

# CINEROS

UNA REVISTA PARA MADRID Y SU PROVINCIA



**LA CALZADA ROMANA DE CERCEDILLA, EN PELIGRO DE DESAPARECER**

**CUMBRE EN MADRID DE LAS DIPUTACIONES ESPAÑOLAS**

**NO HAY UNA IDEA CLARA DE LA AUTONOMIA QUE NECESITA MADRID**

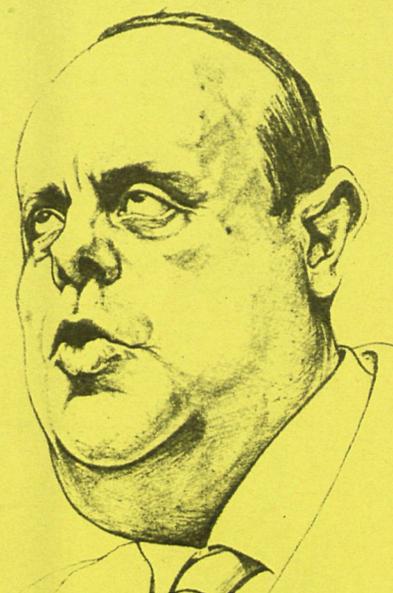
**GETAFE: UNA NUEVA CIUDAD DE 230.000 HABITANTES**

**TRAFICO: UN MUERTO CADA 56 HORAS**

## LOS COMUNEROS DE MADRID



**HISTORIA DEL LEVANTAMIENTO DE LAS COMUNIDADES MADRILEÑAS**



**FRAGA: «Madrid debe convertirse en región autónoma»**

**Nuestro cliente se llama España**

**REPSOL**

**no necesita adjetivos  
por algo somos la marca de mas venta  
en el mercado nacional**



**REPSOL ES SERVICIO**



**Director:**  
**MILLAN CLEMENTE  
DE DIEGO**

**REDACCION,  
ADMINISTRACION Y  
PUBLICIDAD:**

**Miguel Angel, 25  
Teléfono 441 3640  
MADRID-10**

**ORGANO DE LA  
EXCMA. DIPUTACION  
DE MADRID**

**JUNIO 1978  
NUM. 68**

**REDACTORES  
Y COLABORADORES:**

ABAD GUIJARRO, Daniel  
AGUADO, Lola  
CABEZAS, Juan Antonio  
CALLE, José María  
DEGLANE, Irma  
DIAZ CAÑABATE, Antonio  
DIEZ CRESPO, Manuel  
DUARTE, Antonio  
FILGUEIRA, J. B.  
FLOREZ, Rafael  
DE LA FUENTE, Jesús  
FUENTES GUIO, Pedro  
GILERA  
GOMEZ ALFARO, Antonio  
GOZALO, Maribel  
GUERRA, Adrián  
IZAGA USALLAN, M.<sup>a</sup> Jesús  
LOPEZ PEÑA, Angel Luis  
LAMA, César de la  
MANCEBO, Mayte  
MARTINEZ BLANCO, José F.  
MONTEJANO, Isabel  
MORAL, José  
MOREIRO, José María  
MORENAS, José las  
PEREZ DEL TORO, Laura  
PORTO, Juan José  
PREGO, Adolfo  
RIQUELME, Julio  
RUIZ, Víctor  
SAINZ DE ROBLES, F. C.  
SAMPELAYO, Juan  
SANCHEZ AGUILAR, Federico  
SANCHEZ ARJONA, Manuel G.  
SIMON TOBALINA, J. L.  
SORIA DE HERAS, Jesús  
TUDELA, Mariano  
VAREA, Bonifacio

Imprime: RUAN, S. A.  
Paseo de la Industria, s/n.  
Alcobendas (Madrid)  
Depósito Legal: M. 5.684-1958

Las opiniones publicadas en «Cisneros» en las entrevistas, artículos, crónicas y reportajes de sus colaboradores, no son compartidas necesariamente por nuestra revista.

