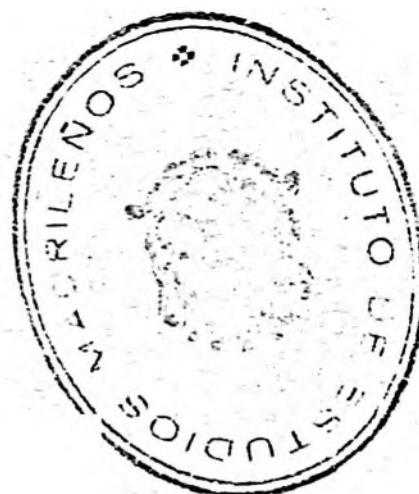


ANALES DEL INSTITUTO
DE
ESTUDIOS MADRILEÑOS

Tomo I



CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS
MADRID, 1966

S U M A R I O

	<u>Páginas</u>
PRESENTACIÓN	5
 EL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS	
Patronato. Junta Directiva	11
Miembros numerarios	12
Miembros honorarios y numerarios fallecidos	17
Actividades del Instituto durante 1965, por Francisco Arquero Soria	19
Apuntes para una futura bibliografía del Instituto, por Mercedes Agulló y Cobo.	25
 SEMLANZAS DE MADRILEÑISTAS	
Don Agustín González de Amezúa, por Juana de José Prades	41
Don Cayetano Alcázar Molina, por José Cepeda Adán	59.
 E S T U D I O S	
Algunos aspectos del Madrid de Felipe II, por José Antonio Martínez Bara ...	67
El proceso de Carranza: Algunas consideraciones, por Manuel Fernández Alvarez ...	77
Recepción madrileña de la reina Margarita de Austria, por Eloy Benito Ruano ...	85
Anales de la construcción del Buen Retiro, por José María Azcárate ...	99
El Madrid y los madrileños del siglo XVII según los visitantes ingleses de la época, por Patricia Shaw Fairman	137
Madrid en la vida y obra de Pedro Liñán, por Maximino Marcos Alvarez ...	147
Ediciones olvidadas del teatro de Tirso de Molina, por Fray Manuel Penedo Rey (O. de M.)	161
Noticias de impresores y libreros madrileños de los siglos XVI y XVII, por Mer- cedes Agulló y Cobo	169
Músicos madrileños y músicos madrileñizados. (Páginas históricas), por José Subirá.	209
El Madrid de Carlos III en las cartas del marqués de San Leonardo, por José Cepeda Adán	219
Bodas reales bicentenarias en Madrid, por Florentino Zamora ...	231
El Puente de Viveros. (Accesos de Madrid en el siglo XVIII), por M.ª del Carmen Pescador del Hoyo ...	253

Fuentes para el conocimiento histórico-geográfico de algunos pueblos de la provincia de Madrid en el último cuarto del siglo XVIII, por Fernando Jiménez de Gregorio ...	263
«El Duende crítico de Madrid» en el siglo XVIII, por Isidoro Montiel ...	279
Contriatiempos lírico-teatrales madrileños, por Nicoldás Alvarez Solar-Quintes ...	297
Acerca de un supuesto madrileño: don Pedro de Estala, por Jorge Demerson ...	309
El Catastro en la provincia de Madrid durante el pasado siglo, por José Gómez Pérez ...	315
Apostillas al homenaje de la Real Academia Española a Lope de Vega en 1862, por Ramón Esquer Torres ...	327
Fiestas madrileñas del Centenario del Descubrimiento de América, por José del Corral ...	335
Notas para el estudio del habla en Madrid y su provincia, por Antonio Quilis ...	365
La prensa madrileña como tema de investigación universitaria, por Leonardo Romero Tobar ...	373
Pasado, presente y futuro de la red de caminos de la Excelentísima Diputación Provincial de Madrid, por Angel Torres Ossorio ...	379
El Museo del Monasterio de la Encarnación, por Paulina Junquera ...	385
La nueva estructuración parroquial de Madrid, por Jacinto Rodríguez Osuna ...	391
El problema de la circulación en Madrid, por Antonio Valdés y González Roldán ...	405
Índices estadísticos de nuestro Madrid y su evolución contemporánea, por Ricardo Vilalta Fargas ...	413
Planes municipales en Educación y Cultura, por Antonio Aparisi ...	423

