

calle de Velázquez al palacete actual de la calle de Miguel Angel no se supo de la existencia de estos tres valiosos documentos. Fue entonces cuando a iniciativa del entonces depositario de Fondos Provinciales, señor García de la Morena, se llevó a efecto la tarea de ordenar en carpetas algunos de los escritos y legados existentes en la caja, trabajo que llevó a cabo la señorita Matilde Pastor, del Cuerpo Auxiliar de Administración. Todo se guardó en la caja fuerte, sin que nadie, pese a saber su existencia alguna otra persona que pasó por la Depositaria de Fondos, mostrase interés alguno en revelar el secreto. Fuera lo que fuera, no vamos a detenernos en analizar si fue un imperdonable descuido, si desconocimiento, si ignorancia de la valía de los documentos, el caso no fue otro que allí en la cámara de la Corporación madrileña quedaron archivados.

¿CARTA AUTOGRAFA DE RUBENS?

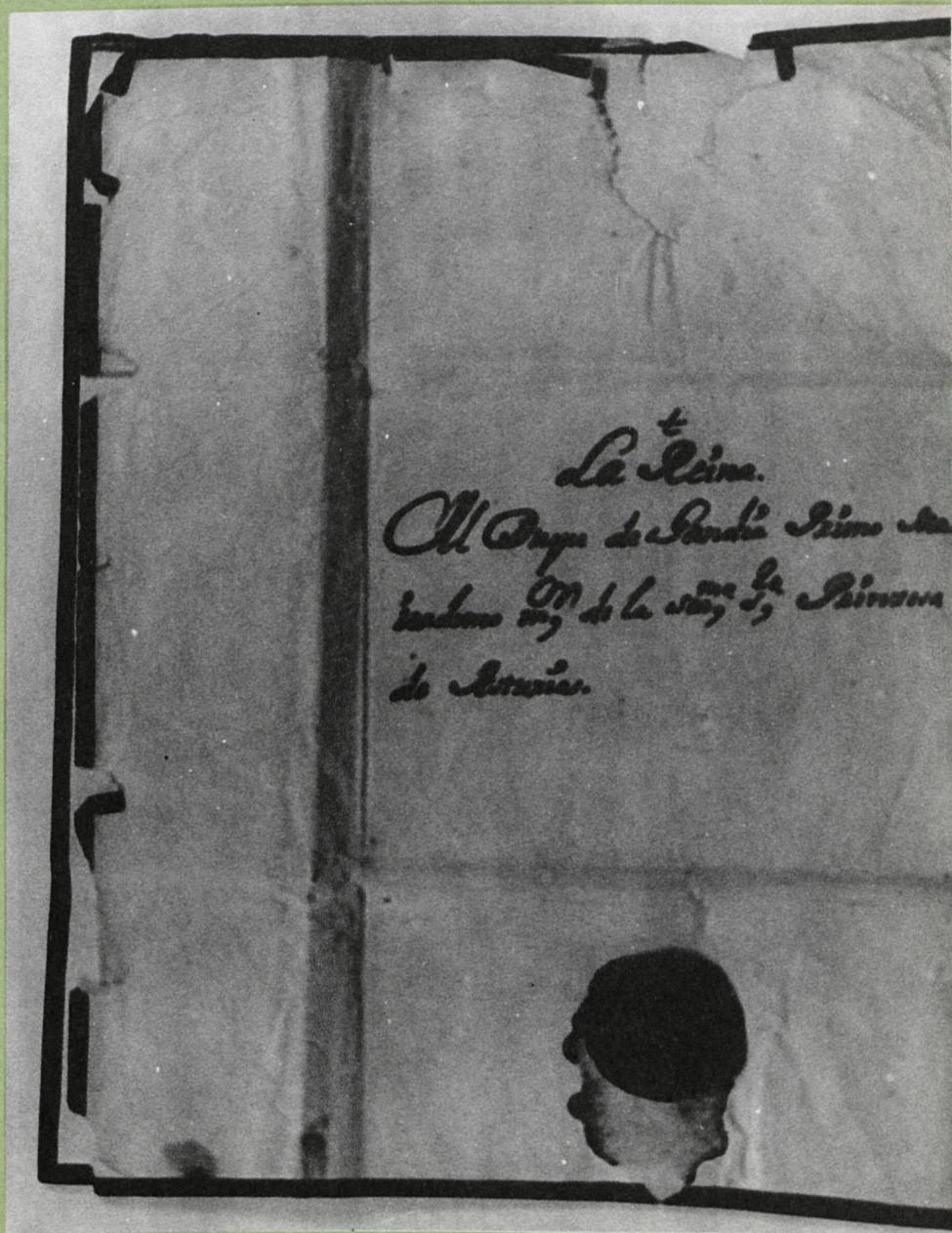
El primero de los documentos, la carta con la firma de Pedro Pablo Rubens, es sin duda de un gran valor histórico. Está por ser estudiada a fondo. Su traducción entraña alguna dificultad por estar escrito en un italiano popular, donde hay palabras que se nos escapan a quienes no somos expertos en la materia. ¿Hasta dónde se puede afirmar que la firma de Rubens que aparece al final del escrito es auténtica y que sea autógrafa? No lo sabemos. Sobre la autenticidad de la firma, ésta parece ser que no ofrece dudas, ya que la fecha que aparece reflejada en la carta, 19 de septiembre de 1633, es cuando regresó a Amberes el genial pintor, tras su estancia en España, de su segundo viaje en 1628. La carta está escrita en un pequeño pueblo de Amberes y debió traerla algún amigo o quizá compatriota suyo, aunque esto no sean sino simples hipótesis.

