

El concejal Calvo destituye a la cúpula del Samur investigada por irregularidades

Gilarranz, director del servicio de emergencias, llevaba 11 años en el cargo

MABEL GALAZ, Madrid
Pedro Calvo Poch, concejal de Seguridad y Servicios a la Comunidad, decidió ayer destituir de sus cargos a la cúpula del Samur-Protección Civil: José Luis Gilarranz Vaquero, director de servicios del Samur-Protección Civil, y Juan Carlos Medina Álvarez, jefe de departamento del servicio. El relevo coincide con las investigaciones abiertas sobre la gestión de estos directivos a los que se les imputan supuestas irregularidades en su gestión. Una de estas causas está en los tribunales.

Un portavoz del Ayuntamiento aseguró que la decisión de prescindir de los servicios de los dos máximos responsables de la cúpula del Samur obedece a un "relevo" como "otros" que el concejal de Seguridad está realizando. "Estos dos cargos, son dos cargos de confianza y el concejal cree que ha llegado el momento del relevo",

añadió. Pero, a la vez, fuentes del Ayuntamiento admiten que la gestión de Gilarranz al frente de los servicios municipales de urgencia estaba siendo analizada con lupa tras las denuncias efectuadas por algunos sindicatos y puestas en conocimiento ante los tribunales.

Gilarranz era director de servicios del Samur-Protección Civil desde que se fundó el servicio en 1991. Su sustituto debe ser nombrado en los próximos días.

El edil Calvo ya ha decidido ya quién ocupará el puesto de Juan Carlos Medina Álvarez, el segundo en la cúpula del Samur: el médico Ervigio Corral.

Gilarranz era uno de los hombres de confianza del que fuera concejal de Salud y Consumo Simón Viñals en el equipo del anterior alcalde, José María Álvarez del Manzano. Viñals está pendiente de ser juzgado por el caso funeraria. El Tribunal Superior de Justicia

de Madrid (TSJM) tiene pendiente todavía fijar la fecha para el juicio oral en el que se encuentran procesados tres altos cargos del PP: el ex diputado regional Luis María Huete y los ex concejales Simón Viñals y Antonio Moreno. Los tres participaron en la venta del 49% de la funeraria municipal en 1992 por un precio inferior a su valor real (0,60 euros), según las conclusiones del fiscal.

PASA A LA PÁGINA 3

Moreno sustituye en la alcaldía de Valdemoro al ahora consejero Granados

EL PAÍS, Madrid
José Miguel Moreno fue elegido ayer, con los votos favorables de su grupo, el PP, y las abstenciones del PSOE, IU y Los Verdes, nuevo alcalde de Valdemoro. Moreno sustituye en el cargo a Francisco Granados, que ha sido designado consejero de Transportes e Infraestructuras por la presidenta de la Comunidad, Esperanza Aguirre. El nuevo regidor era edil de Urbanismo.

El primer pleno de la Asamblea nombrará a los consejeros de Telemadrid

El primer pleno de la Asamblea de esta VII legislatura, que se celebrará el próximo día 11, aprobará el nombramiento de los senadores autonómicos, así como los miembros del Consejo de Administración de Radio Televisión Madrid y del Consejo Asesor de RTVE.

Así lo aprobó hoy la Junta de Portavoces de la Cámara en la que el PSOE también solicitó que se incluya la aprobación de una declaración institucional que conmemore el 25º aniversario de la Constitución, según el portavoz del PSOE, Rafael Simancas.

El Consejo de Administración de Telemadrid estará integrado por nueve personas designadas por el PP, siete por el PSOE y uno por IU. El periodista Manuel Soriano, que fue jefe de prensa en la etapa de Esperanza Aguirre como ministra de Educación, se baraja como posible director de Telemadrid, según fuentes del PP.

Anun. Breves...PÁGINAS 9 a 16

Cartelera.....PÁGINAS 17 a 22

AgendaPÁGINA 23



LUIS MAGÁN

ARTE EN LA PIEL. La estación de Atocha acogió ayer un concurso original y novedoso: un grupo de 20 artistas, con sus respectivas modelos, compitió para llevarse el premio al cuerpo mejor pintado. Esta actividad se enmarca en la Feria de los Artistas, que se celebra en los vestíbulos de la estación de cercanías de la citada estación, y que se prolongará hasta el próximo día 8.

