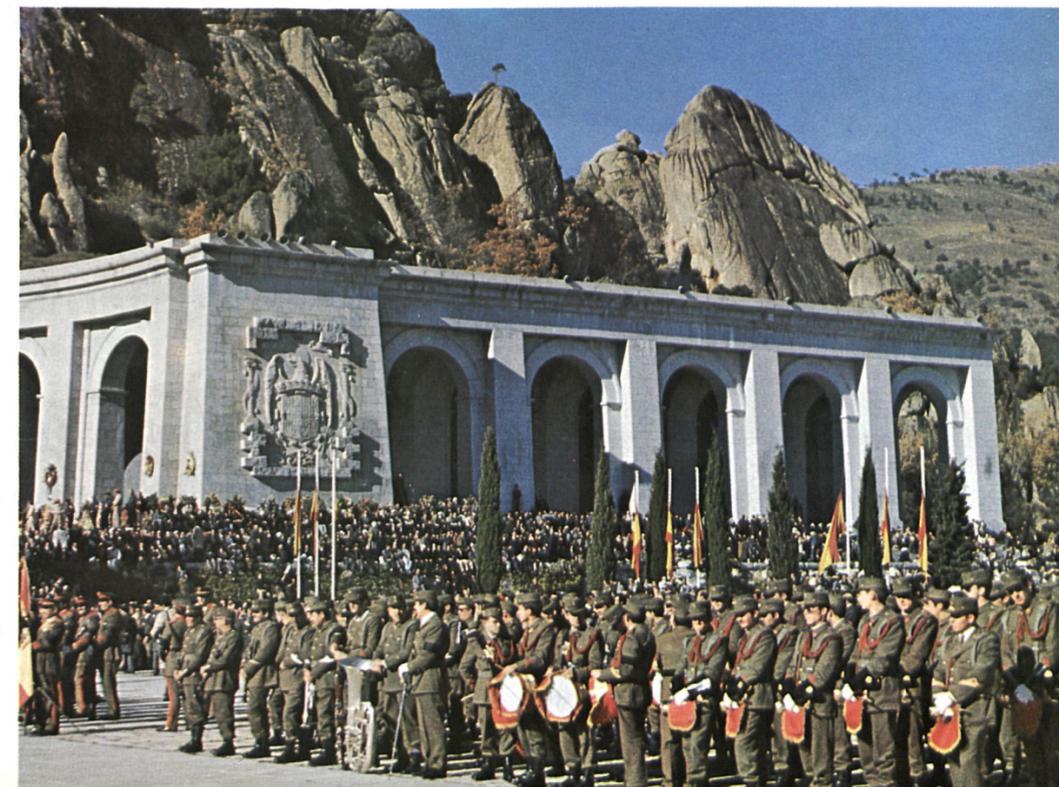




En el Valle de los Caídos, en tierra de la provincia de Madrid, reposan ya los restos mortales del Caudillo. El mismo escogió este pedazo de tierra de nuestra provincia para levantar su tumba. Y allí acudimos todos en el último homenaje al soldado ilustre y estadista ejemplar. Las banderas, firmes una vez más, esperan emocionadas el último paso del Gran Capitán, mientras la presencia de Su Majestad el Rey mantiene vivas las ilusiones.



Patria y del pueblo español toda vida personal. No cejéis en alcanzar la justicia social y la cultura para todos los hombres de España, y haced de ello vuestro primordial objetivo. Mantened la unidad de las tierras de España, exaltando la rica multiplicidad de sus regiones como fuente de la fortaleza de la unidad de la Patria.

Quisiera, en mi último momento, unir los nombres de Dios y de España y abrazaros a todos para gritar juntos, por última vez, en los umbrales de mi muerte: ¡Arriba España! ¡Viva España!

LAING



Residencia de Ancianos en Arganda, para la Excma. Diputación Provincial de Madrid

LAING

CONSTRUYE EN TODO EL MUNDO
125 AÑOS DE EXPERIENCIA EN OBRAS

LAING

EMPRESA CONSTRUCTORA, S. A. - CAPITAN HAYA, 1 - TELEFS. 4556100 - 4556700 - MADRID - 20

leche completa de vaca

3'10% materia grasa
con toda su crema



LUZ-PUBLICIDAD



disfrute de la calidad BEYENA
en su hogar, con envase nuevo
a estrenar todos los días



BEYENA

COOPERATIVA LECHERA BEYENA BILBAO · MADRID · SÁNTANDER



LA SOLUCION A LOS ACCESOS A MADRID RESUELTA CON CINCO AUTOPISTAS DE PEAJE



ENLACE PUENTE DE LOS REYES

DEL CUARTO CINTURON SOLO SE
TRABAJA EN EL TRAMO NORTE

REALIZACIONES HASTA EL PRESENTE:
PLANES REDIA Y PANE (1967)
Y DE CERCANIAS (1971)

LA longitud total de carreteras en España es de 140.000 kilómetros. De ellos, 80.000 son del Estado y 60.000 de las Diputaciones. Las carreteras nacionales llegan a los 20.000 kilómetros. Como red de carreteras, es suficiente para España. Digo como red de carreteras, no que tenga capacidad suficiente."

