

El enlace de la M-30 con la A-3 tendrá dos nuevos subterráneos

## En el inicio del gran túnel



Madrid, 13/01/2006. Elena Delgado

Fotos: Juan Luis Jaén

**El nudo de la A3 es el comienzo del 'supertúnel' que, una vez acabadas las obras de la M-30, se convertirá en el más largo de Madrid con diferencia. Unos 10 kilómetros de subterráneo unirán bajo tierra las proximidades de la Plaza de Conde de Casal con la carretera de Extremadura, un proyecto que se inicia con los dos primeros túneles en el enlace de la M-30 con la carretera de Valencia, al que sigue el bypass sur. Los de la A-3**

**evitarán entrar a la ciudad a los cientos de vehículos procedentes de la carretera Valencia o de la M-30 que quieren enlazar indistintamente con estas vías.**

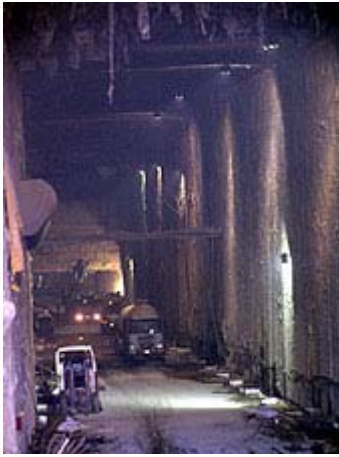
Como una oruga, la obra de la M-30 se va haciendo paso por las profundidades de la ciudad. Gigantescas galerías, túneles bajo otros túneles, subterráneos que sortean inmensos colectores por los que podría desfilar un ejército. En definitiva, poderosos agujeros oscuros que se convertirán dentro de unos meses en la clave de la remodelación de la vía. Lo que será el 'supertúnel' de la M-30 y que permitirá cruzar Madrid desde la carretera de Valencia hasta la N-V bajo tierra se inicia en el enlace de la A-3, constituyendo la quinta actuación de Calle 30 en el Arco Este y una costosa obra de 160 millones de euros. Dos túneles, uno de salida de Madrid y otro de entrada, y de 500 y 1.200 metros respectivamente, serán el remedio a las congestiones diarias de tráfico que se concentran desde la entrada a la M-30 Norte y M-30 Sur de todos aquellos vehículos procedentes de la carretera de Valencia y que salen de la capital cuyas repercusiones afectan a la misma Avenida del Mediterráneo y a la plaza de Conde de Casal. La obra en marcha es "el único remedio posible a los problemáticos enlaces concebidos hace años y ya obsoletos", dicen los ingenieros responsables del proyecto.

La constructora Sacyr, adjudicataria de este tramo, trabaja las 24 horas del día desde octubre de 2004 para finalizar la obra en tiempo récord. Aunque el plazo previsto de ejecución era de 24 meses "acabaremos antes", dicen sus responsables, sobre todo en lo que respecta al primer subterráneo, que ellos denominan 'túnel 1' y que estará finalizado a principios de abril. El segundo y más largo tendrá que esperar hasta junio para ver su conclusión y, aún más, puesto que su apertura deberá coincidir con la del bypass sur, un proyecto que unirá bajo tierra la avenida del Mediterráneo en las inmediaciones del actual enlace con el paseo de Santa María de la Cabeza.



El primero de los dos pasos permitirá enlazar la M-30 desde el norte directamente con la A-3 a través de 500 metros de subterráneo, eliminando definitivamente la entrada que obligaba a los vehículos a subir por la calle Hermanos Fernández Shaw hasta la plaza Conde de Casal, ya en el corazón urbano, para desde allí conectar con la carretera de Valencia. "Era un enlace que había que eliminar a toda costa ante la problemática de tener de enviar a los coches a la ciudad", aseguran los técnicos de Sacyr. Totalmente excavado ya, máquinas y operarios trabajan en su interior dándole un aspecto vital y equipándolo de todas las instalaciones necesarias.

Mientras, el túnel parejo es aún un enlace sin final. Un imponente muro de tierra se levanta



en la oscuridad ante los focos que iluminan el traqueteo de las excavadoras, las cuales ya han recorrido más de medio kilómetro bajo tierra y se afanan aún por acabar el agujero, un trabajo delicado y largo que se complica con el cruce de ambos subterráneos en un aspa en el que el segundo túnel deberá salvar, aún más hundido, al primero. Para ello una vez colocados los pilotes y las losas se necesita una inmensa galería para colocar las losas intermedias y seguir así rascando las entrañas de Madrid hacia las profundidades, buscando la salida de la A-3. Este es el estado actual de este subterráneo que engullirá a los vehículos procedentes de Valencia para llevarlos hasta la M-30 Sur.



A pesar de la laboriosidad de esta obra, Sacyr ha logrado reducir el presupuesto inicial de más de 170 millones de euros en un seis por ciento. Y todo gracias a que ha cambiado el método de excavación de los túneles. "El proyecto original preveía utilizar el método alemán que precisa una excavación manual", explica Mercedes Jack, ingeniera de la dirección de obras de Calle 30. Esta fórmula ha reconvertido a muchos mineros del norte de España que ahora se dedican a hacer subterráneos en Madrid, según afirma. Jack reconoce que el método es uno de los más seguros, a diferencia del austríaco, prohibido en la Comunidad de Madrid y que se utilizaba en las obras del Metro de Barcelona cuando se produjo el hundimiento en el barrio del Carmelo. Sin embargo, al abrigo de los cortes de tráfico y los desvíos obligados por las obras del cercano bypass se

decidió cambiar la fórmula y excavar al descubierto con pantallas y losas de cubierta, un método más "engorroso" para la vida de la ciudad pero más barato y más rápido, explican los técnicos de Sacyr.

#### **La inmensidad de los colectores**

La excavación de los túneles no sólo ha significado ahondar en las profundidades sino también desviar los grandes colectores de aguas residuales y de servicios que habitan bajo la M-30. "Eso ya es de por sí una gran obra porque hay que hacer nuevas galerías de un tamaño desorbitado para reconducir estas vías de agua, luz, gas y otros servicios", reconoce Mercedes Jack. Además, gracias a esta obra, el puente de la Lira -que une la A-3 con la M-30 Sur-, cuyo futuro era la demolición, será transformado, a petición de los vecinos, en un paso peatonal con un carril bici mientras que los alrededores de Conde de Casal en los márgenes de la carretera de Valencia se convertirán en parques y zonas ajardinadas con un total de 85.000 metros cuadrados de áreas verdes.

Técnicos e ingenieros no se cansan en alabar los equipamientos de los que estarán dotados los dos túneles que pretenden ser "los más seguros del mundo", asegura Jack. Desde los sistemas de ventilación que impulsarán el aire de fuera y absorberán el de dentro, pasando por las salidas de emergencia, los detectores de opacidad, de oxígeno y dióxido de carbono, las dos tuberías de irrigación, las cámaras de televisión cada 30 o 60 metros, la megafonía o los sistemas de detección de incendios. Todo para evitar cualquier tragedia. Además estarán dotados de un cuarto técnico informatizado que controlará todas estas instalaciones y desde un nuevo centro de control del Ayuntamiento que centralizó la seguridad de toda la -30. "Para su próxima construcción y puesta en marcha hemos dedicado horas de reuniones con bomberos y demás cuerpos de seguridad para que todo funcione a la perfección", concluye la ingeniera.

<http://www.madriario.es/mdo/actual/canales/infraestructuras/ReportajenuadoA3-130106.php>

