

## 18, 19 y 20 de agosto de 2018

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

AVE de Atocha a Chamartín... ABC, 18 de agosto

El grueso de la reforma de la plaza de España verá la luz el próximo mandato... EL PAÍS, 18 de agosto

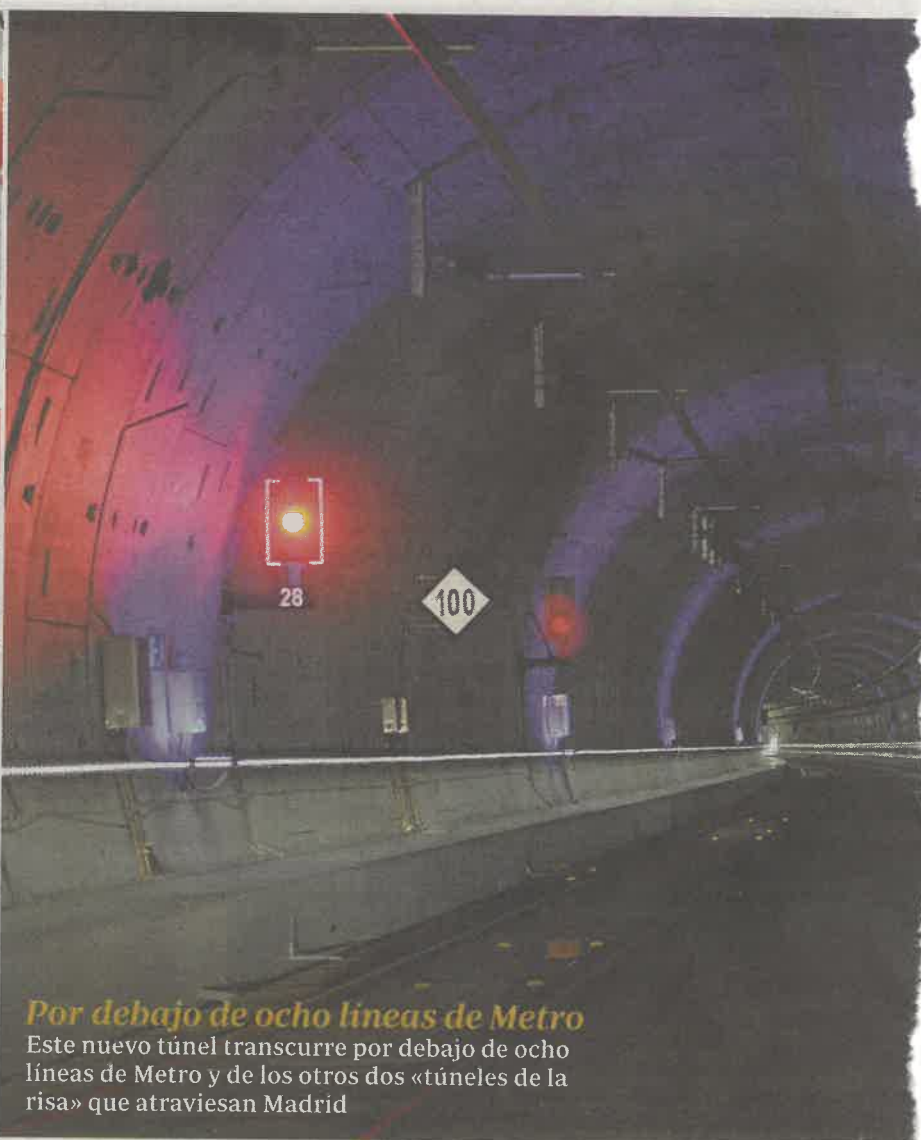
Metro cierra la estación de Gran Vía hasta abril para remodelarla y retirar el amianto... EL PAÍS, 18 de agosto

El Metro de Gran Vía cierra desde hoy hasta abril por las obras de mejora... ABC, 20 de agosto

Cierra la estación de Metro de Gran Vía... EL MUNDO, 20 de agosto

Carmena sentencia la playa de Colón... ABC, 20 de agosto

El caos de Italia pone bajo la lupa las infraestructuras europeas... ABC, 19 de agosto



### Las entrañas

El interior del subterráneo por el que circularán los trenes de alta velocidad entre Atocha y Chamartín es tan impresionante como muestran las fotografías. Arriba, una salida de emergencia

### Por debajo de ocho líneas de Metro

Este nuevo túnel transcurre por debajo de ocho líneas de Metro y de los otros dos «túneles de la risa» que atraviesan Madrid

## AVE de Atocha a Chamartín En las tripas del tercer «túnel de la risa»

► La obra de Fomento, que ha costado 322 millones de euros y está cercana a su inauguración, permitirá ahorrar hasta media hora en los trayectos

SARA MEDIALDEA  
MADRID

**C**asi 8 kilómetros y 322 millones de euros de inversión están detrás del «tercer túnel de la risa», la infraestructura ferroviaria que permitirá comunicar los trenes de alta velocidad entre las estaciones de Atocha y Chamartín. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) se encarga de esta obra, que está ya muy próxima a su inauguración. Los estudios técnicos señalan que con ella podrán producirse ahorros de hasta media hora en los trayectos.

La tuneladora «Gran Vía» fue la encargada de horadar el que será el tercer «túnel de la risa», un nombre que sigue la tradición que abrió, muchas

décadas atrás, el primero que se construyó, bajo proyecto diseñado en 1933 (en la época de Indalecio Prieto), y que adoptó ese sobrenombre por la poca confianza que la prensa de la época tenía en su finalización.

Este primero pasa por Recoletos, y hay un segundo túnel que va por Sol. Pero ninguno de los dos puede ser utilizado por el AVE, porque no tiene el ancho de vías suficientes. De ahí la construcción de este tercero, que fa-

cilitará las conexiones entre las dos principales estaciones ferroviarias de Madrid donde desembocan los diferentes trenes de alta velocidad que llegan o salen de la capital.

Tiene una longitud de 7,8 kilómetros, de los que 6,8 se excavaron mediante la tuneladora antes citada –que tiene un ancho de perforación de 11,5 metros–, partiendo de Chamartín y bajando hacia Atocha. El ritmo de avance fue de 25 metros por día, aunque se vivieron «picos» de 1.000 metros. Como es un túnel urbano y para evitar molestias, el carril se ha embebido en un elastómero (un material muy elástico), que absorbe las vibraciones y los ruidos.

Hay un primer tramo, en el cruce con la calle de Mateo Inurria, en que fue necesario ejecutar un falso túnel

de 110 metros mediante pantallas de pilotes y losa, para que hicieran de abrigo para el paso de la tuneladora.