RADIOGRAFÍA DE LAS CARRETERAS DE ACCESO A LA CAPITAL

El puente de San Fernando, un embudo en la N-II

EL PAÍS, Madrid
La radial 2 fue presentada por el presidente del Gobierno, José María Aznar, el día de su inauguración, el pasado 6 de octubre, como "una de las obras más importantes de los últimos años". La primera autopista de peaje en la Comunidad de Madrid nació para aliviar el tráfico congestionado de la N-II. Dos meses después de su apertura al público, EL PAÍS pudo comprobar que la radial 2 no consigue evitar el gran atasco que se forma diaria-

mente en la carretera de Barcelona para todos aquellos que quieren entrar en la ciudad por la avenida de América. El embudo se forma cada mañana en el puente de San Fernando de Henares, a la altura del kilómetro 15. Unos 134.000 vehículos —un 11% son de tipo pesado— pasan en uno u otro sentido por este punto.

La radial 2, que discurre paralela a la N-II, tiene dos tramos: de Guadalajara a la M-50 y de la M-50 a la M-40. Aquellos conductores que quieren acceder al

centro de la ciudad por la avenida de América tienen que dejar la autopista de pago y, a través de la M-50, desviarse a la N-II, donde se encuentran con el colapso de San Fernando.

El origen del atasco está en una curva muy pronunciada hacia la derecha, a la que hay que sumar el intenso tráfico que se incorpora unos metros más adelante desde San Fernando de Henares y Coslada.

Si se parte desde Alcalá de Henares a las 8.00, el viaje resul-

ta plácido, a una media de 110 kilómetros por hora, hasta el punto kilométrico 21. Allí la velocidad se ralentiza hasta los 15 kilómetros por hora durante seis kilómetros. Es el gran parón matutino que sufren, como otros miles de madrileños, Pedro García e Irene Herrera. "El peor tomate", lo llama García. Sin embargo, él es *afortunado*: trabaja en el norte de la ciudad, por lo que puede, si así lo desea, seguir por la radial 2 hasta su oficina.

PASA A LA PÁGINA 4

RADIOGRAFÍA DE LAS CARRETERAS DE ACCESO A LA CAPITAL / 3



KILÓMETRO 19,9. Las cámaras de la DGT muestran el estado del tráfico poco antes de las incorporaciones de la M-45 y M-50. El tránsito de vehículos es constante desde primeras horas de la mañana, aunque comienza a disminuir a partir de las 9.00. La causa de estos embottellamientos se encuentra unos kilómetros más adelante, en el puente de San Fernando, el punto de la N-II que sufre mayor tránsito de automóviles.



Embotellamiento de vehículos en las proximidades del puente de San Fernando, en dirección a la capital. / GORKA LEJARCEGI

La R-2 fracasa contra el mayor atasco

La autopista de peaje inaugurada hace dos meses apenas alivia el embottellamiento en la N-II

VIENE DE LA PÁGINA 1

“Pero el peaje de la R-2 es demasiado caro como para pagarlo todos los días”, apostilla García.

Después de superar otro punto problemático —la incorporación de la M-40— a Pedro García e Inés Herrera todavía les queda el mal trago de entrar en la capital. Allí se encontrarán, poco después de pasar ante el edificio de Torres Blancas, con el que se conoce como el *semáforo de Europa*: se puede llegar por autopista desde el norte del continente hasta este punto sin detenerse. Es la última traba antes de entrar en la ciudad. Cuando la velocidad de cruce había remontado hasta los 96 kilómetros por hora, en ese lugar se vuelve a desplomar. Según la Dirección General de Tráfico, se tar-

dan 42 minutos en llegar a los accesos de la M-30 si se sale a las 8.00 desde Alcalá de Henares.

En apenas 13 minutos más, las líneas de autobús 223, 224 y 227 cubren ese mismo trayecto y a la misma hora. Los principales usuarios de este medio en la hora punta son estudiantes que acuden a la universidad de Alcalá de Henares. A lo largo del día, casi 20.000 personas utilizan el autobús para hacer este recorrido.

Diez veces más pasajeros transporta el abarrotado tren de Cercanías. 200.077 personas pasan a diario por los vagones de las líneas C-1, C-2 y C-7 entre las estaciones de Alcalá y de Chamartín, intentando hacerse un hueco en la hora punta, que convoca a 61.000 pasajeros. Este trayecto ferrovia-

Tiempos entre Alcalá y la Av. de América

Duración de los viajes realizados por EL PAÍS en vehículo privado el 1-12-2003 entre el Alcalá de Henares (km 35) y la Avenida de América, y viceversa. El trayecto es de 30,5 kilómetros.