LA CARTA DE LA REINA MARIANA

El singular documento de la carta autógrafa que la reina Mariana dirige a su primo el duque de Gandía, mayordomo

mayor de la princesa de Asturias, fechada en 26 de abril de 1728, está escrita con una admirable caligrafía, perfectamente legible toda ella. Por la citada fecha, hemos consultado algunos libros para tratar de descubrir la identidad de la reina Mariana. Sin llegar a tener una absoluta certeza de ello, todo nos hace pensar que se trata de la reina María Ana o Mariana de Baviera Nenburg, segunda esposa de Carlos II, hija de Felipe Guillermo, duque de Baviera, y de Isabel Amelia de Herse, nacida en 1667 y muerta en Bayona en 1740. Por supuesto, no descartamos otras fuentes que nos lleven a una total identificación del personaje de la reina. El documento o carta dice así: «La reina, al duque de Gandía, primo-mayordomo mayor de la serenísima señora la princesa

de Asturias. La reina. Duque de Gandía, primo-mayordomo mayor de la princesa de Asturias, mi más amada sobrina. Las atentas expresiones que me manifestáis en vuestra carta de 8 del corriente, con motivo de la merced, que el rey, mi amadísimo sobrino, se ha servido haceros en la nominación de mayordomo mayor de la princesa de Asturias, mi más amada sobrina, me ha sido tan agradable como gustosa por la estimación que siempre he hecho de vuestra persona y casa, como asimismo por el buen celo con que espero correspondáis a la confianza que deberá observar mi amada sobrina vuestra, buena ley y voluntad, y os aseguro de la mía para cuanto se os ofrezca y pueda ser de vuestra mayor satisfacción. Dios os guarde muchos años. Foses y abril 26, de 1728».



abril 26, de 1728.

Mariano

EL «PASQUIN EN LISBOA»

El tercero de los documentos hallados, que lleva el título de «Pasquín de Lisboa», no lleva sino la fecha del 15 de abril, no el año, por lo que no ha sido posible averiguar nada sobre él. Es legible en su totalidad, pero desconocemos las motivaciones del autor o autores del mismo y los fines que perseguía el escrito. «Pasquín en Lisboa» está escrito en verso, y en él se cita a la reina de Inglaterra, Reyes de Francia, Inglaterra y

Castilla, y embajador de Castilla; un segundo escrito es una carta anónima y dirigida a una supuesta reina.

