

XI

OBRAS Y VIAS PROVINCIALES

Carreteras.—Estado de las mismas y consignaciones hasta el año 1924.

Conservación y reparación.

Construcción.

Impulso dado a las obras desde 1924 hasta 1929.

Aumento de los sucesivos presupuestos.

Construcción de carreteras y caminos.

OBRAS Y VIAS PROVINCIALES

CARRETERAS.—ESTADO DE LAS MIS- MAS Y CONSIGNACIONES HASTA EL AÑO 1924.—CONSERVACION Y RE- PARACION.—CONSTRUCCION



EN el ejercicio 1922-23, o sea al advenimiento del Directorio militar, el número de kilómetros en conservación a cargo de la Diputación era 586. Para su entretenimiento se consignó dicho año, para piedra, 175.000 pesetas, cantidad exigua, aunque mayor que en años anteriores, en que no se había pasado de un promedio de 120.000 pesetas. Por otra parte, de estas cantidades nunca se gastaba el total por declararse desiertas gran número de subastas, a causa, indudablemente, del retraso de los pagos, dando lugar a que entre los plazos de aprobación, anuncios previos de subasta, etc., transcurriese el ejercicio sin ordenarse la ejecución por administración y, aun ordenándose, sin librar cantidad para hacer efectivo el acuerdo.

En elementos de maquinaria para la consolidación de los afirmados sólo se disponía de nueve cilindros de tracción animal, de 4 a 5 toneladas, y unas ocho o diez cubas para el riego. Para el empleo de la piedra en bacheos, ya que a otra cosa no se alcanzaba, se consignaron dicho año 50.000 pesetas, también máxima a que en ningún año anterior se había llegado. En total, para todo el servicio de conservación, incluyendo sueldos de peones camineros y capataces, adquisición de material y herramientas, y cantidades pequeñas para

reparación de desperfectos de verdadera urgencia, se alcanzaba la cantidad de 534.075,20 pesetas.

El número de obras de construcción era relativamente grande. En el expresado ejercicio figuraban veintitrés; pero como la cantidad consignada para todas ellas (260.207,66 pesetas) era completamente insuficiente, los trabajos se hacían necesariamente con gran lentitud, dilatando los plazos de ejecución y concediendo prórrogas a que moralmente los contratistas tenían derecho, desde el momento que no figuraban para sus respectivas obras las consignaciones requeridas. Lo invertido en construcción, incluyendo personal técnico, fué de pesetas 357.207,66, y el presupuesto total de la Sección, 871.282,86 pesetas.

IMPULSO DADO A LAS OBRAS DES- DE 1924 HASTA 1929.—AUMENTO DE LOS SUCESIVOS PRESUPUESTOS

En los seis años a que se refiere esta Memoria se ha terminado la construcción de 62 kms. de carretera, llegando por este concepto el número de kilómetros a 648. Se ha hecho además cargo la Diputación de la conservación de los 136 kms. de caminos vecinales construídos por el Estado en esta provincia, y lleva, a su vez, construídos 30 kms. más.

En total tiene, por lo tanto, en conservación 814 kms., en lugar de los 586 kms. que tenía al advenimiento del Directorio.

Las cantidades invertidas en la conservación de carreteras y caminos han ido aumentando considerablemente, a medida que el próspero estado del erario provincial lo ha permitido, llegando a gastarse en el presupuesto de 1928 1.075.926,68 pesetas entre piedra y mano de obra, 400.000 en riegos asfálticos y firmes especiales y 20.000 pesetas en gastos de explotación de maquinaria, formando un total, agregando también las 64.066,17 pesetas que el Estado entrega para conservación de sus caminos, de 1.561.992,85 pesetas empleadas en el mejoramiento de los afirmados.

Para los trabajos de consolidación se han adquirido ocho máquinas apisonadoras de 15 a 18 toneladas, de vapor y aceite pesado, de los tipos más modernos; cuatro tanques auto-

móviles de riego, ocho escarificadoras, y se ha llegado, en cilindros y cubas de riego y tracción animal, a 14 y 19, respectivamente, adquiriéndose en el año de 1929 dos máquinas más de 15 toneladas y una de 8 para firmes especiales, y otros seis tanques automóviles de riego.

También se han adquirido un grupo moto-bomba para agotamientos; indicadores de carreteras, de peligro, y se han rotulado todas las entradas y salidas de los pueblos por carreteras del Estado o provinciales con letreros formados con azulejos, letras blancas de $0,20 \times 0,10$ sobre fondo azul, colores de máxima visibilidad, según se determinó en el reciente Congreso de la Ruta.

Con las cantidades empleadas en conservación y reparación se va consiguiendo mejorar considerablemente el estado de las carreteras y caminos, que habían llegado a estar intran-sitables, si bien, por su mismo atraso, aún falta el empuje dado en el próximo presupuesto en que aún se aumentan en más de 500.000 pesetas las cantidades mencionadas.

Aparte de los afirmados corrientes —que para la habilitación del tránsito era la primera labor a acometer—, con las cantidades consignadas en los sucesivos presupuestos para firmes especiales se han ido construyendo en los trozos más necesarios, entre los que pueden citarse el kilómetro 1,200 y las avenidas del paso superior de M. Z. A. de la carretera de Aranjuez a la Barca de Añover, adoquinado con basalto sobre base de hormigón; las travesías de Getafe y Leganés, en la carretera de la general de Andalucía a la de Extremadura, en igual forma; la de Colmenar de Oreja, en la carretera de Aranjuez a Brea, adoquinada con granito porfídico sobre base de hormigón; de hormigón en masa con bordillos de lo mismo y aceras de cemento, la Travesía de Vicálvaro, en la carretera del cementerio de Nuestra Señora de la Almudena a Mejorada; de hormigón en masa con riego de betún asfáltico, la de San Martín de Valdeiglesias, en el camino de San Martín al límite de la provincia de Avila; riego de betún asfáltico por penetración, en los kilómetros 1, 2 y 3 de la carretera de Aranjuez a Brea (calle de la Reina); lechacado de cemento en el km. 4 de la misma carretera, y riegos asfálticos superficiales en los kms. 1 y 2 de la carretera de Hortaleza y Canillas, 1 al 5 de la de Colmenar Viejo a Manzanares, 18

al 23 de la de Manzanares a la de La Granja, trozo entre Moralarzal y Villalba; 2 y 3 de la del cementerio del Este a la de Mejorada; 4 al 8 de la general de Andalucía a la de Extremadura; km. 1 de la de Miraflores al Puerto de la Marcuera, travesía de Miraflores; km. 1 al 13 de la de Chinchón, por Villaconejos, al Embocador.

CONSTRUCCION DE CARRETERAS Y CAMINOS

En el lapso de tiempo a que venimos haciendo referencia se han terminado y abierto al tránsito, según ya hemos dicho, 62 kilómetros de carretera, construídos con fondos propios, y 30 de caminos vecinales, parte con la subvención del Estado y parte con fondos propios y algún auxilio de los pueblos.

