

M2

EL MUNDO/LA REVISTA DIARIA DE MADRID
MARTES 12 DE ABRIL DE 2005



Severo Ochoa

Médicos del hospital de Leganés afirman que el doctor Montes prefería tratar a los enfermos terminales en su unidad y rompía los volantes de traslado a Paliativos /8-9

Gallardón, a pie de obra



El alcalde de la capital, el pasado jueves, en un momento de su visita a las obras de la M-30, a la altura de de la conexión con la A-3. / JOSÉ AYMÁ

El alcalde recorre con M2 los puntos calientes de la M-30, decide sobre la marcha variaciones sobre la reforma y defiende que es un mal necesario para la ciudad

Plan para controlar las obras y evitar tragedias como la de El Carmelo / 2 a 4

Decisiones de alcalde a pie de obra

Ayuntamiento. M2 recorre con Ruiz-Gallardón las obras de la M-30 y presencia cómo acepta un cambio de proyecto en el puente del Rey y da el visto bueno para que se encargue el proyecto de ejecución para dismantelar el puente de Vallecas

FERNANDO MAS

Esboza una sonrisa que puede significar cualquier cosa pero que en este caso sólo significa una: quizá. Escogidos los destinos, aseados de urgencia los escenarios, preparada de antemano, la visita puede perder cierto encanto. Lo tiene, sin embargo, porque en la comitiva va un tipo imprevisible, ajeno a lo políticamente correcto y al temor de decir o no decir delante de los medios. Un no-político, al fin. Lo tiene, también, porque eso que uno cree que sólo sucede en los despachos también ocurre a pie de obra: se toman decisiones.

Entonces se observa cómo un «sí» será trascendente para la ciudad, como un «hasta aquí» marca el presente y el futuro de una zona muy concreta de Madrid, cómo un «me gustaría» puede interpretarse en el entorno como un «hágase».

Eso es lo que pasa en este viaje de dos horas y media por la ciudad patas arriba en compañía de un hombre del que hoy destacan, como anecdóticos, dos elementos: la estrella de colonia Álvarez Gómez que deja a su paso y su maniática y exasperante adicción al móvil que lleva en el bolsillo y que, como un cordón umbilical, lo tiene conectado con el mundo exterior. ¿Se aburrirá?

Orden. Alberto Ruiz-Gallardón, alcalde de Madrid, se ha prestado a recorrer las obras —las suyas, claro— que más perturban hoy la vida de la ciudad. Pasan cinco minutos de las cinco de la tarde cuando atraviesa la Plaza de la Villa de camino a un microbús con el motor en marcha y el aire acondicionado en funcionamiento. Hace calor de primavera. Lo acompaña Pilar Martínez, concejala de Urbanismo, con la que uno da por hecho que el alcalde ha puesto en común qué se puede y qué no se puede contar.

Con un par de preguntas a Manuel Melis, el no-político, pone en claro algunas ideas —«esto es *off the record*», advierte— ya de camino al primer hito. El autobús se detiene ante la gran puerta de acceso a la Casa de Campo. No hay obras. ¿Qué interés tiene esto? «Yo quería que el alcalde viera esto, porque se han hecho algunos cambios». Mar-

El alcalde se ha traído de Brisbane (Australia) fotos del proceso de recuperación del río

tínez y Melis le explican que todo el soterramiento del nudo de viales que hoy conecta un lado de la ciudad —la glorieta de San Vicente— con otro —Casa de Campo— se ha simplificado. «Antes había tres túneles. Hasta 30 metros de profundidad. Hemos quitado uno. Es más sencillo. Además, ya no hace falta sacar el tráfico por Aniceto Mari-



JOSÉ AYMÁ

UN NUDO QUE ES UN LÍO

El alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, contempla el plano que indica cómo se iba a resolver técnicamente el soterramiento del Puente del Rey. Al final se ha decidido optar por otra alternativa que elimina uno de los tres túneles previstos, una salida que iba a perturbar la vida de los vecinos de Aniceto Marinas... Le consultan la alternativa y le piden que dé el visto bueno. Que se haga. Orden del alcalde.

nas, que por ahí fastidiábamos a los vecinos. Es una calle con mucha vida...». La adjudicataria ha tomado esta opción, dice Melis. «Bien, bien... entonces», dice el alcalde. «Necesitamos que tu le des el visto bueno, alcalde», interviene Martínez. «Hecho», es la respuesta.