«PASQUIN EN LISBOA»

*Gobierno violento
príncipe sin entendimiento
consejo sin experiencia
pueblo sin obediencia
nobleza dividida
milicia ofendida
prisión lastimada
culpa desesperada
mujer aborrecida*

*sucesión dudosa
Reina de Inglaterra codiciosa
Rey de Francia despreciado
Rey de Castilla descuidado
de Inglaterra temido
de Francia aborrecido
embajador de Castilla muy
(valido*

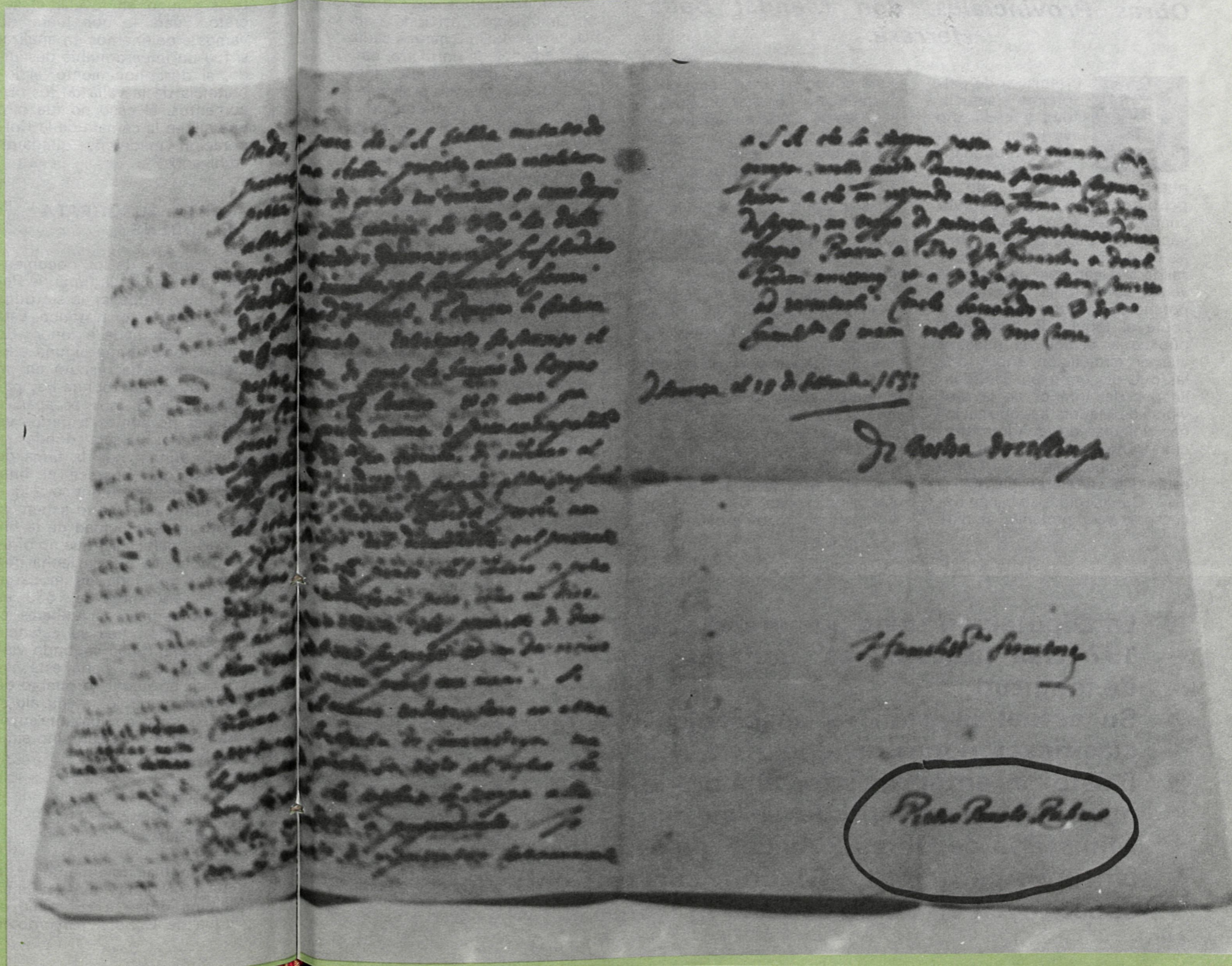
*y en este Estado
buena está la suerte
si hay quien eche el dado.*

