

La comunicación de Madrid con la Sierra del Guadarrama

La forma de transporte económica y rápida entre Madrid y la Sierra del Guadarrama es una necesidad sobre la que desde hace largo tiempo se viene planeando, escribiendo y hablando, sin que hasta el momento haya cristalizado en hechos tangibles, ni salido de la esfera de proyectos y concepciones más o menos realizables, la solución de cuestión tan vital para un pueblo que, en la generación moderna, ha llegado al convencimiento de que aquel enemigo casi terrorífico para nuestros ascendientes, por estimarlo engendrador de pulmonías al filtrar sus aires en la capital, es, muy al contrario, fuente exuberante de salud y de vida y elemento vigorizador de una raza que no puede seguir a la zaga, en esto como en otras muchas cosas que constituyen imperativo inexcusable de la civilización y la cultura modernas.

Parte grande en que no se haya llegado a una fase precursora de inmediatas realidades en este asunto tiene el planteamiento económico del mismo, tanto más complejo cuanto que hoy lo concerniente a transportes se halla, en el orden técnico financiero, en período de indeterminación producida por la rivalidad que la resurrección de la carretera, gracias al desarrollo de la tracción mecánica, ha entablado entre aquélla y el ferrocarril.

El hecho de la considerable lesión económica que el "auto" individual y colectivo está produciendo a las explotaciones ferroviarias, principalmente en los cortos recorridos del movimiento local sobre las grandes poblaciones, impone mirar con prudencia la solución de este sector de la red de transportes.

El mundo de las finanzas, que siempre lleva al límite el tamizado de las iniciativas de todas clases, pasándolas por las mallas estrechas de las realidades vivas como precaución contra subjetivismos tan llenos de buena fe como fatales a veces para los aporadores del elemento vital dinero, no puede y no debe, en el momento actual, decidirse en la empresa que nos ocupa sin extremar tal previsión, por las razones que acaban de indicarse.

No se atrevería el modesto firmante de estas líneas a preconizar que la solución aconsejable para acercar, en cuanto a la facilidad del transporte se refiere, la Sierra a Madrid, hasta convertirla en el salubre parque de la capital, sea financieramente a favor del ferrocarril o de la autopista. Sólo, sí, se decidiría a señalar una posición de seguridad con garantías económicas, mediante un margen abierto a la realidad, para que ella, sobre la marcha, decida definitivamente la verdadera orientación.

Para señalar esa posición es inexcusable el examen de las características que definen el problema; es una la distinta modalidad, pudiéramos decir dinámica, del viajero en su primer recorrido entre el centro de Madrid y el límite de la zona urbana, y después entre este límite y el paraje de la Sierra a que se dirige.

Otro aspecto es la distinta condición económica del automóvil individual y el de transporte público.

Mirando a tal aspecto, ha de referirse el examen al viajero de la segunda condición señalada en el pá-

rrafo precedente, pudiendo afirmarse, sin dudas de ninguna especie, que la primera fase del transporte, que pudiéramos llamar urbana, ha de ser por ferrocarril subterráneo, ya que la dificultad de obtener rapidez en la circulación, por la superficie en el interior de la capital, para movilizar en horas determinadas las avalanchas del tráfico, en progresión creciente, de la Sierra, hace tal rapidez prácticamente irrealizable por rutas a cielo abierto.

Queda por resolver el trazado de la línea subterránea y punto de afloramiento en la periferia, para determinar lo que se pudiera considerar el origen de la ruta o itinerario extraurbano.

Mirando como base fundamental la condición, antes que topográfica, comercial de aquel trazado, ha de buscarse el que asegure un régimen constante de productos diarios y, a ser posible, conjugado con el mencionada extraurbano.

Sería absurdo pensar en la posibilidad financiera de realización de un proyecto donde no se hubiera perseguido más que una perfección topográfica o geográfica local, en sentido horizontal o vertical del citado trazado.

Sobre la base del criterio indicado, y sin el prejuicio de intereses de empresas existentes, surge la solución de fijar como zona de salida la que comprende los montes de la Moncloa, en dirección a El Pardo, bajo los terrenos en que ha de emplazarse la Ciudad Universitaria.

Es evidente que pudiendo considerarse, como su nombre expresa, un poderoso centro de actividad y, por lo tanto, de tráfico aquella magna obra cultural, puede seguramente nutrir, con el intenso desenvolvimiento urbano que en torno a la misma ha de producirse, la vida de una arteria de comunicación rápida y moderna.

El trazado interior de la línea hasta esa zona no debe ser radial, sino transversal, en conexión lo más perfecta posible con las redes metropolitana y de tranvías existentes, o sea cortando el mayor número que sea factible de mallas de las mismas. Esta condición hace surgir como preferente el trazado, u otro inmediato paralelo, Goya-Bulevares, Pozas-Moncloa.

Las consideraciones precedentes determinan el lugar de salida o término del trazado interior urbano hacia las proximidades de Puerta de Hierro.

Queda por definir la segunda característica, en relación con la solución de la forma de transporte, una vez situado el viajero fuera de las trabas y entorpecimientos del movimiento urbano. Aquí hemos de hacer una invocación a las reflexiones de los primeros párrafos de este escrito. ¿Sería prudente decidirse por continuar ya desde este punto la comunicación por ferrocarril, existiendo patente y general la competencia, en esta clase de tráfico, entre el ferrocarril y el autobús? Evidentemente, no; como tampoco, desde un principio, rechazar de plano y definitivamente la posibilidad, en un porvenir indeterminado, de establecer ese medio de transporte.