SENTIDO ENTRADA

Hora de salida	Llegada	Duración	Litros de combustible consumidos	Precio
A las 7.00	7.36	36 minutos	2,15 (d)	1,52 €
A las 8.00	9.00	60 minutos	2,96 (g)	2,42 €
A las 9.00	9.38	38 minutos	2,23 (d)	1,58 €

SENTIDO SALIDA

A las 7.00	7.25	25 minutos	2,17 (g)	1,77 €
------------	------	------------	----------	--------

d: Motor diesel 1.9; g: Motor de gasolina 1.6.
Precio del combustible: gasóleo A, 0,709 euros. De la gasolina 95, 0,809 euros.

Fuente: elaboración propia.

EL PAÍS

rio, que dura 48 minutos, presenta la peculiaridad de que son tantos los que lo usan para llegar a la capital como quienes lo hacen para salir de ella rumbo a los polígonos industriales que proliferan en el Corredor del Henares. Para promover el uso del transporte ferroviario, existen aparcamientos disuasorios gratuitos en prácticamente todas las estaciones, si bien no tienen una gran capacidad. A la cabeza de todos ellos, el de Coslada, con 600 plazas.

El gran éxito del transporte público para desplazarse por el corredor del Henares resulta insuficiente para evitar el consabido atasco diario de la N-II, la tercera vía más transitada para entrar en Madrid, por detrás de la N-VI (A Coruña) y la N-V (Extremadura).

La oscura terminal de Av. América Legañas y codazos en el Corredor

Á. DE CÓZAR, Madrid
La terminal de autobuses subterránea de la avenida de América es un lugar oscuro, de ambiente denso y olor a tubo de escape. Todas las mañanas, miles de personas forman cola para coger una de las tres líneas que llegan hasta Alcalá de Henares. Entre las siete y las nueve de la mañana, 3.890 pasajeros toman el número 223 para hacer este trayecto de 30 kilómetros en ambos sentidos.

El viaje de ida (Madrid-Alcalá) va cargado de estudiantes; muchos de ellos no

Pasajeros en bus

Ambos sentidos

Todas las líneas (223, 227 y 229):
Con Alcalá de Henares —19.750

La línea 223:
Alcalá de H.-Avenida de América. Pasajeros al día.
En hora punta —3.890

- 64 viajes en hora punta
- Duración del viaje: 55 minutos
- Recorrido de 30 km

Fuente: Cons. de Transportes EL PAÍS

han podido coger el autobús 227, que llega directamente a la universidad. Tardan 45 minutos. El regreso

tampoco lleva mucho más tiempo, y los viajeros del 223 emplean 55 minutos hasta desembarcar en la avenida de América. Apenas encuentran atascos en este recorrido lineal, sólo amenizado por los gritos de un toxicómano: “¡Vámonos ya, que tenemos que trabajar!”.

Son 19.750 las personas que viajan cada día desde Alcalá a Madrid en las tres líneas de autobuses, y todos los días, sea la hora que sea, se encuentran con esta terminal de luces halógenas, estrechas galerías y atmósfera futurista.

E. RUBIO, Madrid
Cuesta mucho, no ya sentarse, sino procurarse un *espacio vital* en el tren del Corredor del Henares en plena hora punta. En un sentido o en otro, trabajadores o estudiantes, el lleno absoluto está garantizado. No en vano, más de 200.000 pasajeros, —61.000 en hora punta— hacen a diario el trayecto entre la estación de Alcalá Universidad y la de Chamartín.

Joaquín Chamorro trabaja en un polígono industrial de Coslada y el pasado lunes llegaba más tarde de

Pasajeros en tren

Ambos sentidos.

Líneas C-1, C-2 y C-7 (Alcalá de H.-Chamartín)
Viajeros diarios —200.077

Viajeros en hora punta —60.900

- Duración del viaje: 48 minutos
- 335 trenes diarios
- Paso: 10 min., 5 en hora punta

Fuente: Renfe. EL PAÍS

lo habitual a su puesto: “Normalmente trato de madrugar mucho para no tener que ir en un tren hasta

los topos. Hoy me he quedado dormido... y mira qué pasa. Te clavan los codos hasta en el higadillo”.

