

El domingo, día 13, empezará a desmontarse el último ramal del «scalextric» de Atocha

Durante diez días habrá mayores problemas de tráfico en la glorieta

Madrid. Mercedes Contreras

El domingo, día 13, comienza la última fase de desmontaje del «scalextric» de Atocha. Para efectuar la operación, que durará en total diez días, el Ayuntamiento, además de prometer planos puntuales de los itinerarios, recomendará a los automovilistas que eviten lo más posible el paso por la glorieta, ya que la dirección paseo del Prado-Santa María de la Cabeza se quedará reducida a dos carriles en superficie mientras se acondicionan otros dos en la zona donde están ahora situados los pilares del paso elevado.

En un principio se pensó quitar este último ramal en los días de Semana Santa, pero se decidió retrasarlo para evitar posibles conflictos en la estación de Atocha por los desplazamientos de las vacaciones, al tiempo que se dejaban más días a los automovilistas para acostumbrarse al nuevo camino alternativo recién inaugurado: el paso subterráneo Menéndez Pelayo-Méndez Alvaro.

El ramal del «scalextric» que ahora desaparecerá consta en total de diecisiete piezas asimétricas, según manifestó a ABC Pedro Arellano, responsable de las obras por parte del Ayuntamiento. Dos de las piezas son atípicas, con forma de Y, por lo que presentan un mayor conflicto para su desmontaje. Una de ellas será necesario partir en la misma plaza, puesto que no es posible su traslado por las calles de Madrid, y en la otra será necesario hacer unos agujeros especiales para poder bajarla. Por ello el procedimiento a seguir tendrá más dificultad que el realizado en el pasado mes de enero en el que las piezas eran más homogéneas.

El tramo que mayor peso tiene es de 170 toneladas y el menor de 120. Aunque se trabajará día y noche, se procurará efectuar los mínimos cortes de tráfico bien durante el tiempo que dure la bajada de cada una de las piezas o cortes puntuales para la preparación, por ejemplo, de alguna grúa.

Además, hay que tener en cuenta —añade— que durante estos diez días no sólo hay que desmontar esta pata del «scalextric», sino acondicionar la parte de superficie de ésta bajo el paso elevado con el fin de contar con dos carriles más para la circulación. Todo ello puede llevar a que estos días mencionados sean peligrosos o más bien conflictivos para el tráfico por Atocha. Sería preferible que los automovilistas utilizaran caminos alternativos en sus desplazamientos, ya que actualmente pa-

san por la glorieta de Carlos V aproximadamente unos 200.000 vehículos por día. El volumen total de tráfico no parece haberse rebajado con la apertura del nudo Sur, aunque sí ha descendido la circulación por Atocha en las horas punta. Ahora, con el nuevo paso subterráneo de Menéndez Pelayo-Méndez Alvaro la reducción del paso de coches por Atocha se espera que sea mayor.

Con el desmantelamiento del paso elevado la glorieta de Carlos V volverá a ser una plaza despejada y parte de la circulación se canalizará por el túnel subterráneo que se está construyendo. Hasta el momento —indica Pedro Arellano— las obras del subterráneo van a buena marcha y estarán finalizadas dentro del plazo previsto; es decir, a finales de este año. Las dos entradas están acabadas y se han realizado la cimentación y pilotaje de la parte central, que ha sido posible sin desmontar del todo el «scalextric». Asimismo, se ha efectuado un retranqueo de la entrada a la estación para facilitar el tráfico.

En cuanto a la utilización de las piezas del «scalextric», que siempre se dijo que era como un mecano fácilmente desmontable, hasta el momento sólo hay conversaciones fructíferas con el Ayuntamiento de Coslada, que, al parecer, utilizará una de las piezas como puente sobre el ferrocarril. Otros ocho Ayuntamientos de la provincia han tenido que desear la idea de utilización tras evaluar los costes que suelen dispararse por el problema del transporte o por haberse quedado a estas alturas del año sin presupuesto.

