

«Dulcinea» y «Tizona» han superado la velocidad y la producción prevista para abrir el «by-pass» sur de la M-30

MERCEDES CONTRERAS. MADRID.

«Dulcinea» y «Tizona» se han convertido en las estrellas más llamativas de las obras de transformación de la M-30. Con sus escudos de corte de algo más de 15 metros de diámetro han pasado a ser las tuneladoras más grandes. Estas dimensiones no se habían utilizado ni en Madrid, ni en Europa, ni en el mundo.

Se han fabricado expresamente para horadar los casi cuatro kilómetros del by-pass sur que unirán la nacional de Valencia y la M-30, a la altura de la plaza de Conde Casal, con el paseo de Santa María de la Cabeza y los túneles que discurrirán junto al río Manzanares. El objetivo era que tuvieran capacidad para abrir hueco a los tres carriles con los que, como poco, contará el trazado de la nueva circunvalación soterrada. Eso no podían hacerlo las tuneladoras que se utilizan para ampliar el Metro, puesto que sólo tienen 9,5 metros de diámetro. El equipo técnico del Ayuntamiento, liderado por Manuel Melis, se puso manos a la obra para diseñar y buscar estas máquinas. Ya en el Boletín de las Comunidades Europeas de finales de 2003 se publicaron las características que se necesitaban. Una tuneladora de 15,2 metros de diámetro, con un empuje de 30.000 toneladas y un avance no inferior a 70 milímetros por minuto.

Varias empresas se mostraron dispuestas a ofertar el producto. Entre todas las diferencias eran escasas, aunque en esos primeros momentos Manuel Melis ya vio novedad en la máquina alemana. «Tiene —dijo en su día— dos cabezas, una más pequeña interior que gira en el sentido contrario a la grande, lo que ofrece mayor estabilidad y seguridad al conjunto».

Al final, se hicieron los encargos de las dos máquinas acorde con el terreno que debían excavar. Ambas son similares, aunque tienen distinta procedencia y variaciones en dimensión y peso.

«Dulcinea», que ha costado 40 millones, fue fabricada en Alemania por la empresa Herrenknecht. Incluso el ministro consejero de la embajada de este país estuvo presente, con el alcalde Ruiz-Gallardón, cuando la tuneladora comenzó su andadura e incluso aseguró «Madrid tiene una atracción más».

Sus 4.366 toneladas y sus 107 metros de longitud han agujereado el subsuelo a 30 metros de profundidad. A ese nivel se montó, durante 3 meses, en los aledaños de Conde de Casal.

A finales del pasado noviembre comenzó su andadura y a una velocidad de 500 metros al mes, cuando lo previsto eran 300, salió a la luz, el pasado día 18 de julio, en Arganzuela. Había superado, según dijo la concejala de Urbanismo, Pilar Martínez, la prueba del algodón ya que pasó bajo el invernadero de Arganzuela sin mover un sólo cristal. Acababa de terminar, con sus dovelas de hormigón ya puestas y con dos meses de adelanto, el túnel norte del «by-pass» sur de la M-30.

«Tizona», por su parte, se está encargando del túnel sur, que va de Santa María de la Cabeza a la avenida del Mediterráneo. Comenzó a trabajar en los primeros días de abril.

Japón y Asturias

Es de tecnología japonesa y parte de su fabricación se ha llevado a cabo en Asturias. Una de sus diferencias es que cuenta con motor eléctrico en lugar de hidráulico. Por lo demás, es bastante similar a su compañera, ya que «Tizona» tiene 148 metros de longitud y pesa 4.200 toneladas. Es capaz de empujar 31.700 toneladas y de perforar diariamente hasta 24 metros. Esas, al menos, eran las previsiones, ya que las malas lenguas decían que la excavación la estaba haciendo lenta.

Este punto lo desmintió Manuel Arnaiz, director general de Infraestructuras. «Al principio —dijo— fue un poco más lenta que «Dulcinea» pero ahora supera su velocidad. Saldrá, tal y como estaba previsto, en otoño. Incluso, podríamos hablar de octubre».

Desmontaje

Cuando llegue ese momento habrá que desmontar a «Tizona», al igual que se está haciendo ya con «Dulcinea». Se tardará unos dos meses. Luego, tras una buena revisión, su futuro dependerá de las distintas empresas constructoras que ya estudian proyectos a nivel mundial para intentar ponerla a trabajar. Este es el caso de Dragados, que ha conseguido ya un tramo del Metro de Nueva York. Aunque uno de los destinos de «Dulcinea» o «Tizona» podría estar en el mismo Madrid: el cierre norte de la M-50. Lo que es evidente es la satisfacción, según aseguró Arnaiz, por el comportamiento de las dos tuneladoras que, no hay que olvidarlo, eran prototipos. No se habían usado nunca máquinas con esa dimensión.

http://www.abc.es/20060829/madrid-madrid/dulcinea-tizona-superado-velocidad_200608291023.html