



la Capital hay que pasar por el Madrid antiguo o seguir por las Rondas hasta la Plaza de Atocha.

En el nuevo acceso proyectado se desvía la carretera de Toledo a partir del kilómetro 4 y llega al Puente de Praga, donde enlaza con el Paseo de Santa María de la Cabeza, de 30 metros de anchura, lográndose así una gran mejoría de este acceso.

*Carretera de Madrid a Portugal.*—La entrada en Madrid, viniendo por esta carretera, es una de las más difíciles, a causa del gran desnivel que existe entre las últimas edificaciones de Madrid y el Manzanares. Por otra parte, el paso por el Puente de Segovia conduce al Madrid antiguo con toda la enrucijada de calles estrechas y tortuosas que hacen inadmisibles la entrada a Madrid por este punto.

En el nuevo acceso se desvía la actual carretera desde el kilómetro 13, en las inmediaciones del pueblo de Alcorcón, y siguiendo aproximadamente el arroyo de Butarque, enlaza con la carretera de Toledo hacia el kilómetro 6, uniéndose por consiguiente este acceso al que antes hemos detallado.

Además de esta solución se propone, con carácter secundario, la desviación por la Casa de Campo de la actual carretera de Extremadura, para evitar la travesía del barrio de este nombre, empalmando con la carretera de Castilla, desde donde se puede entrar en Madrid por el Puente del Rey y Cuesta de San Vicente. Esta desviación, que se ejecutará muy en breve, tiene también importancia porque sirve para todo el tráfico de Cuatro Vientos, Boadilla del Monte y San Martín de Valdeiglesias.

*Carretera de Madrid a la Coruña.*—Esta carretera es la única que tiene un acceso agradable a Madrid. Desde la Puerta de Hierro, por la magnífica avenida de la Ciudad Universitaria, por la que se llega inmediatamente a los bulevares y a la Gran Vía, hoy Avenida de José Antonio, que puede considerarse como centro de Madrid.

Existe además un doblado de esta carretera, a

partir del kilómetro 9, con la carretera llamada de Castilla, y que constituye también un buen acceso.

No parece necesario modificar esencialmente este acceso a Madrid; sin embargo, en el Plan de Ordenación General, se prevé un monumento a los Caídos en el Monte de Garabitas, con una gran explanación para concentraciones y, a su lado, el gran Estadio de Madrid y otros campos de deportes. Por esto se ha previsto una avenida magnífica, que enlaza la fachada de Madrid con el Monumento a los Caídos, en la cual se realizarán los desfiles y actos conmemorativos de la gran epopeya española.

Ya en el Monte de Garabitas, parece lógico prolongar esta vía futura, de carácter más bien espiritual y romántico, hasta San Lorenzo de El Escorial. Pero como todo esto corresponde a planes futuros, nos limitamos a marcar de trazos la posibilidad de esta última arteria que constituiría, por antonomasia, el acceso imperial de la Capital.

*Cinturón de circunvalación de Madrid.*—El cinturón de circunvalación tiene por objeto unir los accesos principales sin necesidad de entrar en la población, limitar Madrid y tener una vía desde la cual se destaquen todas las bellezas de la Capital.

El cinturón de Madrid se compone esencialmente de tres partes: Avenida del Abroñigal, que como puede verse en el plano, es una vía natural de comunicación entre Norte y Sur de Madrid, limitando perfectamente la población por este lado, análogamente a lo que sucede al Oeste con el río Manzanares. Esta arteria tiene gran importancia, ya que ha de recoger todo el tráfico ocasionado por la zona industrial situada al Sur de Madrid, así como el de las estaciones de Fuencarral y Chamartín. Queda así enlazado el Sur con el Este y Norte de Madrid.

La segunda parte del cinturón la constituye el enlace del final de la Vía del Abroñigal desde Chamartín con la carretera de La Coruña, en el punto donde arranca la carretera de Castilla.