De todas formas —añade Pedro Arellano— las piezas del «scalextric» pueden ser aprovechadas principalmente si se avisa con tiempo. Es decir, si conocemos con anterioridad que una de las piezas va a ser utilizada se descuelga y transporta con más «mimo», lo que puede llevar a más horas de trabajo y mejor transporte para poder aprovecharla. Ese es el caso del tramo que está situado frente al hotel Nacional y que será utilizado en Coslada.

El resto del famoso «scalextric» permanece mientras tanto almacenado en Villaverde, cerca del parque de Plata y Castañar y en espera, como se dijo algún día, de terminar en venta para chatarra o en pequeños llaveros de recuerdo del paso elevado que durante muchos años ocupó la plaza de Atocha.

El Area de Consumo levantó, durante el pasado año, 3.428 actas por infracción

Madrid. S. L.

El Area de Abastos del Ayuntamiento ha levantado durante el pasado año 3.428 actas por infracciones, de las cuales 1.036 tuvieron un carácter meramente informativo. El importe global de las sanciones en conceptos de multas ascendió a 12.276.500 pesetas.

Los datos obtenidos en 1985 en relación con el año anterior indican un incremento del 176,23 por 100 de las actas levantadas en general, incluyendo las informativas. Las actas que han dado lugar a expediente han sido en un 92,75 por 100 superior a las realizadas durante 1984. El incremento de los porcentajes se debe, según el concejal responsable del Area, Adolfo Pastor, a la periodicidad y rigor con que se realizan las campañas de inspección y al seguimiento de las

denuncias presentadas ante la Oficina Municipal de Información al Consumidor.

De las 2.392 actas que han dado lugar a sanciones, 1.326 han sido levantadas en las campañas de inspección, 391 se deben a denuncias a través de la OMIC, 297 corresponden a los canales alternativos, 78 a Mercamadrid y 300 a varios. De los expedientes sancionadores, el 57,17 por 100 han sido resueltos y se encuentran en trámite el 42,83 por 100.

Los serenos patrullarán sin armas, pero con porras y «spray»

Madrid. Angeles del Pozo

El próximo día 7 se producirá la vuelta de los serenos a las calles madrileñas en medio de una fuerte polémica producida por la tasa que vecinos y comerciantes se verán obligados a abonar. El número de instancias presentadas para cubrir las plazas fueron de 3.400, de las que sólo 25 correspondieron a mujeres. Tras superar unas pruebas de aptitud física, los aspirantes pasaron a una segunda fase, donde siguieron las enseñanzas de las ordenanzas de la Villa y métodos de defensa personal.

El ámbito de actuación de los serenos será el distrito Centro, que se ha dividido en tres zonas por las que patrullará permanentemente un coche de la Policía Municipal que les servirá de apoyo y con el cual los serenos tendrán comunicación constante mediante un receptor de que están dotados. Los serenos no portarán armas de fuego, pero sí porras para defensa. También portarán un silbato para comunicarse con sus compañeros en caso de necesidad y un «spray» similar a los usados por los Cuerpos de Seguridad del Estado.

Con respecto al asunto de las llaves de los portales, en la ordenanza no se especifica que el sereno lleve las de todos, aunque se admite como posibilidad que las comunidades de vecinos que lo consideren oportuno las entreguen a los serenos en caso de pérdida u olvido por parte de los vecinos.

El uniforme será gris jaspeado y el de invierno será de gorra blanda de color gris con visera de charol negro, guerrera de paño gris, cuello tipo «Mao» y dos escudos plateados del Ayuntamiento en las hombreras. El pantalón será del mismo tejido. El jersey será de cuello gris redondo y los guantes de piel.

Puestos en contacto con los comerciantes de la zona Centro, éstos declararon a ABC que la vuelta de los serenos puede dar resultado en la zona para incrementar la seguridad, que tanto escasea en este barrio madrileño. «Nos parece una medida ideal —señalaron los comerciantes—; ya veremos si da los resultados esperados. La vuelta de los serenos ofrece enormes posibilidades de que esto empiece a cambiar, y nosotros seremos los primeros en conocer los resultados.»