

AÑO XVI - NÚM. 6

AGOSTO DE 1934

ARQUITECTURA

COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS

CRUZADA, 4, MADRID

Sumario: José Fonseca y Llamedo: La reforma interior de Madrid - Luis Sáinz de los Terreros y Luis Díaz Tolosana: Reforma interior de Madrid. Necesidad de la Reforma y normas para su ejecución.

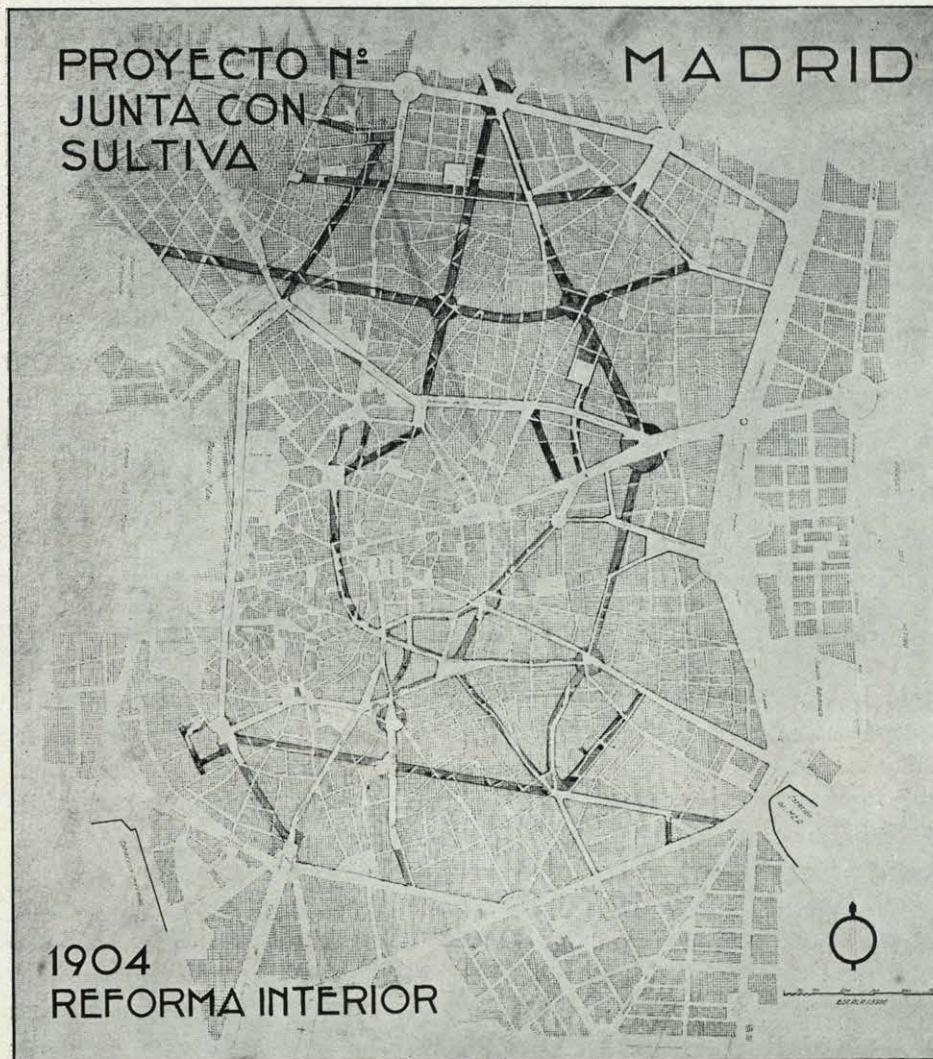


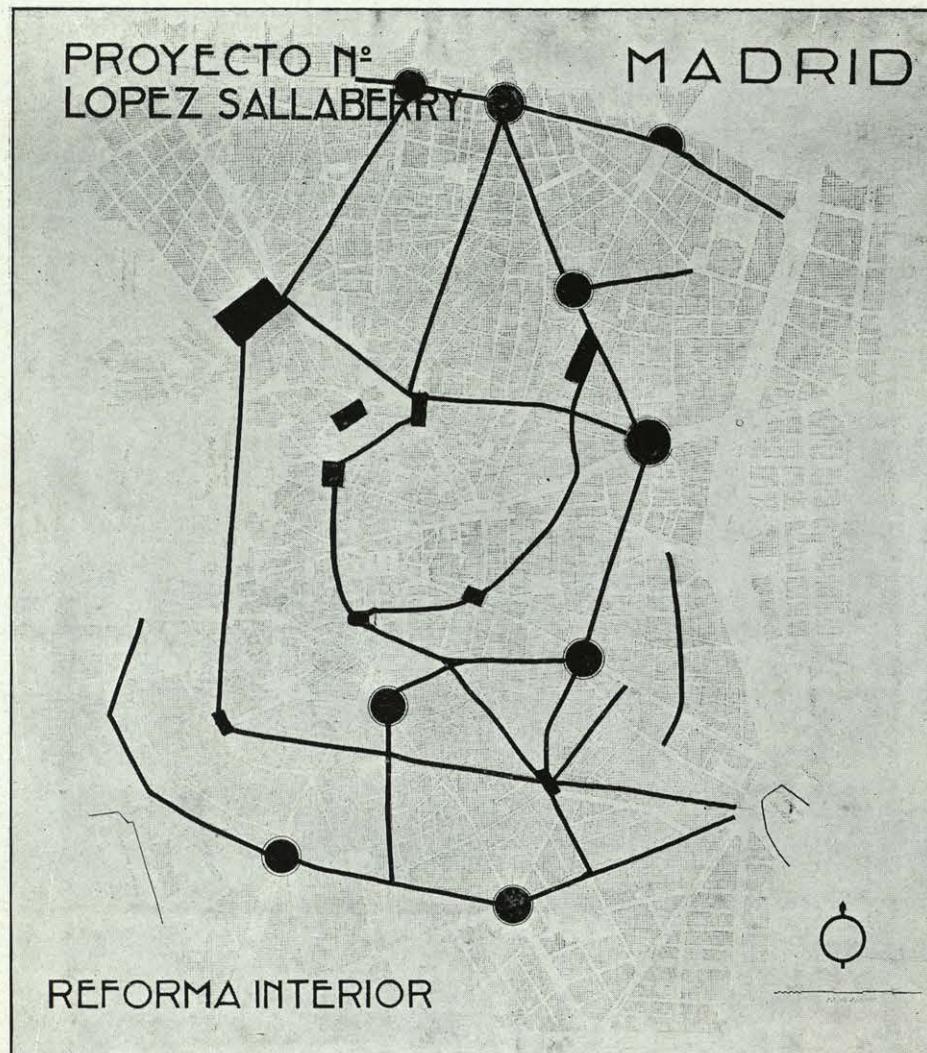
Fig. 1. El plano más interesante de la última época. (Obsérvese que contiene los antecedentes de los posteriores.)

LA REFORMA INTERIOR DE MADRID

No es tema el de la reforma interior de Madrid para ser tratado a vuelapluma, con la ligereza y la premura que la urgencia del plazo que la Revista exige y mis ocupacio-

nes me imponen; condesciendo a hacerlo por serme tema conocido y porque el interesante material gráfico que se acompaña excusa todo comentario literal.

Figura 2.



