

Aguirre, dispuesta a dividir la región en 10 zonas electorales el año próximo

La Asamblea tendrá que reformar el Estatuto

Esperanza Aguirre, presidenta del Gobierno regional, del PP, quiere reformar el Estatuto de Autonomía para dividir en 10 circunscripciones electorales la Comunidad, con alrededor de 500.000 habitantes cada una. Así lo anunció ayer el vicepresidente del Gobierno, Ignacio González. González no precisó una fecha para que la propuesta se envíe a la Asamblea, pero será a partir de que comience el nuevo periodo de sesiones en febrero. La voluntad del Gobierno es que las próximas elecciones municipales y autonómicas en 2007 se realicen con el nuevo sistema.

Aguirre ya aseguró en su discurso de investidura su intención de "dividir la Comunidad en 10 o 12 circunscripciones que agrupen a los ciudadanos por proximidad geográfica". Para Aguirre, "las listas que los partidos presentasen en esas nuevas circunscripciones serían susceptibles de ser mucho mejor controla-

das por los electores, que podrían conocer mejor a los candidatos". Además, la presidenta propone la creación de listas desbloqueadas en las que el elector pueda tachar los nombres que considere que no deben estar incluidos. IU se muestra en contra de la medida porque cree que favorece a los partidos mayoritarios.

PÁGINA 4

Alcalá privatizará el suministro de agua de la ciudad durante 25 años

Alcalá de Henares (172.000 habitantes) es el único gran municipio de la región que no está adherido al Canal de Isabel II. Los responsables de la ciudad siempre se han negado a que los vecinos beban agua del Lozoya porque es el doble de cara que la del Sorbe, el río que suministra en exclusiva a la localidad.

Pero hay dos problemas: el Sorbe, en época de sequía, es incapaz de suministrar todo el agua que la ciudad necesita, y además, la red de abastecimiento está envejecida: pierde casi la mitad de todo lo que transporta. El Ayuntamiento, gobernado

por el PP, ha encontrado la solución para que los vecinos sigan sin pagar los precios del Canal: sacar a concurso la explotación de la red de suministro y concedérsela a una empresa privada.

El Consistorio pone como condición a los futuros adjudicatarios que no suban el precio del agua por encima del IPC y que les abone 15 millones de euros, además de un 10% de la facturación anual prevista.

La oposición municipal (PSOE e IU) siempre ha apoyado que Alcalá se mantenga fuera del Canal, pero están en contra de que el abastecimiento de la

ciudad dependa de una empresa privada. El concejal de Medio Ambiente, Jesús Domínguez, del PP, replica que "la red necesita tantas inversiones que es preciso crear una fórmula que asegure el futuro del suministro". Aduce que en otras ciudades como Almería, Vigo o Salamanca la privatización ha funcionado.

Pero la solución no es tan sencilla, porque la red de suministro tiene muchos agujeros: como el Sorbe se queda seco en los veranos muy calurosos, Alcalá debe pedir ayuda al Canal y éste tiene una larga factura pendiente de la ciudad.

PÁGINA 3

La esposa del jefe de los agentes municipales será directora de la academia policial

MABEL GALAZ, Madrid María Belén Carratalá Couto, esposa de José Luis Morcillo, jefe de la Policía Municipal de Alberto Ruiz-Gallardón, será nombrada hoy nueva gerente del Instituto Superior de Estudios de la Seguridad (ISES) por el Consejo de Gobierno. Carratalá es abogada y hasta ahora desempeñaba el cargo de directora de Formación Policial en el instituto.

El ISES es la academia donde se forman cada año los policías locales de los municipios de la región. Este instituto, antes llamado ARES (Academia Regional de Estudios de la Seguridad), sacó su primera promoción en 1992 siendo presidente el socialista Joaquín Leguina. El actual gerente, Enric Gispert, se incorpora al Ayuntamiento.

Anun. Breves.....PÁGINAS 9 a 16

CarteleraPÁGINAS 17 a 22

AgendaPÁGINA 23



LOS GATOS DE 'CATS' LLEGAN A LA GRAN VÍA. Más de 40 actores transformados en felinos están ya listos para presentar, el próximo miércoles, en el teatro Coliseum de la Gran Vía, el espectáculo musical Cats. El montaje, que ha costado 7,5 millones de euros, ha resultado el más caro de la historia teatral de España. Esta obra se estrenó por primera vez en Londres, hace 20 años.

ULY MARTÍN

RADIOGRAFÍA DE LAS CARRETERAS DE ACCESO A LA CAPITAL / 5

El colapso del Nudo Sur, punto negro de la N-IV

EL PAÍS, Madrid Las decenas de miles de conductores que cada día entran o salen de la capital por la carretera de Andalucía (N-IV) —129.000 en ambos sentidos en el tramo de mayor afluencia, en el término municipal de Getafe— conocen bien su punto más negro: los últimos tres kilómetros de la autovía hasta su conexión con la M-30, el llamado y temido Nudo Sur. Allí, para enfi-

lar en dirección a O'Donnell, los tres carriles de la N-IV se convierten de pronto en dos, y luego en uno, y desde ese único carril se incorporan cada día a la carretera de circunvalación 31.000 vehículos, que se suman a los 89.000 que ya circulan por ese tramo de la M-30.

