

**Las
carreteras
provinciales,
en estudio
en la
nueva
Ley
de Carreteras**

MADRID

TIENE 4.000 Km. DE CARRETERAS

Madrid y su provincia generan un fenómeno desfasado en relación con el resto del país: presenta una capacidad de consumo y una necesidad de infraestructura que va más allá de aspectos tan aireados como el abastecimiento de agua a los pueblos, la depuración de las aguas residuales, etc. Todo el conglomerado provincial padece hoy graves problemas viarios, que se generan cada día en el incesante trasiego por las vías de comunicación de la provincia, un trasiego derivado de la interrelación humana, económica, industrial y laboral.

Como consecuencia de este fenómeno y de la necesidad de acomodarse a las situaciones actuales ha surgido la nueva Ley de Carreteras, sobre la que el propio subdirector general de Carreteras, señor Viguera, ha dicho recientemente: «Esta nueva Ley sustituye a otra que ha sido buena y válida durante cien años, pero que está hoy desfasada»; la nueva legislación tan sólo está pendiente de la publicación de su Reglamento. En ella se clasifican las



**Muchas
de ellas,
a unos
15 años del
«Plan Redia»,
se encuentran
ya en
mal estado**

carreteras en nacionales, regionales y provinciales.

Por otro lado, el subdirector general especifica que la clasificación de las carreteras no sólo será entendida bajo estos epígrafes, sino que tendrá una contemplación mucho más práctica, es decir, atendiendo no sólo a la jurisdicción de la vía, sino también a la función o servicio que cumpla.

**EN EL TOTAL NACIONAL,
MADRID TIENE EL
DIEZ POR CIENTO
DE VEHICULOS**

Según la información facilitada por el señor Viguera, a Madrid le

corresponde en estos momentos el 10 por 100 del total nacional del parque de vehículos, que en estos momentos es de 7.356.243; según estas cifras, a nuestra provincia le corresponden 1.141.101 vehículos.

En cuanto al tráfico anual por carreteras, el total nacional es de 57.227.867.000 vehículos por kilómetro, correspondiendo a Madrid la cifra de 5.325.655.000 de vehículos por kilómetro.

Estos datos hacen que no se pueda dar el mismo tratamiento a las carreteras que rodean el casco urbano de Madrid que a las que rodean a cualquier otra ciudad española.

De hecho —asegura el señor Viguera—, existen carreteras que dependen de la Diputación Provin-

cial de Madrid con muchísimo más tráfico que algunas autovías o autopistas. De ahí que al hacer la red arterial de una comarca o región haya que determinar qué carreteras deben depender del Estado, de la provincia o del municipio, y para ello hay que tener en cuenta factores tales como el tráfico en todos sus aspectos, es decir, si es pesado o ligero, su intensidad y su función.

Sobre este mismo aspecto, don Fernando Pérez Gil, jefe de la Primera Jefatura Provincial de Carreteras, y don Guillermo Fernández Cuartero, jefe de la Jefatura Provincial de Madrid, han declarado a la revista «Cisneros» que el término «carreteras provinciales» es equívoco, porque en la red provincial o dependiente de la Diputación Provincial de Madrid (que tiene 1.200 kilómetros) existen dos acepciones: unas, que son carreteras provinciales construidas y conser-

vadas a cargo de fondos provinciales y otras, también de la misma red, que son caminos vecinales, construidos en su día con fondos mixtos, y que se conservan todavía con fondos del Estado. Todavía existe una pequeña partida para la conservación de los caminos vecinales a cargo del Estado, y ella es la que hace posible que se conserve el título de Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales.

Por lo que respecta a la red nacional de carreteras o carreteras del Estado, la provincia de Madrid tiene 2.800 kilómetros, de los cuales 650 son carreteras nacionales radiales, numeradas desde la uno a la seis, y tiene algunas otras que, sin ser radiales, tienen la calificación de nacionales, como son por ejemplo la que va al puerto de Navacerrada y la de San Martín de Valdeiglesias. Existe también otra categoría de carreteras que son las denominadas comarca-



les, y que dependen del Estado, y forman cinturones cerca de la capital y a media altura de la provincia, sumando todas estas un total de 400 kilómetros. El resto de los kilómetros hasta completar la cifra de 2.800 son carreteras locales que enlazan los pueblos con la capital o bien los pueblos entre sí.