Podemos clasificar los intentos y proyectos de reforma interior de Madrid en tres grandes grupos: 1.º Los proyectos de tipo monumental; 2.º Los de reforma viaria, propiamente dicha, y 3.º Los de tipo higiénico. No quiere esto decir que cada proyecto por separado responda a la inspiración única y distinta de una de estas tres causas; ni mucho menos que se puedan distribuir históricamente con arreglo al predominio momentáneo de una de estas tendencias en el ambiente público, sino más bien ha sido el punto de vista particular de cada proyectista el que ha procurado resolver el "compromiso" o alternativa de soluciones elegibles en un sentido determinado.

Hemos de pensar que de las tres causas

de reforma interior hay dos permanentes: la higiénica y la monumental, y una de variabilidad bien demostrada, la circulación, cuya regulación puede y debe ser producto simultáneo de la reforma viaria y de la ordenanza circulatoria correspondiente.

Por haberse agudizado este problema en los últimos quince años, los proyectos de esa fecha acá abandonan, por lo general, la preocupación monumental que caracteriza a los primeros. Habrá que dedicar un número de la Revista al estudio histórico de la reforma de Madrid, estudiando los proyectos anteriores al presente siglo. Sólo citaré el interesantísimo de Fernández de los Ríos, que siento no poder reproducir en el presente número, pues el único ejemplar gráfico

que conozco es una mala reproducción que se conserva en el Archivo Municipal, de la que es imposible sacar un cliché aceptable. La influencia perniciosa de París es tan manifiesta en este proyecto, que la preocupación del proyectista más claramente acusada es la de conseguir grandes avenidas rectas, de cinco y más kilómetros algunas. Esta obsesión de la gran línea recta es peligrosísima, por lo fácilmente que prende el entusiasmo público o, si viene a cuento, el municipal. A todos nos gusta soñar que nuestra ciudad es una gran ciudad, y por eso son tan generosas todas las reformas interiores.

El carácter monumental de una reforma interior no reside sólo en el trazado de la

reforma en sí, sino en la mayor visibilidad conseguida para determinados edificios. Madrid no es una ciudad excesivamente rica en grandes monumentos, pero los tiene en número y calidad suficientes para prestarle el decoro de capital de la nación que necesita y el de ciudad de tradición y de carácter que tanto puede aumentar su interés turístico. El sacar con las vías de reforma el máximo partido a lo existente es una condición meritoria muy de tener en cuenta en los proyectos de reforma interior.

El problema sanitario o higiénico de la reforma puede plantearse por una triple causa de insalubridad. 1.^a Insalubridad específica de la vivienda; 2.^a Falta de soleamiento

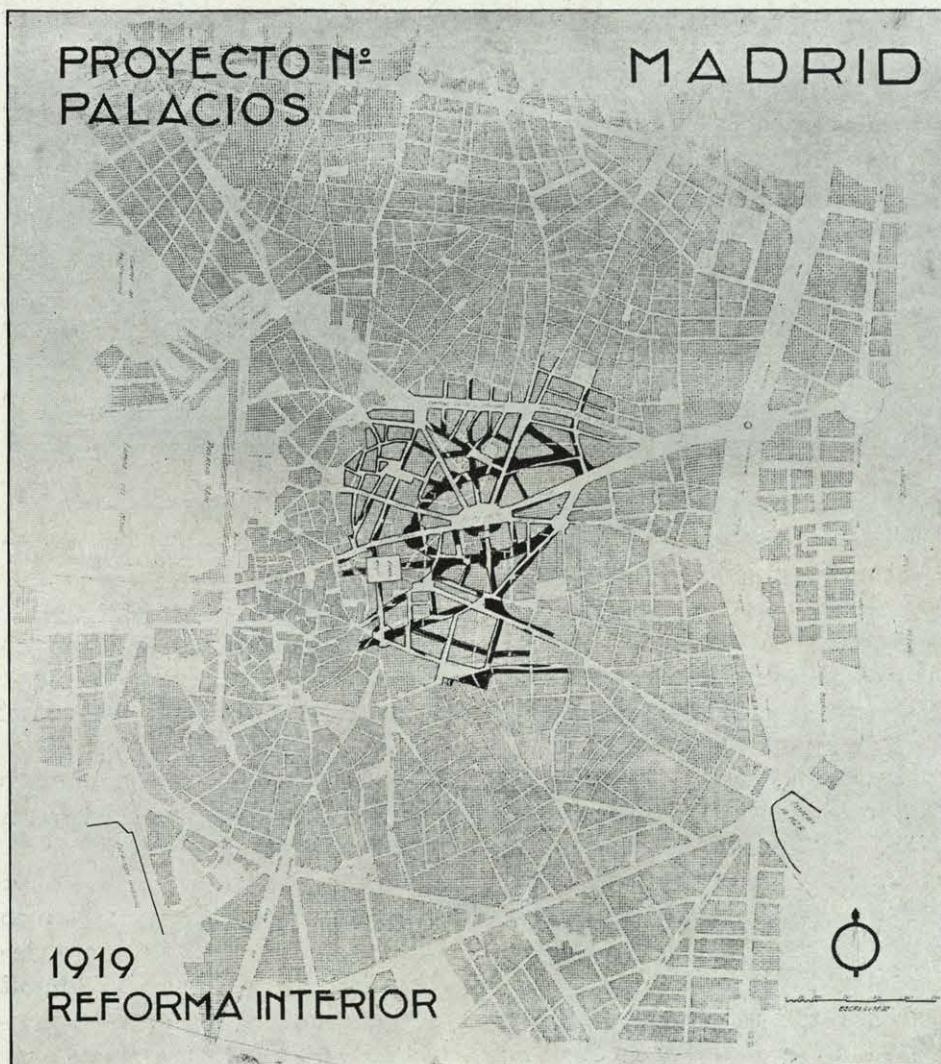
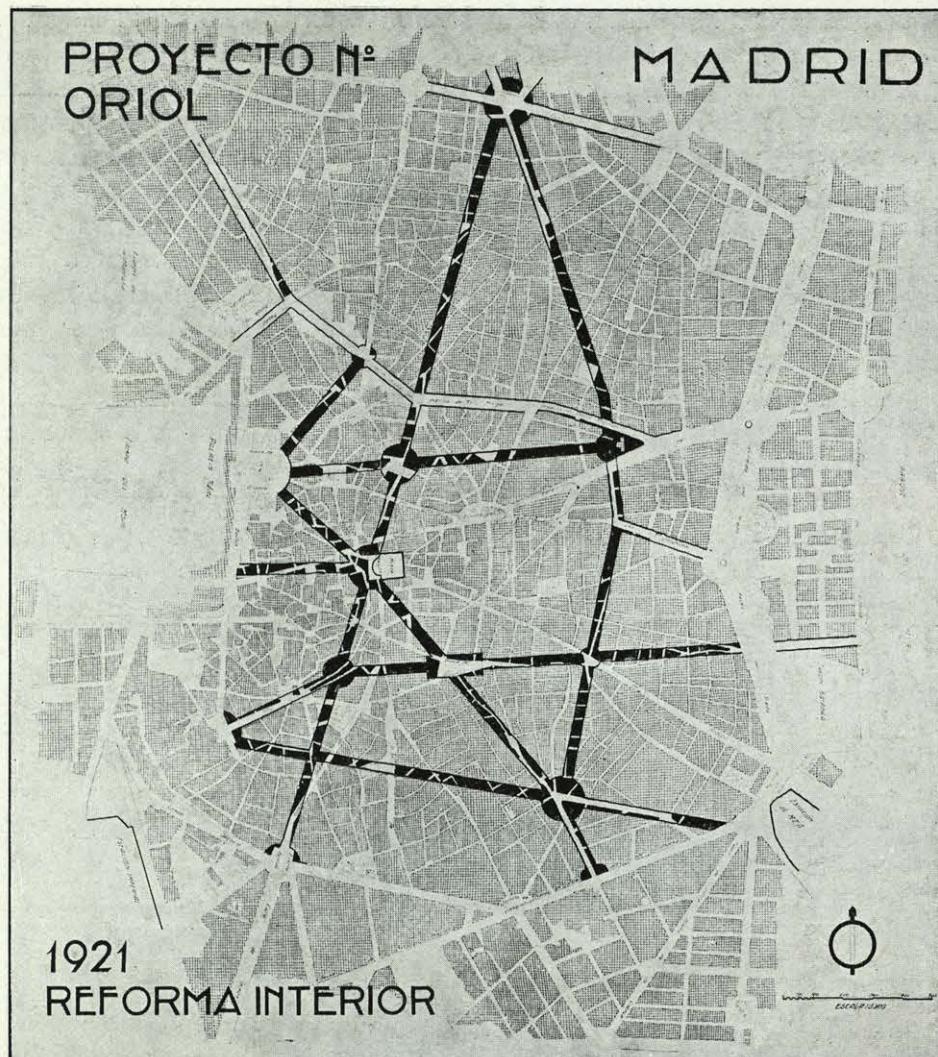