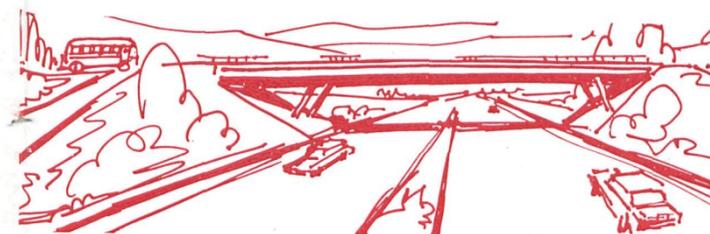
Esto afirmaba en enero de 1969 el entonces Director general de Carreteras don Pedro de Areitio.

Y surgió en 1967 el Plan REDIA, consistente en dotar a 5.000 kilómetros de la red nacional de una plataforma europea: arcenes de 2,50 metros cada uno, plataforma central para dos direcciones, de 3,5 metros cada dirección y reforma de trazado, limando curvas y salvando numerosos badenes, amén de evitar, hasta donde fuere posible, el paso por pueblos y ciudades.

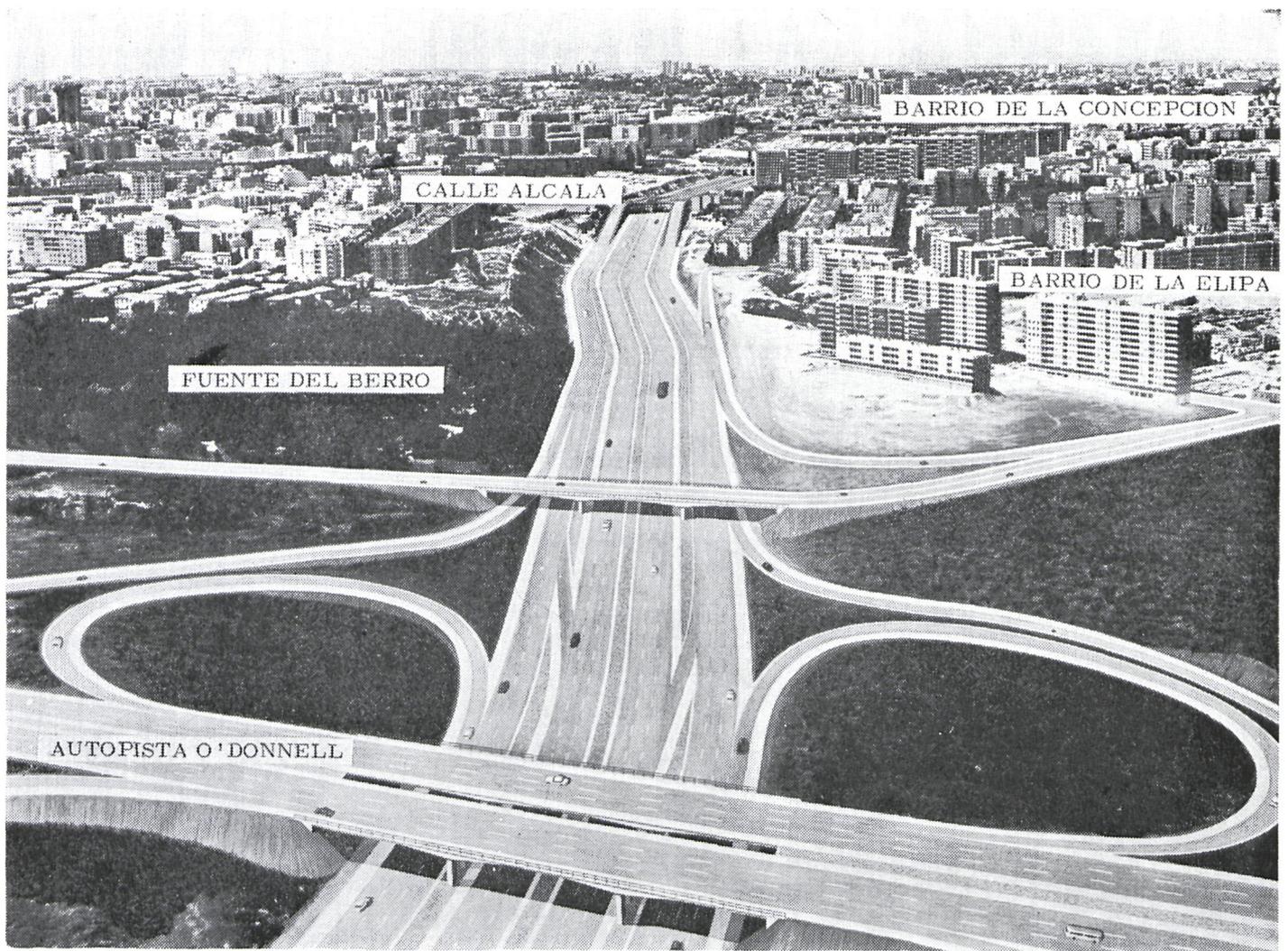
Al mismo tiempo, el Ministerio de Obras Públicas en aquel mismo año 1967 presentaba el Programa de Autopistas Nacionales Españolas, "P.A.N.E.". Del preámbulo de su introducción queremos resaltar, por su importancia, lo siguiente:

