

ciudades se asentaban preferentemente en la mitad Sur de la provincia y muy especialmente en o entre las cuencas del Manzanares, Jarama, Henares, Tajuña y Tajo. En la parte sudoccidental también se fundaron algunas: Roburetum—Robledo de Chavela—, Villa del Prado y Cadalso, lugar fortificado como indica su nombre y algunas ruinas de murallones.

Respecto al tercer grupo, hubo, efectivamente, núcleos de población o ciudades, en lugares hoy inhabitados. Así, aparte los mencionados, tenemos: en término de Arganda, el despoblado de La Poveda, en el lugar llamado por nosotros Valdocarros, y por los romanos, Populeto, y, en término de San Martín de Valdeiglesias, el cerro de Amoclon y puente de San Juan.

Por último, salen a la superficie restos romanos cerca de actuales pueblos que se sabe fueron fundados muy posteriormente. Ello indica que hubo allí, en su día, una ciudad romana, caída luego en la ruina y el olvido, o fincas campestres o «villas». Casos de estos los tenemos con Villanueva de Perales que, no obstante los hallazgos del coto de la Capilla, no figura fundada hasta el siglo xv. El Pardo, la discutida Mejorada del Campo y los célebres restos de «villas» romanas aparecidas en Villaverde y Carabanchel. Debieron ser ambas «villas» de importancia, a juzgar por la riqueza de los mosaicos descubiertos. La de Villaverde Bajo dice su descubridor, Fuidio, que tuvo su patio de columnas en forma de peristilo, rodeado de galerías y adornado de estatuas, una de las cuales sería la cabeza de Sileno, hoy guardada en el Museo Municipal de Madrid. La de Carabanchel Alto apareció en la que fué finca de la Condesa de Montijo, y de su esplendor sólo resta un mosaico de finos colores, con figuras alegóricas, que parece perteneció al triclinio de la mansión, y una estatua en bronce representando a Minerva; el primero, adquirido en 1942 por el Museo Municipal, y la segunda, catalogada con el núm. 2.854 en el Arqueológico Nacional.

La romanización «ciudadana» se extiende con la concesión por Vespasiano del «ius latini», a cuyo amparo se convierten en latinas muchas ciudades estendidas, como sucedió con Complutum (Alcalá); pero el paso definitivo lo dará la Constitutio Antonina (Caracalla), del año 212, que, en la excepción de los dedíticos, convierte en ciudadanos romanos a todos los habitantes del Imperio: «In urbe romano qui cives sunt, sunt romani».

B) *Comunicaciones.* La perfección de los romanos en orden a las comunicaciones terrestres se manifiesta tanto en el número de calzadas, vías o caminos que construyeron, como en los detalles de su trazado—ellas han inspirado muchas modernas carreteras y líneas de ferrocarril—, conservación, explotación y organización del tráfico. Piedras miliarias e inscripciones marcaban las distancias y daban datos sobre el «restaurador» de la vía. Por una de ellas sabemos de la reparación del trayecto entre Varcile, Arganda y Complutum (Alcalá). Para el transpor-

te se empleaban diversas clases de «carros», algunos, de gran lujo, con instalación de literas—«carruca dormitorio»—, primitiva versión del sleeping-car. Existían servicios oficiales en paradas fijas («estaciones» o mansiones), y particulares en paradas irregulares («mutationes» o fondas), y hasta relaciones de las principales vías—el «Itinerario Antonino»—, con sus mansiones, ciudades más importantes del recorrido y distancias, que nos recuerdan a nuestras actuales guías ferroviarias.

La provincia de Madrid, bien que más por su posición que por derecho propio, se ve favorecida con el paso por ella, entre otras, de dos vías estratégicas que se cortan en Titulcia: la que unía a César Augusta (Zaragoza) con la lusitana Emerita Augusta (Mérida)

con Emerita Augusta (Mérida), pasando cerca de Carabaña. Se sabe también que Segobriga (Saelices), era empalme de dos vías que, desde Complutum (Alcalá) y Segontia (Sigüenza), iban a Lucentum (Alicante), casi por donde corre hoy la carretera Madrid-Valencia, y hay quien dice que desde Carabanchel (¿Miacum?) arrancaba una calzada que por los términos actuales de Torrejón de la Calzada y de Velasco iba por Esquivias a enlazar con Aranjuez y Toledo.