Estos trozos son los siguientes:

Carreteras y caminos provinciales.—Colmenar de Oreja a Fuentidueña, sección del Monte de la Encomienda, 5 kms.; Talamanca a Valdepiélagos, 5 kms.; San Martín de la Vega a la general de Andalucía, tercer trozo, 5 kms.; Colmenar Viejo a Guadalix, 19 kms.; Guadalix a Navalafuente, 5 kms.; Mejorada a Velilla, 4 kms.; de la de Navalcarnero a la de Almorox al Sotillo, 5 kms.; San Martín de Valdeiglesias al límite de la provincia de Avila, 6,300; puente de hormigón armado sobre el río Guadalix, en la carretera de Guadalix a Navalafuente.

Caminos vecinales.—Cercedilla al Sanatorio de la Fonfría, 2,500 kms.; Gargantilla a Navarredonda, 3,500 kms.; Zarzalejo a la Cruz Verde, 3,50 kms.; Villarejo de Salvanes a Tielmes, 9.000 kms.; del km. 41 de la carretera de Castellón a Valdelagua, 11 kms.

Actualmente hay en construcción muy adelantada 105 kms. de caminos vecinales y unos 25 de caminos o carreteras construídos con fondos propios, aparte de unos 20 kms. de habilitación de caminos rurales, que ya, por su mucha necesidad, se han considerado de verdadera urgencia.

Por otra parte, están ya redactados y pendientes de trámite la casi totalidad de los 214 kms. del resto del Plan provincial, y en el año 1929 seguramente quedarán todos en ejecución.

