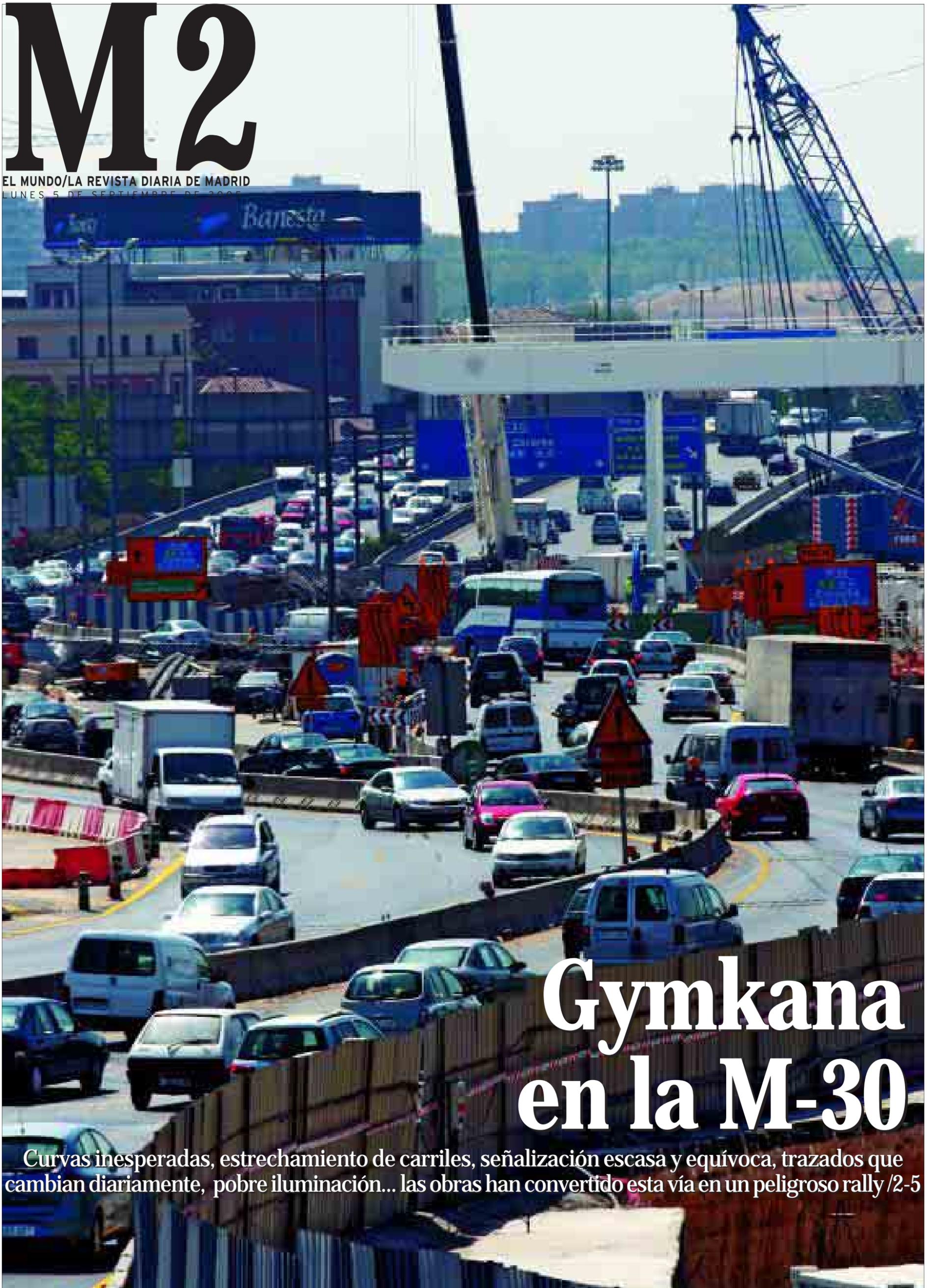


# M2

EL MUNDO/LA REVISTA DIARIA DE MADRID  
LUNES 5 DE SEPTIEMBRE DE 2005



## Gymkana en la M-30

Curvas inesperadas, estrechamiento de carriles, señalización escasa y equívoca, trazados que cambian diariamente, pobre iluminación... las obras han convertido esta vía en un peligroso rally /2-5