A primera hora de la mañana, miles de coches se atascan en ese punto en una cola kilométrica que convierte el acceso a la capital en

una prueba de resistencia para los nervios. Y eso que, para entonces, la N-IV ya se ha liberado de buena parte de los 6.600 camiones que cada día circulan por ella para entrar a la Comunidad, pero que se quedan, en su mayoría, en alguno de los 16 polígonos industriales de esta zona del sur metropolitano.

Según la Dirección General de Tráfico, los madrugadores son, paradójicamente, quienes más tar-

dan en llegar a Madrid por la N-IV: los mayores atascos se producen entre las 7.00 y las 8.00. La experiencia de los redactores de EL PAÍS que el pasado martes —regreso del puente de la Constitución y con lluvia— hicieron el recorrido Pinto-Madrid es bien distinta: quienes salieron a las 9.00 tardaron 41 minutos; los que dejaron Pinto a las 7.30, media hora.

PASA A LA PÁGINA 5

RADIOGRAFÍA DE LAS CARRETERAS DE ACCESO A LA CAPITAL / 5



KILÓMETRO 13.7. Las cámaras de la DGT muestran el tránsito de vehículos a la altura de la M-406. Por esta vía se incorporan a la N-IV muchos de los vehículos procedentes de Getafe. Este punto soporta un tráfico diario de 129.000 automóviles. La M-406 es también una de las carreteras que utilizan los camiones para llegar a los polígonos industriales del sur. De los 6.600 camiones que utilizan la N-IV sólo 3.300 llegan a la capital.



Una serpiente luminosa formada por miles de coches avanza por la N-IV (carretera de Andalucía) hacia la entrada a Madrid a primera hora de la mañana del pasado martes. / MANUEL ESCALERA

6.600 camiones en 20 kilómetros de autovía

Los 16 polígonos industriales del sur, destino de la 'legión' de vehículos pesados que usa la N-IV

VIENE DE LA PÁGINA 1

La carretera de Andalucía (N-IV) tiene dos tramos especialmente conflictivos: el comprendido entre los kilómetros 22 y 18 y, ya al final, el que discurre entre los kilómetros 7 y 4, justo antes de la incorporación a la M-30. El primer parón se produce a la altura del municipio de Pinto, y se nutre, entre otras cosas, de los 6.600 camiones y furgonetas que usan la N-IV para entrar a Madrid. En ese tramo la velocidad no supera, en hora punta, los 15 kilómetros por hora.

Desde el kilómetro 17 y hasta el 12 la situación mejora un poco. Allí, junto a los polígonos industriales de Getafe, se registra la mayor afluencia de vehículos (64.500

de entrada, 129.000 en ambos sentidos), pero muchos camiones han salido ya de la autovía, otros se desvían hacia la M-45, y, además, en ese tramo la N-IV pasa de tres a cuatro carriles por sentido.

Todo eso agiliza la circulación, favorecida también por el hecho de que, a partir del kilómetro 11, muchos conductores optan por seguir su camino por la avenida de Córdoba, un bulevar de 4.000 metros que usan cada día 57.000 vehículos. Quienes prefieren continuar por la N-IV alcanzan, en el kilómetro 6,5, el nudo *supersur*, cruce de caminos con la M-40, que se ha quedado algo obsoleto en su función de distribuir el tráfico de la zona aunque sigue registrando

Tiempos entre Pinto y el Nudo Sur de la M-30

Duración de los viajes (18 kilómetros) realizados por EL PAÍS en vehículo privado el 9-12-2003 entre Pinto (kilómetro 22) y el nudo sur de la M-30

SENTIDO ENTRADA

hora de salida	Llegada	Duración	Litros de combustible consumidos	
A las 7.30	8.02	32 minutos	1,72 (g)	1,41 €
A las 7.45	8.29	44 minutos	1,82 (g)	1,49 €
A las 8.01	8.40	39 minutos	1,54 (d)	1,09 €
A las 8.36	9.19	43 minutos	1,82 (g)	1,49 €
A las 9.01	9.42	41 minutos	1,78 (g)	1,46 €
A las 9.13	10.11	58 minutos	1,75 (d)	1,24 €

d: Motor diesel 1.9 (gasóleo A, a 0,709 euros); g: Motor de gasolina 1.6 (gasolina 95, a 0,809 euros)
Fuente: elaboración propia. EL PAÍS

60.000 movimientos cada día. Justo después llega lo peor: los desesperantes tres kilómetros hasta el Nudo Sur de conexión con la M-30. El Ministerio de Fomento pretende que la carretera de peaje R-4, que unirá Madrid con Ocaña (Toledo) a mediados de 2004, reste a la N-IV el 25% del tráfico que soporta. Pero ya hay una forma de ahorrarse el atasco y llegar algo antes al trabajo: el transporte público. Los 12.600 usuarios que tienen los trenes de cercanías en hora punta alcanzan Madrid, desde Pinto, en 22 minutos. El autobús 421, que traslada a 390 personas, tarda 45 minutos, pero salva el Nudo Sur al desviarse, por la avenida de Córdoba, directamente hasta Legazpi.

