

REFORMA INTERIOR DE MADRID

Necesidad de la Reforma y normas para su ejecución.

Arquitectos: LUIS SAINZ DE LOS TERREROS y LUIS DIAZ TOLOSANA

El Ayuntamiento decretó las normas por las cuales se regirá la construcción en la Zona de Extrarradio. El caos que dominaba en la misma desaparecerá desde ahora.

La Zona de Ensanche de la ciudad, en gran parte, está resuelta satisfactoriamente, siendo buen ejemplo de ello la barriada de Salamanca, los barrios de Argüelles y Vallehermoso y la zona comprendida entre la Castellana y la calle de Santa Engracia.

Hay una parte de Madrid, de traza desordenada, tortuosa e ineficaz para un tráfico intenso, sobre la cual es necesaria la intervención municipal. Esta parte no es otra que la Zona del Interior de la ciudad.

En su reforma deben intervenir los dos factores fundamentales que dominan todo plan de urbanización: Orden o tráfico y economía. Para llegar a ello hace falta plantear varias normas, que se señalan a continuación. Es la primera hacer el estudio de la reforma interior, considerándola solidaria del ensanche y extrarradio, por cuyo motivo en su ordenación tiene una gran importancia el señalamiento de las corrientes fundamentales de tráfico que se desarrollan en la capital, del centro a su periferia o viceversa. Por la segunda debe procurarse la descongestión de la Puerta del Sol y de la zona que se desarrolla al sur de la misma, entre las calles del Príncipe, Plaza de Santa Ana, Plaza de Benavente, Concepción Jerónima y Puerta Cerrada, núcleo fundamental del desorden viario.

El croquis que acompañamos indica la dificultad y entorpecimientos de la circulación en dicha zona. Por la tercera no debe pretenderse la higienización de zonas insalubres a costa de trazados de vías urbanas innecesarias y fuera de las corrientes de tráfico normales, y por la cuarta se debe tener muy en cuenta el valor de las nuevas

zonas que se crean, para que respondan al sacrificio presupuestario que la ciudad se impone.

Todo ello se tuvo en cuenta para el estudio de la Gran Vía Circular alrededor de la Puerta del Sol.

Forma de urbanización.—Dadas las corrientes de tráfico y a la vista de las dos urbanizaciones que imperan en la formación de toda ciudad: una la que tiene disposición de cuadrícula (tablero de ajedrez) y otra la llamada por su forma de "tela de araña", se ha elegido la segunda para formar un núcleo comercial en forma de anillo alrededor de la Puerta del Sol, al cual van a parar todas las penetraciones de la ciudad (Alcalá-Atocha-Toledo-Segovia-Princesa-San Bernardo-Fuencarral y Hortaleza). Estas penetraciones están cortadas por otros trozos anulares, como las avenidas de Sagasta-Carranza-Alberto Aguilera y Marqués de Urquijo, y por el gran anillo que forma la Ronda de la Ciudad. De esa línea de cintura interior, que formará el centro comercial de la villa, están ya construídas las avenidas del Conde de Peñalver, Pi y Margall, e iniciada la unión de la Plaza del Callao y Santo Domingo. El trabajo presentado no es más que la continuación de esta obra iniciada, obteniendo de ella el máximo rendimiento para la vida de la ciudad.