Con la aparición de los trenes rápidos Civis como refuerzo del servicio regular de Cercanías se ha logrado desahogar en parte la saturación de usuarios en el Corredor. Y ello pese a que ya son tres (C-1, C-2 y C-7) las líneas que cubren el recorrido, cuya frecuencia en hora punta es de un tren cada cinco minutos. Chamorro se quita las legañas y sentencia: “Por lo menos voy más rápido que con el coche...”.

RADIOGRAFÍA DE LAS CARRETERAS DE ACCESO A LA CAPITAL / 3



KILÓMETRO 14,9. Las imágenes apuntan al principal punto negro de la N-II. Por aquí circula el mayor número de vehículos de toda la autovía, 134.000. La causa de las retenciones es la fuerte curva a derechas que se encuentran los automovilistas. Unos pocos metros más adelante, la carretera recibe a los vehículos que se incorporan desde los municipios de San Fernando de Henares y Coslada.

“Si utilizo el coche gano media hora al regresar a casa”

Irene Herrera tarda 50 minutos desde Torrejón

E. SÁNCHEZ, Madrid
Irene Herrera, arquitecta de 25 años, vive en Torrejón de Ardoz, y trabaja en un estudio ubicado en la calle de Burgo de Osma, a dos pasos de Arturo Soria. Como media, emplea aproximadamente 50 minutos en realizar este trayecto por la siempre concurrida N-II. Sin coches, el mismo recorrido se hace en 20 minutos. Pero, el pasado lunes, el tráfico se complicó y tardó una hora y cuarto. “Mi novio dice que me estreso por cualquier cosa... ¡ya ves!”, dice resignada tras una hora aferrada al volante. Claro que Antonio vive y tiene su empleo en el mismo Torrejón de Ardoz. “Va andando desde su casa y en 20 minutos ha llegado”.



Antes de salir, Irene mete los bártulos en el maletero. / G. L.



Irene vigila el estado del tráfico en todos los carriles. / G. L.

Irene lleva un año utilizando su coche para trasladarse a Madrid. Antes era una asidua del transporte público. “Cogía dos autobuses. Pero al tener vehículo propio cambié mis hábitos, porque gano una media hora al volver a casa, y es tiempo que puedo aprovechar”. Cada día, a las 7.50, Irene se despide de su madre.

La primera retención de la N-II se produce debido a la curva del puente de San Fernando. “Esto siempre es igual. Desde que empecé a estudiar en Madrid, me encuentro con el mismo atasco. Según pasas el puente, ya coges velocidad”. Pero es una alegría ficticia. Al momento, vuelven los parones. “Ahora es la incorporación a la M-40”, aclara Irene, que se conoce al dedillo los puntos conflictivos.



El luminoso anuncia retenciones hasta Arturo Soria. / G. L.

Irene tenía bastantes esperanzas depositadas en autopista de peaje R-2. “Pero el atasco sigue igual, inmutable. Yo creo que solucionó más la apertura de la M-45”. A la altura de la salida al aeropuerto, la carretera se despeja. Son las 8.50 cuando Irene deja la N-II y toma el desvío a Arturo Soria. Ahora comienza otro calvario de frenazos. “En estas calles hay muchos colegios y esto se pone imposible de coches”, explica.



Atasco en las cercanías de Arturo Soria. Fin de trayecto. / G. L.

Tarda cinco minutos en encontrar un hueco para aparcar en la calle de Añastro. A las nueve y diez abre la puerta del estudio.

“Cuando puedo, cojo la R-2 para evitarme el tapón”

Pedro García invierte 75 minutos de Alcalá a Madrid

S. HIDALGO, Madrid
Una hora y cuarto en hacer apenas 30 kilómetros. Pedro García, economista de 32 años vive en Alcalá de Henares y trabaja en la capital, en unas oficinas cercanas a la estación de Chamartín. “Cuando puedo, cojo la autopista de peaje R-2 para evitarme el tapón”, explica. Pero el peaje de la R-2 es caro como para pagarlo todos los días. Así que Pedro a veces va por la R-2 y a veces lo hace por la carretera de Barcelona, como hizo el pasado lunes.



Pedro, en el garaje de su casa a punto de salir a Madrid. / S. B.

