

La M-30 soporta una intensidad media de 250.000 vehículos al día

La vía que quiere reformar ahora el PP se ha convertido en un 'embudo' para el tráfico

SUSANA HIDALGO, Madrid
La M-30, el corazón circulatorio de la capital, soporta cada día el paso de unos 250.000 vehículos de media en sus 34,8 kilómetros de longitud, según datos del PP. El proyecto del candidato popular a la alcaldía de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, de enterrar parte de la M-30, duplicar los tramos congestionados y terminar con los puntos negros pretende convertir esta vía rápida en una ronda de distribución del tráfico. Para ello, el plan incide en descongestionar una de las partes de la ciudad con mayor tráfico: el nudo sur.

Ruiz-Gallardón proyecta enterrar más de tres kilómetros de M-30 —la zona entre Príncipe Pío y la Casa de Campo, y el tramo entre el matadero de Arganzuela y el puente de Toledo— y construir tres macrotúneles rápidos de entrada y de salida. "En un principio pensamos en enterrar toda la M-30 porque sería bueno desde el punto de vista medioambiental.

Pero al final vimos que el beneficio era relativo: el tráfico tenía que salir por algún lado", explicó ayer el consejero de Hacienda, Juan Bravo. La M-30 tendrá en estas zonas una anchura de 14 metros, con cuatro carriles.

PASA A LA PÁGINA 4

La policía detiene a 8 'grafiteros' en la estación de metro de Las Mimbreras

EL PAÍS, Madrid
La policía ha detenido en la estación de Las Mimbreras a ocho jóvenes grafiteros acusados de causar daños en el metro valorados en unos 22.000 euros y de desórdenes públicos. Según informó ayer la Jefatura Superior de Policía, los detenidos son Diego Raúl R. M., de 19 años; José Manuel D. L., de 23; Marco P. M., de 19; Marcelo R. G., de 20; Iván V. C., de 19; Diego D. C., de 18; Roberto F. G., de 20, y Carlos M. A., de 19, todos ellos sin antecedentes policiales.

Los ocho jóvenes, especialistas en realizar pintadas, fueron

sorprendidos en las cocheras del metro situadas en Las Mimbreras por vigilantes de seguridad, que los detuvieron y que pusieron los hechos en conocimiento de la policía.

Los agentes de la Brigada Provincial de Información, que se hizo cargo de las investigaciones, comprobaron que los infractores habían cortado con una radial las soldaduras de una trampilla del pozo de ventilación. Anteriormente habían intentado entrar por la salida de emergencia de las cocheras, pero, a causa de anteriores sabotajes, se encontraba soldada.

Mientras uno de los jóvenes grababa todo con una cámara de vídeo casero, el resto se introdujo en la estación y ocasionó todo tipo de desperfectos, valorados en unos 22.000 euros. Ya en el interior del túnel, al comprobar la presencia de los vigilantes, los jóvenes arremetieron contra éstos con palos, hierros y sprays de defensa, aunque finalmente fueron reducidos y trasladados a dependencias policiales.

Los agentes intervinieron, entre otras cosas, un total de 30 sprays, cuatro cámaras y una barra de hierro de 40 centímetros.

Muere un hombre de 33 años apuñalado en una discusión

F. J. BARROSO, Madrid
El emigrante salvadoreño César Milton Mejía Reglero, de 32 años, murió anoche apuñalado en Puente de Vallecas. El homicidio se produjo a las 22.15, en el número 9 de la calle de Ángela González. Con ésta son ya 21 las muertes violentas en la región en 2003.

Tras recibir la llamada de una vecina del inmueble, efectivos del Summa encontraron a la víctima tirada en un gran charco de sangre. Presentaba una profunda herida en el abdomen, con varias trayectorias. Junto al cadáver había una navaja de 20 centímetros de hoja. La policía detuvo a las seis personas que estaban dentro del domicilio, en estado de ebriedad, para investigar quién fue el autor del crimen.

Cartelera PÁGINAS 10 a 14

Agenda PÁGINA 15



Vista del parque en el que se encuentra el castillo de la Alameda de Osuna, rodeado por una valla metálica. / CLAUDIO ÁLVAREZ

ENRIQUE RUBIO, Madrid
El castillo de la Alameda de Osuna tiene dos historias: una, la oficial, arranca en el siglo XV, con su construcción, y llega hasta el día de hoy, en que se ha convertido en la única fortificación medieval que queda en pie en la ciudad de Madrid. La otra, la del día a día, es la de los jóvenes de este barrio del distrito de Barajas, dueños y señores de una construcción que se cae a pedazos. En su historia se entremezclan relatos de fantasmas, túneles secretos, peleas al atardecer y botellones multitudinarios.