Réstanos, por último, manifestar que para todas las aten-



DIPUTACION PROVINCIAL DE MADRID

VÍAS DE COMUNICACION
EN LA PROVINCIA

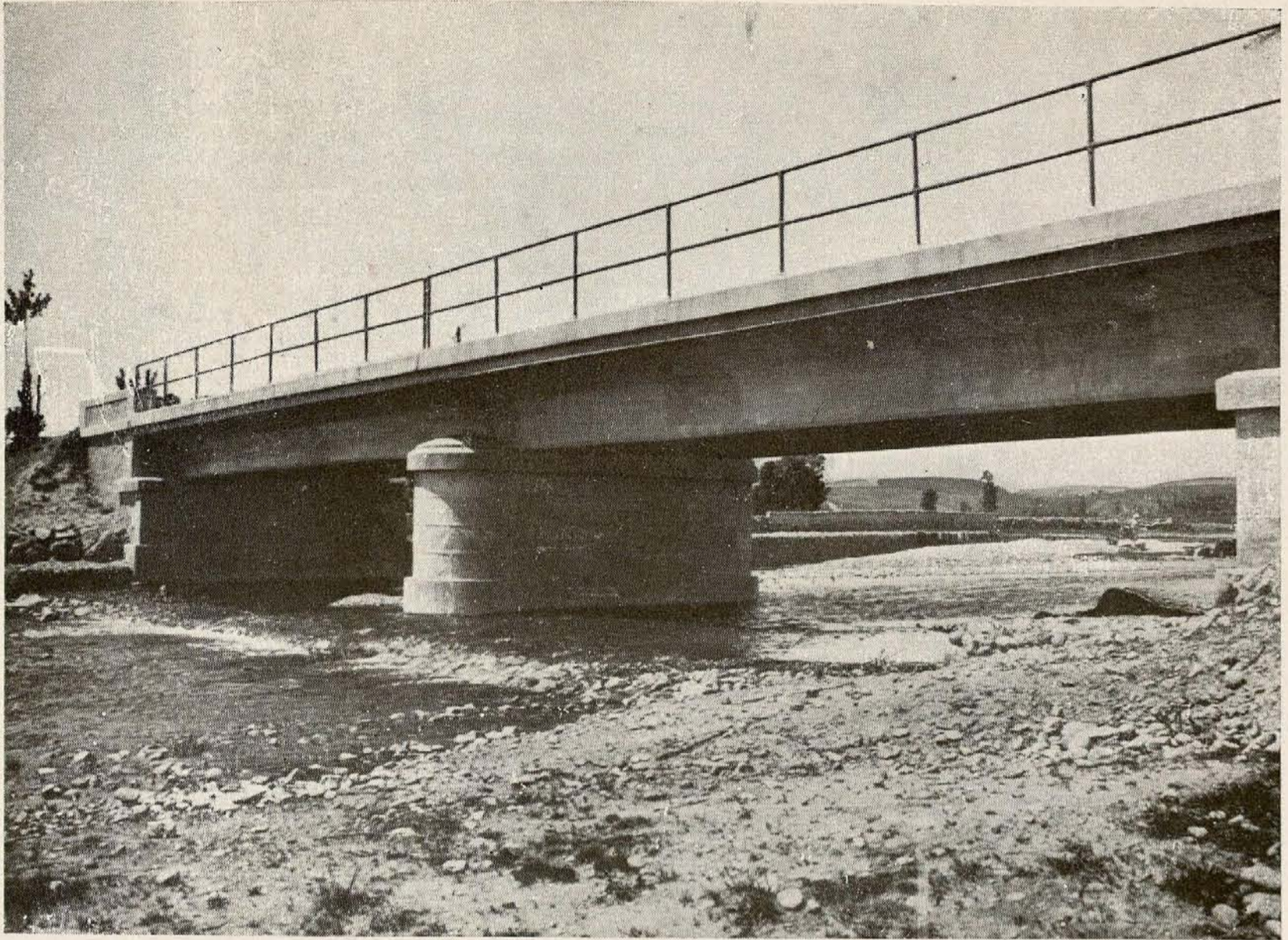
= AÑO 1889 =

ESCALA 1:50000

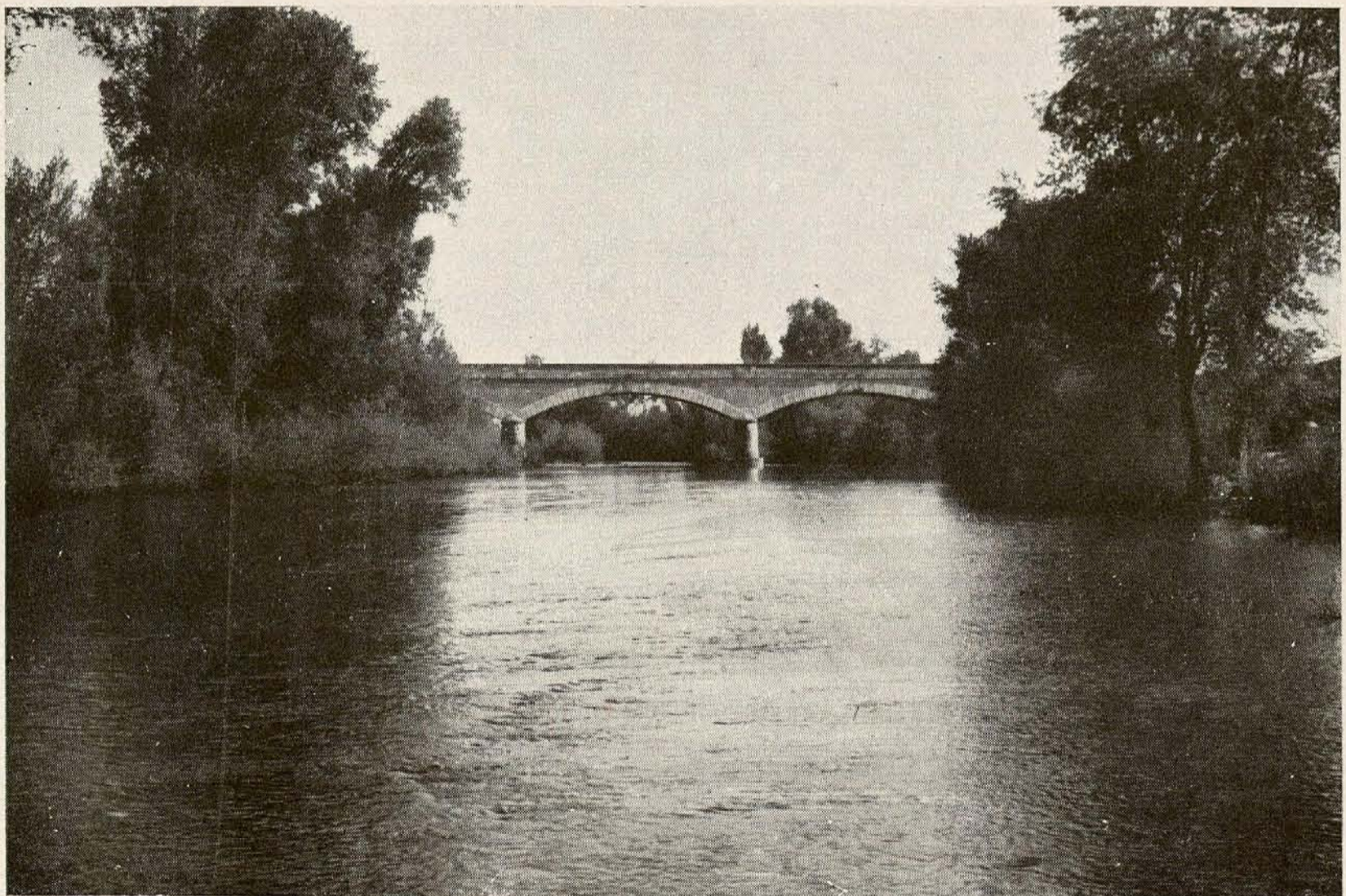


ciones expuestas se ha llegado, en el presupuesto que acaba de finalizar, a invertir la cantidad de 2.643.568,38 pesetas (sin incluir la subvención del Estado para la construcción de caminos), cuya comparación con la de 871.282,86 pesetas del año 23 da clara idea del avance obtenido por la Corporación, en lo que a obras de conservación y construcción de carreteras se refiere, y la preferente atención que a ellas dedica.



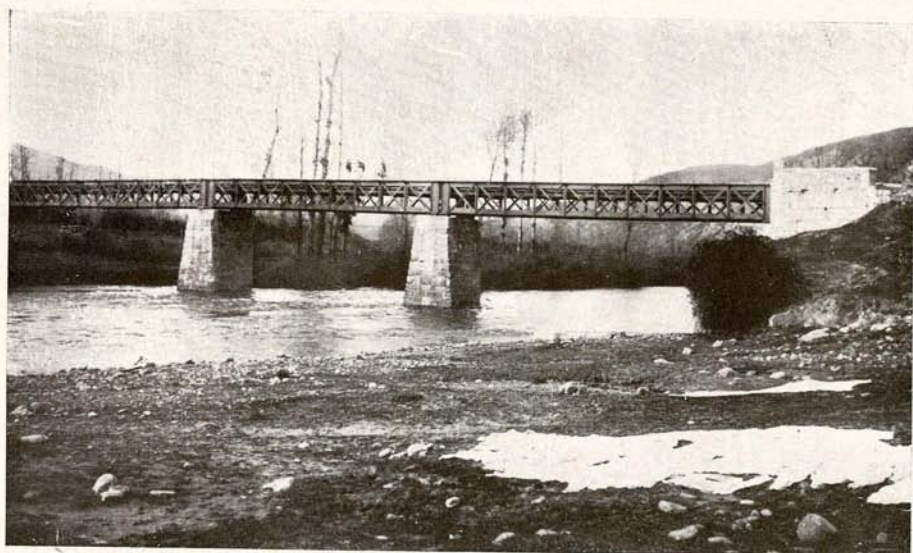


Vías y Obras Provinciales.—Puente sobre el río Guadalix en el camino vecinal de la Sierra a Navalafuente.

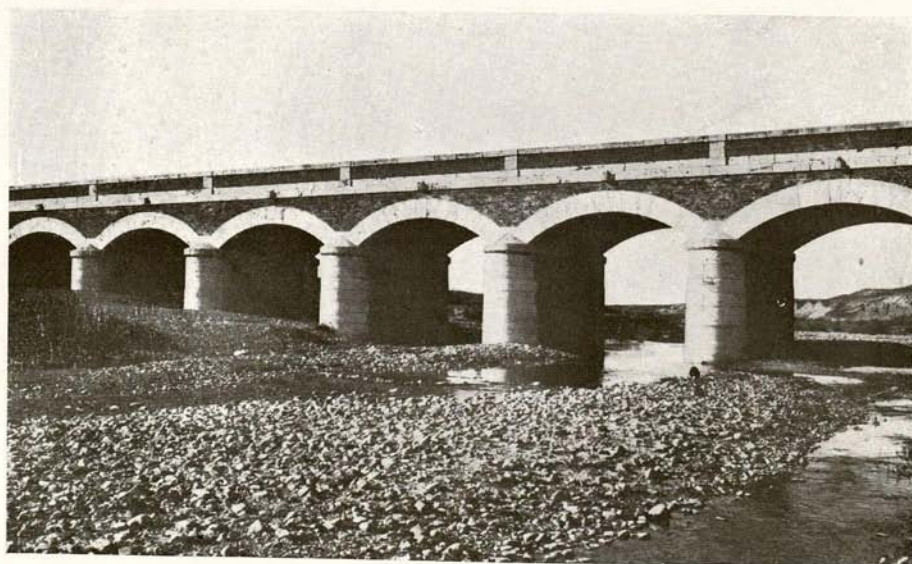


Vías y Obras Provinciales.—Puente sobre el río Jarama, en la carretera provincial de Madrid a Francia por Irún, a Algete.