Antes de salir de casa, se despide de su mujer, Marisa, y de su perra Lia. Caras de sueño. Son las ocho menos cuarto de la mañana. Pedro llegará a la estación de Chamartín a las nueve. Hace el trayecto en un Seat Córdoba verde mientras escucha las noticias por la radio. “Esta carretera es horrosa, hay tráfico de entrada a Madrid y también de entrada a Alcalá cuando vuelvo por la noche”, señala. “Tendrían que poner un bus-VAO como en la carretera de A Coruña”, añade.



Pedro enciende la radio para hacer más ameno el atasco. / S. B.

Para Pedro, la R-2 ha mejorado —“aunque tampoco mucho”— el tráfico de la N-II. “Antes podía tardar dos horas en llegar a Madrid”, explica. La circulación es lenta. Los coches se detienen por primera vez en el kilómetro 18, en el enlace con la M-45, la M-50 y la R-2. Las retenciones duran hasta el kilómetro 14. “Aquí es donde se forma el peor tomate”, dice Pedro. Y añade: “No me extraña que la gente llegue al trabajo cabreada”. Para Pedro, los principales problemas de la carretera de Barcelona son la falta de carriles y el asfaltado: “Es malísimo, vas dando botes”. “Las carreteras del corredor del Henares siempre han sido olvidadas por la Administración”, opina.



Retenciones en la carretera de Barcelona. / S. B.

¿Por qué no opta por el transporte público? La casa de este economista está a cinco minutos de la estación de tren de Alcalá y su oficina, a dos minutos de la estación de Chamartín. Línea directa. “Porque por mi trabajo tengo que desplazarme mucho en coche por la capital. No podría ir en tren”, concluye.



Llegada a Chamartín después de 75 minutos en coche. / S. B.

RADIOGRAFÍA DE LAS CARRETERAS DE ACCESO A LA CAPITAL / 3



KILÓMETRO 9,8. La incorporación de la M-40 llega momentos después de este punto de la carretera. Los vehículos que desde la N-II se dirigen al sur por esta vía de circunvalación llegan a un embudo sucesivo de carriles —de tres se pasa a uno— y a los que se suman nuevas incorporaciones. Las obras que se están realizando prevén mejorar la circulación en esta zona que cada día registra 83.000 movimientos.



Luces rojas

Á. ZAFRA, Madrid
7.00 Circulación fluida: los coches circulan a unos 100 kilómetros por hora. En el kilómetro 28, los vehículos de Meco intentan acceder a la N-II. La velocidad vuelve a recuperarse hasta el límite permitido de 120. **7.05.** En el kilómetro 26 las luces de frenado de la caravana avisan de la primera retención provocada por los vehículos que se incorporan a la autovía, procedentes de Mejorada del Campo, lo que obliga

a disminuir la velocidad a 30 kilómetros por hora. Primera parada. En segunda y tercera marcha el coche recorre un kilómetro. Ya en el kilómetro 25, se recuperan los 80 kilómetros por hora. **7.10.** En el kilómetro 22, se circula a unos 70 kilómetros por hora, pero la alegría dura poco. Los vehículos que se incorporan desde el municipio de Ajalvir provocan un nuevo descenso de las agujas del velocímetro; cuarta, tercera y segunda,

primera y punto muerto. Algunos conductores se protegen del frío con gorros y bufandas. Las ojeras y las caras de sueño dominan el interior de los coches. En el kilómetro 18 numerosos vehículos cogen las autovías de circunvalación M-45 y M-50, donde entran en una nueva retención. **7.16.** En el kilómetro 16, a la altura del puente de San Fernando, la saturación de vehículos hace que se circule a 50. Llegar hasta la segunda velocidad y volver a frenar crispa los nervios. Junto a las pistas del aeropuerto de Barajas la caravana de luces rojas es interminable. **7.21** La N-II es un bloque de luces rojas que se mueven a impulsos. La velocidad es de 20 kilómetros por hora. Cruzar el aeropuerto supone no pasar de

30. Los causantes de esta nueva retención son los vehículos de San Fernando y Coslada. Al pasar junto a la M-40, ésta muestra un tráfico infernal. A cambio, la parte central de la N-II recupera una velocidad de 90 kilómetros por hora que se mantendrá hasta llegar al edificio de Torres Blancas, en la avenida de América. **7.36** Detención ante el primer semáforo en rojo a la altura de la calle de Cartagena. El camino de regreso comienza a las **7.41.** Se puede circular a una media de 80 kilómetros por hora, aunque el carril derecho de la N-II está saturado por los vehículos que se incorporan desde la M-30. El conductor tarda 14 minutos en llegar al kilómetro 17, a una media de 90. **7.54** Al coger la M-45 se acaba el recorrido.