«¿Dónde empieza el soterramiento?». Sorprende la pregunta del alcalde. Señalan un edificio que asoma tras una curva. Algunos detalles menores más: ahora, con los cambios, los túneles ya no pasarán a 30 metros de profundidad. Se han ganado siete. «Todo esto se enterrará y lo veremos». Manuel Arnáiz señala las trincheras que, a tres metros, delatan las bocas de los subterráneos por donde se mete el tráfico de la M-30 en el centro. A estas alturas el alcalde ha tenido un par de conversaciones de teléfono y ha mirado sus mensajes incontables veces.

Inciso para explicar quiénes son los *manolos*, que hoy tienen la ciu-

dad del revés. Manuel Arnaiz es la cara cautelosa, precavida, fría, de Melis. Melis es la pasión, el ímpetu, el locuaz, el que dice lo que piensa, al margen de formalismos, que para eso están los políticos. Para que

El invernadero de Arganzuela se va a desmontar cristal a cristal durante las obras

lo sepan, es el hombre que piensa y dirige todas las obras que en Madrid llevan colgadas el cartel azul del Ayuntamiento. Todas. Túneles, reformas del Metro, desvíos de viales... No, las aceras y demás menudencias, no. Son el *ying* y el *yang* del urbanismo de la capital.

Él, Melis, es quien otra vez en el microbús, surcando ya el tramo de

M-30 que desaparecerá de la vista a finales de 2006 (si todo va bien), le dice al alcalde, como buscando una vez más su consentimiento, que al proyecto no le vendría nada mal que le quitaran «aquello» (dedo señalando en ristre) de en medio. Ni-quelada iba a quedar la autovía.

Aquello, vaya, es el Vicente Calderón. Ni más ni menos. Y, claro, ahí, en mitad de la carretera, le va a impedir al ingeniero enterrar toda la M-30 junto al Manzanares. Una contrariedad. Casi que por ahora no va a poder ser, tienen claro el alcalde y la concejala, despejando el *directo* con una sonrisa.

Da pie el comentario para hablar del río, de su nueva estética, de los nuevos espacios liberados... Se deja el alcalde de formalismos (técnicos) y entra al tema. Cuenta que no menos de siete u ocho restaurantes al estilo de *El Espejo* —como el que hoy se ve en mitad de la Castellana— se instalarán allí. Para atraer

parte de la vida que hoy deambula por el centro.

Ha venido Ruiz-Gallardón entusiasmado de su visita relámpago a Brisbane, de donde se ha traído un cd lleno de fotografías del entorno del río, resurgido de su deterioro.

Empieza a mezclarse el discurso de unos y otros. Porque Pilar Martínez es quien lleva la voz cantante en lo que a la filosofía respecta, la que habla del concurso en el que los niños dirán qué quieren que haya en su parque, de las zonas verdes. Manuel Melis se preocupa por los espacios, mira qué hueco le es útil para dejar una determinada maquinaria, para depositar la tierra que retirarán las tuneladoras del *by-pass* Sur. El alcalde imagina ya cómo será todo ese espacio que conectará con el parque lineal del Manzanares, allá donde está la cabeza de Valdés.

En la ruta asoman espacios nuevos. (El alcalde se va a la parte trasera del bus para despachar algún asunto). Cada uno los ve a su manera. Para Melis son huecos donde dejar maquinaria o la tierra que sacarán del subsuelo las tuneladoras del *by-pass* Sur. Para Martínez son solares donde en el futuro crecerán equipamientos. Y así.

Ruiz-Gallardón tiene claro cómo mejorará la zona cuando se derribe el Calderón, cómo mejorará cuando la fábrica de cervezas Mahou se desmantele... Esto no había que contar, creo. Cómo cambiará cuando en el mercado de frutas y verduras empiece a crecer un gran edificio, compendio de toda la edificabilidad permitida en la zona. Esto sí.