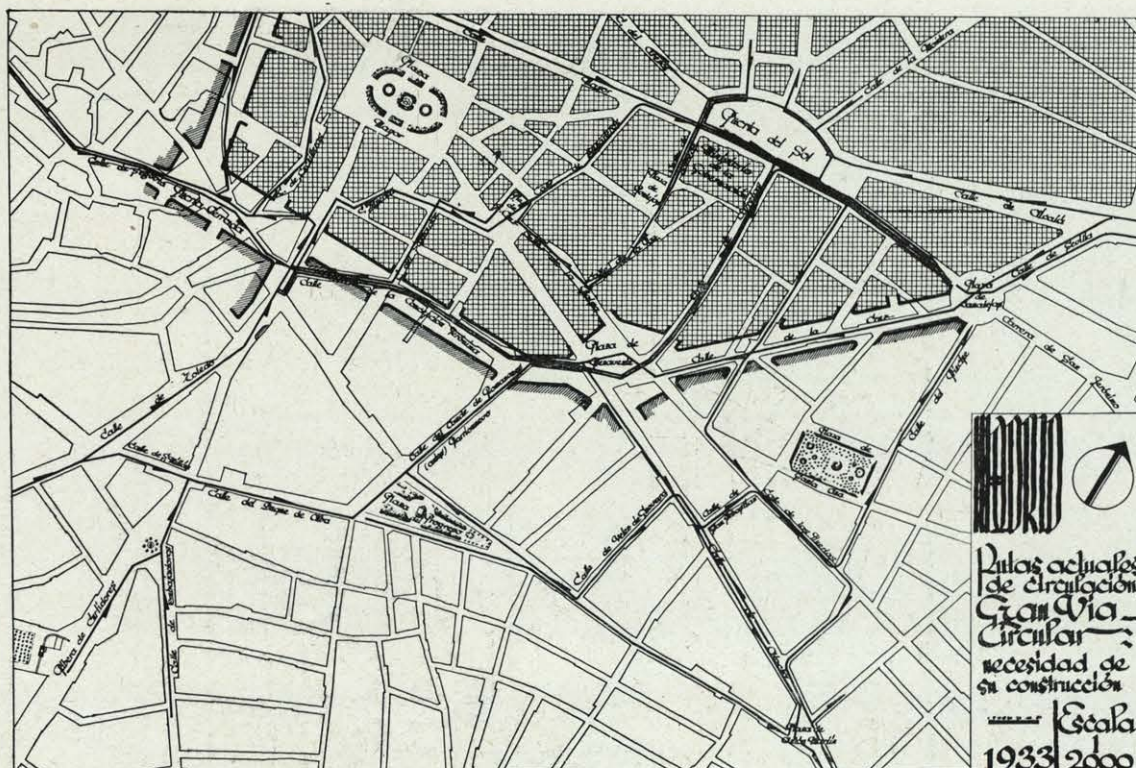
Obra interior con el mismo fin.—Al construirse la calle de Sevilla, la técnica municipal indicaba al Ayuntamiento, por el arquitecto Sr. Urioste y Velada, el año 1886, que la obra no surtiría efecto si la calle no continuaba hasta la actual plaza de Benavente, para dirigirse después por la Concepción Jerónima y Barrionuevo (hoy Romanones) hasta la Plaza del Progreso. Era entonces obsesión llegar a los barrios ba-

Hoy día, trasladada la población obrera hacia los Carabancheles, Vallecas y otras zonas, la calle cumple perfectamente su misión con la anchura que se le dió en la época indicada.

Municipio, que es la actual Plaza de Benavente, donde a medida que van cayendo los viejos edificios se produce una satisfacción pública al ver formarse un nuevo pulmón en Madrid.

El caos de circulación en el encuentro de la calle de Segovia con la calle de Toledo, y la proximidad de los mercados de la Cebada y San Miguel, determinaron la ejecución de la reforma de la Plaza de Puerta Cerrada, obra también empezada por el Municipio y en vías de ejecución.





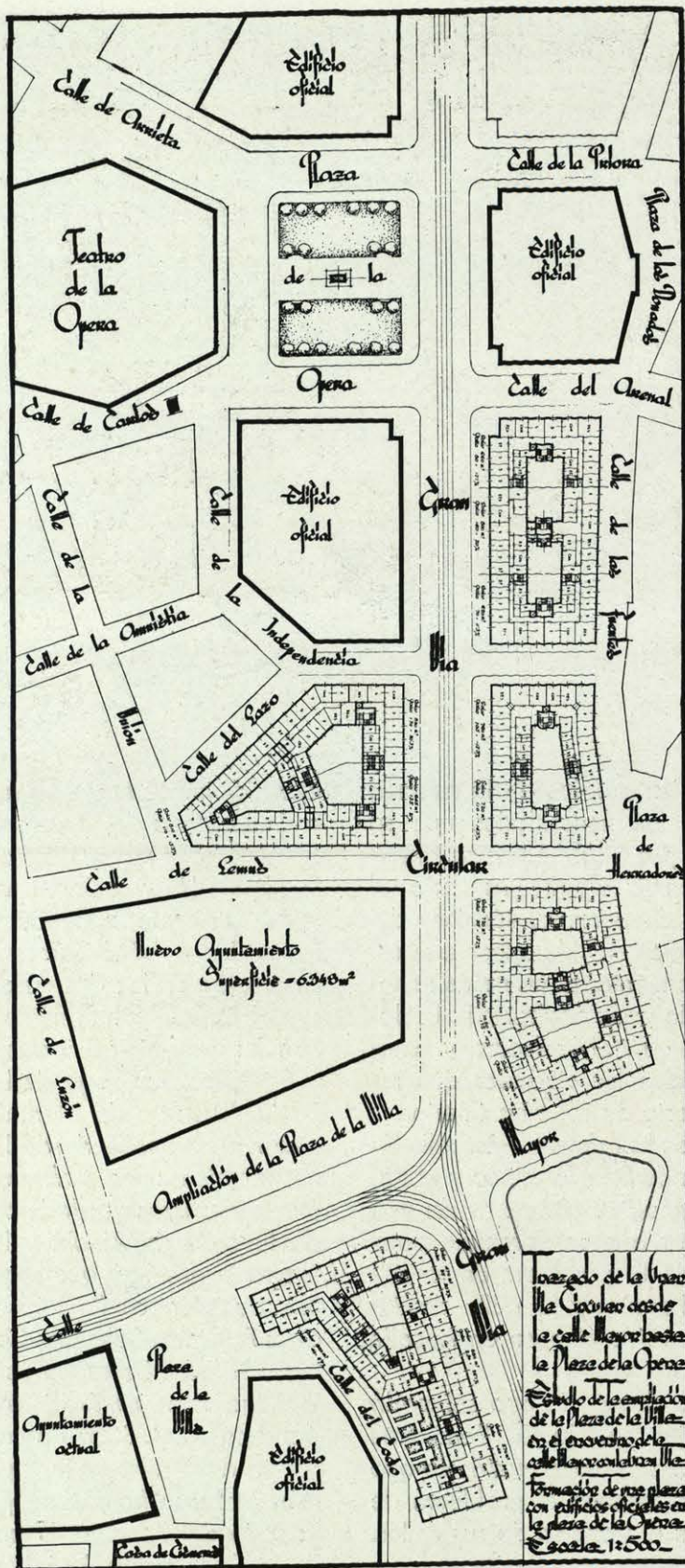
No es difícil a los autores de la reforma propuesta buscar las necesidades que se trata de resolver por ella. La misma enfermedad, cada día más agudizada, tuvo el diagnóstico claro de personas técnicas del Municipio desde hace más de ochenta años. Empezado el tratamiento no hay más remedio que continuarlo para acabar con la dolencia y dar a la capital la fuerza y energía que tienen todas las ciudades que resolvieron con acierto su reforma interior.