Estos son los tres valiosos documentos que han sido hallados en la Diputación madrileña, documentos que bien

pueden servir a los historiadores e investigadores para su estudio. Lo que no podemos comprender es cómo han podido llegar hasta nosotros, hasta la caja fuerte de la Corporación, tras el incendio que destruyó la antigua Diputación de la calle de Fomento y los sucesivos traslados. ¿Cómo se salvaron estos documentos? Nunca lo sabremos, como nunca sabremos cuántos más pueden haberse perdido.

E. MENDEZ-CONDE
(Fotos: R. LEAL)

Pasquin en Lisboa
Gobierno Violento
Príncipe sin entendimiento
Consejo sin experiencia
Pueblo sin obediencia
Nobleza dividida
Milicia ofendida
Prisión lastimada
Culpa desesperada
Mujer aborrecida
sucesion dudosa
Reina de Inglaterra Codiciosa
Rey de Francia despreciado
Rey de Castilla descuidado
de Inglaterra temido
de Francia aborrecido
Embajador de Castilla muy valido
y en este Estado
Buena está la suerte
si hay quien eche el dado



La provincia de Madrid necesita ocho mil millones de pesetas para sus carreteras

Declaraciones —en entrevista exclusiva— del ingeniero jefe del Servicio de Vías y Obras Provinciales, don Manuel Bada Herrera.



El tema es de palpitante actualidad y cada año va tomando mayores proporciones. El tráfico por nuestras carreteras es todo un problema que urge resolver cuanto antes. Con motivo de las vacaciones de la Semana Santa, donde se produjo la masiva salida a la carretera de miles de vehículos de todas las clases y potencias, se puso una vez más sobre el tapete de la opinión pública el estado de nuestras vías de circulación, sobre todo las que discurren por las localidades del interior de la provincia de Madrid. Las aportaciones ridículas de la Administración Central apenas llegan para algún parcheo asfáltico. ¿Cómo están las carreteras provinciales? ¿Qué medidas se hacen necesarias para ponerlas al día?

Para conocer a fondo esta problemática de las vías provinciales hemos acudido —nadie mejor para contestar a nuestras preguntas— a don Manuel Bada Herrera, doctor ingeniero de Caminos y jefe del Servicio de Vías y Obras de la Diputación Provincial madrileña, quien accedió gustoso a la entrevista. Digamos antes de entrar en materia que la charla con el señor Bada, a la vez de jugosa y amena, nos sirvió de sedante, ya que su hablar pausado de hombre de grandes conocimientos hizo sentirse al periodista en un ambiente de fraternal entendimiento. Vayamos pues con el temario.

—¿Cuál es el estado actual de las carreteras o vías provinciales? ¿Bueno, pasable o malo?

—Hay que decir las tres cosas. Me explico. Bueno, si se compara con otras provincias e

incluso con carreteras secundarias del Estado en nuestra provincia, y así tenemos más de 200 kilómetros revestidos con aglomerado asfáltico con dos carriles de 3,50 metros cada uno y arcenes de un metro, características que vamos, año tras año, extendiendo a un mayor kilometraje y que, constituyen nuestro Plan Radial Provincial. También hemos suprimido todos los pasos a nivel con el ferrocarril, excepto dos, estación de Torrelodones y de Meco, que estamos tratando de resolver mediante negociaciones con Renfe, en tanto en las carreteras del Estado existen pasos a nivel incluso en vías nacionales. Pasable, en relación con los medios de que disponemos, que no permiten atender a todas las necesidades en una red provincial de más de 1.300 kilómetros, que soportan tráficos cada vez más intensos y pesados, y, en cuanto a los deseos de este Servicio, de la provincia, e incluso de muchos usuarios, el estado tendríamos que considerarlo malo, ya que hay algunas carreteras de bastante tráfico como la de Boa-

