

de por sí congestionadas. Este anillo es la obra más importante que ha constituido la gran aportación del Estado al mejor desarrollo de la capital de España.

Se invirtieron en esta programación 8.050 millones de pesetas.

Hay que añadir a todo este programa, dos enlaces importantes, el del puente del Rey, como uno de los enlaces de la autopista del Manzanares, y el del puente de Castilla, los dos integrados en la misma autopista.

#### *Plan de Cercanías de Madrid.*

En 1971, el Ministerio de Obras Públicas inicia la construcción de un Plan de Cercanías de Madrid que representa la actuación sobre 558 kilómetros y supone la inversión de 2.192,9 millones de pesetas.

Este Plan afecta a cuatro sectores o itinerarios:

#### *Primer itinerario.*

El primero, a la zona comprendida entre la C-501 de Alcorcón a Plasencia, con límite actual en Piedralaves y la que, partiendo en Brunete de esta misma vía C-501, se extiende por Valdemorillo a El Escorial hasta el camino provincial de Robledo de Chavela, con acceso a la carretera directa a Avila.

#### *Segundo itinerario.*

El segundo se encuentra comprendido entre la carretera de La Coruña hasta Las Rozas y la C-505 desde este punto a El Escorial y la C-607 a Colmenar Viejo y Navacerrada.



El Plan afectó a un conjunto de carreteras muy utilizadas por los usuarios y a otras que, con su construcción o accionamiento, facilitan el desarrollo de la zona que sirven.

“Entre las más crecientes amenazas que se ciernen sobre las grandes metrópolis como Madrid, figuran la congestión del tránsito, ya comentado anteriormente, pero hay que añadir ahora la contaminación de la atmósfera y la escasez de zonas de esparcimiento. Y a todo ello hay que añadir un factor muy característico de la civilización actual que en las urbes alcanza su nivel máximo: la angustia.” Son palabras del titular del Ministerio de Obras Públicas en la presentación del Plan.

#### *Tercer itinerario.*

El itinerario número 3 fuera ya de la provincia de Madrid, corresponde a la zona de los embalses de Entrepeñas y Buendía, con eje en la carretera N-320 en el tramo comprendido entre la variante de Guadalajara y Sacedón.

#### *Cuarto itinerario.*

En itinerario número 4 incluye obras en las proximidades de la capital, cuya finalidad es facilitar la salida o retorno de vehículos por las carreteras radiales, como ocurre

con las de la plaza de Cardenal Cisneros-Puerta de Hierro e intersección de las carreteras de Extremadura y San Martín de Valdeiglesias, y en otras, se acondicionaron ciertas vías que completan la actual circunvalación de Madrid. Tal es el caso de la carretera de la Playa y de la antigua N-VI, entre el puente de la Reina Victoria y Puerta de Hierro.

Pormenorizando en los citados itinerarios diremos que el primero está integrado por los tres tramos siguientes: Alcorcón-Piedralaves; Piedralaves-Arenas de San Pedro y carretera de San Martín de Valdeiglesias-Venta del Obispo. Esto por lo que respecta al ramal carretera de Alcorcón a Arenas de San Pedro.

El segundo ramal enlaza la carretera de Brunete a El Escorial y Avila y sus tres tramos son: Brunete-La Herrería, La Herrería-Cruz de la Paradilla y la mejora de firme en la carretera directa a Avila.

El segundo de los itinerarios, el del Oeste de la Sierra de Guadarrama, abarca los siguientes proyectos: Acondicionamiento de la antigua N-I, entre la variante de Fuencarral y Alcobendas; desdoblamiento de la C-607 entre la variante de Fuencarral y Colmenar Viejo; variante de Colmenar Viejo; acondicionamiento de la carretera C-607, entre la variante de Colmenar Viejo y Navacerrada. Acceso desde la C-607 a Cercedilla y Los Molinos. Acondicionamiento de las carreteras locales M-610, M-701 y M-702, entre Cerceda y Guadarrama, por Collado Mediano; acondicionamiento del camino provincial de Cerceda al enlace de Collado-Villalba, en la N-VI, y acondicionamiento entre el enlace de Villalba y San Lorenzo del Escorial.

El itinerario de los Embalses de Entrepeñas y Buendía comprende un solo proyecto. Lo más importante, en cuanto a obra realizada, ha sido el sinuoso trazado de gran parte de la carretera N-320 entre la variante de Guadalupe y Sacedón, con las zigzagueantes cuestas de Sotillo y Horche.

