

# CONCURSO INTERNACIONAL URBANISTICO DE MADRID

*Ideas generales de la Memoria de los arquitectos señores Ulargui y Czekelius.*

Hemos estimado como base fundamental para nuestro anteproyecto no establecer un límite fijo en el plan comarcal, aunque fijemos como término municipal futuro, y obedeciendo únicamente a razones de orden político y administrativo, el perímetro resultante de la agrupación de los diferentes términos municipales limítrofes con Madrid. Y este criterio obedece a entender que jamás debe constituir una barrera para el desenvolvimiento de una urbe la existencia de una línea perimetral fijada exclusivamente con un criterio de orden político o administrativo, sino que este límite debe ser fijado más bien respondiendo a una imposición topográfica.

La topografía del terreno, que, sin ser excesivamente accidentada, es, sin embargo, lo suficiente para que se acuse una irregularidad continua, dificulta considerablemente la existencia de un trazado viario amplio, entendiéndose por amplitud el que corresponde a un sistema de grandes ejes, al igual del que existe en las grandes capitales, y que, indudablemente, por sus condiciones topográficas fué fácil de obtener.

El criterio que informa nuestro anteproyecto es "conservador", de aprovechamiento de los trazados viarios, de las construcciones actuales, de los proyectos aprobados por el excelentísimo Ayuntamiento, y aún no ejecutados, etc., etc., dentro, como es lógico, de los límites posibles en la concepción general de nuestro estudio, con arreglo a un sano criterio urbanístico, y huviendo de manera consciente de utopías, que si en el papel son capaces de impresionar a los que sueñen con una urbe ideal, no son, a nuestro entender, soluciones viables que Madrid reclama urgentemente, dentro de sus posibilidades en todos los órdenes.

A nuestro entender, Madrid sólo necesita un anteproyecto que sirva posteriormente de base al estudio de un proyecto definitivo que resuelva de manera práctica los problemas que actualmente tiene planteados la ciudad: tráfico y vivienda.

## FUTURO TERMINO MUNICIPAL

Lo primero es tanto como hallar la solución jurídica al hecho biológico del gran Madrid. Aun sin las previsiones anexas a una buena política urbanista, la edificación madrileña desborda en muchos sitios los límites del término municipal y en los restantes lo rebasará en muy pocos años. Imposible, por tanto, pensar en la extensión de Madrid sin preocuparse del grave obstáculo que esa limitación significa. La solución puede ser:

- La anexión pura y simple de todos los términos municipales que rodean Madrid en un radio de longitud suficiente para comprender el área de su desarrollo probable durante medio siglo.
- En la mancomunidad voluntaria de todos los Municipios interesados; y
- En una solución intermedia, semejante a la utilizada por algunas grandes ciudades como Londres y Bruselas, y por la cual, respetando la subsistencia autó-

noma de los actuales Municipios, se creará una agrupación o consorcio de todos ellos regido por un Consejo en el que tuvieran representación y con atribuciones para cuanto se refiere a los planos de urbanización y extensión, Ordenanzas y grandes servicios comunes, como abastecimiento de agua, gas y electricidad, alcantarillado y transportes.

## CAPITULO I.—SISTEMA VIARIO

El trazado de las grandes vías debe ser la base del anteproyecto, y siguiendo este criterio impuesto por las bases y que corresponde a las tendencias del urbanismo moderno, vamos a comenzar por su estudio.

La red actual de grandes vías en Madrid es principalmente radial.

El plano número 1 de nuestro anteproyecto contiene la red de comunicaciones del Madrid actual y futuro. Está tratado como plano comarcal, indicando en él los enlaces futuros de la región, fijada ésta por nosotros entre las cuencas del Guadarrama y del Jarama y teniendo como eje intermedio la cuenca del río Manzanares.

### CARRETERAS DE PRIMER ORDEN

**Radias.**—Las existentes hoy día son: de Madrid a Francia, por Irún; a Francia por La Junquera; a Castellón, a Cádiz, a Toledo, a Portugal y a La Coruña. Todas estas vías se conservan.

**Radias que proponemos.**—De Madrid a Loeches, a El Pardo y Guadarrama.

Estas carreteras ya existen, convirtiéndolas nosotros en carreteras de primer orden.

**Circulares.**—La red actual es hoy deficiente. No existe un circuito cerrado, y aunque en los últimos años se han construido tramos de enlace de los pueblos limítrofes de Madrid, no está completa y además de segundo orden.

**Tramos existentes.**—Canillejas-Vicálvaro; Carabanchel Alto-Campamento militar-Pozuelo de Alarcón; Pozuelo de Alarcón-Aravaca-Carretera de La Coruña.

Proponemos una carretera de primer orden de circunvalación, aprovechando estos tramos y agregando los siguientes:

Carretera de La Coruña-Fuencarral; Fuencarral-Hortaleza; Hortaleza-Canillas; Canillas-Canillejas; Vicálvaro-Vallecas; Vallecas-Villaverde; Villaverde-Carabanchel Alto.

**Carreteras principales de enlace.**—De Madrid a Alcobendas; de Madrid a Hortaleza; de Madrid a Canillas; del kilómetro 6 de la carretera de Cádiz a Villaverde; de Madrid a Fuenlabrada; del kilómetro 65 de la carretera de Carabanchel Alto a Pozuelo y a Húmera; de Húmera a la estación del ferrocarril de Pozuelo; del kilómetro 9 de la carretera de La Coruña a Madrid.

**Proyectadas.**—De Canillas a Barajas de Madrid; de Barajas de Madrid al kilómetro 12 de la carretera a Francia, por La Junquera, pasando por el aeropuerto;

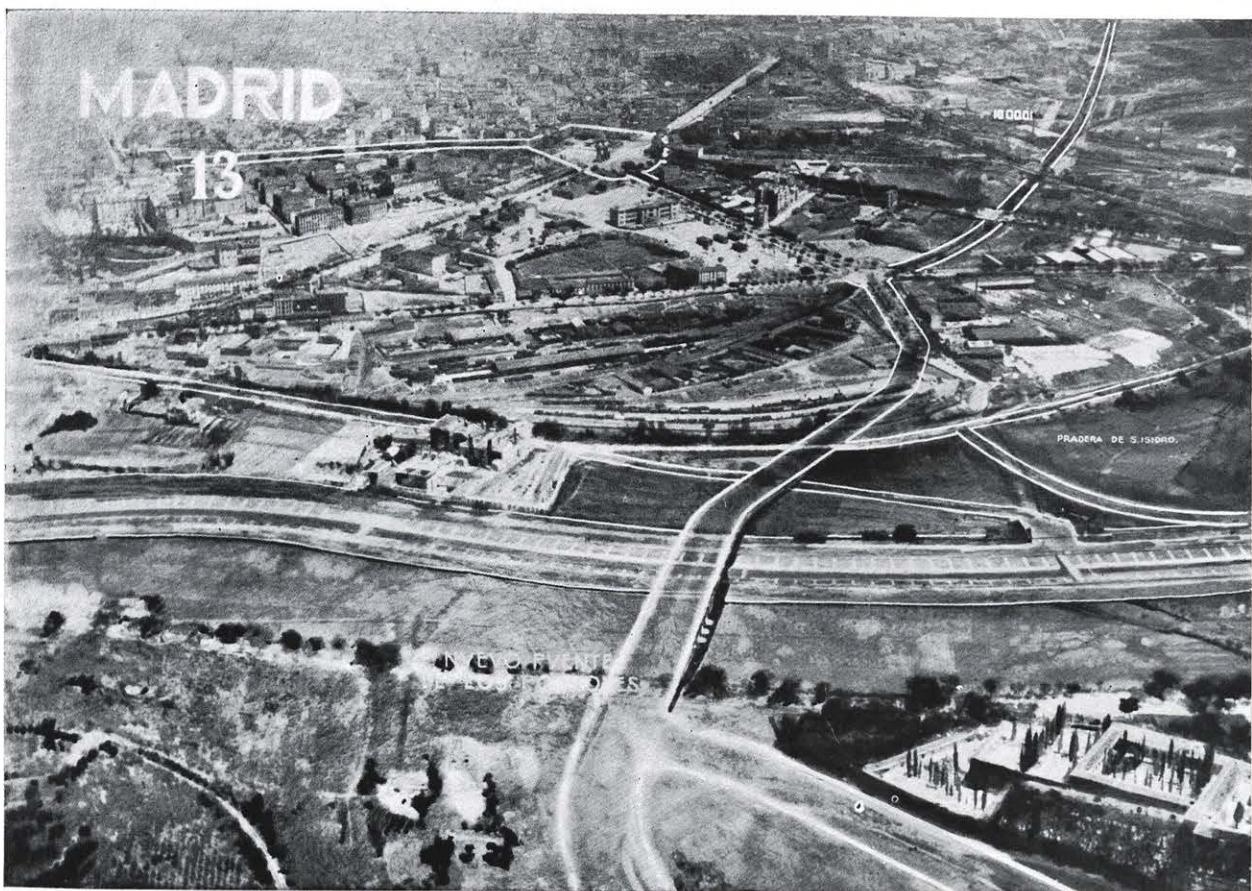
## MADRID

SISTEMA VIARIO

ESCALA 1:50000







NUEVO PUENTE DE LOS PONTONES.

de Madrid a Coslada; de Madrid a Vaciamadrid, siguiendo la margen izquierda del río Manzanares; de Madrid a San Martín de la Vega, siguiendo la margen derecha del mismo río; de Húmera al kilómetro 5 de la carretera de La Coruña, cruzando la Casa de Campo.

**Desviaciones proyectadas de carreteras de primer orden.**—De la carretera a Toledo, en el kilómetro 4, a unir con el nuevo puente sobre el Manzanares denominado de la Embarcación y siguiendo la dirección del paseo del Canal.

De la carretera de Portugal, en el kilómetro 4, a unir con el nuevo puente sobre el Manzanares denominado de los Pontones y siguiendo la dirección del paseo de los Pontones.

De la carretera a Francia por Irún, desde Fuencastral, siguiendo un nuevo trazado paralelo a la prolongación de la Castellana y uniéndose con la calle de Bravo Murillo en el sitio denominado El Estrecho.