C) *Arte.* Con Trajano aparecieron las construcciones monumentales y de obras públicas: puentes, acueductos, anfiteatros... Por desgracia poco ha tocado o quedado en pie sobre el solar madrileño. En vez de los espléndidos puente y acueducto de Alcántara y Segovia, el airoso puente, a dos vertientes, de Talamanca, con su gran arco central y los más pequeños laterales; las ruinas de otro cerca de Galapagar, y unos restos de acueductos alcalaños. Frente a las ricas ruinas de circos y templos de Itálica y Mérida, las pobres de un posible anfiteatro en Cadalso de los Vidrios y unas lápidas en Alcalá, Arganda o Villamanta, aludiendo a dioses, ninfas o a un templo de Diana ignoto... Unicas muestras dignas son: alguna escultura (la cabeza de Sileno, de Villaverde, y la Minerva, de Carabanchel), y, ya en artes menores, varios mosaicos (los mejores, los de Carabanchel, Villaverde y Aranjuez), vasijas, jarrones, fíbulas, lampadarios... y monedas. En numismática, se han hallado realmente dos tesoros: uno, de monedas de oro, en el Guadarrama y a comienzos del siglo xvi (1); otro, de dinares de plata, en Alcalá de Henares y en nuestros días.

Por último, quedan las numerosas inscripciones, generalmente votivas o funerarias. Rimbombantes unas, de un sencillismo romántico o filosofa barata otras, algunas grotescas, suelen terminar con esta frase de ritual: «Sit tibi terra levis», abreviada, a veces, con las siglas S. T. T. L.

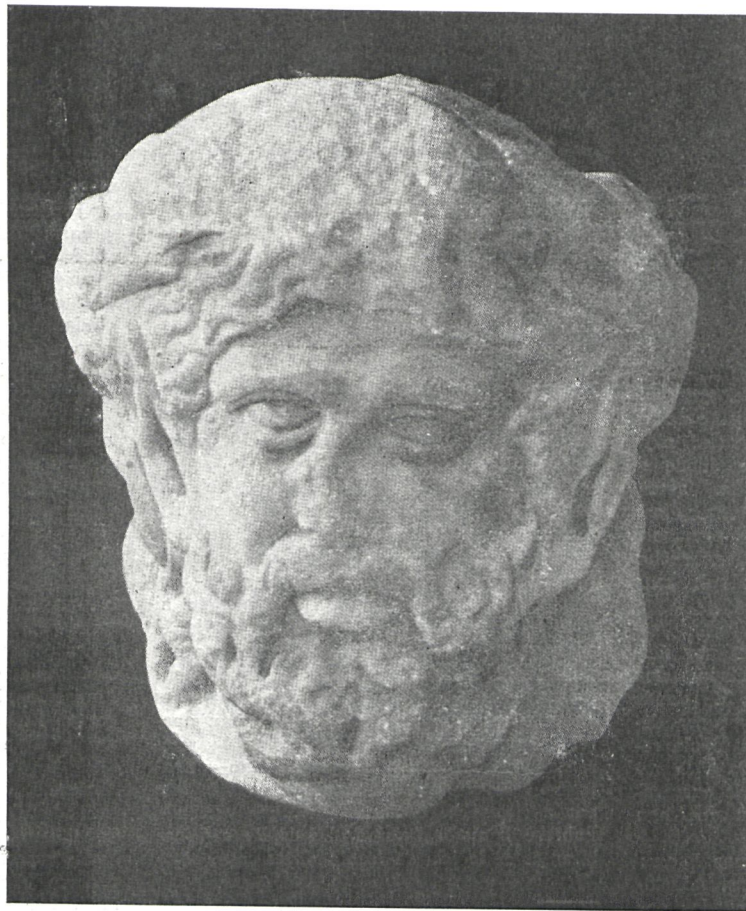
El lector curioso puede verlas reproducidas en varias obras eruditas, desde las nacionales de Cean Bermúdez, Amador de los Ríos, Mérida, Santa Olalla, Fuidio... hasta la extranjera de Hübnér.