### Atraviesa el Botánico

El trazado continúa hasta la plaza de la República Argentina y, de ahí, sigue el eje longitudinal de las calles de Serrano y Alfonso XII, atraviesa el jardín Botánico y llega a la glorieta de Atocha, frente a la antigua marquesina de Puerta de Atocha. A partir de ahí, se ha construido un túnel provisional de vía única, de 900 metros de longitud, bajo el edificio histórico de la estación de Atocha. Los últimos 100 metros se ejecutaron mediante pantallas y el resto a mano, por el llamado «método tradicional de Madrid»: excavando a pico y pala con una sección pequeña que luego se va ensanchando y apuntalando.

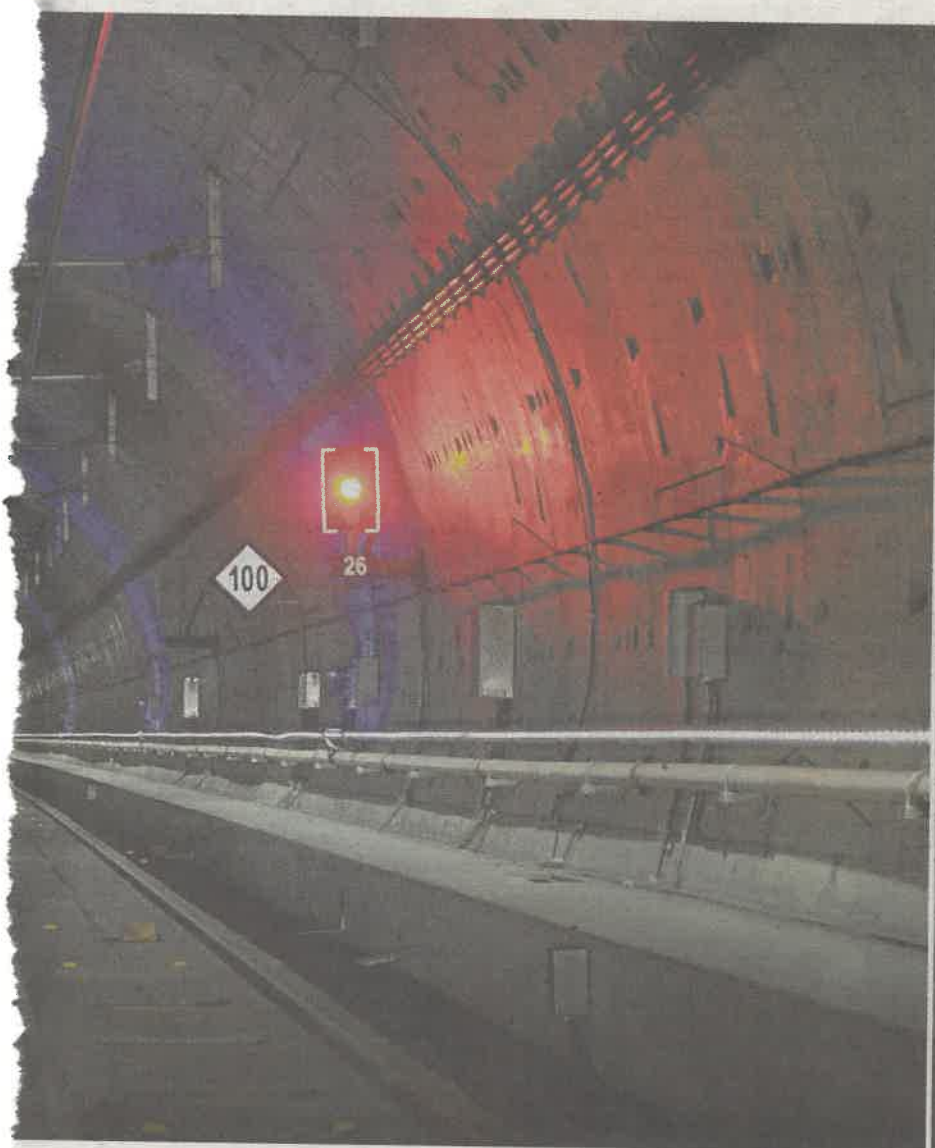
La obra no ha estado exenta de dificultades técnicas: el túnel pasa por debajo de ocho líneas de Metro y de los otros dos «túneles de la risa». Como media, está situado a 45 metros de profundidad. Solo hay un tramo donde esta infraestructura se sitúa por encima de la línea de Metro: esto ocurre al inicio, a la altura de Mateo Inurria.

### A pico y pala

Los últimos metros del túnel se ejecutaron por el «método tradicional de Madrid»: excavando a mano

### Evitar molestias

El carril se ha embebido en un material especial que absorbe las vibraciones y los ruidos



## Cifras

**25 metros/día**  
ha sido el avance medio de la perforación, que tuvo picos de 1.100 metros en tan solo un mes

**45 metros**  
es la profundidad media por la que transcurre el subterráneo. Pasa debajo de los otros dos «túneles de la risa»

**10 salidas**  
La instalación está provista de diez salidas de emergencia y tres pozos de ventilación. La seguridad es la máxima de la obra



## A falta de inaugurarlo

La infraestructura está ya terminada; ahora se realizan pruebas de seguridad y en breve será inaugurada

ABC

Los trabajos ya han terminado y Adif realiza en la actualidad los viajes en pruebas, necesarios para testar su seguridad. La puesta en servicio del tercer túnel se producirá cuando lo autorice la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, explicaron fuentes del organismo estatal.

El túnel tiene diez salidas de emergencia: en Serrano hay tres (situadas en la plaza de la Independencia, Goya y María de Molina), que se comunican con el exterior a través de los aparcamientos públicos construidos encima. Las demás se encuentran en la calle de Garganta de los Montes (boca sur del túnel), glorieta de Carlos V, calle de Espalter, plaza de República Argentina, avenidas de Concha Espina y Alberto Alcocer y calle de la Hiedra.

Pero, además, el túnel cuenta con pasillos laterales de evacuación, iluminación de emergencia, señalización fotoluminiscente, sistema de ventilación, detección de incendios en túnel y cuartos técnicos, intercomunicadores y sistema de telecomunicaciones (Tetra), exclusivo para los servicios de emergencia.

## Mejores conexiones

La principal ventaja de este tercer «túnel de la risa» será que conectará las estaciones de Atocha y Chamartín para la alta velocidad española. Eso supondrá que si un viajero sale de Valencia en AVE, ahora termina en Atocha, y desde ahí necesita tomar un

## Se invertirán 7,6 millones de euros

## La estación de Recoletos será más accesible tras las obras

S. M. MADRID

Recoletos también será protagonista en breve de otras obras, esta vez relacionadas con las Cercanías. En la estación (una de las más utilizadas en la capital), para estos trayectos, están previstas obras de mejora de la accesibilidad que ya se han licitado, hace apenas unos días, por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF.

