



El paro obrero en Madrid (V)

La libertad, 26 de junio de 1935

Edmundo Domínguez

Gabinete de Accesos y Extrarradios

Como final de estos trabajos periodísticos quiero dejar constancia de la razón que me ha movido a exaltar la obra realizada por este organismo.

El elogio no lleva la intención partidista de ensalzar a un camarada cuyo mérito es demasiado conocido para que yo intente descubrirlo.

Al hablar del Gabinete de Accesos y Extrarradios lo hago con el fin exclusivo de defender un método, un sistema, que sus propios actos son suficientemente elocuentes para captar la voluntad y la simpatía de los que nos interesamos de estas cosas.

Mi propósito es que tome estado público la labor hecha por este organismo, que contrasta por su flexibilidad con el lento y rígido de los que funcionan en el Ministerio de Obras Públicas, para destacar más el error que comete el actual ministro de Obras Públicas al suprimir éste organismo.

Podrá apreciarse el daño que para Madrid y su provincia representa este hecho, porque además de la obra realizada, bastará conocer la que tenían en proyecto y en plan de ejecución para que se perciba que esta acción rencorosa del ministro de Obras Públicas ha de perjudicar al pueblo de Madrid en grado extraordinario.

Carretera directa de El Pardo a la Sierra de Guadarrama

Está terminado todo lo que está dentro de El Pardo, incluyendo el puente sobre el Manzanares; el resto hasta su terminación, que alcanza a los pueblos de Manzanares y Navacerrada, están los proyectos redactados y algunos en disposición de ser subastados, lo que representará, al terminar estas obras, que quedará reducido el viaje de Madrid a la Sierra a un gasto de tiempo aproximadamente de media hora. Tal es el estudio que se ha hecho de curvas ensanchadas, pendientes suavísimas, lo que representará un abaratamiento considerable del viaje a la Sierra, que hará posible que las personas de más modesta condición puedan llegar frecuentemente a ella.

Carretera de Fuenfría

La construcción del último trozo está comenzada y estudiados todos los demás, hasta

el punto de estar en condiciones de poder subastar los trozos de los molinos que terminan en el Puente del Descalzo.

Esto abrirá un nuevo paso para coches de una a otra vertiente de la Sierra para descongestionar los que actualmente se utilizan del Alto del León y de Navacerrada, que fueron construidos antes de que se pensara en la existencia de los automóviles, y proporcionará una comunicación rápida de Madrid con las provincias limítrofes de la vertiente norte de la Sierra.

Nuevo Hipódromo de Madrid

Terminada la pista, con sus obras accesorias de riegos y siembra, se subastó hace poco la estructura de las tribunas y el cierre del perímetro que alcanza el Hipódromo.

Bastaría esta obra, por la selección que ha hecho de los proyectos, por las buenas condiciones de ubicación, que ha de hacer de este Hipódromo uno de los mejores de Europa, para justificar la existencia de un organismo especial, como el Gabinete de Accesos y Extrarradios, para que en tan corto espacio de tiempo pueda poner en plan de ejecución una obra de esta naturaleza.

Prolongación de la Castellana

El segundo y último trozo, que empalma con lo que actualmente ya está hecho, está en condiciones de ser subastado.

Para el desarrollo de esta obra de tanta importancia para Madrid han de intervenir, además del Estado, el Ayuntamiento, técnicos de urbanismo y otras colaboraciones que auguren el mejor acierto, que nuevamente justificarán que sin el Gabinete de Accesos y Extrarradios sería muy difícil que eficazmente pudiera continuar esta obra.

Ampliación de la Puerta de Hierro.

Esta obra, que está parada, todavía sin terminar, por dificultades de consignación para ampliar las calzadas del tráfico que harán transitable los domingos aquella parte; la obra ya realizada ha evitado en parte el estacionamiento de vehículos al regreso de las excursiones domingueras.

Ensanche del puente de Segovia

Recientemente se comenzaron las obras; pero no será extraño que haya que paralizarlas por falta de consignación o porque, como siempre sucede, el Ayuntamiento de Madrid por las disposiciones vigentes sobre expropiaciones, haga que esta obra lleve un ritmo lento, en la que, como antes dije, podrían emplearse de 400 a 500 obreros.