Figura 3.

Figura 4.

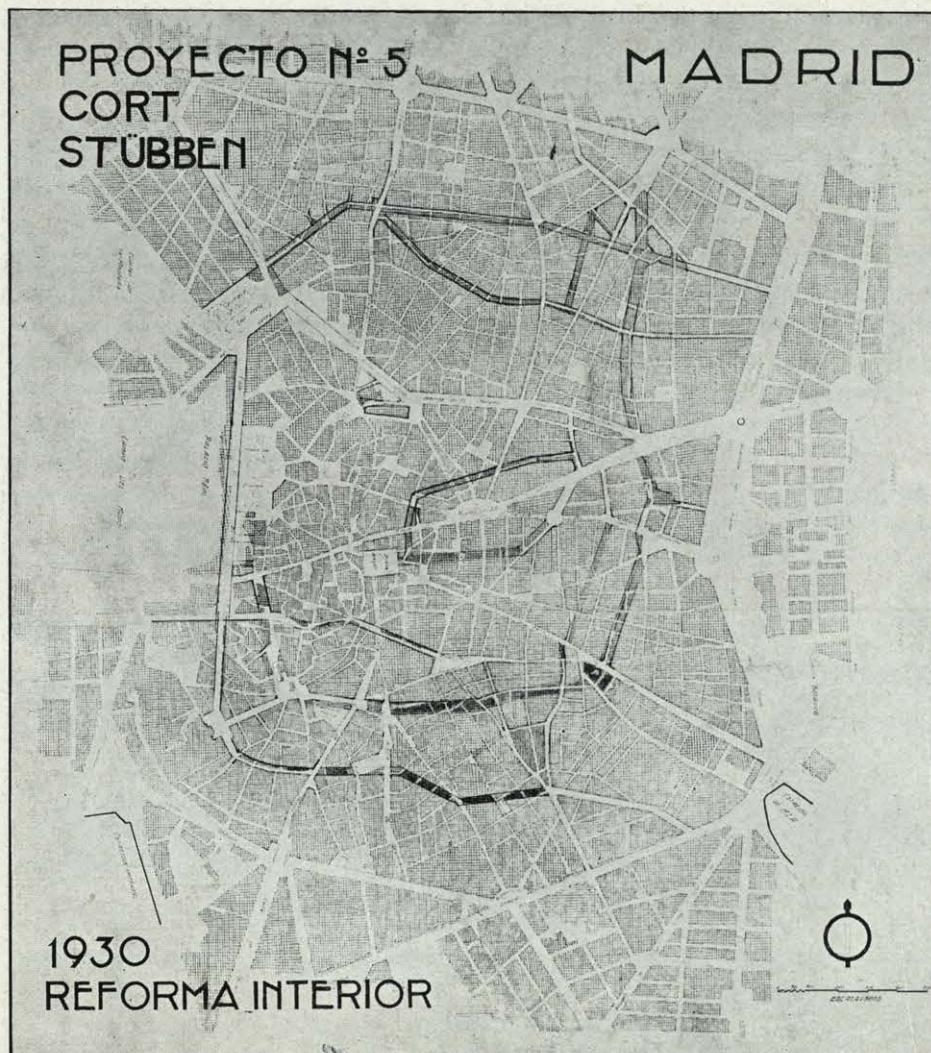


o de ventilación por estrechez o mal trazado de las calles, y 3.^a Excesiva densidad de población. La primera causa, casi siempre coincidiendo con la tercera y segunda, puede resolverse, si está aislada, por una campaña tenaz de saneamiento, sin necesidad de que intervenga una reforma de trazado. La inspección del trabajo ha dado en su campo buenos resultados; la inspección sanitaria municipal es algo que apenas tiene existencia real. Por otra parte, el nivel de las exigencias sanitarias municipales no es muy alto que digamos. Nos hemos habituado los madrileños a vivir en casas que serían la vergüenza de muchas ciudades de menor importancia que nuestra Madrid, y, a pesar de lo terminante de la ley de Sanidad

de 1921, es lo cierto que no hemos visto aún cómo se procede en Madrid en cumplimiento de esta ley.

Sin embargo, para acometer la construcción de la Gran Vía madrileña se invocaron razones higiénicas para que se pudieran aplicar a aquellas obras los beneficios de la expropiación forzosa. ¿Ha resuelto, realmente, la Gran Vía un problema higiénico? En cuanto a la primera de las tres causas de insalubridad aducidas, indudablemente que sí. Ya es dudoso en cuanto a la segunda y, desde luego, no ha ganado nada en cuanto al tercer punto de la densidad. Eso no obstante, los trazados de la Junta Consultiva Municipal (Salaberry y Albiñana), parece que van buscando con sus

Figura 5.



vías los barrios insalubres o de mayor densidad para airearlos. Sigue persistiendo en este proyecto (primero de los elaborados oficialmente por los profesionales del municipio) la obsesión de la línea recta y un poco de desconocimiento voluntario de la estructura viaria de Madrid. Si vemos un plano antiguo de Madrid, el conocidísimo de Teixeira o, mejor aún, el de Espinosa, vemos que Madrid, en su casco antiguo, está formado por dos haces centrales principales de calles que tienen sus orígenes respectivos en la Puerta del Sol y en la Plaza de Santo Domingo. La unión de esta última plaza con la de Santa Bárbara, que se ve claramente en el plano de Espinosa, ha sido echada a perder en las sucesivas reformas.

