

Transporte en Madrid

El nuevo 'macrotúnel' de Pío XII ya atraviesa de este a oeste la ciudad

Abierta al tráfico la prolongación del subterráneo que conecta la M-30 y Monforte de Lemos

D. B., Madrid
Más de 24.000 vehículos diarios pueden utilizar desde ayer el nuevo túnel que cruza el paseo de la Castellana y permite ir desde la avenida de Pío XII y la conexión con la M-30, en el este, hasta la avenida de Monforte de Lemos, en el oeste. El subterráneo, de 1.380 metros de longitud, quedó abierto al tráfico después de 19 meses de obras. Cuando se inaugure su túnel gemelo para el sentido contrario de circulación, aún en ejecución, el doble pasadizo enlazará de ida y vuelta el entramado subterráneo de las torres de la Castellana con el renovado nudo de la Paloma.

El tramo inaugurado ayer por el alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, supone una prolongación del que ya existía en la avenida de Pío XII. Se ha acondicionado, reformado y ampliado, pasando de 800 metros a 1.360. El objetivo es soterrar el 60% del tráfico existente hasta ahora en la confluencia de la avenida de Burgos y la de Pío XII, donde se formaban grandes atascos.

Salidas cerradas

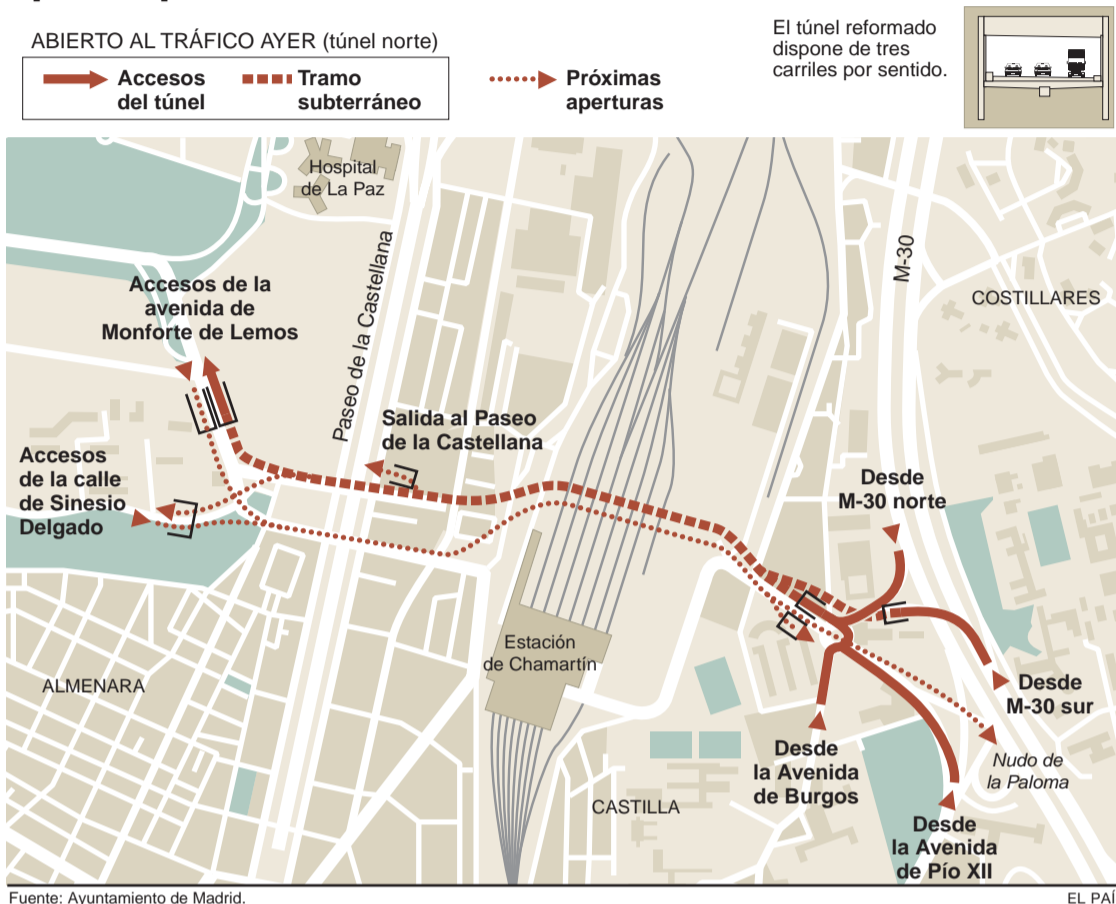
El nuevo pasadizo cuenta con tres carriles y en un futuro tendrá salidas hacia el paseo de la Castellana y la calle de Sinesio Delgado, que desemboca en la carretera de La Coruña. De momento, sólo existe la salida hacia la avenida de Monforte de Lemos, "porque la Castellana se encuentra muy congestionada con las obras de las cuatro torres [que se construyen sobre los terrenos de la antigua Ciudad Deportiva del Real Madrid] y no conviene inyectar más tráfico en la zona", explicó Javier Maestro, jefe de la obra inaugurada.

Cuando se complete el otro

D. B., Madrid
Los vecinos y comerciantes de la calle de Costa Rica acumulan 30 meses de obras en 10 años. Y no han acabado. El año próximo aparecerán de nuevo ante sus casas las excavadoras. El Ayuntamiento ha proyectado un nuevo túnel de 750 metros para unir los ya existentes en las plazas de República Dominicana y de José María Soler, distantes menos de un kilómetro. El plan llega sólo siete meses después de que fuera inaugurado el último subterráneo.