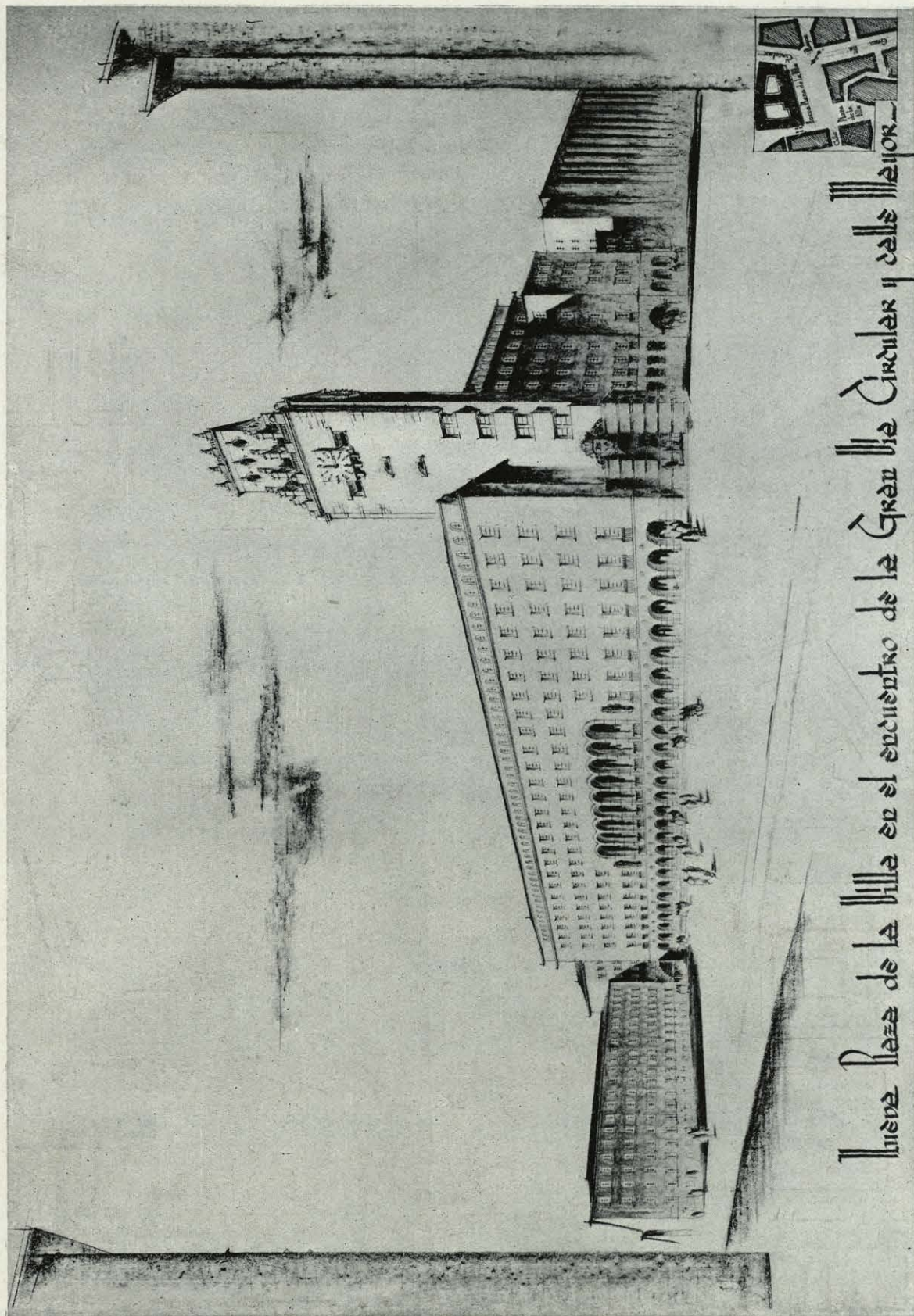
Características de la reforma.—La calle de Alcalá, la Carrera de San Jerónimo y el Paseo del Prado forman el perímetro de una superficie triangular que es necesario atravesar para ir hacia la parte sur de la ciudad, cuando se llega por la calle de Alcalá. Está ya construido el paso en la calle de Sevilla.