La Gran Vía, prevista ya en el plano de la Junta Consultiva y reformada en el de López Salaberry, es una de las calles que más han estorbado a la lógica solución de la reforma interior de Madrid. Esto parece una afirmación temeraria; veamos ahora que, lejos de serlo, es una verdad urbanista fácilmente demostrable. Ya hemos dicho que interrumpe la unión, muy interesante, de Santo Domingo con Santa Bárbara. Esta unión hubiera sido, hace cincuenta años, una solución excelente como vía intermedia Norte-Sur. Pero el daño mayor que comete la Gran Vía es que imposibilita, o a lo menos agrava en grado extremo, la solución del problema de perforar Alcalá entre Sol y Cibeles. Son varios los proyectos que incluyen

en su red la vía Antón Martín-Plaza de las Cortes. La necesaria prolongación de esta calle cortaría Alcalá por el único sitio posible, esto es, entre Bellas Artes y el Ministerio de Instrucción Pública. Su continuación hacia el Norte, bien hacia la Glorieta de Bilbao, bien hacia la plaza de Alonso Martínez, quedaría dificultada por el nudo de circulación que se produciría en tan difícil encrucijada. Y es inútil suponer que este caudal de tráfico puede ser conducido por la calle de Cedaceros, como en dos de las soluciones de Zuazo, ni por Sevilla, ni (como se pretende en la que hasta ahora es la última solución municipal) dando el rodeo de la Plaza de Cánovas, Prado y Cibeles.

El proyecto de Oriol, bastante posterior, tiene, agravados, los mismos inconvenientes del anterior. Ofrece una red completa de calles. Verdaderamente estudiadas no hay más que una, la Gran Vía Norte-Sur (Glorieta de Bilbao-Plaza del Progreso). Las demás son un puro camelo. Hay calle con el 7,5 por 100 de pendiente que figura con el 4 por 100, como si realmente se tratase de disminuir las cuestas por una labor de sugerencia sobre el público. Otro detalle de buen humor son los esquemas viarios de varias capitales extranjeras, que reproduce el autor en su memoria, copiados de un tratado extranjero (creo que el Joyant) y firmados muy tranquilamente por el señor Oriol.

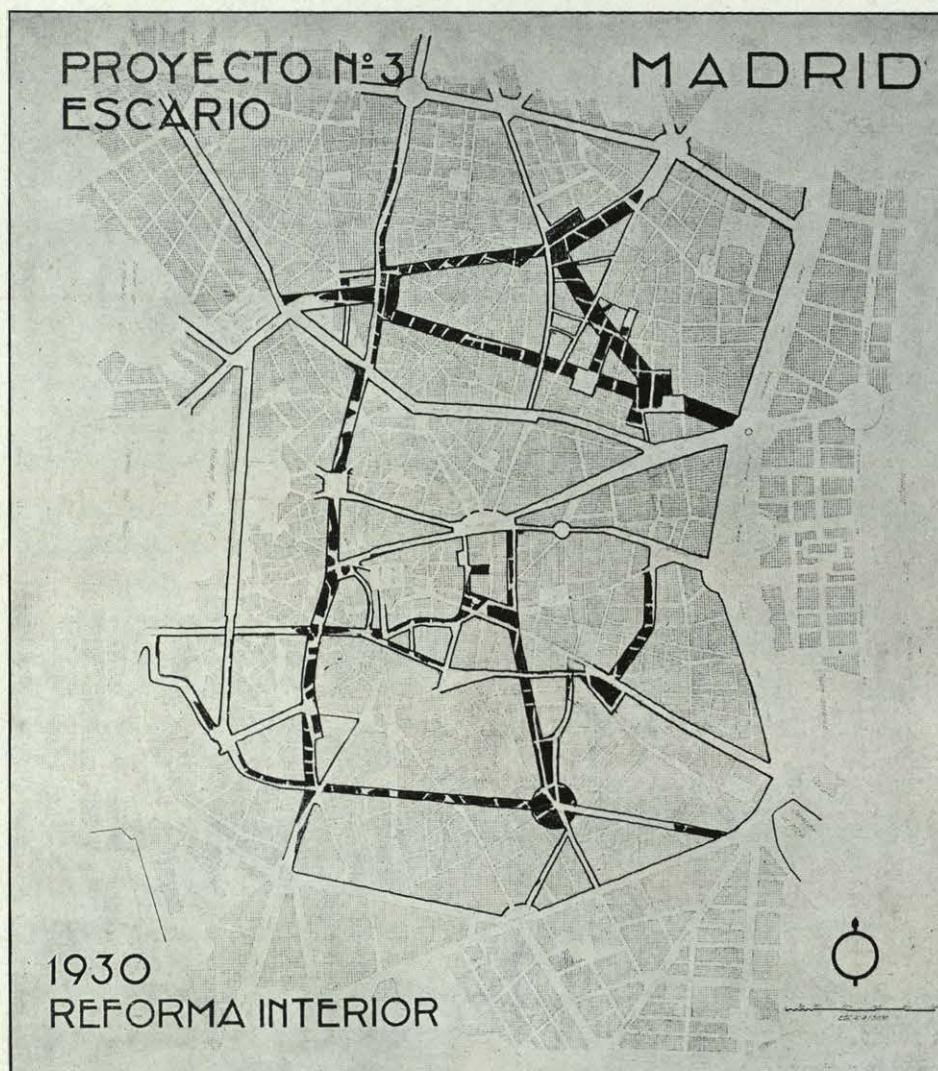


Figura 6.

A la Gran Vía Norte-Sur de este proyecto la acompañó la desgracia. La primera oposición fuerte con que tropezó la motivó el hecho de que la Plaza Mayor quedase cortada. Lo más peregrino del caso es que el autor sostenía en la Memoria que esto era una ventaja artística, pues era el único modo de que luciese la Plaza Mayor en toda la belleza de su arquitectura. La construcción del Palacio de la Prensa precisamente en el solar por donde se pensaba meter esta Gran Vía, en la Plaza del Callao, hizo pensar en una modificación de esta entrada. Ni esta modificación ni el desvío estudiado para salvar la Plaza Mayor consiguieron sacar a flote el proyecto. Otra nota inter-

resante del proyecto es el puente con que se salvaba la vaguada del Arenal, por ser la primera vez (después del Viaducto de la calle de Bailén) que en la historia de la reforma interior de Madrid aparecen los cruces de calles a distinto nivel. Hoy son muchos los partidarios de soluciones de este tipo. Donde se hubiera podido y aún debido ensayar era en el cruce de Gran Vía-Red de San Luis, y quizás dentro de pocos años se vuelva a insistir seriamente en este asunto.

Los proyectos siguientes hasta el Concurso Internacional ofrecen menos interés. Ese cinturón de palacios en torno a la Puerta del Sol, locura de millones y millones de pesetas, ¿resolvería algo, aparte de conseguir