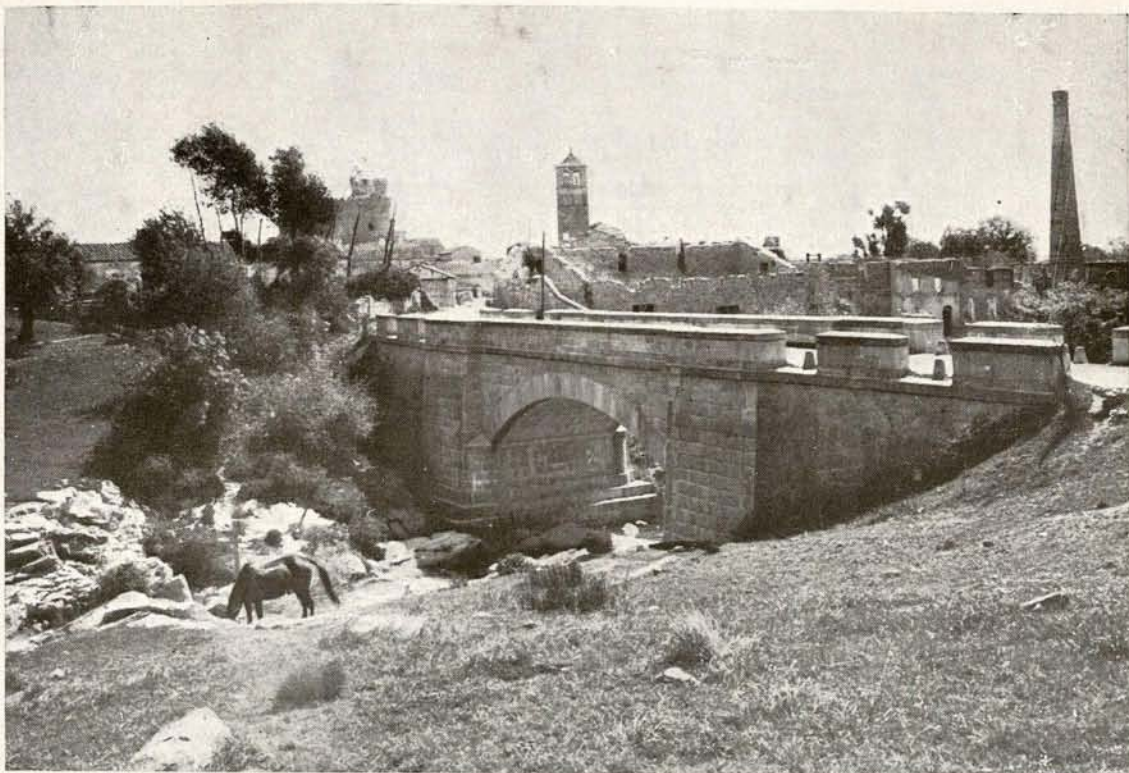


Vías y Obras Provinciales.—Puente de Torremocha, sobre el río Jarama.

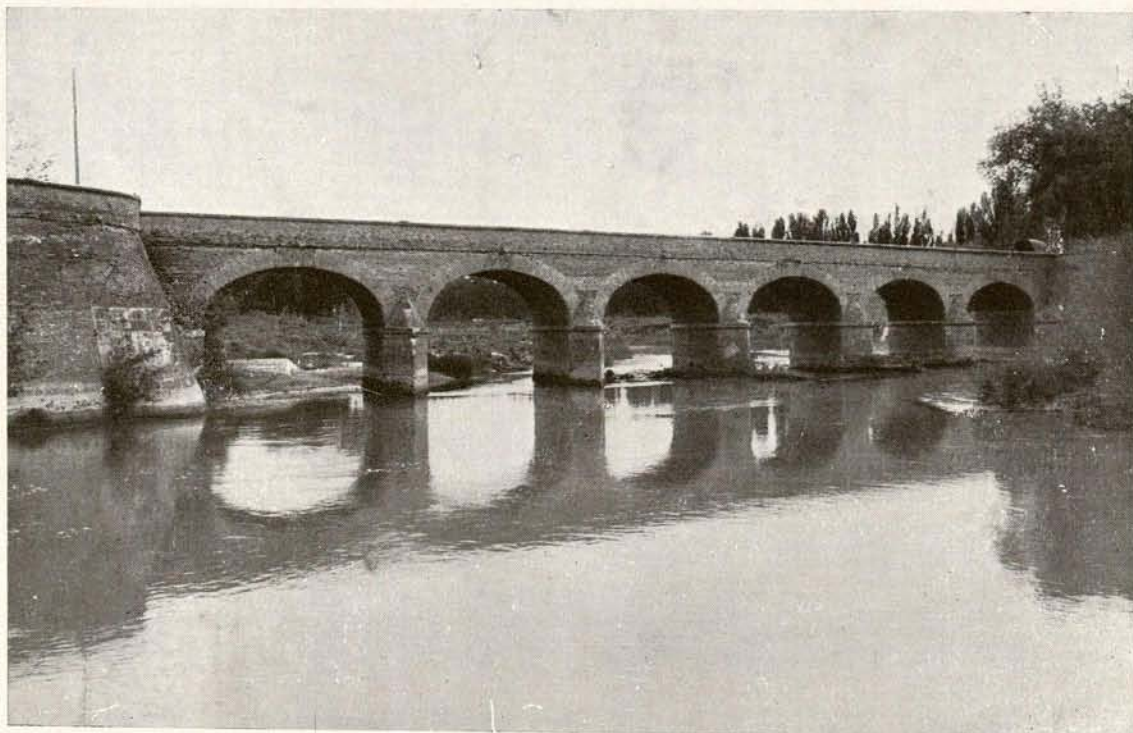


Vías y Obras Provinciales.—Puente sobre el Torote en la carretera provincial de Alcalá de Henares a Cobeña





Vías y Obras Provinciales.—Puente sobre el Manzanares en la carretera provincial de Colmenar a Miraflores.



Vías y Obras Provinciales.—Puente sobre el río Alberche, en la carretera provincial de Navalcarnero al límite de la provincia.





Vías y Obras Provinciales.—Pontón en el camino provincial de San Mamés.