- La Diputación tiene que atender, con escasos recursos, 157 vías provinciales, con más de 1.331 kilómetros de longitud
- Su actual división es anacrónica y está prevista una clasificación más racional
- Existe un anteproyecto, elaborado por la Corporación madrileña y presentado en su día a la COPLACO y al Ministerio de Obras Públicas, de establecimiento de un cinturón periférico a Madrid, con tres corredores que constituyen un anillo cerrado

dilla del Monte a Brunete que requieren obras por valor de 10 millones de pesetas por kilómetro y de las que este año sólo podremos hacer un kilómetro.

FALTAN MEDIOS ECONOMICOS

—¿Puede atender la Diputación por sí sola al mantenimiento de las mismas?

—No, con arreglo a nuestros deseos, como ya he dicho. Teóricamente el Estado debería atender los caminos vecinales, que en nuestra red suponen 846 kilómetros, de cuya labor material se desprendió hace ya muchos años a cambio de una subvención con la que la Diputación se haría cargo de la conservación. Esta subvención para ese kilometraje supone actualmente en la provincia de Madrid 17,5 millones de pesetas, cantidad a todas luces insignificante que la Provincia tiene que completar con medios propios.

»Para resolver este problema se inició hace cinco años el Plan Nacional de Vías Provinciales, cuya primera fase fue la catalogación de todas las carreteras dotadas de obras de fábrica y que fuesen transitables para vehículos de motor, de donde resultó la existencia de una red en algunos casos insospechada, dados los millares de kilómetros del territorio nacional que estaban a cargo de entidades estatales y paraestatales, como el Instituto Nacional de Colonización y el Patrimonio Forestal del Estado (hoy IRYDA e ICONA). Siguió el trabajo haciéndose el inventario de todas