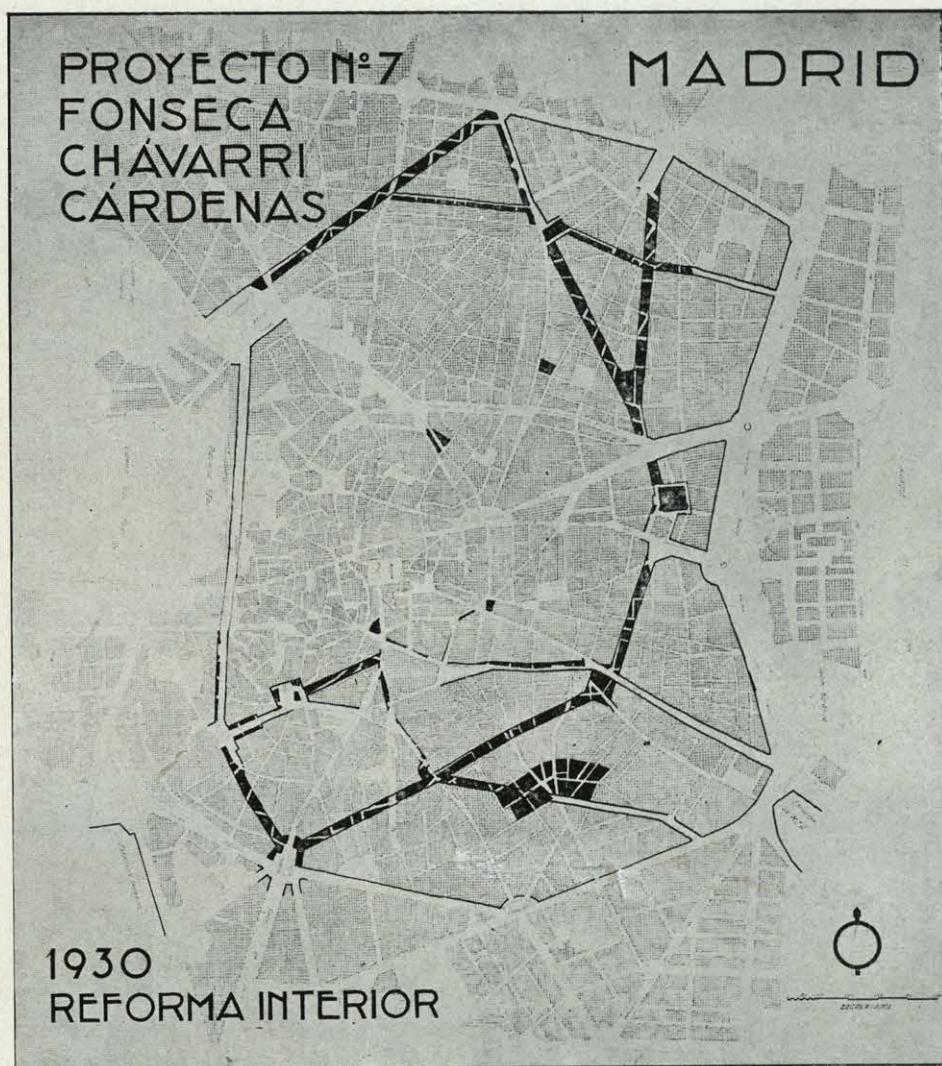
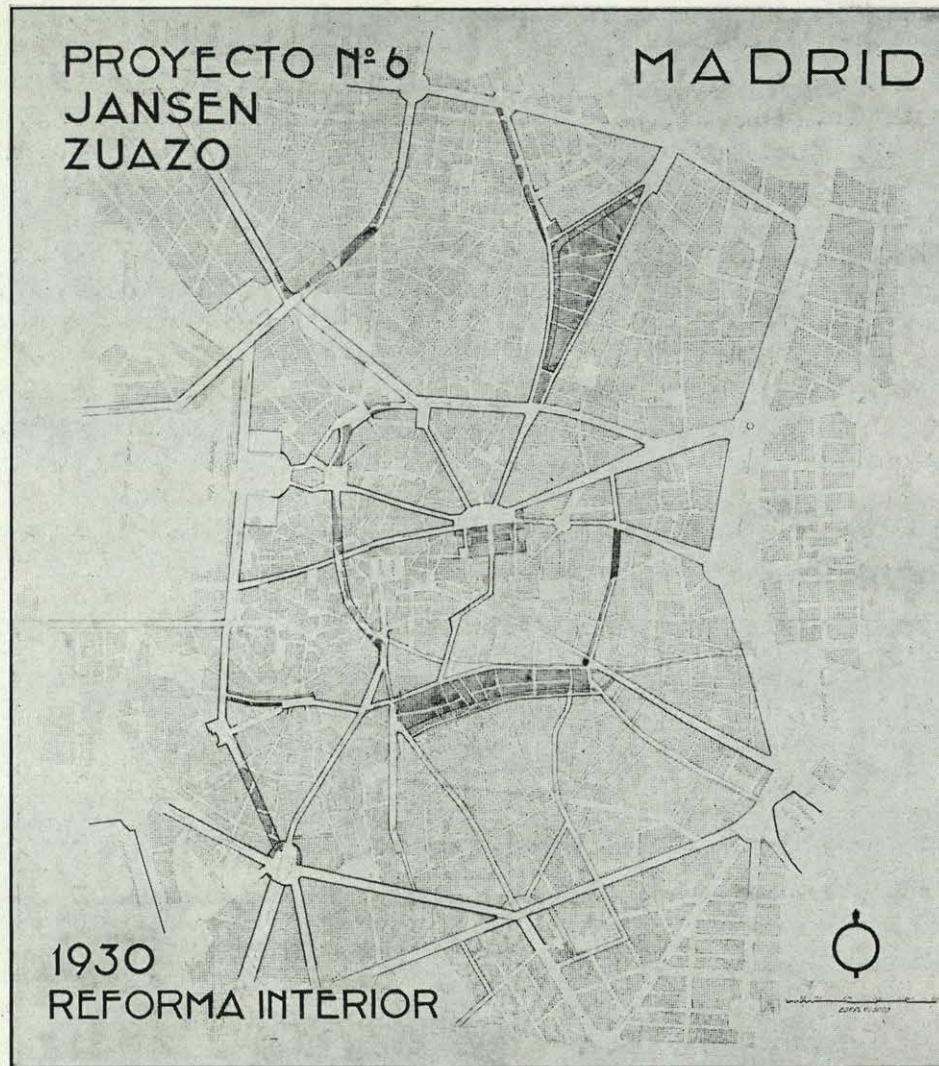


Figura 7.

Figura 8.



una monumentalidad arquitectónica, segura por su volumen, pero pasajera en cuanto al estilo?

Del concurso de anteproyectos de 1929 se reproducen hoy los seis recompensados. Esto no quiere decir que fuesen los seis mejores, naturalmente. De aquel concurso se hubieran podido sacar enseñanzas muy interesantes si el Jurado, tan numeroso como poco diligente, hubiera hecho y publicado un estudio analítico de los proyectos. No parece prudente que yo, concurrente entonces en la grata compañía de Cárdenas y Chávarri, haga la crítica de los compañeros de concurso, y, sin embargo, pienso, más adelante, dedicar algún artículo a los pro-

yectos no premiados, pues en ellos figuran ideas muy atendibles y muy interesantes.

La ventaja que tienen estos proyectos sobre los anteriores es una ventaja de planteamiento, esto es; prevista en las bases la extensión, los proyectistas contaron con sus vías interiores como elemento de enlace con las de penetración, completando así la total red viaria principal madrileña.

Si se compara cualquiera de los trabajos de este concurso (exceptuando el de Escario, que es diferente esencialmente de los demás y quizás el más desarticulado) con el de la Junta Consultiva Municipal, se ve que los autores de este proyecto tuvieron un sentido urbanista acertado en general. Se

pueden señalar coincidencias parciales en todos ellos. Ninguno está libre de defectos, pero ya se advierten los progresos de la técnica urbanista; desaparecen las plazas circulares para dar paso a estudios más completos de los encuentros y empieza a intervenir decisivamente la influencia de las zonas del ensanche y extensión.

Al año siguiente hace Zuazo un nuevo proyecto de reforma interior. La mejora esencial introducida respecto del proyecto Zuazo-Jansen del concurso es la supresión de los mercados de la Plaza del Progreso. Esto hace pensar que aquel error fué de Jansen, poco conocedor del problema de Madrid. Las otras modificaciones son más bien solu-

ciones alternativas respecto del trazado del concurso. Esta indecisión demuestra donde están las dificultades del trazado, pues al resolverlas, no sólo discrepan los diferentes proyectistas, sino que un mismo autor cambia de manera de pensar en cuanto a la preferencia de una u otra solución.