Respecto al cuarto itinerario, con las mejoras de vías de salidas de Madrid, diremos que comprende los proyectos siguientes: Enlace de la N-V con la C-501 en Alcorcón. Desdoblamiento de la carretera de la Playa; enlace de la C-601, de Puerta de Hierro a El Pardo, con la N-VI; enlaces de las vías A y Complutense de la Ciudad Universitaria en la plaza del Cardenal Cisneros, y el acondicionamiento de la antigua N-VI entre San Antonio de la Florida y Puerta de Hierro.

#### La nueva etapa.

Hasta aquí, el somero bosquejo de lo realizado en cuanto al mejoramiento de los accesos a Madrid y su tratamiento sobre las carreteras radiales en una longitud de unos 50 kilómetros a partir de la Puerta del Sol, de acuerdo con los Planes REDIA, PANE y de Cercanías.

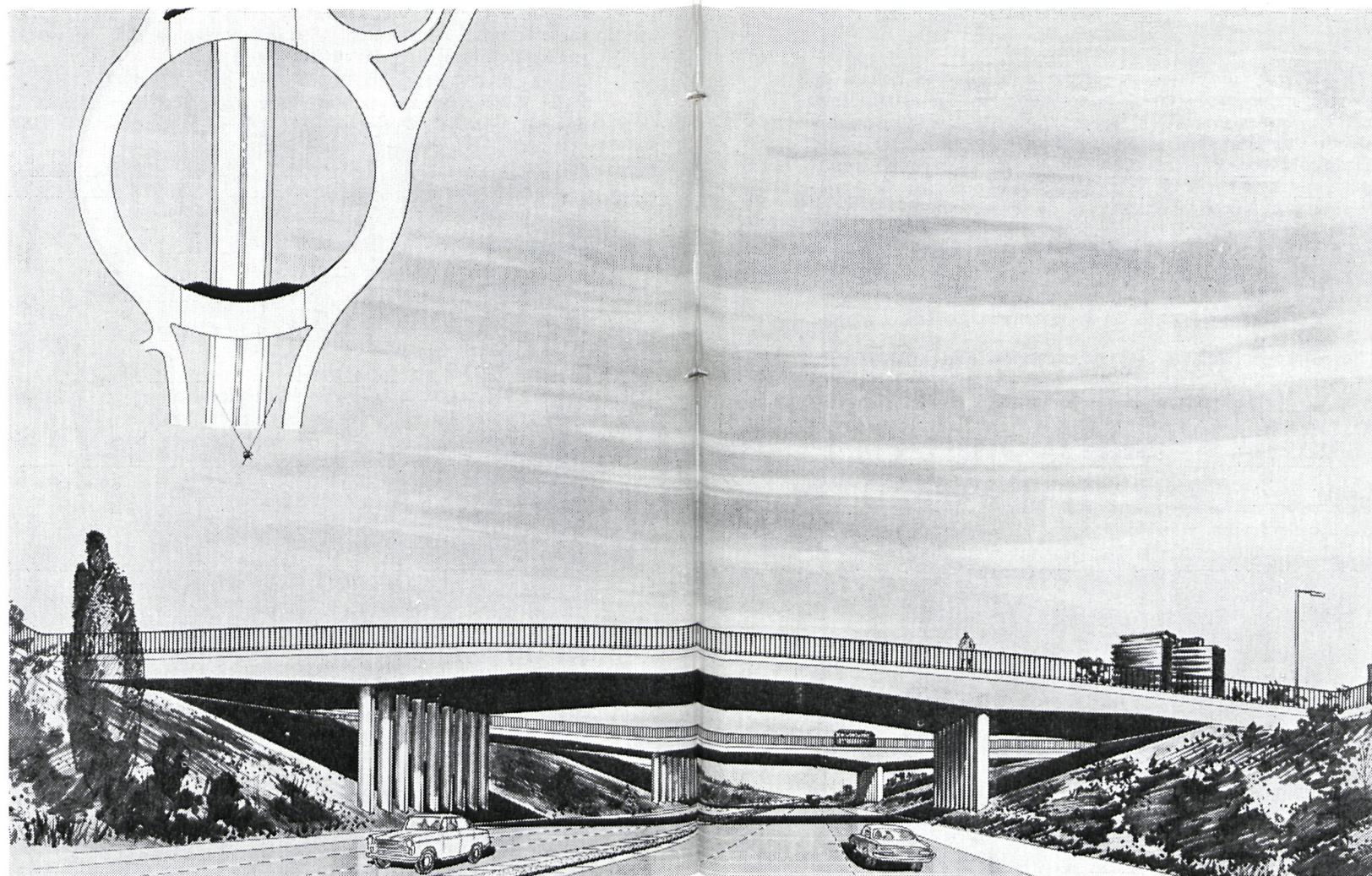
No obstante todo lo realizado, un Director general de Carreteras nos confesó: "Todo esto no es más que para empezar. Necesitaremos otras obras, mucho más importantes y las precisaremos con urgencia."