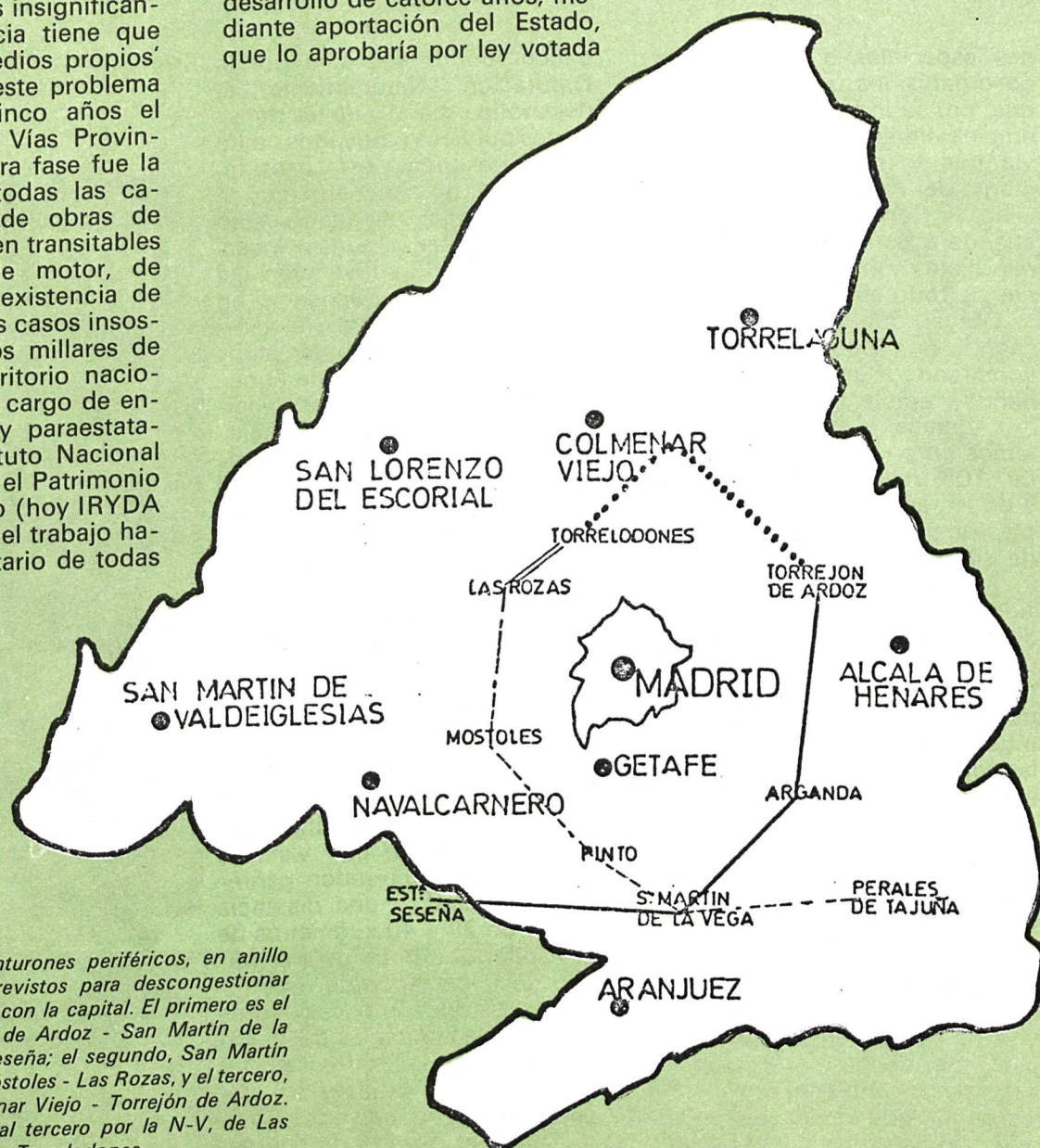
las vías, se realizaron aforos de las mismas y se clasificaron para determinar a qué organismo de la Administración debería en su día atribuirse la jurisdicción sobre las diferentes vías. Se dispusieron unas características tolerables y otras deseables para las carreteras que pasasen a integrar la red provincial, y así se presupuestó el importe de transformarlas para que tuvieran tales características. Por lo que se refiere a la provincia de Madrid, dicho presupuesto era de 3.245 millones de pesetas para poner la red dentro de las características tolerables con el tráfico actual; 5.398 millones para alcanzar las deseables con el mismo tráfico, y de 8.260 millones a base de un tráfico futuro. Todo ello en pesetas de 1974, por lo que ahora supondría un aumento considerable de estos millones. El Plan preveía una fórmula de actualización de los presupuestos y su desarrollo de catorce años, mediante aportación del Estado, que lo aprobaría por ley votada

en Cortes. Este Plan se halla en la Dirección General de Carreteras, completo o a falta aún de la presupuestación de algunas provincias y pendiente de decisiones del Gobierno.