## M2 / GYMKANA EN LA M-30



Las obras de reforma de la M-30 a su paso por el puente del Rey incluían desecar parte del río Manzanares. / REPORTAJE GRÁFICO: CARLOS BARAJAS Y DIEGO SINOVA

Un redactor de M2 recorre la M-30 el viernes 2 de septiembre, en hora punta, para comprobar la mala señalización de las obras y la improvisación de unos trabajos que sufren a diario miles de madrileños

# Bienvenidos al Circuito Gallardón

FERNANDO MAS

**E**n la radio hablan de las inundaciones de Nueva Orleans, de mugre, hambre y sed. La temperatura exterior: 33°C. El aire acondicionado del coche, a 22 grados. Frío en los pies, mmm. Pega el sol a las 14.44 horas. Es viernes, 2 de septiembre, y una curva prolongada hacia la izquierda conduce a la M-30. Las noticias aburren. Es mejor un poco de música para esta experiencia masoquista. Lisa Ekdhal susurra *fly with me* (vuela conmigo) justo cuando el asfalto psicodélico se vuelve viscoso: las líneas blancas se tiñen de amarillo, los carriles se estrechan, las vallas se echan sobre los coches... Asoma ya el nudo de la carretera de Barcelona. Casi terminado, parece.

Tráfico fluido... Frenazo bajo el puente de Marqués de Corbera. De 90 a 55 kilómetros por hora. De quinta a tercera. Kilómetro 7 de la autovía. Un panel luminoso se ríe de ese conductor, y de ese otro: «Mantenga la distancia de seguridad». Les guiña el ojo y se vuelve a reír aún más: «Extreme precaución. Bandas sonoras». Ella es la banda sonora.

Freno, segunda, curva a la izquierda. Los coches pasan con temor. Sigue la curva, las líneas amarillas, la banda sonora. En el flanco derecho un bosque de grúas. Ahí se intuye, ya a la altura de las obras de la A-3, la boca por donde han metido una de las tuneladoras que construirá el túnel entre la carretera de Valencia y Legazpi. El camino se divide. ¿Qué pasa si se va por allá, por la izquierda? ¿O por aquí, por la derecha? No hay ni una señal que diga hacia dónde conducen uno u otro camino. No se puede pensar. A la derecha. Cien metros más allá, se vuelven a juntar los ca-

minos, al pie del puente de Vallecas. Tercera, cuarta... freno, tercera, segunda... punto muerto al final del puente.

### Cinco kilómetros, 14 minutos

Un buche de agua. Kilómetro 10 de la autovía. Otro cartel que se ríe: «Vía en obras». Los coches se agolpan rumbo al Nudo Sur. Primera, punto muerto. Parados. Es lento el proceso. Esta sueca que canta no es suficiente para sobrepasar la zona del río. Poca cosa. Wagner, mejor Wagner y la cabalgata de las *valquirias* que, ya saben, dan unas ganas de invadir Polonia...

Curva a la derecha. Segunda, tercera, cuarta... Los carriles se estrechan. Desaparece uno, otro... Sólo quedan dos. Todos deben entrar por ahí. Son las 14.58. Catorce minutos en cinco kilómetros. El tráfico es fluido hasta Santa María de la Cabeza. Se cruzan los caminos, los coches frenan, dudan, a punto están de golpearse. No hay nada indicado. Y si lo está, no se ve. Se conduce por intuición, por el recuerdo del camino andado y desandado una y otra vez. En un cartel con forma de flecha y pintado de amarillo se lee: 14B. ¿Y? La 15B es mejor alternativa para escapar un rato de la M-30.

Parada. Panorama desde el Puente de Toledo. Ahora es la percusión de las máquinas que golpean más violentas que el sol piedras, tierra y asfalto la que marca el ritmo.