Algunas grúas asoman allí donde el invernadero de Arganzuela. Todo el edificio se va a dismantelar, cristal a cristal. Lo dice Martínez; lo certifica Melis. Una vez acabada la obra, se montará de nuevo.

Hay que *pisar* la obra. Que mucho discurso, muchos futuribles pero...

El autobús se detiene ante el enjambre de grúas desplegadas en lo que será el nuevo enlace con la N-III (carretera de Valencia) y la entrada y salida del *by-pass* Sur.

Son, para Melis, velas de barcas. «Puerto Banús», ríe Martínez.

Agua y un chaleco reflectante y un casco. Es todo lo que necesita el alcalde para empezar a recorrer el terreno. Abandona el séquito y se va a hablar con el operario de la grúa. Pies sobre el montículo de tierra y... «¿cómo va la obra?». Pone marcha a los pies. Se encamina hacia la casa de *los legionarios*. Un problema en el camino: uno de los túneles pa-

Hallan restos de un *Bos primigenium*. ¿Qué es? «Como su nombre indica, un toro antiguo», le dicen

sa justo por debajo de un edificio que está fuera de planeamiento.

«¿Y? ¿Qué vamos a hacer?». Los interrogantes son del alcalde. Pues habrá que expropiar o comprar o ya se verá. Palabra de los técnicos. Pero que el edificio tiene los días contados, parece claro. «Tratemos de llegar a un acuerdo, Pilar». Palabra de alcalde.

M2

Al alcalde esto (perdón, pero no hay otra expresión) le *pone*. «Esta es la verdadera transformación de la ciudad». No hay más que decir.

De golpe, otro asunto que se somete a debate: «Alcalde, aquí tienes que decidir si encargamos el proyecto de ejecución para desmontar el Puente de Vallecas», expone Pilar Martínez. Él pregunta. «Pero eso es para la siguiente legislatura, no para ahora». Le explican: «No, sólo el proyecto de ejecución, para tenerlo y empezar cuando empiece la próxima legislatura». El alcalde se queda unos segundos callado. «De acuerdo, Pilar. Pero sólo el proyecto. No la obra».

El yacimiento

Recorre pasadizos subterráneos por donde irá el alcantarillado y otras instalaciones de servicios, se acerca a los pies del edificio de los legionarios, a un pozo inmenso donde se trabaja en colectores y demás canalizaciones que nunca vemos.

Es la modernización de la ciudad asentada sobre el pasado más remoto. No lo intenten. A ese pasado no llega más que la imaginación. Esto tiene sentido. Esperen.

En el nudo de O'Donnell le cuentan a Ruiz-Gallardón que en su visita de verano podría estar cortando la primera cinta de las obras de la M-30, pero el casi que prefiere que no se cuente y se sujeta a los plazos oficiales: final de año.

Esto no tiene nada de interesante comparado con lo que le sucede a la sombra del puente. «¿Que pasa allí?», interroga con el dedo dirigido hacia el puente. «Es el equipo de arqueólogos», le responden. Y él: «Pues vamos». Es, si le echan mucha imaginación, como una excavación en Egipto pero en pedestre y con coches sobre la cabeza.

«¿Qué habéis encontrado?». Son las preguntas como para romper el hielo. «Industria lítica. Silex... de la Edad del Bronce».

Entonces, uno de esos momentos de *tierra trágame*. Una voz apunta que el equipo de investigadores ha encontrado restos interesantísimos de un... ¡*Bos primigenium*! Y todos, evidente, con cara de vaca que ve pasar el tren. Llega la experta y el alcalde, porque fue el alcalde quien preguntó, que dice: «Y, ¿qué es un *Bos primigenium*?» Ella, con la mejor sonrisa (lo cual fue más bochornoso), que responde: «Como su propio nombre indica, un *Bos primigenium* es un... toro antiguo».

¡Como su propio nombre indica! Más aún: reciente, del pleistoceno. De hace un millón y medio de años. Más o menos. Vista la foto, no hay duda: es un toro. Antiguo, pero toro al fin y al cabo. El debate: cómo llegó allí. Melis se presta voluntario para regresar e indagar. Pero en otro momento, que hay que partir hacia el nudo de La Paloma.