Indudablemente las mejores carreteras de la provincia, al menos por su apariencia, son las radiales nacionales, que en algunos tramos están desdobladas con un seto central, unas veces de jardinería y otras de cemento; pero también existen otras que, sin ser radiales, son de excelente calidad en su firme y trazado, y gozan de características similares a aquéllas; en este sentido puede citarse por ejemplo la de Madrid a Colmenar Viejo, carretera que siendo comarcal está desdoblada y es de mejor calidad que la de Madrid a Toledo, que es nacional.

de todos ellos juntos. Con este estudio del uso se podrá determinar qué clase de camino ha de ser ese hipotético tramo, y si ha de tener una o dos calzadas, así como la anchura de las mismas.

Todo el Plan dará lugar a una serie de presupuestos económicos que se elevarán a cifras astronómicas, y ante la imposibilidad material de acometerlas en conjunto, deberá establecerse un orden de preferencias que permitirá enfocar el problema de manera objetiva, y en donde proceda en cada caso.

Con este Plan de largo alcance y con los recursos que la Ley de Régimen Local vaya permitiendo habilitar, se afrontarán esas necesidades de carreteras de una manera escalonada.

CLASIFICACION DE LAS VIAS

En principio el Plan no tiene más alcance inmediato que el de la clasificación de las vías, dejando en aplazamiento su finalidad ejecutoria —asegura don Fernando Pérez Gil—, jefe de la Primera Jefatura Regional de Carreteras, quien añade: «Con este estudio lo que se consigue es deslindar una serie de atribuciones, de compromisos y de responsabilidades, determinándose qué es lo que va a seguir dependiendo de las Diputaciones. De todas maneras es posible que algunas zonas o trayectos que en principio van a ser del Estado, en un futuro más o menos lejano, tengan también otra discriminación o separación, porque si se pretende una política regionalista en el país, es posible que parte de lo que hoy se considera que ha de permanecer a cargo del Estado pase a los Organismos regionales, Diputaciones o a aquellos otros que se determinen dentro de esa política de regionalización.

De acuerdo con los estudios del Plan, habrá tres tipos de redes: la primera de ellas será del Estado, destinada a los grandes centros turísticos, industriales, mineros y de consumo; la segunda, de tipo regional, estará a cargo del Organismo regional competente que se designe en su día; finalmente existe la red local, a cargo de las provincias y de los Ayuntamientos.

La descarga económica que el Estado tendrá con la puesta en práctica de este Plan es poco trascendente, ya que si se contempla el conjunto nacional de las vías propias del Estado, éstas arrojan una cifra de 80.000 kilómetros, y en el estudio se prevé que las mismas disminuirán a 75.000 kilómetros, pasando esta diferencia de 5.000 kilómetros a depender de las Diputaciones; la cifra es, pues, insignificante y además hay que tener en cuenta que esas

PLAN NACIONAL DE VIAS PROVINCIALES

El Estado, a través de una Comisión Interministerial, formada por el Ministerio de la Gobernación, Ministerio de Obras Públicas y Presidencia del Gobierno, creada hace tres años, decidió afrontar el problema en la red nacional de las vías provinciales, que hasta ahora son de dominio de las Diputaciones Provinciales.

A través de una Mancomunidad y contando con una serie de créditos y el propio patrocinio del Ministerio de Obras Públicas, la Comisión Interministerial comenzó el estudio de un Plan, que está ahora prácticamente terminado sobre las vías provinciales; en primer lugar, se aborda la remodelación de las redes, de manera tal que en un futuro pasen a depender de las Diputaciones todos aquellos caminos o carreteras que por sus características sean propios de estos Organismos, y que permanezcan y pasen al Estado aquellas otras que por su importancia a nivel nacional así lo aconsejen.