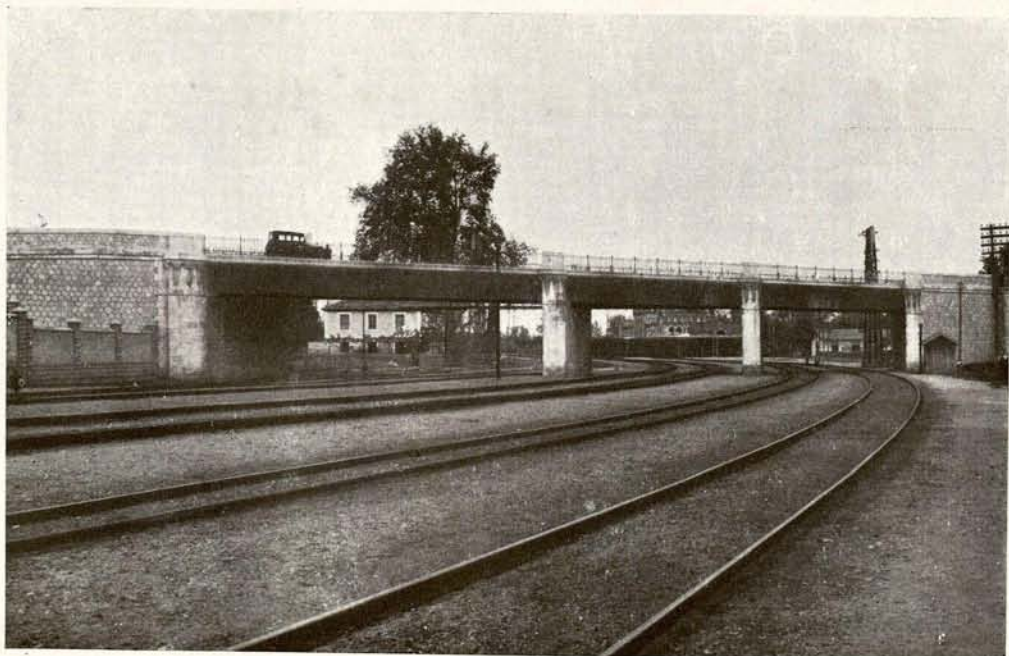


Vías y Obras Provinciales.—Puente en el camino de la carretera general de Francia a Montejo de la Sierra.





Vías y Obras Provinciales.—Camino vecinal de Gargantilla a Navacerrada. •



Vías y Obras Provinciales.—Paso superior al ferrocarril de M. Z. A. en la carretera de Aranjuez a la Barca de Añover.

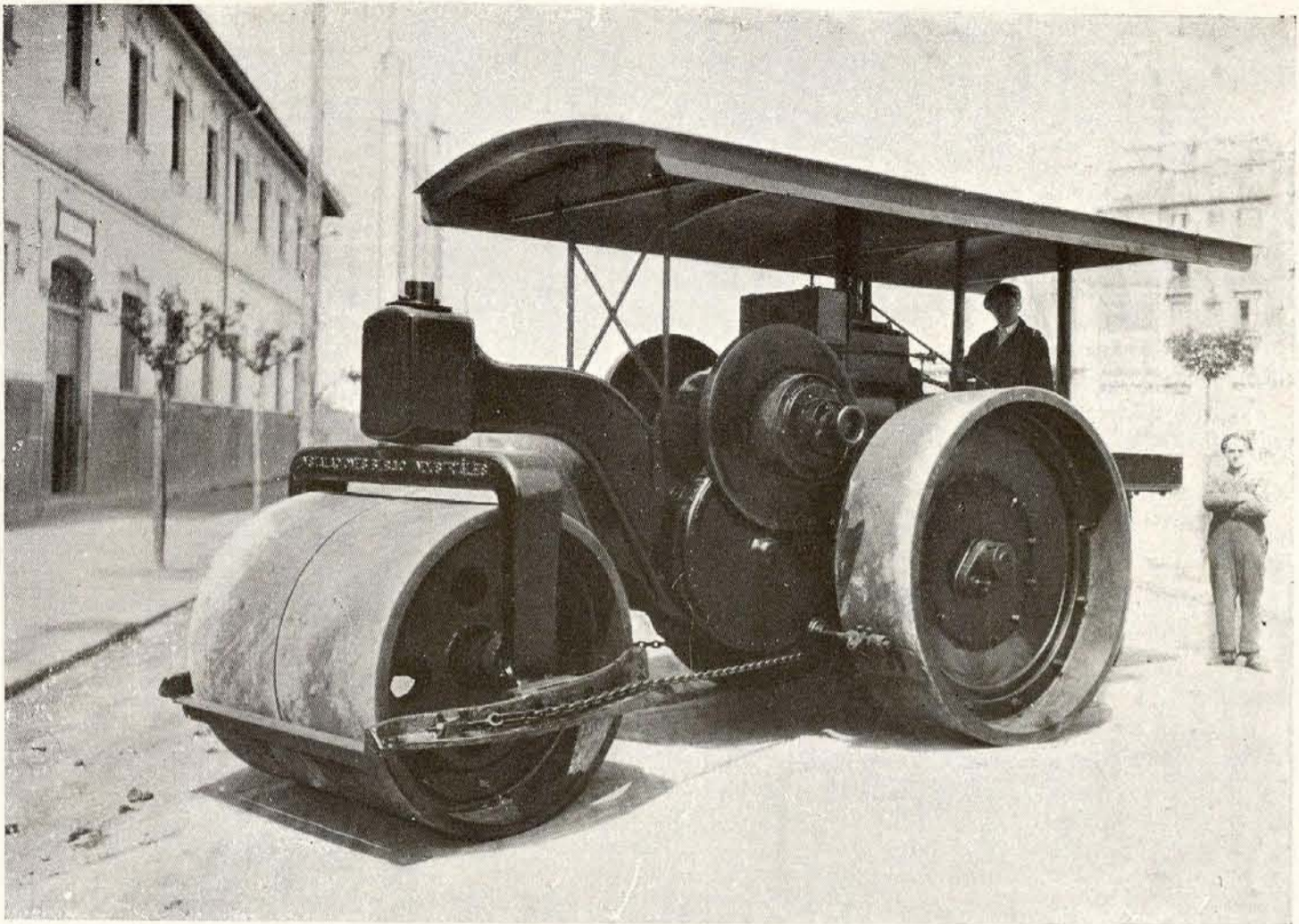


Vías y Obras Provinciales.—Modelo de rotulación de pueblos, en azulejos, letra blanca sobre fondo azul, colocada en todas las entradas de caminos y carreteras.