MEMORIAS Y RECUERDOS

Las tertulias médicas de antaño: Cajal en los cafés madrileños, por José Alvarez-Sierra ...	433
Los saloncillos de autores, por Federico Romero ...	443
Mis primeros recuerdos madrileños, por Federico Carlos Sainz de Robles ...	455
Azorín, años atrás. (Unas cuartillas inéditas del Maestro), por Mariano Sánchez de Palacios ...	467

MATERIALES DE TRABAJO

Catálogo de manuscritos madrileños que se conservan en el British Museum, por Francisco Aguilar Piñal ...	475
Nómina de escritores naturales de Madrid y su provincia (siglos XV-XVIII), por José Simón Díaz ...	501

PASADO, PRESENTE Y FUTURO DE LA RED DE CAMINOS DE LA EXCELENTE DIPUTACION PROVINCIAL DE MADRID

Por ANGEL TORRES OSSORIO

PASADO

Con anterioridad al año 1925 era tal la penuria o escasez de medios económicos de que disponía la Diputación Provincial de Madrid, que apenas podía dedicar cantidad alguna para atender a sus carreteras y caminos. En más de una ocasión y con referencia a tales épocas, se cuenta de tramos de los mismos en los que vehículos y viandantes abandonaban la calzada para circular por los terrenos colindantes que ofrecían mayor garantía al tránsito, y hasta se refiere el caso de un ingeniero que, en visita de inspección, vio cómo la mula, que iba enganchada a la tartana que le conducía, desapareció materialmente en un bache del camino.

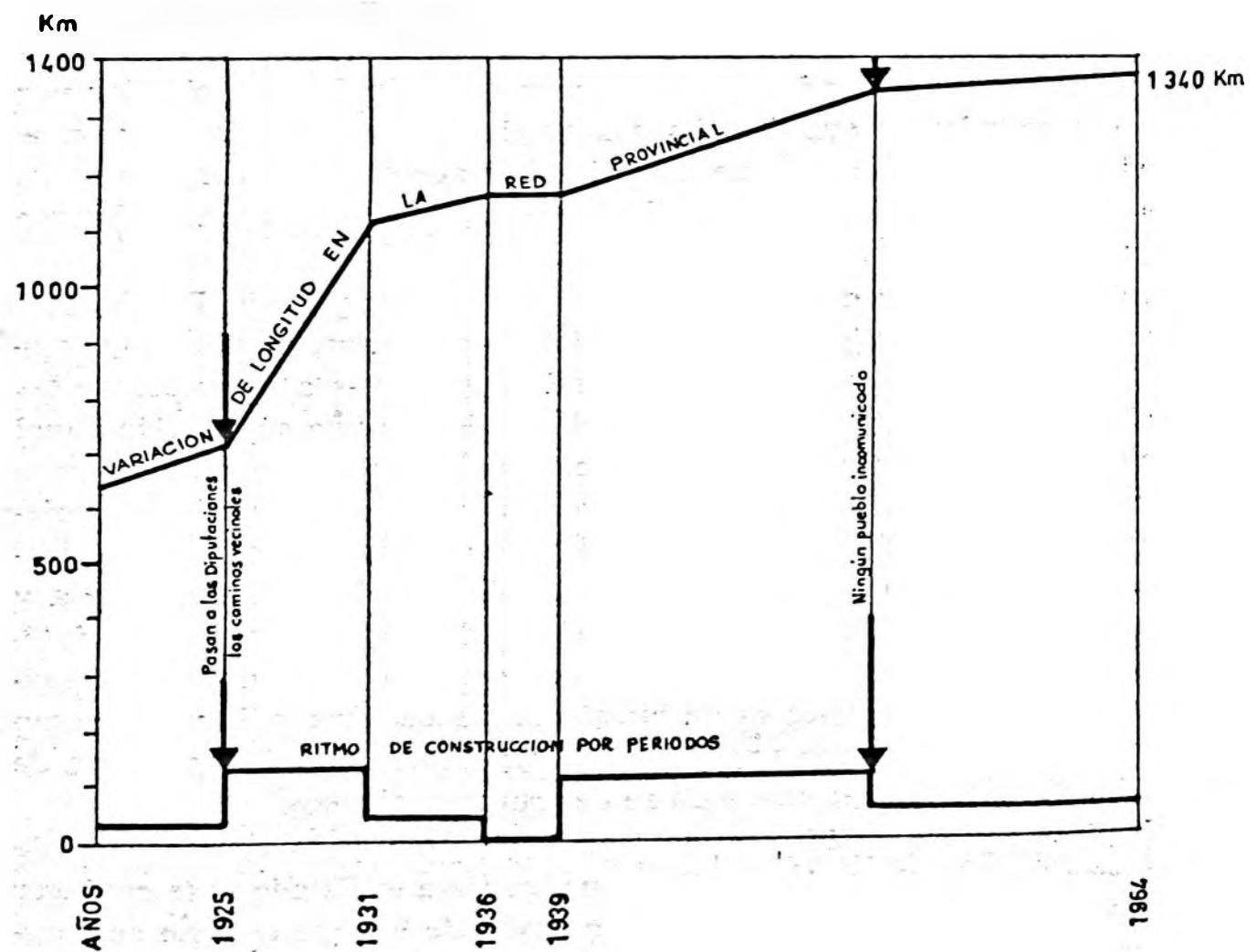
Es en el año 1925 y a virtud del Reglamento de Vías y Obras Provinciales de 15 de julio de 1925, vulgarmente conocido con el nombre de nuestro protomártir Calvo Sotelo, cuando pasan los caminos vecinales a depender de las Diputaciones Provinciales, contribuyendo el Estado con una subvención anual a su construcción y conservación y proporcionando así una ágil facilidad para concertar operaciones de crédito mediante las cuales se intensificó notoriamente la construcción de tales vías de comunicación, no sólo en nuestra provincia, sino, de manera general, en todas las de España. Con tal sistema y hasta el año 1931, se construyen en la provincia de Madrid cerca de 400 kilómetros de caminos. Languidece este ritmo de construcción durante la República, parándose en tal época la de buen número de ellos y llegando, como es lógico, a no construirse ni uno sólo en el transcurso de nuestra guerra de Liberación, durante la cual más bien se destruyeron algunos.

