

Ocurrió esta madrugada en la Avenida de Andalucía



Un camión que transportaba una inmensa viga se salió de la calzada al tomar la curva del acceso a la M-30 y perdió su carga

Durante varias horas, una grúa de gran tonelaje ha estado retirando esta madrugada una viga atravesada en uno de los accesos a la M-30.

Concretamente, la viga estaba en la entrada desde la Avenida de Andalucía.

El camión que la transportaba se salió de la calzada al tomar la curva del acceso a la M-30 y perdió su carga.

La viga, de unas 50 toneladas de peso y 45 metros de longitud, tenía como destino unas obras de la propia vía de circunvalación de Madrid y quedó atravesada en la calzada en torno a las 2 de la madrugada. Debido a su tamaño, su retirada ha sido muy laboriosa.

<http://www.telemadrid.es/actualidad/noticia.pag?codigo=156259>

La velocidad media en la zona centro es de 9 km/h

AMAYA LARRAÑETA. 19.07.2006



La velocidad media en el centro de Madrid ha bajado 5km/h en un año

La M-30 ya no es la vía más rápida de la capital. La causa no es otra que las obras de ampliación y soterramiento, que el año pasado **redujeron en cinco kilómetros** la velocidad media, según datos del Ayuntamiento de Madrid.

La velocidad máxima permitida en la M-30 es de 90 kilómetros por hora, pero en 2005 los vehículos circularon a **59 km/h de media**.

La velocidad media se ha reducido 5 km/h en un año por causa de las obras

Esto supone un descenso del 8% con respecto a 2004, cuando se transitaba a casi 64 kilómetros por hora.

La M-40, la más rápida

Tantas obras han aupado a la M-40, por una diferencia mínima, al trono de la vía más rápida de Madrid.

En el cuarto cinturón se circuló el año pasado a una media de **60 kilómetros por hora**, uno más que en la M-30.

Eso sí, del estudio municipal se desprende que la M-40 puede ser un **infierno en horario de tarde**.

Mientras por la mañana se circula a 72 kilómetros por hora, después de comer no se superan los 47.

El descenso de la velocidad en la M-30 apenas ha alterado la velocidad media de la ciudad, que ha bajado tan sólo tres décimas, hasta situarse en 23,3 km/hora.

En el **centro histórico** (de los bulevares a Atocha) es donde más lento se circula.

La velocidad media fue de 9 km/hora. En esa zona, entre las vías con peor tráfico destaca Fuencarral. En su tramo más cercano a la Gran Vía los coches transitan a 3,35 km/h. Más lento incluso que caminando.

Lavapiés, sólo para residentes

El Ayuntamiento presentó ayer el plan que [cerrará Lavapiés al tráfico no residente](#).

Tal y como adelantaron los vecinos a *20 minutos*, el plan se pone en marcha el día 31 de julio, pero no se pondrán multas hasta finales de septiembre, cuando se abra la Línea 3 de Metro.

Por Lavapiés sólo podrán circular los **residentes**, servicios públicos, emergencias y los repartidores, en horario de 10 a 13. Las motos, sólo de 7 a 22.00 horas. Los vecinos podrán informarse desde el día 27 en una oficina municipal en la plaza de Agustín Lara.

<http://www.20minutos.es/noticia/142395/0/velocidad/zona/centro/>

Los vecinos perjudicados por la extensión del SER advirtieron que seguirán rompiendo parquímetros



- MadridDigital 21/07/2006 -

Madrid, 21/07/06- "Seguiremos rompiendo parquímetros", fue la clara advertencia de vecinos de Fuencarral, Tetuán, Carabanchel y Hortaleza que se manifestaron ayer en las oficinas de gestión de tarjetas del SER para protestar por las sanciones, a su criterio abusivas, que les han sido impuestas.

Los vecinos aseguraron que no desistirán en su lucha, y portando pancartas en las que se podía leer "Parquímetros No", gritaron consignas como "Manos arriba, esto es un atraco" y "Gallardón eres un ladrón". Asimismo, los manifestantes señalaron que piensan recurrir todas las multas que les han sido impuestas porque "hay que luchar contra todas las injusticias del gobierno".

En una nota publicada por El Mundo, María Martín, una de las vecinas que se encontraba en la protesta, explicó que "no hay plazas suficientes, lo mejor es que retiren los parquímetros porque lo único que hacen es complicar la vida de todos los residentes de estos barrios".

