



El alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, pasea por el bypass sur, último túnel de la M-30 en ser inaugurado. / GORKA LEJARCEGI

Bagdad arriba, Europa abajo

Un periodista de guerra recorre en taxi la M-30 el día de su última inauguración

RAMÓN LOBO, Madrid
Hay una parte de Madrid que parece un teatro al revés. En sus tripas esconde el escenario más elegante —25 kilómetros de modernos y hermosos túneles (aunque aún quedan operarios puliendo la posinauguración)—; y en la superficie muestra lo más feo, lo que se acumula detrás del decorado: máquinas, andamiajes y tramoyistas.

En las veras de lo que debió de ser el río Manzanares, hoy un hilito de agua pardusca en espera de una resurrección, no hay pájaros —huyeron de los traqueteos, como los de Valencia escaparon de las cadenas de los carros de combate en el 23-F—, ni multitud de carteles de *se vende* colgados de los balcones de las viviendas (quizá en espera de un pelotazo inmobiliario después de tanta paciencia).

Ignacio, un taxista de 61 años que no escucha la COPE, recorre los nuevos túneles de la M-30 —que toda ella se ha mudado al poco poético nombre de Calle 30— descodificando señales y carteles repletos de cifras y nombres: Badajoz, A-5; Toledo, A-42. “Hay que estar muy atento porque te pierdes con facilidad. El otro día me equivoqué con una señora y acabamos en la carretera de Valencia”, dice el taxista. “Después, ella me comentó: ‘¡Esto ha quedado muy bien y después se meten ustedes con Gallardón!’”.

Los letreros luminosos (la mayoría de los del tramo inaugurado ayer estaban apagados) marcan 70 de límite de velocidad. Ignacio es el único que no lo supera. Le adelantan coches, camiones y hasta una apresurada patrulla de la policía municipal. “Cuando pongan los radares se van a forrar. Sólo

con las multas podrán pagar todo esto en dos días”.

La obra es faraónica. Dos, tres y cuatro carriles y una buena iluminación (excesiva en algunas incorporaciones, como la de Marqués de Vadillo). El ruido de los extractores de aire (¿o se llaman purificadores?) es constante. Ni todo ese runrún mecánico puede con la radio a todo volumen de un hortericillo que viaja con la ventana baja y música máquina a bordo. En los

lados de los túneles se suceden las salidas de emergencia y hay zonas para que estacionen los vehículos averiados. Pese a ello, angustia pensar en un gran atasco.

El asfalto del llamado *bypass* sur (¿quién diablos eligió el nombre?) está bastante sucio: regado de pegotes de tierra y manchas de aceite o gasolina. En algunas entradas se acumula un polvillo peligroso. La M-30 enterrada (dentro funciona el teléfono móvil aunque di-

cen que no el GPS; Ignacio, el taxista sin COPE, no lo usa) tiene un punto negro en dirección Este. El cartel indica el desvío de la calle O'Donnell, pero la maniobra hacia la derecha resulta arriesgada por la cantidad de carriles a cruzar y la prisa de los conductores. “Hay que ser un poco suicida para conseguirlo”, se queja el taxista que fracasa en el primer intento y termina por dar la vuelta delante del tanatorio, junto a la mezquita blanca.

Encima de los modernos túneles, de esa Europa subterránea y modernísima, hay otro mundo: una superficie en guerra, un frente de lucha sobre un río-víctima. Una zona desangelada y polvorienta. Una especie de Bagdad en reconstrucción frenética. Allí, detrás del escenario que está a la vista trabajan cientos de personas con un vínculo común: son inmigrantes. Una babel de lenguas y acentos latinoamericanos (prima el de Ecuador) y de subcontratas que mudan de logo y de uniforme cada pocos metros. “El único español es el que lleva las manos en los bolsillos y grita mucho. Es el jefe”, dice Manuel, que vive en el 69 de la avenida de Portugal.

En la glorieta de Pirámides, un tipo sentado en un Smart de la

Vivaldi y lágrimas en el túnel

El alcalde inaugura emocionado el último tramo del soterramiento de la vía de circunvalación, el proyecto estrella de su mandato

J. SÉRVULO GONZÁLEZ, Madrid
“Se acabó. Porque yo me lo propuse y sufrí, como nadie ha sufrido en mi piel”... la popular canción de María Jiménez fue idónea ayer para que el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, estrenase el último túnel de su proyecto estrella: el soterramiento de cerca de 56 kilómetros de la M-30.

Gallardón no cantó, ni siquiera recitó la letra, pero a tenor del entusiasmo que mostró durante el acto de inauguración, la canción hubiera sido más oportuna que la ‘Primavera’, de las *Cuatro Estaciones* de Vivaldi, que recibió a los tres autobuses que formaban la multitudinaria comitiva municipal. Una quincena de paneles con los tramos más importantes del megaproyecto, que ha costado 3.508 millones de eu-

ros, decoraba el interior del último subterráneo, el túnel sur del *bypass* sur, un itinerario expreso de 4,2 kilómetros, entre el estadio Vicente Calderón y la avenida del Mediterráneo.

Este túnel enlaza con otros subterráneos reformados y permite recorrer en coche más de 12 kilómetros sin ver el sol, desde la avenida de Portugal hasta la carretera de Valencia (A-3). Por eso, Gallardón asegura que es el túnel urbano más largo del mundo.

A dos días de la apertura de la campaña electoral, el alcalde inundó el último tramo del túnel con la frase “compromiso cumplido”. Era una clara alusión a un proyecto que se ha topado con muchos obstáculos, “técnicos y de otra naturaleza...”, según dijo.

Este último túnel permite

evitar el nudo sur, uno de los puntos con más tráfico de la ciudad, por donde circulan cerca de 260.000 vehículos a diario. Además, los conductores se ahorrarán 1,5 kilómetros. Para horadarlo se ha necesitado la presencia de la tuneladora más grande: *Tizona*, un monstruo de acero que ha horadado 46 metros diarios durante seis meses. En parte por eso, sólo este tramo ha costado cerca de 622 millones de euros.

El regidor no ocultó su alegría. “Se nos ve contentos porque estamos contentos”, proclamó nada más comenzar su discurso. Tanto fue su alborozo que la emoción pudo con él y se le escapó una lágrima.

Mientras, vecinos del nudo sur siguen con su crítica de las chimeneas de expulsión de humos de los subterráneos.

En la superficie hay otro mundo: un espacio en guerra, un frente de lucha sobre un río-víctima

concejalia de Medio Ambiente se encarga de medir los ruidos. Del techo brota un tubo-antena que lo capta todo. El hombre resuelve ensimismado un sudoku y escucha música por los auriculares del MP3 en espera de que el trabajo lo haga el ordenador. “No me encargo del ruido de las obras, sino el del tráfico”, explica. En el paseo de Yaserías, una caseta de Urbanismo se anuncia como Punto de Atención al Ciudadano. Un rumano que vigila la obra comenta: “Es un punto de desinformación. Lleva tres semanas cerrado”.