

26 y 27 de agosto de 2018

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Las venas ocultas de la capital... EL PAÍS, 26 de agosto

Así fue el primer sueño de un Madrid ordenado... EL PAÍS, 27 de agosto

El <<calvario>> por el transbordo obligatorio en la línea 1 de Metro... ABC, 27 de agosto

Los desafíos del Hyperloop ponen en cuestión su viabilidad... ABC, 27 de agosto

» **APUÑALAMIENTO EN FUENCARRAL**
La Policía Municipal detuvo el viernes a un hombre de 75 años por apuñalar a otro de 63 en la garganta tras una fuerte discusión en la plaza del Doctor Cortés, en el distrito de Fuencarral-El Pardo.

» **CORTE EN PLAZA DE CASTILLA**
El tráfico ha sido interrumpido hasta el 2 de septiembre en dos carriles del túnel de la plaza de Castilla en sentido a Cuzco por trabajos de mantenimiento. Solo se puede circular por el carril derecho.

El Ayuntamiento acondiciona para las visitas del público el viaje de agua de Amanié, un túnel que llevaba el líquido desde Moncloa hasta el palacio Real

Las venas ocultas de la capital

MIGUEL ÁNGEL MEDINA, Madrid

El subsuelo de Madrid está surcado por cientos de kilómetros de galerías ocultas que, por su importancia histórica, bien podrían ser las venas de la ciudad. Son los viajes de agua, el sistema de canalizaciones para recoger acuíferos subterráneos que los árabes trajeron desde Persia a aquel Mayrit del siglo IX. Uno de los motivos que en 1561 impulsaron a Felipe II a trasladar la capital de España a esa ciudad fue precisamente la abundancia de las reservas de este líquido.

Los 124 kilómetros de viajes de agua que se estima que permanecen hoy bajo el asfalto estuvieron en funcionamiento hasta finales del XIX —algunos, hasta el XX—, si bien muchos están deteriorados por las obras que los han anegado o destruido. El Ayuntamiento está restaurando ahora una parte del viaje de agua de Amanié, que podrá visitarse a partir de final de año.

Quien pasee por la plaza de la Puerta Cerrada, junto a la plaza Mayor, habrá leído el mural que, sobre la fachada de un edificio, define a Madrid: "Fui sobre agua edificada, mis muros de fuego son".

La frase trata de definir Mayrit, el asentamiento musulmán que dio lugar a la capital. Su segunda parte habla de los muros primigenios que repelían las flechas, mientras que la primera señala que se estableció en la zona del palacio Real por ser un terreno con facilidad para obtener aguas subterráneas. De hecho, la palabra Mayrit —origen de Madrid— hace referencia a estos "cursos de agua", según historiadores como Jaime Oliver Asín (*Historia del nombre Madrid*) y Juan Cortés (*Mayrit. Guía ilustrada del Madrid medieval*).

