

M2

EL MUNDO/LA REVISTA DIARIA DE MADRID
MARTES 27 DE MARZO DE 2007



Sucesos / Serrano

Desvalijan una tienda Armani Collezioni de madrugada en cuatro minutos tras empotrar un todoterreno contra la puerta /10

Sucesos / Carabanchel

Un coche conducido por un menor embiste a un vehículo camuflado que lo seguía y causa la muerte de un agente en prácticas /11



Día Mundial del Teatro



Miguel Sebastián desvela a M2 sus propuestas: más autores de la cantera y menos musicales importados

El maratón de monólogos en La Casa Encendida y La Noche de Max Estrella abrieron ayer las celebraciones / 16-17



CARLOS ALBA

Acelerón en la nueva M-30

Ayer se inauguró la conexión de la avenida de la Ilustración con Mirasierra y Arroyofresno • Hoy se abre el túnel de Pío XII • El viernes 'desaparecerán' los coches de la superficie del río con el subterráneo entre Marqués de Monistrol y el Nudo sur /2-4

M2 / LA NUEVA M-30

A dos meses del 27-M. Esta semana se abren dos tramos más, lo que unido a los inaugurados recientemente hace que la mayor parte de la obra esté concluida. El Gobierno municipal espera tener terminados todos los tramos a mediados de abril. Luego continuarán las obras en el exterior de los túneles

La semana grande de la M-30

PEDRO BLASCO

Fue la gran apuesta de Alberto Ruiz-Gallardón y su equipo para la legislatura que termina dentro de dos meses. Se trataba, en la zona del río, de «curar la herida que tenía la ciudad» (en palabras del propio alcalde). El corte a la ciudad proviene de los años 70, al final de la época del desarrollismo español, cuando el Ministerio de Obras Públicas decidió hacer una circunvalación, la M-30, que rodeara la ciudad y

evitara el tráfico en la almendra central. La obra fue inaugurada por Arias Navarro y se había quedado vieja, muy vieja, con miles de coches más cada día.

El río Manzanares partía la ciudad en dos zonas. La nueva vía vetó el paso a las personas que no fueran en vehículos a toda velocidad. La ribera del río y gran parte de la ciudad se vio invadida por una carretera que los taxistas llamaron a bautizar como *la pista*. Alberto Ruiz-Gallardón apostó por

curar esta herida y «recuperar el río Manzanares, la fluidez de la comunicación entre barrios y el acceso de los ciudadanos a nuevas áreas lúdicas, estanciales y deportivas» y mejorar el resto de la circunvalación.

En una de las zonas más duras de la ciudad, el Manzanares, empezará a haber dentro de unos meses una alfombra de parques y jardines. Los coches *desaparecerán* de la orilla el viernes con el soterramiento del tramo Marqués de Mo-

nistol- Nudo Sur. Lo más sorprendente es que los miles de vehículos que circularán por los túneles lo harán sin atascos bajo miles de toneladas de hormigón.

Encima de los coches habrá nuevas áreas, se recuperarán valores históricos, paisajísticos y ambientales de la ciudad y los monumentos del entorno. Se unirá la ciudad con los jardines históricos y se mejorará la movilidad de los peatones y de los ciclistas, algo impensable hace unos años. «Nadie

creía que seríamos capaces de hacer algo así», afirmaba Ruiz-Gallardón la pasada semana en la inauguración del túnel norte del *bypass sur*, una de las piezas clave del puzzle.

El actual alcalde apostó por su ingeniero preferido, Manuel Melis, ideólogo, junto con Luis Eduardo Cortés, de la ampliación del Metro. Después de embotellamientos históricos, alguna inundación, críticas de vecinos y oposición, la nueva M-30 ya ve la luz con la inaugura-



Entrada del túnel de la avenida de la Ilustración-Ventisquero de la Condesa, ayer, momentos antes de la inauguración. / CARLOS MIRALLES