Al finalizar aquélla vuelve a restablecerse el ritmo de la construcción de nuestros caminos mediante los créditos que otorgara el Estado para conjugar el paro obrero y se terminan también la mayoría de los que estaban en cons-

trucción en la etapa anterior con los fondos que «para terminación de caminos en construcción paralizada» concedió el Ministerio de Obras Públicas, y así, se llega al año 1957, en el que se construyó el *último* tramo del *último* camino que llegó al *último* pueblo de la provincia de Madrid (El Atazar), que carecía de vía de comunicación que pudiera merecer el nombre de tal.

En definitiva, se llegó a dotar de vías de comunicación con firmes, cuando menos de macadam, a todos los pueblos o núcleos de población con más de 75 habitantes, de la provincia. En estas condiciones se vienen a tener dependientes de la Diputación Provincial de Madrid casi 1.400 kilómetros entre caminos vecinales y carreteras provinciales, es decir, unos 100 kilómetros más de los que tiene de longitud el itinerario de Cádiz a La Coruña pasando por Madrid.

En el esquema o dibujo I puede apreciarse el ritmo de construcción en dichos años, y con él, de manera gráfica, queda consignado cómo coinciden las épocas de construcción de nuestros caminos, que, en definitiva, es creación de riqueza, con las de buen Gobierno de nuestra Patria.



PRESENTE

Establecida así la comunicación de todos los pueblos de la provincia —sin perjuicio de seguir trazando aquellos de interconexión entre los mismos que resulten imprescindibles o al menos aconsejable por determinadas circunstancias—, nos encontramos en la actualidad ante la tarea de su conservación y mejora.

Distribuidos por tipos de pavimento tenemos, aproximadamente:

- El 1 por 100 de nuestros caminos con firme de adoquinado.
- El 64 por 100 de nuestros caminos con firme asfáltico.
- El 35 por 100 de nuestros caminos con firme de macadam.

Y anualmente no sólo se mantienen en buen estado los firmes correspondientes, sino que se trata de ir dotando de pavimento asfáltico a algunos de los que actualmente lo tienen de macadam.

Se hizo un plan para llegar a esta total transformación en un plazo de seis años, plan que si de momento se ha visto muy reducido por falta de consignación correspondiente, podemos afirmar se tiene el propósito de llevar a cabo, y hasta, si cabe, acelerar su ejecución tan pronto pueda disponerse de los medios de financiación o cantidades precisas.

A tal efecto, y por haberlo pedido la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, se redactó, en enero de 1963, la «Evaluación simplificada de las necesidades de nuestras vías provinciales y para el lapso de tiempo 1963-67», que suponía, en total, $373.498.000$ pesetas (106.200×10^3 se sufragarían con recursos provinciales y el resto con subvención del Estado).