A la izquierda, hacia el Sur, la vista alcanza a registrar en primer plano ocho grúas, perforadoras... En la distancia, al fondo, se elevan 10 más. En el río, con la vista puesta hacia Legazpi, se ve un muro de tierra. Apenas hay agua. Marrón, sucia, con algas de distintos verdes. Hacia el Norte, mirando hacia el Vicente Calderón, nueve grúas.



Las obras de la M-30 han obligado a desecar parte del río Manzanares.

Se ve cómo los coches giran y giran. A la derecha, a la izquierda. No hay 10 metros en línea recta. Se ve cómo la carretera antigua no existe y ahora se circula entre vías improvisadas sobre el cauce del

río. Se ve cómo el dinero se va enterrando en la obra: 23 millones en avenida de América, 16,5 en O'Donnell, ¡170! en la carretera de Valencia, ¡¡¡1.242!!! a lo largo del Manzanares.

Sur o no sur... Kevin Johansen como compañía en la soñolienta tarde a 38 grados... en el exterior. Dentro del coche, 22. Frío en los pies. Uf. 15.26 horas. Me voy porque aquí no hay esperanza... Vuelta a la M-30. Por detrás del Calderón. ¿Qué pasará con el estadio? Señal: prohibido circular a más de 60 kilómetros por hora. ¿Cuándo? ¿Ahora? ¿Es una broma? Seguro, esto es una cámara oculta.

Bienvenidos al Circuito Gallardón, a la madre de todas las obras, a un paisaje de laberintos, polvo y máquinas. La carretera artificial discurre por el cauce del río. Los coches pasan bajo los ojos del Puente de Segovia. Tres carriles: dos a un lado, uno al otro. Nada indica por dónde se debe ir. Se frena. Se duda. Se mira. Se intuye. Se blasfema. De golpe, la posibilidad de escapar por la derecha. Pero, ¿escapar hacia dónde? Ni un letrero escrito a boli. Nada. Mejor, la ruta principal. Diez metros más allá se observa con claridad que la salida fantasma es el viejo desvío hacia la plaza de España, hacia la Casa de Campo. ¿Quería ir hacia allá? Se le pasó el turno.

Alivio a partir del puente del Rey. Un enorme anuncio del Ayuntamiento muestra la idílica M-30 que van a heredar los madrileños. Con muchos árboles, más de los que han sido sacrificados. Con un río cristalino, y no de agua ponzoñosa como el de ahora. Con pistas deportivas, como las que se han tragado las máquinas... El mundo feliz.

15.30. Salida hacia la avenida de Valladolid. Reingreso en la M-30 y el camino al revés. Para entrar hay que pedir permiso al atasco. Hay que buscar el hueco. Los coches no avanzan. Nada. Cuesta una enormidad recorrer dos metros. Mejor

## M2 / GYMKANA EN LA M-30

Lisa Ekdhal, ¿verdad?, que relaja. *Blue is the colour of love...* pues vale. ¿Por qué no es rojo? Mejor no, que altera. Primera, punto muerto. Primera, punto muerto pero bien muerto.