Conviene hacer la observación de que, tanto en las carreteras radiales y circulares de primer orden, las desviaciones por la periferia de los pueblos que unen.

Hasta ahora hemos expuesto el trazado viario en su aspecto comarcal, y ahora vamos a estudiar el enlace de él con el sistema viario dentro del término municipal actual, y como consecuencia nos ocuparemos de la reforma viaria interior.

**Enlace del sistema viario comarcal con el viario del interior.**—Teóricamente cada vía de penetración a una ciudad, como son las anteriormente citadas carreteras

de primer orden, deberían tener en el punto de contacto con la urbe desviaciones de tal naturaleza que cruzasen el casco radialmente, facilitando así la distribución rápida del tráfico.

Así la carretera de Francia por Irún, la de Francia por La Junquera y todas las radiales de primer orden que hemos enumerado, al penetrar en la ciudad se ramifican en distintas direcciones, ajustándose al criterio anteriormente expuesto en lo posible.

De estas ramificaciones viarias son tres las principales que pudieran considerarse como ejes de dirección Norte-Sur, y que siguen las cuencas principales del actual término municipal, y son: Avenida de las márgenes del río Manzanares; prolongación de la Castellana Castellana, Recoletos, paseo del Prado y Delicias; y Avenida del Abroñigal; y en dirección Este-Oeste una principal que comenzando en Ventas sigue por Alcalá a la calle de Sevilla, prolongación de ésta por Progreso y calle de Toledo, para continuar por el nuevo puente de los Pontones y seguir por la carretera a Portugal. En esta arteria la desviación desde la plaza de Canalejas a Progreso y de aquí al puente de los Pontones viene a sustituir a la que hoy día pudieramos llamar en este trayecto vía Este-Oeste, dentro del casco viejo, y que es hoy Sevilla, Sol, Segovia, siguiendo la dirección de la carretera a Portugal.

Estas arterias que hemos considerado como ejes están unidas entre sí por varios circuitos que pudieramos denominar Rondas concéntricas, teniendo como centro

la Puerta del Sol. El exterior de estos circuitos cerrados lo forma la actual línea de Rondas, completada en nuestro anterior anteproyecto con la unión de éste con el Abroñigal, unión obligada hoy día para salvar con poco coste la interrupción que sufre dicha Ronda al atravesar su trazado las dependencias de la Compañía de ferrocarriles de M. Z. A., y cerrando el referido circuito por el paseo de la Chopera, Yeserías, paseo Imperial, nueva vía al Camino Alto de la Virgen del Puerto, Cuesta de San Vicente, plaza de España, Princesa y unión de ésta con la Avenida Reina Victoria (Cuatro Caminos). El circuito que pudiéramos denominar interior, lo forma la calle de Sevilla, prolongación de ésta hasta su encuentro con Atocha, Atocha-Santa Cruz, Santa Cruz-Plaza del Callao, Avenida de Pi y Margall, trozo de la Avenida del Conde de Peñalver y unión de esta vía con Sevilla. Entre estos dos circuitos, exterior e interior, se desarrolla otra serie de ellos, cuyo recorrido puede observarse en los planos y especialmente en el señalado con el número 2.

Todo este sistema radial y circular se completa con una red de vías de distintos órdenes en cuyo trazado hemos procurado conservar todas las ya existentes y adaptando las nuevas a las características topográficas del terreno.

**Puentes.**—En relación con el sistema viario es de interés estudiar los enlaces de las márgenes derecha e izquierda de la cuenca del río Manzanares, pues sin ser este río de consideración, sin embargo, por la insuficiencia de los puentes que unen dichas márgenes, se ha originado un desarrollo de la ciudad en dirección Noreste, siendo, sin embargo, la margen derecha del referido río sector de excelentes condiciones para la extensión de la urbe.

Los puentes de Segovia y Toledo, hoy principales de los que unen las márgenes del río, son insuficientes por su calzada estrecha para el tráfico intenso de las vías que unen, y como su ensanchamiento equivaldría a destruir su belleza arquitectónica, proponemos en nuestro anteproyecto alejar de los mismos el tráfico, estableciendo dos nuevos puentes: el de los Pontones, para la desviación de la carretera de Portugal, y el de la Embarcación, para la desviación de la carretera de Toledo. Como consecuencia, los actuales puentes de Toledo y Segovia deben reservarse exclusivamente para el tránsito de peatones, declarándolos monumentos nacionales.

Además de los nuevos puentes que acabamos de señalar establecemos otros complementarios: Uno en la carretera de circunvalación de Aravaca a Fuenkaral, otro en la nueva vía de enlace de Húmera a la Ciudad Universitaria; tres plataformas frente a la nueva pradera de San Isidro, y, por último, la prolongación directa de la carretera de Cádiz con Delicias y el de la carretera de circunvalación de Villaverde a Vallecas.

#### MEDIOS DE TRAFICO

**Ferrocarriles.**—Al igual que hemos observado en la red viaria de carreteras, existe en la red ferroviaria el sistema radial, y análogamente se observa la falta de enlace del mismo y su insuficiencia, quizás debida a la topografía del terreno, dificultando con ello el desarrollo industrial y comercial de Madrid.

De todas las vías radiales existentes que conservamos sólo se modifica el trazado terminal del ferrocarril de

la vía estrecha militar, y el trazado terminal del ferrocarril a Arganda, para evitar en el primero que penetre en una zona que proponemos modificar y en el segundo por su trazado inadecuado al urbanizar esa zona.

Como vía circular de enlace respetamos, con ligeras modificaciones, el proyecto hoy día en tramitación, correspondiendo estas modificaciones al trazado Noreste, debido al nuevo emplazamiento de la estación que proponemos, y proyectando un enlace que, pasando por Coslada, une esta línea de circunvalación con el ferrocarril a Barcelona, pudiéndose así establecer el enlace con el directo a Burgos.

**Estaciones.**—Actualmente dos son las estaciones ferroviarias principales de Madrid. La del Norte y la de Madrid, Zaragoza y Alicante, ambas situadas en la cuenca del río Manzanares. Este emplazamiento origina una dificultad para el abastecimiento de la zona Norte de Madrid, ya que el nivel de dicha zona con relación al de emplazamiento de las estaciones viene a resultar aproximadamente de 80 metros, y como consecuencia, el acarreo de mercancías resulta costoso.

Otras estaciones de orden secundario son las de Delicias, Goya y Niño Jesús, cuyo emplazamiento es también en la parte Sur de la ciudad, y como consecuencia, tampoco resuelven el problema de un abastecimiento normal.

Todas estas estaciones terminales no tienen enlace entre sí, pues solamente existe enlace entre el Norte y Madrid, Zaragoza y Alicante, y estas dos con Delicias. Resulta, pues, deficiente, puesto que se establece de una manera incompleta y en una sola dirección Este-Oeste. El nuevo trazado de circunvalación y las modificaciones que proponemos de enlaces, de que ya hemos hablado anteriormente, viene a resolver este problema.

La estación terminal de Arganda desaparece en nuestro anteproyecto de las inmediaciones del Retiro, por estimar su emplazamiento inadecuado al ser colindante con un hospital y por considerarlo más lógico en las inmediaciones de la nueva vía que proyectamos en la cuenca del Abroñigal.

La estación terminal del trazado a San Martín de Valdeiglesias desaparece de su emplazamiento actual, llevándola a la actual estación de Delicias y trayendo como consecuencia la modificación de su trazado.

La estación principal de viajeros de la línea de circunvalación prevista en el sitio denominado de las Cuarenta Fanegas lo consideramos inaceptable, por entender que toda esta zona está actualmente edificada con colonias de diferentes tipos (económicas, baratas, de lujo, etcétera), y, por tanto, no es el lugar adecuado para tal emplazamiento, ya que toda la zona de Chamartín reúne condiciones para la edificación abierta y no precisamente para la industria que indudablemente habría de aglomerarse alrededor de la referida estación.

Además de estas razones, actualmente entre Chamartín y la Ciudad Lineal existe una unión efectiva, precisamente por la existencia de esas colonias, y emplazar la estación de viajeros del proyecto que actualmente se tramita en el sitio que se propone, equivaldría a introducir una cuña en este enlace, hoy ya establecido.

Proponemos, pues el emplazamiento de la nueva estación al norte de Hortaleza y compensamos el alojamiento que del núcleo principal de la ciudad pueda tener proyectando vías principales que faciliten el enlace.

En esta misma línea de circunvalación proponemos un apeadero subterráneo en la calle de O'Donnell-Al-

calá, en la manzana inmediata a la Fundación Aguirre, y otro apeadero de mayor importancia en las proximidades del actual Hipódromo, frente a los campos de deportes del Madrid F. C.

**Trenes rápidos eléctricos.**—Proponemos en todas las vías radiales de primer orden el establecimiento de trenes eléctricos rápidos que, partiendo de la periferia de la nueva zona de extensión que se propone, una la ciudad con los pueblos limítrofes.

De todos estos trazados el de mayor importancia que proponemos es el que ha de unir Madrid con la Sierra, cuyo desarrollo se efectúa en la cuenca del río Manzanares atravesando El Pardo, pasando al oeste de Collmenar Viejo. También proponemos establecer apeaderos dentro de la zona del Pardo. Su punto de arranque deberá ser la estación del Norte, enlazada con ésta, como puede observarse en el plano número 4.

También proponemos dos líneas a las márgenes derecha e izquierda del río Manzanares.

Todas las estaciones terminales de estos trenes rápidos eléctricos tienen su enlace con la línea del Metro-politano que proponemos, y cuyo trazado también se observa en el plano número 4.

**Metropolitano.**—Nuevas líneas que proyectamos:

Línea del Abroñigal.—Empieza en la unión del Abroñigal, vuelve por el paseo de Chamartín, cruzando la carretera de Alcobendas y Castellana, y va a unirse por la vía Norte-Sur en Tetuán de las Victorias a la actual línea.