Por otro lado, se contempla el acondicionamiento de las vías que queden como de jurisdicción provincial o dependientes de las Diputaciones, de manera tal que respondan en su calidad al nivel de exigencia del tráfico previsto y previsible.

Para poder desarrollar el trabajo propuesto por el Plan se han elaborado una serie de fichas en las que se determinan los tramos en función de las previsiones, es decir y a título de ejemplo, aquellas que se utilizarán preferentemente para la conexión del vecindario entre un pueblo y otro, o para el desplazamiento de obreros, o para el transporte escolar, o acarreo de mercancías, o bien



carreteras liberadas del Estado serán las de menos uso y las menos importantes.

ESTADO GENERAL DE LAS CARRETERAS DE LA PROVINCIA DE MADRID

Según don Guillermo Fernández Cuartero, jefe de la Jefatura Regional de Carreteras de Madrid, el estado general de las redes viarias de la provincia de Madrid (según los datos más recientes que posee el Departamento, referidos al mes de febrero de 1977), se puede estimar que es más deficiente que la que tenía en años anteriores.

La red principal se arregló y mejoró durante los años sesenta, dentro del «Plan Redia», dándoseles un firme mucho más moderno a las carreteras, a sabiendas de que este plan tenía una limitación de vida en su firme estimada entre los 10 y 15 años.

En estos momentos —asegura el señor Fernández— está empezando a notarse el agotamiento de aquellos firmes de la red principal, defectos que para los usuarios todavía no son patentes, pero que tendrán que manifestarse claramente, pues a pesar de ello la calidad actual de estas vías se define como «tolerable» e incluso en algunas zonas, como buenas.

En estos momentos la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales está ya acometiendo el refuerzo de las mismas, procediendo a la mejora de aquella labor que



se hizo para ponerlas al día. Se ha comenzado en la provincia de Madrid por la primera que se arregló, la de Madrid-Burgos, y si las posibilidades lo permiten se acometerá el resto.

Las reparaciones, hoy por hoy, no tienen una programación en el tiempo y se van realizando según van surgiendo las necesidades, de-

pendiendo sobre todo de las disponibilidades económicas. Así, uno de los tramos ya realizados en la carretera de Madrid-Burgos ha sido el realizado entre San Agustín de Guadalix y Lozoyuela, tramo que tiene 40 kilómetros de recorrido.

La clasificación de las carreteras estatales y provinciales en Madrid es la siguiente:

1.—POR CATEGORIAS ADMINISTRATIVAS

Situación	Explotación en régimen de concesión (Peaje)	Explotación directa (1)			Total carreteras estatales
		Nacionales	Comarcales	Locales	
En campo abierto	14,5	405,9	453,9	768,5	1.642,8
En zona urbana	—	59,3	54,5	91,7	205,5
Total	14,5	465,2	508,4	860,2	1.848,3

(1) Se incluyen autopistas libres y autovías.

2.—POR CATEGORIAS FUNCIONALES Y TIPOS DE PAVIMENTO

Tipo de pavimento	Con acceso de colindantes		Sin acceso de colindantes			Total carreteras estatales
	Con calzada única	Con calzadas separadas	Autovías	Autopistas		
				Explotación directa	En régimen concesión (Peaje)	
Macadam	38,3	—	—	—	—	38,3
Adoquinado	40,3	1,7	—	—	—	42,0
Hormigón	9,2	—	—	—	—	9,2
Tratamiento superficial	957,8	5,2	—	—	—	963,0
Agglomerado asfáltico .	580,4	125,5	—	75,4	14,5	795,8
Total	1.626,0	132,4	—	75,4	14,5	1.848,3

(Continúa en la página 78)

RUBENS

FUE UNO DE LOS GRANDES PERSONAJES DE SU EPOCA

*EN EL CUARTO
CENTENARIO
DE SU
NACIMIENTO*

Pedro Pablo Rubens nació el 28 de junio de 1577, en la localidad de Siegen, cerca de Colonia, donde su padre permanecía exiliado por haber sido el amante de Ana de Saxe, la mujer de Guillermo el Taciturno. Por esta circunstancia, el futuro pintor tuvo una infancia difícil. Sin embargo, a su regreso a Anvers, en compañía de su familia, comenzó ya a sonreírle la fortuna, como fruto de su extraordinario talento.

