

EL CIERRE DE LA M-40

El 14 de abril, con la apertura al tráfico de los dos últimos tramos de la avenida de la Ilustración, quedaba, por fin, cerrada la M-30, pasados dieciocho años desde que se pusieran en funcionamiento los primeros tramos (avenida de la Paz, avenida del Manzanares) de este cinturón de circunvalación de la capital de España. Tanto tiempo que, lo que en un principio —hace más de veinte años— se pensó como un anillo de circunvalación ahora es considerado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes como “una vía saturada de tráfico” y, además, con cruces a nivel, regulados por semáforos. De hecho, el Ministerio reconoce que su eficacia no se demostrará “hasta que no sea también cerrada la M-40”.

Precisamente ya en mayo acaba de lograrse el acuerdo definitivo entre el MOPT, la Comunidad Autónoma de Madrid y el Ayuntamiento de la capital para el trazado del polémico cierre norte de la M-40, que discurrirá por fuera de la tapia del Monte de El Pardo, lo que obligará a la expropiación de algunos chalets de particulares residentes allí.

Quince días después de abrirse en su totalidad la avenida de la Ilustración, se inauguraba el eje Sinesio Delgado que conecta el Paseo de la Castellana con el nudo de Puerta de Hierro. Esta vía será un tercer camino alternativo para los vecinos de la zona norte, junto con la Ilustración y el Arroyo del Fresno.

A LA EXPO

Si de las comunicaciones internas pasamos a las externas hemos de registrar que, desde el 10 de abril, diez días antes de inaugurarse la Exposición Universal, Madrid y Sevilla han quedado unidas por la llamada “Autovía de Andalucía”, de 540 kilómetros, obra incluida en el Plan Nacional de Carreteras, que nace en el distribuidor Sur Este de Madrid y termina en el cinturón de Sevilla.

Cuatro días más tarde, el vicepresidente del Gobierno inauguraba la línea ferroviaria de alta velocidad (y ancho europeo) que, con trenes AVE, cubre, en apenas tres horas, el recorrido entre las ciudades de Madrid y Sevilla.

Volviendo a Madrid y su corona, hay que anotar la inauguración por los Reyes del Parque Juan Carlos I, el mayor de Madrid, con

una superficie de 220 has., que duplica la del Retiro. Situado junto a la N-II en el Campo de las Naciones, cuyo complejo terciario va avanzando a buen ritmo, el nuevo recinto dispone, entre otras cosas, de un auditorio al aire libre, un río navegable, un lago, un museo de macroesculturas, paseos arquitectónicos, jardines monotemáticos, un campo de golf y fuentes cibernéticas.

Otra importante obra urbana madrileña inaugurada en abril es la nueva estación de Atocha con la correspondiente remodelación y restauración de la antigua, que se ha realizado en dos fases principales. La primera, puesta en servicio hace tres años, relacionada con la estación de cercanías y el intercambiador de transportes urbanos; y, la segunda, que es la que se ha inaugurado ahora, que incluye la nueva estación de largo recorrido, punto de partida del primer tren de alta velocidad español, la urbanización de las zonas colindantes y la renovada imagen de la vieja marquesina metálica.

MAS TUNELES

Después del éxito popular de los primeros túneles (Cristo Rey, Cartagena y Plaza de Castilla como “estrellas”) el actual equipo de gobierno del Ayuntamiento de Madrid ha aprobado un segundo paquete de infraestructuras, con tres proyectos similares.

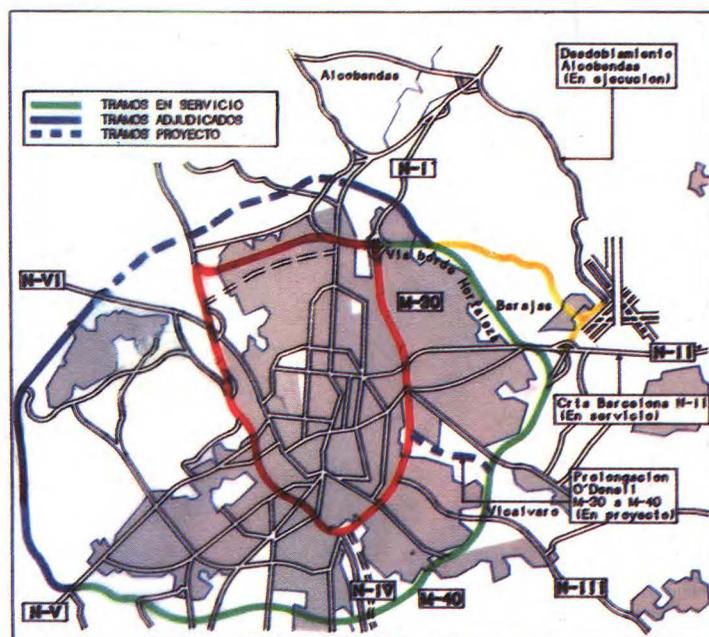
El primero y más importante es el de la Plaza de Conde de Casal, de donde arranca la carretera de Valencia (N-III), que combina un paso subterráneo con un intercambiador de transportes donde se conectarán varias líneas de autobuses periféricos, Metro y EMT y uno de los aparcamientos más grandes de la ciudad (más de 2.000 plazas), la cesión de cuya explotación servirá para financiar las obras del túnel.

El segundo, y el de más corta ejecución, será el paso elevado que evitará el cruce de la carretera de Toledo (N-401) con la avenida de los Poblados, en el distrito de Carabanchel, eliminando el último semáforo existente entre la capital y la ciudad del Tajo. Y el tercero, es el paso a distinto nivel que unirá la calle de Alfonso XIII con la de Corazón de María, salvando el cruce con López de Hoyos.

Pero el proyecto más ambicioso que está en sus trabajos prelimina-

res es el de la remodelación de la Plaza de Oriente para enterrar el tráfico, diseñado por el arquitecto Miguel Oriol (ver URBANISMO-COAM, nº 5). Según dicho proyecto, se construirá un túnel en la calle Bailén, frente al Palacio Real, un aparcamiento subterráneo de más de 1.000 plazas y un conjunto comercial bajo la plaza, liberando la superficie para los peatones y realizando el entorno palaciego, al tiempo que se ennoblece una zona de gran valor representativo para la ciudad.

Por último, recoger la sentencia del Tribunal Constitucional que declara nulo el artículo de la Ley de la Comunidad Autónoma sobre Medidas de Disciplina Urbanística, que facultaba al Gobierno regional para suspender de oficio la licencia o la orden de ejecución de obras si consideraba que existían defectos de actuación del Ayuntamiento que la autorizaba. Para este Tribunal, la suspensión de una obra en la que presuntamente se cometan irregularidades debe corresponder a los tribunales de justicia, que tienen mecanismos para hacerlo, como la suspensión judicial.



Alfonso Tulla
Periodista