Línea de Ronda interior.—Puente de Toledo, paseo de las Acacias, nueva Avenida del Ferrocarril-Avenida de Menéndez Pelayo, calle de Alcalá, Príncipe de Vergara-Glorieta de Ruiz Jiménez, por una vía de nuevo trazado a Pozas.

Línea al nuevo parque de Canillas.—Es una derivación en la línea de Ronda en el encuentro del paseo de Ronda con Diego de León.

Nueva línea Norte-Sur. Desde el principio de la Castellana al nuevo puente de la carretera de Cádiz a lo largo de la Castellana por el paseo de las Delicias.

Línea Goya-Argüelles.—Empieza en la calle de Goya (final) y llega a Argüelles, a todo lo largo de los actuales bulevares.

Línea Banco de España-Puerta de Hierro.—Partiendo del Banco de España sigue la actual Gran Vía, calle de la Princesa, por la avenida principal de la Ciudad Universitaria llegando a Puerta de Hierro.

Nueva línea de Progreso-Puente de Toledo.—Sale de Progreso, Duque de Alba, calle de Toledo, Puerta de Toledo y Puente de Toledo.

Respecto a las estaciones del Metro actuales proponemos la desaparición de la parte externa de la de la Puerta del Sol, de la de la Red de San Luis, de la de Atocha y Antón Martín, dejando plazas y vías públicas libres de tales accesos y salidas del Metro, y proponiendo los nuevos emplazamientos de estas bocas en las aceras o plantas bajas de las casas de dichas vías.

Como anteriormente hemos dicho, al tratar de los trenes eléctricos rápidos todas estas estaciones están enlazadas con las de dichos trenes.

También conviene hacer notar que las estaciones de los nuevos trazados están más distanciadas unas de otras, con objeto de hacer más rápido este servicio.

**Tranvías.**—El medio de tráfico más deficiente que actualmente tiene Madrid lo constituye el actual servicio de tranvías, pues en lugar de estar su red extendida

por la periferia para unir los suburbios con el centro, todas las redes atraviesan las calles principales del casco (las más céntricas), formando un obstáculo serio para el tráfico.

Por el trozo de la calle de Alcalá, entre Cibeles y Puerta del Sol, pasan, de las 52 líneas, 13, y por Puerta del Sol, 23.

En líneas donde deben circular coches cada cuatro y cinco minutos es muy frecuente que ocurra que los servicios se espacien hasta media hora, juntándose entonces cuatro y cinco coches de la misma línea. Todos estos inconvenientes perjudican tanto a la Empresa concesionaria como al público, pues indudablemente, cuando se juntan tres o cuatro coches de la misma línea, los dos primeros van llenos, mientras los dos últimos, vacíos (material excesivo, por un lado; servicio y corriente inútil, por otro). Ocurre a su vez que a horas determinadas del día: cierre de talleres, oficinas, etc., no hay aumento en el servicio, y, por tanto, hay líneas que en algunas horas van con doble cantidad de viajeros que la debida. Lo mismo se nota en los días de lluvia, etc.

De los trece términos municipales que rodean Madrid, están comunicados con tranvías solamente cinco.

No hay ninguna línea de circunvalación.

No obstante conocer las dificultades actualmente existentes, como consecuencia de los contratos que existen entre el Ayuntamiento de Madrid y la Compañía concesionaria de estos servicios, proponemos las siguientes modificaciones de itinerarios y el trazado de unos nuevos.

**Líneas que conservamos.**—Discos: 11, 37, 41, 49 y H.

**Líneas que modificamos.**—Discos: 3, 8, 26, 39, 40, 45, 48, 4, 6, 23, 27, 28, 30, 35, 51, E y L.

**Líneas cuya supresión total se propone.**—Discos: 14, 15, 17, 18, 20, 21, 22, 32, 50.

**Nuevas vías proyectadas.**—Primera, plaza de Alonso Martínez-Empajadores; segunda, Cibeles-Paseo de Recoletos-Dofía Bárbara de Braganza-Fernando VI-Alonso Martínez-Carranza-Aberto Aguilera-Guzmán el Bueno-Donoso Cortés-Bravo Murillo-Quevedo-Fuencarral; tercera, nueva línea del Abroñigal; cuarta, Cibeles-O'Donnell-Camino Bajo de la Elipa-Cementerio de los barrios del Puente de Vallecas-Picazo-Entrevías; quinta, por la prolongación de Velázquez al Apeadero del Hipódromo y nueva vía sobre lo que fué éste, Castellana, Cibeles, López de Hoyos, a unirse con el punto de partida.

**Nota.**—Todas las líneas de vía estrecha se deben convertir en recorridos de vía ancha.

**Autobuses.**—El excelente estado en que se encuentran las principales carreteras del Estado y el mejoramiento de los medios de tráfico, en este caso autobuses, hace que este servicio en Madrid sea considerable, existiendo en la actualidad unas ochenta Empresas.

Solamente una de éstas, "La Castellana", dispone de un edificio de estación con andenes, sala de espera, taquillas, etc., que podría servir de modelo para las demás Empresas.

Existe una competencia estimable a las Compañías ferroviarias, observándose, por ejemplo, en la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal una disminución en el tráfico de viajeros de tercera clase.

Esto hace poner en la necesidad de ordenar estos servicios, hoy diseminados por plazas y calles poco espaciosas tomadas como puntos de arranque, y ocasionando con ello un serio problema en la circulación. Por esto

proponemos los siguientes puntos de partida de autobuses a la provincia:

**Estaciones con andenes.**—Calle de García de Paredes, 19.—Para todas las líneas de Fuencarral y Alcobendas, pasando por Santa Engracia, Bravo Murillo y Nueva carretera a Fuencarral.

Plaza de España, esquina a la calle de la Princesa.—Para todas las líneas al Pardo y la Sierra, carretera de La Coruña y Aravaca, bajando por la Cuesta de San Vicente y paseo de San Antonio de la Florida.

Plaza de los Carros.—Para todas las líneas por la carretera de Extremadura, con salida por la plaza de San Francisco, Nueva Vía, Puerta de Toledo, paseo de los Pontones y Nueva Carretera a Cuatro Vientos.

Para todas las líneas por la carretera de Toledo, una nueva estación en el cruce de Santa María de la Cabeza y la Avenida del Ferrocarril, saliendo por el nuevo puente de la Embarcación a la carretera de Toledo.

Para todas las líneas de la carretera de Cádiz, una nueva estación en el cruce del paseo de las Delicias y nuevo puente de la carretera de Cádiz.

Para todas las líneas de la carretera de Valencia, nueva estación en el cruce de la Avenida del Abroñigal y calle del Pacífico (Puente de Vallecas).

Para todas las líneas de la carretera de Loeches y carretera de Francia por La Junquera una nueva estación en el puente de las Ventas con salida a las dos carreteras.

**Aeropuertos.**—Con los que actualmente existen, los de Barajas, Cuatro Vientos y Getafe, creemos completamente satisfechas las necesidades de este medio de tráfico para un futuro lejano, una vez enlazados éstos por vías que los comuniquen fácil y rápidamente, y cuyo trazado aparece indicado en el plano número 2: Madrid y sus alrededores.

**Consideraciones generales sobre el tráfico.**—A fin de encauzar de una manera práctica y ajustándose a realidades este problema, proponemos:

Primer. Una dirección única de todas las Compañías concesionarias de estos servicios públicos.

Segundo. Unificación de tarifas para poder utilizar los billetajes indistintamente en todos los medios de transporte.

Tercero. Unificación y coincidencia en el horario de todos estos servicios.

Cuarto. Supresión de algunos itinerarios y descongestión de los actuales dentro del casco actual de la ciudad, con arreglo al trazado que hemos proyectado, al que nos hemos referido anteriormente y que está representado en el plano número 4.

Quinto. Estrecha relación y unión entre la Dirección de todas las Compañías con el Municipio (Estudios estadísticos del tráfico) a fin de que los distintos servicios sean para el público y no el público para los servicios.

Sexto. Nuevo estudio de las direcciones únicas actualmente establecidas de manera caprichosa y sin responder a ningún estudio hecho sobre los datos facilitados por la Oficina de Información Municipal, y cuyos datos debieran tenerse en cuenta por quien en el Municipio se ocupe de este encauzamiento de la circulación.

## CAPITULO II

**Sistema de zonas libres, parques y jardines.**—Plano segundo de nuestro anteproyecto.

Existen grandes masas arboladas en el Norte y Oeste,

Pardo y Casa de Campo; faltan en el Sur y en el Este.

Para proyectar nuevas zonas libres, hemos seguido el siguiente criterio:

Unir todos los espacios libres ya definidos como tales por su aprovechamiento: Zona militar, campos de ejercicios, aeródromo, alrededores del nuevo cementerio (defendidos por la ley) y cementerios que deben suprimirse.

Unir las grandes fincas particulares o del Estado con arbolado, que debe ser defendido.

Terrenos libres del Ayuntamiento no aprovechados.

Y finalmente, las zonas verdes en las tres grandes cuencas de los ríos Guadarrama, Manzanares y Jarama, que por sus aguas se prestan mejor al cultivo del árbol.

En el plano 1 : 50.000 demostramos cómo se pueden convertir los alrededores de Madrid fácilmente en un sistema continuo de zona verde. Deberán repoblararse, cosa que puede hacerse sin gran esfuerzo, con arbolado los alrededores y a su vez acotar extensiones como zonas defendidas todos aquellos espacios que por su situación topográfica y condiciones naturales pueden ser para un futuro zonas de parque y recreo.

En el plano número 2, destinado a representar el sistema de parques y jardines, se puede observar cómo siguiendo el criterio que ha informado su estudio se constituye un cinturón que recorre todo el nuevo perímetro del término municipal que proponemos penetrando a su vez en forma radial o de cuña hacia el casco actual y futuro de Madrid, enlazando con las zonas verdes hoy existentes y con las que proyectamos.

De este esquema de sistema de parques así formado pueden observarse la formación de núcleos a su vez rodeados de espacio libre con características cada uno de ellos bien definidas para su destino y que se expresan y determinan también en nuestro plano número 2.

