

## AL FINAL DEL TÚNEL LA COMPARACIÓN ENTRE MADRID Y BARCELONA



**Puerta del Sol.** Las obras de la estación, construida a 40 m de profundidad, ocupan la parte oriental desde hace un año

J.V. AROCA / F. PEIRÓN  
Madrid / Barcelona

**C**onstruir un túnel puede convertirse en un curioso experimento de psicología social. El nuevo corredor ferroviario de ocho kilómetros que cruza el centro de Madrid de punta a punta se ha realizado sin que nadie o prácticamente nadie advirtiese lo que ocurría bajo sus pies. El mayor quebradero de cabeza lo dieron las bocas de ventilación y las galerías de evacuación construidas en el recorrido. Poco más. Los técnicos del Ministerio de Fomento que han trabajado en esta obra aseguran que en los casi dos años que se prolongó la perforación, desde junio del 2004 hasta finales del 2006, sólo consiguieron probar de un modo certero el caso de tres personas que sí advirtieron el paso de la tuneladora bajo su casa.

Todos los inquilinos de los edificios afectados habían sido informados de la obra. La administración hizo no menos de una inspección por cada uno de los inmuebles. Pero los vecinos no sabían en qué momento exacto se iba a realizar la perforación. De este modo se produjeron situaciones curiosas como la relatada por uno de los responsables de la obra. "A mediados del 2005, los vecinos de Sol nos pidieron una reunión para hablar del momento en que la tuneladora iba a pasar por debajo de sus casas. Fuimos allí y les explicamos que hacía dos meses y medio que el túnel ya estaba construido. Algunos incluso se enfadaron".

Este túnel, consagrado a los trenes de cercanías, debe entrar en servicio a finales de este año aunque la estación más importante del trazado, precisamente la de Puerta del Sol, no se inaugurará hasta, como mínimo, dentro de un año. Sigue en obras, para indignación de la presidenta Esperanza Aguirre que clama contra el Ministerio de Fomento por tener patas arriba parte de la céntrica plaza.

A finales de este año entrará en servicio el nuevo túnel ferroviario de Madrid: 8 kilómetros de galería que atraviesan de punta a punta la ciudad. La construcción apenas ha suscitado polémica social

## ¿QUIÉN DIJO MIEDO?

A vueltas con la psicología social: varias circunstancias concurren para explicar la tranquilidad de ánimo con la que los madrileños de los distritos centrales han asumido esta obra. El más importante es la buena fortuna. La capital de España ha multiplicado su red de metro en los últimos ocho años (170 kilómetros) sin un solo rasguño. Sobre Madrid no planea el síndrome traumático del Carmel. En segundo lugar: los madrileños, y este es un factor nada des-

preciable para explicar esa tranquilidad de ánimo, apenas discuten sobre su ciudad. No hay conflicto urbano porque, comparado con otras ciudades y particularmente Barcelona, apenas hay debate. Lo fundamental es que esta ciudad funcione. Y funciona.

En este clima óptimo en superficie, la navegación bajo tierra ha sido algo más complicada. El túnel arranca de la estación de Atocha y se prolonga hasta la estación de Chamartín. El punto más conflictivo era el que, desde el subsuelo de la calle Atocha, entraba hacia el barrio de Sol. Para el que no conozca Madrid, esto significa adentrarse bajo el núcleo de edificios más antiguos de la ciudad, donde no todas son edificaciones suntuarias ni monumentales.

Entre los 700 edificios afectados había, según un censo no oficial, 33 clasificados por el municipio dado su interés. Desde el viejo núcleo de Sol hasta la zona de Az-

ca, donde se levantan algunos de las torres más altas de la ciudad: la Picasso y la sede en Madrid del BBVA. El túnel ha pasado a pocos metros de los despachos de la mismísima ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, en el viejo edificio de Nuevos Ministerios. El incidente más grave se registró en la calle Hortaleza, donde los movimientos bajo tierra afectaron a las conducciones de agua que, a su vez, dañaron los cimientos de tres edificios.