Está previsto invertir en ellas 7,6 millones de euros, en unos trabajos que incluirán la instalación de ascensores, lo que permitirá acceder a todos los andenes desde la calle. También se mejorarán los sistemas de evacuación de la estación, con la instalación de nuevas salidas hacia la calle de Salustiano Olózaga y la de



Estación de Cercanías

ABC

Bárbara de Braganza. En ambos casos, se aprovecharán salidas ahora clausuradas, que serán reconvertidas en vías de evacuación. Además, se implantará un centro de transformación eléctrico en superficie. El proyecto tendrá un plazo de ejecución de 19 meses.

El próximo año, además, el túnel que pasa bajo Recoletos y une las vías de Cercanías desde Atocha a Chamartín quedará fuera de servicio durante cuatro meses, mientras se realizan las obras de mejora en el mismo. Este proyecto está incluido también en el plan de Cercanías de Madrid y va a costar 73 millones de euros.

Su objetivo es mejorar el servicio de Cercanías de Renfe, que en este túnel sufrió en los últimos dos años hasta 71 incidentes.

Por ese viario de ferrocarril circulan los convoyes de Cercanías de cinco líneas diferentes, en un número de 250 trenes por jornada como media.

Cercanías u otro medio de transporte para llegar a Chamartín; y luego podrá seguir en el AVE. También favorecerá las conexiones entre las diferentes líneas de alta velocidad: las del noroeste, que tienen su origen o des-

tino en Chamartín; y las del noreste, este y sur de España, que tienen su base en Atocha. También hará posible nuevas combinaciones sin necesidad de cambiar de tren: Valladolid-Valencia, por ejemplo.

Los datos técnicos de Fomento señalan como sobresalientes los «ahorros sustanciales» en los trayectos con su puesta en marcha, que podrían llegar a recortar los viajes hasta en media hora.

## » FALLECE UN EDIL DE POZUELO

El Ayuntamiento de Pozuelo guardó ayer un minuto de silencio en memoria del concejal Manuel Allende, que falleció el jueves a los 42 años, tras no superar los problemas de salud que le aquejaban.

## » MUERTE POR AHOGAMIENTO

Sanitarios del Summa confirmaron ayer el fallecimiento de un hombre de 67 años que se ahogó en la piscina de su urbanización, en la calle del Jardín de los Tomillos, en El Boalo.

# El grueso de la reforma de la plaza de España verá la luz el próximo mandato

MIGUEL ÁNGEL MEDINA, Madrid

La mayor parte de la reforma de la plaza de España, el proyecto estrella del Gobierno de Manuela Carmena, se ejecutará en el próximo mandato (que arranca en junio de 2019).

Así se desprende del proyecto de ejecución de las obras, cuyo presupuesto, 98,6 millones de euros, se reparte entre 2019 (42,5 millones) y 2020 (56 millones). El Ayuntamiento espera iniciar las obras en otoño y tener

finalizada antes de mayo una pequeña parte, la peatonalización del lateral de la plaza junto a la torre Madrid (actualmente, con tres carriles para coches) y la ampliación de aceras en la continuación de Gran Vía.

Una portavoz del Área de Desarrollo Urbano Sostenible confirmó ayer a EL PAÍS que las obras que verán la luz antes de las próximas elecciones, previstas para mayo de 2019, serán la peatonalización del lateral de la plaza de España que colinda con la torre Madrid (actualmente, con tres carriles para el tránsito privado), la ampliación de aceras en el lateral que enlaza las calles de Princesa y Gran Vía (para dar continuidad a la reforma de esta última) y la combinación de un carril bici y un ciclo-carril (limitado a 30 por hora pero compartido con los coches) para unir Gran Vía con Madrid Río a través de plaza de España.

Así, el lateral de la torre de Madrid perderá los tres carriles para el tráfico y se convertirá en un paseo peatonal con un carril bici y nuevo arbolado. La idea es conectar así con un gran paseo la calle de Ferraz con Princesa. Esta actuación supondrá, además, clausurar el túnel para coches que hay en esa vía, y que enlaza a los vehículos que vienen de Princesa con la autovía de Extremadura (A-5) y la calle de Bailén.

Habrán, sin embargo, paso de vehículos en esta calle —como ocurre en vías peatonales como Huertas— tanto para entrar al aparcamiento público de la zona como para acceder a garajes privados. “Será un carril de consistencia con preferencia peatonal. Podrán acceder únicamente vecinos y usuarios del parking, pero al eliminarse el tráfico de paso, será un volumen de coches muy pequeño”, explica Fernando Porras-Isla, del estudio Porras La Casta Arquitectos, coautor del proyecto junto a estudio Guadiana.

Mientras, el lateral de plaza de España que enlaza Gran Vía y Princesa verá ampliadas sus aceras, lo que supondrá eliminar un carril para el tráfico privado por sentido (dos en algunos tramos). Está previsto también un carril bici al estilo bulevares (con autobuses circulando por la derecha). Se da así continuidad a la reforma en curso de la Gran Vía, que pasará de tener tres carriles por sentido (uno de ellos, carril bus) a solo dos, uno para el bus y otro para el tráfico privado, más un carril bici de subida. Además, se renovará el pavimento para dar continuidad a este ámbito con la nueva estética de Gran Vía, cuyas obras está previsto

## La reforma de la plaza de España

El lateral norte pasa a ser peatonal, si bien se mantienen los accesos a los aparcamientos subterráneos. Contará con un carril bici y se clausura la entrada al túnel desde esta vía.

Reordenación completa de las zonas verdes. Se incorporan zonas de juegos.

La fuente de la Concha, o del Nacimiento del Agua, se traslada al extremo opuesto de la plaza.

Carril bici de subida desde la estación de Príncipe Pío.

Frente al Edificio España, se reducen los carriles de ocho a cinco y se ensanchan las aceras.

El monumento a Cervantes no se modifica, pues Patrimonio no autoriza a cambiar la orientación. Actualmente mira al suroeste.



Fuente: Ayuntamiento de Madrid, Porras La Casta Arquitectos y elaboración propia.

NACHO CATALÁN / EL PAÍS

## “Este proyecto va a cambiar Madrid”, dice el arquitecto

“Este proyecto va a cambiar Madrid, va a suponer una metamorfosis profunda de la Gran Vía, que se va a relacionar con la naturaleza que viene de la sierra a través del Campo del Moro y los jardines de Sabatini”, cuenta Fernando Porras-Isla, del estudio Porras La Casta Arquitectos, que junto al estudio Guadiana ganó primero el concurso público y luego la votación

ciudadana para transformar el ámbito de la plaza de España. “Es la reforma de mayor participación ciudadana que ha habido nunca en España”, añade el arquitecto.

