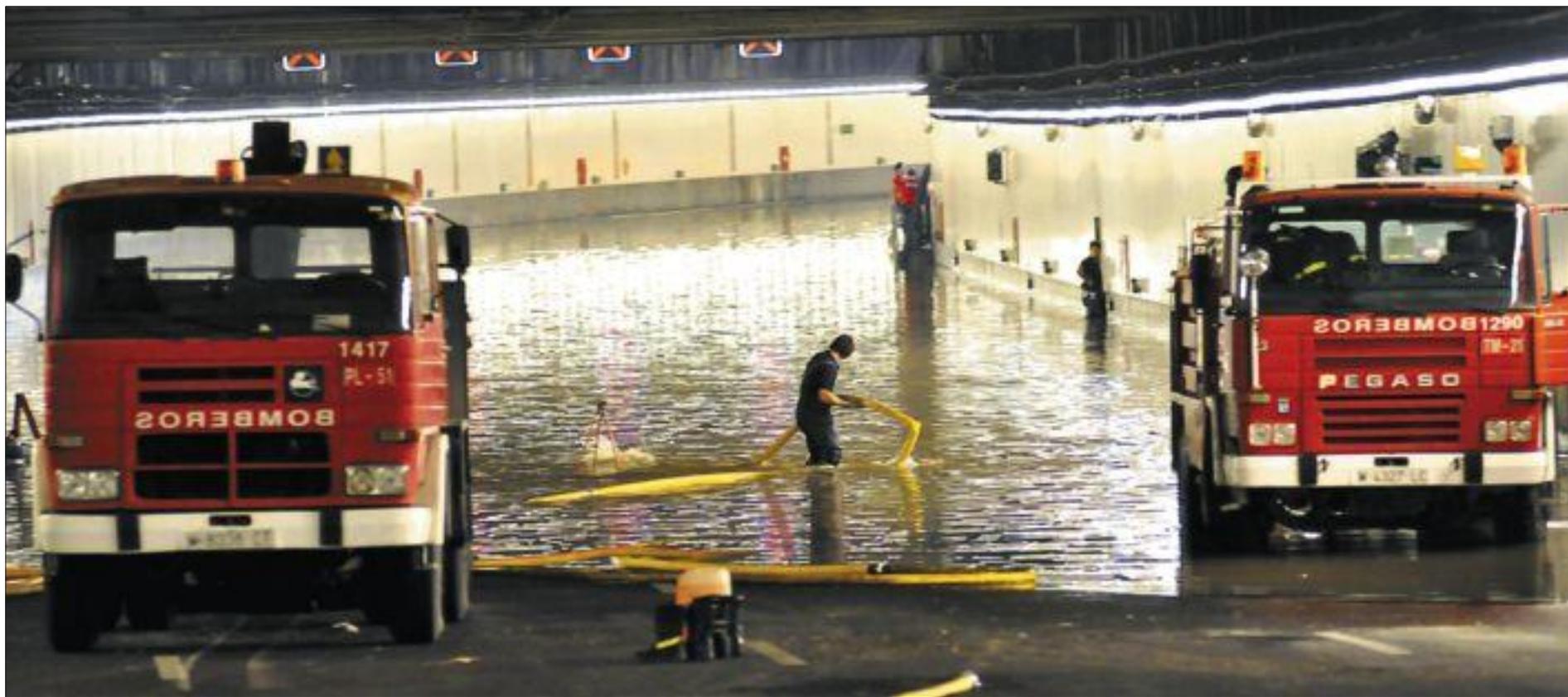
Un espectador en una galería.

Las galerías de arte abren sus puertas al gran público

Las galerías quieren llevar el arte contemporáneo al gran público. Por eso algunas de ellas (36 en Madrid y 20 en Barcelona) abrirán hoy hasta la medianoche. Quieren quitarse la fama de elitistas, que la gente se asome al arte en una celebración que acabará con copas y canapés. Sus puertas están abiertas, pero no siempre se ven fácilmente.

PÁGINA 7

MADRID



Los bomberos achican el agua embalsada en uno de los túneles de la M-30 (a la altura del puente de Segovia) el pasado 10 de septiembre. / JOSÉ RAMÓN AGUIRRE

El Ayuntamiento admite que horadó el túnel de la M-30

Urbanismo no modificará el jardín del río y achaca la inundación a la "mala fortuna"

DANIEL VERDÚ
Madrid

El Ayuntamiento admitió ayer que la inundación que sufrió el túnel de la M-30 (entre Marqués de Monistrol y Pirámides) el pasado miércoles fue consecuencia de una serie de obras que realiza Urbanismo en la superficie del túnel, como denunció el autor del soterramiento de la vía, Manuel Melis, y publicó este periódico. Pedro Calvo, concejal de Seguridad y Movilidad y responsable de Calle 30, ofreció ayer de forma improvisada, y al finalizar el acto de presentación de unos minibuses eléctricos, una rueda de prensa para explicar los motivos de la inundación. Y, salvo el de la "mala fortuna", son exactamente los que describía Melis.