### Atasco a las tres

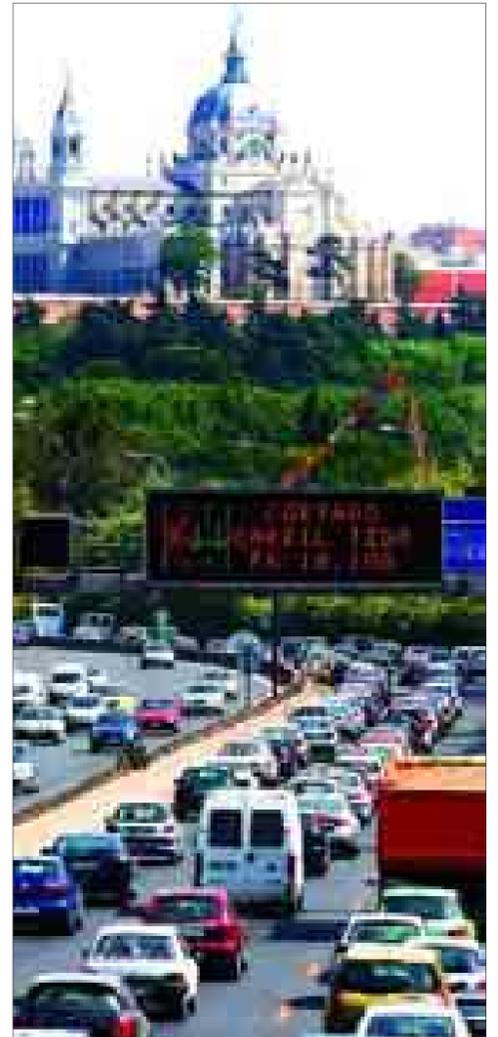
Visiones a través de la ventanilla al mundo que está ahí fuera. Por este orden. Una mujer se come un padraostro del dedo índice de la mano derecha. Conduce con la izquierda. Una chica se mordisquea el labio inferior. Conduce con la dos manos. Un hombre juega con un aprendiz de perro que más que eso es un aprendiz de Bambi. Conduce... ¡sin manos! Datos para la policía: lleva un Peugeot 206 blanco matrícula.... Sombra bajo un puente. Un taxi. Un taxi atascado y ¡lleva un cliente! ¡Qué morbo! El taxímetro no se ve. Ahora un poco mejor. Se escapa. Hay hueco. Ahí está... ¡18,65 euros! y esto no avanza. ¡Qué negocio la M-30! Una ambulancia pasa a toda velocidad — 30 kilómetros por hora o así es a toda velocidad cuando el resto está parado— por el arcén. Otra vez ese cartel que anuncia la entrada al Circuito Gallardón. Otra vez ese mundo feliz, esos árboles, esos... pero, ¿qué pone ahí? «Recreación virtual...» Ni siquiera es realidad. Sería mejor que pusiera algo así como «circular por Madrid perjudica seriamente la salud». O: «Esto no es un atasco, usted lo que tiene es depresión postvacacional». O mejor aún: «Recuerde, dentro de dos años hay elecciones». Pues no. Pone: recreación virtual.

De perdidos, al río (otra vez). 39°C en el exterior. Dentro, 22. Los pies fríos. Uf, mmm. El chicle ha perdido su sabor. Curva a la izquierda, curva a la derecha, otra a la izquierda, bajada y curva a la derecha para pasar por un túnel; giro a la izquierda, otra vez a la izquierda, se circula por dentro del río, frenazo, giro a la derecha, a la altura del puente de los tirantes y calma hasta el Calderón. Así es la vida en la M-30. Un continuo girar sin rumbo, o sea. Puente de Toledo, curva a la izquierda para coger el tramo nuevo sobre el río durante 300 metros, giro a la derecha y vuelta a la carretera antigua. Frente al invernadero, rumbo al Sur, giro pronunciado a la derecha, la calzada se divide, los coches dudan, frenan, eligen. Atrás queda el río y sus meandros interiores y exteriores. 90 por hora. Atrás quedan la A-3, O'Donnell, la A-2... 120 por hora ¿y?... La salida por Costa Rica. Son las 16.11 horas cuando se detiene el motor. Dicen que ahora viene lo mejor.



### ATASCOS ENTRE EXCAVADORAS

Algunas zonas de la M-30 recuerdan a las imágenes bélicas, pero la única lucha que mantiene el Ayuntamiento en esa vía es contra el tiempo, para poder inaugurar su proyecto estrella antes de las elecciones. A estas alturas, una de las zonas más afectadas es el Nudo Sur y la parte del río Manzanares que ha visto como se secaba parte de su agua, para dejar paso a las excavadoras y a la tuneladora. No es el único punto negro, los problemas de tráfico en esta zona se unen a las obras que se sufren en el enlace con la A-3 y en la entrada a la carretera de Barcelona, que ya está casi terminada. Atascos y más atascos provocados por los cortes, las ocupaciones de la vía y los estrechamientos de carril que en esta semana pueden ser muy importantes con la vuelta al cole y el fin de las vacaciones.