Agregó que "muchas veces por las noches no hay dónde estacionar el coche y toca pagar cada dos horas, algo imposible para las personas que vivimos en estos distritos".

Las asociaciones vecinales contrarias a la extensión del SER a sus barrios aseguran que en los cinco primeros meses del año el Ayuntamiento ha tramitado más de 1.000.000 de multas relacionadas con este servicio y que en el Boletín Oficial de la Comunidad ha publicado recientemente una relación de 16.000 notificaciones.

Por su parte, el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, dijo que los "diez ciudadanos o vecinos" que se manifestaron contra la ampliación del SER a los distritos periféricos no son representativos de un conflicto.

En la rueda de prensa posterior a la reunión de la Junta de Gobierno, el alcalde insistió, no obstante, a preguntas de los periodistas sobre la citada protesta, que estos ciudadanos están en su "absoluto derecho a discrepar". La protesta se produjo el miércoles durante la inauguración de la reforma del Centro de Atención al Drogodependiente (CAD) de Hortaleza, acto en el que el regidor fue recibido con gritos y pitos por miembros de las asociaciones de vecinos contrarias a los parquímetros en los distritos periféricos, entre ellos el portavoz de la plataforma de Fuencarral, Jesús Otero, y la presidenta de la plataforma de Hortaleza, Elena Ortiz.

http://www.madridigital.info/detalle_noticia.php?seccion=12&id=20060721141325_ae6ab3642d31e604afc24a1bcda94cb8

Los agentes de movilidad «acechan» fuera del perímetro de la M-30

La ciudad cuenta con 290 más y ya han puesto este año 90.000 denuncias

E. P.

Madrid- Madrid cuenta desde ayer con 290 agentes de Movilidad más para regular y distribuir el tráfico y mantener la seguridad y disciplina vial en sus calles, a partir de ahora también fuera del cinturón de la M-30, que se suman a los 473 ya existentes, de los que 28 ocupan la plaza de jefes de recorrido. El alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, dio la bienvenida de forma oficial a la segunda promoción de este cuerpo, creado hace dos años.

Además, estuvieron presentes el concejal de Seguridad y Servicios a la Comunidad, Pedro Calvo; la concejala de Personal, Begoña Larraínzar; el director general de Movilidad, Javier Conde; el inspector jefe del Cuerpo de Policía Municipal, José Luis Morcillo; y el jefe superior de la Jefatura de Policía de Madrid, Enrique Barón. El acto se celebró en el patio central del Centro Cultural Conde Duque bajo un intenso sol, lo que provocó que varios de los agentes que han entrado a formar parte del Cuerpo de Movilidad sufrieran insolaciones y deshidrataciones, por lo que necesitaron atención por parte de compañeros, que los retiraron de la formación, los sentaron a la sombra y les dieron de beber.

Durante su intervención, Ruiz-Gallardón aseguró que «a nadie sorprende ya que este cuerpo sea el encargado de regular el tráfico». «Es más -añadió-, los agentes, que tienen la consideración de autoridad, ya forman parte de la vida cotidiana de la ciudad. Nadie duda de la función esencial que cumplen».

Calvo manifestó que en lo que va de año los agentes de Movilidad han puesto un total de más de 90.000 denuncias, frente a las 200.000 de todo el 2005; mientras que han ordenado la retirada de 9.300 vehículos de la vía pública, cuando el año pasado fueron en total 12.000.

Por otro lado, Ruiz-Gallardón recordó que este cuerpo se ha hecho ya con una pequeña flota de medios de transporte, entre los que se incluyen 22 vehículos con capacidad para más de ocho ocupantes, 100 motocicletas de baja cilindrada o 24 bicicletas apropiadas para el servicio en las Áreas para Residentes.



La II Promoción de Agentes de Movilidad lanzan sus gorras en el Cuartel de Conde Duque tras el acto de «graduación»

http://www.larazon.es/noticias/noti_mad17328.htm

El PSOE pide un estudio para comprobar la salud de los vecinos afectados por el ruido y el polvo

Madrid, 28/07/06- A las obras del bypass sur de la M-30, el túnel de la M-40 con Embajadores y la conexión Estación Sur-M-40, hay que sumar ahora los cortes de las líneas 3 y 6 de Metro. A primera hora de la mañana las paradas de autobús en la plaza de Legazpi están repletas de gente.