DEL BARRIO DEL PILAR A MONTECARMELO

Túnel del Ventisquero de la Condesa



FUENTE: Ayuntamiento de Madrid

Foto: EL MUNDO

J. G. T. El alcalde puso en funcionamiento ayer la conexión de la avenida del Ventisquero de la Condesa y la avenida de la Ilustración. El objetivo de este túnel es eliminar la barrera entre los barrios del distrito de Fuencarral-El Pardo que se encuentran a ambos lados de la avenida del Cardenal Herrera Oria. Además, el Ayuntamiento

quiere que este túnel facilite la accesibilidad y la integración con la ciudad de los barrios de Mirasierra, Arroyofresno o Montecarmelo. De los 3.465 metros de nuevos viales que se inauguraron ayer, 1.429 discurren bajo tierra; una cifra similar tienen las rampas de acceso y 582 metros las vías en superficie. El túnel discurre entre la glorieta José Fran-

cisco de Isla, que se encuentra en la avenida de la Ilustración a la altura de la avenida de Betanzos, y la glorieta de la Pradera de Navasilla, situada en Ventisquero de la Condesa. Se trata de dos túneles unidireccionales que cuentan con dos carriles de 3,5 metros cada uno. El túnel facilita los movimientos en ambas avenidas.

DE LA M-30 A SINESIO DELGADO

Túnel sur de Pío XII



FUENTE: Ayuntamiento de Madrid

Foto: EL MUNDO

J. G. T. Sin apenas tiempo de disfrutar de las inauguraciones, el alcalde abre hoy el túnel sur de Pío XII que conectará, en ambos sentidos, la avenida de Monforte de Lemos y la calle de Sinesio Delgado con el paseo de la Castellana, la avenida de Pío XII y la M-30. Hay que recordar que el pasado 28 de julio Gallardón inauguró el túnel norte. En

total, son 1.629 metros que tenían un plazo inicial de ejecución de 30 meses y que se han terminado en 27. El coste del túnel norte y sur ha sido de 156.432.988 euros. Las obras del sur se han ejecutado en 27 meses y tenían un plazo de 30.

En total, está previsto que ambos subterráneos sean utilizados por 44.000 vehículos al día. En lo referido al

ahorro en tiempo, desde el Consistorio se espera que los conductores recuperen 450.000 horas anuales que antes perdían por los embotellamientos de esta zona. Para construir el subterráneo sur se han tenido que salvar las vías de la estación ferroviaria de Chamartín, la línea 10 del suburbano y las canalizaciones del Canal de Isabel II.

M2 / LA NUEVA M-30

ción de los últimos tramos, dos esta semana y otros dos a finales de abril.

La obra, en el caso del río, ha sido muy compleja y permitirá, gracias a los *bypass* y los túneles, la recuperación del Manzanares y su entorno. Los ciudadanos se podrán mover en bici o andando por las orillas del río.

La obra total, que ha costado más de 3.900 millones de euros, ha tocado todo el perímetro de la vieja *pista*. Pero si hubiera que destacar, además de los espectaculares *bypass* y el soterramiento de la zona que va paralela al río, algún tramo de la veintena realizada, uno de ellos es el que se abre hoy: el nudo de la Paloma. Une la M-30, a la altura de la estación de Chamartín, con el barrio del Pilar. El otro sería la avenida de Portugal, que ha quedado como un gran jardín con los coches enterrados circulando por el túnel.