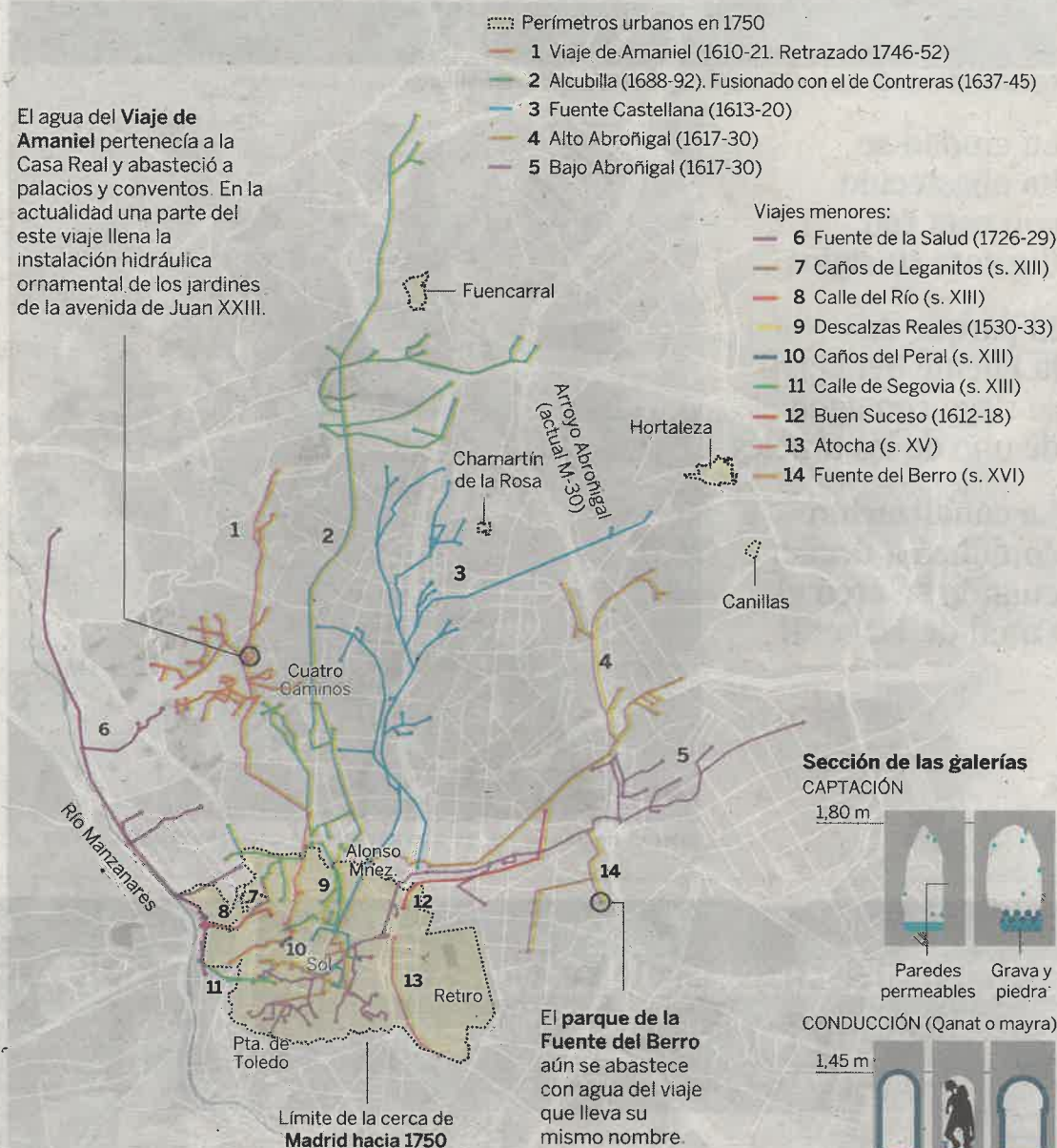
Zonas de captación

Tal y como explica el Ayuntamiento, "el Manzanares no fue la principal fuente de agua de Madrid debido a que el asentamiento se encontraba a gran altura respecto al río, y a que sus aguas no eran aptas para el consumo". Por ello, se optó por un sistema de abastecimiento que buscaba los acuíferos y, por medio de galerías subterráneas, captaba las aguas de infiltración y las llevaba hasta las puertas de la ciudad hasta finalizar en las fuentes públicas.

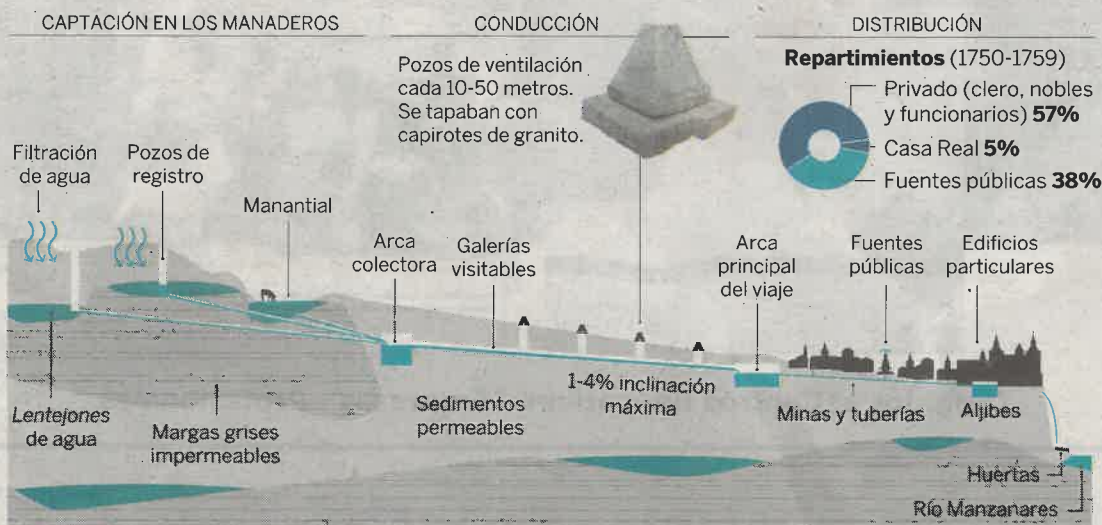
Las zonas de captación de agua se localizaron en el sec-

Los viajes de agua de Madrid

Las capital cuenta con 120 kilómetros entre galerías de captación y distribución que abastecieron la ciudad desde la época árabe hasta el cierre de la última fuente, en 1921.



EL ABASTECIMIENTO CON AGUAS SUBTERRÁNEAS



Fuentes: Ayuntamiento de Madrid, Canal de Isabel II y elaboración propia.

NACHO CATALÁN / EL PAÍS

PASA A LA PÁGINA SIGUIENTE

tor noreste de Madrid, en las cercanías de los pueblos de Fuencarral, Chamartín, Canillas y Canillejas. Esas zonas debían estar a una mayor altitud que la villa, para permitir que el agua discurriera por gravedad hasta el centro de la ciudad, según se lee en el informe municipal *Geología, geomorfología, hidrogeología y geotecnia de Madrid*.

"Madrid se ha abastecido de los viajes de agua durante 10 siglos, pero los más antiguos están machacados por las obras que se han hecho en el centro, que han destruido las galerías más viejas", explica Luis Díez, ingeniero y experto en estas canalizaciones por su labor en la asociación de vecinos de San Nicolás-Dehesa de La Villa. "Sin embargo, quedan huellas bajo muchas calles de Madrid. Por ejemplo, en 1983 se hizo una obra en la plaza de los Carros y apareció un viaje de agua que podría ser islámico", añade.

De aquellos primeros túneles queda hoy poco. Los que permanecen proceden en su mayoría del siglo XVII, cuando, con la llegada de la Corte, aumentaron las necesidades de agua de la ciudad, se repararon antiguos viajes de agua de la época árabe y se construyeron otros para abastecer a los madrileños.

