

MANUEL MELIS

Coordinador general de las obras de la M-30

«La gente siempre tiene razón; si se quejan, es que algo hacemos mal»

Este ingeniero y catedrático es el padre de la ampliación del Metro, y ahora lleva a cabo lo que define como un sueño profesional: rehacer la M-30.

Mal que nos pese.

TEXTO: SARA MEDIALDEA

Ese hombre de la fotografía es el responsable directo de todas las obras de la M-30. Está convencido de que reformar el tercer cinturón era la única salida para evitar la congestión total de la ciudad. Y pide a los sufridores de la gincana diaria que tengan paciencia: para diciembre, asegura, todo el arco este de la vía, excepto el nudo de la A-3, estará libre de grúas.

— ¿No le ha dicho nadie que Madrid está insufrible?

— Estamos en el peor momento de las obras de reforma de la M-30. Ahora mismo, en la zona del río hay un auténtico bosque de grúas, tengo 63 pantalladoras trabajando. Reconozco que es muy molesto. Esa zona, y la de unión entre la A-3 y la A-4, está llena de «serpientes», de «zig-zags» en el trazado, de jeribques...

— ¿Y no puede dar ánimos? ¿Se ve la luz al final del túnel?

— Pues la verdad es que pronto empezará a mejorar. Quiero quitar todo ese trabajo sucio de las pantallas lo antes posible, y tenerlo despejado para el mes de febrero. Las losas con que se realizan las cubiertas para circular también son muy molestas, pero esto se va a prolongar unos meses más, hasta abril más o menos. Calculo que todavía estaremos molestando a los ciudadanos unos ocho meses en esa zona del río Manzanares.

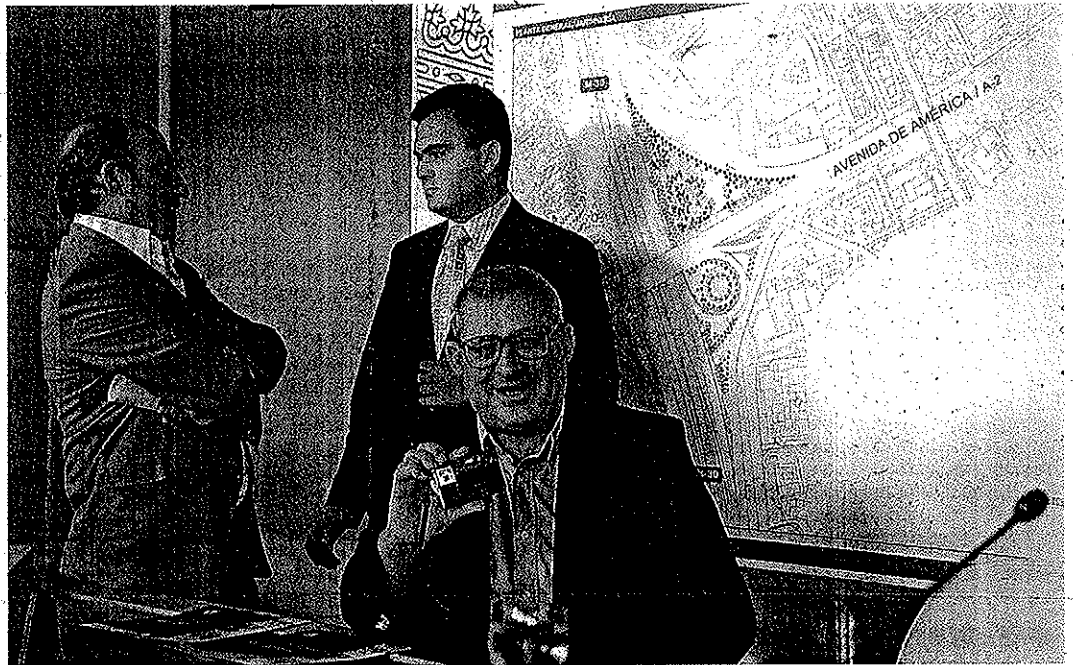
— ¿No habría sido mejor vaciar el cauce del Manzanares?

— No; eso convertía el proyecto en más peligroso, porque había que meter el subterráneo a mucha más profundidad, lo que complicaría extraordinariamente las entradas y salidas.

— ¿Tan necesaria era la obra de la M-30?