# SUMARIO

	Págs.		Págs.
Editorial .....	1	El río Lozoya, sostén de la capitalidad de Madrid, por Rafael Montero Gil .....	38
Un resto histórico que precisa urgente atención: La calzada romana de Cercedilla, por Cesáreo Miguel y Eced .....	2	El pequeño y mediano comercio en la encrucijada de su existencia, por Jesús de la Fuente .....	40
Los escudos de nuestra provincia. Meco, por Florentino Castañeda y Muñoz .....	8	Nuestros pueblos en fiestas: El Escorial, por F. Sánchez Aguilar .....	44
Así será Getafe, por Adrián Guerra .....	10	Sainz de Robles, un madrileño fetén, por Isidoro Penín Castillo .....	47
Los castillos de Madrid. Casasola, por Luis Vázquez Fraile .....	15	Plaza de toros de Madrid, por Julio Estefanía .....	51
Los nuevos diputados por Madrid, por Daniel Abad .....	17	Los pintores de Madrid: Paco Sancha, por Rafael Flórez .....	52
Noticias de los plenos .....	20	Tono, por Mariano Tudela .....	56
Cumbres de diputaciones españolas .....	22	Recortes de prensa .....	60
Episodios de levantamientos de las comunidades de Madrid, por Antonio Gómez Santos .....	25	Mundiales de fútbol, por A. G. ....	66
Radiografía al desarrollo industrial de Madrid, por Soria de Heras .....	28	Secciones .....	68
El tráfico: Menos accidentes, pero más muertos .....	34	Noticias .....	72
		La provincia, 30 días .....	79
		Los plenos de la Diputación .....	80

# EDITORIAL

## LOS TRANSPORTES URBANOS

La desprivatización del Metro de Madrid, provocada por los dos continuados accidentes que han originado un gran balance de heridos, pone una vez más ante la conciencia pública el problema del transporte que tiene su principal incidencia en las grandes ciudades españolas.

Una de las mayores plagas que sufre la sociedad moderna con todos los inconvenientes que origina su desenvolvimiento es el transporte urbano. El ciudadano medio, preso por un horario obsesivo que debe cumplir para hacer frente a sus obligaciones cotidianas, necesita para sus desplazamientos unos medios que no siempre encuentra en idóneas condiciones. El engrandecimiento de las ciudades como consecuencia de la gran industrialización que tiene lugar en España a partir de la década de los 60 viene agravando este problema tanto por la necesidad de un transporte rápido como por la utilización de los vehículos particulares.

En el despegue de estos años nuestro país se sitúa en el décimo puesto industrial del mundo con la mayor renta per capita que conoce la historia, y vulgarmente se denomina esta etapa como la «civilización del 600». Sin embargo este importante aumento del nivel de vida ocasiona como contraposición otros trastornos en los medios urbanos y que se centran fundamentalmente en la vivienda y en el propio transporte. Municipios que hasta esta fecha mantienen su inequívoco carácter rural se ven desbordados en sus previsiones demográficas, repercutiendo desfavorablemente en toda una serie de elementos sociales, concebidos para una menor densidad de población de la que alberga.

Algunos ayuntamientos, ante esta acuciosa necesidad de transporte tratan de resolver con sus medios las constantes deficiencias. Para ello se ha concebido, y Madrid fue un adelantado, la llamada «zona azul» para el aparcamiento de vehículos y se han intentado, también sin mayor eficacia, el establecimiento de «zonas rojas», como existen en otros lugares de Europa, para impedir la penetración de automóviles privados en el centro municipal. Como era de esperar, se han levantado voces contra estas medidas manifestando que quebrantaban la libertad ciudadana.

El problema del transporte se enreza en las horas punta y fundamentalmente en el gran cinturón de sus pueblos periféricos, como Móstoles, Getafe, Fuenlabrada, que rodean Madrid, y en menor medida en la ya populosa zona de la sierra madrileña, como pudieran ser Villalba y El Escorial. Este gran contingente humano que se desplaza cada mañana a ocupar sus puestos de trabajo ocasiona un gran reflujo hacia la capital, originando la mayor tasa de embotellamiento, aumentado considerablemente el parque existente en la capital.

El problema del transporte, con todas las secuelas que lleva implícito, origina grandes preocupaciones a las autoridades municipales, no sólo de la capital, sino de los municipios que enumeramos. La Administración, así como los organismos superiores locales, deben arbitrar una serie de medios urgentes como pudieran ser los transportes colectivos, eficaces por sus propias estructuras y por la dinamicidad en los horarios. Sólo así se podrá atajar con acierto lo que hoy parece un mal insoluble.