Los camiones hormigonera circulan en todas las direcciones y el paseo por las aceras es una carrera de obstáculos. “Si ahora es un caos -dice el socialista Óscar Iglesias- no quiero ni pensar lo que sería cuando pasen las vacaciones”.

El portavoz adjunto del PSOE denunció que con el cierre del suburbano, la zona de Legazpi se ha convertido en una ratonera: “Exigimos un Plan de Movilidad que coordine las obras, evite el caos circulatorio, reduzca los accidentes y permita un disfrute pleno de los vecinos del transporte público”, enfatizó.

El PSOE hace especial hincapié en la salud de los vecinos: “Creemos necesario que se haga un estudio epidemiológico porque esta situación de ruidos constante y alta contaminación está afectando a la gente. Habría que poner los mecanismos correctores correspondientes”, dijo Iglesias.

Si antes de las obras de la M- 30, Arganzuela era el distrito más ruidoso de la capital, “desde que éstas comenzaron, el nivel ha aumentado un 33%”, explica Oscar Iglesias. “De los 67 decibelios que registró en 2003 la red municipal de medición de la contaminación acústica, a los 89 de media que ha medido el grupo municipal socialista en 10 puntos distintos del distrito”.

Además, según Óscar Iglesias una de las situaciones que más preocupa a los vecinos, es la cantidad de autobuses que circularán a diario por la avenida del Planetario, más de 1.500: “Cuando esto esté listo, de Méndez Álvaro vendrán por aquí los vehículos para incorporarse a la M-40”, vaticinó. Iglesias echa mano de los datos: “Durante 2005 hubo 1.262 accidentes en Arganzuela, con 842 heridos y cuatro muertos”.

Menor tiempo de vida

Por su parte, la Organización No Gubernamental Ecologistas en Acción ha denunciado que el intenso tráfico y las obras de la M-30 restan a los madrileños “entre tres meses y dos años de vida”, a tenor de los elevados niveles de contaminación.

La citada ONG extrajo muestras del aire de Madrid en los seis primeros meses del año y de su análisis ha concluido que sus niveles de contaminación superan a lo permitido por la ley. El portavoz de Ecologistas en Acción, Francisco Segura, ha acusado al Ayuntamiento de destinar los fondos destinados a los planes para rebajar la contaminación a las obras de la M-30 y de justificar los altos índices de contaminación por el aire venido del Sahara, en lugar de reconocer que los causa el tráfico.

Según la legislación, el límite máximo permitido por metro cúbico es de 48 microgramos de dióxido de nitrógeno y de 50 de PM-10 (partículas menores de 10 micras). La media de la capital se sitúa en 61 y 33, respectivamente, aunque en algunas zonas sube por encima de los 100 y de las 75.

http://www.madriddigital.info/detalle_noticia.php?seccion=12&id=20060728132808_6a0878d51635c6de32d17ddf9512c6cf

Fallece un obrero y otro resulta herido tras caer desde un andamio en un túnel de la M-30



Madrid. 31/07/06. MDO/Agencias

Un obrero de 30 años, F.Q., ha fallecido y otro de 45 ha resultado herido mientras trabajaban en las obras de la M-30 al precipitarse desde una estructura de apoyo a una altura "de no más de seis metros", según asegura CC.OO. y de "unos 12 o 13 metros", según UGT. De momento, se desconocen las causas exactas del accidente aunque los sindicatos denuncian la falta de seguridad existente en las obras. Con este nuevo fallecimiento, son ya 97 las muertes

en el trabajo en Madrid en lo que va de año, diez de ellas durante el mes de julio, según datos del sindicato UGT.

Según informó un portavoz de Emergencias Madrid, los hechos ocurrieron a las diez de la mañana de este lunes cuando los obreros, que trabajaban en el interior de un túnel bajo la M-30 a la altura del paseo de la Chopera con Santa María de la Cabeza -donde opera la tuneladora "Tizona"-, se precipitaron al vacío desde una estructura de apoyo -similar a un andamio- que tenía una altura de menos de seis metros, según CC.OO. aunque UGT señalaba que la altura superaba los doce metros.

Uno de los trabajadores, de 30 años, falleció "prácticamente" en el acto, ya que cuando el SAMUR-Protección Civil llegó al lugar de los hechos no pudieron más que certificar su muerte, según Emergencias Madrid. El segundo accidentado, de 45 años de edad, fue atendido en el lugar de un traumatismo ortopédico y torácico, y posteriormente fue trasladado al Hospital 12 de Octubre con un pronóstico moderado.