Los más importantes

Los cinco viajes de agua más importantes son los de Amanié, la Castellana, Abroñigal Alto, Abroñigal Bajo y la Alcubilla. A estos habría que sumar otros menores, como los de Segovia, Caños del Peral, Caños de Leganitos y Fuente del Berro, entre otros. En 2009 apareció uno de ellos en las obras de un aparcamiento de la calle de Serrano, de casi tres metros de altura interna y realizado en ladrillo. Mientras la mayoría de estos conductos tenían titularidad municipal, el de Amanié tenía la peculiaridad de ser privado: pertenecía a la Casa Real y daba servicio al palacio Real y servía además para que la Corona pudiera dar concesiones de agua a conventos y nobles.

Es precisamente este último viaje de agua el que podrá verse en unos meses. El Ayuntamiento de la capital ha invertido 323.000 euros para acondicionar un tramo de unos 240 metros del conocido como *vía de Palacio*, que atravesaba la Dehesa de la Villa, cuyas obras están ahora en marcha (la entrada está en el parque del paseo de Juan XXIII).

Se espera que los trabajos concluyan en octubre y, un poco más adelante, la instalación pueda ser accesible con visitas guiadas para explicar este patrimonio de la ciudad. De hecho, en 2002, la Unesco recomendó

MADRID

VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

declarar los viajes de agua como patrimonio de la humanidad, si bien por ahora solo ha otorgado ese reconocimiento a varios *qanat* iraníes, precursores de los madrileños, ya que los de la capital española nunca han sido puestos en valor.

El tramo de Amanuel que podrá visitarse cumple con las características de este tipo de construcciones: tiene varias galerías de ladrillo por las que cabe una persona, con pozos de ventilación y de acceso, además de hornacinas en las paredes para colocar luminarias.

Los túneles llegan hasta la Dehesa de la Villa, pero están seccionados por los cimientos de edificios contemporáneos. En ese parque quedan todavía chimeneas de ventilación de este viaje del agua, denominadas capirotos y formadas por una gran pieza de granito de forma piramidal.

Este sistema de canalizaciones comenzó a decaer cuando se creó el Canal de Isabel II, en 1851. "A partir de aquella fecha, se comienzan a embalsar las aguas del río Lozoya para llevarlas a Madrid y el nuevo sistema va sustituyendo poco a poco al anterior", explica un portavoz del Canal.

Sin embargo, varios de estos viajes estuvieron en funcionamiento hasta bien entrado el siglo XX y algunos mantienen un cierto uso: según el Ayuntamiento, el parque histórico de la Fuente del Berro se riega todavía con el agua procedente del viaje de agua que lleva su mismo nombre, mientras que el agua del viaje de Amanuel llena la instalación hidráulica ornamental ubicada en los jardines públicos de la avenida de Juan XXIII.

Cuando se abra al público el viaje de Amanuel, la ciudad recuperará una parte de su historia oculta.

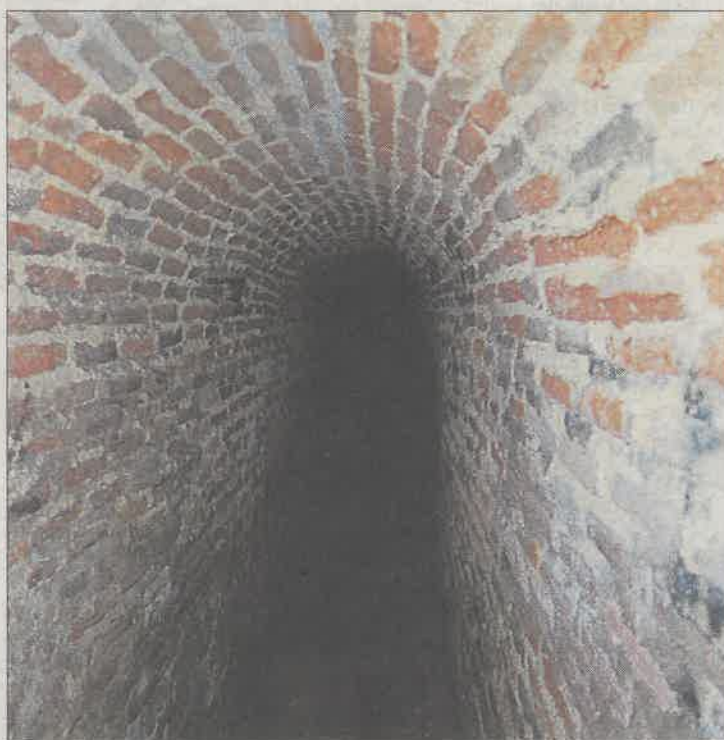


Entradas al viaje de agua de Amanuel, que está siendo rehabilitado. / AYTO. DE MADRID

La ciudad se ha abastecido con esta red durante 10 siglos

El parque de la Fuente del Berro se riega con agua de uno de los túneles

La canalización comenzó a decaer cuando se creó el Canal de Isabel II



Interior de uno de los túneles por los que circulaba el agua. / A. DE M.

Ideas para salvar la memoria de las conducciones

¿Qué más se podría hacer para recuperar los viajes de agua? "Lo primero, tratar de localizar el origen de todos ellos, a través de la documentación y los planos antiguos", explica Luis Díez, ingeniero y miembro de la asociación de vecinos San Nicolás-Dehesa de la Villa.