— Imprescindible: la circulación en la ciudad corría el riesgo de colapsarse. Por el arco este, circulan a diario, en ambos sentidos, 312.000 vehículos. Por el oeste, son 200.000. Todos llegan al nudo sur y se arma la mundial. El by-pass que vamos a hacer allí permitirá desdoblarse la vía, y repartir los vehículos.

— ¿Y una vez que se acabe de reformar, para cuánto tiempo será útil la vía? Hay quien dice que no más de 15 años...



— Pues habría que calcularlo ... pero es un cálculo fácil: el número de matrículas crece un 2 por ciento anual...

— Muchos ciudadanos entienden la obra pero no que se tenga que hacer con tantas prisas. ¿No habría sido más llevadero prolongar los trabajos durante ocho o diez años?

— A mí me parece peor sistema. Mire, yo tengo una teoría: una vez que el contribuyente ha puesto el dinero, una vez que ha pagado sus impuestos, es un crimen tener ese dinero improductivo; hay que ponerlo a trabajar, para que sea socialmente rentable. En esto pasa un poco como con El Corte Inglés: las obras no pueden retrasarse porque un día de ventas es muy importante. Pues aquí, un día de usuarios, un día operativo para los vehículos, es mucho. Así que creo que no vamos demasiado deprisa: vamos como hay que ir.

«El soterramiento del río es tan bueno que con él, Ruiz-Gallardón va a ganar su cuarta mayoría absoluta»

«Una razón para apoyar la obra? Los muertos se van a reducir de los 12 anuales de ahora a 5»

— Usted ha sido el constructor de la mayor ampliación del Metro de la historia de España, y también el «padre» del Metrosur. Supongo que dirigir la reforma de una circunvalación como la M-30 debe ser un reto profesional...

— Esto es algo que te pasa una vez en la vida. Es un lujo para un ingeniero de caminos.

— Y sin embargo, en la calle ese proyecto que usted considera magnífico es objeto de críticas muy duras por parte de vecinos que se oponen, y muy contundentemente, a las tallas de árboles. ¿No es frustrante?

— Sí, un poco. La gente no se da cuenta de que hay que hacerlo. Me lo tomo con calma porque son gajes del oficio. Pero no me olvido de una cosa en que creo firmemente: la gente siempre tiene razón. Si se quejan, es que lo explican mal o que lo estamos haciendo mal.

— ¿No se podía evitar el fin de estos árboles?

— De verdad que no. Mira, en Virgen del Puerto, donde talamos decenas de árboles, se me acercó llorando una joven que era alumna mía en la Escuela de Caminos, preguntándome cómo podía hacer algo así... al final, le expliqué las razones y lo entendió, vio que no se podía hacer otra cosa. Pero los vecinos estaban muy enfadados: nos tiraron huevos, piedras, de todo.

— ¿Qué hacía tan imprescindible acabar con aquellas acacias?

— Había que construir un colector para el río, era imprescindible. Y el espacio estaba limitado: a un lado, un edificio

de Miguel Fisac que no se puede tocar porque está protegido; por debajo, un aparcamiento.

— Dígame algo a los miles de ciudadanos que sufren cada día los efectos de la gran reforma de la M-30.

— Que hay plazos de finalización, y algunos están cerca. En todo el arco este, la obra estará terminada el próximo diciembre, excepto el nudo de la A-3, que aún va a prolongarse un tiempo. Y en el arco oeste, las obras van a seguir durante el resto de la legislatura. Hay que tener paciencia.

— Dijo en una ocasión que el proyecto de enterrar la M-30 a la altura del río Manzanares le gustaba tanto que hasta se le saltaban las lágrimas...

— Sí... es que es una belleza. Sólo es comparable a lo que hizo en el París del siglo XIX el barón de Haussman, transformando la ciudad, abriendo avenidas... Por eso mucha gente no quiere que se haga; saben que Ruiz-Gallardón va a ganar con él su cuarta mayoría absoluta. Y no cualquiera se atreve con un proyecto así, en el que te van a llover las críticas... hay que tener mucho valor para llevarlo adelante, y él lo ha tenido.

— Dígame una sola razón por la que hay que apoyar y aguantar las obras de remodelación de la M-30.

— ... Por la seguridad. Los vecinos tienen que pensar que los doce muertos que ahora hay cada año en la M-30, después de la reforma se van a reducir a cinco. Esa me parece una razón fundamental.