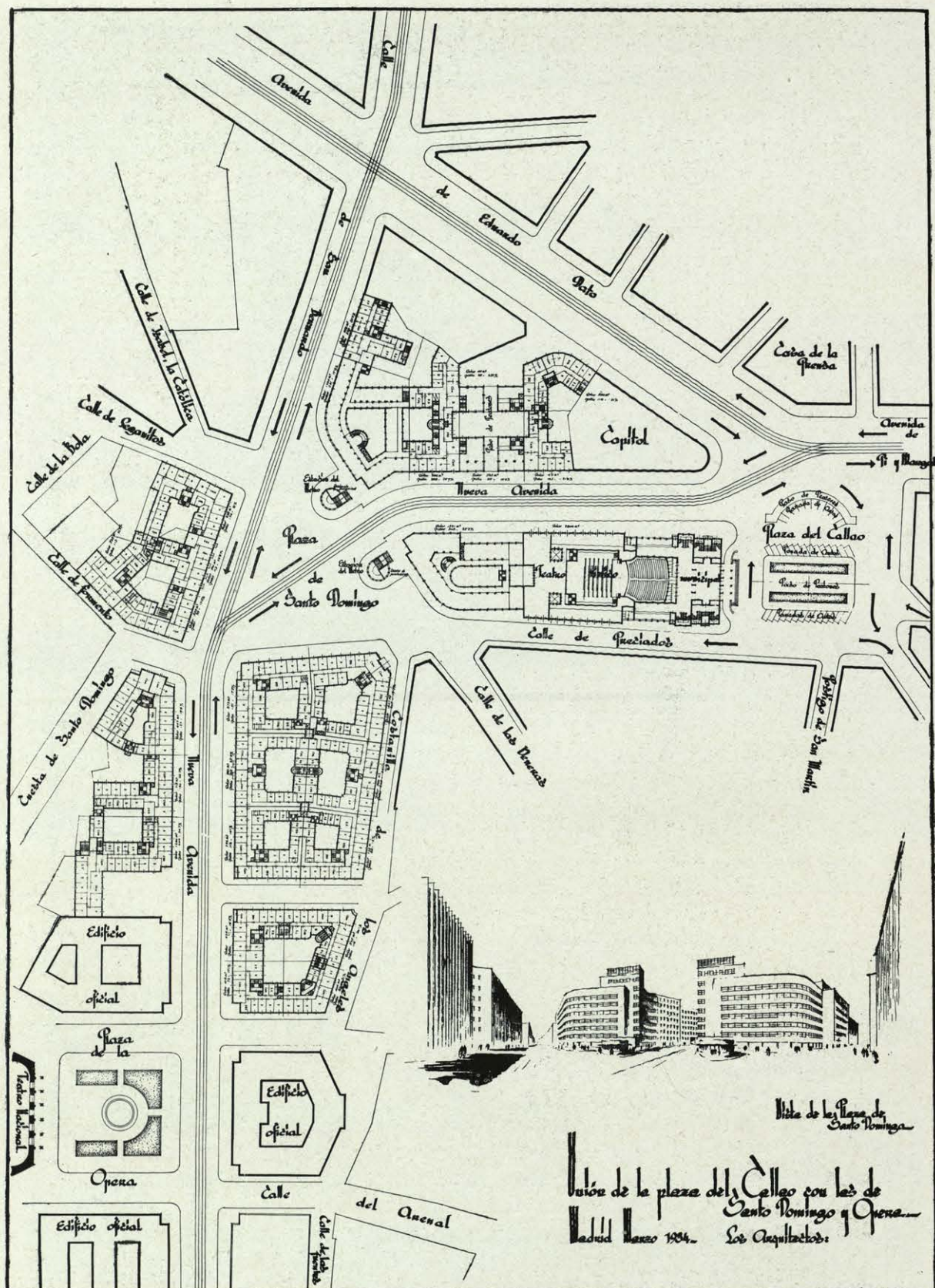
El trazado de la nueva vía que enlace la Plaza de Canalejas con la de Benavente es una de las necesidades apremiantes que tiene Madrid para resolver el problema de tráfico que le crea el trazado de sus calles. Para que pueda verse esto mejor con un