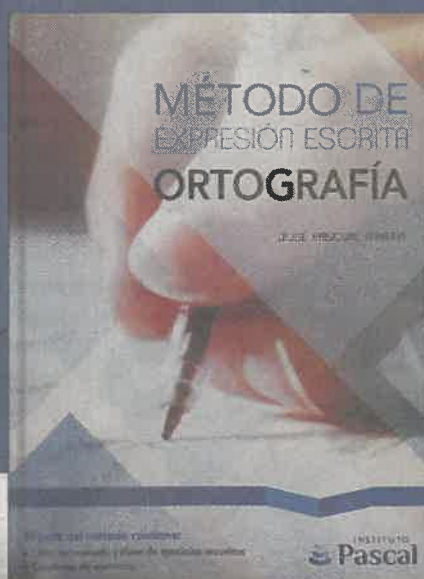
"Luego habría que ver cómo están las conducciones, que seguro que hay algunas en buen estado, documentarlo todo para que cualquier obra que se haga en Madrid sepa si va a tocar un viaje de agua y, por último, poner en valor todos los tramos que se conozcan, con carteles informativos en la superficie", añade Díez.

"Una idea muy bonita sería volver a poner fuentes donde acababan estos viajes de agua, como recordatorio de que, en su momento, estuvieron surtidas por estas conducciones. De hecho, la Cibeles estaba surtida por un viaje de agua", concluye el experto. Luis Díez impartirá una charla sobre el tema el 8 de septiembre, a las 18.30, en la librería Traficantes de Sueños (Duque de Alba, 13).

Además, según el Ayuntamiento, los viajes de agua son "bienes patrimoniales con protección específica y con una regulación jurídica y urbanística, comprendidos en el Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos de la Comunidad de Madrid, por lo que cualquier intervención en ellos requiere de autorización específica por parte de la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad".

HABLAR Y ESCRIBIR BIEN SON COMPETENCIAS FUNDAMENTALES.
SU DOMINIO, UN LUJO PARA UNOS POCOS.

Si quieres escribir bien y sin faltas de ortografía, realiza el MÉTODO DE EXPRESIÓN ESCRITA ORTOGRAFÍA.



HABLAR EN PÚBLICO



Si quieres hablar bien en público, realiza el curso HABLAR EN PÚBLICO.

Dirigidos a: Centros Educativos - Empresas - Profesionales.

INSTITUTO
Pascal

institutopascal.es - Telf.: 91 519 49 69

MADRID

Sale a la luz el plano de la propuesta inicial que el arquitecto Carlos María de Castro presentó en 1859 para el Ensanche de la ciudad

Así fue el primer sueño de un Madrid ordenado

J. A. AUNIÓ, Madrid

Cuando se hizo evidente a mediados del siglo XIX que Madrid ya no cabía dentro de sus costuras (esto es, de la cerca que había construido 200 años antes Felipe IV para fijar el límite de recaudación de impuestos), el ministro de Fomento, Claudio Moyano, le encargó al arquitecto Carlos María de Castro el diseño de un ensanche para la ciudad. Mucho se ha estudiado sobre aquel primer intento de planificación ordenada de Madrid, sobre las pretensiones de expansión en cuadrícula hacia el norte, el este y el sur —en zonas que hoy pertenecen a los distritos de Chamberí, Moncloa, Salamanca, Retiro y Arganzuela— y sobre lo que acabó ocurriendo tras décadas de presiones e intereses contrapuestos del Gobierno, el Ayuntamiento, la opinión pública, los propietarios de las casas que no querían ver derribadas y los que pretendían dar un pelotazo urbanístico en toda regla.

Sin embargo, nunca se había visto el punto de partida de todo aquello como hasta ahora, que el profesor de la Politécnica de Madrid Luis de Sobrón Martínez acaba de identificar —náufrago entre los documentos del Archivo de la Villa— el inédito plano de la primera propuesta que planteó De Castro, hecha en 1859; el que era ampliamente conocido era el de la reproducción a menor escala del anteproyecto aprobado en 1860.

Pero el documento recién hallado —compuesto por 15 pliegos que suman un tamaño de 3,26 por 3,26 metros— es mucho más que aquella primera propuesta, pues esta se dibujó sobre un plano de levantamiento de la ciudad que se plasmó como punto de partida (puramente descriptivo de la situación urbanística del momento) y después, sobre él, fueron quedando plasmados en distintas capas de tinta los sucesivos cambios que se le iban imponiendo al proyecto. Así lo explica por teléfono De Sobrón, que también lo ha explicado en el artículo académico *El pañompesto del Ensanche de Madrid*, firmado junto a María José Muñoz de Pablo. “Ese es el interés del plano, no solamente ya como documento en sí —que por sus características físicas, enormes, es ya muy especial—, sino porque es el testigo físico de las modificaciones que se iban haciendo en tiempo real”, insiste el profesor.