*Un resto histórico  
que precisa urgente atención*

# LA CALZADA ROMANA DE CERCEDILLA

- *Trazada entre Titulcia y Segovia, enlazaba las calzadas Zaragoza-Mérida y Astorga-Cástulo (pueblo desaparecido, cercano a Linares).*
- *En Titulcia, centro geográfico de las vías romanas, se apuntaba ya el nudo de enlace de las actuales carreteras radiales.*
- *Los puentes de Enmedio, del Descalzo, de la Venta y del Reajo, sobre el camino, se hallan hoy en grave estado de conservación.*
- *Los especialistas han dado mayor importancia a sus fines sociales, económicos, políticos y militares, siendo infrecuente su estudio desde el punto de vista arquitectónico.*



A Diputación Provincial de Madrid y el Ayuntamiento de Cercedilla están seriamente preocupados por la conservación

de un tramo tan importante de la calzada romana como el que vamos a comentar, a su paso por el término municipal de Cercedilla.



Para salvar lo que afortunadamente queda de tan colosal obra romana, sintetizamos lo que, a nuestro juicio, sería preferente realizar, aunque deberán ser los especialistas y eruditos los que digan la última palabra:

- a) Consolidación de los puentes seriamente afectados.
- b) Obras para encauzar el agua, que

actualmente utiliza la calzada como torrentera natural.

c) Restauración del pavimento de la calzada, en los lugares en que ésta se conserva en buen estado.

d) Señalización suficiente de los distintos lugares, para orientación pública y su aislamiento de vehículos de motor de cualquier clase.

Desde tres vertientes vamos a contemplar la problemática de la calzada que pasa por Cercedilla.

a) Desde el punto de vista histórico.  
b) Desde la perspectiva de los eruditos que han hablado de otras y también de nuestra calzada.

c) Y desde nuestra particular observación.

La mayor parte de los datos que vamos a presentarles se refieren, efectivamente, a nuestra calzada dentro del término municipal de Cercedilla, pero los hay también de carácter general, para la mejor comprensión del tema.

Parece lógico, antes de hablar del tema concreto de la calzada romana de Cercedilla, hacer un bosquejo de la situación española respecto de Roma, en el Siglo I después de Cristo y situarla en el entorno que le corresponde.

Quedó ya lejos. Hacía doscientos años que Roma había sitiado, reducido a cenizas y domeñado la heroica Numancia, última y seria resistencia de los españoles, contra las legiones del ejército romano.

A partir de Augusto, consideraron los romanos terminada la conquista de España, y se dedicaron a la organización del país, que hasta entonces no había hecho más que iniciarse.

Paralelamente a la acción de las armas y a la organización administrativa de los terrenos que conquistaban los romanos, seguían una táctica especial para atraerse y romanizar a los pueblos dominados. Así, aquí en España introdujeron elementos de su país en la población de la península, ya por medio de trabajadores que traían para la explotación de las minas, ya por los soldados a quienes, después de licenciados, daban tierras. También concedían privilegios a los hijos que nacían de los matrimonios entre romanos e indígenas.

Por aquellos tiempos España, provincia romana, tendría unos seis millones de habitantes. Sólo la capital del Imperio, Roma, tenía un millón o más. Los romanos fueron introduciendo en España no sólo sus habitantes, sino sus leyes y régimen político, que sedujo

bien pronto a los indígenas, que no habían alcanzado tal desarrollo en su civilización. La región española que más pronto y con mayor facilidad aceptó la influencia de Roma fue la del sur, la más pacífica, la que había tenido más contacto con colonizadores extranjeros y la más culta. Le sigue la región del este, aunque ciudades como Cartagena, Sagunto y Tarragona estaban ya plenamente romanizadas. En cuanto a las más refractarias fueron las regiones del norte. Vespasiano concedió a todas las provincias—*también a España*—el derecho latino que las asimilaba a los habitantes del Lacio.