¡Ven y te invito a una copa!  
 show girls  
 go-gos  
 M-40  
 M-30  
 FACTORY AIR  
 strep lease  
 C / Gumersindo Llorente, 19. Madrid. Teléfono: 91 747 21 01. FAX: 91 747 69 36  
 Abierto todas las días de 17,00 a 5,30 horas

## M2 / GYMKANA EN LA M-30

Un estudio europeo critica las obras de la M-30 por la mala ubicación de sus señales horizontales y verticales y la falta de espacios para detener el vehículo en caso de accidente o emergencia. A esta denuncia se unen las asociaciones de conductores que advierten del estrés que produce la improvisación diaria de los pilotos

# Una ruta variable y mal señalizada

CARMEN SERNA

Las asociaciones de conductores madrileños llevan quejándose todo el verano de la falta de información y de previsión del Gobierno de Ruiz-Gallardón respecto a las obras que jalonan la M-30. Aseguran que las zanjas, curvas, salidas, entradas, cambios de rasantes y hasta los carriles están mal señalizados y que el estrés que le produce a los conductores atravesar este rally todos a diario, puede costarle caro a la ciudad.

Pero no son los únicos que creen que la seguridad que anuncian en el camino de las excavadoras es, en el mejor de los casos, mejorable. El programa europeo EuroTEST, en el que participan los real automóviles club de Europa, señaló uno a uno los puntos negros de esta obra:

«La reducción de la velocidad se produce en tramos demasiado cortos; no existen todas las señales indicativas requeridas; hay cambios constantes en la dirección de la calzada; la señalización no es unívoca; las incorporaciones y salidas no se reconocen a tiempo y no hay carriles de aceleración y desaceleración; no hay isletas para averías, no hay badenes de guía en la calzada para las entradas y salidas...». Y un largo etcétera que describe la situación de improvisación a la que se tienen que enfrentar los conductores día a día.

Los dos puntos más importantes de la denuncia del organismo europeo son, principalmente, la mala colocación de las señales verticales y horizontales en la transformación que sufren las obras cada 24 horas y la falta de espacios en la vía para ubicar un vehículo en caso de emergencia, accidente o fallo mecánico.

De hecho, el programa europeo EuroTEST recomienda a los responsables de tráfico en la ciudad que coloquen los carteles informativos sobre la circulación entre zanjas, unos metros antes de donde se encuentran ahora, para que los conductores lleguen prevenidos a los puntos conflictivos. Con este adelantamiento se solucionaría una parte importante de la mala señalización que sufre la M-30.

## Obsesión: no suprimir carriles

La obsesión del Ayuntamiento por no suprimir ningún carril, sino reducir su tamaño, ha provocado que al menor choque o avería se tapone toda la zona puesto que resulta difícil retirar los vehículos. El vicescalde de Madrid, Manuel Cobo, insistió la semana pasada en que no se está produciendo un incremento de la siniestralidad en la M-30, «ya que la cantidad de coches reduce la velocidad de circulación, uno de los factores que provocan más accidentes», restando importancia a las denuncias de los conductores.

Sin embargo, fuentes expertas



Un ejemplo de la mala señalización que sufren los conductores que atraviesan la M-30, con una señal escondida tras otras. / CARLOS BARAJAS / DIEGO SINOVA

Las ocupaciones para esta semana se centran en el norte de la capital donde, a las obras por la ampliación y mejora del túnel de Pío XII, se une la construcción del anillo distribuidor de la antigua Ciudad Deportiva del Real Madrid. Pero no son las únicas.

► Castellana. Los trabajos en el anillo provocan cortes hasta el 31 de octubre. Permanecerán ocupadas todas las aceras y los estacionamientos de la calle de Sinesio Delgado (entre el paseo de la

del Ayuntamiento de Madrid aseguraron que la Concejalía de Movilidad está teniendo algunos problemas con la empresa adjudicataria de la señalización de las obras en la circunvalación e incluso le ha requerido para que mejore la situación de las señales verticales y horizontales y evitar así esquizofrenias a los conductores que un día salen por la derecha y otro por la izquierda.