Calvo explicó que, en primer lugar, las "inusuales" lluvias hicieron que el estanque de tor-

to Madrid Río (el ajardinamiento de la superficie de la M-30 soterrada) están construyendo junto al Manzanares, según Melis, "de forma insensata", y quedó embalsada.

Pero hubo más infortunios. El agua discurrió ribera abajo pegada al muro y llegó hasta el punto donde se está construyendo una de las 11 nuevas pasarelas peatonales del proyecto Madrid Río. Esta vez, la obstinada mala suerte hizo que los operarios hubieran abierto días antes un boquete en el techo del túnel para cimentar una de las nuevas pasarelas. Dicha obra perforó la losa de cubrimiento del túnel y la capa de impermeabilización. Así que cuando el agua llegó a ese punto, una cascada comenzó a inundar la M-30, entre Marqués de Monistrol y Pirámides.

Y aquí es donde llega el infortunio que sí fue admitido por el Ayuntamiento anteriormente y que Gallardón esgrimió como única causa de la inundación en el programa *Tengo una pregunta para usted* de TVE-1 el pasado lunes: el agua, que llegó a un metro y medio de altura dentro del túnel, anegó el cuadro eléctrico que activa las bombas de achique y lo cortocircuitó. Sin bombas automáticas, los bomberos tuvieron que achicar el agua manualmente y, claro, tardaron 16 horas en vaciarla.

Con respecto al fallo eléctrico, Calvo indicó que "ya se están elevando los cuadros", algo que según él "estaba previsto" y ya "ha sido realizado en algunos otros puntos" de la vía. Pero por precaución, anunció el edil, se ha realizado un *bypass* en el cableado. No especificó si en ade-



Obras de la pasarela por donde entró el agua. Filtraciones que se produjeron en el techo del túnel de la M-30.



¿Por qué no lo dijo Gallardón en TVE?

El lunes por la noche, cinco días después de que los túneles de la M-30 se inundaran por octava vez desde que se inauguraron 15 meses atrás, el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, se sometió a las preguntas de los invitados del programa *Tengo una pregunta para usted* de TVE. Ese día, por la mañana, varios miembros de su equipo, incluidos al menos tres concejales, ya conocían las causas de la inundación que ayer se hicieron públicas. El alcalde, según su entorno, lo ignoraba.

lante se seguirá perforando el techo de los túneles para cimentar el resto de pasarelas que todavía tiene que instalarse.

También habló de Melis y de las críticas que éste ha lanzado sobre la ejecución del proyecto Madrid Río. "No entraré en las declaraciones de Melis, que es muy libre de decir lo que quiera. Pero creo que nadie ha visto responsabilidades (de las inundaciones) en el diseño y la ejecución

Esa noche, cuando Marta, una estudiante madrileña, le preguntó a Gallardón que por qué se había inundado la M-30, él respondió: "Sería muy fácil decir que la culpa la tiene la lluvia. Pero no contestaría adecuadamente. Fue una situación excepcional. No me preocupó tanto la inundación... pero no me gustó el tiempo que tardamos en vaciar. Hubo un fallo eléctrico en las bombas de achique. Es un fallo en un punto en kilómetros y kilómetros de túnel. Lo vamos a arreglar". Y eso sí

de la obra de la M-30, así que no sé por qué siente la necesidad de encontrar un culpable". Y lo resumió con una insinuación en latín: "*Excusatio non petita, accusatio manifesta*". Que traducido sería algo así como que "el que se exculpa sin que se lo pidan, se declara culpable". Un comentario que Melis calificó ayer de "importuno". O sea, molesto.

Además, el edil de Seguridad y Movilidad rechazó que se vaya

sucedido. Pero fue el último eslabón de una serie de acontecimientos que ya se conocían.

Según una portavoz del alcalde, Gallardón dio toda la información que tenía. "Estuvo todo el día preparando el programa y no tenía más". Según la misma portavoz, Pedro Calvo, uno de los concejales que sí conocía todas las causas del suceso esa mañana, "no se la proporcionó porque la información no estaba cerrada". "Y lo que no sabe seguro, no se lo comunica al alcalde".

