

Gallardón inaugura hoy la primera de las obras de la M-30

EL PAÍS, Madrid
El alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, inaugura esta mañana la remodelación del enlace de la M-30 con la autovía de Barcelona (A-2) por la avenida de América. Es la primera de una larga serie de inauguraciones que se producirán hasta final de año y a lo largo de todo 2006: las de la veintena de actuaciones que se realizan en la M-30 desde septiembre de 2004.

Las únicas dos grandes obras de infraestructuras en esta vía de circunvalación que permanecerán abiertas hasta la primavera de 2007 son el soterramiento de seis kilómetros de carretera bajo las riberas del río Manzanares y la construcción del *bypass* sur, un doble túnel alternativo al congestionado nudo sur.

En el nudo de conexión de la M-30 con la autovía de Barcelona, lo que ha hecho la Concejalía de Urbanismo es habilitar carriles propios para cada movimiento, unos en superficie y otros en túnel. Hasta ahora se juntaban en ese punto, en un mismo carril, conductores que se dirigían a sitios distintos. La consecuencia era un "entrelazado" en la circulación y el consiguiente atasco, según explicó al comienzo de las obras el director general de Infraestructuras Urbanas, Manuel Arnáiz. La obra, a cargo de la empresa Aldesa, ha costado casi 23 millones de euros.

Lamela insta al sector inmobiliario a hacer un código de buenas prácticas

EP, Madrid
El consejero de Sanidad y Consumo, Manuel Lamela, instó ayer al sector inmobiliario madrileño a avanzar en la elaboración de un código de buenas prácticas, durante la clausura de las Jornadas Internacionales de Consumo sobre Vivienda, que organiza su departamento.

En su intervención, el consejero aseguró que la vivienda libre generó en el primer semestre de este año 458 reclamaciones de consumidores, lo que supone el 4,8% de las quejas formalizadas ante la Dirección General de Consumo de la Comunidad de Madrid en ese período.

Lamela aseguró también que las cifras de reclamaciones vienen siendo estables. En 2004 fueron 865, dentro de un sector que genera unas 120.000 transacciones de compraventa al año sólo en la región.

La mayor parte de las reclamaciones del primer semestre de 2005 correspondieron a la compra de vivienda en aspectos como defectos de construcción, problemas con el contrato, falta de información, servicio defectuoso y cláusulas abusivas.

El consejero madrileño informó también de que en el primer semestre del año han sido incoados 127 expedientes sancionadores, lo que derivó en multas a empresas del sector de la vivienda por un importe superior a 1,5 millones de euros.

Fomento niega que el túnel bajo la calle de la Montera suponga riesgo para los vecinos

El coordinador de Infraestructuras del Ayuntamiento alertó de la proximidad de las casas

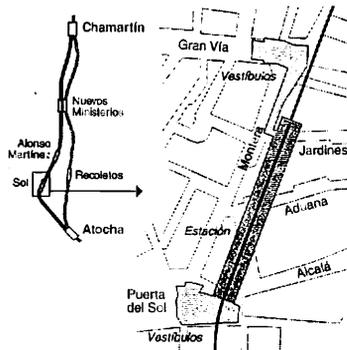
V. G. C. Madrid
El Ministerio de Fomento está inyectando cemento líquido bajo la Puerta del Sol para solidificar el terreno entre los cimientos de los edificios y el techo del nuevo túnel de la *risa*. Asegura que con esa medida está "ga-

rantizada" la seguridad de las viviendas. Así lo explicó ayer un portavoz gubernamental, en respuesta a la publicación de una carta que el catedrático de ingeniería Manuel Melis—coordinador general de Infraestructuras del Ayuntamiento y respon-

sable de la mayor ampliación de Metro—envió a la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, el pasado febrero. En ella alertaba sobre el "riesgo" de hundimiento de una decena de edificios de Sol cuyos cimientos están a menos de 15 metros del túnel.

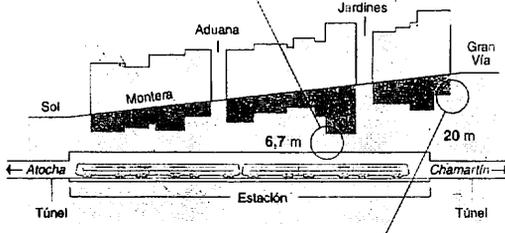
La estación de Cercanías de Sol

La nueva estación de Sol se excavará bajo una zona muy poblada y con viviendas antiguas. La bóveda del túnel se encuentra, en algunos casos, muy próxima a los cimientos de los edificios.