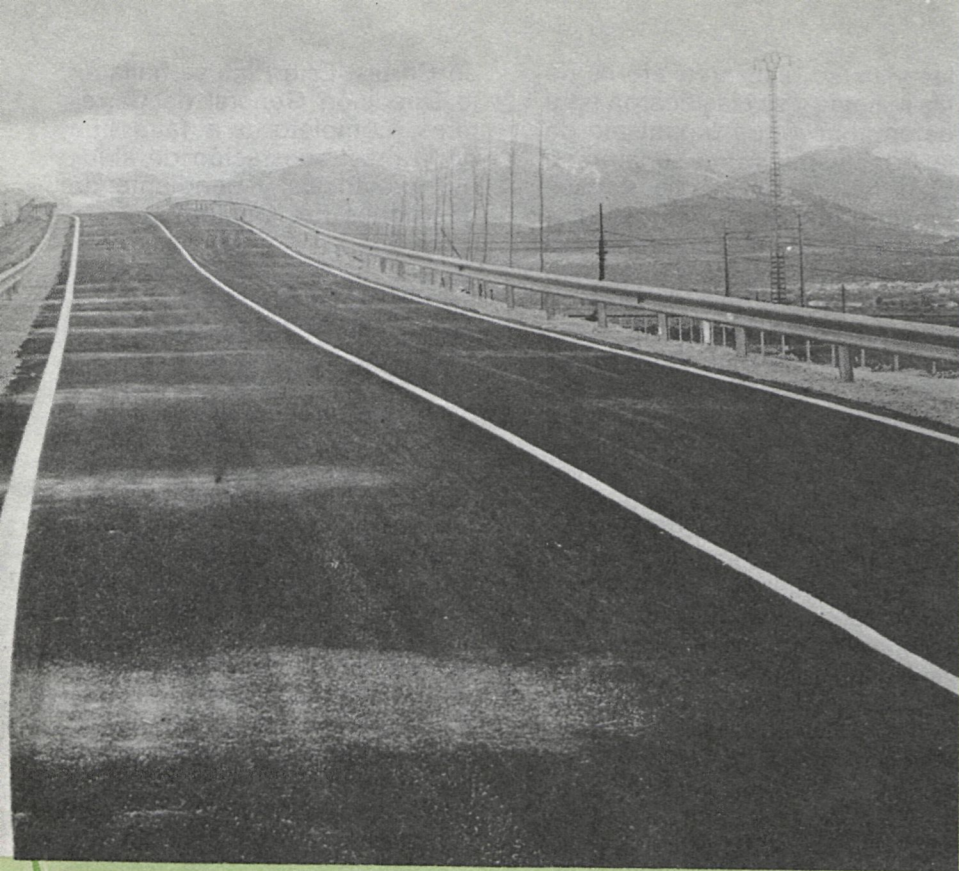
LA DIPUTACION HACE TODO LO QUE PUEDE

—¿Qué presupuesto se destina para el Servicio de Vías y Obras al año?

—Este igual que en el anterior y prácticamente lo mismo que en el 75; disponemos de unos 12 millones de pesetas para conservación directa con personal propio, taller, parque de maquinaria y gastos generales del Servicio. Unos 115 millones de pesetas para obras, que generalmente se realizan por contrata en toda la red, y 60 millones más para obras en las que se incluyen contribucio-



Estos son los tres cinturones periféricos, en anillo cerrado, que están previstos para descongestionar la red viaria provincial con la capital. El primero es el formado por Torrejón de Ardoz - San Martín de la Vega - Estación de Seseña; el segundo, San Martín de la Vega - Pinto - Móstoles - Las Rozas, y el tercero, Torreloayones - Colmenar Viejo - Torrejón de Ardoz. El segundo va unido al tercero por la N-V, de Las Rozas a Torreloayones



ras provinciales o estatales, mejorando sus características, estableciendo cruces a distinto nivel y comprendiendo tres itinerarios que constituyen un anillo cerrado. Se componía de tres corredores periféricos: el primero, Torrejón de Ardoz - San Martín de la Vega - Estación de Seseña. El segundo, Perales de Tajuña - San Martín de la Vega - Pinto - Móstoles - Las Rozas de Madrid, y el tercero, unido con el anterior por un tramo de la N-V, Torreldones - Colmenar Viejo - Torrejón de Ardoz. El importe total de las obras necesarias era de 4.331 millones de pesetas en el año 1976. El anteproyecto fue presentado ante la COPLACO y el Ministerio de Obras Públicas, donde ha ido a engrosar los numerosos estudios y necesidades provinciales. Es todo lo que puedo decir de esto.

EL GRAN PROBLEMA DEL TRANSPORTE URBANO

—¿No cree, señor Bada, que ahora que los madrileños hacen tanto turismo provincial, se debería atender por la Administración a un mejor estudio de las necesidades viarias de la provincia de Madrid?