Lo mismo ocurre con el trazado de Czekelius y mío, propuesto como ponencia de discusión en Acción Municipalista Madrileña (Fig. 12). De aquella labor proceden los esquemas reproducidos, que juntos con otros varios y numerosos documentos fotográficos y proyectos de reformas parciales de Salaberry, Monasterio, Mathet y otros, formaron la exposición que, con motivo de la discu-

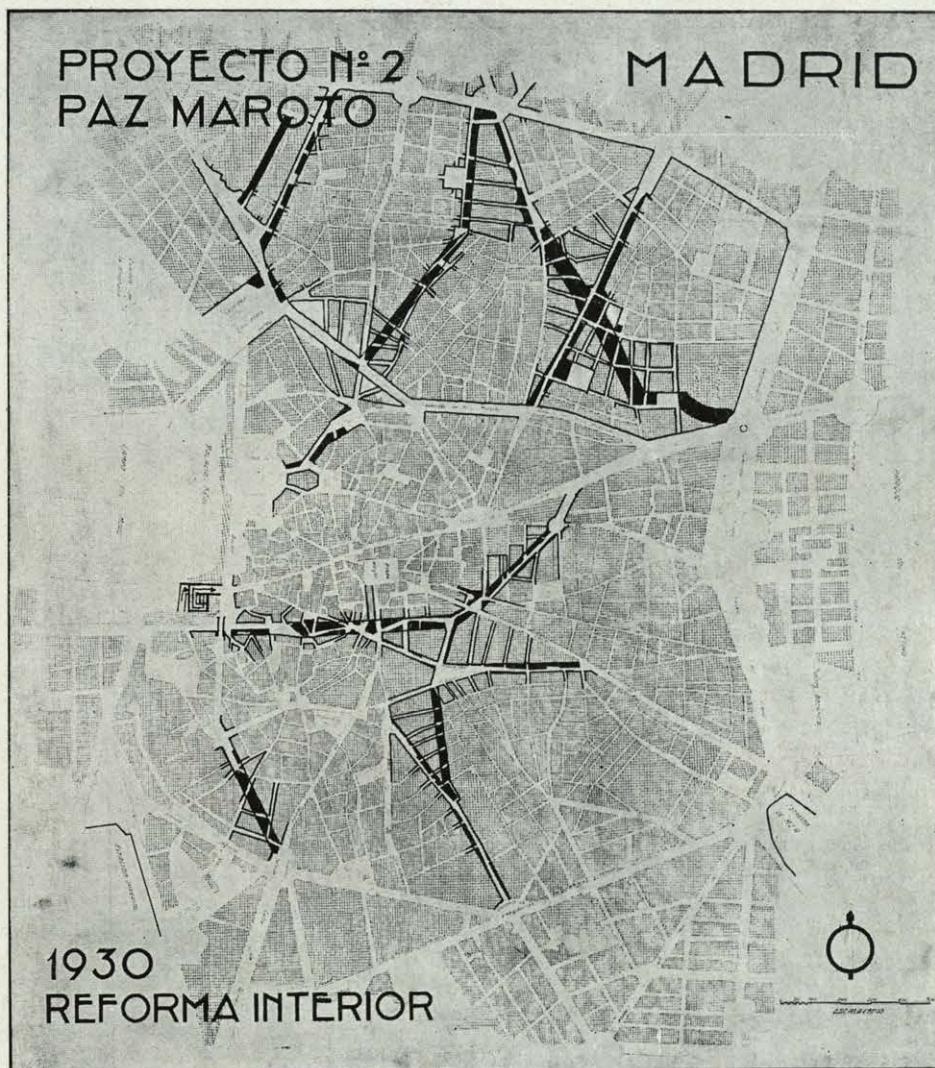


Figura 9.

sión pública de aquella ponencia, organizaron los mismos ponentes en la Unión de Municipios. Aquellas conferencias prometían ser el principio de una animada academia de urbanismo. Quedó en esperanzas. Por lo visto, los problemas, al impersonalizarse y ganar en objetividad, pierden interés para el público.

En las discusiones intervinieron los señores Bellido, Monasterio (que explicó su proyecto de calle Plaza de Bilbao-Plaza de Santa Bárbara), Paz Maroto, Díaz Tolosana y otros.

El resultado de la discusión es el plano de la figura 13, y en proyectos posteriores se ve la influencia de éste, resumen de los anteriores, en el que ha empezado ya a sentirse la necesidad de economizar calles.

Posterior a este proyecto están el de la Oficina municipal, de 1932, los tres expuestos actualmente de Díaz Tolosana y Sáinz de los Terreros, Zuazo y Muguruza (aunque, si no por completo, sí en parte, estos dos últimos habían redactado sus proyectos hace algunos años) y, por último, el municipal de este año, todavía inédito, que tiene, quizás, una abundancia excesiva de vías, lo que no nos permite considerarlo en su totalidad como plan de reforma interior, sino como plano de alineaciones, pues es imposible pensar en que el A. de Madrid, dado el estado actual de su hacienda, pueda acometer conjuntamente obra de tal entidad y volumen.

Acabada la ojeada general de los últimos proyectos, excluidos los tres últimamente