Creíamos que el Ministerio de Obras Públicas proyectaría los nuevos planes con las características de las autopistas libres, esto es, a cargo del Estado.

El Consejo de Ministros del 23 de enero pasado, acordó, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas, poner en marcha un programa de autopistas de peaje que resuelvan los problemas planteados actualmente de acceso a Madrid.

Serán cinco estas autopistas de peaje, que se construirán en el plazo de cuatro a seis años.

Bien es verdad que en toda concesión de peaje, el Estado se compromete —léase Ministerio de Obras Públicas— a conservar, en condiciones óptimas para el servicio durante



todo el año las vías comunes, la red nacional para que el usuario pueda elegir libremente entre éstas y las de peaje.

#### Planes de peaje para realizar de cuatro a seis años

El programa PANE comprenden las autopistas libres (que son las Redes Arteriales) y las Autopistas interurbanas. Estas últimas decidieron los autores del programa que fueran de peaje, pero financiadas, o bien por particulares, o con una financiación mixta (parte del Estado y parte particulares) o bien con financiación total del Estado, pero en cualquier caso, de peaje, es decir, con pago del derecho de tránsito.

Ahora, según el acuerdo del Consejo de Ministros ya citado, se pretende dar solución, dicen que definitiva, para los accesos a Madrid con cinco autopistas de peaje.

Transcribimos la descripción de estas autopistas que ha sido ofrecida por el Ministerio de Obras Públicas.

Son las siguientes:

**Madrid-Guadalajara.**—La nueva autopista de Aragón, con la denominación A-2 en su ordenación territorial de la zona del corredor, entre Madrid y Guadalajara, se puede dividir en estas dos subzonas: Madrid-Alcalá de Henares y Alcalá de Henares-Guadalajara.

La salida de Madrid se efectuará por dos puntos distintos que se unen en Alcalá de Henares, denominados Acceso Norte de la A-2 y Acceso Sur de la A-2, y en el recorrido hasta Guadalajara se han previsto los enlaces de San Fernando, Alcalá de Henares-Oeste, Alcalá de Henares-Norte, Meco, Guadalajara 1 y Guadalajara 2.

El Acceso Norte de la A-2 tiene su origen en el punto final del tramo Jarama (Paracuellos)-Dominicos (N-1) del quinto cinturón de la Red Arterial de Madrid, situado en la carretera local de Paracuellos del Jarama a Fuente el Saz, continúa siguiendo la dirección Oeste-Este, pasando por encima de las zonas de los aeropuertos de Barajas y Torrejón de Ardoz para introducirse en el término municipal de Alcalá de Henares y unirse con el Acceso Sur de la A-2, en el denominado enlace Alcalá-Norte.