“En la redacción del proyecto hemos tenido en cuenta el aspecto del género, la accesibilidad, la movilidad ciclista, la belleza de los monumentos que vamos a realzar”, señala

que finalicen en Navidad. Otra de las actuaciones que se llevarán a cabo en este mandato es la impermeabilización y refuerzo de la estructura del aparcamiento público subterráneo de la plaza de España. Se hará, eso sí, sin cerrar la instalación.

El resto del proyecto, que incluye ampliar el túnel de Bailén hasta Ferraz, ampliar las aceras de la cuesta de San Vicente y peatonalizar el tramo de Bailén que une plaza de España y los jardines de Sabatini, finalizará en 2020. Fernando Porras-Isla, coau-

tor del proyecto, considera que “lo importante no es cuándo se inaugure, sino que es una obra que va a transformar la ciudad”. El Ayuntamiento pretendía que la reforma se iniciara a principios de este año, pero el plan se ha ido enredando entre el pro-

ceso participativo —que los madrileños votaron en febrero de 2017—, el desarrollo de una obra tan compleja y las cuestiones técnicas que planteó la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid. El departamento que dirige Paloma Sobrini planteó sus dudas sobre varias cuestiones incluidas en el planteamiento inicial: el derribo del muro que separa los jardines de Sabatini de la cuesta de San Vicente, el giro del monumento a Cervantes en 180 grados y un segundo túnel (“un retúnel”) bajo el actual subterráneo de la calle de Bailén.

El arquitecto Porras-Isla explica que el proyecto de ejecución que acaban de presentar opta por no tirar ese muro porque la rampa hasta los jardines de Sabatini sería muy empinada. “En su lugar, hemos apostado por incorporar una escalera más amplia y unos ascensores para personas con movilidad reducida”, dice. En cuanto al giro de la estatua de Cervantes, no será posible porque la Comunidad la convirtió en bien de interés patrimonial y cualquier cambio exigiría su visto bueno. Respecto al “retúnel”, se ha descartado porque se espera que la entrada en funcionamiento de Madrid Central, el área de tráfico restringido para los vecinos, reducirá el tráfico de paso en el área.

## Informe arqueológico

La ampliación del túnel de Bailén, en cambio, sigue en marcha, tal y como confirman el Consistorio y el arquitecto. Se trata de alargar el actual subterráneo, que sale cerca del Palacio Real, para que llegue hasta la cuesta de San Vicente y continúe luego hasta Ferraz, a la altura del templo de Debod. La realización de esta obra requiere de un informe arqueológico que se deberá presentar ante la Comisión Local de Patrimonio, dependiente de la Comunidad. Un portavoz del Gobierno regional señala que todavía no se ha recibido dicho informe. Una vez ejecutados los trabajos, todo el tramo superior —ahora con cuatro carriles para coches— se peatonalizará, enlazando plaza de España con los jardines de Sabatini.

El proyecto de ejecución acaba de salir a licitación por 98,6 millones de euros, de los cuales están presupuestados 100.000 euros este año, 42,5 millones en 2019 y otros 56 millones en 2020. Según fuentes municipales, este tipo de desarrollos suele hacerse así, ya que las obras se pagan una vez que están terminadas y entregadas, cosa que difícilmente pasará antes del año próximo. El plazo para recibir ofertas de constructoras concluye el 5 de septiembre. Si se cumplen las previsiones, los trabajos empezarán el 15 de noviembre y durarán 21 meses, es decir, hasta el verano de 2020, más de un año después de las elecciones municipales.

## MADRID

## El Consistorio defenderá la norma de pisos turísticos en los tribunales

EL PAÍS, Madrid

El alcalde de Madrid en funciones, Nacho Murgui, reiteró ayer la necesidad de poner coto a los pisos turísticos porque lo exigen los vecinos y los sectores afectados, como el hotelero, al generar no solo problemas de subida de los precios del alquiler, sino también de convivencia.

Murgui justificó así el proyecto de normativa adelantado ayer por EL PAÍS con la que el Ayuntamiento de Madrid, dirigido por Manuela Carmena, limitará la oferta de alojamientos vacacionales en los barrios más céntricos de la capital. En declaraciones a los periodistas tras el minuto de silencio convocado en la plaza de Cibeles en memoria de las víctimas por los atentados de Barcelona del año pasado, el edil de Ahora Madrid avisó de que el Ayuntamiento defenderá “en todos los ámbitos” su propuesta, sobre todo en el jurídico.

El Plan Especial de Regulación del Uso de Servicios Terciarios de Hospedaje del Ayuntamiento de Madrid, que estará abierto a alegaciones hasta el 27 de septiembre, recoge que las viviendas que se alquilen durante más de 90 días al año deberán solicitar una licencia de uso terciario, de hospedaje, al entender que en ellas se realiza una actividad comercial. También prohibirá el alquiler vacacional en los pisos turísticos que no tengan una entrada independiente en la zona centro de la capital.

### Rollán culpa a Carmena

Para Murgui, “es una materia que requiere una regulación” por los problemas que genera de subida de los precios del alquiler, pero también de convivencia, y de los usos que se están dando a los barrios y a la ciudad, comentó.

El vicepresidente de la Comunidad de Madrid, Pedro Rollán, rechazó sin embargo los argumentos municipales y aseguró ayer que el “principal motivo” del incremento del precio de la vivienda en la región es la política urbanística “de crecimiento cero” del Consistorio.

El vicepresidente se refirió a los desarrollos del sureste de la ciudad, inmersos en un conflicto judicial por la intención del Ayuntamiento de reducir los casi a la mitad: de 105.000 a 53.200 viviendas. “Una oferta suficiente habría producido una contención en los precios de las viviendas”, dijo, y añadió: “Si existe una oferta que es muy inferior a la demanda se produce un encarecimiento de los precios”.



Aspecto de las obras en la estación de metro de Gran Vía, ayer. / KIKE PARA

## Metro cierra la estación de Gran Vía hasta abril para remodelarla y retirar el amianto

JULIO NÚÑEZ, Madrid

Metro de Madrid comenzará este lunes las obras de remodelación de la estación de Gran Vía —en la que confluyen las líneas 1 y 2—, entre las que se incluyen las tareas de retirada de los restos de amianto. Las obras comenzarán el 20 de agosto y

se alargarán hasta el próximo 13 de abril, periodo en el que los trenes no pararán en dicha estación. Los trabajos de extracción del amianto se llevarán a cabo entre el 22 y 29 de agosto, días en los que el tramo de la línea 1 que une Tribunal con Sol permanecerá cerrado.