—o—

Los dos primeros actos del período romano español han acabado: el de la conquista y el de la romanización e hispanización. Falta el tercero y último, de ocaso romano y auge cristiano, que coincide con una sucesiva barbarización. Como en la escena teatral, hay también aquí un reparto equitativo del tiempo, tocando a un par de siglos cada acto. Son los III y IV de nuestra Era los que corresponden al tercero. Aunque el Imperio es aún enorme en dimensiones y magnificencia exterior, es ya pequeño en valores humanos de dirección y está interiormente apo-

(1) «A través del Guadarrama mil quinientos años atrás». («Peñalara», 29 mayo 1916.)

(*Sigue en la pág. núm. 74*)



Cabeza de Sileno. (Museo Municipal.)

da), y la que, procedente de Asturica Augusta (Astorga), enlazaba las cuencas del Duero y del Tajo a través del Guadarrama, pasando cerca de la villa de este nombre, lo que ha hecho sospechar de su posible origen romano. La primera, que comunicaba la provincia con todo el mundo conocido de entonces y se llamaba Senda Galiana—de las Galias—en parte de su recorrido pasaba por Bilbilis (Calatayud), Segontia (Sigüenza), Arriaca (Guadalajara), Complutum (Alcalá), Titulcia, y, por Aranjuez y el Tajo iba a Toletum, de donde seguía a Emerita Augusta (Mérida). La segunda, después de pasar por Cauca (Coca) y Segovia, penetraba en la provincia por el Guadarrama, puerto de la Fuenfría, y buscaba el Tajo por Miacum (despoblado de los Meaques) y Titulcia, donde se cruzaba con la primera. Según Cortés, no venía por Las Rozas, Alcorcón ni orilla derecha del Manzanares, sino por El Pardo y ribera izquierda del río. Restos de la calzada y de miliarios se han encontrado en la Fuenfría, Cercedilla, Villalba y Torreledones.

Otra vía era la que unía Tarraco (Tarra-



Castillos

TORREJON DE VELASCO



Dentro de los límites de la provincia de Madrid, entre la carretera y el ferrocarril a Toledo, Torrejón de Velasco muestra su castillo-fortaleza, cuyo aspecto tiene gran similitud con el de Pinto. Es de origen árabe y perteneció a los condes de Puñonrostro.

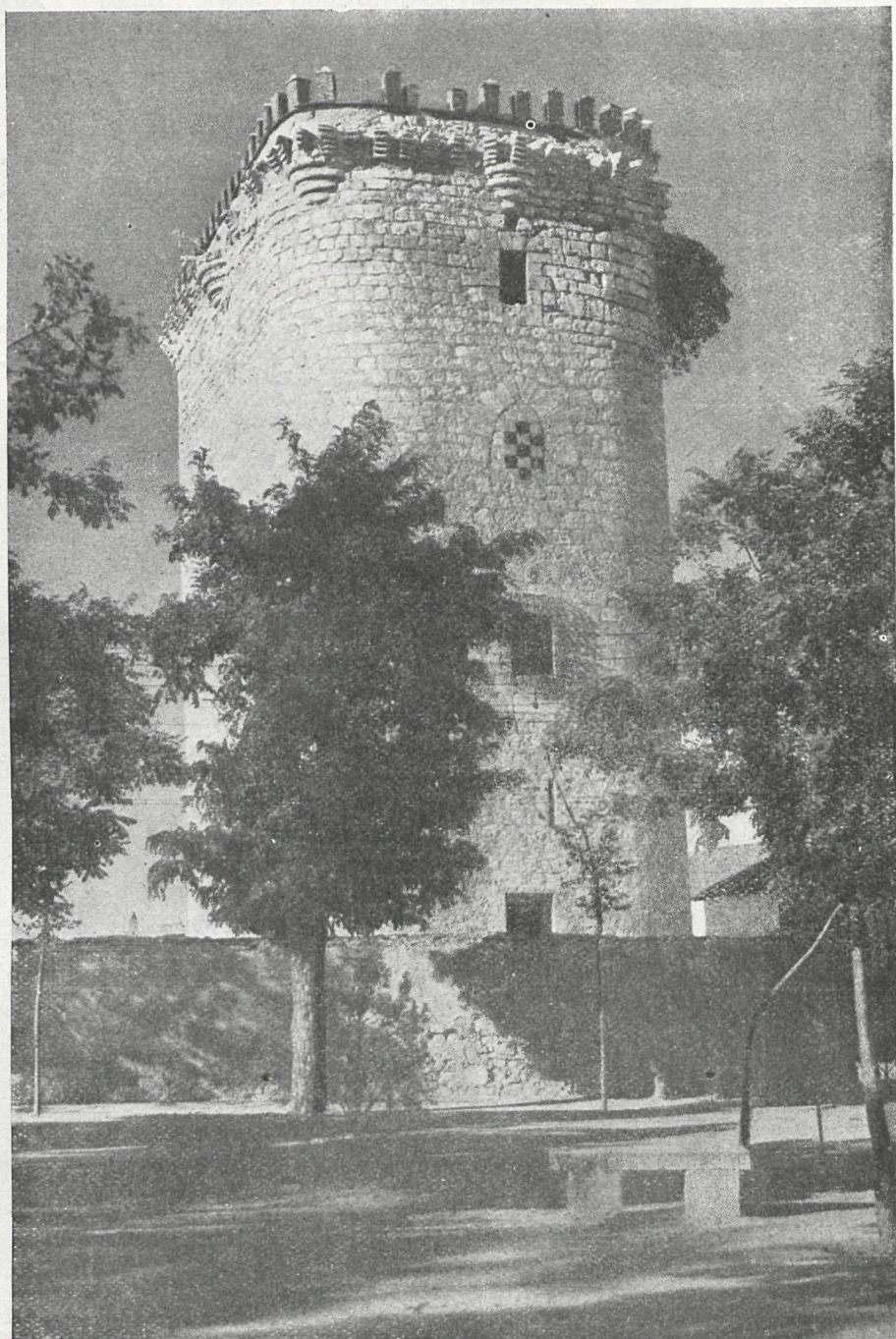
En 1587 fué trasladado a la fortaleza, Antonio Pérez y su familia.

