

evitan en gran parte el deslumbramiento producido por los faros. La sección normal de la carretera es la que se indica en el croquis, y esta sección se ha adoptado para todos los accesos y vías de circunvalación de Madrid.

Además de la anchura indicada, tendrán los accesos a Madrid las siguientes características, de acuerdo con la reciente Instrucción oficial de carreteras: radios mínimos de curvas, 500 metros; pendiente máxima, 5 por 100. Con estas características se consigue siempre un trazado agradable y cómodo. Todavía hay que agregar el acuerdo de la Comisión Técnica de suprimir en los accesos y cinturón de Madrid todos los pasos a nivel.

Vamos a estudiar ahora con detalle la reforma de cada uno de los accesos actuales.

*Carretera de Madrid a Francia por Irún.*—Esta carretera tiene como primer inconveniente en las proximidades de la capital la travesía del pueblo de Fuencarral, que es peligrosa, y ya dentro de Madrid es también muy malo el paso por Tetuán de las Victorias, con todo el mercado callejero, el tranvía, los carros de la basura, etc., que hacen este acceso antiestético e incómodo en extremo.

En el nuevo acceso proyectado se suprime la travesía del pueblo de Fuencarral y se enlaza la actual carretera desde el lugar donde está situado el "Hotel del Negro", que es precisamente donde se desvía la carretera para entrar en el barrio de Tetuán de las Victorias, con el Paseo de la Castellana, lográndose así una magnífica entrada a Madrid.

Estas obras de prolongación del Paseo de la Castellana, con 100 metros de anchura de explanación, las está realizando ya la Jefatura de Obras Públicas, y pronto estará terminado este acceso.

La actual carretera hasta el "Hotel del Negro" queda como calle formando parte del Plan de Urbanización de Madrid.

*Carretera de Madrid a Francia por La Junquera.* El actual acceso de esta carretera es uno de los peores de Madrid. Ya la travesía de Canillejas es un obstáculo serio y un grave peligro para la circulación; más cerca de Madrid, el paso por las Ventas es verdaderamente terrible, a causa de los puestos de mercado, el tranvía que va hasta Canillejas marchando con mano contraria a la de los coches, el paso de los cortejos mortuorios, etc. Hay que recordar además, que este es el único acceso que tiene el aeropuerto de Barajas, cuyo tráfico es de importancia y ha de serlo mucho más en lo sucesivo.

Para obviar estos inconvenientes, se proyecta la prolongación de la calle de María de Molina, salvando el barrio de la Prosperidad mediante una curva suave y graciosa que destaca al mismo tiempo todas las bellezas del paisaje, hasta empalmar cerca

de Ciudad Lineal con la prolongación en recta de la calle de Alcalá a partir de la actual Plaza de Toros, vía que tendrá carácter urbano, y ya juntas estas dos importantes arterias atravesarán la Ciudad Lineal por un paso inferior que se emplazará en el final de la calle de José del Hierro. Esta nueva arteria se prolonga, según se indica en el croquis, hasta empalmar con la actual carretera en el km. 9, pasando el pueblo de Canillejas, con lo cual se suprime la travesía de este pueblo.

Además de la prolongación de María de Molina y de Alcalá, se proyecta también la prolongación de la calle de O'Donnell, cruzando con paso superior, como las anteriores, la vía del Abroñigal, de la que luego hablaremos, y sube al Norte de la Necrópolis hasta empalmar con la actual carretera en el kiló-