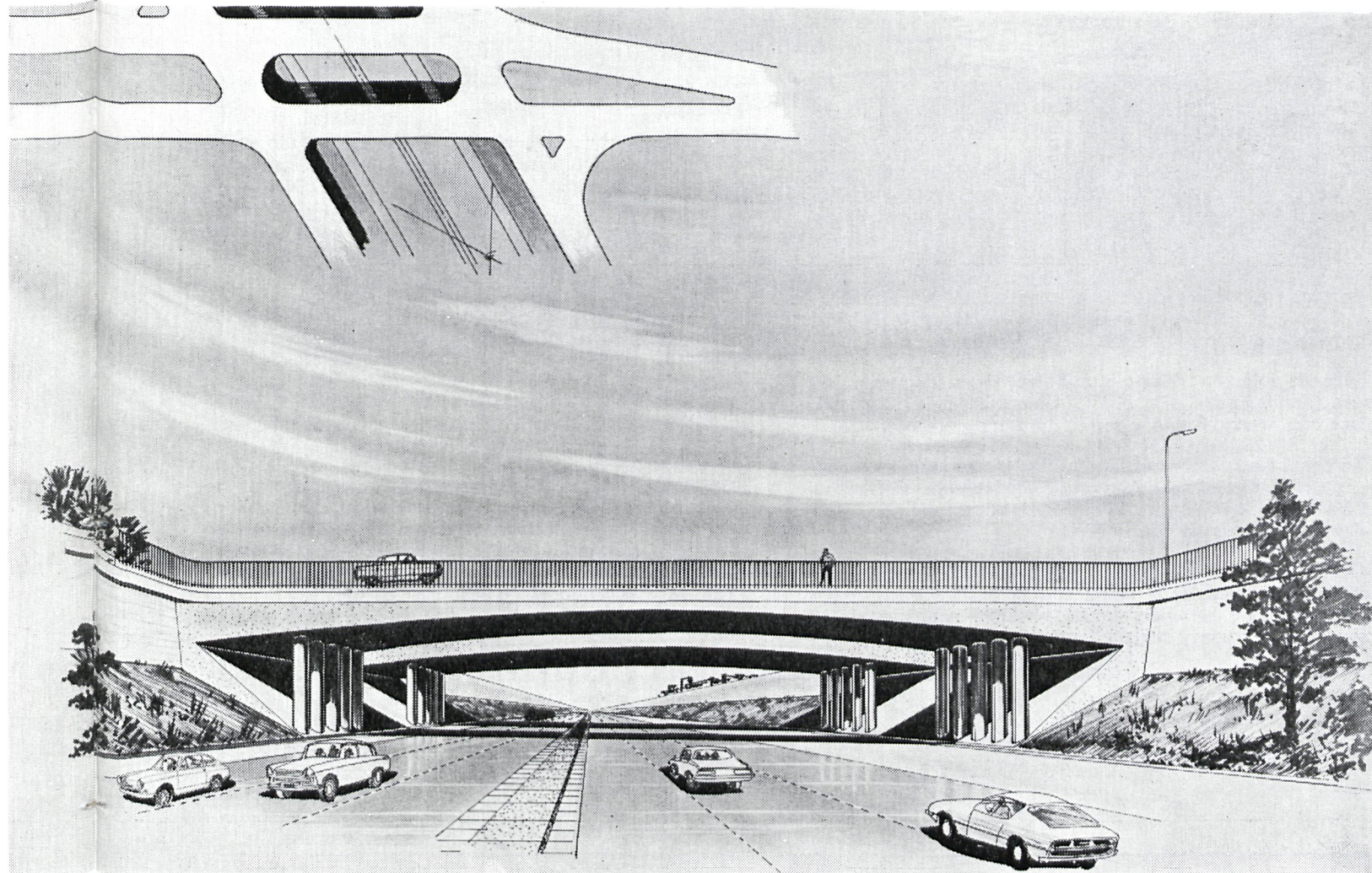
El Acceso Sur de la A-2 tiene su origen en el enlace del cuarto cinturón de la Red Arterial de Madrid con el acceso O'Donnell. Toma la dirección Oeste-Este y pasa al Sur de Coslada para llegar al denominado enlace de San Fernando; rodea Torrejón por el Sur y cambia de dirección para dirigirse a Alcalá de Henares.

**Autopista Madrid-Arganda.**—Esta autopista, de sólo 14 kilómetros, tiene su mayor dificultad en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 11 al 24, desde el paso superior del enlace con Vallecas donde termina el tramo construido con características de autopista, hasta el nuevo puente sobre el río Jarama, en Arganda.

Para resolver esta dificultad se construirán once pasos superiores e inferiores sobre caminos actuales, que en el futuro asegurarán la comunicación entre zonas a un lado y otro de la autopista, sirviendo la urbanización y enlaces.

**Autopista A-4.**—Parte del enlace previsto en el cuarto cinturón y discurre por el trazado planeado en la red arterial de Madrid y el sistema nacional de autopistas, recorriendo los términos de Valdemoro, Pinto, Griñón y Toledo, para llegar al denominado enlace de Mora-Orgaz y captar desde allí el tráfico de Andalucía por medio de la carretera que va de Madridejos a Consuegra y Mora.