La fortaleza se componía de una torre con dos pisos, igual que se conserva hoy —no muy deteriorada—, de cuyo recinto amurallado sólo quedan algunos trechos.

de madrid



TORRE DE PINTO

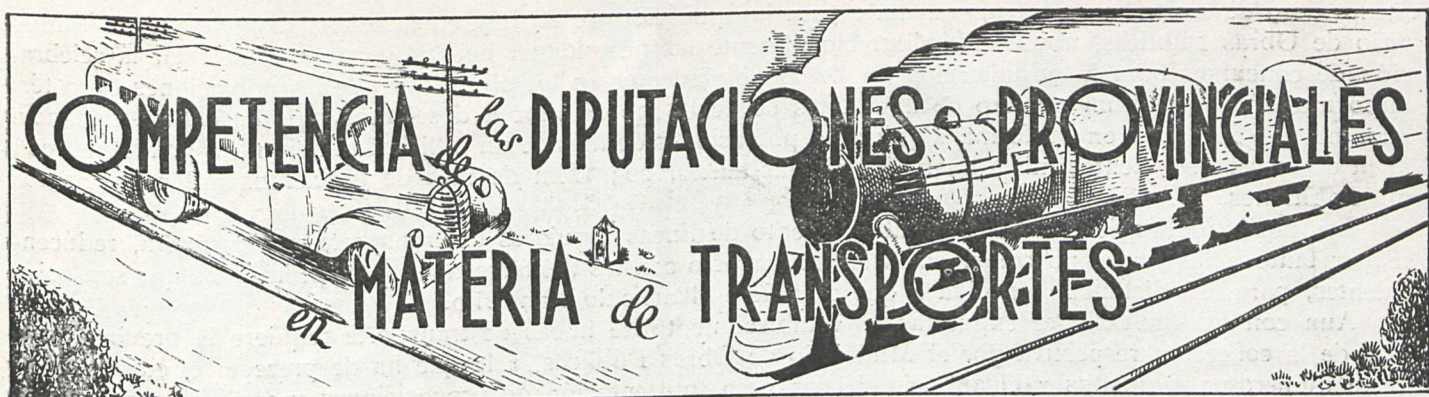


Pinto es un pueblo de origen muy antiguo, que se halla a unos veinte kilómetros de Madrid. Hacia el siglo XIII existía ya una fortaleza medieval, edificada por la casa ducal de Arévalo, y que posteriormente cedió el Duque a don Rodrigo de Mendoza en recompensa a la gestión realizada por éste en la reconciliación de aquél con la reina Isabel la Católica, después de la lucha dinástica por el fallecimiento de Enrique IV.