“¿De dónde sale el que va a Pinto?”

Á. DE CÓZAR, Madrid
El autobús que sale del intercambiador de Legazpi con destino a Pinto no sale de la plaza de Legazpi, sino de la plaza de la Beata María Ana de Jesús, 100 metros más arriba. Esta cuestión nominal puede convertirse en un quebradero de cabeza si uno no es usuario habitual de esta línea: en la terminal no hay ninguna indicación que señale dónde paran los autobuses y la única solución es preguntar a alguna de las personas que circulan a diario por esa zona. Los 390 viajeros que rea-

Pasajeros en bus
Ambos sentidos

Todas las líneas Pinto-Madrid **2.100**

La línea 421: Pinto-Plaza de la Beata María de Jesús (Legazpi). Pasajeros al día. **1.900**

En hora punta **390**

- 14 viajes en hora punta
- Duración del viaje: 40 minutos
- Recorrido de 18 km

Fuente: Cons. de Transportes EL PAÍS

lizan el trayecto Madrid-Pinto en el 421 en hora punta no tienen ese problema. “Me conozco el recorrido

como la palma de mi mano. Llevo tres años cogiéndolo todos los días para llegar al trabajo”, señala un obrero de la construcción. A las 7.00, el 421 va casi vacío, sólo algunos trabajadores se distraen haciendo garabatos en los cristales empañados. A la vuelta, sobre las 8.15, el vehículo se llena con estudiantes y oficinistas. Después de 45 minutos llegan a la terminal de Legazpi, o a la de la plaza de la Beata María Ana de Jesús —es una misma terminal pero con dos emplazamientos—, y enfilan rumbo al metro.

El tren de los currantes

E. RUBIO, Madrid
Hay cinco estaciones de Cercanías entre Atocha y Pinto (línea C-3). Una de ellas se llama Getafe Industrial; otra, San Cristóbal Industrial, y otra es el polígono de El Casar. ¿Queda todavía alguna duda sobre quiénes son los usuarios de esta línea?
En la hora punta se agolpan los bolsos y las mochilas sobre el piso del tren. El pasado martes, Ricardo Bellido, operario de 23 años en una fábrica de El Casar, dejó caer su bolsa deprimida con estrépito, resopló y

Pasajeros en tren
Ambos sentidos. Línea C-3 (Atocha-Pinto)

Viajeros: **43.500**

Diarios **12.600**

En hora punta **12.600**

- Duración: 22m (Civis, 15m)
- Paso: 30 minutos, 15 en hora punta
- Aparcamien. disuasorios (todos gratuitos): Pinto, Getafe industrial y Villaverde Bajo

Fuente: Renfe. EL PAÍS

se sentó en el único sitio libre. Mala decisión. Bellido se ganó la reprimenda de dos jubilados y parte de

los viajeros, que esperaban el sitio desde tres estaciones atrás. Unos 43.500 viajeros hacen este tramo a diario, y en hora punta la cifra alcanza los 12.600. Sin embargo, el paisaje difiere, y cómo, en la misma ruta, pero dentro de un tren Civis. Estos ferrocarriles rápidos —que no hacen paradas intermedias en los polígonos industriales y marchan directos de Pinto a Madrid— van igual de abarrotados, pero sus ocupantes son en su mayoría estudiantes y profesionales de los servicios.

RADIOGRAFÍA DE LAS CARRETERAS DE ACCESO A LA CAPITAL / 5



KILÓMETRO 8.8. Zona despejada. Cuando la carretera llega a este punto muchos vehículos han abandonado ya la N-IV y han optado por la avenida de Córdoba (antiguo trazado de la N-IV). Esta avenida, transformada en un bulevar de cuatro kilómetros, soporta un tráfico de 57.000 vehículos y ayuda a que la carretera de Andalucía no se convierta en una de las vías más complicadas para acceder a Madrid.



Marcha lenta

R. F., Madrid
7.30. La incorporación a la carretera de Andalucía en sentido Madrid, desde el cambio de sentido de Pinto, es trabajosa y lenta. Desmoraliza observar la longitud de la hilera de vehículos, turismos en torno a grandes camiones y transportes de tamaños inquietantes, antes aún de consumir la entrada en la carretera. La lluvia cada vez más fina ha vuelto a empañar los parabrisas. La situación, en esos primeros momentos, podría ser considerada de marcha lenta continua, porque no hay parones en este primer trecho hasta que el cuentakilómetros marca 1.7. Comienzan las detenciones consecutivas. **7.41.** En el mejor de los casos, entre parada y parada, la velocidad máxima alcanzada frisa los 30 kilómetros a la hora. La gente conduce mientras hojea los periódicos.