El castillo se alza sobre un humilde promontorio, poco orgulloso, como si pidiera perdón por ser. El barrio vive de espaldas a él, y la mejor forma de

Memorias del castillo olvidado

El distrito de Barajas alberga la única fortificación medieval de la ciudad, que se encuentra en grave estado de abandono

comprobarlo es preguntar por su ubicación. "¿Qué? ¿Ese montón de piedras es un castillo?", exclama extrañada una vecina. "¿A quién le pueden interesar unas ruinas pintarrajeadas?", se

pregunta otro. Cristina tiene la respuesta. Es una joven despertada de ojos grandes y aire hippy, que estudia en un colegio de los alrededores. Defiende el castillo como lugar de ocio: "Suelo ir allí

para hacer juegos malabares con fuego, para estar con amigos... y también para hacer pellas...". ¿Y el botellón? "De acuerdo, también vamos allí para tomar copas de vez en cuando".

La fortaleza de la Alameda de Osuna es el castillo del botellón. Aunque está rodeado por una verja, no hay ningún problema para acceder a él a través de uno de los agujeros que hay en su perímetro. Los 200 metros cuadrados que ocupa están sembrados de minis [grandes vasos para bebidas] y botellas de diversas graduaciones alcohólicas. En la decoración destacan numerosos graffitis que se han adueñado de las piedras centenarias que forman sus muros.

PASA A LA PÁGINA 3

El PP utilizará las tuneladoras que horadaron el metro para enterrar parte de la M-30

La velocidad media en la ronda, 60 kilómetros por hora, es seis veces menor en su tramo sur

VIENE DE LA PÁGINA 1

Al frente de todo este proyecto, Ruiz-Gallardón ha puesto a Manuel Melis, el ingeniero que dirigió la construcción de 114 kilómetros del metro en los últimos ocho años, uno de los logros más importantes del candidato popular a alcalde en su etapa como presidente del Ejecutivo regional. Melis pretende utilizar en algunos tramos de la reforma de la M-30 las macro-tuneladoras con las que se realizaron las obras del suburbano, y que horadaron el subsuelo en un tiempo récord.

Si el metro ha sido la gran apuesta del Gobierno de Ruiz-Gallardón, el candidato del PP quiere ahora que la nueva M-30 revolucione el tráfico de la ciudad. Para ello, cuatro ingenieros se han puesto desde hace semanas a rediseñar esta vía. "Con el paso del tiempo la M-30 se ha convertido en una vía de distribución de tráfico y no en una vía rápida, como inicialmente se diseñó. Por eso es necesaria la reforma", explica Juan Bravo uno de los responsables del programa electoral del PP.

La oposición no ve el proyecto con tan buenos ojos. Trinidad Jiménez, candidata del PSOE a la alcaldía, e Inés Sabanés, de IU, temen que el modelo de M-30 propuesto por Ruiz-Gallardón colapse aún más el tráfico de la ciudad. "El proyecto va contra la corriente que siguen las grandes ciudades, que apuestan por el uso del transporte público", explica Jiménez. Para Inés Sabanés, la reforma, "en lugar de fomentar los intercambiadores y las medidas para disuadir a los automovilistas, fomenta el uso del vehículo privado". El PP responde que la construcción de túneles no es incompatible con el fomento del transporte público, y pone como ejemplo la ampliación del metro realizada estos años.

Los populares están elaborando un gran estudio, que estará aca-



Atasco en el nudo sur de la M-30 en plena hora punta. / JUAN FRANCÉS

bado en un mes, sobre el impacto que la gran reforma de la M-30 tendría sobre el tráfico de la capital. Si Ruiz-Gallardón gana las elecciones de mayo, la obra se licitará en diciembre y la mayor parte de la rehabilitación de la ronda habrá concluido en cuatro años, según el candidato.

Estudios

Juan Bravo ha señalado que, además de los estudios de tráfico y los que están realizando los ingenieros sobre la obra, los expertos contratados por el PP han recabado información sobre las soluciones que han dado al tráfico otras gran-

des ciudades como París o Santiago de Chile, que han acometido reformas similares. "La M-30 se ha convertido en una cicatriz para la ciudad, pero en una cicatriz necesaria", señaló Ruiz-Gallardón al presentar el proyecto.