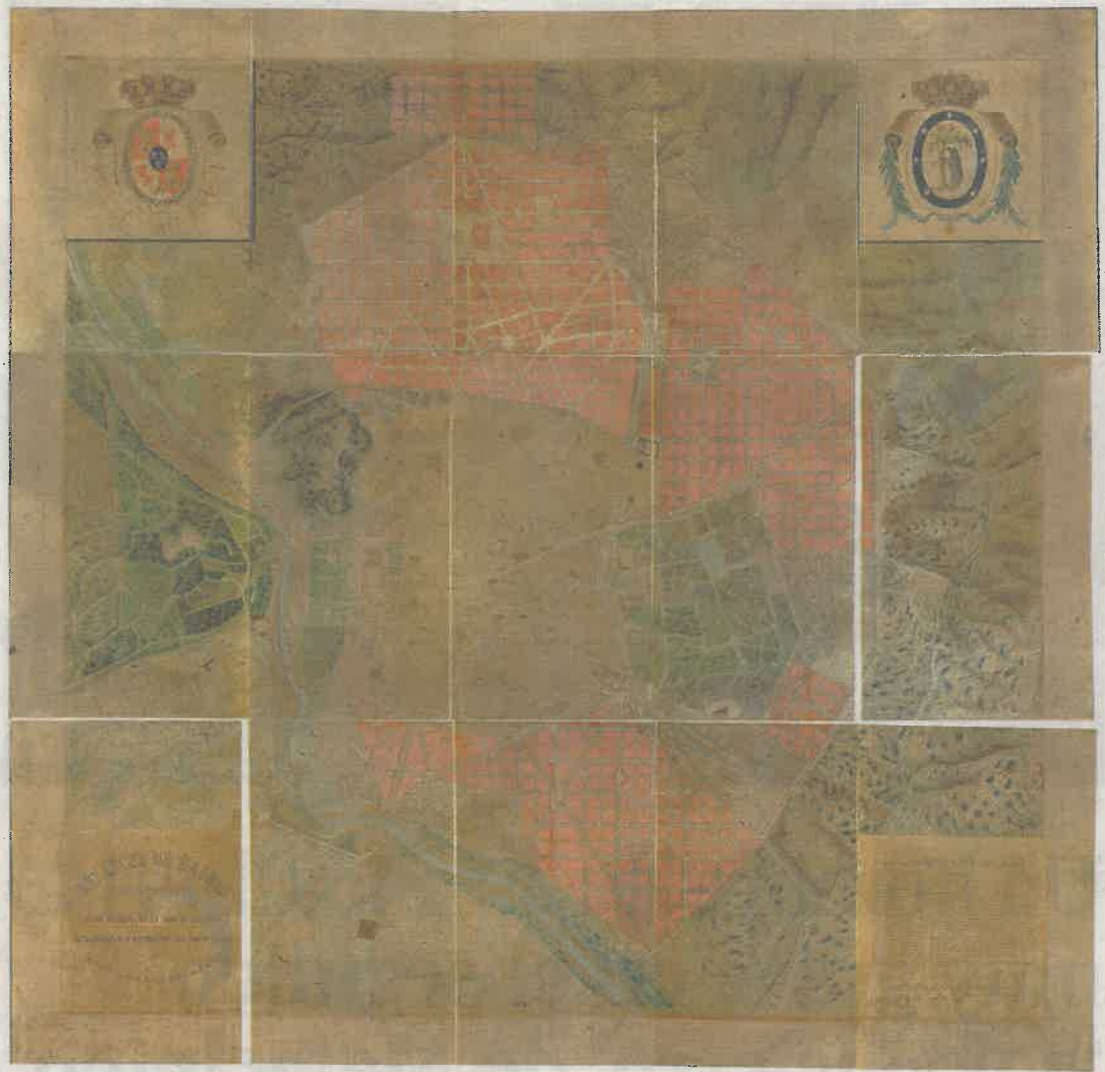
Algunos de esos cambios ya estaban señalados en estudios anteriores basados en otro tipo de documentos, como el que afectó a

Un barrio obrero con adosados

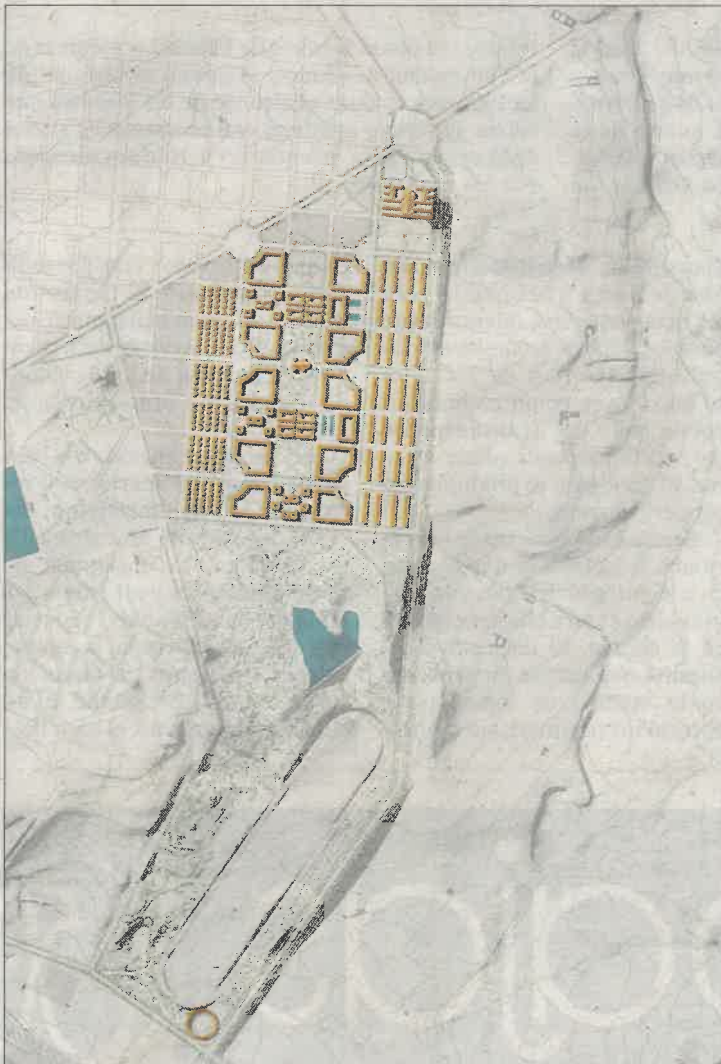
El proyecto de Ensanche de Carlos María de Castro establecía zonas verdes, calles bastante anchas y diseñaba los distintos barrios en función de las clases que iba a acoger: Chamberí como barrio fabril; Almagro para la clase alta; Salamanca para la clase media, y otra zona, al este del Retiro, para las populares. “Se sabía que De Castro había pensado destinar a barrio obrero la zona situada en la zona de Narváez. Pero en este plano [el de la primera propuesta de 1859] define prácticamente cómo quería que fuera la edificación, con distribución de los edificios: unos en manzana cerrada, otros con adosados en hilera, agrupando cuatro viviendas...”, señala el profesor Luis de Sobrón Martínez. Así que la configuración del barrio es “absolutamente inédita”, continúa.