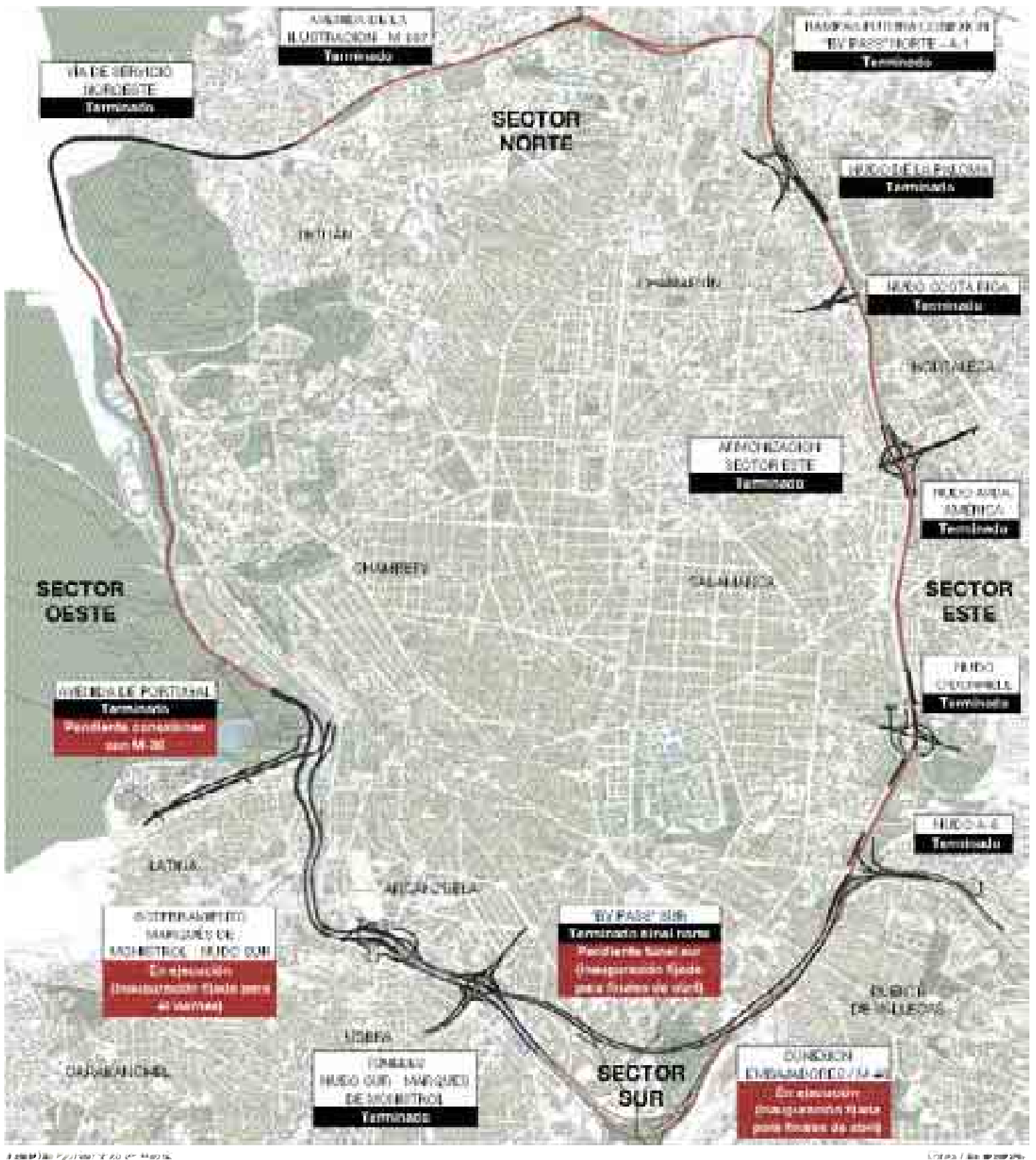
Un vecino se acercó en la inauguración en la avenida de Portugal y le dijo al alcalde que no podía dormir. Ruiz-Gallardón le preguntó la razón y el vecino le contestó: «Esto está demasiado tranquilo. No escucho el ruido de los coches».

Además de que este vecino duerma mejor, el Ayuntamiento asegura que los accidentes disminuirán entre un 34,6% en la zona norte y un 52% en la zona sur. Se calcula que los madrileños ahorraremos 2,5 millones de litros de combustible al año, 708 millones de horas en los próximos 30 años y las emisiones de gases invernadero disminuirán en 35.000 toneladas anuales. También se regenerarán 31 hectáreas de nuevas zonas verdes y se rehabilitarán otras 20 degradadas actualmente. Eso sin contar con el ruido que dejará *mudas* muchas casas madrileñas.

Pero esta infraestructura también ha tenido rechazo. Los vecinos de la zona sur seguirán movilizándose para protestar por las chimeneas que han colocado cerca de sus casas. Creen que la contaminación que salga del túnel se irá a su barrio y a sus viviendas. Los ecologistas también han protestado, tanto por los miles de árboles cortados como por no compartir la filosofía de mayores y mejores infraestructuras para los coches, aunque sea a costa de poder pasear encima de un túnel.