7.43. Un nuevo parón permite comprobar que apenas se han recorrido 1,8 kilómetros. Los tres ca-

rriles no permiten superar los 25 kilómetros a la hora. La marcha lenta ya es discontinua. A las **7.45**, la mirada descubre un punteado de luces rojas sobre antenas en la cima del Cerro de los Ángeles. La hilera de entrada a Madrid por una vía común que anuncia M-30 y M-40 permite un respiro: hasta 100 kilómetros a la hora de velocidad, pero es apenas un espejismo. Una masa de pilotos traseros rojos hierve frente al automóvil.

A lo lejos se columbra ya la M-30, pero es tan ancha la riada de automóviles y son tantos los canales por los que los coches intentan adentrarse en la ciudad que el reloj corre implacable sin que el automóvil avance.

Son las **8.02**. La radio habla de 16 kilómetros de cola en el Nudo Sur. Un cuarto viaje, desde el punto kilométrico 12 de la M-30, a las **8.36**, es aún más problemático: no termina hasta las **9.19**, entre la desesperanza y la resignación.

66 metros por minuto

O. GÜELL, Madrid
 Frío, lluvia, sueño y coches, muchos coches. Tras un fin de semana de tres días, los conductores que accedieron a Madrid por la carretera de Andalucía se toparon el pasado martes con el habitual atasco, agravado en esta ocasión por las desfavorables condiciones meteorológicas.

A las **7.45**, el acceso a la N-IV desde Pinto, a la altura del kilómetro 22, se encamina directo al atasco. En los primeros 1.000 metros el tráfico es aún fluido, con una velocidad que alcanza los 60 kilómetros por hora. Pero dura poco. Llegado el kilómetro 21, los coches se detienen para circular los siguientes dos kilómetros a una velocidad media de 15 kilómetros por hora. En ocho minutos, se recorren sólo 2.000 metros. A las **7.54** se alcanza el kilómetro 19.

Para llegar al 18, son necesarios otros cinco minutos. Las paradas son constantes y no se superan los 30 kilómetros por hora. A partir del kilómetro 17, la

circulación mejora ligeramente. Los siguientes cuatro kilómetros se recorren en 10 minutos, lo que significa una velocidad media de 25 por hora.

A las **8.10** se alcanza el kilómetro 12. Muchos coches abandonan la N-IV para incorporarse a la M-45. La velocidad sube hasta los 80 kilómetros por hora, con puntas que alcanzan los 100.

La llegada al kilómetro 5, ya muy cerca de la M-30, marca el inicio del atasco más absoluto. Son las **8.14**. Los siguientes 1.000 metros marcan un récord difícil de superar: 15 minutos para recorrerlos. O un minuto para recorrer 66 metros. La velocidad media, cuatro kilómetros por hora, es la de una persona andando, que si fuera por el arcén superaría a los coches. El colapso se extiende a las dos calzadas de la M-30, a la rotonda de Méndez Álvaro y al sentido de salida. El recorrido de ida y vuelta del kilómetro 5 a la estación de Méndez Álvaro lleva 27 minutos.

Un atasco lluvioso

F. J. BARROSO, Madrid
8.01. El inicio del recorrido a la altura del kilómetro 23 se efectúa sin ningún problema. Hay una gran densidad de tráfico, pero el vehículo puede alcanzar los 90 kilómetros por hora. Las primeras retenciones se registran a las **8.16**, a la altura del Cerro de los Ángeles, en Getafe. La incorporación desde la M-50 resulta penosa para muchos conductores, que deben parar en seco el vehículo para volver a arrancar.

A la derecha, el automovilista percibe un reguero de luces rojas. Se trata del desvío para la circunvalación M-45, donde se forman retenciones que superan los 700 metros. En su mayoría se trata de camiones de gran tonelaje. A las **8.20**, la desviación hacia la M-30 y la M-40 hace recuperar los 100 kilómetros por hora.

Unos minutos más tarde el conductor debe levantar el pedal del acelerador. Se topa con la primera gran retención que se convertirá en su calvario. Está

a la altura del kilómetro 5 de la N-IV. Primera, segunda. Diez kilómetros por hora. Ese ritmo lo llevará hasta una M-30 colapsada por la cantidad de coches y por la lluvia caída. El recorrido termina a las **8.40**.

El regreso se inicia a las **8.48**, tras dar la vuelta en el desvío de Méndez Álvaro. Cosa extraña, la salida por la variante hacia la M-30 se encuentra atestada de tráfico y las retenciones hacen que llegar a Getafe por la N-IV (unos cuatro kilómetros) se haga de forma muy lenta, a unos 30 kilómetros por hora. A las **9.01** se logra mayor velocidad, lo que permite terminar el viaje de salida de la capital a las **9.11**.

Dos minutos más tarde empieza la vuelta a Madrid, que se hace mucho más lenta. El final de la hora punta se retrasa. A las **9.31** el vehículo logra desviarse hacia la M-30, pero pronto se halla con el gran atasco, en el kilómetro 8, del que no saldrá hasta las **10.01**.