Esta evaluación simplificada abarca no sólo la variación de firmes, sino también la de las características de algunos de nuestros caminos (anchos, curvas, rasantes, etc.), y que quedó, hasta ahora, sin poder realizarse por falta también de medios con que financiar su realización.

Anteriormente, en 1959, y con una modificación a mayor escala de los trazados y características de casi todos nuestros caminos, se llegó a un presupuesto para ello de 503 millones de pesetas, y recientemente, considerando ya la totalidad de lo necesario para atender a la imperiosa necesidad de rectificar todas sus imperfecciones y dotarlos de las características precisas (ancho de firmes, radios de curvas, rasantes, visibilidad, etc.), se ha llegado a un presupuesto total de 1.300 millones de pesetas, cifra que pudiera parecer muy elevada, pero esta apreciación ha de quedar desvirtuada si se compara con lo que la Diputación Provincial de Barcelona (según fue publicado en el

periódico *Ya* de 30 de septiembre pasado), llega a establecer en 4.400 millones de pesetas para sus 1.700 kilómetros de carreteras provinciales.

Tienen nuestros caminos las dimensiones, tanto de explanaciones como de firmes, espesores y características de trazado en general que correspondían a la época en que fueron construidos, y esto justifica mejor que cualquier otro razonamiento la imprescindible necesidad de su casi total rectificación. No son lo mismo las velocidades del carro y diligencia de antes que los turismos, autobuses y camiones de ahora, como no lo son tampoco las cargas de transporte, etc., en cuanto a la circulación que pudiéramos llamar normal u ordinaria para las que además se dan en algunos de nuestros caminos intensidades medias de circulación diaria y también puntas referentes a turismo y fin de semana, de extraordinaria importancia, si a esto se une el también extraordinario tráfico de cargas pesadas para el abastecimiento de víveres a la población de Madrid y, lo que aún es peor, para el transporte de gravas y arenas a la edificación de nuestra capital (este tránsito excede a todo lo previsible, existen cargas que superan las 30 toneladas con flotas de transporte de un solo particular que hace de una gravera casi cien viajes diarios), se llegaría, sin duda, a reconocer la urgencia de acudir a establecer firmes y caminos adecuados, viniéndonos a la memoria la frase de un ingeniero italiano que en un Congreso de Carreteras y con referencia al buen estado de las de su país, dijo: que «no era Italia país tan rico que pudiera permitirse el derroche de tener caminos mal acondicionados».

Podríamos, claro es que sin ninguna exactitud matemática, decir que la provincia de Madrid tiene dos zonas o sectores totalmente diferentes en cuanto a constitución geológica; una línea que de Patones a Torrelaguna, siguiendo por la carretera N-I de Irún hasta Madrid y luego continúa por la carretera de Portugal, separa la Zona Norte o de granito de la Zona Sur o de caliza y con esta constitución geológica se corresponde casi por completo la de su climatología, siendo la primera de sierra y nieves y la segunda, aunque también de duro clima, en general, con menos intensidad de nevadas que la anterior. Ello hace que en cuanto a la conservación de nuestros caminos haya que atender en la primera a despejar de nieve alguno de sus puertos y en la segunda apenas llegue a constituir problema tal despeje. Como dato curioso cabe exponer que el puerto de la Morcuera (camino de Miraflores-Rascafría) llega a cerrarse la casi totalidad de los años, y así como anteriormente no contábamos con otros medios para abrirle que los que pudiéramos llamar de artesanía, es decir, pala y pico manejados por nuestros peones camineros (fotografía n.º 1), e incluso cuando el endurecimiento de la nieve les exigía barrenos, en el año 1965 y merced a la valiosa cooperación de la Jefatura de Obras

Públicas de Madrid, se ha hecho esto con máquinas quita-nieves (fotografía número 2), lo que representa ventajas de todo orden que consideramos innecesario encarecer.

La parte septentrional de esa que hemos llamado Zona o Sector Sur, tiene como problema de extraordinaria preocupación el referente a corrimientos en las laderas por las que discurren las trazas de algunos de nuestros caminos. La constitución geológica de la zona en que se producen es de paso desde la meseta calcárea del páramo a los valles o pueblos con descenso a través del terreno arcillo-arenoso Sarmantienses Tortonisenses con fuertes pendientes por encaje de arroyos.