La fortaleza se arruinó, quedando únicamente la torre, donde, por orden de Felipe II quedó recluída doña Ana de Mendoza, Princesa de Eboli, por su contubernio con el desleal secretario del Monarca, Antonio Pérez. Diez años después, en 1589, fué trasladado a la torre el propio Antonio Pérez, y más tarde su esposa e hijos. En el reinado de Felipe IV murió en la torre, estando preso, el duque de Nochera.

Modernamente, la torre pasó a ser propiedad de la casa ducal de Frías. La torre de Pinto se conserva en buen estado. Tiene tres pisos, el principal con una ventana en la que hay escudo labrado. Había una escalera exterior que ha desaparecido.

ADOLFO PARRA



Formulada unas veces con genérica ambigüedad, y otras a través de enumeración, más o menos exhaustiva, de atribuciones específicas, la competencia de las Diputaciones provinciales ha obtenido siempre en las leyes españolas amplio reconocimiento y ha sido siempre posible cobijar en ella la realización de actividades relacionadas con los transportes de viajeros y de mercancías dentro de los límites jurisdiccionales de la provincia.

La vigente ley de Régimen Local de 16 de diciembre de 1950, después de expresar genéricamente y con criterio amplísimo en el art. 242 que «es de la competencia provincial el fomento y administración de los intereses peculiares de la provincia, con subordinación a las leyes generales», enumera en el 243, entre los servicios que, de manera especial, se comprenden en dicha competencia, el de... «(b) Fomento y, en su caso, construcción y explotación de ferrocarriles, tranvías y trolebuses interurbanos, y establecimiento de líneas de autobuses del mismo carácter». Y, al establecer el deslinde de atribuciones entre las que corresponden al Presidente de la Corporación y las que pertenecen al Pleno de la misma, en las enumeraciones que contienen, respectivamente, los artículos 268 y 270 de la misma Ley, mencionase en este último artículo, como propio de la competencia de la Diputación en Pleno, el establecimiento de servicios de transporte y de comunicaciones provinciales.

Del art. 253 del Reglamento de Organización, funcionamiento y régimen jurídico de las Corporaciones locales, aprobado por Decreto de 17 de mayo de 1952, parece deducirse el deseo del legislador de que las realizaciones que proyecten las Diputaciones provinciales, en materia de transportes, sean sometidas a previo estudio de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos, pues entre las Ponencias que, según dicho texto reglamentario, han de funcionar en el seno de la expresada Comisión, figura con el número sexto la de transportes, incendios y demás servicios provinciales. Parece, pues, evidente, que la consideración de la importancia de este servicio ha aconsejado encomendar su estudio a los dos Organismos provinciales de nuestro vigente régimen local: la Comisión Provincial de Servicios Técnicos y la Diputación, siquiera sólo a esta última se atribuya la adopción definitiva del acuerdo de establecimiento del mencionado servicio.

No se crea, sin embargo, que la sola competencia de la Diputación Provincial, previo estudio y dictamen por la Comisión Provincial de Servicios Técnicos, es suficiente para abordar el problema de los transportes dentro del término jurisdiccional de la Corporación y procurar su solución. El examen atento de las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en esta materia lleva, por el contrario, a la conclusión de que las minuciosas normas sobre el particular emanadas del Ministerio de Obras Públicas representan serias dificultades para llevar a cabo las importantes realizaciones que son necesarias para establecer unos servicios eficientes que satisfagan al interés general.

Concretándonos a los transportes por carretera, por ofrecer mayores posibilidades a la acción de las Diputaciones provinciales, hemos de distinguir según se trate del establecimiento de líneas de autobuses o trolebuses. Las Leyes de 27 de diciembre de 1947 y 5 de octubre de 1940 se refieren, respectivamente, a unas y otras. «Se regirán por las normas establecidas en la presente Ley —dice el art. 1.º de la de 27 de diciembre de 1947— los transportes de viajeros y mercancías realizados en vehículos automóviles que circulen sin camino de rodadura fijo o sin medios fijos de captación de energía, por las carreteras y caminos públicos del Estado, Provincia o Municipio, fuera del casco urbano de las poblaciones.» «Es objeto de esta Ley —dice el art. 1.º de la de 5 de octubre de 1940— la concesión administrativa de líneas de transporte realizada por trolebuses, entendiéndose por tales los vehículos movidos por energía eléctrica, captada de línea aérea de contacto, mediante disposiciones adecuadas y susceptibles de rodar sobre las calzadas ordinarias, sin estructura especial.»