IRAK
 La mitad de la población de Irak son niños y niñas.
 Save the Children trabaja con ellos desde 1991.
 Ahora necesitan tu ayuda más que nunca.
 Colabora con Save the Children

Plaza de Puerto Rubio, 28 - 28053 Madrid - www.savethechildren.es - info@savethechildren.es
 Tel.: 91 513 05 00 - Cuenta: SCH 0049 1837 51 2710327221

EMV
 EMPRESA MUNICIPAL DE LA VIVIENDA
 Concejala Delegada de Vivienda

CONCURSO PÚBLICO PARA LA CONTRATACIÓN DE LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN Y FORMALIZACIÓN DE SOLICITUDES CORRESPONDIENTES A LA 13ª CONVOCATORIA DEL PLAN PRIMERA VIVIENDA EN RÉGIMEN DE VENTA

- Precio de licitación: 364.500 € (IVA no incluido).
- Plazo de prestación del servicio: De 7 de enero a 6 de febrero de 2004.
- Información y retirada de pliegos: Secretaría de la Dirección de Gestión de Vivienda y Patrimonio.
- Información Telefónica: 91 588 09 03
- Dirección: C/ Palos de la Frontera, 13. Dirección de Gestión de Vivienda y Patrimonio.
- Plazo de presentación de ofertas: Hasta las 12 horas del día 17 de diciembre de 2003, en el Registro General de la EMV, C/ Palos de la Frontera, 13.
- Apertura de proposiciones: 18 de diciembre de 2003, a las 13:00 horas en el Salón de Actos de la EMV.

El importe de este anuncio correrá a cargo del adjudicatario.
 Madrid, a 10 de Diciembre de 2003
 El Presidente, Sifridio Herróez Rodríguez.

Carlos Gálico
 LA PELUQUERÍA TÉCNICA

Lavar desde 8,50€
 Cortar y Peinar. 8,50€
 Tinte .9,50€
 Tinte Vegetal .9,50€
 Mechas Papel Plata. 18,50€
 Baño de Brillo. 5,90€

Velázquez 89.
 Glorieta de Bilbao 1.
 Gral. Moscardó 30.
 P. Eduardo Dato 2.
 www.carlosgalico.com

AYUDA A IRAK

ENVÍA LA PALABRA PAZ

AL 5575 (MENSAJE SMS)

desde cualquier teléfono móvil
 COSTE LLAMADA 0,90 EUROS

El importe íntegro de la llamada se destinará a ayuda humanitaria en Irak

Asociación Mensajeros de la Paz

PREMIO PRÍNCIPE DE ASTURIAS DE LA CONCORDIA

RADIOGRAFÍA DE LAS CARRETERAS DE ACCESO A LA CAPITAL / 5



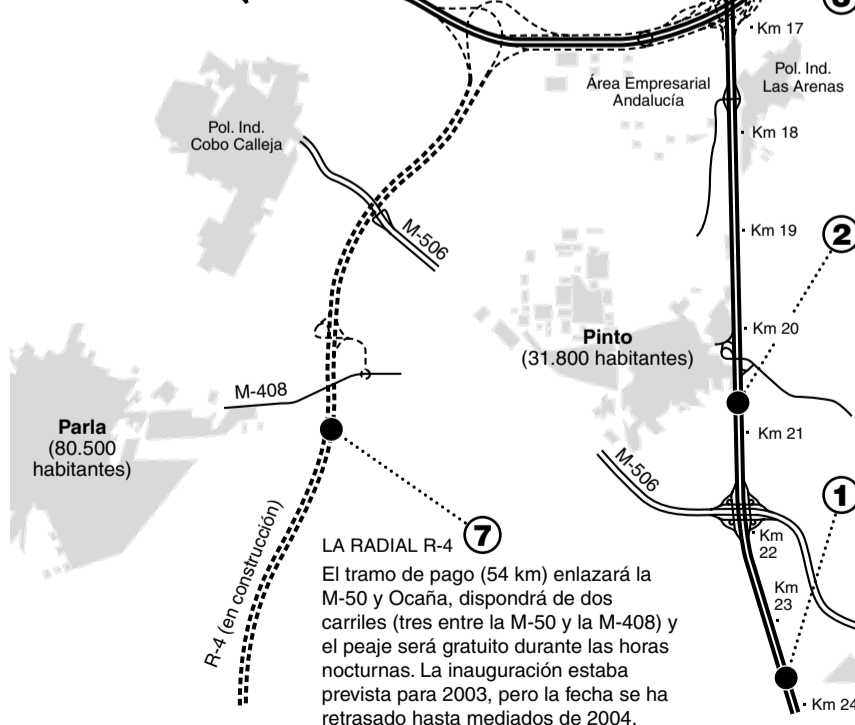
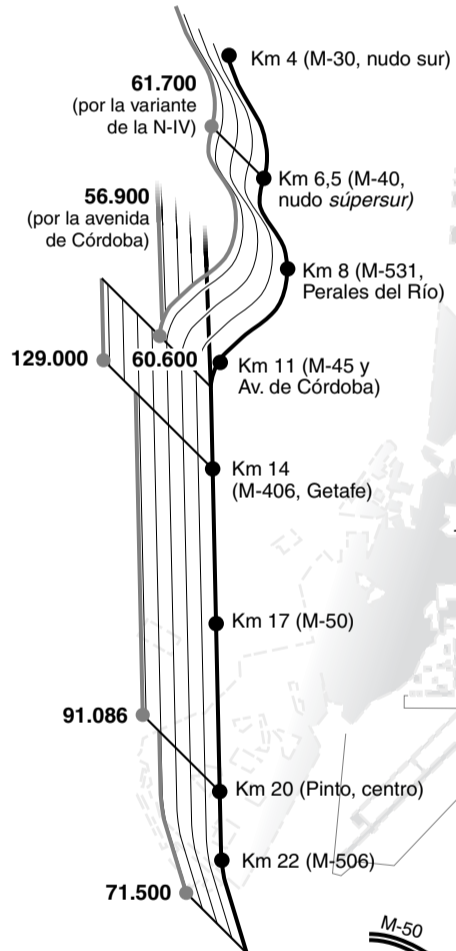
KILÓMETRO 6.5. Las imágenes de la DGT corresponden al nudo *supersur*, uno de los puntos más complicados de la N-IV. Las dos primeras apuntan hacia el sur y muestran a los vehículos que llegan hasta O'Donnell y Legazpi. Las otras dos apuntan hacia el noroeste y muestran las vías del tren. La coexistencia de todas estas vías en un espacio tan reducido causa un gran tapón poco antes de llegar a Madrid