Los partidos de oposición han sido muy críticos con las obras. Han acusado a Gallardón de querer imitar a los faraones y han dicho que las obras son caras, que empeñarán a los ciudadanos los próximos 30 años y no resolverán el problema del tráfico. Tampoco les ha gustado el anuncio «¿Qué pasaría si nunca pasase nada?».

La remodelación de la M-30 avanza sin pausa



EN ABRIL CONCLUIRÁ CASI TODA LA OBRA

Las obras de la M-30 comenzaron en el mes de septiembre de 2004 y terminarán en el próximo mes de abril. La superficie cercana al Manzanares de la actual M-30 se convertirá en un gran parque que se pondrá en marcha en la

próxima legislatura. Ayer, se abrió el Nudo de la Paloma y el viernes se abrirán los túneles de Marqués de Monistrol al nudo sur. A finales del mes de abril está prevista la terminación de las obras con la inauguración de la conexión entre la M-40 y la calle de Embajadores.

Advertisement for Vueling featuring butterflies and text: '100.000 PLAZAS A 20€ TODO INCLUIDO', 'COMPRING DEL 22 AL 30 DE MARZO', 'COMPRING EN www.vueling.com'.

M2 / LA NUEVA M-30



ANTONIO HEREDIA

7.15 HORAS: EL SENTIDO NORTE DE LA M-30 ES UN ATASCO. A primera hora de la mañana los conductores se echan en masa a la vía de circunvalación. Los que acceden desde la A-3 optan, mayoritariamente, por tomar el camino tradicional, en superficie, en lugar de recorrer el túnel norte del *by-pass sur*. En poco más de cuatro minutos se llega a Pirámides.



ANTONIO HEREDIA

8.05 HORAS: CONTINÚA LA FLUIDEZ EN EL 'BY-PASS SUR'. Mientras el embotellamiento de la M-30 en sentido norte es generalizado, muy pocos coches optan por tomar el *atajo* al sur. El trayecto se hace rápido y sin problemas. La tranquilidad se mantiene a lo largo de la mañana hasta el mediodía, que se rompe por la hora de la comida.



CARLOS ALBA

14.05 HORAS: RETENCIÓN EN PIRÁMIDES PARA IR A COMER. La salida del *by-pass sur* hacia la glorieta de Pirámides experimenta gran densidad de tráfico. El túnel no llega a colapsarse como ocurrió el viernes, el día de la inauguración de los 7,5 kilómetros de esta infraestructura, pero sí hubo una intensidad circulatoria importante.



CARLOS ALBA

19.35 HORAS: NORMALIDAD EN EL REGRESO A CASA. El fin de la jornada no trajo mayores problemas para el *by-pass*. Parece que los conductores prefirieron llegar a casa a la hora esperada que experimentar nuevas rutas. Esto hizo que el túnel no sufriese importantes problemas de congestión circulatoria y todo discurrió con normalidad.

JAIME G. TRECEÑO

A las siete de la mañana hay vida y generalmente viaja en coche en busca, sin quererlo, de embotellamientos. La M-30 se convierte en una ratonera en la que lo mejor que se puede hacer es poner el piloto automático del vehículo y anestesiarse con el sonido de la radio. Después del fiasco de la inauguración el viernes del túnel norte del *by-pass sur* de la M-30, la infraestructura pasaba hoy la prueba de fuego de los conductores. A las dos horas del *bautismo* el túnel se colapsó en la salida de la glorieta de Pirámides. El motivo, según se explicó desde el Consistorio: la hora punta, la amplia curiosidad de los conductores que querían conocer la carretera nueva, el desconocimiento... Escojan la que mejor les cuadre, aunque el semáforo a la salida del túnel y las obras en la vía de acceso a Marqués de Vadillo fueron cruciales.