El docente de la Politécnica de Madrid ha rescatado bajo las capas más superficiales el estrato donde se aprecia, “con tinta negra y caracterizada por una factura precisa”, esa configuración y la ha recreado en el dibujo reproducido a la derecha de estas líneas. En él, se ven las zonas destinadas a las diferentes tipologías de viviendas y debajo, en donde hoy está el barrio de Niño Jesús, la gran zona verde que proyectó el arquitecto. Y en ella, un lago, un gigantesco hipódromo —“para ejercicios militares, fundamentalmente”—, y abajo del todo, una nueva plaza de toros que nunca se llegaron a construir.

Chamberí. Esta, como otras barriadas del exterior de la cerca, ya había ido configurándose, con numerosas construcciones desordenadas, durante el siglo XIX, a medida que la población de Madrid crecía vertiginosamente por la emigración del campo a la ciudad. De Castro, en su primera propuesta, trató de adaptar su diseño para esa zona norte, la de Chamberí, a la barriada ya existente, pero la comisión del minis-



El plano recién identificado del Ensanche. Abajo, recreación del barrio obrero proyectado junto al Retiro.



El mapa refleja, en varias capas de tinta, los sucesivos cambios del plan

Perdido dentro del Archivo de la Villa, un investigador lo acaba de identificar

El autor proyectó al este del Retiro un enorme hipódromo y una plaza de toros

los edificios de tres a cinco pisos más ático (1867) con el objetivo de incrementar el número de viviendas. Además, su lento desarrollo (se prolongó hasta los años treinta) y unos altos precios que hicieron proliferar las construcciones alternativas populares en otras zonas de la ciudad y en los márgenes del propio ensanche, hicieron que el crecimiento de Madrid fuera bastante distinto de aquel primer diseño ordenado que imaginó De Castro.

Pese a sus defectos, aquel plan fue “capaz de generar en la ciudad una morfología urbana reconocible y valorada”, decía un trabajo elaborado por el Ayuntamiento de 2010, en el 150º aniversario del ensanche. Y este plano recién encontrado narra “en sus cicatrices el devenir de uno de los periodos más intensos, complejos y decisivos para la configuración del crecimiento y la forma urbana del Madrid que hoy conocemos”, termina el trabajo de Muñoz de Pablo y De Sobrón.

terio le dijo que debía cambiarlo para hacerlo igual que el barrio de Salamanca, es decir, con su reglamentaria cuadrícula.

Aunque más tarde tuvieron que echarse atrás porque eso suponía arrasar Chamberí y los propietarios montaron en cólera, lo cierto es que aquella alteración quedó reflejada en este documento recién hallado, corroborando esos trabajos previos: “Se ve en el plano que lo recortaron para cam-

biarlo”, señala De Sobrón. Otras transformaciones se fueron plasmando a lo largo de los años hasta llegar a las modificaciones, similares a otro plano que se conserva de 1864, “perfiladas con lápiz azul oscuro, empleando un trazo grueso y poco cuidado”. Y fueron muchos los cambios. De hecho, el plan inicial quedó ensogado mutilado por la eliminación de zonas verdes (1864) y el aumento de la altura máxima de



Turistas extranjeros con sus maletas en la estación cerrada de Gran Vía

FOTOS: DE SAN BERNARDO

Hoy reabre parte de la línea 9

Metro de Madrid arranca la última fase de las obras de la línea 9 y hoy reabre el tramo Estrella-San Cipriano, que estuvo cerrado desde el pasado día 20 de agosto. Estas obras se han venido realizando en cinco fases desde el pasado 30 de junio, afectando a distintos tramos de estaciones. No será hasta el 2 de septiembre cuando todas las estaciones de la línea 9 vuelvan a prestar servicio «con normalidad». Por el momento, permanece cerrado el tramo Arganda del Rey-San Cipriano (línea 9B). Aún así, está en funcionamiento un servicio alternativo de autobuses gratuito que cubre este tramo. Es así que estos trabajos mejorarán la seguridad, disponibilidad y confort.