Besos y aviones

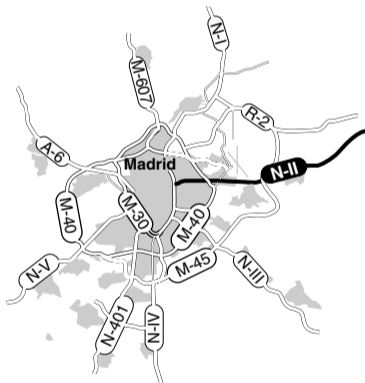
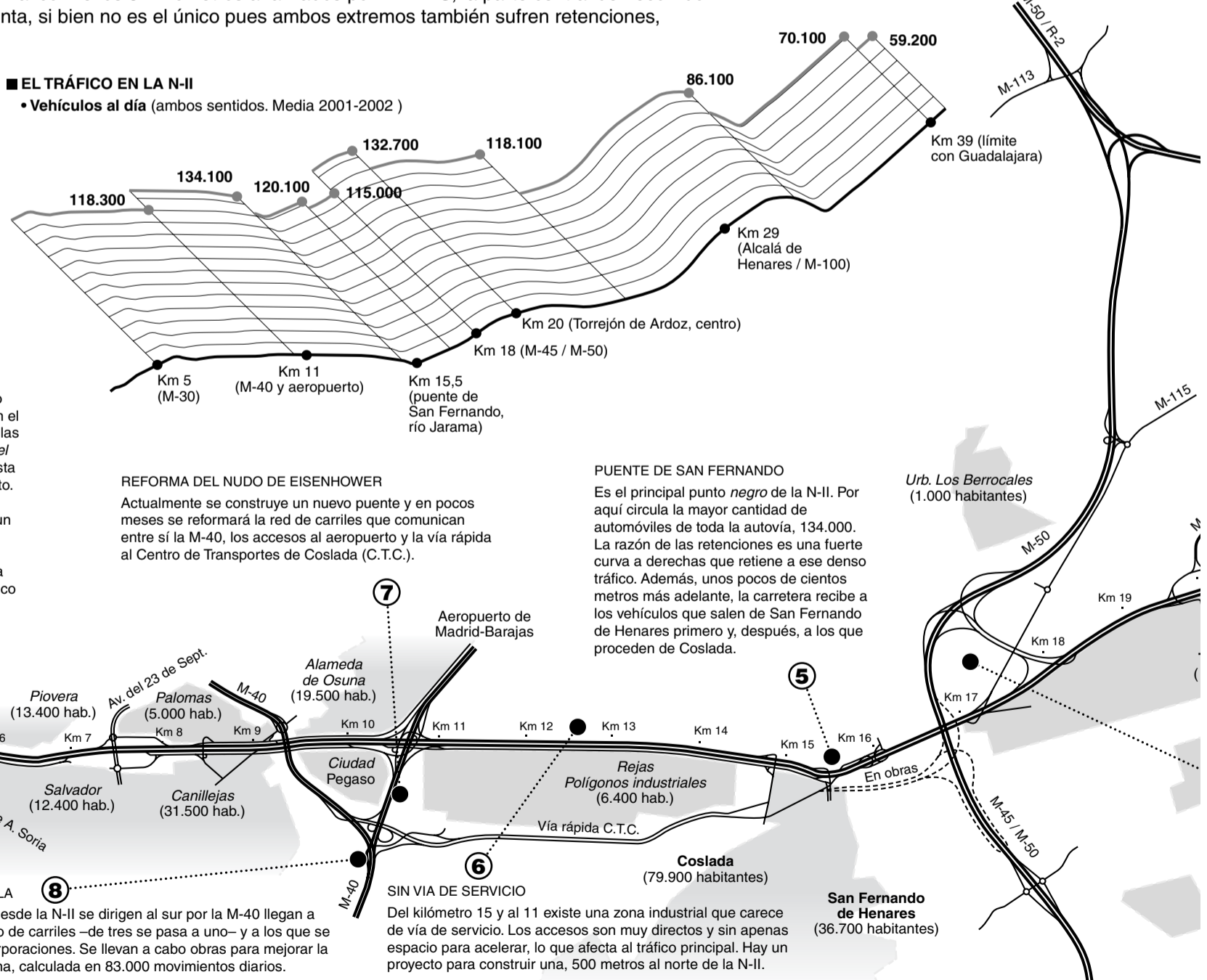
R. FRAGUAS, Madrid
8.00 Amanece. El recorrido se inicia en el punto kilométrico 38 de esta ruta, no lejos de la desviación hacia Santos de la Humosa. Adelante, la ruta, aunque transitada, parece expedita. La marcha cobra una velocidad media cómoda, de 85 kilómetros por hora durante un buen trecho, que puede alcanzar los 95 kilómetros por hora en otros tramos. A la altura del kilómetro 25, un trián-