Estas nuevas zonas rodeadas de espacios libres, que pudieramos llamar perimetrales, están cruzadas a su vez por fajas verdes de orden secundario que tienen por origen zonas verdes ya existentes y vaguadas también existentes.

**Consideraciones generales sobre el sistema de parques.** Consideraremos criterio fundamental de nuestro anteproyecto con relación al sistema de parques lo siguiente:

Primero. Segregación de una parte del Pardo para convertirlo en parque público.

Segundo. Segregación de un pequeño trozo de la Casa de Campo comprendido entre la cuenca del río Manzanares y la carretera de la Cuesta de las Perdices al paseo de Monistrol.

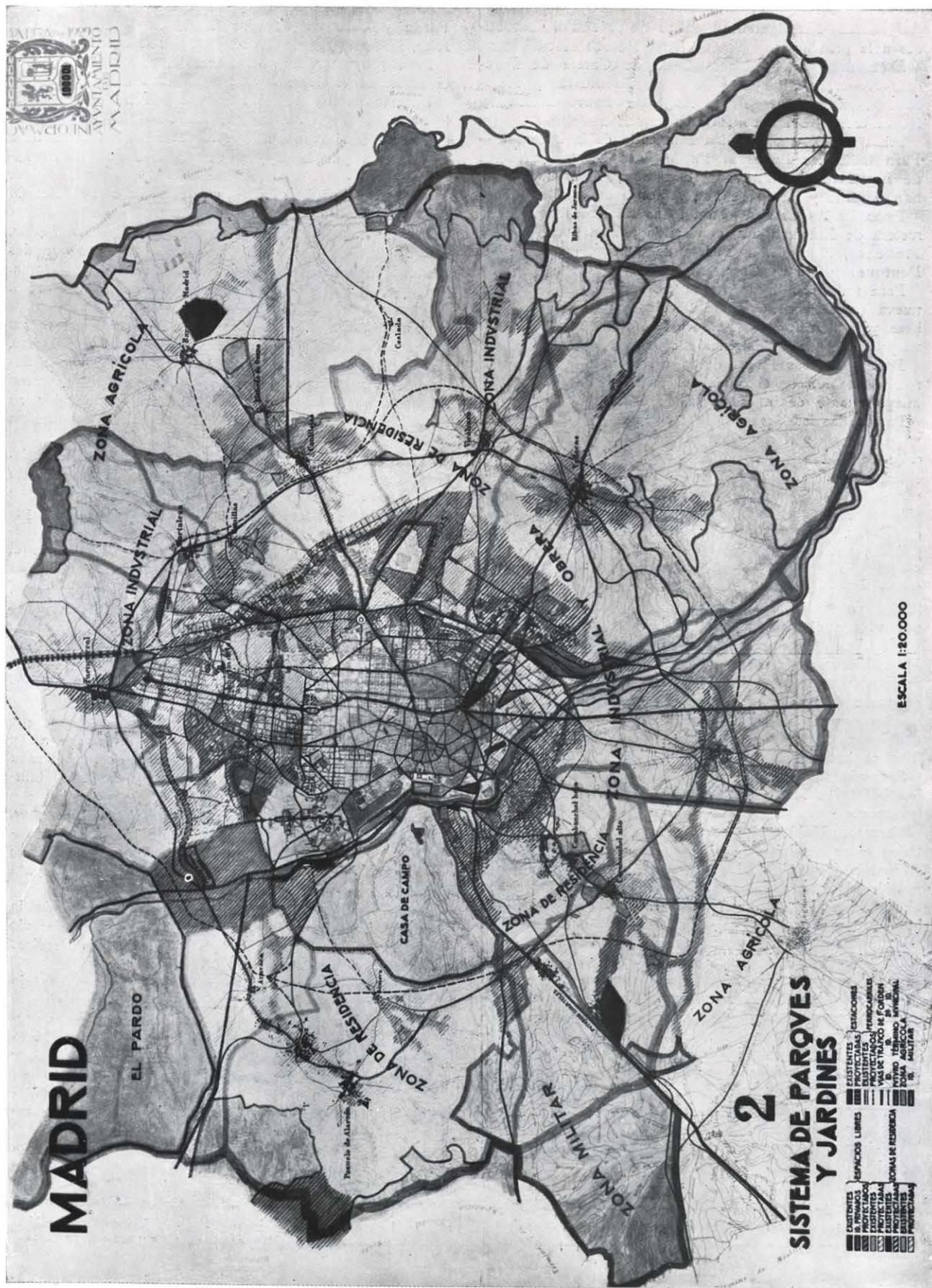
(Estas dos segregaciones para compensar el espacio que ocupará en lo futuro la Ciudad Universitaria.)

Tercero. La unión de todas las zonas verdes y parques existentes actualmente en la cuenca del río Manzanares a ambas márgenes, formando así una faja que envuelve el sector Sur-Oeste de la ciudad.

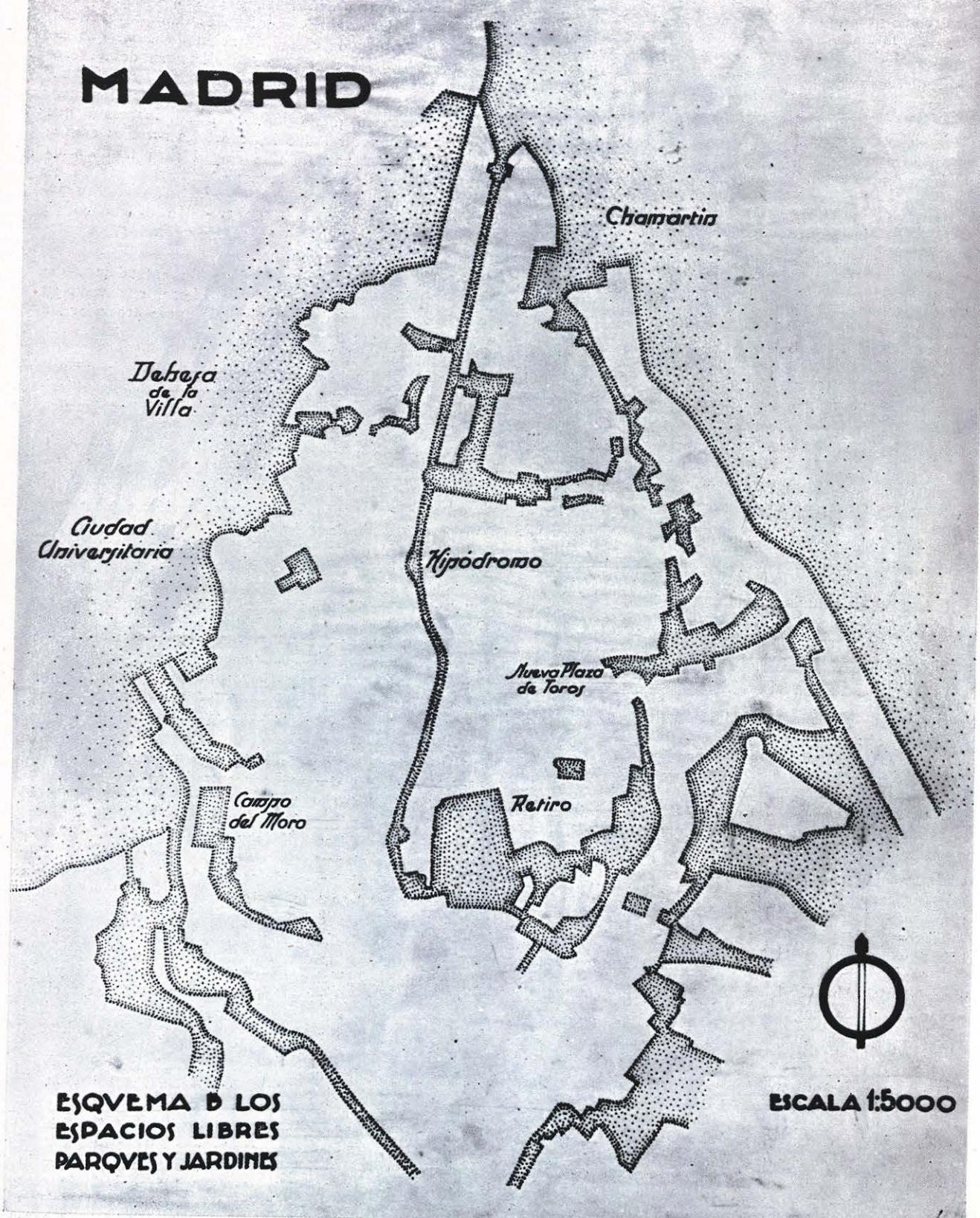
Cuarto. Enlace de los jardines de la Escuela de Veterinaria, jardines del antiguo Matadero, campo de las Vistillas hasta el Campo del Moro.

Quinto. Prolongación de la zona verde del Retiro y enlace con el espacio libre del nuevo cementerio de la Almudena.

Sexto. El espacio libre que rodea al nuevo cementerio lo hemos reducido a sus límites justos, extendiéndolo únicamente hasta el final de la falda de su colina,



# MADRID



ya que las aguas de sus filtraciones no pueden afectar a las construcciones que le rodean, por estar en la vertiente opuesta.

Séptimo. Unión del espacio libre del nuevo cementerio de la Almudena con las zonas verdes establecidas al Norte en el final de la prolongación de la Castellana, formándose una cadena en forma de cuña entre el Abroñigal y la Ciudad Lineal, y aprovechando lo accidentado del terreno en este sector.

Octavo. Todos los jardines existentes dentro del casco actual y que están cercados, deberán quedar libres de tal cerco, abiertos día y noche al público. Entiéndese que nos referimos únicamente a los jardines públicos.

Noveno. Todos los solares resultantes de aquellos edificios, bien militares, etc., que en el documento número 4 proponemos su desaparición, se convertirán en jardines públicos, en los cuales deberán instalarse parques especiales para niños.

Décimo. Los solares actuales propiedad del Ayuntamiento y lindantes con el antiguo Hospicio deberán incorporarse al actual jardín, denominado de Pablo Iglesias.