La longitud aproximada de esta autopista es de unos 96 kilómetros.



La solución adoptada consiste en el acondicionamiento de los tramos correspondientes de las carreteras entre Orgaz y Mora, y Mora y Madrideojos, con objeto de evitar el paso por las respectivas poblaciones, se incluyen las variantes de Mora y Madrideojos.

*Autopista A-5: Madrid-Valmojado.*—A partir del enlace previsto para la misma en el cuarto cinturón de la Red Arterial de Madrid, el trazado de esta autopista discurre por núcleos urbanos de la importancia de Alcorcón, Leganés, Móstoles, Fuenlabrada, Navalcarnero y Valmojado. Como nota a destacar se incluye un ramal para enlazar con la C-501, a San Martín de Valdeiglesias, que da acceso a la zona de los embalses del Alberche.

La autopista comienza en la prolongación de la calle de la Oca, en la intersección de ésta con la futura plaza Elíptica-Alcorcón (zona de las Cambrijas), aproximadamente en la línea de división de los términos municipales de Carabanchel Alto y Leganés. Cruza la carretera de Leganés a Alcorcón, muy próxima al límite de sus términos municipales y se dirige hacia el corredor entre Móstoles y Fuenlabrada, pasando por la única zona posible. Atraviesa los términos municipales de Móstoles, Moraleja de Enmedio y Arroyomolinos. El enlace con la N-V tiene lugar a la altura del punto kilométrico 34.

*Autopista A-6: Madrid-Valle de los Caídos.*—En esta autopista se introduce una variedad interesante, que consiste en poner en contacto el cuarto cinturón desde dos puntos: enlace de Valladares para servir al sector Norte de Madrid, y enlace de Boadilla, que servirá al sector Sur. A través de estos puntos se enlaza con la autopista, ya en servicio, entre Villalba y Adanero.

El trazado previsto discurre al Sur de la actual carretera de La Coruña, N-VI, y servirá a núcleos residenciales muy numerosos como Aravaca, Pozuelo de Alarcón, La Cabaña, Montepríncipe, Monteclaro, Pradolargo, Majadahonda, Bonanza, Las Lomas, Las Rozas, Castillo de Villafranca, Villanueva del Pardillo, Fuentelasierra, Valdemorillo, Galapagar, Colmenarejo, Los Arroyos y, muy especialmente, El Escorial, uniéndose a la autopista ya existente y, a través de ella, con Avila y Segovia.

La red viaria existente en este mismo sector, comprende como carreteras principales de largo recorrido la N-VI, de la que en Villalba nace la A-6, explotada en régimen de concesión (Villalba-Villacastín-Adanero y Villalba-Valle de los Caídos). La C-505 entre Las Rozas y El Escorial tiene éste como extremo de los viajes de más largo recorrido. El resto de las carreteras de la red son de carácter local.

Y se presentan estas cuatro soluciones posibles:

Primera solución: Norte. Enlace de la Zarzuela, Las Rozas, Torrelodones, Hoyo de Manzanares, Collado-Villalba, Alpedrete enlace con la actual A-6.

Segunda solución: Norte-Sur. Enlace de la Zarzuela, Las Rozas (donde cruza a la N-VI), Colmenarejo, El Escorial, enlace con la actual A-6 y ramal de unión con la N-VI.

Tercera solución: Sur (Húmera). Enlace de Húmera (cuarto cinturón), Pozuelo de Alarcón, Majadahonda, Villanueva del Pardillo, Colmenarejo, El Escorial, enlace con la actual A-6 y ramal de unión con la N-VI.

Cuarta solución: Sur (enlace de Boadilla). Enlace de Boadilla (cuarto cinturón) y unión con la tercera solución en las cercanías de la unión de los términos municipales de Pozuelo de Alarcón y Majadahonda.

La solución adoptada (la tercera y la cuarta), consta de dos ramas que nacen en el cuarto cinturón. La situada más al Norte enlaza con él en las proximidades de Húmera, siguiendo con dirección al Sur de Pozuelo de Alarcón y por la franja reservada en el Plan General de su término municipal, continúa hacia el Noroeste, pasando al Sur de Majadahonda y al Norte de Villanueva del Pardillo para, después, cruzar los Altos de Galapagar, pasar por las proximidades de Colmenarejo por el Sur del pueblo, dirigirse a continuación hacia el Norte con objeto de cruzar sobre el proyectado embalse del Aulencia, por su parte más estrecha, o sea, junto a la presa existente en la urbanización Los Arroyos.