Vías de cintura de Madrid

Se estudió un conjunto de carreteras que forman dos cinturas de Madrid; la primera próxima al núcleo de la capital, que, dado su rapidísimo desarrollo, representa en los actuales momentos el papel que antes desempeñaba el paseo de Ronda, y la segunda, mucho más importante, consiste en una cintura exterior que une los importantes núcleos de población de los pueblos que circundan la capital, pues, como es sabido, estos pueblos de mucha aproximación a Madrid, permanecen, en cambio, prácticamente incomunicados entre sí, y cuyas consecuencias son un lamentable aislamiento entre dichos pueblos y una congestión en la periferia madrileña.

Naturalmente que esta parte de obra tiene que ser utilizando y mejorando los caminos vecinales, que hoy son de incumbencia de la Diputación de Madrid, y a la que el Gabinete de Accesos y Extrarradio ofrece un plan de conjunto que hasta ahora aquella no supo confeccionar.

Otras obras

Además de las obras indicadas, existen proyectadas las siguientes:

Desviación de la carretera de Las Rozas a El Escorial para suprimir el paso a nivel que existe junto a la estación de El Escorial.

Ensanche y mejora de la carretera de Madrid a Fuenlabrada, entre los puntos kilométricos 6,150 y 6,758.

Ensanche y mejora de la carretera de Madrid a Portugal, entre la Puerta del Ángel y el término municipal de Madrid.

Reparación con riegos asfálticos de la carretera de Madrid a La Coruña y Puente de San Fernando a El Pardo.

Avenida del Abroñigal.

Avenida del Aeropuerto de Barajas a Chamartín.

Carabanchel Bajo al Puente de Andalucía, trozo primero.

Ídem, id. Id., trozo segundo.

Alcobendas a El Plantío, trozo segundo.

Avenida al Aeropuerto de Barajas.

Si se tiene en cuenta la obra realizada y toda ésta que falta por terminar de realizar, es suficiente para justificar y prestigiar un organismo que supera a la técnica municipal, o la de Canales del Lozoya y a la de obras Públicas, sin que signifique agravio para las personas que desempeñan esta función en estos departamentos, pues mi crítica se centra exclusivamente en el sistema de que si no fuera así, no se hubieran podido realizar con la rapidez con que se han hecho la prolongación de la Castellana y las obras del ferrocarril de enlace y las de los Nuevos Ministerios, ejemplos de rapidez que deben ser imitados para el resto de las obras públicas que tengan que efectuarse.

Bastan estos ejemplos, no solamente copiosos, sino además terminantes, para que no aparezca como un defensor interesado de un organismo con el cual no tengo ninguna relación, sino que este entusiasmo que por él siento es de justa correspondencia en el contraste observado de lo que fueron inútiles gestiones para evitar despidos de obras públicas de la Diputación, del Ayuntamiento, de Canales del Lozoya, cuyo motivo no era por falta de consignación, sino sólo y exclusivamente debido a defectos del engranaje y función administrativa, y muchas veces imputable también a las personas que técnicamente están obligadas a dar curso a los trámites de estas obras.

Edmundo Domínguez Aragonés (1889 - 1976)

Terminamos con una apelación a la opinión pública. Que el tiempo ha de encargarse de demostrar la importancia de nuestra posición; pues quede ahí el vaticinio de que todas las obras públicas que faltan por terminar, en mucho tiempo no se resolverá su tramitación y habrá de verse como la acción del ministro de obras Públicas al suprimir el Gabinete de Accesos y Extrarradio, no es una acción contra las personas, sino que asesta un golpe de muerte a un sistema y trae consigo el derrumbamiento de la concepción de una obra excelentemente montada, que podría producir en Madrid, y para que fuera reflejada al resto de España, una obra meritísima. Que sepa la opinión, que sepa el país, el daño que el ministro de Obras Públicas nos hace con sus resoluciones.

Por lo menos, ésta es la impresión, no personal, sino de la Federación Local de Obre-ros de la Edificación, por cuyo mandato, como secretario general, he reflejado cuanto significa el punto de vista de esta importante organización, que esta vez, como siempre, deja constancia de su interés por estos problemas.