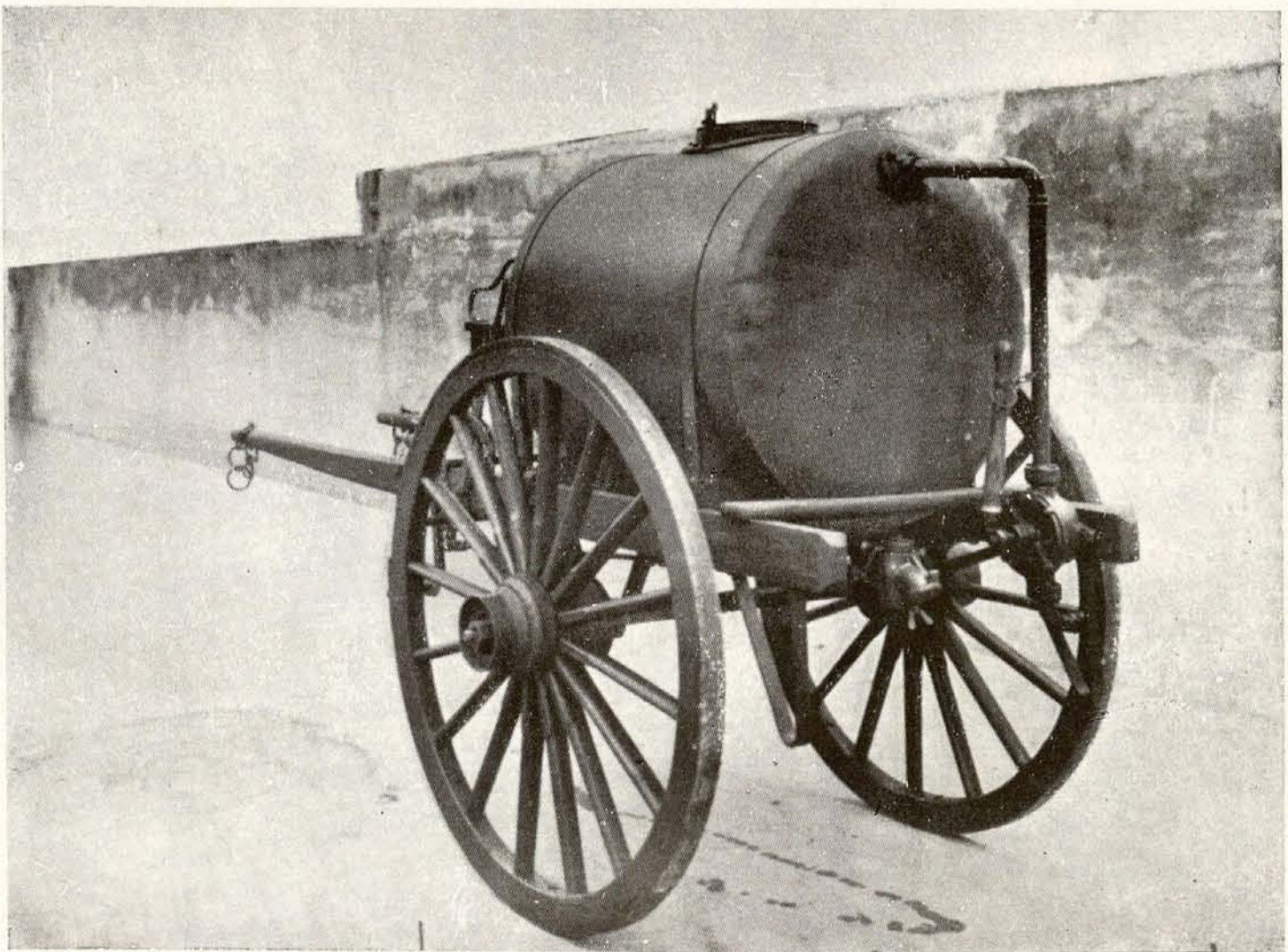


Vías y Obras Provinciales.—Casilla de peones camineros en el camino de Colmenar Viejo a Guadalix.



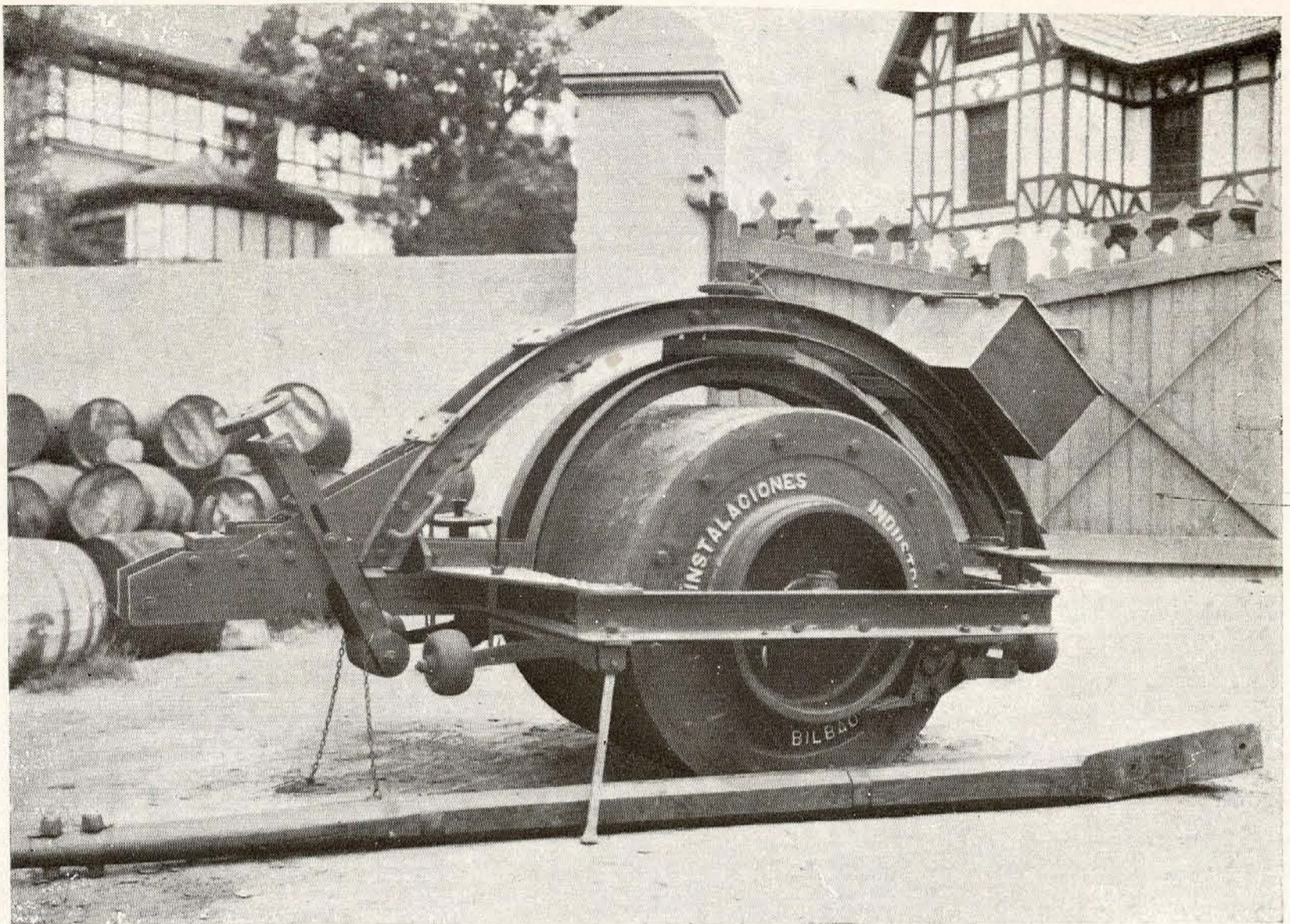


Vías y Obras Provinciales.—Máquina apisonadora.

