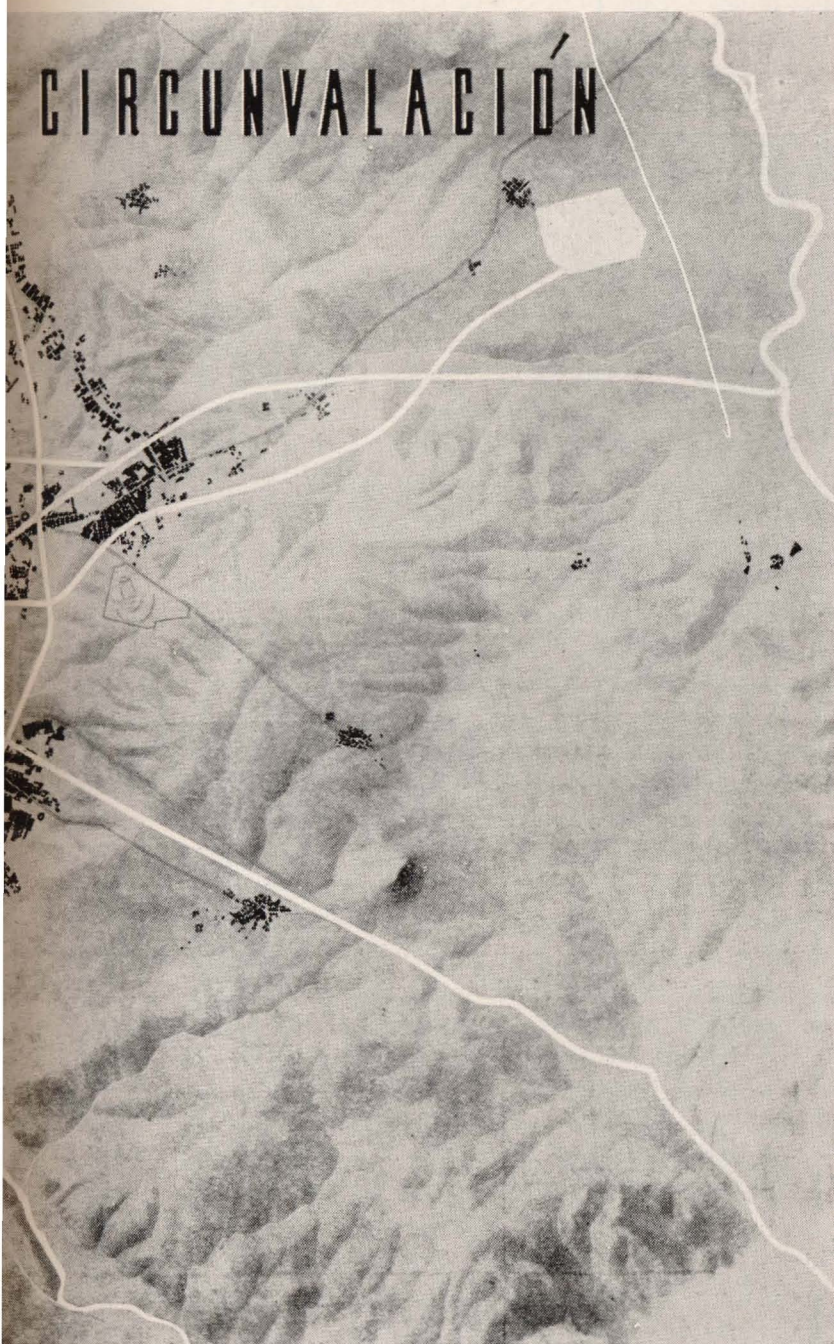


metro 10,500, de donde parte precisamente el acceso directo al aeropuerto de Barajas.

Con este acceso y los anteriores, la carretera de Madrid a Francia por la Junquera y el aeropuerto de Barajas quedan perfectamente servidos.

La actual carretera se utilizará para el tráfico local de Canillejas y las Ventas.

*Carretera de Madrid a Castellón.*—La actual carretera adolece de inconvenientes muy parecidos a los de la anterior. Primero la travesía del pueblo de Vallecas, y más cerca ya de Madrid, el paso por el Puente de Vallecas y toda la calle del Pacífico, con un intenso tráfico de barrio, aumentado con el ocasionado por el gran número de almacenes emplazados en las proximidades de esta vía.



En el nuevo plan de accesos proyectado se aprovecha la Avenida que está construyendo el Canal de Isabel II, cuyo primer trozo coincide con el actual Paseo de Ramón y Cajal. Sigue luego una magnífica recta hasta el VI depósito, donde se desvía la carretera siguiendo un trazado muy suave que se indica en el croquis, y salvando el pueblo de Vallecas, empalma con la carretera general en el km. 9.

Los primeros kilómetros de la actual carretera servirán para el tráfico local del pueblo de Vallecas y el Puente.

*Carretera de Madrid a Cádiz.*—Esta carretera, llamada generalmente de Andalucía, no tiene a su entrada en Madrid más obstáculos que los pasos a nivel de Villaverde en los kilómetros 9 y 10 y el de las líneas de Portugal pasado el kilómetro 5; ya dentro de Madrid, el trozo que hay que recorrer de la calle de Antonio López, el paso por el puente de la Princesa, que recoge el tráfico del barrio de Usera y su enlace hasta la plaza de Legazpi, constituyen un alargamiento innecesario de este acceso, siendo preferible prolongar el Paseo de las Delicias hasta empalmar con la actual carretera, con lo que se logra un trazado perfecto. Es ésta, sin embargo, una obra muy costosa, porque hay que atravesar el río Manzanares y varias vías de ferrocarril por medio de un paso superior. Para dejar perfecto este acceso habría que realizar, además de esta obra, las de supresión de los pasos a nivel que hemos citado y del ensanche del Paseo de las Delicias, hasta 100 metros, por ejemplo; lográndose así con los Paseos de Recoletos, Castellana y prolongación de ésta, una avenida magnífica que atraviesa Madrid de Norte a Sur.

Como el ensanche del Paseo de las Delicias es una obra muy costosa, a pesar de estar poco edificado uno de los lados del Paseo, y la pendiente de esta calle es más fuerte de lo que conviene a un acceso importante de Madrid, se está estudiando la posibilidad de prolongar la Castellana y Recoletos enlazando Atocha con la carretera de Andalucía y el cinturón de Madrid, según la línea de trazos indicada en el plano. Este acceso sería uno de los más agradables de Madrid y desde luego tiene grandes posibilidades, pero está supeditado a otros planes, especialmente al de ordenación ferroviaria.

*Carretera de Madrid a Toledo.*—La entrada en Madrid de esta carretera es también muy mala, por la serie de casuchas construídas a lo largo de la misma, hasta el puente de Toledo, y la insuficiencia de este puente para todo el tráfico que se concentra. Pero aunque se resolviera el paso del Manzanares por este punto (es uno de los estudios que está terminando ahora la Oficina Técnica), no quedaría este acceso en buenas condiciones, ya que para entrar en