Durante las tareas de desamiantamiento, los trenes de la línea 1 circularán desde la estación de Pinar de Chamartín hasta Tribunal, donde los viajeros tendrán que desalojar los convoyes. En sentido inverso, desde Valdecarros, la línea azul finalizará su trayecto en Sol. Salvo el tiempo que ocupen las obras de retirada de asbesto, los trenes seguirán pasando por la estación, pero no efectuarán parada en ella. Como alternativa, los usuarios tienen la posibilidad de utilizar las estaciones de Tribunal y Sol (para la línea 1) y Chueca y Callao (para la línea 5), las paradas más próximas a la Gran Vía.

Las piezas que contienen este material tóxico se encuentran ubicadas en los cuartos de alta y baja tensión y las bóvedas de los andenes, según detalló ayer la empresa pública de transporte. No obstante, Metro de Madrid no especificó las cantidades de amianto que serán retiradas. “El procedimiento será similar al resto de obras de remodelación y el objetivo es que los trenes puedan circular cuanto antes”, detalló una portavoz de Metro de Madrid. El resto de obras de remodelación incluye la incorporación de seis nuevos tramos de escaleras mecánicas —actualmente existen nueve— y la instalación de cuatro as-

censores nuevos que conectarán el vestíbulo con los andenes de las líneas 1 y 5, con el pasillo de conexión, con el servicio de cercanías y con la calle. Además, se recuperará un templete como el diseñado por Antonio Palacios, arquitecto del primer trazado del suburbano. Estos trabajos se enmarcan dentro del proyecto que Metro está llevando a cabo para ampliar el vestíbulo de Gran Vía y conectar la estación a la red de trenes de Cercanías a través de la estación de Sol.

Durante este verano, también se retirará el asbesto localizado en las estaciones de metro de Sevilla (línea 2), Príncipe de Verga-

ra (línea 2 y 9) y Pavones (línea 9). Estas retiradas forman parte del Plan de Desamiantado que el Gobierno de la Comunidad de Madrid puso en marcha después de los avisos que denunciaban la presencia de este material cancerígeno en antiguas estructuras de las estaciones y en parte de la maquinaria. El Gobierno regional anunció que invertirá 140 millones hasta 2025 para eliminar cualquier rastro de amianto de todas las instalaciones de la red de Metro.

Este lunes también arrancará la cuarta fase de las obras de remodelación de la línea 9, entre las estaciones de Arganda del Rey y Estrella. Está previsto que los trabajos se alarguen hasta el día 26 de agosto, periodo en el que permanecerá cerrado dicho tramo. El trayecto entre Sainz de Baranda y Avenida de América, que lleva en obras desde el 11 de agosto, volverá a reabrirse el lunes.

La Comunidad de Madrid ofrecerá un servicio adicional de autobuses para subsanar los cierres. Durante la última y quinta fase —entre el 27 de agosto y el 1 de septiembre—, los cortes se reducirán entre Arganda del Rey y San Cipriano. El día 2 de septiembre, previsiblemente, todas las estaciones de la línea 9 volverán a la normalidad.

## El suburbano registra su mejor primer semestre desde 2008

Más de 340 millones de viajeros se han desplazado en este transporte público

J. A. A., Madrid

El metro de Madrid registró entre enero y junio de 2018 algo más de 340 millones de viajeros (se cuenta cada vez que alguien hace un desplazamiento en el suburbano), la cifra más alta en el primer trimestre del año desde 2008; entonces fueron casi 362 millones, según los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

La crisis provocó durante años una importante pérdida de usuarios del metro madrileño, con un descenso en las estadísticas que tocó fondo en 2014, con 292 millones de viajeros (tomando siempre como referencia el primer semestre de cada año). A partir de ese momento, una gradual mejora de las cifras, de la mano de la recuperación econó-

mica, ha resultado en los 340 millones de viajeros de este primer semestre.

Además, las proyecciones de la empresa pública dicen que el año próximo seguirá creciendo de tal manera que se podría batir el récord histórico alcanzado en 2007, cuando el suburbano transportó a 687 millones de viajeros en todo el año, según explicó a este diario la semana pasada Borja Carabante, gerente de Metro de Madrid. Hizo esas declaraciones saliendo al paso de las quejas de los usuarios por los retrasos causados por la escasez de maquinistas en verano. Carabante admitió la necesidad derivada de la mayor demanda y anunció una oposición para conductores en el primer trimestre de 2019, cuyos detalles tendrá que negociar con los sindicatos.

En el caso del transporte por autobús en la Comunidad de Ma-

drid (incluyendo el servicio de la EMT de la capital), la evolución de viajeros que refleja el INE no responde tan claramente a la crisis y la recuperación económica. Así, la cifra de viajeros durante el primer trimestre de 2018 (250 millones) está por debajo de la del mismo periodo de 2017 (254 millones) y de 2016 (251 millones).

Por último, aunque con cifras muy inferiores a las del metro y el autobús, la red de trenes de cercanías de la Comunidad también está mostrando una importante recuperación que se refleja en 130 millones de viajeros durante el primer semestre del año, según la estadística publicada por el Ministerio de Fomento. La cifra supone un aumento de siete millones respecto al mismo periodo de 2017 (un 6%) y de 13,9 millones (12%) respecto a 2015.

co, porque está acotado y no molesta a nadie. No hay que cortar ninguna calle ni invadir las aceras. Es un sitio ideal, muy estudiado», manifiesta.

De buscar otra ubicación, tendrían que comenzar todo el estudio de cero. «Llevamos años trabajando en este proyecto. He hipotecado hasta mi casa para sacar esto adelante y se ha montado la mundial por ataques interesados al Ayuntamiento. Nos ha pillado en medio. Sólo queremos dar un servicio público del que todo el mundo pueda disfrutar por 5 euros el acceso», apunta el promotor.

### Alegaciones, pendientes

Desde la entidad destacan que, además de la consulta, la Corporación también ha de contestar a las alegaciones vecinales: «Tiene que decir si es más importante que no les guste ver a unos señores en chancas o tener la primera playa de Madrid». «Madbeach» soñaba con erigirse en Colón sobre 5.000 m<sup>2</sup>, tener un aforo de 3.500 personas e ingresar 2.083.100 euros. Iba a instalar, además de las piscinas, un gran chiringuito central, varias pistas de vóley, «food trucks» y una «zona chill out». En 2019 tendrán que sortear también los cambios de un año electoral.