No debemos olvidar al español Séneca, senador y cónsul, que, en una época de relajación de costumbres, es fundador de una filosofía estoica al afirmar que la virtud, supremo bien, debe practicarse por ella misma sin esperanza de premio ni recompensa; ésta va incluida en la propia realización del bien. La felicidad consiste en vivir conforme a las leyes naturales y éstas son incompatibles con las pasiones humanas.

La producción agrícola fue en aquella época una de las fuentes de riqueza. De la cosecha de trigo, entonces muy abundante, se enviaba a Roma la vigésima parte para la fabricación del pan gratuito que se destinaba a la plebe. El olivo, en Andalucía, producía en gran escala un aceite que era muy estimado. La ganadería lanar era muy apreciada. Con su lana se hacían tejidos riquísimos que, con los del lino, tenían gran fama.

La minería adquirió un desarrollo extraordinario. La principal, y de más rica producción, era la de los metales. Los romanos explotaron al máximo las minas de plomo y plata de Cartagena y Almería, las de cobre de Huelva y las de estaño de Galicia (1).

Con tal abundancia de productos agrícolas, ganaderos y procedentes de la minería se desarrolló un comercio próspero, y España, con este motivo, tuvo un notabilísimo desarrollo. De todas formas, resumimos los datos más significativos para relacionarlos con nuestra vía romana.

*España: Provincia romana.*

*Siglo I después de Cristo.*

*Emperador: Vespasiano.*

*Epoca casi contemporánea de Séneca, filósofo y gran pensador español completamente romanizado.*

*200 años después de la creación de Roma como capital de un futuro imperio.*

(1) Apuntes tomados de la «Historia Universal de la Cultura», del catedrático Manuel Ferrandis Torres, Madrid.

*400 años antes de la disolución del Imperio Romano.*

## ● RED DE CAMINOS

Dice el marqués de Lozoya en su historia romana:

*«De tantas cosas enormes como realizó Roma, ninguna puede maravillarnos tanto como esa red de caminos, que revela un estudio inteligente de la geo-*

*grafía, y un gran sentido práctico, para buscar los puertos que diesen paso a través de las cordilleras; para seguir los caminos naturales abiertos por los ríos, y para aprovechar los espacios en que las condiciones naturales del terreno hacían innecesarias las obras costosas. Por estos caminos llegaban a todas partes las legiones que sostenían el dominio de Roma, por ellos penetraban los elementos de un sistema de vida más elevado y de una cultura superior, en vir-*