En 1995, el entonces alcalde José María Álvarez del Manzano acudió a la inauguración del túnel de la plaza de la República Dominicana. Los vecinos aplaudieron la obra que unió la calle de Alberto Alcocer con Costa Rica y que costó 2.500 millones de pesetas (15 millones de euros). Diez años después, el pasado diciembre, la escena se repetía, sin la misma algarabía del vecindario. Ruiz-Gallardón abrió al tráfico el pasadizo de la Plaza José María Soler, apenas dos manzanas más allá del anterior, con un coste de 24 millones. Desde el primer momento los vecinos pidieron aprovechar la obra para unir ambos subterráneos. Eso se hará, pero en el próximo mandato y con otra obra mediante.

Apertura parcial del túnel de Pío XII



túnel paralelo, el Ayuntamiento habrá invertido en ambos casi 43 millones de euros. "Es una mejora de infraestructuras necesaria para los nuevos desarrollos urbanísticos de la zona", afirmó Ruiz-Gallardón en referencia a las oficinas de los cuatro rascacielos, que incrementarán considerablemente el tráfico de vehículos en el arco norte de la M-30.

El alcalde felicitó reiteradamente a los jefes de obra Francisco Rodríguez Bernardo y Javier Maestro, presentes en el acto y

responsables del adelanto de 11 meses respecto a la fecha prevista en un principio para la inauguración. "Lo más complicado ha sido superar las vías de agua del Canal de Isabel II, y no alterar las vías de tren de la Estación de Chamartín", explicó Bernardo, que pronosticó también un adelanto para el túnel sur, el de sentido contrario (previsto para junio de 2007). "Hemos seguido nuestra política de no esperar para inaugurar una obra. Si se puede utilizar, se abre", dijo el alcalde.

Ruiz-Gallardón reiteró algo que ya había prometido el día anterior: "Este es el último verano de obras en la capital". Algo menos eufórico que en anteriores inauguraciones —la más apoteósica, la de la salida a la superficie de la tuneladora *Dulcinea* hace diez días—, el alcalde estuvo acompañado por la concejala de Urbanismo, Pilar Martínez, y por Juan Miguel Villar Mir, presidente de la constructora OHL, encargada del túnel, a la que el también alcalde elogió.

tán los beneficiados: los vecinos. "El tráfico nocturno es insoponible", afirma una mujer que pasea a su hijo. Pero añade: "Levantar otra vez la calle, cuando pedimos que unieran ambos túneles hace un año, me parece innecesario".

El Ayuntamiento se escuda en las peticiones vecinales para volver a abrir la calzada. "No nos podemos echar atrás. Si lo pedimos entonces, no nos vamos a negar ahora"; "Se va a quedar la zona más tranquila"; "Aunque sean muchos meses, merece la pena", se escucha en una tertulia. "Es un total disparate. Que lo hubieran hecho antes", asegura Javier Gonzalo, un joyero que ya ha consultado al barrio para exigir indemnizaciones: "Hace una semana vino un cliente diciéndome que no venía desde hace un año por el follón de las obras".

El enfrentamiento entre hogares y comercios es palpable. Fernando Muñoz, un taxista que también vive en el barrio, expresa el punto de vista de los dos colectivos. "¿Quién paga la obra? Esta bien que desaparezca el tráfico, pero, al final, comercios y vecinos somos los que vamos a pagar tres túneles cuando podíamos haber ahorrado años de escombros", reflexiona el taxista.

Tres subterráneos para 900 metros

Los vecinos de Costa Rica afrontan la construcción del tercer paso inferior en 12 años

Reforma del túnel de Costa Rica



"Si me levantan la calle otra vez, vendo el local", afirma Jaime Benito, propietario de una copistería. "Si entierran este tramo, la calle se queda comercialmente

muerta. Los vecinos se tienen que dar cuenta de que esto no es una urbanización", se queja Benito, como la mayoría de los comerciantes. En el lado contrario es-

Último fin de semana de libre circulación de coches en Lavapiés

EL PAÍS, Madrid
El barrio de Embajadores, con Lavapiés en su seno, pasará a ser Área de Prioridad Residencial el próximo lunes, 31 de julio. A partir de ese día sólo podrán circular por sus calles los coches de residentes, el transporte público, los vehículos de urgencias y, en horario diurno (de 7.00 a 22.00), las motocicletas. El horario de carga y descarga de mercancías se limita a tres horas por la mañana: de 10.00 a 13.00. Algunas calles principales del barrio, como Colegiata, Magdalena o Santa Isabel quedan fuera del área restringida.

El asunto más espinoso es el del horario de carga y descarga. Decenas de comercios de venta al por mayor ubicados en Lavapiés, la mayoría regentados por chinos, utilizan constantemente este servicio y han protestado por las nuevas medidas municipales. El Ayuntamiento ha comunicado a los afectados que les ofrecerá facilidades si deciden abandonar la zona e irse a las afueras, a polígonos industriales donde no existen restricciones para la carga y descarga.

Durante una primera fase, los meses de agosto y septiembre, el Área de Prioridad Residencial estará controlada por policías municipales y agentes de movilidad que informarán de la prohibición de paso a los no residentes, aunque no multarán a nadie. A partir de octubre ya habrá sanciones. Los agentes serán sustituidos a finales de año por unas cámaras lectoras de matrículas. Los vecinos del barrio pueden pedir las tarjetas de residente en las oficinas de atención al ciudadano o en el teléfono 010.

La Asociación de Comerciantes y Mayoristas de Centro y la patronal Copyme han expresado su rechazo al cierre al tráfico del barrio de Lavapiés, por considerar que dificultará su actividad y que supone una clara restricción de la libertad de empresa. Muchos vecinos, sin embargo, cuentan los días que faltan para ver sus calles limpias de camiones y cartones.

Reservas de agua

En millones de metros cúbicos