Ayer había que comprobar si todo aquello fue un espejismo o es que alguien se había equivocado. Lo cierto, es que los conductores no dieron oportunidad de saberlo, ya que mayoritariamente optaron por la teoría del «más vale malo conocido...» Es decir, que decidieron no jugársela, salir con tiempo, y acudir al trabajo por el recorrido de siempre. A las 7.15 horas la M-30 está casi parada en sentido nor-

Los conductores evitaron tomar ayer, en hora punta, el nuevo túnel norte del 'by-pass sur' y optaron por su ruta diaria. El trayecto matutino se hizo sin problemas, pero a la hora de comer y a las siete de la tarde se intensificó el tráfico

Más vale malo conocido...

te y se circula con más o menos fluidez en el sur. Desde control de tráfico del Ayuntamiento, aseguran que ése es el flujo normal por las mañanas, mientras que por la tarde es en sentido inverso.

A primera hora de la mañana, el acceso al *bypass sur* desde la A-3 se hace sin muchas dificultades. Hay que andar con ojo por aquello de los frenazos imprevistos pero nada que ver con lo que se ve en la M-40 donde los coches casi no se mueven. La boca del túnel está despejada pero la gran cantidad de coches que van en dirección a Madrid no la toman. Un mínimo porcentaje de ellos opta por hacer el trayecto bajo tierra. Los 7,5 kilómetros del túnel se recorren sin dificultades. Esta vez sí, como decía el alcalde el viernes, en poco más de

cuatro minutos se llega hasta el enlace con el otro túnel que discurre paralelo, a la altura del estadio Vicente Calderón. Los carteles informativos de salidas están, en esta ocasión, tapados. La salida hacia Virgen del Puerto se hace sin muchas dificultades y la dificultad viene al tratar de volver a la M-30 para dar la vuelta.

La vía de circunvalación se convierte en un *rally* en el que los conductores demasiado hacen con no salirse. El embotellamiento es considerable hasta pasado el Puente de Ventas. A las 8.05 horas la cosa no cambia mucho bajo tierra ni en superficie: fluidez y atasco monumental, respectivamente. Los turistas optan por la salida tradicional, la de todos los días, el camino en superficie, en lugar de entrar por la

boca del túnel en la avenida del Mediterráneo. En el interior, nada cambia. Algunos conductores pisan el freno para ralentizar la marcha y no equivocarse de salida. Los pocos coches que han decidido conducir bajo tierra, lo hacen sin dificultades. En un abrir y cerrar de ojos aparece la salida por la glorieta de Pirámides. Esta vez no hay rastro de atascos ni de agentes de movilidad para ordenar el tráfico. El camino de retorno, del volver a empezar, pasa por Marqués de Vadillo. A las ocho de la mañana el tráfico de la M-30 no presenta muchas diferencias con el de otras jornadas. Así lo reflejan los rostros de los conductores, unos de ofuscación, los más nerviosos, y de resignación, en los habituados. En el Puente de Vallecas, los turistas

hacen lo que pueden para situarse lo mejor posible en la vía. El motivo, tratar de llegar lo más rápido posible a su lugar de destino.

La mañana ya ha levantado la persiana y el sol se cuela entre unas nubes densas. A las 9.02 horas de la mañana se mantiene la tónica matutina en el acceso al *bypass*. La mayoría opta por conducir en superficie y pocos tomar el túnel. El tráfico bajo tierra es calado al de las anteriores pasadas. Lo único que cambia es el tráfico en superficie, que a medida que entra la mañana va desapareciendo. A las 9.35 horas todo sigue igual y, afortunadamente para algunos, el recorrido tradicional en sentido norte gana velocidad.

Al mediodía, a las dos de la tarde, los que van a su casa a comer intensifican el tráfico del *bypass*, pero no llegan a colapsar la vía, como ocurrió el viernes. Ahora sí se notan las retenciones en la salida de la glorieta de Pirámides pero no muy importantes. Al igual que en la mañana, muchos conductores toman el viejo trayecto en superficie. La hora punta por la tarde, a las 19.35: la M-30 en sentido norte está colapsada pero los conductores no acaban de decidirse a tomar el *bypass sur*. En comparación con la mañana, hay más coches, pero no los suficientes como para provocar graves retenciones. La circulación es fluida.