—La pregunta tal como me la plantea es algo objetable, y la voy a contestar empezando por el final. La Administración no necesita mejorar estudios, que los tiene en abundancia en todos los órdenes, lo que necesita es dinero para realizarlos. En cuanto a que estas necesidades las motive el turismo provincial, creo que tampoco es ésta la primera y más atendible razón, pues si bien el ocio de los madrileños es perfectamente respetable y no hay duda en que

los viajes de fin de semana, así como el deporte de la nieve, crean verdaderos problemas al tráfico, que debe procurarse resolver, para mí, hay otra circunstancia que debe tener prioridad sobre el ocio, y es el trabajo. Los mayores y más urgentes problemas que tiene planteados el entorno a Madrid, especialmente por la zona sur, son los que se derivan del transporte de las personas que desde Madrid o desde las nuevas ciudades satélites que lo rodean se trasladan a los sitios donde tienen su trabajo en horas que coinciden a sus entradas y salidas. Este problema que causa malestar en el trabajo y ha llegado a veces a producir alteraciones de orden público, es la primera preocupación que tienen en estos momentos nuestros Gobiernos Central, Provincial y Locales, no sólo por lo que respecta a las carre-

teras, sino también al transporte público en general. Precisamente en estos días se están celebrando reuniones en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de un grupo de trabajo, al que pertenezco, para elaborar un Plan de Transportes de Cercanías de Madrid, que esperamos y deseamos que esté terminado antes del invierno, cuyos resultados irán igualmente a incorporarse a los numerosos estudios y planes en archivo si no se dispone de medios económicos abundantes para llevarlos a buen fin.

Y esto fue todo. Aunque extenso, cosa que para cualquier medio de difusión tropieza con dificultades para su publicación, creemos que merece la pena llegar a conocerse. Así está la problemática de nuestras vías provinciales.

E. M. C.

nes especiales o aportaciones de organismos o particulares y que, por su índole, no podemos emplear libremente en cualquier vía que lo necesite. Independiente del Presupuesto del Servicio, la Corporación Provincial atiende a las nóminas de haberes, dietas y horas extraordinarias de todo el personal de Vías y Obras, que incluyendo los capataces y peones camineros comprende a unos 300 funcionarios y empleados.

»Además, el pasado año tuvimos un presupuesto adicional de 108 millones de pesetas, y en los años anteriores se emplearon más de 300 en el plan de supresión de pasos a nivel. El presupuesto del Servicio lo considero insuficiente, especialmente en la partida citada de los 115 millones para obras por contrata, pero conocemos que la Diputación tiene otras muchas atenciones distintas de las vías provinciales y un presupuesto total limitado».

o con fondos suyos, o por la Diputación. Naturalmente, el desarrollo urbano y de los transportes públicos o privados no ha tenido en cuenta esta división, por lo que no concuerda con la situación real, sirviendo sólo para dificultar algunas inversiones, pues la subvención del Estado no puede aplicarse en carreteras provinciales, ni tampoco los antiguos empréstitos de la Mancomunidad de Diputaciones para caminos vecinales. En el citado Plan Nacional de Vías Provinciales se prevé una clasificación más racional de las vías, comprendiendo dos redes: básica y complementaria.

EL ANTEPROYECTO DE TRES CORREDORES PERIFERICOS

—¿Qué hay del anteproyecto de trazado de un primer cinturón de vías provinciales?

—Este anteproyecto fue un estudio realizado a iniciativa de la Diputación con vistas a establecer un corredor periférico a Madrid, a una distancia media de 20 a 40 kilómetros de la capital que permitiera el tráfico de largo recorrido, que rebasa a Madrid sin necesidad de entrar en la capital, es decir, enlazando entre sí todas las vías radiales. Estos enlaces se preveían aprovechando en su mayor parte el trazado de carrete-

UNA DIVISION ANACRONICA DE LAS VIAS PROVINCIALES

—¿Es correcta la actual división de las vías provinciales?

—Es completamente anacrónica. Se dividen en caminos vecinales y carreteras provinciales, según que hayan sido en su origen construidas por el Estado