Las bombas fallaron al inundarse el cuadro eléctrico que las activa

mentas de San Rufo, un colector antiguo que vierte en el canal nuevo construido en paralelo a la M-30 durante su soterramiento, se saturara. El agua desbordó el estanque, reventó las tapas de superficie que dan a la calle y salió a la Ribera del Manzanares. Y ahí el problema se agravó con la aparición de la ya mencionada "mala fortuna". Porque el agua fue a topar contra un muro que los responsables del proyec-

a modificar el planteamiento de Madrid Río, como solicita el padre de la M-30. Según el ingeniero, el proyecto seguirá causando problemas en los túneles de la M-30. Especialmente, señala, serán dañinas para la cubierta del subterráneo las raíces de los pinos con los que el Ayuntamiento ha cubierto el tramo de 550 metros de longitud y 26 metros de ancho situado frente al Vicente Calderón.

MANUEL MELIS Catedrático de Ferrocarriles y Geotecnia
Comandó la obra de ingeniería más gigantesca (y la más cara) acometida por un ayuntamiento. Ahora advierte a Ruiz-Gallardón de lo que, a su juicio, no se está haciendo bien tras su marcha

Carta abierta del 'padre' de la M-30

En los últimos 13 años he recibido muchos elogios, demasiados, y sin duda todos inmerecidos, por parte del Excmo. Sr. Alcalde, con ocasión de las enormes infraestructuras que he tenido el honor de hacer bajo su dirección. Por ello, cuando aparecen en la opinión pública dudas sobre la calidad de las obras de soterramiento de la M-30 o sobre precipitación en su construcción me parece mi obligación tratar de explicarlo a los madrileños, que ya iban muchos días de silencio. No pudo ser así en otras ocasiones, como cuando la inundación del Nudo de Valencia, ya que desde el Ayuntamiento yo no podía explicar que después de un año no se tenía aún el permiso para conectar el enorme nuevo colector de alivio de los Abroñigales porque cruzaba bajo unas determinadas vías. Pero hoy, desde la Universidad, creo que no hay inconveniente en hablar con la claridad que la Universidad exige. Aunque me duele bastante eso de "excusatio non petita" de ayer. Encima de que intento explicar las cosas... Hay que ver qué importuno es quien lo dijo.

Los túneles de la M-30 son una de las más impresionantes infraestructuras hechas nunca en el mundo. La primera máquina sólo pudo entrar en el río en julio de 2005, y toda la obra se puso en servicio en 22 meses. Pero esto no es un plazo corto sino el plazo normal: los 150 kilómetros de túneles del Canal de la Mancha se hicieron en 36 meses escasos; el Empire State, en 13 meses; los 11 kilómetros y 14 estaciones de la línea 1 del metro de París se construyeron en 1899 por Fulgence Bienvenüe en 18 meses; la línea Cuatro Caminos-Sol de nuestro metro la hicieron Otamendi, Mendoza y González Echarte en 26 meses; el enorme anillo de Metrosur, con sus 42 kilómetros y sus 34 estaciones e intercambiadores, se abrió en 34 meses; y nuestro Hotel Palace en 18 meses.

Las obras de la M-30 no se han hecho deprisa, se han hecho como se deben hacer. Lo que ocurre es que ya creemos en España que son normales los lánguidos plazos de otras infraestructuras y nadie protesta. Sólo bajo el mandato de Gallardón se volvió a recuperar la forma correcta de hacer las infraestructuras, y quien le copia las hace bien. Los madrileños deben

“Aparecen en la opinión pública dudas sobre la calidad de la obra de la M-30. Es mi obligación explicarlo”

“Las obras no se hicieron deprisa: el Canal de la Mancha se construyó en 36 meses, el Empire State en 13”



Melis visita con el alcalde, en 2004, el tramo en el que iba a ser soterrada la M-30. / ULY MARTÍN

“Lo que no se puede es, para poner un jardín encima, hacer enormes agujeros en los túneles”

“Tras mi familia, Gallardón es la persona a la que más quiero; pero creo que no le han contado algunas cosas”

estar tranquilos porque el proyecto de soterramiento de la M-30 está hecho por las mejores ingenierías consultoras de España, y las obras por las cuatro mejores constructoras de España, es decir, de Europa o del mundo.

Lo que no se puede hacer y es muy reproachable es, tras terminar las obras y para poner un jardín encima, hacer enormes agujeros en el techo de los túneles por donde circulan los coches. Cualquier gota de agua que caiga del cielo entra naturalmente en el túnel. Y si, además, se han puesto por motivos estéticos unos muros muy altos en los bordes de las calzadas, el agua no puede ir al cauce, se embalsa; y lo que entra en el túnel por esos agujeros ya no son unas gotas, es lo que ha sido.