Los datos corroboran los problemas de congestión que sufre esta vía. Por la M-30, a su paso por la zona sur, circulan una media de 400.000 vehículos diarios. Allí quiere el PP construir uno de los tres grandes túneles rápidos: 3,5 kilómetros, en ambos sentidos, que deberían aliviar las retenciones que se producen en esta área, que acoge una importante zona industrial y una de las masas de

población más importantes de la capital. En algunos de los puntos de la zona sur los vehículos tan sólo alcanzan una velocidad media de 10 kilómetros por hora (lo que en la práctica equivale a paradas seguidas de aceleraciones), cuando la velocidad media de la ronda es de unos 60 kilómetros por hora, según fuentes municipales.

Otro punto negro que el candidato popular a alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, pretende solucionar con la eliminación de sus semáforos es el de la avenida de la Ilustración: actualmente, los vehículos tardan más de 25 minutos en atravesar esta parte de la M-30 en hora punta.

Una historia llena de atascos, accidentes e inundaciones

S. H., Madrid

La historia negra de la M-30 está unida a los accidentes de tráfico, a los continuos atascos y a las inundaciones que colapsan de forma reiterada esta vía cada vez que llueve en la capital. Además, el Ayuntamiento de Madrid todavía está pendiente de que el Ministerio de Fomento le traspase las competencias de la ronda, algo que, según Ruiz-Gallardón, se producirá en los próximos meses.

La construcción de la M-30, que comenzó en 1967 y se cerró en 1992 con la avenida de la Ilustración, supuso un desembolso de unos 300 millones de euros. Desde que comenzó a funcionar, la M-30 ha estado permanentemente atascada. Los técnicos consideran que uno de los mayores defectos de la primera ronda que se construyó en la capital —aunque se la denomina tercer cinturón— son las numerosas entradas y salidas que se reparten en su recorrido: 27. Además, los accesos que conectan la ronda con calles y carreteras nacionales o comarcales triplican su propia extensión. A los 34,8 kilómetros que recorre la M-30 hay que añadir los 96 kilómetros que tienen sus nudos y enlaces.

Otro dato negativo unido a esta ronda son los accidentes de tráfico. Según la Policía Municipal, las víctimas mortales se redujeron un 28,6% en 2002, ya que pasaron de 14 en 2001 a 10 el año pasado. Este descenso se ha vivido también en el número de heridos, con un 6% menos. En 2002 se registró una media diaria de cuatro choques de diferente consideración, lo que arroja un balance final de 1.737 golpes en 2002.

 **V SALÓN DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ANTICUARIOS**
DEL 8 AL 16 DE MARZO

Art Madrid 

ANTIGÜEDADES

Venta directa

TODAS LAS PIEZAS EXPUESTAS HABRÁN SIDO EXAMINADAS POR UN COMITÉ DE EXPERTOS

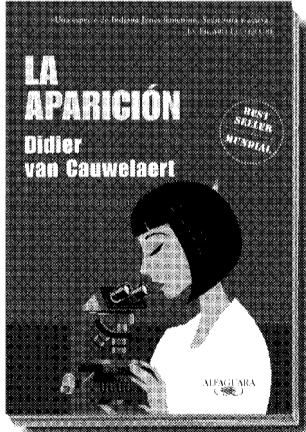
66 DE LOS MÁS PRESTIGIOSOS ANTICUARIOS

Abierto al público del 8 al 16 de Marzo - Horario: 11,30 a 21,30 ininterrumpido.

PALACIO DE CONGRESOS DE MADRID
Paseo de la Castellana, 99

ORGANIZADOR: TOMÁS TOLEDO

ALFAGUARA



«Una historia de hoy en la que se encuentran la magia y la ciencia, la fe y el racionalismo.»

www.alfaguara.com



Programa de Actividades Ambientales Primavera 2003

Cursos gratuitos para conocer la naturaleza urbana del 5 de Marzo al 21 de junio de 2003.

- Colabora con el Medio Ambiente desde casa.
- Descubre la fauna urbana.
- Conoce los parques de tu ciudad.
- Acercáte al mundo de las plantas.
- Fotografía naturaleza urbana.

Información y reserva Tel.: 91 372 86 60


Ayuntamiento de Madrid
Área de Medio Ambiente
Dirección de Servicios de Parques y Jardines