Y, en plena juventud, es nombrado pintor de corte en Italia, al servicio del duque de Mantua. Comienza a trabajar intensamente en Roma. Su primer trabajo importante es «La Virgen adorada por los ángeles y los santos». Pero esta obra es motivo de una serie de críticas y ha de rehacerla, porque no se ajustaba al gusto de la época.

MEDIO SIGLO

Cuando años más tarde regresa a Anvers, está ya aureolado por el prestigio y la popularidad, y se convierte en el pintor de los archiduques. A los treinta años su carrera artística ha adquirido un ritmo fulgurante, que ya no se detendrá hasta el final de sus días. Su obra será conocida y estimada en toda Europa. Sin embargo, su personalidad permanecerá secreta y poco conocida.

Este hombre de corte, cuya actividad cubrió más de medio siglo y se proyectó en todas las dimensiones por los principales países europeos, mantuvo su misterio. Muy pronto se cubrió de una máscara y se convirtió en un personaje que permanecía impenetrable hasta el final de su existencia. Ni las adversidades, ni los fracasos políticos, ni la enfermedad modificaron su imagen. Su voluminosa correspondencia no reveló más que de una manera muy clara y sucintamente lo entrañable de su persona. Al contrario de lo que ha sucedido con otros artistas, sus cartas resultan convencionales y frías.



**A PESAR DE SUS MISIONES
DIPLOMATICAS PINTO CASI
DOS MIL CUADROS**

RUBENS

SU INTIMIDAD

Hay que pensar que las razones para mantener oculta su intimidad son la consecuencia de las dimensiones de su obra sobrehumana, de la amplitud de su concepción visionaria y de su increíble fecundidad. Con Rubens, como hombre, apenas existe una comunicación, como la hubo con el Greco o con Goya.

Rubens exalta más que enmudece y arrastra más que inquieta, sin duda, por el desbordante virtuosismo que pone en todas sus obras. Por eso, algunas de sus pinturas que podrían ser como las más hondas manifestaciones de ternura y confianza, apenas nos conmueven. Sin embargo, el verdadero Rubens está aquí. En ningún momento el hombre público, el gran señor, el amigo de los príncipes, el consejero de los reyes. Nos hallamos ante el esposo enamorado, el padre feliz y el enamorado de la belleza rubia y formas mórbidas de Helena, por la que se siente perdidamente seducido, a pesar de sus 50 años de edad y los numerosos hijos que le ha dado. Y la desnuda, generosamente, una y otra vez. Canta para darse placer a sí mismo: es el cántico de la beatitud, después de las grandes orgías y el arte de amar en la plenitud de la edad.

EL TALLER

La composición equilibrada y simétrica de los italianos Rubens la sustituye por la diagonal y la forma ascendente y basculante, que imprimen a sus cuadros una especie de seísmo meditado, en que los movimientos son, a la vez, convergentes y divergentes. Indudablemente, la contrarreforma ha encontrado a su pintor.

El taller de Rubens es como una columna de actividad extraordinaria: grandes composiciones religiosas, escenas de caza, bacanales, retratos, cuadros de género y episodios mitológicos. El pintor pone la mano y el ojo en todo. Dueño de sus medios, apreciado por los grandes personajes, va a dar, entre 1622 y 1625, toda la medida de su talento con la «Vida de María de Médicis», obra cumbre del arte de la corte que, en Rubens, marcha a la par con el de la iglesia.

HIMNO A LA MUJER

Esta gran composición le permite, partiendo de acontecimientos de la realidad juiciosamente colocados, ejecutar la primera obra monumental de propaganda política de la historia. Constituye la gran prueba de su genio. No es

posible llevar más lejos la fiebre creadora, la elocuencia del lenguaje y la ciencia de los efectos, conservándose todo admirablemente natural.