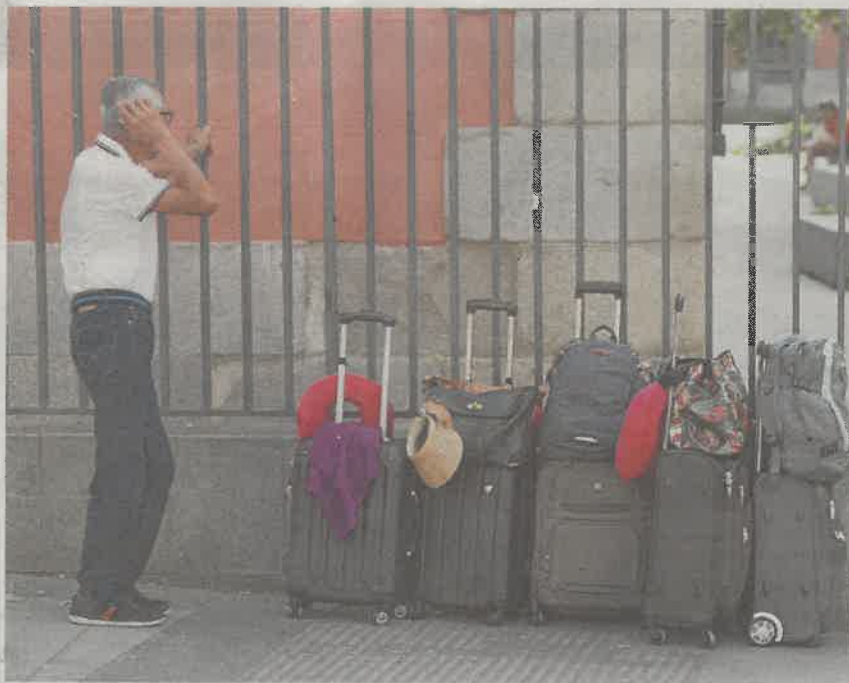
El «calvario» por el transbordo obligatorio en la línea 1 de Metro

► Quejas de los viajeros, que se deben bajar de los convoyes al llegar a Tribunal y Sol

MÓNICA GAIL
MADRID

Caras de confusión, miradas nerviosas y murmullos entre los turistas que llegan con maletas y el plano de Metro de Madrid en la mano. La escena se repite en múltiples ocasiones. Al llegar a la parada de Tribunal, línea 1 de Metro, solo se puede ir en dirección a Pinar de Chamartín, pues Valdecarros está tachada de los indicadores. Metro ya cerró la estación de Gran Vía (línea 1 y 5) el pasado lunes 20 de agosto y no volverá a abrir hasta el 13 de abril de 2019 por trabajos de mejora en su conexión con Cercanías Sol. En su paso por la línea 5, los trenes siguen circulando con normalidad, aunque no hacen parada en esa estación. La línea 1 no corre la misma suerte. Metro también está cerrando varias estaciones para quitar los restos del amianto. Entre el 22 y el 29 de agosto —ambos incluidos—, le toca el turno a esta línea, en la que estará interrumpido el paso entre Sol y Tribunal.

«Aunque estamos muy bien comunicados en cuanto a transportes, creo que falta una información más abierta a los ciudadanos», opina una madrileña y usuaria de Metro. No es la única que se queja de la falta de datos, ya que los viajeros se encuentran con



Un hombre, de pie junto a sus maletas en la estación de Tribunal

este percal justo al llegar a la estación en la que se ven obligados a bajar. «Mucha gente me ha preguntado y la solución que les doy es hacer otro recorrido en el metro. No todos están habituados a andar por el centro». Otro problema añadido a la situación es que no hay autobuses sustitutivos y los turistas no conocen bien las calles de la capital. En el interior del suburbano, los trabajadores atienden a los viajeros. «La opción que damos es hacer otro recorrido en Metro y depende de a dónde quieran ir. Un señor me pre-

guntó por Gran Vía y le dije que estaba a tres minutos andando, pero podría bajarse en Plaza de España, que también es Gran Vía», asegura una de las trabajadoras en la parada de Tribunal. A su lado, un cartel explicativo en el que aparece un dibujo con el nuevo recorrido: Tribunal-Plaza de España-Sol. «Para los turistas que vienen es un caos; no saben qué hacer y preguntan, pero los que no te entienden seguramente acaben perdidos», cuenta Isa, quien se ha visto en la tesitura de tener que hablar con varias personas en otro idioma. «No creo que esté bien organizado», afirma otro madrileño, y «El tren solo llega a Sol. Metro informa mal del cambio, no se les entiende», se lee por Twitter. En esta red social se han disparado las quejas, entre las que se añade la pérdida de cobertura en algunas estaciones, como Plaza de España, Tribunal o Chueca, debido a las obras.

Algunos extranjeros se decantan por caminar de una a otra estación con la ayuda de Google Maps, mientras que otros prefieren otro tipo de medio de transporte: «Necesitamos coger el metro ayer, pero como no pudimos entrar en Gran Vía, pedimos un Uber», cuenta una pareja de turistas. No solo está afectando el cierre de las estaciones a la comodidad de sus usuarios, sino que las obras llevadas a cabo en pleno corazón de Madrid, dejan una mala imagen a los turistas. «Hemos visto que la Gran Vía está en obras, toda fea...», se lamenta Loli, una andaluza que está pasando unos días en la capital con su hermana. «Tendríamos que haber cogido el Metro ahí, pero ahora tenemos que ir por la calle sin saber, con todo el equipaje; es un engorro», añade. Al preguntar por alternativas a unos agentes de Policía apostados en Sol nos contestan: «¿Solución? Andando o andando, porque está todo de obras».

