

La autopista del Guadarrama

En la evolución radical y trascendente que el motor de explosión aplicado a la tracción ha producido en los transportes por carretera, llegando a sustraer considerables masas de tráfico al ferrocarril, es un hecho imperativo de la realidad la necesidad de prever si se ha de operar, ante una visión integral del problema general de los transportes, la amplia reforma, en amplitud y trazado, de las vías existentes, principalmente en cuanto a la congestión circulatoria se refiere.

El proceso de tal perfeccionamiento aconseja que la realización gradual de esa reforma sea a partir de los centros principales de tráfico, iniciándose desde ellos en los trayectos donde ya existe o se inicia la congestión de la circulación, que es siempre en los inmediatos a la población, y que constituyen arterias principales desde las que sucesivamente, y avanzando en su recorrido, se ramifican en variadas direcciones los movimientos sobre las vías afluentes.

Aplicando estas consideraciones al caso concreto de la comunicación por carretera de Madrid con la sierra del Guadarrama, y, dentro de él, al sector NO. de la misma, podemos considerar como una cuenca de tráfico la zona que comprende las localidades de Aravaca, El Plantío, Las Rozas, El Escorial, Torrelodones, Guadarrama, Los Molinos, Cercedilla, San Rafael, Navacerrada, La Granja y El Páular. Dicha zona está hoy servida, en sus comunicaciones por carretera, por la general de La Coruña, la de Villalba a Segovia, la de Navacerrada a Rascafría, Las Rozas a El Escorial y la de este punto a Guadarrama y Cercedilla.

El Gabinete técnico de Accesos y Extrarradio de Madrid está realizando actualmente la ampliación de la explanación de la carretera de La Coruña, en el trayecto de Cuesta de las Perdices, y la construcción de un ramal desde Puerta de Hierro a dicha Cuesta de las Perdices, además de la carretera llamada de Castilla, por la derecha del Manzanares, cuyas obras constituyen, en su conjunto, un importante mejoramiento de las condiciones, que llegaban a ser en algunos momentos angustiosas, en que se hacía el movimiento de circulación por tal carretera, como acontecía en las tardes de días festivos de verano, en las que a las horas del regreso se originaban formidables atascos a la entrada en Madrid, desde el Puente de San Fernando a Puerta de Hierro. De la magnitud de tales atascos da idea el hecho sufrido por el autor de estas líneas, de invertir más de media hora en entrar en la población desde el Puente de San Fernando. Todo esto con el cortejo de daños y perjuicios que entrañaba el peligro de choques y colisiones entre los vehículos, a poco que decaía la prudencia y el cuidado de sus conductores.

En los trayectos sucesivos, desde el Alto de Perdices al Plantío y de este punto a Las Rozas, va reduciéndose la intensidad de la circulación, primero, por las ramificaciones a Pozuelo y Aravaca, y después, por la importante absorción de tráfico del poblado de El Plantío.

En los artículos que sobre la comunicación de Madrid con la sierra del Guadarrama publiqué en esta REVISTA con fechas 15 de octubre de 1931 y 15 de septiembre de 1932 justificaba la autopista de Madrid-Las Rozas, que actúa como colector, en el Alto de Perdices, de una gran masa de tráfico que vierte en ella, según el plan bosquejado en los citados artículos, una vía férrea suburbana hasta dicho Alto de Perdices. Por tratarse de concesiones y entidades con intereses creados en cuanto a esta prolongación al exterior de las líneas urbanas existentes, en plazo más o menos largo, esta prolongación ha de ser una realidad. Es igualmente otro hecho indiscutible que el transporte mecánico por carretera, al liberar a las Empresas concesionarias del peso abrumador del capital formidable que entraña el primer establecimiento de un ferrocarril, con imposibles diagramas de explotación, permite, desde el primer momento, una radiación de múltiples itinerarios locales que llevan la rapidez del transporte a toda la extensión servida por aquel haz radial, con acceso directo a los puntos de destino.

Como consecuencia de ello, si, como vengo preconizando en mis escritos precedentes, se estableciera en Alto de Perdices una estación cabeza de línea de un haz radial de itinerarios de autobuses, y desde ese punto hasta Las Rozas se realizara la autopista, ésta sería, como antes indicamos, un colector central de los movimientos sobre las rutas a El Escorial, Guadarrama, San Rafael, Torrelodones, Villalba, Cercedilla, Navacerrada, La Granja y El Páular.

En buen principio administrativo sería racional y justo otorgar un derecho de prioridad, en las concesiones de las líneas correspondientes a las expresadas rutas, a la Compañía del Norte, afectada de modo considerable por esta solución, y si ésta no le aceptará, a la Compañía del Metropolitano y Tranvías de Madrid, que podrían establecer, en conexión directa con sus redes, la expansión al exterior de su tráfico urbano actual.

Por este medio se realizaría la incorporación integral a la población de Madrid de toda la extensión del sector NO. de la sierra del Guadarrama, sobre la base de la conjunción entre el ferrocarril y la carretera, que impone hoy la evolución operada en las ideas sobre los medios de transporte en todos los países.

José DE BUENAGA
Ingeniero de Caminos

C r ó n i c a

Escuela de Caminos

Cursillo de "Grandes estructuras y Presas"

Como anunciábamos en nuestro número anterior, el 19 del pasado mes de octubre se inauguraron los cursillos que, a petición de la Asociación del Cuerpo de

Caminos, se han organizado en nuestra Escuela especial.

El director de la Escuela, Sr. Machimbarrena, y el presidente de la Asociación, D. Manuel de la Torre, entraron un momento en la cátedra donde el profesor D. Alfonso Peña iba a dar la primera de sus 15 lecciones sobre "Grandes estructuras y Presas", para saludar