No hay mucho nuevo allí, excepto que dos jovencitos fueron los que dieron la solución a la encrucijada de carreteras que no supieron resolver inicialmente los popes de la ingeniería. El alcalde se va. Un musical lo reclama. Es el único punto de la ruta donde hay atasco. De inmediato la explicación: «Esto es lo que queremos evitar». Vaya, ni que estuviera preparada. La respuesta.

Quizá. Quizá se moleste, quizá la inversión sea elevada, pero la reforma se antoja un mal necesario y clave para poder limitar el tráfico en el centro de la ciudad. Es reflexión, no literal, pero sí fiel, del alcalde cuando se le pregunta si esto acabará alguna vez. Sonrisa de quizá.



El alcalde, junto a Pilar Martínez, al inicio del recorrido en el microbús. / REPORTAJE GRÁFICO: JOSÉ AYMÁ



Ruiz-Gallardón cambia impresiones con un operario.



Con Melis (en primer plano) y Arnáiz (al fondo), oyendo la explicación del nuevo proyecto del puente del Rey, con un túnel menos.



En el nudo de La Paloma, fin del viaje.



El alcalde observa una recreación de las salidas y entrada de los túneles del 'by-pass' Sur.

Cómo evitar 'un Carmelo' en Madrid

Ayuntamiento. Urbanismo crea un centro de control sobre todas las obras municipales en la capital para vigilar la seguridad de los edificios y de los puentes en el entorno de las grandes zanjas. Los datos llegarán a cada segundo a un ordenador central donde se sabrá el estado del terreno al milímetro

CARMEN SERNA

El alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, no quiere verse ni en pintura en una situación parecida a la sufrida en el barrio barcelonés de El Carmelo. Por eso, va a invertir ocho millones de euros para que todas las obras que promueve el Ayuntamiento de Madrid en esta legislatura estén vigiladas «al milímetro y al segundo», según sus propias palabras.

El centro de Seguridad y Control de Obras de Infraestructuras Municipales (SECOIM) va a estar encima de las 18 grandes zanjas que tiene abiertas el Consistorio alrededor de la M-30 y de las otras cuatro, en la zona norte, que faltan por adjudicar.

El miedo del Ayuntamiento es que algún edificio ceda en un movimiento de tierra o que se caiga algún puente y tengan un disgusto. «Cada día se reciben miles de papeles sobre el estado de las obras y al día siguiente otros miles. Un día aparecen en un cajón y así no se puede controlar», denunciaba el coordinador general de Infraestructura, Manuel Melis, para explicar la necesidad de crear un centro informatizado donde se anote hasta el último paso del último peón.

«Muchas veces, se tiene noticias de las obras por los resultados o las molestias, pero es muy importante que los madrileños sepan que en estos momentos que acometemos una transformación urbana sin precedentes, lo hacemos con auténticos parámetros de excelencia técnica y de seguridad», tranquilizó el alcalde.

La ampliación de los túneles en el centro de la ciudad (como el de O'Donnell), las dos tuneladoras en el by-pass sur, las pantallas a la altura del Manzanares (con el dragado del río incluido), entre otras actuaciones, va a provocar grandes movimientos de tierras que tienen que estar controlados al máximo.

1.022 edificios en riesgo

«En este centro se van a recibir todos los datos de las obras a través de los instrumentos de control que se han repartido: 10.000 regletas para medir los movimientos verticales se han repartido por 1.022 edificios, puentes y estructuras que pueden verse afectados en alguna forma; 8.000 puntos de nivelación en las calles y 430 inclinómetros, para controlar los movimientos horizontales», aclaró Ruiz-Gallardón.

Estos miles de ojos repartidos por cada zanja ayudarán a ver, en cada momento, las transformaciones que pueden sufrir pilares y tierra: «Pinchando en el ordenador en cada zona de la reforma podemos saber cuáles son los parámetros en los que se encuentran los puntos de control. Hay un código de colores que determina el nivel de riesgo y qué protocolo hay que activar. Cuando se pasa un umbral concre-



Imagen de las obras de la M-30, en el Nudo de La Paloma. / JOSÉ AYMÁ

La opción tranvía sí vuelve a tomar fuerza en la capital, al menos en la fase de estudio. El alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, sugirió ayer la idea de colocar un tranvía turístico, al más puro estilo 'trenet', en la ribera del Manzanares, cuando se reforme la M-30 y se liberen más de 50 hectáreas de zona verde alrededor del río.