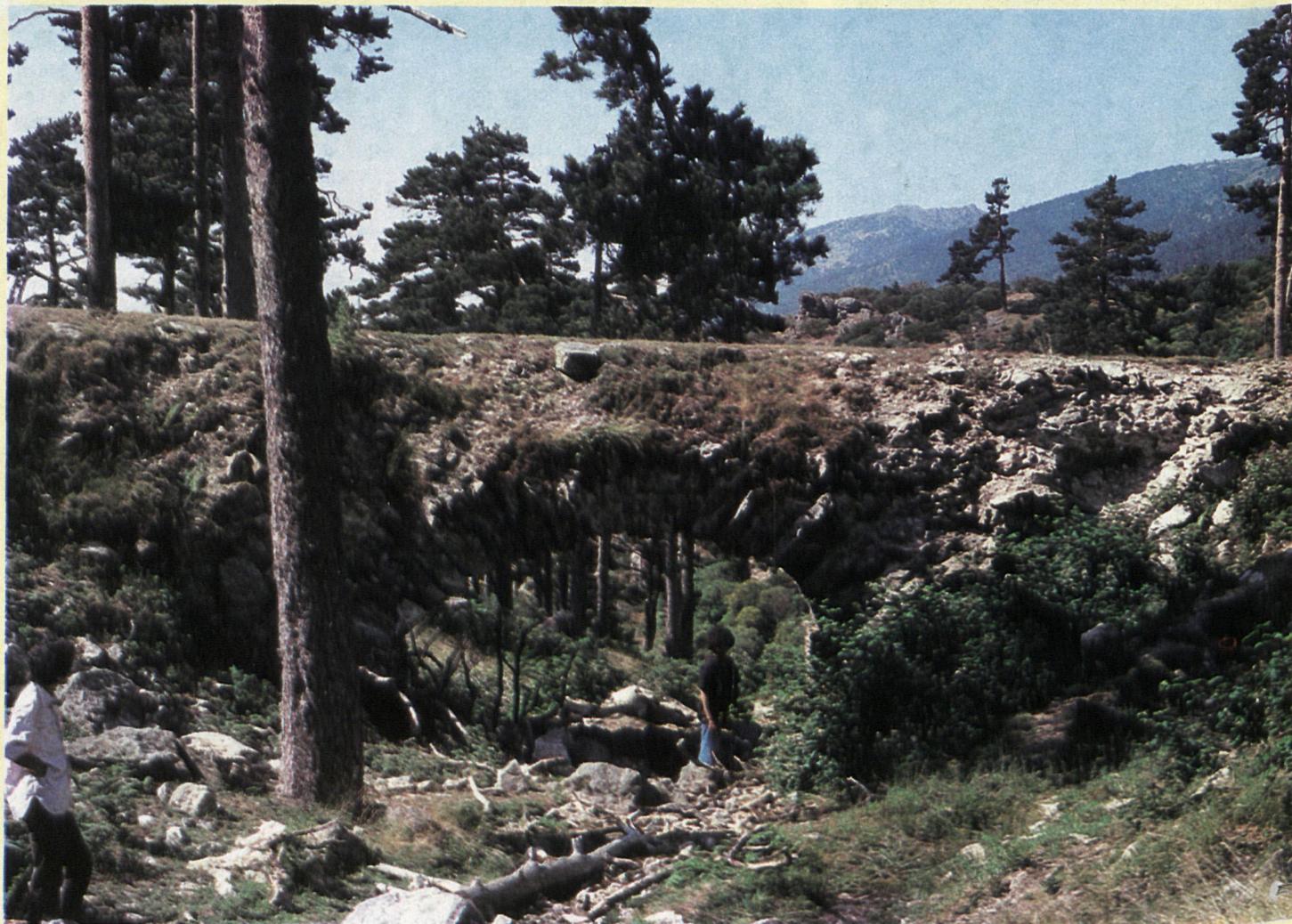
*tud de los cuales la indómita Hispania se hermanaba con los países que integraban el mundo latino. El sistema de vías romanas perseveró en su eficacia por espacio de casi dos milenios; la Edad Media no conoció otra cosa, y solamente el «despotismo ilustrado» del siglo XVIII, tan influido por el recuerdo de Roma, intentó emular el trabajo de los constructores de calzadas y puentes. (2).*

Se refiere el marqués de Lozoya a ese afán de construcción de obras civi-

co, constituían una fuente de riqueza, y desde el punto de vista militar, una necesidad.

Estas vías, llamadas calzadas, tenían a lo largo y ancho de la geografía española, y estratégicamente colocadas, «mansiones» de descanso y lugares de posada. Uno de estos lugares tendría que coincidir casi necesariamente con la actual localidad de Cercedilla, por encontrarse precisamente al iniciar el puerto de la Fuenfría.

Existe una impresión popular, bas-



*grafía, y un gran sentido práctico, para buscar los puertos que diesen paso a través de las cordilleras; para seguir los caminos naturales abiertos por los ríos, y para aprovechar los espacios en que las condiciones naturales del terreno hacían innecesarias las obras costosas. Por estos caminos llegaban a todas partes las legiones que sostenían el dominio de Roma, por ellos penetraban los elementos de un sistema de vida más elevado y de una cultura superior, en vir-*

les o religiosas, plagiando el estilo romano llamado neoclásico, imitando los cánones y las reglas de las construcciones romanas, mientras al mismo tiempo y de forma despiadada se destruían las obras originales, que ellos mismos trataban de reproducir y en muchas ocasiones con pésimo gusto y pobres resultados.

También por estas vías circulaban como savia la cultura y el transporte civil. Desde el punto de vista económi-

tante generalizada, de que el primer poblado de Cercedilla estuviera en el lugar donde se encuentra la ermita de Santa María. En este lugar ubicamos una mansión romana, alrededor de la cual y a su amparo pudo crecer una población que traficara con los soldados y viandantes que circularan por la vía y que, necesariamente, tuvieran aquí que descansar y prepararse para

(2) «Historia de España». Tomo I, pág. 128. Madrid.