La Ley de 27 de diciembre de 1947 clasifica los servicios regulares de transportes mecánicos por carretera en: independientes del ferrocarril, afluentes y coincidentes, según se establezcan entre localidades no servidas por el ferrocarril; entre una localidad no servida por ferrocarril con otra servida por ferrocarril; y con itinerarios total o parcialmente comunes con el ferrocarril. Establécese la norma general de no autorizar transportes públicos regulares por carretera coincidentes con el ferrocarril, salvo casos excepcionales de conveniencia para la economía nacional o de destacado interés público. Sin embargo, el art. 17 del Regla-

mento de 9 de diciembre de 1949 —dictado para la aplicación de la Ley expresada— dispone que el Ministerio de Obras Públicas, apreciando discrecionalmente las necesidades del tráfico, podrá autorizar la celebración de concursos para la adjudicación de líneas coincidentes en los alrededores de las poblaciones cuyo término municipal tenga un número de habitantes de hecho no inferior a doscientos mil, hasta una distancia máxima que se fijará en la forma siguiente: poblaciones de más de un millón de habitantes, 30 kilómetros; ídem de más de seiscientos mil a un millón de habitantes, 20; ídem de más de doscientos mil a seiscientos mil habitantes, 15.

Las posibilidades de estudiar el establecimiento de líneas regulares de transporte por carretera, reducen-se por tanto a las líneas no coincidentes en su trayecto con las del ferrocarril, y respecto a las que son coincidentes, para esa distancia reducida a que se refiere el artículo transcrito.

Aun con las limitaciones expuestas, el establecimiento de líneas de transporte requiere la previa obtención de la concesión respectiva por el Ministerio de Obras Públicas, a la que ha de preceder el cumplimiento de numerosos requisitos y el anuncio de concurso, presentación de proposiciones y resolución por el referido Ministerio, en vista de las propuestas presentadas y de los numerosos informes preceptivos. Se otorga derecho de tanteo: en primer término, a los titulares de los servicios regulares de igual clase concedidos reglamentariamente, siempre que sus itinerarios coincidan con el solicitado en más del 50 por 100 de éste o tengan su mismo origen y término, y la diferencia máxima de longitud entre el servicio que se solicita y el existente no exceda del 25 por 100 de la menor; en segundo lugar, al peticionario del servicio que se concursa.

Respecto de los trolebuses dispone el art. 2.º de la Ley de 5 de octubre de 1940, que podrán aprovechar carreteras y caminos del Estado, provinciales y municipales y vías urbanas o establecer calzada propia; podrán tener línea aérea general o particular y podrán hacer servicio público o privado.

Un rápido análisis de los preceptos legales vigentes en lo que se refiere a las posibilidades de actuación de las Diputaciones provinciales en este orden, nos permite ofrecer la siguiente síntesis: el establecimiento de servicios de trolebuses por el Estado corresponde al Ministerio de Obras Públicas previa autorización otorgada por Decreto acordado en Consejo de Ministros. Podrán interesar estos servicios las Diputaciones, Ayuntamientos, Entidades sindicales, sociedades y particulares. El establecimiento de estos servicios por las Diputaciones provinciales en las carreteras y caminos vecinales construídos y explotados por ella, podrá realizarse por propia iniciativa o a petición aceptada de los Ayuntamientos, Entidades oficiales, sociedades y particulares mediante solicitud razonada a la Diputación Provincial, con ofrecimiento, en su caso, de aportaciones económicas para su instalación y explotación. A este efecto se entenderán de la jurisdicción de las Diputaciones los itinerarios que no tengan más de un 25 por 100 de su longitud de vías del Estado o de los Municipios, si éstos no encuentran inconveniente. La Diputación cursará al Ministerio de Obras Públicas la petición del servicio público que desee o acceda a establecer acompañando los antecedentes, así como tres ejemplares de un proyecto facultativo de su instalación y explotación. Las Diputaciones provinciales y los Ayuntamientos que aspiren a ser concesionarios de líneas de transporte por trolebuses quedarán exceptuados de la obligación de constituir fianza.