Tráfico denso en el sur

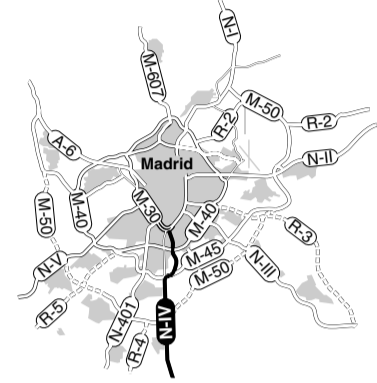
La carretera de Andalucía no se libra de los atascos y todas las mañanas laborables presenta grandes retenciones en sentido entrada. El tramo más nefasto para los turistas se localiza en los últimos tres kilómetros, en donde se forma una inmensa cola de vehículos que espera a entrar a la M-30. Destaca también el intenso movimiento de camiones y furgonetas. Las razones se encuentran, por un lado, en los 16 polígonos y centros de logística industrial situados en las proximidades de la autovía y, por otro, en el suministro y abastecimiento de mercancías con el sur peninsular.

EL TRÁFICO EN LA N-IV

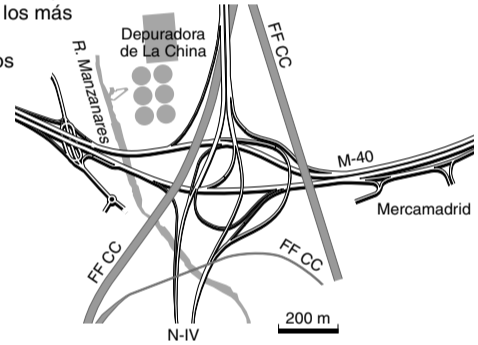
• Vehículos al día (ambos sentidos. Media 2001-2002)



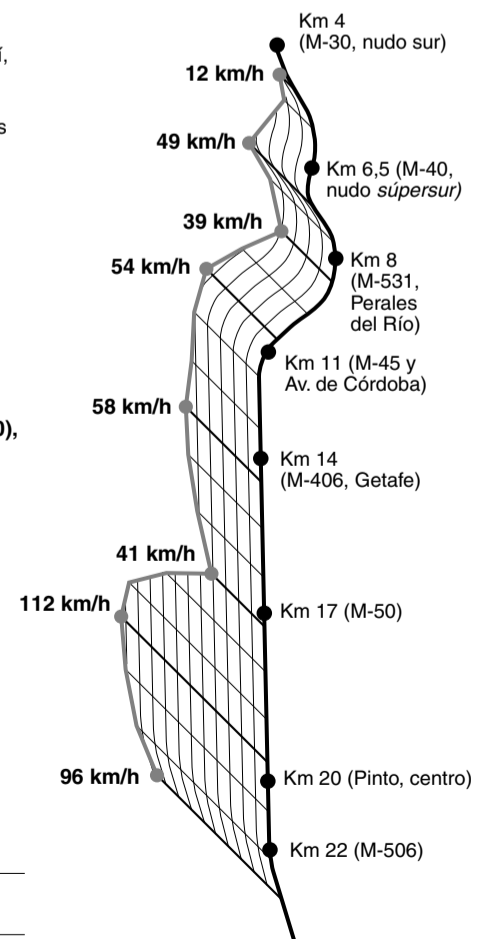
6 LAS MAYORES COMPLICACIONES, AL FINAL DE TRAYECTO 30.800 vehículos llegan diariamente desde la N-IV hasta el nudo sur de la M-30 por un solo carril. Aquí se encuentran con los 89.000 automóviles que circulan también cada día por los tres carriles de que dispone la circunvalación en esta zona. Durante las mañanas, cuando el colapso es máximo, la N-IV es una cola de casi dos kilómetros a la espera de entrar a la M-30.