La colocación de este transporte para el paseo turístico por el parque fluvial del Manzanares que se va a crear cuando termine la reforma de la circunvalación, tendría, en principio, menos dificultades de instalación

to, se avisa a los responsables directos que pueden tomar decisiones en el momento. Hasta llegar a la concejala y al alcalde», aclaró ayer el director general de Infraestructura, Manuel Arnáiz.

Así, por ejemplo, si el extensómetro colocado próximo a un edificio de los que están siendo vigilados pasa a nivel rojo, los directores de obra se enteran inmediatamente del nivel de afectación y puede actuarse sobre las grietas antes de que aparezcan. A este proceso es-

EL AYUNTAMIENTO ESTUDIA PONER UN TRANVÍA TURÍSTICO EN LA RIBERA DEL MANZANARES

que en el resto de la ciudad, pero aún así, el Consistorio quiere ver cómo ha ido la experiencia en otras ciudades españolas como Barcelona o Valencia.

La idea del Gobierno municipal es que se pueda incluir este recorrido turístico en tranvía en el concurso internacional que se va a convocar para decidir el proyecto de recuperación del río.

Ante la insistencia de las voces que piden un tranvía para solucionar los problemas de tráfico

de la ciudad, el alcalde de Madrid dice que el problema más grave de permitir el paso a este transporte por las calles de la capital es el cableado por el que discurren las catenarias de los vagones.

Al margen de la peligrosidad, a Ruiz-Gallardón le parece poco estético llenar la ciudad de tensiones. Por eso, además de buscar una alternativa al cable, el tranvía también tendría que ser acorde al entorno urbano madrileño, con un modelo de vagón que no

desentonara con el centro de la capital.

«Hay una modalidad de tranvía, el que hay en Burdeos por ejemplo, que ya no va con cables sino anclado en el suelo», explicaba ayer uno de los expertos municipales a Ruiz-Gallardón. «Hay que ir a verlo entonces Pilar [Martínez, concejala de Urbanismo]», respondía el regidor con la intención de barajar esta posibilidad aunque fuera con un fin turístico.

De hecho, el Consisto-

rio presentó alegaciones al proyecto del Gobierno regional de conectar los PAUs del norte con el centro de la capital, a través de un tren ligero, porque el sistema utilizado implica el cableado de la zona y catenarias por el cielo de la capital.

El entonces consejero de Transportes, Francisco Granados, visitó el último modelo de tranvía en Montpellier que se integra mejor en el paisaje urbano por silencioso, rápido y sin un cableado llamativo.

Para el alcalde, el único modelo de tranvía posible para el centro de la capital es sin un sólo cable.

tán dedicados 500 obreros entre el personal de seguridad de las obras y el de control municipal.

El centro de control de obras incluirá también el plan de auscultación que el Ayuntamiento tiene que realizar en las zonas de posible afección. Para ello, se ha destinado el trabajo de 230 personas que informatizarán todos los datos de los estudios de campo para conocer el estado concreto de los inmuebles.

Además de las regletas y los inclinómetros, la Concejalía de Urba-

nismo ha realizado más de 32.000 ensayos de geotecnia con el fin de catalogar los terrenos por los que discurren las obras y asegura que tiene 22.000 elementos de control para que los madrileños puedan dormir tranquilos.

En las revisiones paleontológicas y de protección de patrimonio, están destinados 90 personas de la obra y seis más, en el análisis de las secciones transversales de acuíferos.

El último grupo de control será

el medioambiental. En total, 35 trabajadores velarán por que no se sobrepasen los niveles de ruido y vibraciones en las obras y por que se mantenga la calidad de las aguas y del aire, sobre todo con los problemas de contaminación que producen las partículas sólidas y el CO₂.

«Cualquier sistema de seguridad del que tenemos noticia que se utiliza en cualquier lugar del mundo con eficacia, se aplica en las obras de la capital», concluye el alcalde de Madrid.