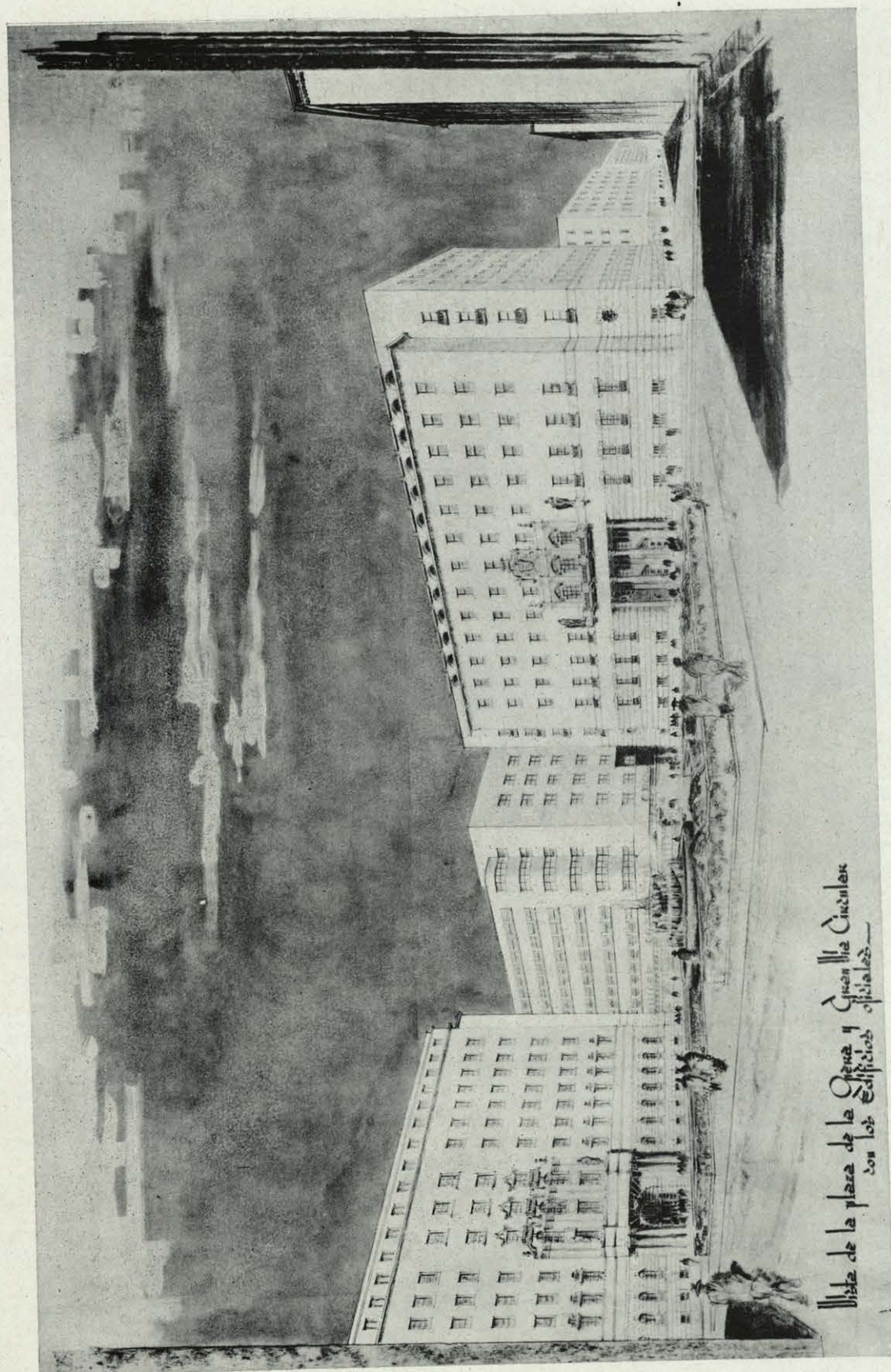
ejemplo, indicaremos las rutas a seguir para ir de la Plaza de Benavente a la de Canalejas. Una ruta es Benavente-Atocha-San Sebastián-Huertas-Santa Ana-Príncipe-Canalejas. Otra ruta, pasando por Sol, es Benavente-Carretas-Sol-Carrera de San Jerónimo-Canalejas. En los dos casos se obliga a pasar el tráfico por Príncipe y la Carrera de San Jerónimo, insuficientes para ello.