5 EL NUDO SÚPERSUR En un área reducida coexisten varias líneas de tren, la N-IV, la M-40, el río Manzanares y una planta depuradora. Por ello, el diseño del nudo *supersur* estuvo condicionado. En él se dispusieron inusuales salidas de carril por el centro de la calzada o se construyeron carriles de incorporación excesivamente cortos y por sus curvas cerradas, circulan camiones a baja velocidad. En las horas punta, el obsoleto distribuidor no reparte con fluidez los más de 60.000 movimientos diarios.



VELOCIDAD EN SENTIDO ENTRADA A LAS 7.00
• Trayecto desde el kilómetro 22, (Pinto sur) hasta los accesos a la M-30, según la DGT. (media anual 2001-2002)



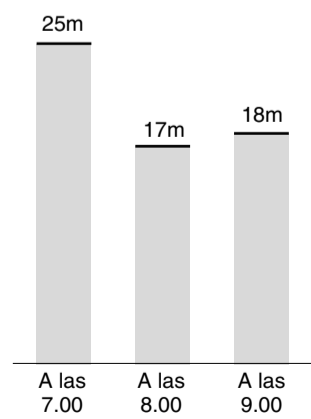
4 AVENIDA DE CÓRDOBA Es el antiguo trazado de la N-IV. La expansión de la capital y la ampliación de los barrios vecinos han transformado a esta vía de tres carriles en un bulvar de cuatro kilómetros con cruces regulados por semáforos. Aún así, 57.000 vehículos transitan diariamente por esta calle. De ellos, más de 6.000 son camiones y autobuses (un 10,8%).

3 OBRAS DE LA M-50 La construcción de las nuevas conexiones entre ambas carreteras se desarrolla en los márgenes de la calzada y afecta negativamente al tráfico.

2 PRIMER PARÓN Las primeras retenciones se encuentran a la altura de la localidad de Pinto.

1 TRÁFICO PESADO 6.600 camiones llegan a la Comunidad de Madrid por la N-IV cada día, pero sólo 3.300 se acercan hasta las puertas de la capital. Esta autovía ocupa el primer lugar de la región en entrada de camiones.

TIEMPOS DE ENTRADA
• Duración del recorrido de 17 kilómetros (desde el PK 22, Pinto sur, hasta los accesos a la M-30), según la DGT. (media anual 2001-2002)



RADIOGRAFÍA DE LAS CARRETERAS DE ACCESO A LA CAPITAL / 5



KILÓMETRO 5.7. Las hileras de coches que muestran las cámaras, sobre todo a las 9.00, dan fe de que éste es el punto más conflictivo de la N-IV. Los 30.800 vehículos que llegan diariamente hasta este punto se topan con los 89.000 automóviles que circulan por la M-30. Este encontronazo se traduce en una cola de casi dos kilómetros formada por los vehículos que esperan para entrar en la carretera de circunvalación.

“A veces tardo dos horas de Pinto al Ramón y Cajal”

Olga Pino recorre 20 kilómetros en una hora y cuarto

S. HIDALGO, Madrid
Olga Pino no podría soportar el atasco sin escuchar música. No es para menos. Esta mujer de 28 años recorre todos los días en su Fiat Brava el trayecto que une su casa, en Pinto, con su trabajo, el hospital Ramón y Cajal de la capital. Veinte kilómetros de la carretera de Andalucía (N-IV) que, el mejor de los días, ella recorre en una hora y cuarto.

“Voy sola y la música la llevo muy alta, voy cantando”, cuenta. Olga, que vive con sus padres en un barrio nuevo de Pinto, se levanta a las seis de la mañana. Desayuna un vaso de leche fría con cacao y a las siete menos veinte sale de casa. “Hay días que he tardado dos horas en llegar al hospital y he entrado tarde a trabajar”, cuenta esta celadora de urgencias.

Olga tiene dos semanas turno de mañana y una semana turno de noche. “Antes iba a trabajar en tren, pero desde hace un mes voy en coche, porque el tren es muy incómodo, va siempre lleno de gente, no te puedes sentar, hace más frío. Al final me he quemado con el transporte público”, dice. “Por Pinto apenas pasan trenes. Tendrían que aumentar la frecuencia”, añade. Lo único malo que le ve a moverse en coche es el gasto en gasolina.