El informe que el Servicio Geológico de Obras Públicas hizo del caso comprende los ocurridos en cuatro de los caminos de la Diputación Provincial de Madrid (fotografías núms. 3 a 6), pero el que tal vez sea de mayor notoriedad es el relativo a los corrimientos en las proximidades de Pezuela de las Torres (fotografía n.º 5), cuya gravedad y gran extensión puede dar lugar a una verdadera catástrofe, sobre la que se hace imprescindible se tome por la superioridad la pertinente determinación.

Son varios los puentes por los que cruzan los caminos de la Diputación las vías de la provincia de Madrid y abundan también las obras de fábrica de menos importancia (fotografía n.º 7), y se ha cuidado también lo relativo a casillas para el personal de capataces y camineros (fotografía n.º 8).

FUTURO

Es, como ya hemos indicado, ineludible necesidad dotar a los caminos de la Diputación Provincial de Madrid, de aquellas dimensiones y características (anchos de explanación y firmes, espesores de éstos, rasantes, radios de curvas, visibilidad, balizamiento y protección) que exige la circulación actual y, por tanto, preciso comenzar con urgencia a rectificar y remediar tales imperfecciones. A ello ha de ir atendiendo en un futuro próximo la Diputación de Madrid con sus medios ordinarios o extraordinarios y la subvención del Estado, percibiéndose además un porvenir de mejora si se tiene en cuenta que por la mancomunidad de Diputaciones se está tramitando la obtención de un crédito de tres mil millones (3.000.000.000) de pesetas con destino a construcción y reforma de caminos vecinales de toda España.

Se llegará así a dotar a la provincia de la capital de España de unos medios de comunicación en consonancia con su rango y necesidades.

Son muchos de nuestros caminos rutas de paso a la sierra, pantanos y lugares turísticos y de fines de semana; lo son también de transporte de

grandes cargas, singularmente de líneas de autobuses, víveres y materiales de construcción, como antes hemos indicado; como lo son algunos de paso para el turismo dentro del conjunto de nuestra Patria y de interconexión entre las carreteras nacionales o comarcales que surcan nuestra provincia.

Se tiene también hecho, hace ya varios años, un proyecto de camino de carácter verdaderamente turístico, que unirá el puerto de la Morcuera (cerca de Miraflores) con el de Navacerrada, que se ha denominado en su estudio la «Carretera de las Cumbres», y que no ha podido tampoco llevarse a cabo por falta de la consignación precisa, cifra que va aumentando, claro es, con el transcurso del tiempo.

Se tiene proyectada la creación de Parques de Concentración de Servicios, pues la baja productividad de todo personal aislado y su mayor rendimiento por mecanización lo hace aconsejable, incluso desde el punto de vista económico, y es rentable, por tanto, su creación. Se atenderían, además, mejor las exigencias sociales y de todo orden del personal. Su creación precisa, eso sí, un capital de primer establecimiento, que en nuestro caso se cifra en 60 millones de pesetas, del que es preciso disponer.

Se pretende establecer «bosquetes» y zonas de arbolado-jardinería en las proximidades de las casillas de peones camineros (como las actualmente existentes en Aldea del Fresno, que tienen más de 200 variedades de rosales, y las de Getafe y Galapagar, más modernas en ese aspecto) y recoger y captar algunos manantiales para crear fuentes y lugares de recreo —(el de la fuente en el camino de la Morcuera puede servir de ejemplo)— que contribuyan a su ornato y esparcimiento de los usuarios.

A todo ello ha de llegar sin duda dado el excelente espíritu y capacidad de trabajo que anima a la Corporación Provincial, la que ha de llegar a superar la falta de medios económicos con que hacer frente a estos y tantos otros proyectos que, por no hacer demasiado extenso este artículo, dejamos sin enumerar.



FOTOGRAFÍA N.º 1

Camino de Miraflores de la Sierra-Rascafría. Apertura de paso en el puerto de la Morcuera, obstruido por la nieve, mediante el procedimiento primitivo de «azadón y pala». Obsérvese la altura alcanzada por la misma en relación la altura de nuestros peones.