## El Metro de Gran Vía cierra desde hoy hasta abril por las obras de mejora

► Del 22 al 29 de agosto se interrumpe también el paso de la línea 1 entre Sol y Tribunal

I. S. CALLEJA  
MADRID

La estación de Metro de Gran Vía permanecerá cerrada desde hoy hasta el próximo 13 de abril por los trabajos de mejora en su conexión con Cercanías Sol. Si bien los trenes seguirán circulando durante este periodo aunque sin hacer parada, entre el 22 y el 29 de agosto –ambos incluidos–, se interrumpirá el paso de la línea 1 entre Sol y Tribunal (los viajeros tendrán que desalojar los convoyes) para desamiantar el lugar. No se restituirá el servicio en este tramo hasta el jueves 30.

Metro recuerda a los usuarios de esta parada, clave para la movilidad en el centro de la capital, que tienen como alternativas las estaciones de Tribunal y Sol, para quienes utilicen habitualmente la línea 1; y Chueca y Callao, para los viajeros de la línea 5.



Uno de los vestíbulos de la estación de Gran Vía

GUILLERMO NAVARRO

Las obras de Gran Vía se centran, según fuentes del Gobierno regional, en añadir seis nuevos tramos de escaleras mecánicas a los nuevos existentes, así como la instalación de cuatro ascensores más que conectarán el vestíbulo de la estación con los diferentes andenes de las líneas 1 y 5, el pasi-

llo que conecta con la red de Cercanías y con la calle, también en obras ahora por la ampliación de las aceras.

En paralelo a esta reforma, entre el 20 y el 26 de agosto se acomete la cuarta fase de las obras de la línea 9, por lo que quedará suspendido el servicio entre Arganda del Rey y Estrella.

SUCESOS SE DESCONOCE TODAVÍA SI DIO POSITIVO EN EL TEST DE DROGAS Y ALCOHOL

# Un kamikaze provoca ocho heridos en un accidente en la M-30

Recorrió 19 kilómetros en sentido contrario antes de chocar con cuatro vehículos

ROBERTO BÉCARES

LUIS F. DURÁN MADRID

Un conductor kamikaze de 52 años y nacionalidad española estuvo muy cerca de provocar ayer una tragedia en la M-30 después de recorrer el anillo de circunvalación principal de la capital en sentido contrario durante alrededor de 19 kilómetros.

Al final de su prolongado trayecto, y después de una intensa persecución policial, el conductor provocó un accidente con otros cuatro vehículos a la altura del Puente de los Franceses, causando un total de ocho heridos de diversa consideración, entre los que se encontraba él mismo.

Por causas que todavía están siendo investigadas, el kamikaze, que conducía un Audi Cabrio de color negro, entró sobre las 23.00 horas del sábado en el carril exterior de la M-30 a la altura del kilómetro 2, muy cerca del Nudo de Manoteras, en sentido contrario.

A partir de ahí comenzó su recorrido, en el que se cruzó con numerosos vehículos. De hecho, las llamadas de varios conductores que se cruzaron con él llevaron a los investigadores a situar su aparición en sentido contrario en el kilómetro 2, pese a que las cámaras de seguridad de la M-30 no notaron su presencia hasta el kilómetro 8.

Al llegar al kilómetro 21, tras protagonizar una persecución con varios coches de Policía Municipal y Nacional que salieron a su paso para evitar su circulación, el kamikaze provocó un accidente múltiple, en el que causó un total de ocho heridos.



Imagen del estado en el que quedó uno de los vehículos implicados en el accidente de la M-30. EMERGENCIAS MADRID

## RECORRIDO POR LA M30



FUENTE: Elab. propia.

EL MUNDO

Pese a la violencia de la colisión —los coches afectados estaban a una amplia distancia los unos de los otros—, el hombre tan sólo ha resultado policontusionado y, tras ser liberado por los bomberos de la Comunidad de Madrid, ha sido trasladado al hospital Clínico con pronóstico menos grave.

Un joven de 32 años, que viajaba solo en otro vehículo, también tuvo que ser excarcelado por parte de los bomberos y tuvo que ser ingresado en el Hospital Gregorio Marañón con pronóstico menos grave.

En otro de los vehículos implicados en el accidente viajaba una familia de cuatro miembros, incluido un menor de 14 años, que tras ser atendidos por emergencias han sido trasladados a la Ji-

menéz Díaz con diversas heridas leves.

La Policía Municipal, que tuvo que cortar la circulación en la carretera de circunvalación para que los servicios de emergencia pudieran trabajar —hasta el lugar se desplazaron tres camiones de bomberos y al menos seis ambulancias—, se ha hecho cargo de la investigación.

Todavía se desconoce cuál ha sido el resultado de los análisis de droga y alcoholemia que se le practicaron al conductor kamikaze.

Según informaron ayer fuentes de la Jefatura Superior de la Policía Nacional, el hombre se encuentra ingresado y custodiado por agentes en su habitación del hospital acusado de un delito contra la seguridad vial.

## SUCESOS BARAJAS

Roban de un almacén 180.000 euros en perfumes

E. M. MADRID

Dos policías municipales resultaron heridos tras un robo en un almacén de perfumes del distrito madrileño de Barajas al ser embestidos por uno de los vehículos usados por los atracadores.

Los hechos tuvieron lugar sobre la 1.25 horas de la madrugada del jueves.

Los atracadores (cuyo número total se desconoce) usaron tres vehículos en el robo, uno de ellos para el alunizaje, y consiguieron llevarse mercancía por valor de alrededor de 180.000 euros, de acuerdo a la Policía.

Hasta el lugar se desplazaron dos agentes de la Policía Municipal, cuyo coche fue embestido por uno de los usados por los atracadores y quedó «inutilizado», según informa Efe y adelantó ayer Abc.

Los policías, que estaban en el interior de su vehículo en ese momento, resultaron heridos de diversa consideración y actualmente siguen de baja médica.

Tras el impacto, uno de los ladrones llegó a apuntar a los policías con un arma de fuego. Los agentes dispararon, pero los atracadores lograron huir del lugar «a gran velocidad» en dos de los vehículos de los que disponían.

La Policía Nacional investiga este suceso.

## AYUNTAMIENTO DE VENTURADA

ASUNTO: APROBACIÓN INICIAL DE LA DISOLUCIÓN DE LA ENTIDAD URBANÍSTICA DE CONSERVACIÓN "LOS COTOS DE MONTERREY"

Mediante acuerdo de Pleno de fecha 1 de agosto de 2018 se ha adoptado, entre otros acuerdos, el de iniciar, a solicitud de la Entidad Urbanística de Conservación "Los Cotos de Monterrey", y de conformidad con lo previsto en el artículo 53 de los Estatutos en vigor (BOCM N.º 82, de 6 de abril de 2018) el procedimiento de disolución de la Entidad, aprobada previamente por la Asamblea General de la misma en sesión celebrada el 8 de abril de 2018. El acuerdo del Pleno de la Corporación dando inicio al procedimiento, se publicará en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID y en uno de los periódicos de mayor difusión de esta. Durante el plazo de treinta días hábiles, contados desde la última de las publicaciones aludidas podrán formularse alegaciones ante la Administración actuante; y, transcurrido dicho plazo, se dictará resolución motivada aprobando o denegando la disolución de la Entidad, con el mismo trámite de publicidad.