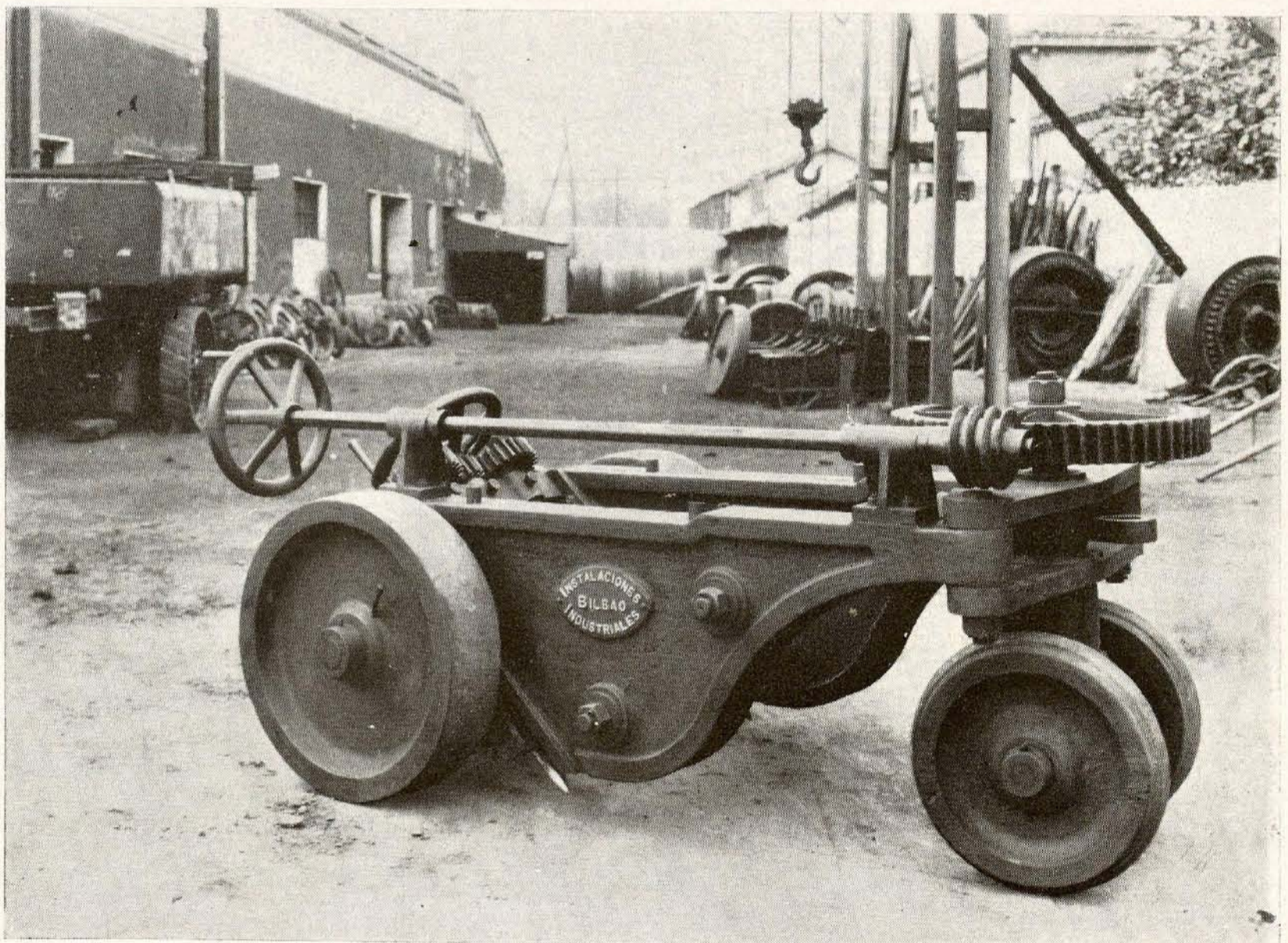


Vías y Obras Provinciales.— Tipo de cuba para riego, de tracción animal, para el servicio de carreras.





Vías y Obras Provinciales.—Tipo de cilindro de tracción animal.



Vías y Obras Provinciales.—Tipo de escarificadora.



XII

SERVICIOS FORESTALES

SU ACTUAL SITUACION Y DESARROLLO

SERVICIOS FORESTALES

SU ACTUAL SITUACION Y DESARROLLO



HASTA 1929 la Diputación limitaba su actuación, en relación con este servicio y en cumplimiento de las disposiciones vigentes, a consignar en sus presupuestos pequeñas cantidades con destino a la adquisición de árboles, especialmente moreras, para la repoblación del arbolado de las carreteras.

A partir del año 1924, y siguiendo el impulso dado a todos los servicios provinciales, la Diputación se ha preocupado también de éste y, además de consignar cantidades más importantes en sus presupuestos para la compra de árboles, ha establecido dos viveros propios, uno en Manzanares el Real y otro en Aranjuez, de donde ya se sacan unos 2.000 árboles, esperándose que a partir del año 1930 se obtendrá una producción normal de unos 7.000 árboles anuales.

Además, la Corporación ha adquirido la Dehesa del Batán, en Alcalá de Henares, por 100.000 pesetas, y la ha cedido al Estado para que en ella se instale el vivero central de la provincia, que se encuentra actualmente en período de formación, y en breve comenzará a explotarse.

En cumplimiento del R. D. del ministerio de Fomento de 8 de mayo de 1928, la Diputación provincial encomendó al ingeniero de Montes D. Antonio del Campo y Larios la confección de un proyecto de restauración arbórea, arbustiva y herbácea de la provincia.

En ejecución del citado plan, la Diputación viene realizando la repoblación de los montes denominados "Dehesa de Na-

valcarbón", del Ayuntamiento de las Rozas; "Cerro del Castillo", de Collado Mediano; "Soto de Marimartín e Islas", de Mejorada del Campo; "El Saceral", de Chozas de la Sierra; "Cerros del Pendón", de Bustarviejo; "Soto Heredad de la Torre", de Algete; Dehesa Boyal, de Majadahonda, y diferentes predios de los Ayuntamientos de Pozuelo y Aravaca.

Asimismo ha concertado con los Ayuntamientos de Fuen-
carral y Alcobendas el arrendamiento del Monte de Valdela-
tas para establecer en él el Parque Norte de Madrid, y ha
concedido a los Ayuntamientos de Lozoya, Pinilla del Valle,
Chozas de la Sierra, Braojos y Canencia anticipos reintegra-
bles, para que demoren la corta de leña en sus montes, en
una cuantía que excede de 20.000 pesetas.

Réstanos añadir, como prueba del impulso que la Diputa-
ción provincial de Madrid viene dando a este servicio, que
en el presupuesto del año 1929 se consignaron para atencio-
nes del mismo crédito por valor de 120.000 pesetas, y que en
el recientemente votado para el ejercicio de 1930, en que se
supone ha de estar en pleno desarrollo el plan de repoblación
forestal, la cifra consignada se eleva a 310.000 pesetas.



Servicios forestales.—Vivero de Manzanares el Real.



Servicios forestales.—Calle de la Reina en Aranjuez, carretera provincial de Aranjuez a Brea de Tajo, firme de hormigón asfáltico.



XIII

PLAZA DE TOROS DE MADRID

Su origen.

Nueva y monumental Plaza de Toros.