Sus críticas a la carretera de Andalucía son numerosas: “En los baches te dejas las ruedas, no se ve nada por la noche...”, enumera. Para salir del pueblo, Olga evita pasar por los polígonos industriales. “Así gano algo de tiempo”, explica. El primer atasco llega en la incorporación de Pinto con la N-IV. Los coches circulan muy despacio. El embotellamiento llega hasta la salida número 13, a la altura de Getafe.

El martes pasado la lluvia empeoró todavía más las cosas. Un coche se cruza por delante del de Olga sin dar el intermitente. “El muy...”, increpa esta pinteña. “La gente es un peligro; en cuanto te descuidas, te hacen la pirula y te empujan”, dice.

Los luminosos anun-



6.20: Leche fría y cacao para empezar. / CLAUDIO ÁLVAREZ



6.40: Olga se encuentra con el primer problema: la lluvia. / C. Á.



Los luminosos advierten del riesgo de circular con lluvia. / C. Á.

cian en dos ocasiones accidentadas de tráfico, que ralentizan aún más la circulación. Otros carteles advierten de que hay problemas de tráfico en la incorporación a la M-30. Para evitar el atasco de la M-30 en dirección norte —donde los coches están totalmente parados—, Olga se desvía hacia el sur para pasar por el Vicente Calderón y dar la vuelta a la ronda de circunvalación.

“Hago muchos más ki-

lómetros, pero es que, si no, no llego a trabajar. Hay mucho menos atasco haciéndolo así. Si voy por el norte no llego hasta las nueve de la mañana”, asegura. A las 7.35 Olga ya está en la calle del Cardinal Herrera Oria. De ahí al Ramón y Cajal, otro cuarto de hora sufriendo el atasco. Olga aparca en la puerta del hospital. A las ocho esta mujer ya está recibiendo a los pacientes de urgencias.

“Estamos atrapados en el asfalto, sin salida”

Carlos García tarda hora y media en hacer 25 kilómetros

ESTHER SÁNCHEZ, Madrid
Carlos García, técnico en seguridad de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, se enfrenta día a día a la misma historia: el gran atasco de la N-IV. El martes, con lluvia y final de puente, este vecino de Valdemoro de 51 años empleó hora y media en recorrer los 25 kilómetros que separan su domicilio, en la calle de Ibiza, de su trabajo, en la calle de Jorge Juan. Por supuesto, llegó tarde. “Esto sólo lo arregla un transporte público eficaz, no como el que tenemos ahora en Valdemoro, en el que vamos como sardinas en lata”, señala.

Arranca su coche a las 7.20. Es noche cerrada. En cinco minutos sale a la carretera de Andalucía sin encontrar vehículos a su paso. Los primeros kilómetros todo marcha sobre ruedas, alcanza los 100 por hora. Pero a los pocos minutos, en el kilómetro 21, se topa con la congestión. “Esto va mal, normalmente se para más abajo. Todavía ni hemos llegado a Pinto”, murmura. Al rato, sus peores sospechas se confirman, el atasco es de órdago. Una vez visto el panorama, Carlos empieza a sopesar las diferentes opciones para llegar a su trabajo. “Tenemos la M-30, la M-40...”. Pero esta vez es imposible acertar, el colapso circulatorio es general. Amanece sobre el asfalto.

Una hora después de salir de su casa, a las 8.20, ha llegado a la zona de Méndez Álvaro, rodeado de conductores resignados. Casi todos los vehículos están ocupados por una sola persona. “Hoy estamos atrapados, no hay salida. Hagas lo que hagas, sigues acompañado de los mismos coches”, protesta.

Alternativa

Carlos no es un forofó del vehículo privado. Alterna el coche propio con el transporte público. Sobre todo utiliza el tren. En Cercanías y Metro tarda unos 50 minutos en llegar hasta Jorge Juan. “Veinte hasta Atocha y 30 hasta el trabajo”, puntualiza. En coche, los días con suerte emplea como mínimo 45 minutos, “y luego hay que apar-



Carlos García toma su desayuno. / MANUEL ESCALERA



7.20: Carlos sale del garaje. Le esperan 25 km por delante. / M. E.



Tránsito de vehículos en la carretera de Andalucía. / M. E.

car”. Para Carlos el problema del ferrocarril en Valdemoro estriba en que hay pocos trenes de Cercanías porque la vía está colapsada. “En las horas punta vamos como ganado. Es una vía única que también utilizan los trenes que van para Andalucía, Valencia y Murcia. La única solución es desdoblarla”, dice. Carlos transita por la carretera de Andalucía desde hace más de 20 años. “Me vine a vivir aquí porque era

donde me podía comprar una vivienda”. Recuerda que tardaba de Valdemoro a Madrid unos 15 minutos.

A las 8.45 consigue escapar de la M-30 y salir a la calle de O'Donnell. En cinco minutos llega a la imponente fachada de la Fábrica de Moneda y Timbre. Tiene suerte, hoy se libra de buscar sitio, porque su hijo se lleva el coche para ir a buscar a su hermana al aeropuerto. “Sería media hora más”, cuenta.