En cumplimiento de lo acordado se somete el procedimiento al trámite de información pública durante el plazo señalado contado a partir del día siguiente a la publicación de los anuncios correspondientes, durante los cuales se podrán formular las alegaciones que se estimen pertinentes, encontrándose el expediente de manifiesto en la Secretaría de este Ayuntamiento, en horario laborable de lunes a viernes de 9,00 a 14,00 horas, así como en la página web del Ayuntamiento [www.venturada.org](http://www.venturada.org).

Venturada, a 2 de agosto de 2018.

EL ALCALDE

Fdo.: Daniel Caparrós López.

## INFRAESTRUCTURAS SE MEJORARÁN TAMBIÉN LOS ASCENSORES

# Cierra la estación de Metro de Gran Vía

Estará clausurada desde hoy hasta el próximo 13 de abril para realizar la conexión con Cercanías Sol

E. M. MADRID

Metro de Madrid cerrará la estación de Metro de Gran Vía desde este lunes hasta el 13 de abril de 2019 por los trabajos a realizar para la conexión con Cercanías Sol y la instalación y mejora de los ascensores en la estación, según el Gobierno regional. En concreto, las obras tienen como objetivo principal añadir seis nuevos tramos de escaleras mecánicas a los nueve que ya dan servicio a la estación e instalar cuatro nuevos ascensores que conectarán el vestíbulo

con los distintos andenes de las líneas 1 y 5, con el pasillo de conexión con Cercanías y con la calle.

Los trenes seguirán pasando por la estación, aunque no realizarán parada en ella. Los viajeros podrán utilizar como alternativa las estaciones más próximas para la línea 1 (Tribunal y Sol) y para la línea 5 (Chueca y Callao).

Por otra parte, como consecuencia de estas actuaciones, se cerrará el paso de trenes de la línea 1 en dicha estación permaneciendo sin servicio

desde el miércoles 22 de agosto hasta el 29 de agosto (ambos inclusive).

De esta manera, los trenes de la línea 1 circularán desde la estación de Pinar de Chamartín hasta Tribunal, momento en el que los usuarios tendrán que desalojar los convoys. En sentido inverso, esos días la línea 1 terminará en la estación de Sol desde la cabecera de Valdecarros.

Esta actuación, cofinanciada al 50 por ciento por el Programa Operativo Feder 2014-2020 de la Unión Europea, se enmarca en el Plan de Ac-

cesibilidad de Metro de Madrid, que supone una inversión de 145,7 millones de euros para la instalación de 84 ascensores en 33 estaciones, incrementando así el número de estaciones accesibles del 63 actual al 73 por ciento.

Por otro lado, entre el 22 y el 29 de agosto, se llevarán a cabo también los trabajos de desamiantado de la estación de Gran Vía. Durante su desarrollo el tramo Tribunal-Sol de la línea 1 permanecerá cerrado al público.

Adiós a «Madbeach»

## Carmena sentencia la playa de Colón

► El viernes culminó el plazo para la consulta pública. Aún no se han recopilado las supuestas solicitudes

► El promotor planeaba instalar el «parque acuático» del 1 de julio al 31 de agosto. Ya no le queda tiempo

TATIANA G. RIVAS  
MADRID

El primer proyecto de playa urbana en Madrid definitivamente no verá la luz en 2018. «Madbeach», el «parque acuático» y de ocio para la plaza de Colón, se ha ahogado finalmente en los trámites burocráticos de la Administración. Los escollos comenzaron con las críticas de toda la oposición (PP, PSOE y Ciudadanos) al plan, las alegaciones de los vecinos y comerciantes afectados, la presión mediática y, como estocada final, la parálisis a la que le ha condenado el Ayuntamiento todo el verano con una consulta pública, que finalizó el pasado viernes. El Área de Cultura y Deportes, de la que es responsable la propia alcaldesa, Manuela Carmena, aún no sabe si hay más interesados en el negocio. Todavía no han recopilado la información. Sea como fuere, ya no le queda margen al promotor privado para montar el espacio.

Para refrescar el caso, Comanchería Inversiones S. L. era la empresa que presentó el plan al Consistorio para convertir en una playa artificial los Jardines del Descubrimiento. El objetivo era que esta zona de recreo, con piscinas de olas incluidas, funcionara desde el 1 de julio hasta el 31 de agosto. Carmena defendió en la comisión de Cultura y Deportes del pasado 18 de junio que «Madbeach» era una actividad «muy interesante» para la ciudad y que su equipo la veía con muy buenos ojos.

A partir de ahí, la mancomunidad de propietarios de Goya, 5 y 7; Hermosilla, 4 y 6; Serrano, 24, 26, 28, 30, 32 y 34, el hotel NH Colón y el edificio Plantea Madrid se armaron legalmente para presentar alegaciones a esta iniciativa, ya que consideraban que había opacidad en la tramitación y apuntaban a que se trataba de un «pelotazo» que no querían en el barrio. En cuestión de una semana elaboraron los documentos.

«Madbeach» cada vez lo tenía más complicado. La regidora fue más cauta con sus comentarios y afirmó que se podría estudiar su reubicación de cara a 2019 en Madrid Río o el Parque Sindical: «Sería interesante ver si es conveniente llevarlo fuera de Madrid».

Los vecinos del Barrio de Salamanca pusieron en cuestión si el suelo de Colón soportaría el peso del agua de



Una de las recreaciones de «MadBeach» sobre los Jardines del Descubrimiento, en Colón

ABC

la piscina y otros aspectos técnicos, algo que Comanchería Inversiones aseguraba cumplir.

## Fin de la polémica

Al Consistorio se le iba enturbiando la playa y, pese a que conocía el proyecto desde hacía dos años que llegó a Cibeles, la portavoz municipal, Rita Maestre, zanjó la polémica declarando en rueda de prensa el 5 de julio que no ha-

bían sabido tramitar bien el plan porque era inédito para Madrid: tenían que sacarlo a consulta pública.

«Se ha detectado que debe aplicarse la Ley de Patrimonio en su artículo 96.4, que obliga a dar publicidad al procedimiento de concesión demanial durante 30 días para que otras empresas interesadas en este mismo proyecto puedan participar si lo desean», dijo entonces la integrante de Podemos.