Aunque ya no trabajo con él y me jubilo enseguida, debo decir que, tras mi familia, creo que es Ruiz-Gallardón la persona a la que más quiero y admiro; y espero no se moleste conmigo por estas líneas, pero me parece que no le habían contado algunas cosas. Le pido que mande tapar esos agujeros del techo del túnel y ordene buscar otras formas de cimentar esas pasarelas de diseño. Le pido que mande a los arquitectos demoler inmediatamente esos muros del jardín, y que los diseñadores se ajusten a las cotas necesarias sin recargar las losas. Le pido que mande reestudiar urgentemente todo ese proyecto del jardín por alguien que entienda lo que hay debajo, quitando los puntos donde el agua se va a embalsar sin salida sobre el

túnel. Le pido de nuevo que mande quitar esos pinos de encima de las losas y ordene poner otras especies con raíces menos peligrosas. Y le pido que haga todo esto aunque no quieran algunos de sus subalternos, que veo que no quieren pero ya vemos lo que pasa. Si les hubiéramos hecho caso a ellos aún estaríamos realizando la unión de las líneas 8 y 10 en Gregorio Marañón y el metro al aeropuerto. Termine. El 29 de junio de 2007 me fui del Ayuntamiento porque cuando me hizo ir a su despacho [el concejal de Hacienda] Juan Bravo lo que me ofreció si seguía allí me hubiera parecido bien cuando acabé la carrera hace 40 años y estaba trabajando en el Cargadero de Aaiún. Así que me volví a la Catedral como hubiera hecho cualquiera. Por eso no sé con exactitud por qué las bombas tardaron 16 horas en vaciar el agua, que lo hubieran hecho en cinco minutos porque son enormes y magníficas y muy caras.

El nuevo recorrido de los *Gulliver* se suma al que empezó a operar en febrero entre la plaza de Embajadores y la glorieta de Sevilla. El tamaño reducido de los vehículos, cinco metros de largo por tres de ancho, le permite adentrarse en barrios de difícil acceso, como Malasaña o Conde Duque, tomar curvas impensables para un autobús normal o meterse en túneles vetados al transporte público anterior, como el de Jacinto Benavente.

La velocidad máxima que pueden alcanzar estos vehículos reducidos son 30 kilómetros por hora. El nuevo itinerario parte de la parada situada en la intersección de la calle de Alcalá con Sevilla. Después enlaza la Puerta del Sol, se adentra por Gran Vía, recorre Fuencarral y también los bulevares, según una nota del Ayuntamiento de Madrid. Estos autobuses funcionan con un motor de baterías eléctricas con 12 horas de autonomía que no emite gases contaminantes.

Los minibuses nuevos irán por el Fuencarral peatonal

P. Á., Madrid

La segunda línea de minibuses públicos previstos para recorrer el centro de Madrid (M2) discurre desde ayer entre la calle de Sevilla y Argüelles. Los pequeños autobuses, que circulan por el casco histórico, podrán entrar por el tramo de la calle de Fuencarral que el Ayuntamiento de Madrid planea hacer peatonal con una remodelación en 2009.

Los minibuses de color azul y blanco, conocidos como *Gulliver*, incluyen 25 plazas, 18 sentadas y 17 de pie. El interior dispone de una zona trazada para las sillas de ruedas y una rampa de acceso a discapacitados. Los viajes en la nueva línea, que funciona de ocho de la mañana a nueve de la noche, cuestan un euro igual que el resto. Los abonos de transporte público son válidos para este sistema.

El nuevo recorrido de los *Gulliver* se suma al que empezó a operar en febrero entre la plaza de Embajadores y la glorieta de Sevilla. El tamaño reducido de los vehículos, cinco metros de largo por tres de ancho, le permite adentrarse en barrios de difícil acceso, como Malasaña o Conde Duque, tomar curvas impensables para un autobús normal o meterse en túneles vetados al transporte público anterior, como el de Jacinto Benavente.

La velocidad máxima que pueden alcanzar estos vehículos reducidos son 30 kilómetros por hora. El nuevo itinerario parte de la parada situada en la intersección de la calle de Alcalá con Sevilla. Después enlaza la Puerta del Sol, se adentra por Gran Vía, recorre Fuencarral y también los bulevares, según una nota del Ayuntamiento de Madrid. Estos autobuses funcionan con un motor de baterías eléctricas con 12 horas de autonomía que no emite gases contaminantes.



Marcas que atraen miradas

Montura + Lentes monofocales orgánicas endurecidas INDO.

122€

VOGUE NEW YORK CK Calvin Klein

¿Puedes sentirlo? Una nueva tendencia en gafas ha llegado a OPTICA2000. Elige las tuyas. Serás el centro de todas las miradas.



y Tienda El Corte Inglés



Oferta válida del 1 de septiembre al 31 de octubre de 2008, en una selección de monturas sujetas a existencias. Lentes monofocales orgánicas endurecidas INDO, astigmatismo hasta +/-2 dioptrías. En (+) diámetro de 65 mm y potencia máxima 6 dioptrías, en (-) diámetro 70mm potencia máxima 4 dioptrías.