El responsable de Salud Laboral de la Federación de Construcción de CCOO de Madrid (Fecoma), Víctor García, aseguró que el obrero fallecido trabajaba para la empresa Mointel, subcontrata de la Unión Temporal de Empresas (UTE) que forman Dragados y FCC y que construyen el tramo de la vía de circunvalación donde se produjo el suceso. El sindicalista indicó que el accidente se produjo cuando ambos trabajadores estaban limpiando una plancha situada entre dos vagonetas que se utilizan para sacar los materiales sobrantes de la tuneladora que perfora el túnel. En un momento dado, la plancha metálica cedió y cayó al suelo desde una altura aproximada de seis metros, según CCOO.

Por su parte, el responsable de Salud Laboral de UGT-Madrid, Domingo Martínez, también achacó el accidente a "una chapa manipulada" del tercer nivel de la tuneladora que se desplazó unos centímetros de su posición provocando la caída de los obreros. El sindicalista también afirmó que este siniestro pudo tener su origen en la "excesiva" jornada laboral de los trabajadores, "de hasta 12 horas diarias", en las altas temperaturas que se alcanzan en el interior del túnel y en la "falta de formación" del personal. "Puede pasar de todo menos que se pare la obra", sentenció Martínez.

La M-30, "un lugar peligroso para trabajar"

Ante este nuevo siniestro, el portavoz adjunto del grupo municipal socialista de Madrid, Óscar Iglesias, aseguró que la reforma de la M-30 es "un lugar peligroso y arriesgado para trabajar" como demuestran "los tres trabajadores fallecidos y los accidentes laborales, que se sitúan en torno a 300 desde que comenzaron las obras". Iglesias instó a la Fiscalía y a la Inspección de Trabajo a que investiguen cómo sucedió el accidente que este lunes. "Por encima de las prisas electorales que puedan existir para terminar las obras antes de las elecciones están los trabajadores y el cumplimiento de las leyes de seguridad", explicó el concejal socialista, quien señaló que "no es soportable que en una región como Madrid fallezca un trabajador cada dos días y medio".

Por su parte, el grupo municipal de Izquierda Unida exigirá un "informe exhaustivo" sobre las causas del accidente y "otro más genérico" sobre las "condiciones de seguridad y su obligada vigilancia que se llevan a cabo en este proyecto promovido por el Ayuntamiento de Madrid". "Ya son demasiados muertos, siempre son demasiados muertos por causa de accidentes laborales. Pero queremos saber al detalle cuáles

son las condiciones en las que se trabajan y cuáles los controles que se ejercen sobre las empresas adjudicatarias para que la seguridad siempre prevalezca sobre la agilidad para que se acabe", aseguró IU.

<http://www.madriario.es/mdo/actual/canales/salud/accidentem30-310706.php>

Para el Real Automóvil Club de España, la M-30 es la vía en obras 'más peligrosa del mundo'



- MadridDigital 11/08/2006 -

Madrid, 11/08/06- La M-30 es la vía en obras más peligrosa de Europa "un trazado cambiante, lleno de trampas que confunden a los conductores y que, sobre todo, multiplican la posibilidad de sufrir un accidente", afirma un estudio realizado por el Real Automóvil Club de España (RACE) y el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC).

Según informó Europa Press, el estudio resalta que las malas condiciones de la carretera afectan a los conductores habituales de la vía. Sin embargo, "suponen una mayor amenaza para quienes visitan la capital por turismo o están de paso hacia otros destinos, especialmente en verano, momento en el que el tráfico de la M-30 se dispara con miles de automovilistas".

Debido a significativa siniestralidad en la M-30, la página web 'www.autopista.es' ha publicado una guía online gratuita en la que se dan a conocer todas las incidencias que presenta la vía, así como el procedimiento a seguir en caso de sufrir un accidente en la misma.

En dicha guía se sostiene que, desde que se iniciaron las obras de remodelación en la M-30, los atascos, los accidentes y los problemas se han agudizado en la circunvalación madrileña debido a un total de 10 trampas que presenta la carretera: ausencia de arcenes, carriles muy estrechos, trazado enrevesado, falta de señalización, cortes inopinados de tráfico, límites de velocidad inadecuados, incorporaciones complicadas, iluminación insuficiente, suciedad en el pavimento y trazado cambiante.