El 5 de julio se sacó el anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid. El pasado viernes 17 de agosto, a las 14 horas, culminó la publicidad. Dado que la Ley de Régimen Jurídico permite presentar instancias y solicitudes en registros distintos al del Área de Cultura y Deportes y, de ser así, la entrada en el órgano competente se retrasaría unos días, desde el Ayuntamiento no pudieron facilitar si había más interesados en el proyecto.

## Volverán a intentarlo

Comanchería Inversiones ya sabe que es inviable llevar a cabo su «evento estrella», como lo definen, en 2018. Pese a todos los obstáculos mantendrán su pretensión para el próximo año. No descartan volver a intentar instalar «MadBeach» en Colón. «Ahora no va a ser posible, pero lucharemos para que sea una realidad en 2019», lamenta Pedro Alfonso, uno de los socios. El empresario informa de que la ubicación de Madrid Río ya se había valorado con el Consistorio, «pero técnicamente era complicado meter las actividades que queríamos hacer», explica. «El espacio ideal es Colón por los metros cuadrados disponibles, por la comunicación en transporte públi-



**Carmena, en junio**  
«Una playa es una actividad que puede resultar interesante en Madrid»

**El promotor**  
«Este año no va a ser posible, pero lucharemos para que sea una realidad el siguiente»



El puente Morandi fue construido hace cincuenta años

### El «efecto dominó» en la catástrofe de Génova

Todavía se desconoce la razón exacta por la que se derrumbó el puente Morandi. Sin embargo, un buen número de expertos apuntan a la posibilidad de que uno de los tirantes de hormigón de la obra se rompiera. Hay que tener en cuenta que estaban rellenos de acero, y este puede deteriorarse fácilmente si no es revisado en profundidad. Un desperfecto que pudo haber generado un «efecto dominó» debido a la configuración del viaducto, construido hace cincuenta años y con unas conexiones algo deficientes.

## Francia revisará 840 puentes

# El caos de Italia pone bajo la lupa las infraestructuras europeas

► El Gobierno italiano ha avanzado que supervisará todos sus equipamientos

GUILLERMO GINÉS  
MADRID

«El Valle de Polcevera se caracteriza por una geomorfología más bien típica de los valles ligures (...) es decir, en condiciones de equilibrio precarias». Así describía el ingeniero italiano Riccardo Morandi, en un artículo publicado en 1968 por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), el terreno en el que ubicó su viaducto sobre el Polcevera. Un «ejemplo interesante de inserción de una gran estructura en un espeso entramado urbano», según su creador, que esta semana acabó con la vida de al menos 43 personas.

La tragedia ha dejado más preguntas que respuestas. La más inquietante de ellas plantea la posibilidad de que un derrumbe de estas características se repita próximamente en suelo europeo. Hay que tener en cuenta que en Italia se han desplomado diez puentes en los últimos cinco años.

El país transalpino parece un caso único, ya que acumula un importante déficit de inversiones en infraestructuras. De hecho, el Gobierno italiano ha señalado en las últimas horas que revisará las estructuras de todos los puentes del país. También ha achacado la situación a la rigidez presupuestaria impuesta por Bruselas durante la crisis, un ata-

que que ha sido rápidamente contrarrestado por la Comisión Europea, que ha recordado a Roma que recibe 2.500 millones de fondos comunitarios para inversiones en obra pública.

La desconfianza respecto a la situación de determinadas infraestructuras, sin embargo, ha sobrepasado las fronteras italianas. El Gobierno francés ha dado la voz de alarma con un informe en el que señala que 840 puentes presentan «riesgo de hundimiento». Según este texto, elaborado conjuntamente por los ministerios de Transportes y Transición Ecológica, «de los 12.000 puentes con los que cuenta la red, una tercera parte necesita reparaciones».

Por contra, el Gobierno español ha intentado transmitir un mensaje de tranquilidad, señalando que las 22.500 obras de paso (puentes y estructuras) que actualmente existen en nuestro país han sido inspeccionadas en profundidad durante los últimos cinco años. «No hay en España un caso similar al del puente Morandi. Solo existe una infraestructura similar en Brasil», señalan desde el Ministerio de Fomento.

### Tranquilidad en España

El Ejecutivo asegura que las 22.500 obras de paso que existen en nuestro país han sido inspeccionadas en profundidad durante los últimos cinco años

### Más inversiones

Los ingenieros piden a Pedro Sánchez que destine más inversiones para mantener las infraestructuras

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos coincide en señalar que el caso de Italia es «muy particular». Rafael Serrano, portavoz de la organización, reconoce en declaraciones a ABC que en España las infraestructuras están «muy bien cuidadas» en términos generales, aunque sí reclama un mayor esfuerzo inversor para el mantenimiento de estas vías. En concreto, el Colegio pide que el 5% de la inversión que se presupueste para obra pública se destine a este fin. «En ocasiones se han confeccionado infraestructuras para un tránsito determinado que con el paso de los años ha crecido notablemente», explica Serrano. Hay que tener en cuenta que el reciente accidente acontecido en Vigo, donde más de 300 personas resultaron heridas tras el hundimiento de una plataforma, ha reabierto el debate sobre el estado de determinadas infraestructuras españolas.

«Una estructura de este tipo en un ambiente agresivo requiere inspecciones cada cinco años, aproximadamente, que habría que continuar en perio-

dos más cortos si hubiera indicios de daños o del envejecimiento de la estructura», explica Jesús Rodríguez, doctor en ingeniería civil y profesor en la Universidad Politécnica de Madrid. En su opinión, en España existe una «importante falta de técnicos preparados para detectar deterioros». Según el experto, muchos de ellos son «difíciles de detectar», por lo que sería necesario impulsar «equipos multidisciplinares, que requieren la colaboración entre expertos en materiales y estructuras».

### Lo que la crisis se llevó

Lo cierto es que los accidentes de Vigo y Génova se producen en un contexto de recuperación para la inversión pública en infraestructuras, que parecía estar repuntando de nuevo tras la notable caída producida durante la crisis económica. Según las cifras de Seopan, patronal de las grandes constructoras y concesionarias, la licitación en obra pública se disparó un 40% en 2017 tras acumular dos años consecutivos a la baja.

Se trata de un incremento que, sin embargo, no oculta la década perdida que ha vivido el sector. Según los datos de la OCDE, la inversión en desarrollo y mantenimiento de carreteras se ha reducido a la mitad en España entre 2007 y 2016, pasando de más de 8.000 millones en los albores de la crisis económica a 3.750 hace un par de años. La situación en Italia es todavía más dramática, ya que este indicador ha pasado de suponer 13,6 millones en 2007 a 5,1 siete años más tarde. El puente Morandi, una «composición correcta desde el punto de vista formal y paisajístico», según su constructor, ha puesto de nuevo en relieve estas cifras.

Más información en páginas de Internacional