gulo iluminado con bombillas amarillas y perfil rojo avisa de la existencia de retenciones entre los kilómetros 18 y 14. Sin embargo, la marcha sigue ligera, permitiendo alcanzar velocidades de hasta 100 kilómetros a la hora. **8.13.** Se produce la primera retención. Dura un minuto, aproximadamente. Se reanuda suavemente la marcha, pero apenas unos 1.800 metros más adelante sobreviene una segunda pa-

El acceso a Madrid por la N-II

Más de 350.000 personas viven en el Corredor del Henares, que es la zona de influencia natural de la autovía N-II. El trasiego de sus habitantes convierte a la 'carretera de Barcelona' en la tercera vía más transitada para entrar a Madrid, según los datos que ofrece la Dirección General de Tráfico. De los 31 kilómetros analizados por EL PAÍS, la parte central del recorrido es el que más problemas de tráfico presenta, si bien no es el único pues ambos extremos también sufren retenciones, aunque bastante menores.

EL TRÁFICO EN LA N-II
 • Vehículos al día (ambos sentidos. Media 2001-2002)



EN LAS CALLES DE LA CAPITAL

La entrada a la ciudad está regulada por un semáforo que todas las mañanas origina fuertes retenciones en el último kilómetro de la carretera. Antes de construirse las actuales autovías de circunvalación, se le denominó *el semáforo de Europa*, pues se podía llegar por autopista sin detenerse desde el norte europeo hasta este punto.

El transporte público que llega a la zona dispone de un túnel exclusivo que permite entrar directamente a los autobuses hasta el intercambiador subterráneo de la avenida de América sin necesidad de enfrentarse a la cola de entrada. El intercambiador fue abierto al público en enero de 2000.



REFORMA DEL NUDO DE EISENHOWER

Actualmente se construye un nuevo puente y en pocos meses se reformará la red de carriles que comunican entre sí la M-40, los accesos al aeropuerto y la vía rápida al Centro de Transportes de Coslada (C.T.C.).

PUENTE DE SAN FERNANDO

Es el principal punto negro de la N-II. Por aquí circula la mayor cantidad de automóviles de toda la autovía, 134.000. La razón de las retenciones es una fuerte curva a derechas que retiene a ese denso tráfico. Además, unos pocos de cientos metros más adelante, la carretera recibe a los vehículos que salen de San Fernando de Henares primero y, después, a los que proceden de Coslada.

CUELLO DE BOTELLA

Los vehículos que desde la N-II se dirigen al sur por la M-40 llegan a un embudo sucesivo de carriles —de tres se pasa a uno— y a los que se suman nuevas incorporaciones. Se llevan a cabo obras para mejorar la circulación de la zona, calculada en 83.000 movimientos diarios.

SIN VÍA DE SERVICIO

Del kilómetro 15 y al 11 existe una zona industrial que carece de vía de servicio. Los accesos son muy directos y sin apenas espacio para acelerar, lo que afecta al tráfico principal. Hay un proyecto para construir una, 500 metros al norte de la N-II.

Fuente: DGT, INE (padrón municipal 1-1-2002), Ayuntamiento de Madrid (padrón municipal de 2003) y elaboración propia.