Se continúa hacia el Norte bordeando esta urbanización por su parte Oeste. Después de cruzar el ferrocarril Madrid-Avila, se dirige hacia el Norte, enlazando con la A-6 y, a continuación, con la N-VI, frente a la carretera de la Diputación N-VI a Alpedrete.

El ramal Sur comienza en el enlace de Boadilla, continúa paralelamente a la carretera de la N-VI a Boadilla durante un pequeño tramo, y se dirige hacia el Noroeste a través de La Cañada, siguiendo a la llamada autopista de Pozuelo en el planeamiento de la Red Arterial de Madrid, para unirse al ramal Norte, cerca de la línea común de los términos de Pozuelo y Majadahonda.

Dice el Ministerio que, dada la dificultad para saber el orden de construcción de las distintas vías planeadas en la Red del Area Metropolitana de Madrid, así como las vías incluidas en los Planes de Ordenación de los municipios afectados, se han fijado todos los enlaces necesarios para un mejor aprovechamiento de la autopista y accesibilidad a las zonas que atraviesa, si bien en estudios posteriores podría deducirse la conveniencia de supresión de algunos de ellos.

Hasta aquí la transcripción de la nota sobre los nuevos accesos a Madrid.

El trámite de concesión no ha sido iniciado. Sólo se ha ofrecido el programa. Este tendrá que salir a información pública, pasar por organismos independientes del Ministerio de Obras Públicas, como son los de los municipios afectados, Area Metropolitana (veladora de las zonas verdes y de los volúmenes de edificación, como deberá ser), Canal de Isabel II, etc.

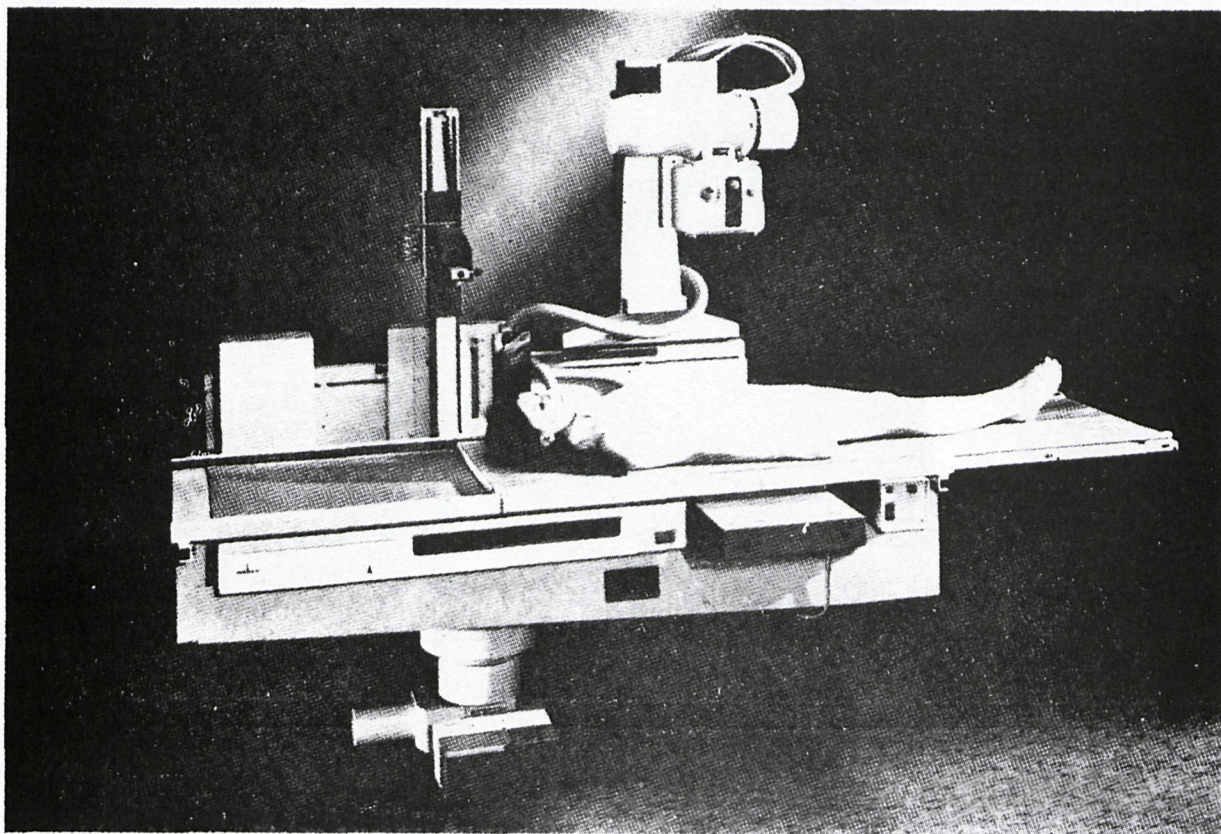
Por lo que respecta al público en general debemos creer —por nuestra parte, al menos— que con esto no termina la actuación del Ministerio de Obras Públicas en relación con los accesos y la Red Arterial de Madrid. Completado el III Cinturón (Paz y Manzanares), solamente del IV, el Ministerio ha abordado el tramo Norte. Lo demás está solamente en el papel. Y del V cinturón, ni en el papel.