"Por las características propias de las autopistas, el beneficio que de ellas obtienen sus usuarios es susceptible de ser atribuido a personas concretas, lo que permite superar el concepto de servicio público indivisible inherente a la concepción tradicional de la carretera, ya que existe una demanda perfectamente diferenciada e identificada. Esto ha permitido, en la mayor parte de los países, la creación de autopistas de peaje. ("Peaje", como saben nuestros lectores, es el "derecho de tránsito")."

Pero es evidente que no todas las zonas donde se observa una congestión de tráfico admiten la implantación de autopistas de este tipo. Este es el caso de las redes arteriales que atienden al acceso de la ciudad, pues dadas las características del tránsito, la implantación del peaje supondría la pérdida de la esencia de la función a que deben responder estas vías, que no es otra sino la fluidez y rapidez de la circulación. En dichas zonas está justificada la



QUEDAN PENDIENTES DE EJECUCION LOS CINTURONES CUARTO Y QUINTO DE LA RED ARTERIAL DE MADRID



construcción de vías con gran capacidad que, aun revisitando una gran parte o todas las características de la autopista, por la naturaleza y localización de los servicios que prestan no deben considerarse como susceptibles de implantación en régimen de peaje. En tales circunstancias estas vías deben correr a cargo del Estado y, por consiguiente, su utilización deberá ser gratuita y su financiación llevarse a cabo por medio del cauce normal de los ingresos presupuestarios."

Las autopistas abiertas.

Estas últimas —frente a las primeras de peaje— se las conocen como autopistas abiertas. El desarrollo urbano de las ciudades españolas se ha producido a lo largo de las carreteras de acceso, transformando a éstas en ejes de los núcleos urbanizados y produciendo, como consecuencia, una mezcla del tránsito de largo recorrido y velocidad alta con el tránsito local y de servicio, con velocidades lógicamente mucho menores. Se ha producido un doble problema: la congestión de las carreteras, con las consiguientes molestias para el tránsito, peligro de accidentes, etcétera. De otra parte, ha coadyuvado este desarrollo al aumento de la congestión en el casco urbano, ya que la estructura radial obliga a que la comunicación de unos barrios con otros haya de hacerse pasando por el centro. Para resolver esta situación es preciso realizar una extensa e intensa labor de planeamiento que permita reservar los espacios necesarios para la construcción de las redes arteriales que el propio desarrollo urbano requiere. Esta labor de planeamiento ha de partir de unos estudios que permitan determinar con unas bases objetivas cuáles son las necesidades en la actualidad y su evolución futura, de forma que pueda proyectarse la red viaria de acuerdo con el tránsito que ha de soportar.

Estos problemas se plantearon en Madrid, convirtiendo el PANE los accesos en ejes de los núcleos, creando nuevos accesos para el tránsito de carretera. Este es el caso de las autopistas desde el enlace de Eisenhower a María de Molina, la antigua carretera de Aragón, el de la autopista de Valencia y el de la avenida de la Albufera, obras todas ellas terminadas ya en 1967. En servicio se encontraban ya las siguientes: En la N-II, el ramal al aeropuerto de Barajas; el que va desde el aeropuerto de Barajas al acceso al I.N.T.A. En la N-III, el acceso a Madrid de la carretera de Valencia. En la N-VI la de Las Rozas-Villalba.

Las autovías —no autopistas— existentes en aquella fecha eran éstas; Madrid-Alcobendas (por La Moraleja), plaza Castilla-La Paz y la variante de Fuencarral, todas ellas en la N-I. En la N-IV, la de Madrid-Ciudad de los Angeles. En la N-V, la avenida de Portugal; en la N-VI, la de Madrid-Las Rozas, y en la N-401, el paseo de Santa María de la Cabeza.

Vamos a referirnos ahora a las autopistas libres construidas y fechas que entraron en servicio: Variante de Torrejón, en la N-II, en el mes de septiembre de 1969, y el enlace de Villalba en la N-VI, en 1967.

El programa PANE, proporcionó a nuestra capital las siguientes autopistas abiertas: Nudo Norte-Manoteras; Manoteras-Alcobendas en la N-I; en la N-V el desdoblamiento Alcorcón-Madrid; en la VI, el enlace de Puerta de Hierro; el acceso Las Rozas-Nudo Norte en la misma radial. El nuevo acceso de la carretera de Toledo, el de la de Extremadura, el paso superior de la N-IV y el tratamiento autopista Barajas-Torrejón.

Hay que resaltar, sobre todo, la construcción de las autopistas de la Paz y del Manzanares que, enlazando en el Sur de la ciudad, permiten alcanzar cualquier zona de la misma sin necesidad de utilizar las calles existentes, ya