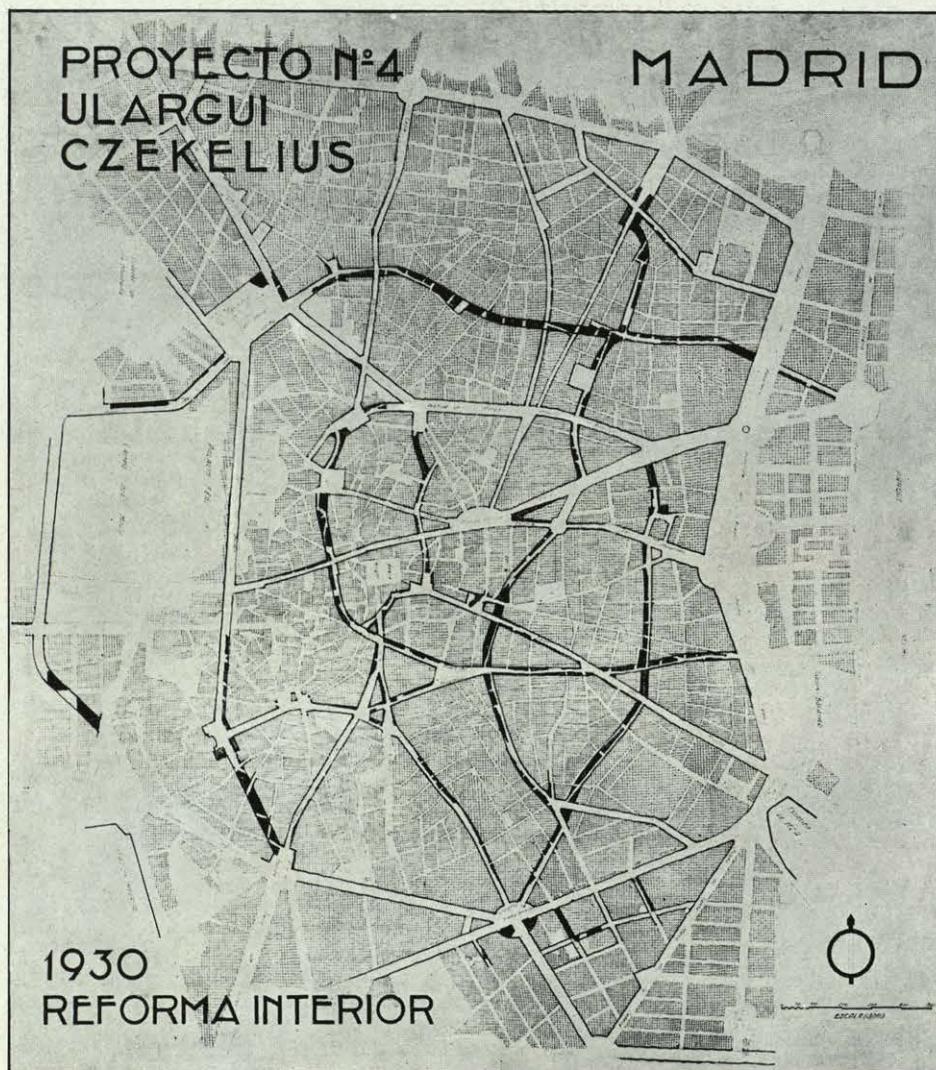
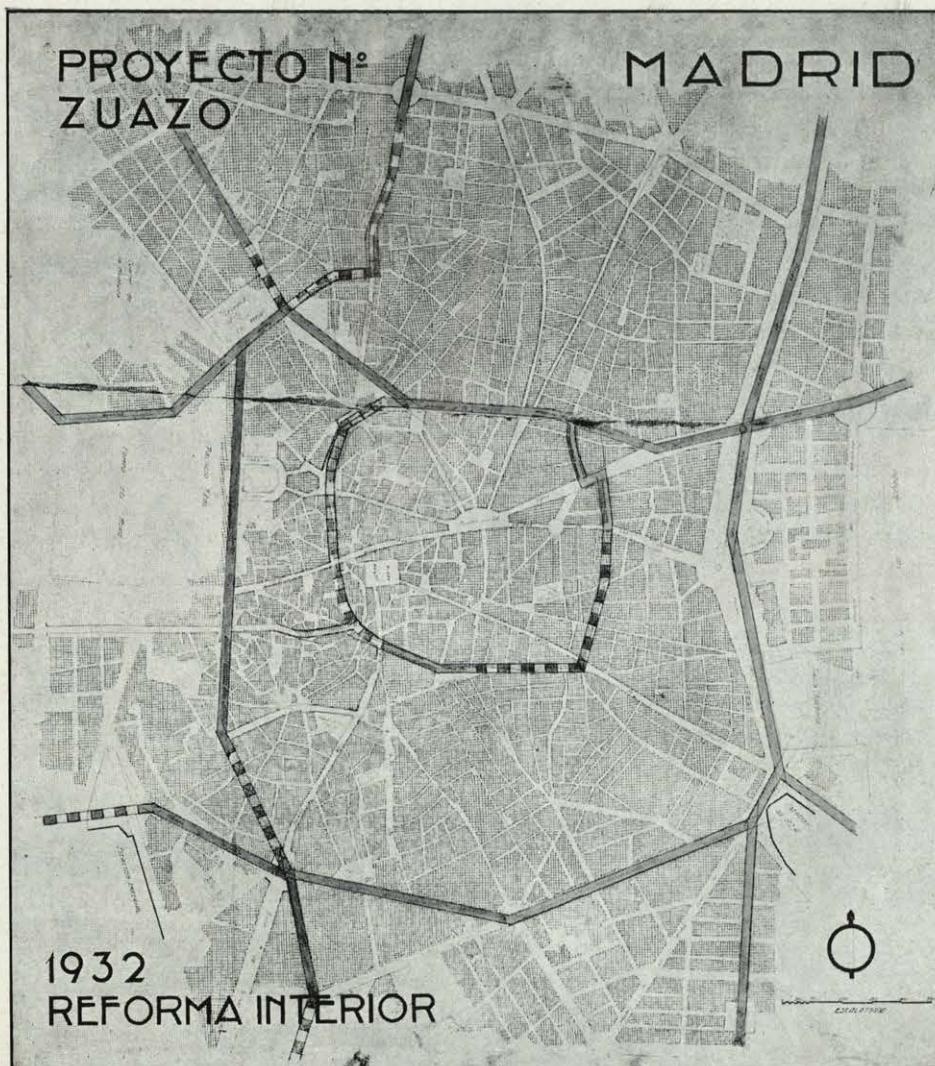


Figura 10.

Figura 11.



mencionados, de los que se ocuparán los autores en estas páginas, cabe preguntar:

Pero ¿es que realmente es necesaria una reforma interior en Madrid?

Ya dije que las razones de monumentalidad e higiene eran permanentes, pero que las viarias son esencialmente variables. Y no hay duda que el volumen circulatorio en Madrid ha sufrido una contracción. O, dicho con más exactitud, no ha crecido en la proporción que debería esperarse del aumento de la mecanización de los transportes. Ejemplo de esto son las siguientes medidas, tomadas en la calle de Alcalá, de seis a siete de la tarde, en un día de labor no lluvioso, de los inviernos de 1928 y de 1933:

Tranvías que entran en Sol por Alcalá: en 1928, 147; en 1933, 149. Autos: en 1928, 562; en 1933, 600.

Esto da idea de lo estacionario del movimiento circulatorio madrileño. Confirma mi teoría de que el estudio de las necesidades crecientes de una población no ha de hacerse sobre su crecimiento solamente, sino sobre su función derivada. Y actualmente esa derivada es nula. En muchas calles madrileñas es negativa. Y sin reformas de trazado van a dar la solución del tráfico en el casco interior de Madrid los siguientes hechos: Emplazamiento de los nuevos Ministerios, enlace ferroviario, **supresión de los tranvías en el centro de Madrid**, desapari-

ción de la Universidad, Dirección General de Seguridad, etc., dilución del volumen de tráfico en una red más extensa de calles y organización rigurosa de la circulación.

Hay calles en Madrid incapaces para soportar la circulación de vehículos que hoy las angustia. Bastaría un ensanchamiento de sus calzadas de un metro a cada lado para hacer efectivo el número teórico de circulaciones de que son capaces. Esto se hizo con el Paseo de Martínez Campos, hoy de F. Giner, sacrificando impíamente su arbolado. ¿Qué razón puede mover a anteponer el ensanchamiento de este paseo al del primer trozo de la Gran Vía, por ejemplo?

Muchas calles, en cambio, son harto capa-

ces para el curso normal de sus vehículos, pero se ahogan en peatones. Tal es el caso de Carretas, por ejemplo. Suprimidos los tranvías de esta calle, el enjambre de peatones disminuiría. Se podrían también prever pasajes comerciales exclusivos para peatones, de éxito seguro y mucho más económicos de establecer y conservar que una nueva calle.