LOS EDIFICIOS SOBRE LA ESTACIÓN DE SOL

Los cimientos del edificio más profundo quedan a algo más de seis metros de la bóveda de la estación.



La mayor distancia entre los cimientos de un edificio y la estación se registra cerca de la Gran Vía, con algo más de 20 metros.

Fuente: Ministerio de Fomento y elaboración propia.

■ LAS SOLUCIONES A LA PROXIMIDAD DEL TÚNEL

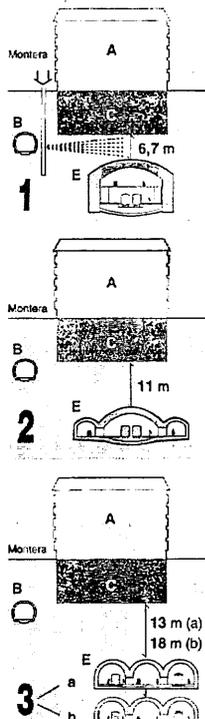
- A. Edificios.
- B. Metro, línea 1.
- C. Cimientos.
- E. Estación.

Ministerio de Fomento

1 Está inyectando una lechada de cemento, bentonita y aditivos bajo los edificios cercanos a la bóveda de la estación de Sol.

Otras soluciones

- 2** Los viajeros se mueven por túneles laterales adyacentes.
- 3** Los trenes entran a la estación por túneles separados por un andén (a). Si se rebaja la pendiente del trazado, la estación puede quedar aún más profunda (b).



G. HEFMOSCO

El 28 de abril de 1998, 14 familias tuvieron que ser desalojadas de sus viviendas de madrugada tras producirse un movimiento de tierras y una fuga de agua bajo los cimientos del edificio en el que vivían, en el número 66 de la avenida de la Reina Victoria. En ese punto se estaba construyendo la estación de metro de Guzmán el Bueno, dentro de las obras de ampliación de la red acometida por el entonces presidente regional, Alberto Ruiz-Gallardón.

De las 72 estacio-

El precedente de Guzmán el Bueno

nes de metro que construyó la Consejería de Urbanismo durante el gobierno de Ruiz-Gallardón, sólo ésta se hizo por el método de "caverna", es decir, desde el subsuelo. El resto se realizó "a cielo abierto", excavando desde la superficie. "El método en caverna es siempre más peligroso. Por eso es conveniente construir

las estaciones a mucha profundidad, para que, si hay cualquier problema con las conducciones de luz, agua o gas que hay por el subsuelo, no provoquen un movimiento del terreno que afecte a los cimientos de los edificios", explican expertos consultados.

La estación de Guzmán el Bueno se construyó a 20 metros de

profundidad y, aun así, la rotura de una cañería provocó un socavón que hizo temer a los técnicos de Urbanismo por la seguridad del edificio desalojado y de la adyacente clínica Loreto.

Al día siguiente, la Consejería de Urbanismo procedió a inyectar hormigón en el subsuelo para cimentar la zona afectada, lo mismo que ahora está haciendo el Ministerio de Fomento para asegurar el terreno que hay entre el techo del túnel de la Puerta del Sol y las viviendas.

"imprescindibles" inyecciones de cemento, las que Fomento realiza desde marzo.

El ingeniero de la Universidad de Cantabria sólo critica del método de construcción "su lentitud y coste". La obra, cuya inauguración está prevista para 2007, costará 320 millones (80 millones sólo en el tramo de Sol).

Según el ministerio, este informe demuestra que el proyecto es

"totalmente seguro" y que no hay "ningún riesgo" para los edificios. "Podría haberse hecho el túnel más profundo, si, pero en esa zona del subsuelo hay un acuífero. Además, la estación estaría tan profunda que los usuarios de cercanías tendrían que estar subiendo y bajando la altura equivalente a un edificio de 14 plantas", indicó el portavoz.

Manuel Melis reiteró ayer

que, a su juicio, la estación debería haberse excavado a 20 metros de profundidad, porque "en zonas tan pobladas cualquier problema puede desembocar en algo serio". Pero confió en que, "si se consolida bien el terreno con las inyecciones de lechada, será seguro". Melis subrayó que escribió a la ministra desde su condición de catedrático y no como cargo de la Concejalía de Urbanismo.