El tráfico que llega de la calle de Toledo hacia el centro de Madrid, o que trata de pasar a esta calle desde la zona norte, tiene también unos trazados de circulación que constituyen verdaderos laberintos. Desde la calle de Alcalá y Puerta del Sol, el itinerario que hay que seguir va por las calles de Correos-Pontejos-Paz-Bolsa-Santa Cruz-Provincia-Salvador-Concepción Jerónima y Toledo. La vuelta es por las calles de Lechuga-Imperial-Provincia-Santa Cruz-Esparteros y Sol. Si se desea no pasar por la Puerta del Sol hay que ir por la de Concepción Jerónima-Benavente y seguir la ruta de la calle del Príncipe. El paso tan peligroso de la Concepción Jerónima entre la Plaza









Edificio de la Plaza de la Cruz y
donde se encuentra el
Museo de Ciencias

La Gran Vía norte-sur.—Siendo una de las características que debe reunir una avenida el encauzamiento del gran tráfico que reciba de sus lados y desde los puntos de origen, es indudable que su desarrollo no debe hacerse en un extremo de la ciudad.

y viceversa, su trazado está plenamente justificado. El plano que se presenta es la mejor afirmación de lo que se indica.

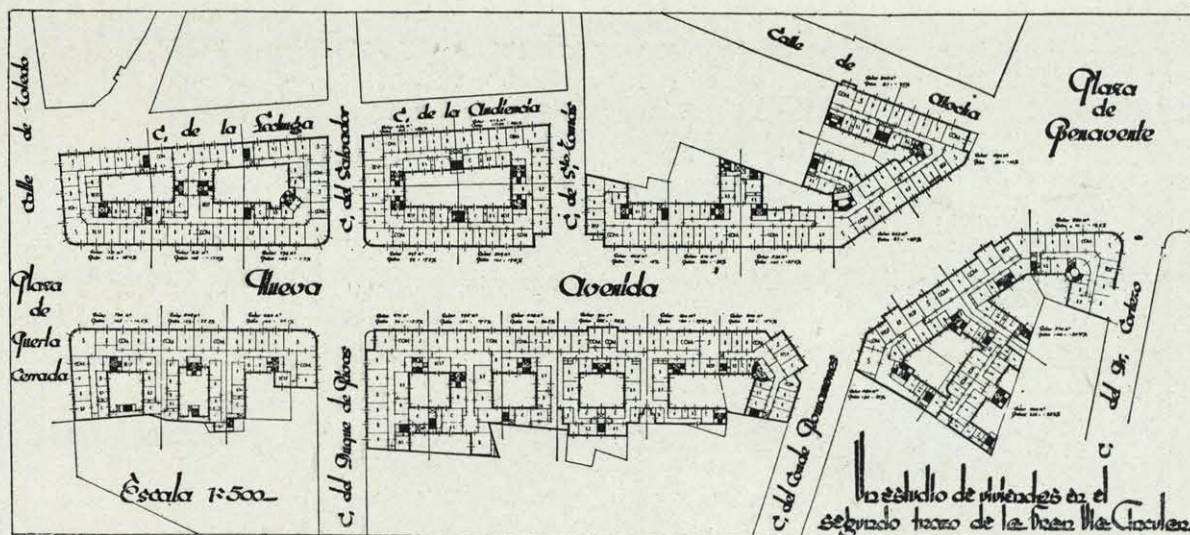
La calle de Toledo vive a expensas del mercado de la Cebada, próximo a desaparecer, por lo que es necesario dar a esta calle otro motivo para conservar su importancia y riqueza. Parte de aquella vía está ampliada y debe continuarse la ampliación hasta la Puerta de Toledo, constituyendo el centro comercial de los barrios bajos.

La calle de San Bernardo debe tener una gran importancia viaria para poder producir la descongestión de la calle de Fuenarral, no ampliándola desde la iglesia de Montserrat hasta la calle de los Reyes para desviar luego su tráfico hacia la calle de Bailén (vana quimera), sino continuando su ampliación hasta la Plaza de Santo Domingo, siguiendo el tráfico del público y dirigiéndolo hacia el sur sin pasar por la Puerta del Sol.

Nada hemos de decir de la unión de la Plaza de Santo Domingo con la Plaza del Callao, en vías de realización.

La zona oficial de la ciudad.— La vida de la ciudad tiene las mismas necesidades de establecimiento que las que afectan al individuo al constituir una familia. En la habitación donde reside éste existe la zona dedicada a comedor, despacho,





gabinete de estar, salas de recibo en comunicación directa con el hall de distribución de la casa. Apartados de estas habitaciones están los aposentos dedicados a dormitorios, y formando otro grupo aparte las cocinas y servicios con sus escaleras y circulaciones separadas de la principal.