Un extremo de gran interés es el relativo a la posibilidad de provincializar los servicios de transporte. El artículo 276-2 de la ley de Régimen Local menciona dichos servicios, entre los que «podrán ser provincializados con las formalidades y requisitos previstos para la municipalización en los arts. 164 al 181». Aunque no especifica la Ley qué servicios pueden provincializarse con monopolio, es aplicable por analogía el criterio que refleja el art. 166 al mencionar entre los servicios que pueden ser municipalizados con monopolio los de autobuses, tranvías, trolebuses, ferrocarriles y demás medios de transporte.

La provincialización, sin embargo, sólo es aplicable, a nuestro juicio, tratándose de carreteras provinciales; pero dado el escaso interés que el establecimiento de líneas regulares de transporte suele tener por las carreteras provinciales, el principal objetivo habría de ser el de obtener concesiones en carreteras del Estado para explotar después esta concesión en régimen de empresa mixta mediante la suscripción de acciones por los particulares y reservándose siempre la Diputación una posición mayoritaria.

* * *

Entre los proyectos de realizaciones interesantes para la provincia de Madrid que brindan materia de estudio, tanto a la Comisión Provincial de Servicios Técnicos —que a través de sus ponencias de provincialización de servicios y de transportes habría de elaborar los dictámenes previos— como a la Diputación —a la que en definitiva corresponde la aprobación del proyecto—, ofrece singular relieve el de establecer un servicio de transporte regular y frecuente entre la capital de la provincia y los pueblos situados dentro de un radio de 30 kilómetros que comprendería ciudades y villas tan interesantes como las de Alcalá de Henares, Colmenar Viejo, Villaviciosa de Odón, Navalcarnero, Getafe, Arganda, etc. Particular interés revestiría la línea Madrid-Torreloñe, por atravesar una zona extraordinariamente apropiada, por su salubridad y comodidad, para la construcción de pequeñas ciudades o poblados satélites.

Habría que combinar el plan de transportes con el de urbanización de estas zonas próximas a la capital de España y con la instalación adecuada de todos los servicios imprescindibles para la vida moderna. De este modo se revalorizaría extraordinariamente el valor de este sector que circunda próximamente a la ciudad y, al propio tiempo, se descongestionaría ésta al facilitar a quienes tienen en ella su residencia obligada por ejercer en la misma su profesión, la posibilidad de adquirir su vivienda en estos poblados satélites con fácil acceso a los quehaceres y a las diversiones de la urbe.

JUAN LUIS DE SIMON TOBALINA

Nuestra Sierra

necesita
medios
directos de
transportes



HERREROS, el popular humorista y montañero, habla de las posibilidades turísticas de la Sierra del Guadarrama.

...Y pide la construcción de dos telesquís en el Puerto de Cotos y en la vertiente de Peñalara.



Hay un tresillo rojo. Al otro lado de la mesita ovalada, mi interlocutor. Converso con Enrique Herreros. Sobre sus múltiples facetas de artista existe en Herreros la pasión por la montaña.

Yo lo conozco, armado con su «deika», buscándole al paisaje un escolzo aún más difícil. Nadie como Herreros conoce la serranía madrileña. A él le entusiasma por la diversidad de sus atractivos. Me cuenta que Pietro Gillone, el gran escalador italiano, le aseguraba que no había encontrado nada igual.

—Nuestra Sierra tiene unas posibilidades turísticas en las que nadie ha reparado. Esencialmente porque ninguna, en tan reducido espacio, es tan completa. Además, sus monumentos históricos...

Y Herreros, el gran conocedor de nuestra montaña, nos habla del Monasterio de El Escorial; del Castillo del Marqués de Santillana, en Manzanares; del Monasterio del Paular, en el límite de las dos Castillas... Pero hay un problema fundamental para Herreros: son las comunicaciones.

—¿Cómo las solucionaría usted?

—Me han hablado de un proyecto del señor Aguinaga. Es bastante completo en cuanto a ferrocarriles