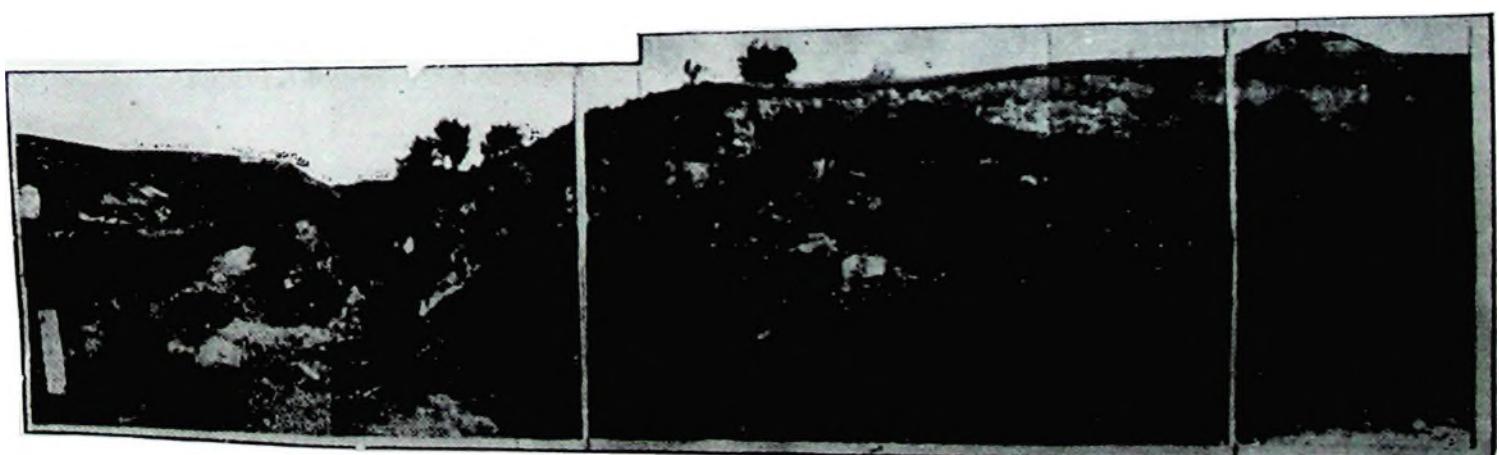


FOTOGRAFÍA N.º 2

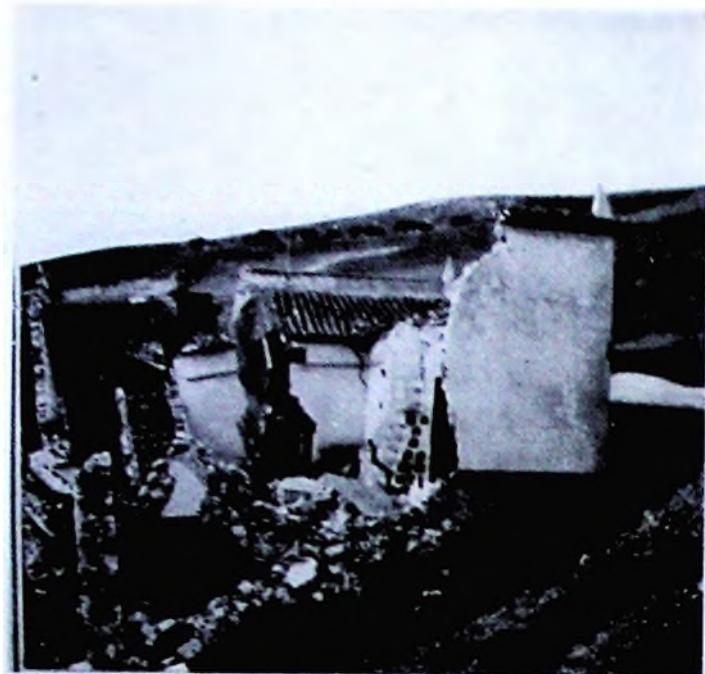
Camino de Miraflores de la Sierra-Rascafría. Apertura de paso en el puerto de la Morcuera, obstruido por la nieve.



FOTOGRAFÍA N.º 3
Panorámica de la erosión desde la meseta.



FOTOGRAFÍA N.º 4
Camino vecinal de Nuevo Baztán a la carretera que va de la N-III
por Camporreal y Villa del Olmo a Ambite en el kilómetro 2.



FOTOGRAFÍA N.º 5
Detalle del edificio arruinado junto al camino de Pezuela de las Tortes, por los corrimientos del terreno.



FOTOGRAFÍA N.º 6
Corrimiento de tierras en el camino Arganda-Valdilecha.



FOTOGRAFÍA N.º 7
Puente sobre el río Guadarrama. Camino Boadilla-Brunete.