Todos estos puntos del estudio económico de las reformas interiores merecen ser tratados con más detenimiento en otra ocasión. También será entonces momento de demostrar cómo se traslada el centro de gravedad del valor del suelo de Madrid de oeste a este, y cómo se mueve también el centro de

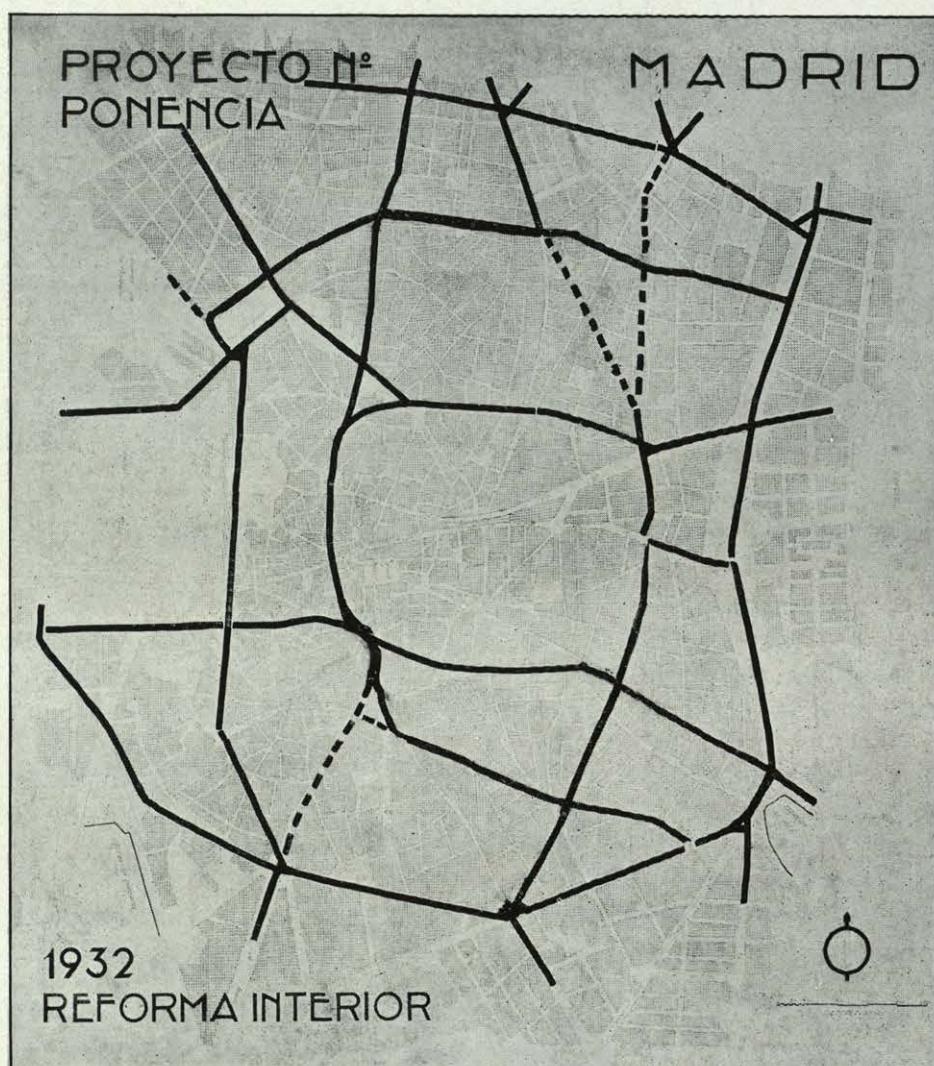


Figura 12.

densidad circulatoria, aunque esto es más difícil de demostrar, por no existir estadística anterior a 5 años y ésta reducida a la tomada en las calles céntricas por los alumnos de Urbanología de la Escuela de Arquitectura.

Pero aunque también vuelva sobre ello en otra ocasión, no he de desperdiciar la de ahora para decir que, abandonando el pensar en reformas monumentales, por la pobreza del erario municipal, hay que seguir pensando en reformas higiénicas y **éstas no son precisamente viarias**. Habría que hacer cumplir la ley de 1921 sistemáticamente, saneando, barrio por barrio, todos los madrileños de densidades exageradas y nos daríamos por satisfechos con que desapareciesen las den-

sidades superiores a 1.200, 800 y 500 habitantes por hectárea, en etapas sucesivas. Esta campaña de saneamiento a la manera de la campaña "anti-slum" de los ingleses, se debería beneficiar en Madrid de la subvención de capitalidad y consistir, técnicamente, en la imposición de alineaciones posteriores y jardín interior en todas las manzanas que se reedifiquen en estas zonas, aparte de la correspondiente y rigurosa ordenanza de uso y volumen.

Tema es este sumamente atrayente y sobre el que prometo volver en otra ocasión.

JOSE FONSECA Y LLAMEDO

Agosto, 1934.

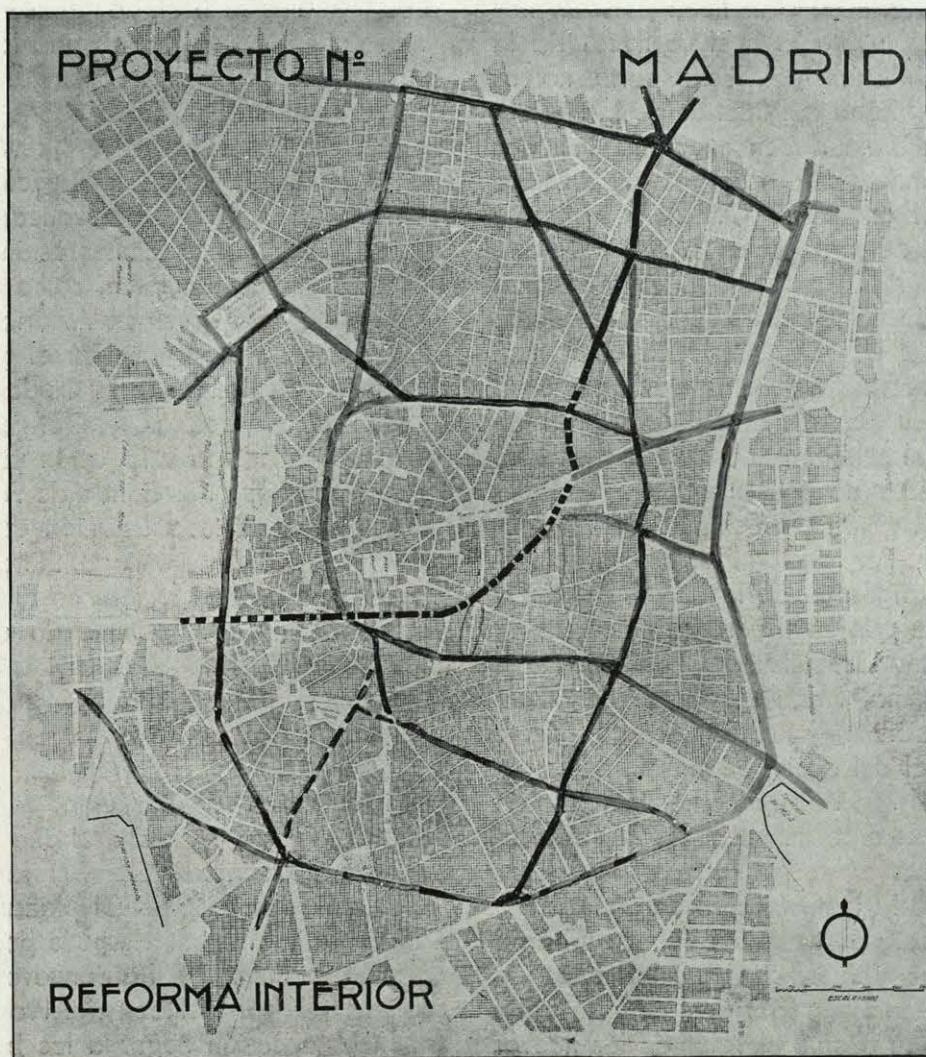


Figura 13.