### CAPITULO III

**División en zonas.**—Existe en Madrid un verdadero desorden en cuanto a la edificación se refiere, pues tanto la industria como la vivienda obrera, como la vivienda de la clase media, etc., están diseminadas y mezcladas.

Nosotros, al estudiar en nuestro anteproyecto este aspecto del problema hemos tomado como base para tal clasificación sectores de la ciudad en los que, sin ser hoy completamente definidos para una determinada clase de construcción, se acusan ligeramente algunos caracteres definidos de las distintas clases.

En nuestro plano número 3 están definidas estas zonas, que son:

Primer. Una zona industrial en la parte Sur de la ciudad, hoy ya bastante definida, y que tiene como fundamento de su existencia el emplazamiento de las estaciones ferroviarias. Cogida por la cuenca del río Manzanares y la futura Avenida del Abroñigal.

Segundo. Una zona destinada a vivienda obrera, iniciada también en este sector, en la margen derecha del río Manzanares y separada de la zona industrial por este río.

Tercero. Otra zona destinada a vivienda obrera, también hoy iniciada en el término del Puente de Vallecas y Entrevisas y separada de la zona industrial por la Avenida del Abroñigal.

Cuarto. Otra zona industrial al Norte, proyectada alrededor de la estación de mercancías de la línea de circunvalación y directo a Burgos.

Quinto. Una zona destinada a vivienda obrera próxima a la anterior zona industrial en las proximidades de Canillas, Hortaleza y Ciudad Lineal y pueblo de Fuencarral.

Sexto. Otra zona destinada a vivienda obrera, hoy perfectamente definida, a los dos lados de la Avenida del Abroñigal y partiendo del Puente de las Ventas en dirección Norte.

Séptimo. Otra de vivienda obrera en la desviación de la carretera a Francia, desde El Estrecho hacia el Norte a la altura de Chamartín de la Rosa.

El resto de la superficie de extensión se destina a zonas de residencia clasificada y ordenada con arreglo a las nuevas Ordenanzas municipales que proyectamos

Octavo. Dentro de esta ordenación de zonas que establecemos deberá, en lo sucesivo, hacerse desaparecer todas las construcciones que existiendo hoy no encajan dentro de las zonas respectivas que hemos estudiado.

Así en nuestro plano número 4 se observará que hacemos desaparecer todos los cuarteles actuales emplazados dentro del casco de la ciudad para trasladarlos al recinto que determina la zona militar.

Noveno. Todos los cementerios deberán suprimirse, convirtiéndolos en parques, a excepción del nuevo de la Almudena, en el que se centralizarán todos los enterramientos de la nueva urbe.

Décimo. Dentro de esta ordenación entendemos debe desaparecer la actual Casa de Fieras, enclavada en el Retiro (enfrente de un hospital), para trasladar su emplazamiento al nuevo parque que proyectamos en la segregación del Pardo.

Undécimo. En lo sucesivo se procurará ir reuniendo en el sector Fuencarral-Valdelatas todos los establecimientos públicos y de Beneficencia, tanto provinciales, municipales, como de particulares.

En el plano número 2 no solamente definimos las zonas dentro de la extensión del Madrid actual, sino que a su vez definimos iniciándolas, las clases de zonas que deben componer la futura extensión de los pueblos satélites de la urbe futura. Así entendemos que Villaverde, Vallecas y parte de Vicálvaro, por su red ferroviaria, son puntos adecuados para el establecimiento de zona industrial y como consecuencia obrera. Canillejas y Canillas como zona de residencia, Hortaleza y Fuencarral como zona industrial y obrera, y Aravaca, Pozuelo de Alarcón, Húmera y los Carabancheles como zona especialísima para residencia.

**Reforma interior.**—Hemos dejado para el final de esta Memoria el ocuparnos brevemente de los fundamentos que han informado las ideas sobre la reforma interior que proponemos.

Indudablemente que la vida comercial y política de Madrid está actualmente concentrada en un perímetro reducido alrededor y teniendo como centro la Puerta del Sol dando ello origen a que la vida en esta parte de la ciudad se desarrolle con caracteres de más intensidad que en el resto.

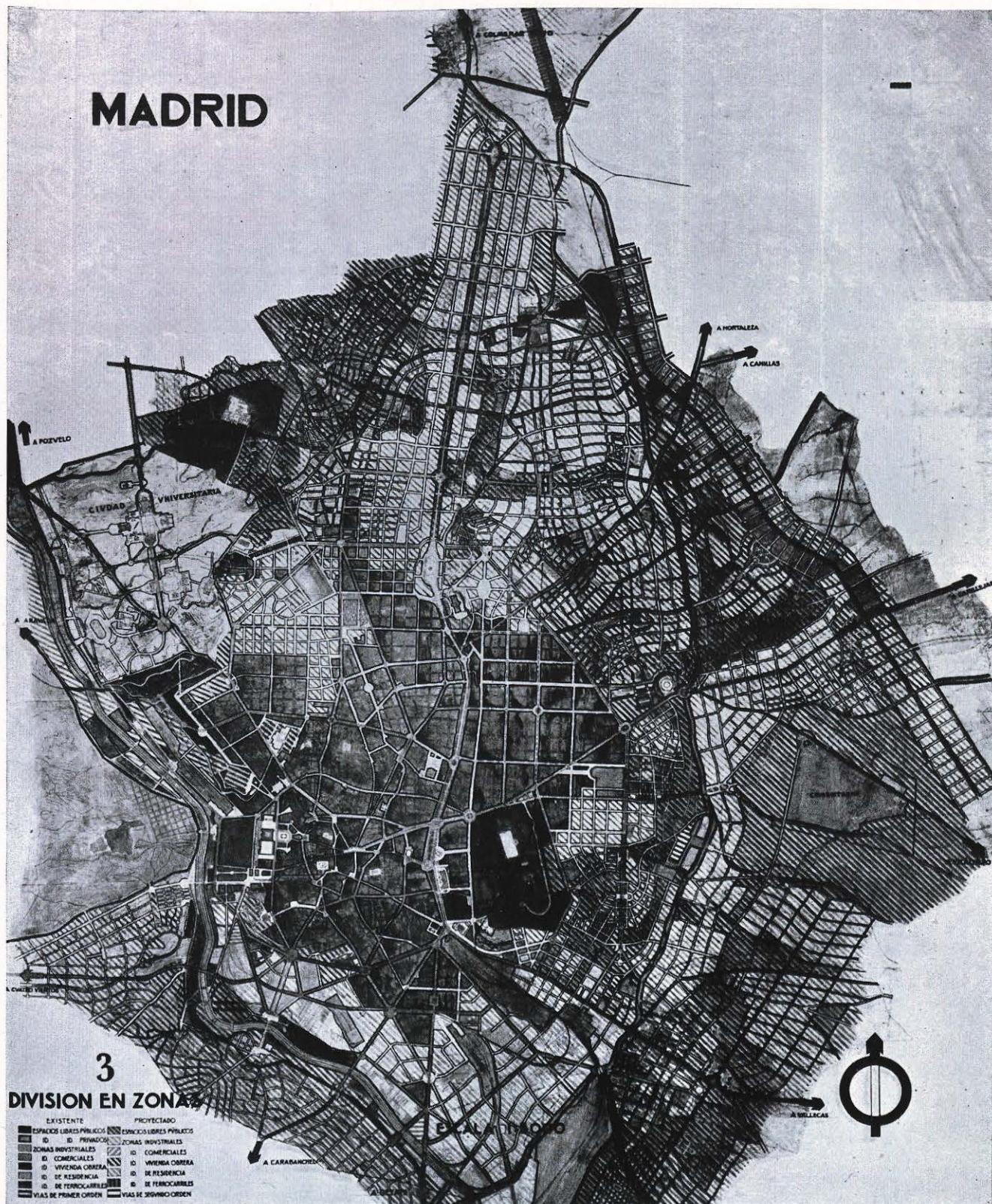
El libro de información sobre la ciudad trata muy extensamente de este aspecto.

La insuficiencia del trazado viario en ese centro de vida intensa es deficiente, y para corregirlo pudieran seguirse dos criterios: uno radical, que siempre es a costa de grandes sacrificios para el Erario municipal y de grandes beneficios para los especuladores de esta clase de negocios, y otro conservador, dentro de los límites que imponen los problemas a resolver. Nosotros hemos preferido adoptar este último criterio.

Líneas principales de nuestra reforma son:

Primero. En el sentido Este-Oeste, desde la plaza de la Independencia a la plaza de España, paralela aproximadamente a la Gran Vía, uniéndose a ésta en la plaza de España y encauzando por ella el tráfico de la calle de Alcalá y barrio de Salamanca para llevarlo a la Cuesta de San Vicente y ramificarse desde este punto. Con ello se consigue descongestionar el tráfico de la calle de Alcalá en el sector plaza de la Independencia a Sol y descongestionar a su vez la actual Gran

# MADRID



Vía, pudiendo llevar por esta que proponemos el tráfico rápido.

Segundo. En el mismo sentido Este-Oeste la nueva Avenida del Ferrocarril, que partiendo del paseo de las Delicias, frente a la estación de este nombre, sigue la trayectoria del ferrocarril que enlace las estaciones de Norte y M. Z. A. hasta el paseo de los Pontones, para continuar desde este encuentro por el paseo Imperial y continuar el tramo nuevo en dirección Norte a unirse al Paseo Alto de la Virgen del Puerto.

Tercero. En dirección Este-Sur proyectamos una vía que partiendo de la plaza de Alonso Martínez enlaza con la plaza de Bilbao para continuar por la actual de Peligros, Sevilla, plaza del Progreso y plaza de Lavapiés a la glorieta de Embajadores.

En este trazado en su primer tramo de Alonso Martínez a plaza de Bilbao atraviesa una zona de construcciones pobres y no comerciales; por lo tanto, de fácil apertura. En su trayecto plaza de Bilbao a Alcalá, tramo más costoso, por la necesidad de derribar casas recientemente construidas en Gran Vía y Peligros, pero cuyo derribo, aunque costoso, necesario, ya que toda vía Norte-Sur que se intente no resolverá ningún problema de tráfico en esta dirección si no enlaza los barrios altos de Madrid con los barrios bajos.