A ningún buen arquitecto se le ocurriría proyectar el paso del carbonero hacia la cocina por la sala principal de la casa.

En Madrid ocurre lo mismo. Un gran hall de nuestra ciudad lo forma la calle de Alcalá y la Gran Vía Circular, en comunicación directa con los lugares de diversión (cines, teatros, cafés y restaurantes), y las oficinas de trabajo (Bancos, Ministerios y oficinas comerciales).

Zonas residenciales para descansar del trabajo (barrio de Salamanca, Argüelles, etcétera) y zonas industriales a lo largo del pequeño trozo de ferrocarril que trata de circundar la urbe.

Le falta a Madrid el lugar donde recibir a los huéspedes de honor.

Teniendo ya construido uno de los mejores palacios de residencia del Jefe del Estado, es natural levantar a su alrededor, para formar esta zona, los edificios oficiales que la completan. Así lo tuvo Roma en su Foro y los tienen París en sus Campos Elíseos; Viena, en su Ring Central; Berlín, a lo largo del Unter den Linden; Londres, rodean-

do el St. James Park, y Wáshington, en su gran Avenida. Hacer de la calle de Bailén "el paso del carbonero" por delante del Palacio Nacional, es un error de urbanización.

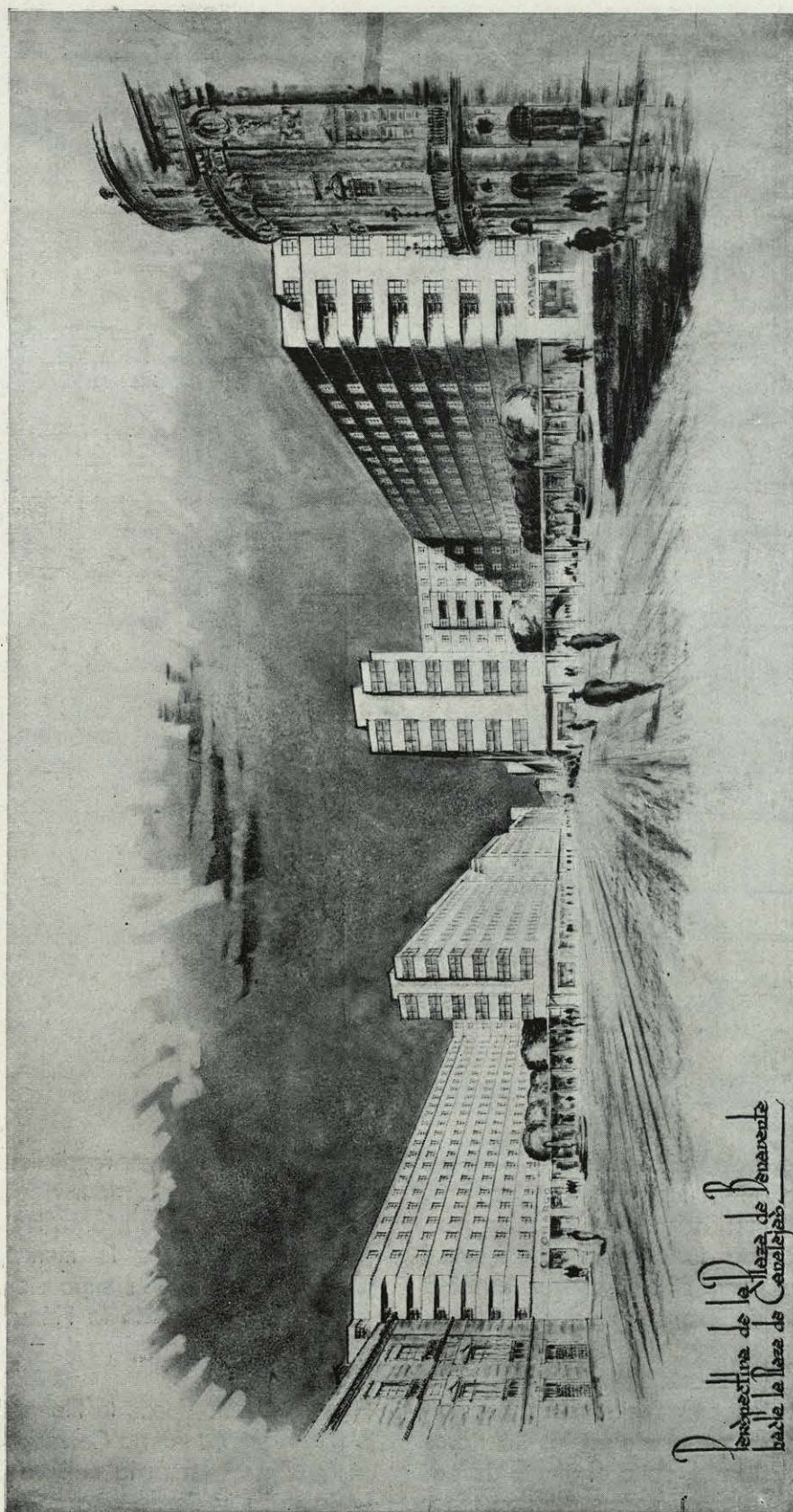
Beneficios del Trazado.—Se forma la principal zona comercial en un anillo de cerca de tres kilómetros de longitud, con lo que se cumple un principio fundamental de urbanización: la creación de zonas.