El resto de medidas para incrementar la seguridad quedan en manos de los pilotos o de las asociaciones de conductores. El Comisariado Europeo del Automóvil (CEA) ya ofrece por su cuenta in-

formación sobre el estado de las obras en la ciudad y el Real Automóvil Club de España (RACE) ha facilitado a sus asociados una serie de consejos para cruzar las zanjas de la M-30 y no perder la vida ni la integridad en el intento. Lo primero que tiene que hacer un conductor antes de adentrarse en las chicanes de la M-30 es informarse bien de las zanjas que pueden encontrarse en su ruta. Parece una obviedad, pero hasta el propio alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, reconoció el pasado 16 de agosto la falta de información que habían sufrido los conductores

## NUEVOS CORTES DE TRÁFICO ESTA SEMANA POR LAS OBRAS

Castellana y la calle de Magnolias), lo que permitirá habilitar la vía para la circulación en doble sentido. También se ha ocupado el lateral de La Castellana en Arzobispo Morcillo. Monforte de Lemos sufrirá algunos cortes, así como los carriles laterales del paseo de la Castellana, por lo que se derivarán los vehículos a través del desvío habilitado por Sinesio Delgado. Además, los traba-

jos en el nudo de La Paloma cambian de afección y el ramal que realizaba el movimiento desde la M-30 hasta la avenida de Burgos será sustituido por una glorieta hecha 'ex profeso'.

► Avenida de Portugal. Hoy finalizan las ocupaciones que se estaban dando en la avenida de Portugal como consecuencia de las obras de soterramiento de la M-30

oeste. Mañana se anunciarán las nuevas medidas, por lo que los conductores deberán estar atentos a los cambios en los desvíos que puedan producirse.

► Zona de O'Donnell. La prolongación del túnel de O'Donnell limita todavía el tráfico en su cruce con Menéndez Pelayo y con Narváez, si bien está previsto que a primeros de octubre termine la

ocupación de la superficie y continúen las obras bajo tierra.

► Otras obras. Las obras en el intercambiador de Príncipe Pío provocan ocupaciones que varían cada día y cambios en las cabeceras de los autobuses. Además, desde el 2 de septiembre, se ha producido un estrechamiento de la calzada entre Eduardo Dato y Zurbano por las obras en el túnel de la Risa. Queda cerrado el enlace entre la M-30 y la A-5 bajo el puente del Rey.

que decidieron quedarse en Madrid en agosto.

Una vez en marcha, y conscientes de la mala señalización de los carriles, optar siempre por la derecha: «Si el tráfico es denso es posible que no se vean las señales desde el carril izquierdo, por lo que quien desee apostar por lo seguro deberá mantenerse en el carril derecho», advierte el RACE.

La principal medida para no convertir un día cualquier en una pesadilla es incrementar la seguridad y la precaución. El RACE insiste en pedir a los conductores que «cumplan los límites de velocidad,

que amplíen la distancia con el resto de los vehículos, que faciliten el sistema de cremallera cuando se reduzcan los carriles y, sobre todo, que mantengan la concentración en el firme porque en lugares con obras es muy fácil despistarse con lo que sucede alrededor».

Además, el Real Club recuerda que en casi todas las obras el carril izquierdo suele ser más estrecho que el derecho y que el peligro aumenta en el horario nocturno, cuando es más complicado distinguir las nuevas señales pintadas en el suelo. Para el resto del camino, rezar o pensar en la buena suerte.

## M2 / GYMKANA EN LA M-30

# «Si sufre un golpe por culpa de las obras, reclame»

Las asociaciones de conductores insisten en que los choques debidos a la mala señalización o al estado del firme son responsabilidad municipal

CARMEN SERNA

**S**i tiene un accidente en plena M-30 provocado por la mala señalización de las obras o por el estado del firme, no dude en reclamar. Tiene derecho». Ésta es la recomendación oficial que hacen las asociaciones de conductores a todos los que tienen que sufrir el rally en el que se ha convertido esta vía. Sólo quieren defender los derechos de los que tienen un volante en sus manos frente a las zanjas y más zanjas y que se respeten sus derechos.

Una moto que se resbala porque hay arenilla en el firme, una incorporación no señalizada que provoca un beso entre dos vehículos o una salida en teoría sin curvas marcadas que acaba siendo como un circuito de Fórmula 1 son algunos de los ejemplos de siniestros que serían imputables a la responsabilidad patrimonial que regenta el Ayuntamiento de Madrid sobre esta reforma.