RADIOGRAFÍA DE LAS CARRETERAS DE ACCESO A LA CAPITAL / 3



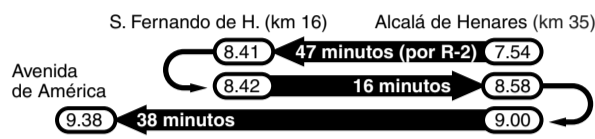
KILÓMETRO 3,29. Cerca ya de Madrid, las cámaras registran una serpiente luminosa alrededor de las 8.00. La entrada a la capital es otro de los puntos conflictivos de la carretera de Barcelona, una autovía que sufre a diario el tránsito de las 350.000 personas que proceden del Corredor del Henares. La N-II es la entrada a Madrid más utilizada por detrás de la A-6 (carretera de La Coruña) y la N-V (carretera de Extremadura).

rada, seguida de una tercera retención, de hasta cuatro minutos de duración. Una pareja que viaja en un Fiat Punto rojo tiene tiempo suficiente para besarse.

A las 8.25 apenas ha avanzado un kilómetro desde la última parada. Ya se observa la recta del puente de San Fernando sobre el río Jarama, con sus nueve pares de bolas de piedra y sus umbríos arcos sobre el agua, que el automóvil, a lenta marcha, no cruza hasta las 8.30. No se observa presencia de ninguna pareja de la Guardia Civil de Tráfico. Durante una sexta retención, poco después de cruzar sobre el río, aviones gigantes que atruenan el cielo con sus panzudos fuselajes comienzan a sobrevolar diagonalmente la carretera que, con estruen-

do, cruzan de manera fugaz y sobrecogedora.

A las 8.39 sobreviene otra parada en seco. Dura un largo minuto y se produce a 800 metros de la salida 12, según reza un cartel lateral. Los camiones se adensan a la derecha de los automóviles. A las 8.44 un gran triángulo iluminado anuncia nuevas retenciones hasta la calle de Arturo Soria y pide, irónicamente, precaución, ya que se circula a 20 kilómetros a la hora. Tras retardarse de nuevo la marcha por las incorporaciones laterales hacia la M-30, a las 8.52, se divisa la avenida de América. Hasta las 9.02 no culmina el recorrido en la confluencia con la calle de María de Molina, cuando el cuentakilómetros marca 36,7 kilómetros de trayecto.



El desierto de la R-2

F. J. BARROSO, Madrid
8.03. La carretera N-II amanece tranquila a la altura del kilómetro 35, cerca de Alcalá de Henares. El inicio del trayecto se hace a buena marcha hasta que el automóvil se desvía hacia la nueva autopista de peaje R-2. El conductor opta por la salida en dirección a Daganzo, pero se topa con una larga fila de coches que intentan cruzar una rotonda. Cinco minutos de demora. La enorme cantidad de

vehículos que llega a esas horas a los polígonos industriales de la zona hace que el tráfico sea muy lento.

8.17. Una joven empleada entrega al conductor, con una sonrisa, el resguardo de entrada a la autopista. El frío es intenso, sólo seis grados. El recorrido de unos ocho kilómetros se hace prácticamente en solitario. A 120 kilómetros por hora en un desierto donde sólo se ven algunas luces. La salida hacia la carretera

de circunvalación M-50 se efectúa a las 8.27, tras pagar los 85 céntimos del peaje.

La M-50 se encuentra con más tráfico que no degenera en atascos. Una curva a la derecha desemboca directamente en la N-II, frente al parque empresarial de San Fernando. El conductor tiene que frenar en seco. Los vehículos de la carretera de Barcelona están parados y la incorporación lleva al automobilista unos cuatro minutos.

Bajar hasta el centro comercial de San Fernando de Henares lleva un buen rato. El vehículo rueda a marcha lenta, a una velocidad de apenas unos pocos kilómetros por hora.

8.42. El vehículo inicia, tras salir de la N-II, el regreso al punto de inicio (kilómetro 35 de la N-II). El sentido contrario está mucho

más vacío, lo que permite acelerar hasta los 120 kilómetros por hora. El final se alcanza a las 8.58.

Dos minutos después comienza el regreso a la capital. Dos parejas de la Guardia Civil de Tráfico se refugian del frío en el control de pesaje de Alcalá. Las primeras retenciones se producen en la incorporación de la M-45. Son las 9.13. Desde ahí el tráfico es lento y no se pasa de los 60 kilómetros por hora. Paradas intermitentes en las curvas de San Fernando se mezclan con periodos más prolongados. Los nuevos atascos se reproducen a la altura de Canillejas (9.23). El puente de la M-30 y la avenida de América suponen otro frenazo. **9.38.** Final de trayecto en la calle de María de Molina.