Se acota en el centro de Madrid una superficie dentro de la cual no deben circular los tranvías, resolviendo con eso uno de los principales entorpecimientos de tráfico en el único lugar donde se presenta.

Se pone en circulación directa la calle de Alcalá con la de Toledo y Segovia; éstas con el norte de la ciudad por San Bernardo, y el gran tráfico que llega de Vallecas sube por Atocha a la Gran Vía Circular para, sin pasar por la Puerta del Sol, dirigirse al noroeste de Madrid. En una palabra: se ordena el tráfico en el interior de la ciudad; se resuelve el paro obrero, y la industria de la construcción, la más importante de la ciudad, renace a una nueva vida.

Detalles de la construcción.—La nueva vía se proyecta con una anchura de 25 metros y una altura en sus construcciones de 30 metros. En el caso más desfavorable de iluminación, una fachada está recibiendo durante seis meses los beneficios de la luz solar.

La altura de los pisos es de 2,60 metros,



Prospectus de la Place de Beaumont
par la Place de Beaumont

La pendiente desde Puerta Cerrada a la calle Mayor es de 0,045 en 192,00 metros; desde la calle Mayor hasta la calle del Arenal es de 0,049 en 205,00 metros; horizontal en la Plaza de la Opera, y en rampa desde esta plaza a la de Santo Domingo, con tres inclinaciones distintas de 0,049 en 125,00 metros, 0,0355 en 23,00 metros, 0,049

Como puede observarse por los datos anteriores, pasando la Gran Vía Circular por diferentes zonas, con tan grandes diferencias de nivel, nunca el perfil de esta vía llega a una pendiente superior al 4,9 por 100. En la Carrera de San Jerónimo, frente al Congreso de los Diputados, donde la pendiente pasa del 7 por 100, la circulación hacia la Puerta del Sol resulta molesta para el peatón y cara para la tracción mecánica.

[illegible]

patios en los solares que resulten, se siguen las normas de las Ordenanzas Municipales más modernas (Viena, 1930). Se trata de que todas las habitaciones principales (comedores, despachos, salas y dormitorios) reciban la luz solar por lo menos durante seis meses, entre los equinoccios de Primavera y Otoño. Teniendo en cuenta la inclinación de los rayos solares en Madrid durante esas épocas (50°) y la altura de los edificios (30 metros), los patios en el emplazamiento de dichas habitaciones deberían tener una anchura mínima de 17 metros; pero como resulta esto incompatible con la economía de las ciudades, esta dimensión se reduce a la mitad en las Ordenanzas de Viena, y la técnica municipal de Madrid admite por eso, como mínimo, ocho metros frente al eje de las ventanas de las habitaciones principales.

Parte económica de la reforma.—El ejemplo de los solares de los Mostenses, en la Gran Vía, y otras zonas del centro de la ciudad, que son propiedad municipal, deben detener al Municipio en la idea de hacerse dueño de solares que no puede vender, y con el dinero que creyó obtener de esta venta no pueda abonar los intereses y amortización de una deuda lanzada, con lo que correría un riesgo inminente el crédito municipal.

Económicamente para el Municipio, es

más ventajoso que una entidad de carácter particular contraiga estas dos obligaciones, haciéndose el Ayuntamiento cargo del terreno que apropie para ampliación de las calles y del pago de las explanaciones, pavimentos y otros servicios que se ejecuten para la urbanización de la reforma proyectada.

El Ayuntamiento tampoco debe, como si de una entidad particular se tratase, llegar a establecer toda clase de pactos para la venta de los solares y modificarlos si las circunstancias lo imponen, lo que resultaría una de las causas principales para la falta de licitadores en estas compras de terreno. Dado el alto precio a que resultan los solares, hay que venderlos en diferentes plazos para facilitar su compra.

Fundados en estos motivos, los autores del proyecto hicieron al Ayuntamiento de Madrid la proposición de que abonara, con cargo a sus presupuestos, una cantidad durante los quince años que se supone durará la construcción de la Gran Vía Circular. Esta cantidad sustituiría a la que hoy día está incorporada al presupuesto municipal con el carácter de asistencia social a los parados, necesidad que desaparecería al comenzarse las obras que se proponen.

La Gran Vía Circular costaría al Ayuntamiento 40.336.865 pesetas.