La falta de un estudio de reforma interior de conjunto y el ejecutar apertura de grandes vías aisladas, sin tener en cuenta futuros enlaces, trae como consecuencia la necesidad en su día de derribos de construcción relativamente moderna.

En el tramo de plaza de Canalejas a glorieta de Embajadores se atraviesa una zona de construcción pobre y anticuada.

Cuarto. En este mismo sentido Norte-Sur proyectamos otra Gran Vía que, partiendo de la calle de Alcalá entre el Círculo de Bellas Artes actual y el nuevo Ministerio de Instrucción pública, vaya en dirección Sur a unirse a la plaza de las Cortes, ampliando ésta, continúe en la misma dirección atravesando Atocha para dirigirse a la plaza de Lavapiés y continúe a glorieta de Embajadores.

Esta vía tiene por finalidad establecer un circuito cerrado y compuesto por la Gran Vía actual, calle de Bailén, nuevo trozo entre plaza de San Francisco y Puerta de Toledo y ronda de Toledo

Quinto. Independientemente de estas principales arterias hemos proyectado enlaces de la plaza del Callao con plaza de Santo Domingo (calle Real, hoy en tra-

nitación), plaza de Santo Domingo con plaza de Isabel II, plaza de Isabel II con Puerta Cerrada, Puerta Cerrada con plaza de Santa Cruz, y plaza de Santa Cruz con la plaza del Callao.

Todos estos enlaces con las vías hoy día existentes constituyen circuitos cerrados que descongestionan la Puerta del Sol y sus calles afluentes.

**Reforma de la Puerta del Sol.**—Hasta mediados del siglo pasado la Puerta del Sol nunca fué plaza, sino el encuentro de dos calles de dirección Este-Oeste: una Alcalá-Arenal y otra Carrera de San Jerónimo-Mayor.

Mejor que una descripción de la idea que informa nuestro proyecto sobre este problema agudo y grave de la ciudad, creemos más gráfico y fácil el remitirnos al plano señalado con el número 11, en el que se expresa claramente nuestro criterio.

El criterio que debe informar la reforma interior de una ciudad, según nuestro entender, no debe ser demoler, pues la ampliación de grandes vías no resuelven los problemas del tráfico, que lo que necesita es ordenación, y esto se consigue con un buen esquema viario y una anchura de los trazados en calzada y aceras que responda matemáticamente a las corrientes de tráfico, bien sea rodado o de peatones, que tienen que encauzar.

**Aspectos sanitarios y de abastecimiento.** — Primero. Proyectamos una playa artificial con casas de baños públicos en el Retiro (en el antiguo campo de la Exposición).

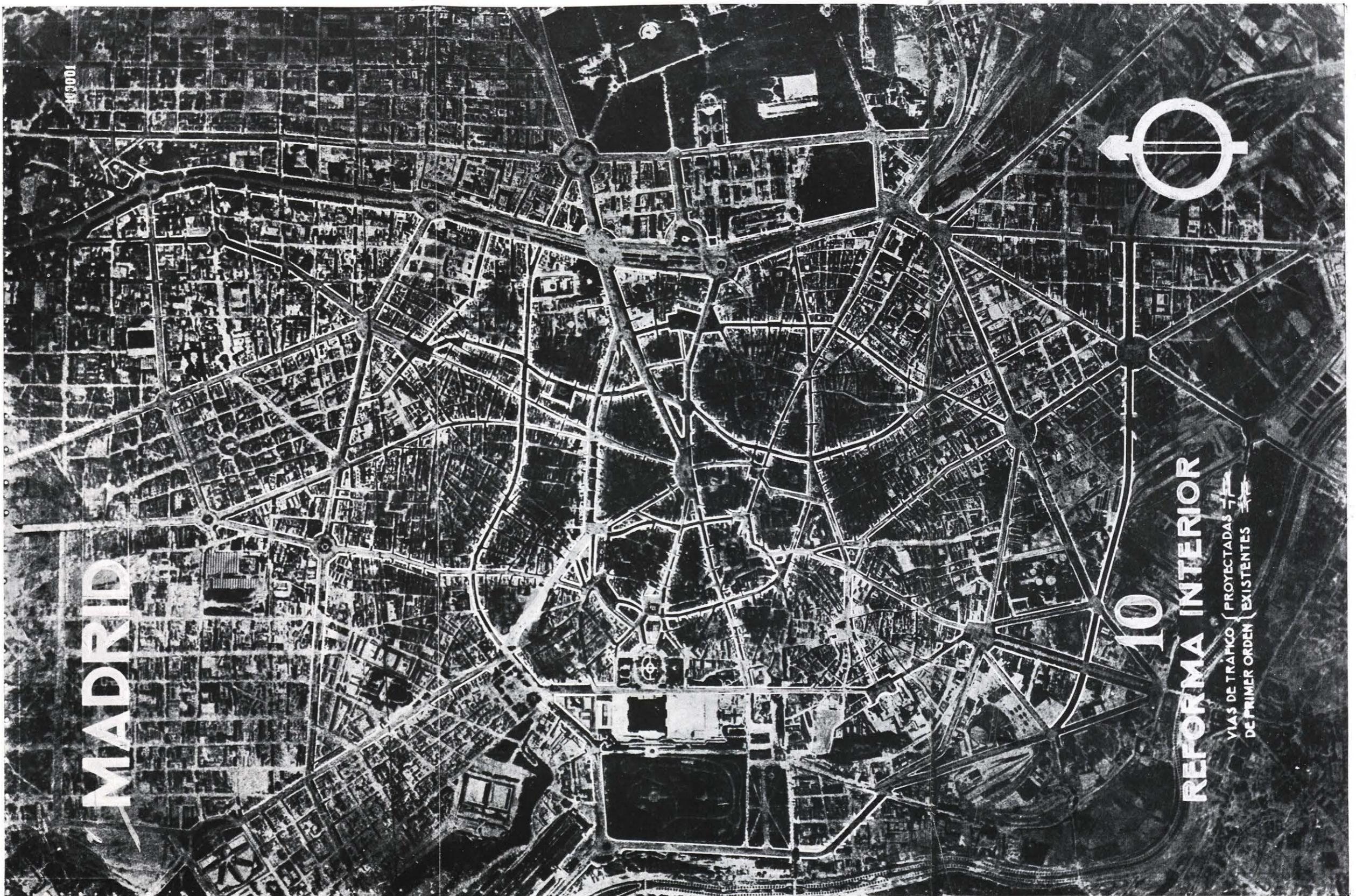
Segundo. Proyectamos un gran estadium municipal en el sitio que hoy ocupa la antigua Plaza de Toros y otro lindando con los actuales campos de deportes del Madrid F. C.

Tercero. Proyectamos el Hipódromo en la zona segregada de la Casa de Campo, frente a la piscina y playa establecida en las orillas del río Manzanares.

Cuarto. Proyectamos la canalización del Manzanares desde el Puente de los Franceses al de San Fernando, y desde el Afroñigal hasta el arroyo de la Gavía.

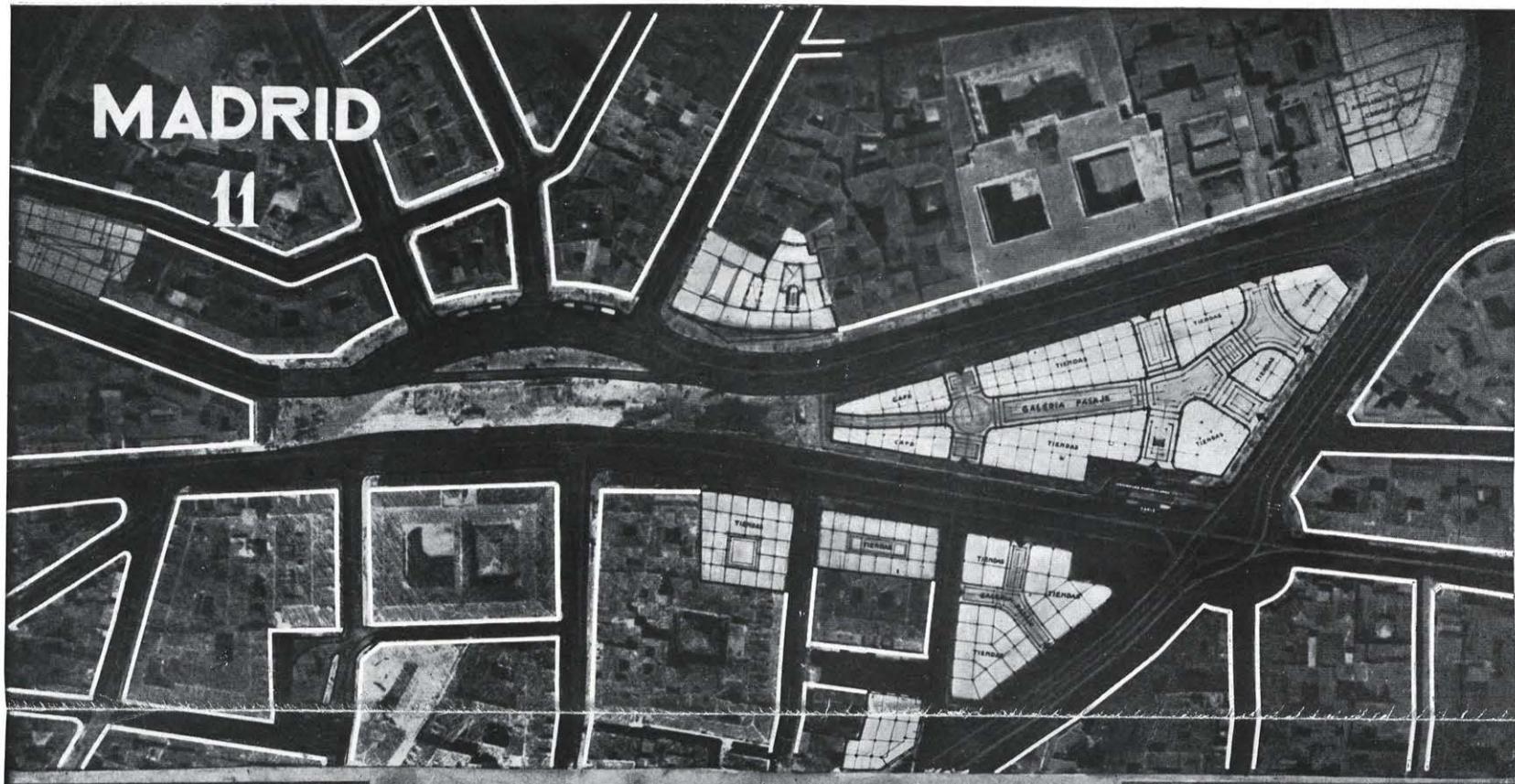
Quinto. Establecimiento de una estación depuradora de aguas residuarias al final de la canalización futura del río Manzanares y una depuradora de aguas del río Manzanares al comienzo de dicha futura canalización.