PLAZA DE TOROS

SU ORIGEN



EL Rey Don Fernando VI, por su Pragmática dada en San Lorenzo el día 5 de noviembre de 1754, concedió, con carácter de perpetuidad, a los Hospitales generales de Madrid la pertenencia y propiedad de la Plaza que en el campo inmediato a la Puerta de Alcalá mandó erigir y fabricar, donde se verificasen las fiestas de toros, para recreo del público, señalando el número de diez al año o alguna más, si la necesidad lo pidiese, y cuyo producto libre sirviera para aumento de las rentas y dotación de los mismos Hospitales, dándosela también, para que usara de ella por arrendamiento o administración, como lo juzgare de mayor beneficio y utilidad, a la Congregación que entonces había mandado se encargara de su régimen.

Desde que dicho Rey otorgó esta Carta de Privilegio, haciendo tan importante merced a los Hospitales generales, que de antiguo dependen de la Beneficencia provincial de esta villa y corte, los productos de la mencionada Plaza, hoy muy acrecentados, constituyen una de las principales fuentes de ingreso para las atenciones del magnífico establecimiento que, refundido en uno, es modelo entre los de su clase.

En sustitución de esta antigua Plaza, situada en la Puerta de Alcalá, se construyó la que hoy funciona, a la derecha de la carretera de Aragón, cuya superficie, con el andén de circunvalación y el camino de acceso, es de 35.864 m², y consta de tres pisos. Se halla valorada en 1.340.000 pesetas, y produce actualmente un canon anual de 500.000 pesetas.

NUEVA Y MONUMENTAL PLAZA DE TOROS



El día 7 de marzo del próximo año 1930 quedarán terminadas las obras de la nueva y monumental Plaza de Toros, que ha de producir mayores rendimientos que la actual al Hospital Provincial.

Tiene una cabida para 26.000 espectadores, y se construye al final de la calle de Alcalá, con la fachada principal a la misma, en extensión de 80 metros, ocupando una superficie de 25.079,20 metros cuadrados, equivalentes a 323.020,9 pies cuadrados, disponiéndose, para andenes, hasta la cantidad de 650.000 pies cuadrados.

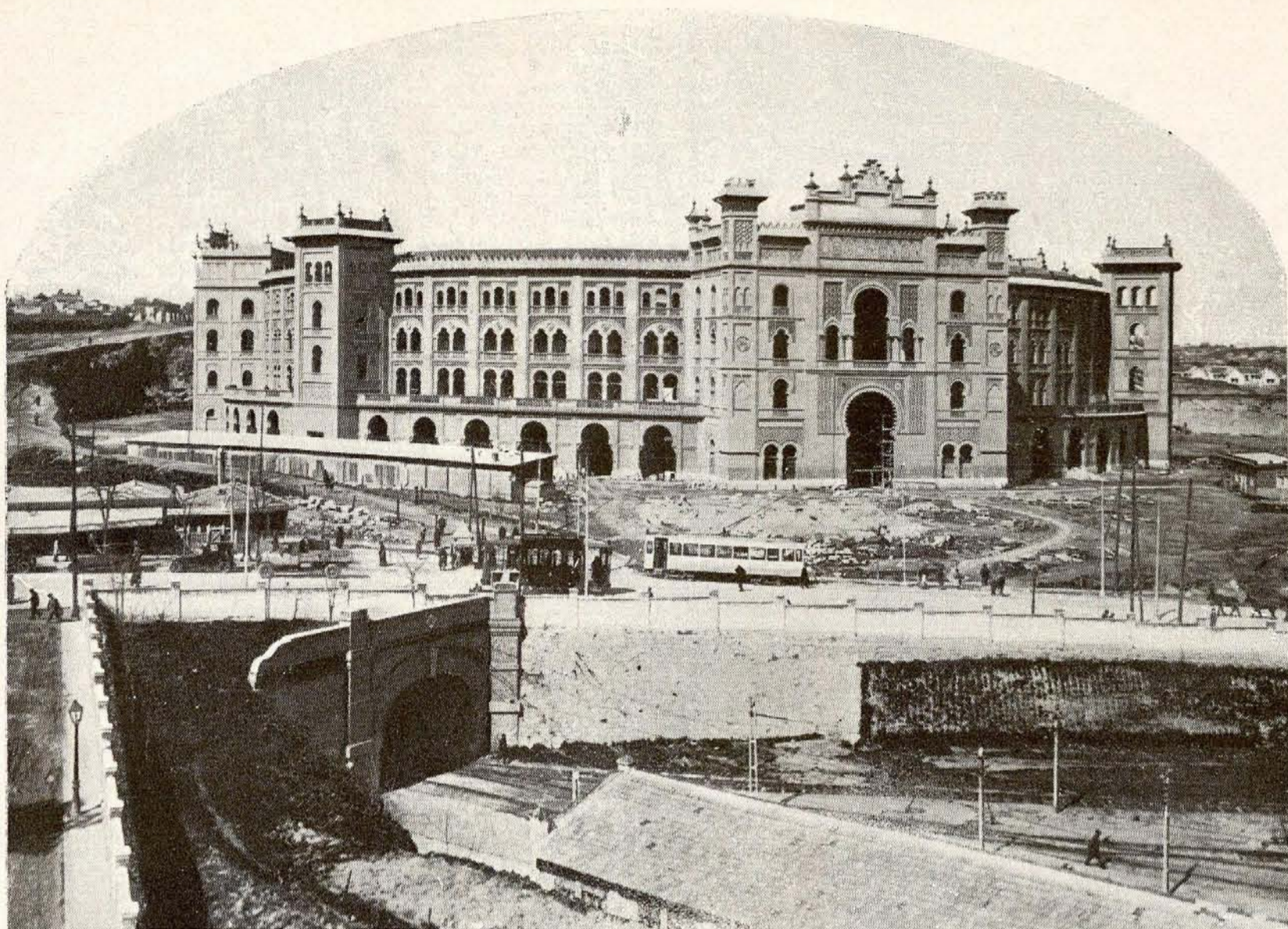
Consta de tendidos, gradas, palcos y andanadas; cuatro pabellones de entrada a los pisos altos, dos de ellos con dos escaleras cada uno; otras dos escaleras más, provistas de ascensores, uno independiente y exclusivo para la Real Familia y el otro para la Diputación, autoridad gubernativa y personas oficiales. Tiene 19 puertas para desalojar el edificio, y 6 corrales, 4 jaulones y 12 chiqueros. El redondel abarca 60 metros de diámetro, y con la plaza y andenes se ocupará una superficie total de 800.000 pies cuadrados.

La Monumental producirá el canon anual de 500.000 pesetas, hasta 1935 inclusive; 510.000, los diez años siguientes; 520.000, los comprendidos en el tercer decenio, y 530.000, los que corresponden al cuarto y último decenio de los estipulados por la Diputación con la Sociedad "Nueva Plaza de Toros de Madrid", empresa actualmente arrendataria de la antigua, que seguirá explotando la nueva durante los años referidos, con la obligación de construirla por su cuenta, previa permuta de la actual y sus terrenos, y con la condicional de destruir ésta, inaugurado que sea el nuevo circo taurino.



Nueva y Monumental Plaza de Toros.—Fachada principal.





Nueva y Monumental Plaza de Toros.—Vista general.



Nueva y Monumental Plaza de Toros.—Vista de los tendidos.