**AFECTACIONES**  
**El nuevo corredor afecta a algunos de los edificios más altos y antiguos de Madrid**

### EL RECORRIDO

**El túnel ha pasado a pocos metros de los despachos de la ministra de Fomento**

En especial el colegio Santa Isabel, que hubo de ser reparado. Ahora, muchos meses después de aquel incidente, el mayor problema de esta obra sigue en Sol. Una operación de riesgo. Bajo los adoquines de la histórica plaza pasan tres líneas de metro y ahora, también, una red de ferrocarril. Las obras llevan un retraso de un año. A día de hoy, el lado oriental de la plaza es todavía una enorme zanja en la que se está construyendo la cavidad de la estación y el vestíbulo de enlace con el metro, a cuarenta metros de profundidad.

Este será el segundo túnel ferroviario que cruza Madrid. El primero se empezó a construir en plena República y acabó de enlazar las dos cabeceras ferroviarias de Madrid, Chamartín y Atocha, en 1967. El túnel construido ahora tiene la vocación de descongestionar ambas cabeceras y la red de metro.

Este verano, las obras de adecuación de la otra gran estación de esta nueva línea, la de Nuevos Ministerios, donde desembocan otras tres líneas de metro, obligó a cerrar la red de cercanías. No hubo grandes quejas. La comunidad de Madrid llenó de carteles la red de metro anunciando, sobre un tétrico fondo negro el corte "ordenado por el Ministerio de Fomento" y un llamativo lema: "Siempre hay luz al final de túnel". En veinte días el servicio quedó restablecido.

En un año empezarán las obras del nuevo túnel ferroviario del AVE. Los ingenieros de la capital de España pondrán a prueba de nuevo su incontestable *baraka*.

El plazo de construcción, tras los ajustes anunciados a principios de verano, se sitúa en 32 meses. El inicio, una vez realizadas las licitaciones y si la justicia lo permite, está previsto para principios del 2008. Los dos extremos y la Sagrada Familia, donde se ha de construir la pantalla protectora, serán los primeros lugares del centro de Barcelona donde se verá la gran obra.

## La Sagrada Familia pleitea ante la Audiencia Nacional

■ Si el túnel de cercanías de Madrid se ha encontrado con pocos obstáculos en el camino —unos yacimientos arqueológicos han sido el principal dolor de cabeza—, la infraestructura del AVE nace con la amenaza judicial sobre su bóveda. Hoy o mañana, según indicaron anoche fuentes del patronato del templo, se presentará un contencioso administrativo en la Audiencia Nacional. El pleito se ha de plantear ante esta institución, puesto que va en contra de una resolución de un

órgano del Gobierno, en este caso el Ministerio de Fomento. La intención de los responsables del patronato es que la justicia acuerde una suspensión cautelar de la obra.

Así, mientras los jueces estudian este asunto, los responsables ministeriales deberán decidir qué o qué grandes constructoras españolas son elegidas para sacar adelante este proyecto. El túnel que conecta Sants y Sagrera por las calles Provença, Diagonal y Mallorca tiene una longitud

de 5,6 kilómetros, uno y medio menos que el de Madrid. De estos 5,6 kilómetros, 4,8 se perforarán con tuneladora, mientras que el resto se abrirá a cielo abierto, en ambos extremos, para que puedan entrar las taladradoras gigantes: 400 metros en Navas de Tolosa-Mallorca, y otros tantos en Provença, a la salida de la estación de Sants. En Madrid, el túnel pasa cerca del despacho de la ministra de Fomento, y en el caso de Barcelona la infraestructura de alta veloci-

dad toca el aparcamiento de su homólogo catalán, del conseller de Política Territorial.

El plazo de construcción, tras los ajustes anunciados a principios de verano, se sitúa en 32 meses. El inicio, una vez realizadas las licitaciones y si la justicia lo permite, está previsto para principios del 2008. Los dos extremos y la Sagrada Familia, donde se ha de construir la pantalla protectora, serán los primeros lugares del centro de Barcelona donde se verá la gran obra.