Sexto. Proyectamos un mercado central inmediato al Nuevo Matadero y mercados de barrio distribuidos en las distintas zonas y en los emplazamientos que se determinan en el plano número 3.



# MADRID

11



LAPERTADESO

ZONAS DE EXPANSIÓN

SE PROYECTA UN EDIFICIO COMERCIAL DE GRAN ALTURA EN EL BLOQUE COMPRENDIDO ENTRE LAS CALLES ALCALÁ, SEVILLA, CARRERA DE SAN JERÓNIMO Y PUERTA DEL SOL.  
SU PLANTA BAJA ES DEL TIPO DE LAS GALERIAS CUBIERTAS EXISTENTES EN LAS GRANDES CIUDADES, FACILITANDOSE CON ELLO EL TRÁFICO ENTRE LAS VÍAS QUE LO REDACTAN.

LA SUPERFICIE COMERCIAL DEL BLOQUE ES CUATRO VECES MAYOR A LA QUE EXISTE ACTUALMENTE. TODOS LOS EDIFICIOS A EDIFICAR EN LOS SOLARES QUE RESULTAN DE LA REFORMA SERÁN COMERCIALES.



AÑO 1935



SE PROYECTA UN ENSANCHAMIENTO DE LAS CALLES ALCALÁ Y CARRERA DE SAN JERÓNIMO EN SU APLICACIÓN A PUERTA DEL SOL Y EN ESTA SE ESTABLECEN DOS DIRECCIONES VÍNICAS AISLADAS POR UN AMPLIO CENTRAL SUPRIMIENDO EL TRÁFICO CIRCULATORIO QUE SE ENCAVA POR NUEVAS VIAS DE ENLACE.  
TODAS LAS LÍNEAS TERMINALES EN ESTA PLAZA CONTINUAN POR NUEVOS ITINERARIOS REDUCIENDO A CINCO DE ESTOS LOS VEINTIUNO QUE ACTUALMENTE LA ATRAVIESAN.  
DIRECCIONES DEL TRÁFICO (TRAMVÍAS - VEHÍCULOS)



# PROYECTO DE ORDENANZAS MUNICIPALES PARA LA EDIFICACIÓN DEL EXTRARRADIO Y EXTENSIÓN DE MADRID

De todos los medios de que disponen los Ayuntamientos para lograr sus fines, el más eficaz y económico es la prolongación de unas sabias Ordenanzas municipales. Gracias a los amplísimos poderes que nuestro derecho otorga en este punto a los Municipios, las limitaciones que las Ordenanzas pueden imponer a las iniciativas y a los derechos de los particulares son bastante para que sin desembolso y con absoluta eficacia se evite lo malo y se consiga que en un plazo no muy largo, desaparezca lo que anteriormente se hizo contra las exigencias urbanísticas, forzando así a todos a colaborar en el plan urbano municipal. De ahí el acierto de que se acompaña al plan de urbanización un anteproyecto de Ordenanzas.

Antes de exponer los principios en que se basa el adjunto, creemos inexcusable advertir que para la plena eficacia de unas Ordenanzas de construcción es imprescindible que el territorio a que se apliquen sea cuando menos el mismo a que se refiere el proyecto de urbanización aprobado.

En el proyecto de Ordenanzas de edificaciones que se acompaña hemos huído de reproducir innecesariamente aquellos preceptos que se encuentran en las Ordenanzas municipales de Madrid y que deben igualmente aplicarse al extrarradio, limitándonos a fijar las normas que estimamos fundamentales para que, si se aprobara el proyecto de urbanización que presentamos, desde el primer día la actividad particular cooperase con la municipal para convertir en realidad el citado proyecto.

El desorden manifiesto que ofrece la edificación en Madrid, tanto en el interior y ensanche como en el extrarradio, y el aspecto desagradable, en el sentido estético de la mayor parte de sus calles, obedece a los siguientes motivos:

Primero. Falta de una clasificación de las construcciones, según su destino, en zonas homogéneas.

Segundo. Fijación de la altura máxima de los edificios, atendiendo exclusivamente a la anchura de las calles.

Tercero. Falta de una altura mínima establecida para las construcciones; y

Cuarto. A no haberse establecido un escalonamiento de las alturas de los edificios partiendo del centro hacia las afueras, escala aplicable también a la proporción edificable de superficie en cada solar. De ahí que puedan verse casas de campo unifamiliares dentro del casco de Madrid, y verdaderos rascacielos en pleno monte.

El proyecto que se acompaña obedece a los principios contrarios:

Primero. Obligatoriedad de sujetarse a un plan de distribución por zonas.

Segundo. Obligatoriedad también del plano de distribución de las clases de construcción.

Tercero. Fijación de los índices de aprovechamiento de superficies, de acuerdo con el criterio representado en los planos anteriores.

En los preceptos de aplicación de esos criterios se han tenido en cuenta las enseñanzas de las grandes

ciudades que pueden servir de modelo en Europa y América.

## CAPITULO I

### Reglas generales en materia de edificación.

(Artículos más importantes comprendidos entre 1-12.)

Artículo 3.<sup>o</sup> El término municipal de Madrid se considerará dividido en las siguientes zonas:

- a) Zonas de residencia.
- b) Zonas de vivienda obrera.
- c) Zonas de industria.
- d) Zonas comerciales; y
- e) Zonas de protección, espacios libres y de recreo y espacios de reserva.

En el apéndice A de estas Ordenanzas se describen los límites de las citadas zonas, con arreglo al plano que también se acompaña.

Art. 11. Para todo lo referente al número de plantas, aprovechamiento del solar y altura del edificio, se dividen las construcciones en cinco clases, designada cada una de ellas en estas Ordenanzas con el número romano correspondiente.

En el apéndice B de estas Ordenanzas se comprende el plano en que consta la distribución en el término de cada una de estas clases de construcciones y las tablas de altura y aprovechamiento de solares, en que se resume, para mayor facilidad, los preceptos que más adelante se insertan.

## CAPITULO II

Trata en los artículos 13-23 de Licencias de construcción, acceso a los solares y situación del edificio.

## CAPITULO III

### Número de plantas y superficie edificable.

(Artículos 24-36.)

Artículo 30. A los efectos de estas Ordenanzas se entiende por índice de aprovechamiento el producto de la multiplicación del número de plantas por el de décimas partes de la superficie edificable.

Art. 31. En las clases I de construcción no se permite edificar más de dos décimas partes de la superficie total del solar, que habrá de tener un mínimo de 500 metros cuadrados para cada vivienda independiente. El índice de aprovechamiento de esta clase es (2 por 2) 4.

Art. 32. En la clase II de construcción no se permite edificar más de las tres décimas partes de la superficie total del solar. El índice de aprovechamiento de esta clase es (3 por 3) 9.

Art. 33. En la clase III de construcciones no se permite edificar más de las cuatro décimas partes de la

superficie total del solar. El índice de aprovechamiento de esta clase es (4 por 4) 16.

Art. 34. En la clase IV de construcción no se permite edificar más de las cinco décimas partes de la superficie total del solar. El índice de aprovechamiento de esta clase es (5 por 5) 25.

Art. 35. En la clase V de construcción no se permite edificar más de las seis décimas partes de la superficie total del solar. El índice de aprovechamiento de esta clase es (5 por 6) 30.

#### CAPITULO IV

##### Tipos de construcción y edificaciones anejas

(Artículos 37-46.)

#### CAPITULO V

##### Emplazamiento de las edificaciones y patios.

(Artículos 47-62.)

Artículo 47. En los edificios pertenecientes a las clases I y II rige el sistema de edificación abierta; en los de las clases III, IV y V el de edificación cerrada.

#### CAPITULO VI

##### Altura de las construcciones.

(Artículos 63-74.)

Artículo 64. Las alturas máximas de los edificios serán de 10 metros en la clase II, de 12 en la III, de 16 en la IV y de 20 en la V.

Art. 65. No obstante lo dicho en el anterior artículo, los edificios que se encuentren en una calle no pueden tener altura mayor de la anchura de la calle medida entre las alineaciones de uno a otro lado, y en el caso

de que la calle sea desigual, obteniendo la distancia media.

Art. 73. Las construcciones de todas clases están sujetas a una altura mínima, que es la que se fija en la tabla que figura como apéndice a estas Ordenanzas.

#### CAPITULO VII

##### Barrios o colonias y casas en fila.

(Artículos 75-77.)

##### Apéndice A.—Plano de división en zonas.

Teniendo en cuenta la dificultad que representa definir los límites de las diversas "zonas" en que se considera dividido el término municipal, debido a carecer de designación las vías que las limitan, estimamos que este documento deberá ser redactado al confeccionarse el proyecto definitivo y después de haber dado nombre a las calles y avenidas nuevas.

Entretanto podrá seguir de guión el plano señalado con el número 3, en donde de una manera gráfica se representan las zonas de residencia, vivienda obrera, de industria, comerciales y de protección, espacios libres, etcétera.

La reproducción de este plano debe figurar en cada ejemplar de las futuras Ordenanzas municipales.

##### Apéndice B.—Plano de división en clases de edificación.

Este documento está representado por el plano señalado con el número 12, y su reproducción debe, asimismo, figurar en cada ejemplar de las futuras Ordenanzas municipales.