Cualquier asociado puede dirigirse a los servicios jurídicos de las asociaciones o clubes de conductores para ejercer su derecho o simplemente presentar una reclama-

ción por su parte. Hasta ahora, ni en el Real Automóvil Club de España (RACE) ni el Comisariado Europeo del Automóvil (CEA) han recibido todavía muchas quejas o denuncias de pilotos cabreados con el Consistorio, pero no descartan que se vayan tramitando a la vuelta del verano, cuando la situación será más intensa.

### Recoger pruebas

El primer paso después de un accidente en el que los conductores consideren que la culpa ha sido de la obra es «formular una reclamación ante la administración competente». En este caso, el piloto siniestrado puede dirigirse a la empresa mixta Madrid Calle 30, que es responsable de la gestión de obras, o directamente al Ayuntamiento.

En la denuncia, el afectado tendrá que aportar las pruebas necesarias para demostrar los daños sufridos y cuantificarlos. También sería conveniente que se presentara el mayor número de testigos, si los hubiere, sobre cómo ocurrió el siniestro.

«Si esta petición es denegada, o no se obtiene respuesta por parte



Imagen de la situación de las obras de la M-30 a su paso por el puente del Rey. / C.BARAJAS / D. SINOVA

de la administración, habrá que llevar adelante la reclamación ante los tribunales», recuerda un portavoz del RACE.

En esta denuncia, se puede no sólo imputar los daños materiales del vehículo, sino también los que hayan sufrido los conductores o sus acompañantes, siempre que se puedan demostrar y cuantificar.

Las asociaciones de conductores insisten en que no critican los objetivos que persiguen las obras sino la forma en la que las están realizando, pues aseguran que no se ha cumplido completamente el protocolo de actuación que suele aplicarse en el caso de estas grandes reformas para conseguir trazados entre zanjas más seguros.

«Los planificadores y operadores tienen que instalar señales informativas sobre longitud, duración y causa de los trabajos en el tramo anterior de las obras, así como varias señales que indiquen la longitud restante del tramo, para que los conductores puedan prepararse bien», explica un portavoz del RACE. Primer error del equipo de Ruiz-Gallardón: mala señalización.

«Se anunciará oportunamente y varias veces la reducción y el desvío de los carriles para que los conductores puedan prepararse convenientemente». Los luminosos en la M-30 hablan de «próximas ocupaciones en el PK 24». Adivine usted.

«El trazado de la calzada dentro del desvío deberá señalizarse ine-

quívocamente, por ejemplo, mediante pivotes con flechas reflectantes o paneles indicadores de curva, así como la señalización reflectante complementaria para que los carriles puedan reconocerse también inequívocamente por la noche». En algunos tramos de la autovía es imposible distinguir los carriles en horario nocturno por la falta de luz y señalización.

Se crearán isletas para averías provistas de teléfono de emergencias. Se dotará a la vía de amplias zonas de seguridad para que los coches puedan detenerse en caso de accidente. En las zonas especialmente críticas se pondrán badenes antivelocidad para evitar siniestros...

## + : MBA La Salle. El futuro

# a

## ¿Quieres crecer?

# A

**MBA Internacional  
Part Time**

Campus Madrid:  
• Master in Project Management  
• Master en Gestión de las  
Tecnologías de la Información

Inicio octubre 2005.  
Reconocido internacionalmente.  
Hábil en el idioma. Un curso flexible.  
de matriculación para cada fase y  
compañer.  
Con más de 10 años de experiencia de  
libera, profesional y con más de 100  
centros internacionales y nacionales.

**CAMPUS MADRID**  
Calle de la Princesa, 100  
28002 MADRID, España  
**CAMPUS BARCELONA**  
Calle de la Princesa, 100  
08002 BARCELONA, España  
**CAMPUS VITORIA**  
Calle de la Princesa, 100  
48002 VITORIA, España

902 404 434  
www.MastersLaSalle.net

**LA SALLE** ☆  
INTERNATIONAL BUSINESS SCHOOL  
**URL**

Universidad Ramón Llull  
Barcelona