“

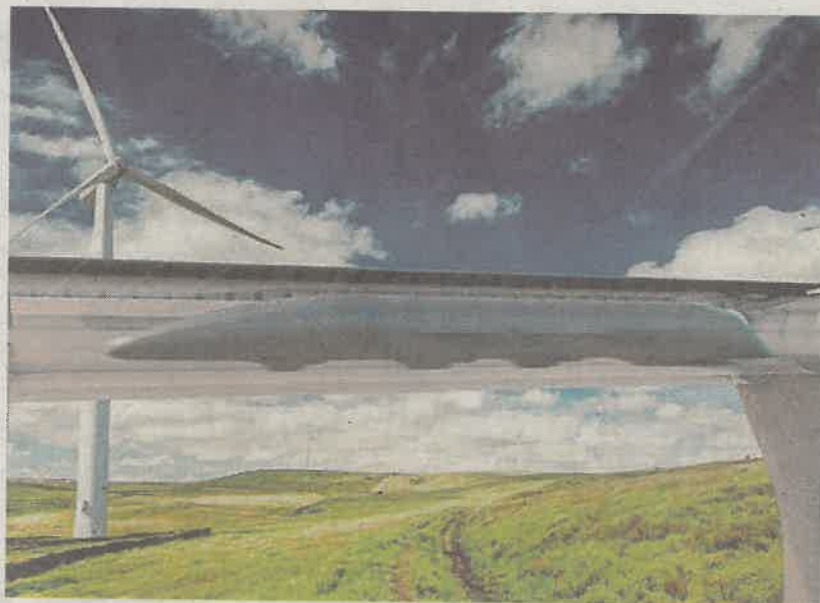
Cargados con maletas
«Tendríamos que haber cogido el Metro en Gran Vía, pero ahora tenemos que ir por la calle sin saber, con todo el equipaje; es un engorro»



Especies invasoras, la otra cara de la metamorfosis del Mediterráneo

El ecosistema mediterráneo está cambiando y hay especies que se adaptan mejor que otras, cuenta Salud Deudero, directora del Centro Oceanográfico de Baleares. Mientras las gorgonias o las esponjas se mueren, las especies invasoras proliferan. «Se ve muy bien con las algas que vienen del Mar Rojo o de Australia, que además no tienen depredadores», dice. Aunque, según recalca, no todo puede achacarse a la temperatura del mar, los expertos han detectado cómo algunos

peces propios del Mar Rojo son capaces de adaptarse a las aguas mediterráneas; mientras que en otros casos, el aumento del fitoplancton y unas aguas más cálidas pueden provocar una mayor reproducción de especies ya presentes, como la temida medusa «pelagia noctiluca» en España. «El ecosistema mediterráneo se está degradando también porque vertimos muchas sustancias orgánicas al mar. El sistema no está preparado», asevera Deudero.



El Hyperloop viajará a través de una larga tubería hermética

Los desafíos del Hyperloop ponen en cuestión su viabilidad

► Los expertos creen que el tren de superalta velocidad solo será factible a largo plazo

J. M. SÁNCHEZ
MADRID

Bobadilla, con 450 habitantes, es una joya histórica de Málaga y a partir de ahora también puede serlo del futuro. Ha sido elegido como el enclave para el levantamiento de un centro de innovación cuya principal misión será la de explorar las posibilidades de una construcción futura del Hyperloop, una idea de tren de superalta velocidad que viajará a través de una larga tubería hermética.

El Gobierno, Adif y una de las empresas que se encuentran desarrollando este futuro medio de transporte, Virgin Hyperloop One, han firmado recientemente

un acuerdo que servirá, a priori, para poner la primera piedra de un proyecto de faraónicas magnitudes que, pese a lo relumbrón de su propuesta, no tiene garantizada su viabilidad.

Ingeniería

El desafío a nivel de ingeniería es inmenso y aunque recientemente se ha cuestionado su fiabilidad, los expertos consultados por este diario están convencidos que el principio físico sobre el que se rige el Hyperloop sí es posible, aunque se necesita tiempo.

«Hay que desarrollarse en muchos aspectos hasta conseguir un medio de transporte viable comercialmente»,

señala Manuel Romana, profesor del departamento de ingeniería civil de transportes y territorio de la Universidad Politécnica de Madrid y de la escuela de caminos. ¿Tiene entonces futuro? «No se sabe. Con la tecnología actual no, pero con los desarrollos futuros posiblemente sí», afirma.

Un ingeniero industrial que estuvo vinculado a proyectos relacionados con el Hyperloop, también explica a ABC que no ve factible el proyecto ni a corto ni a medio plazo. «Posiblemente no lo veamos ni tú ni yo», concreta. El ingeniero entiende que «España es un país que reacio a la investigación» pero tiene algo claro: «La financiación no va a caer en

saco roto porque investigar en I+D no se suele ver a corto plazo, ni todas las ideas acaban en buen puerto».

Las principales dudas vienen de su implementación práctica y el despliegue y costes de su infraestructura. Sin embargo, Fernando Gal-

tier, uno de los responsables Hyperloop UPV, asegura que «ya existen demostraciones de tecnología que lo convierte en viable. Hay prototipos que se mueven a altas velocidades, aunque en distancias algo cortas». Galtier señala que es importante la seguridad y que para garantizarla se intentará imitar a la de la industria aeronáutica, que es preventiva.

Una vez superadas las fases de pruebas y validación, el centro de experimentación de Hyperloop permanecerá en España «para dar soporte a las operaciones, el mantenimiento y la expansión internacional» del sistema, según los términos acordados.

**Aún no es real
El Hyperloop
dependerá de una
red de túneles
subterráneos que
aún no se han
construido**