##### Apéndice C.—Clases de edificación.

Este documento está representado por el plano señalado con el número 57, cuya reproducción debe figurar en cada ejemplar de las futuras Ordenanzas municipales.

#### A p é n d i c e D

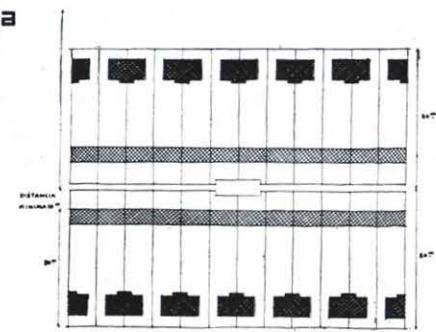
##### CUADRO DE ORDENANZAS SOBRE CLASES DE CONSTRUCCION

Clases de construcción	Número de plantas	Forma de edificación	Superficie edificada	Índice de aprovechamiento	OBSERVACIONES
I	2	plantas completas.	abierta	2/10	4
II	3	»	cerrada	3/10	9
III	4	»	»	4/10	16
IV	5	»	»	5/10	25
V	6	»	»	6,10	30

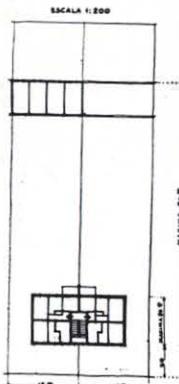
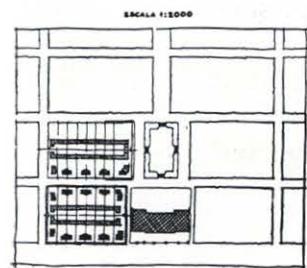


PLANO DE DISTRIBUCIÓN DE CLASES DE CONSTRUCCIÓN.

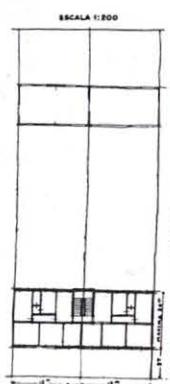
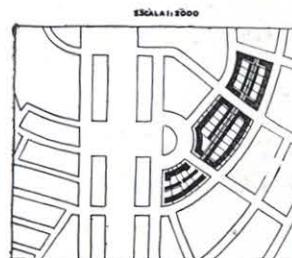
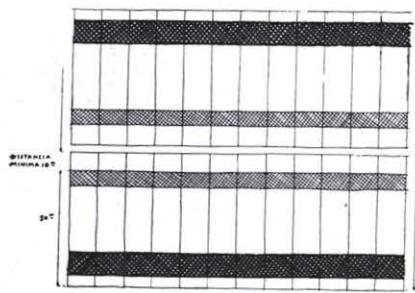
Apéndice B de las Ordenanzas municipales.

**MADRID****5<sup>a</sup>**1<sup>a</sup> CLASE DE CONSTRUCCIÓN  
EDIFICACIÓN ABIERTA

ESCALA 1:500

2<sup>a</sup> CLASE DE CONSTRUCCIÓN  
EDIFICACIÓN CERRADA

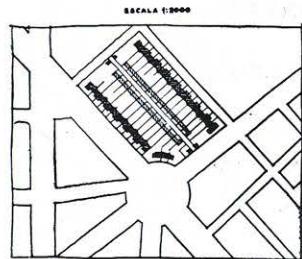
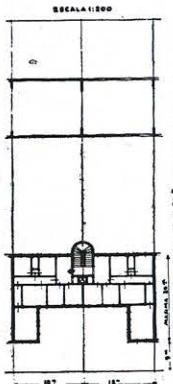
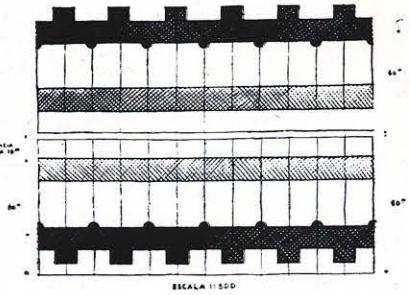
ESCALA 1:500

**MADRID****5<sup>b</sup>**

CLASES DE CONSTRUCCIÓN.—EDIFICACIÓN ABIERTA Y EDIFICACIÓN CERRADA.

## MADRID

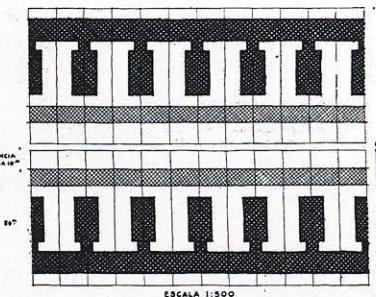
5c



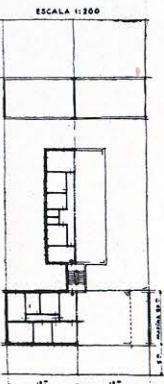
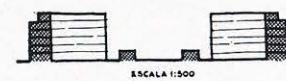
I NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS  
II ÍNDICE DE APROVECHAMIENTO  
III UTILIZACIÓN DEL SOLAR

## MADRID

5d



5ª CLASE DE CONSTRUCCION  
EDIFICACION CERRADA

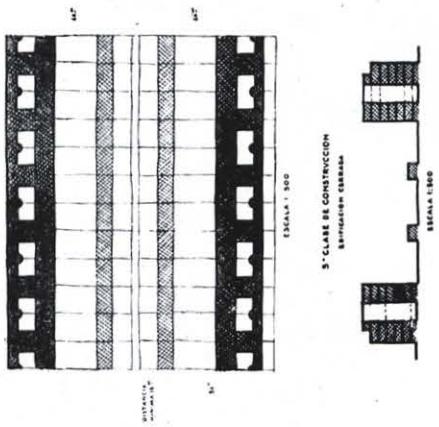


I NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS  
II ÍNDICE DE APROVECHAMIENTO  
III UTILIZACIÓN DEL SOLAR

CLASE DE CONSTRUCCIÓN.—EDIFICACIONES CERRADAS.

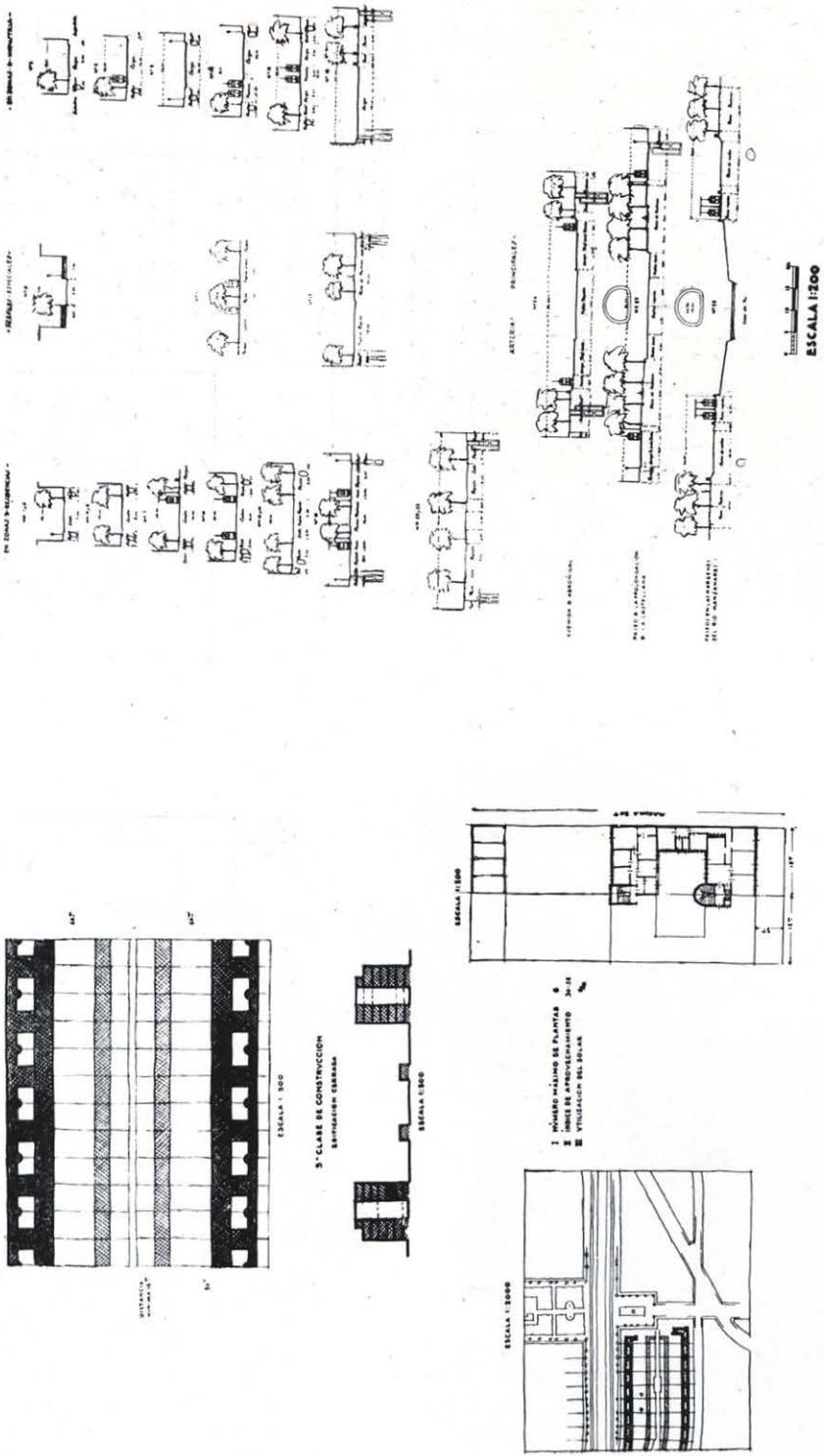
MADRID

ג



MADRID

6



## CLASE DE CONSTRUCCIÓN.—EDIFICACIONES CERRADAS Y PERFILES TRANSVERALES.