Este himno a la mujer —una matrona plena de seducción, promovida al rango de víctima triunfante de sus enemigos— es, sobre todo, con sus divinidades aladas y sus sirenas, sus cardenales y capitales, sus navíos y sus templos, y sus alegorías envueltas en el sonar de la trompetería, un himno a la vida. Se trata de un manifiesto: la afirmación del poder absoluto, reflejo del nuevo espíritu de la política europea. La iglesia y la monarquía encuentran a su pintor.

Los arcnduques que reinaban sobre Flandes, desde 1621, en nombre del rey de España, utilizan las cualidades diplomáticas de Rubens. La postura que había tomado en la corte de Francia, cuando pintó el retrato de la reina madre, le había situado en el corazón de las intrigas europeas. Fue el embajador oficioso de Felipe IV, cerca de Carlos I de Inglaterra, para la conclusión de un tratado de paz entre los dos países, que se presentaba muy difícil.

FRECUENTES MISIONES

Sus frecuentes misiones distrajeron

a Rubens del dolor que le había causado la muerte de Isabel, en 1626. Volvió a casarse cuatro años más tarde. Entre tanto, había pintado, a pesar de los viajes que requerían sus funciones, numerosos cuadros religiosos, retratos, escenas de caza y asuntos mitológicos o inspirados en la historia sagrada, además de los cartones del «Triunfo de la Eucaristía» para un convento madrileño.

Cuando acaba de cumplir los 53 años, Rubens se casa con Helene Fourment, una joven de dieciséis, con un cuerpo maravilloso que despierta la admiración por todo Flandes. El pintor encuentra en ella los esplendores radiantes de su más hermoso verano. Y el pintor de la monarquía y la iglesia se lanza a un paganismo sensual, sin el más mínimo pudor. Después del barroco alegórico de María de Médicis surge el barroco carnal de las seducciones de Helena, desnuda o a medio vestir. Paisajes, retratos, escenas religiosas o profanas aparecen como subrayadas por la alegría de la juventud y el amor encontrados. El lirismo del color invade la tela y lo transporta a sus fiestas desbordantes de júbilo.

EN SU PLENITUD

Los años de viajes y negociaciones, la



frecuentación de cortes extranjeras, la amistad de príncipes y reyes, los felices resultados de las misiones que le confiarían harían de Rubens el primer europeo de su tiempo, el portaestandarte del occidente monárquico, católico y romano, de cuyo cimiento barroco surgiría la unidad.

Su virtuosismo y su fecundidad confunden. Pero, al mismo tiempo, ama el confort, los buenos muebles y vestir con elegancia. Desea vivir con plenitud y se instala en una gran casa, que va ampliando sin cesar y que la decora con gran suntuosidad.

Furiosamente y en su plenitud como pintor, usando una paleta sencilla y clara, coloca los tonos con vivacidad: azules suaves, amarillos vivos, bermellones sanguíneos, en la luz de un estallido dorado, Rubens alcanza su canto más profundo y poderoso.

El pintor comienza a envejecer, pero su arte sigue siendo revolucionario.

Nadie puede replicar a las audacias de este gran personaje. Anvers y Flandes le veneran, pero Europa le olvida, porque no es el que han elegido para negociar en la guerra con España. Y decepcionado, se encierra en el Steen, con sus amores y sus sueños. Sus encargos no le faltan, sin embargo, hasta los últimos días de su vida.

LA MUERTE

Rubens muere el 30 de mayo de 1640. Nueve meses más tarde Elena, su viuda, da a luz una niña, su quinto hijo, lo que supone una prueba de su vitalidad como hombre y como pintor, a pesar de las desventuras y contrariedades.

La vida de Rubens fue como una cabalgata plena de suntuosidad, voluptuosa, brillante, jalonada de intrigas, tumultos y fracasos.

Rico, feliz y estimado, conoció todas