Estas circunstancias afectan a los conductores habituales de la vía. Sin embargo, para RACC y RACE "suponen una mayor amenaza para quienes visitan la capital por turismo o están de paso hacia otros destinos, especialmente en verano, momento en el que el tráfico de la M-30 se dispara con miles de automovilistas".

http://motor.terra.es/motor/actualidad/articulo/m-30_trampa_mortal_31498.htm

El País 11/08/06

Una excavadora deja sin teléfono a 5.000 vecinos de Arganzuela

EL PAÍS - Madrid

EL PAÍS - 11-08-2006

Unos 5.000 usuarios del paseo de Yaserías en el distrito de Arganzuela se despertaron ayer sin conexión telefónica. Una excavadora cortó el martes por la noche los cables que llevan la señal telefónica a los usuarios, según explicó ayer una fuente de Telefónica.

Los vecinos no pudieron hacer llamadas ni conectarse a Internet durante todo el día. Según Telefónica 30 trabajadores están reparando desde ayer las líneas en las galerías donde se ubican los cables de registro telefónico. "Los vecinos irán recuperando la conexión paulatinamente", explicó un portavoz de la compañía de telecomunicaciones. "Hasta el momento se han podido reparar unas 1.800 conexiones", añadió. Telefónica prevé que el próximo domingo todos los usuarios afectados hayan recuperado la conexión.

Los vecinos del paseo de Yaserías achacaron el corte a una excavadora que trabaja en las obras de reforma de la M-30. La calle del barrio de Acacias discurre paralela a los trabajos de soterramiento de la principal vía de circunvalación de Madrid.

Este es el segundo corte de líneas telefónica que se produce en Madrid en menos de un mes. El pasado día sábado 29 unos 6.000 usuarios de Alcobendas se quedaron sin teléfono cuando una estación de la urbanización de lujo La Moraleja salió ardiendo.

La policía cree que unos butroneros provocaron el incendio cuando intentaban asaltar una sucursal del BBVA. Fuentes de la compañía califican el suceso de "histórico" y creen que no pudo ser fortuito.

http://www.elpais.es/articulo/madrid/excavadora/deja/telefono/000/vecinos/Arganzuela/elpporesp/20060811elpmad_7/Tes/

Los socialistas denuncian que camiones cisterna roban agua potable de Arganzuela

ABC. MADRID.

El portavoz adjunto del grupo municipal socialista de Madrid, Óscar Iglesias, denunció ayer que camiones cisterna están tomando agua de «manera fraudulenta» de las bocas de riego de agua potable situadas en el Paseo de Yaserías y en la calle Puerto de Béjar del distrito de Arganzuela.

Según Óscar Iglesias, «es grave que se produzca este robo sistemático de agua, pero lo peor, es la impunidad con que actúan ante la indiferencia y el consentimiento del Ayuntamiento».

Asimismo, instó al alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, a «acabar con los robos de miles de litros de agua potable de la red general de abastecimiento y sancionar a los que los están cometiendo, ya sean éstos camiones cisternas o los que se están utilizando en las obras de la M-30, porque operarios de la obra de la M-30 conectan diariamente enormes mangueras a la red de abastecimiento para tomar agua potable».

http://www.abc.es/20060813/madrid-madrid/socialistas-denuncian-camiones-cisterna_200608130247.html

Mascarillas en el andén

Las obras en tres estaciones de metro causan molestias a usuarios y obreros. La de Legazpi, de las más afectadas

LUIS DONCEL - Madrid

EL PAÍS - 21-08-2006



Una endeble valla separa a los pasajeros del metro de los operarios (uno de ellos sin casco) de las obras de reforma de Legazpi. (SANTI BURGOS)

✓ Carrera de obstáculos

Aquéllos que elijan el transporte público para llegar al Matadero, el centro cultural cercano a la plaza de Legazpi que el Ayuntamiento quiere convertir en el nuevo templo de la modernidad madrileña, se encontrarán una inquietante sorpresa. Los andenes se asemejan más al escenario de una película posnuclear que al de una estación de metro de una capital europea.

