

Los efectos de la tromba de granizo

"Quizá la M-30 se hizo muy rápido"

Cinco expertos en urbanismo, arquitectura, construcción, emergencias y geología analizan la debilidad de la vía ante la lluvia

DANIEL VERDÚ - Madrid - 12/09/2008

Sólo han pasado 15 meses desde su inauguración. Pero ya van ocho colapsos por inundación. La M-30, la obra de soterramiento urbano más cara jamás realizada por el Ayuntamiento (costará a los madrileños unos 4.800 millones de euros) ha fallado demasiado. Esta es la conclusión unánime a la que llegan los expertos consultados por este periódico. Eso, y que quizá hubo demasiada prisa por terminarla (se construyó en dos años). A la inundación del miércoles hay que añadir un nuevo incendio en una subestación eléctrica que se produjo ayer en Madrid. ¿Están las infraestructuras de la capital preparadas para la adversidad?

"Las infraestructuras se calculan para que en ciertos momentos se saturen y puedan colapsarse. Las autopistas, por ejemplo, están pensadas para que se saturen en un 5% de las ocasiones. No se hace una autopista de 20 carriles para que esté vacía todo el año. Es más útil cuatro carriles y que se colapse una vez al año", explica Pedro Ortiz, arquitecto y ex director general de Urbanismo de la Comunidad de Madrid.

"Lo mismo sucede con las demás infraestructuras. A veces, el cálculo desprende que es preferible reparar los desperfectos de una tromba de agua que se produce una vez por siglo, que gastar mucho dinero en una estructura más resistente. En Madrid hay infraestructuras hechas en diferentes momentos, y quizá no siempre se tuvo en cuenta la periodicidad de las adversidades".

En el caso de la M-30, desde luego, no es por dinero ni por modernidad. "Esa vía tiene unos depósitos de descarga inmensos que absorben el agua excedentaria del río para homogeneizar el flujo y poder tragar poco a poco. El agua queda un tiempo ahí remansada y luego va tragando. Pero parece que no están en el sitio adecuado o que no tienen suficiente volumen", insiste Ortiz.

Una tesis parecida esgrime un técnico de bomberos que conoce la obra. "Se ha advertido al Consistorio de que el sistema de evacuación está infradimensionado. No hay capacidad. Y ha sido un problema de dinero", explica pidiendo guardar el anonimato.

El arquitecto y premio Nacional de Urbanismo José María Ezquiaga apunta también al factor tiempo. "En parte se puede explicar porque la obra se realiza con mucha celeridad. Quizá demasiado. Si se hubiera hecho

más despacio, además de diversificar el gasto en otras infraestructuras que se necesitan, se podrían haber corregido errores. En este caso no se ha podido hacer".

"Los cálculos de inundabilidad se hacen a 500 años. Técnicamente eso es sencillo", señala el catedrático de Construcción Salvador Pérez Arroyo. "En este caso, o es un problema de coordinación de administraciones, de mantenimiento o un error de diseño. Yo tengo una gran fe en el ingeniero que lo hizo (Manuel Melis). Pero en una guerra hasta los generales se equivocan", apunta Pérez Arroyo.

La M-30, en algunos tramos, discurre por debajo del nivel freático. Este podría ser otro problema añadido en caso de lluvia intensa. "No es normal que se inunde tanto. Las lluvias afectan a todas las infraestructuras.

Pero siempre le toca a la M-30 entre San Pol de Mar y Legazpi", analiza Luis Suárez, presidente del Colegio de Geólogos de Madrid. "Cuando llueve, el terreno de Madrid no atrapa nada porque carece de vegetación. Y las bombas de achique se inundan porque quizá no tienen capacidad. Debería estudiarse un sistema de drenaje que permita que esto no ocurra. Pero es complicado, porque en algunos tramos discurre por debajo del nivel del río", insiste Suárez.

Hay que estudiar los sistemas de drenaje", dice el presidente del Colegio de Geólogos

http://www.elpais.com/articulo/madrid/M-30/hizo/rapido/elpepuespmad/20080912elpmad_7/Tes