No estamos al lado de los pesimistas que, a la vista de este programa de peaje, temen que les cueste mucho dinero salir de Madrid para alcanzar el primer pino. Tímidamente abordamos la creencia de que este programa es sumamente más ambicioso que el de cercanías del mismo Ministerio en 1971, pero pagando el derecho de tránsito.

F. H. M.

# SIEMENS

## Angiografía, incluso sin puesto de trabajo especial



Angiografía abdominal, de extremidades y torácica y flebografía: Vd. puede realizar cada una de estas exploraciones con la mesa radiológica telemandada SIREGRAPH A, gracias a la incorporación en el equipo del cambiador de placas PUCK, para secuencias de 3 imágenes s. en formato de 35 cm. x 35 cm. y todo ello sin limitar en nada el campo de aplicación universal de la SIREGRAPH-A, equipada con tubo delante de la mesa y seriador totalmente automático, con intensificador y TV.  
Desplazamiento automático desde la posición

de cateterismo delante del IE a la posición de angiografía sobre el cambiador PUCK. ¡Sólo con apretar una tecla!

Gobierno por tarjeta perforada de: reducción de kV, n.º de radiografías, inyección de contraste, desplazamiento por pasos del tablero en el caso de angiografía abdominal y de extremidades. Planigrafía y exploraciones en proyección oblicua, en cualquier basculación de la mesa.

Siemens, S. A.  
Departamento Electromedicina  
Orense, 2 - Madrid-20

## con el equipo radiológico Universal SIREGRAPH A de Siemens

MED-778

## SOFIA DE ESPAÑA UNA REINA PARA LA HISTORIA

**E**N las historias de las monarquías europeas —que es como decir de las de todo el mundo—, pocas mujeres han subido al Trono con un árbol genealógico tan copioso e importante como el de Sofía de Schleswig-Holstein Sonderburg Gluckburg, en el que figuran dos Emperadores de Alemania, ocho Reyes de Dinamarca, cinco Reyes de Suecia, un Rey y una Reina de Noruega, una Reina de Inglaterra y cinco Reyes de Grecia.

Cuando Sofía de Grecia viene al mundo, su madre, la entonces Princesa Federica, tenía veintiún años, y nueve meses antes había contraído matrimonio con el Príncipe Pablo de Grecia. La hija primogénita de los que andando el tiempo se iban a convertir en Reyes de Grecia, nació el 2 de noviembre de 1938, en el palacio de Psychico, al que le venía grande tal denominación, pues, en realidad, se trataba de una modesta residencia puesta a disposición del Príncipe heredero, situada en la periferia residencial de Atenas.

La Reina Federica da a luz en el salón principal de la residencia, mientras, según la tradición real, el Rey y el primer Ministro esperaban el feliz acontecimiento en una habitación contigua.

Sus padres deseaban que recibiese el nombre de Olga, como la bisabuela, nacida Gran Duquesa de Rusia y que fué se-



*“La Reina Doña Sofía es un regalo que Dios ha hecho a los españoles”*

JOSE MARIA PEMAN