Comisiones Obreras denuncia que las obras en la estación, que mantienen inutilizada la línea 3 y el tramo de la 6 que une Legazpi con Méndez Álvaro, han generado unas condiciones laborales "lamentables" entre los que tienen que pasar ocho horas al día en las instalaciones. "Vigilantes con mascarilla, cables colgando que no se sabe de donde salen, polvo por todas partes...". El secretario de Acción Sindical de CC OO, Antonio Asensio, enumera con detenimiento los inconvenientes que ocasiona la remodelación de las estaciones de Legazpi, Sol y Moncloa.

Pero no sólo los trabajadores son los perjudicados. Los usuarios de metro en agosto se encuentran con un panorama en el que la mitad de las 12 líneas del suburbano tiene restricciones. Asensio dice que los trabajadores están "desbordados" por el número tan alto de cierres. Algunos tramos, como el que hay entre Legazpi y Méndez Álvaro, la parte de la línea 10 que une Cuatro Vientos con Colonia Jardín, o las seis paradas de la 1 entre Plaza de Castilla y Cuatro Caminos, reanudarán su servicio previsiblemente a finales de este mes. Los otros tres cierres -la línea 3 en su totalidad, las 10 estaciones de la línea 7 entre Avenida de América y Las Musas, y el tramo entre Colombia y Mar de Cristal de la 8- está previsto que terminen a lo largo del mes de septiembre. María Teresa, una empleada de metro jubilada que ahora ejerce únicamente como usuaria espera que se cumplan estas previsiones. "Es muy incómodo todo esto, pero a ver si el mes que viene tenemos unas instalaciones mejores", dice en Legazpi.

Tampoco los autobuses que suplen los vagones inutilizados se libran de las críticas. Según CC OO, este servicio presenta numerosas deficiencias. "En algunas estaciones, hay que andar 600 o 700 metros para llegar hasta la parada del bus y la frecuencia de algunos es bastante mejorable", indica Asensio. Fuentes de Metro aseguran que el diseño de los servicios especiales y de sus paradas correspondientes se hace atendiendo a las necesidades del tráfico y que en ocasiones no es posible satisfacer las comodidades.

Asensio protesta por las condiciones de los dos tipos de empleados que conviven en las estaciones en obras: los de Metro, y los operarios, en su mayoría de subcontratas, que se ocupan de la remodelación. Los primeros no sólo han de soportar el polvo, ruido y molestias de las obras, sino que también tienen que lidiar con los usuarios molestos por las incomodidades. "De los cuatro andenes, ahora mismo sólo funciona uno y la gente viene a quejarse aquí", protesta un taquillero. Asensio denuncia que en ocasiones los empleados han de soportar situaciones de violencia por parte de viajeros "cabreados".

El segundo grupo de trabajadores, los que llevan carretillas o sueldan piezas, están en peor situación. El representante sindical denuncia que en muchas ocasiones se están incumpliendo las normativas de riesgos laborales. Pone como ejemplo a los obreros que no llevan casco. En la empresa aseguran que cumplen "escrupulosamente" las normativas de riesgos laborales y que realizan inspecciones periódicas. "Ha fallado la planificación. Se ha hecho todo con demasiadas prisas y a lo loco", explica Asensio.

Carrera de obstáculos

El cartel que a la entrada de la estación de Legazpi anuncia "un metro mejor" se puede interpretar como un apunte humorístico. Dentro, el viajero desavisado tiene que sortear cubos que recogen el agua que gotea del techo, bajar escaleras mecánicas que no funcionan (temporalmente) y oír el estruendo de los martillazos mientras una neblina lo envuelve todo.

La cosa empeora en el andén. El fuerte olor a azufre inunda la vía. Hay tubos de neón sujetos con alambres, telas que hacen las veces de paredes y un panel con el mapa del metro en el suelo. "Terrible, esto es terrible", se queja Marcela, profesora de inglés que pasa cada mañana por la estación para llegar a su trabajo en la avenida de la Ilustración. "Con las obras tardo todos los días media hora más", dice.

Ya en la calle, quienes pretenden continuar con el círculo cortado que forma ahora la línea 6 han de subir al autobús gratuito que los llevará hasta Méndez Álvaro. Ahí, otra vez al metro. Eso sí, sin pagar si dicen que vienen de Legazpi. Los viajeros tardan más de un cuarto de hora en un recorrido que, cuando el suburbano funciona con normalidad, se hace en pocos minutos.

http://www.elpais.es/articulo/madrid/Mascarillas/anden/elpepiautmad/20060821elpmad_2/Tes/