Para esclarecer el juicio con las máximas previ-

siones, colocados ya en esta aparente oposición de criterios, ha de entrar en juego otra consideración de inmensa fuerza, cual es la siguiente: dado el número de automóviles individuales en circulación en Madrid, los cuales significan una importante cifra de viajeros que se sustraen al medio de transporte público que trata de establecerse, y que hoy congestiona la carretera general de La Coruña en su primer recorrido, es oportuno tomarlos en cuenta, por la posibilidad de que puedan ser un elemento contributivo a la perfección del medio de comunicación que se persigue.

Y surge en el pensamiento la autopista, cuya vida económica se alimentaría de dos elementos: el autobús público y el coche individual. Si esta autopista se concibe como una arteria principal desde el punto de arranque antes señalado hasta otro terminal, antes del empalme con otras de las carreteras existentes en las varias direcciones de la Sierra, es indudable que, por un sistema que pudiéramos llamar de ramificación, se utiliza al máximo la elasticidad de movimiento del automóvil, ya que al itinerario topográfico rígido del ferrocarril sustituiría la organización flexible del vehículo libre, dominándose en toda su extensión la zona, hoy muy amplia, en que se reparte ese tráfico extraurbano de Madrid.

Esta solución no obsta para que en su día, si se construye la autopista con un margen de amplitud

en cuanto a la expropiación y obras de fábrica para instalar en la misma una vía de tranvía, ya que, tanto en el trazado horizontal como vertical de aquella, han de tenerse en consideración las características de la tracción mecánica, se establezca dicho tranvía cuando la masa y régimen menos violento de oscilación del tráfico permitan en condiciones económicas la explotación.

Como síntesis de todos los razonamientos anteriores, la solución puede considerarse dividida en tres sucesivas fases de desarrollo: primera, construcción de una vía subterránea desde el interior de Madrid al límite, por el lado de El Pardo, de la Ciudad Universitaria; segunda, de una autopista desde este punto a Las Rozas, y tercera, establecimiento de un tranvía por ambos lados de dicha autopista, contando con la expropiación de terrenos y parte de las obras de fábrica ya ejecutadas en la fase precedente.

Realizadas las dos primeras fases, será necesario, para la conexión de los transportes entre el ferrocarril subterráneo y la autopista, el establecimiento y organización de la estación terminal del primero, que en su último trayecto puede construirse a cielo abierto, de un servicio de autobuses combinados, en horarios y tarifas, con dicha línea subterránea.

El aspecto económico de esta solución, en las sucesivas tres indicadas fases de realización, será objeto de un capítulo aparte.

José DE BUENAGA
Ingeniero de Caminos

La Reforma agraria y las obras de riego

Tiempo era ya de que el Estado fijara su atención y reclamara la parte que justamente le corresponde en el aumento de valor y riqueza de las tierras que de secano pasan a ser regadas por las obras hidráulicas que él construye.

En este aspecto, los decretos de 26 de agosto y 5 de septiembre últimos, poniendo en vigor las bases 4.^a y 10.^a del proyecto de ley de Reforma agraria en varias provincias, marcan una acertada orientación al limitar la propiedad en los terrenos comprendidos en las zonas regables merced a obras realizadas con auxilio del Estado.

Es de esperar que esta orientación alcance en lo futuro su lógico y justo desarrollo.

Es este un tema de actualidad, aunque ciertamente no lo sea de moda. Hace años que se ocupan de él sociólogos que militan en los más distintos sectores. Uno de ellos, español, profundo conocedor de los problemas sociales y agrarios de España, y a quien nadie, en justicia, puede atribuir ideas disolventes, Severino Aznar, decía en 1929:

Los riegos que se proyectan en las grandes cuencas del Ebro, del Duero, del Segura y del Guadalquivir proporcionan al Estado oportunidades magníficas para la colonización y para la desconcentración. No es justo que lo que se hace con dinero de todos sirva sólo para los propietarios de las tierras que se van a regar. Entre todos los vamos a hacer más ricos de lo que son, y, en muchos casos, eso sería un premio a los que no cumplieron con la función social de la

propiedad. Premiarlo así, siempre acusaría una cabeza un poco destornillada, indiscreta y sin sentido de la medida... Eso es, quizá, lo que se va a hacer.

Interesa al Estado que disminuya la concentración de la propiedad, y a ello tiende el proyecto de ley de Reforma agraria.

Uno de los medios más poderosos para alcanzar este fin, por ser natural, es el establecimiento del regadío, según está unánimemente reconocido.

Ahora bien; para que la ejecución de las obras hidráulicas de riego no tropiece con obstáculos que pueden llegar incluso a imposibilitarla, precisa la modificación de la legislación vigente.

Este es el punto sobre el que quiero llamar la atención de los que, con mayor conocimiento del problema, pueden formar opinión más autorizada y proponer solución acertada.

Toda la legislación acerca de la ejecución de pantanos y canales de riego, y en especial la ley de 7 de julio de 1911, hoy en plena vigencia por decreto de 24 de junio último, exige, como condición necesaria para que el Estado pueda emprender la ejecución de una obra de esta clase, que los propietarios de la mitad, por lo menos, de las tierras de la zona regable se comprometan a contribuir con un mínimo del 50 por 100 del coste total de la obra.

Dado el estado actual de distribución de la propiedad territorial en muchas regiones españolas, es muy frecuente el caso de propiedad individual de más de 10 hectáreas, en secano, máximo no sujeto