

# ARQUITECTURA

COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS

CRUZADA, 4, MADRID

---

**Sumario:** Pedro Muguruza Otaño: La reforma interior de Madrid. Ensanche de la calle de Isabel la Católica y enlace con la plaza de Santo Domingo - José Monasterio: La reforma interior de Madrid. Proyecto de Vía de enlace de la plaza de Ruiz Zorrilla (antes Bilbao) y la plaza de Santa Bárbara - Primer Congreso Nacional de Sanidad.

---

## LA REFORMA INTERIOR DE MADRID

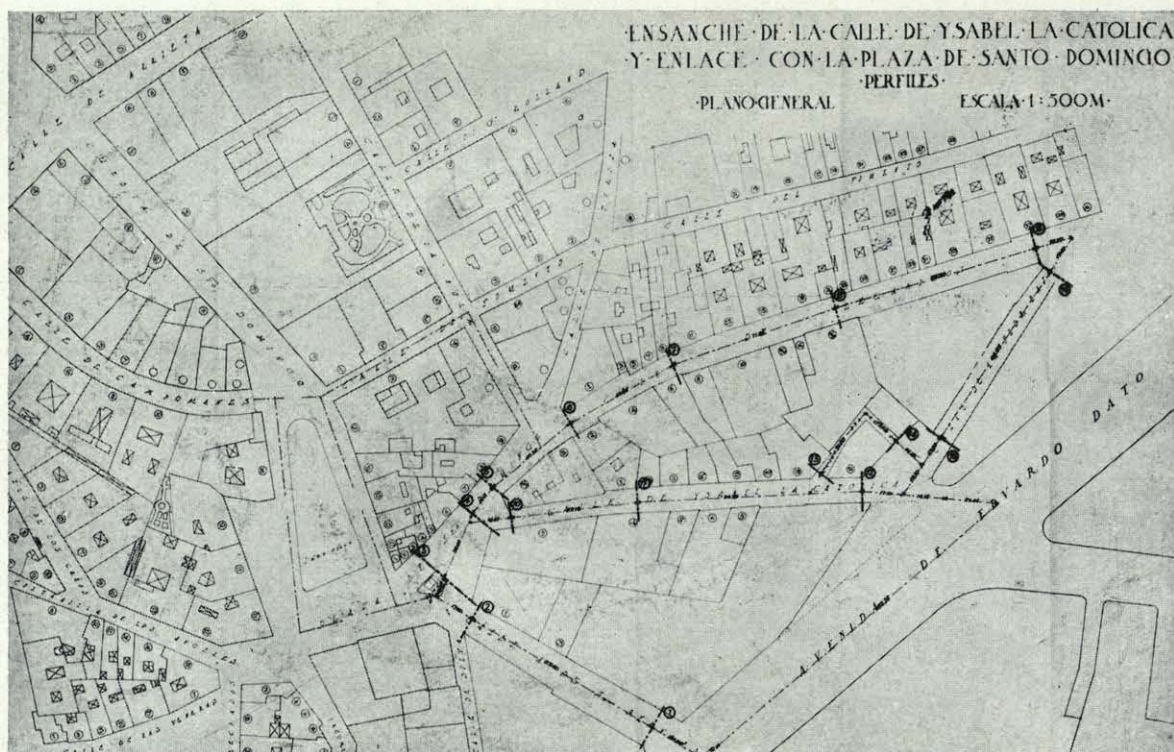
### ENSANCHE DE LA CALLE DE ISABEL LA CATÓLICA Y ENLACE CON LA PLAZA DE SANTO DOMINGO

Arquitecto, PEDRO MUGURUZA

El proyecto que he presentado es una parte de un plan orgánico, armónico, de reforma interior de Madrid. Es decir, que no se trata de un proyecto afecto solamente a una zona y que no pueda tener enlace con las demás, sino que es todo lo contrario. En 1930, justamente el día antes de presentarse los proyectos del concurso de Extrarradio, solicité del Ayuntamiento la autorización para estudiar un proyecto de conjunto de reforma interior de Madrid. El hecho de presentar esa petición justamente aquel día, era con objeto de que no pudiera aparecer que unos estudios que yo ya

llevaba hechos eran presentados aprovechando ideas contenidas ya en los proyectos del Extrarradio. Y no quería haberlo pedido antes para que tampoco supusiera una especie de coacción o una intromisión en tendencias que ya pudieran existir respecto de este asunto. Este plan o esta petición, presentado en 1930, por las razones que fueran, no se tramitó; quedó estacionado en el trámite de petición; y al advenir la República, en 1931, viendo la paralización de esta petición mía, traté de poner en marcha siquiera una parte del proyecto. Y como entonces se daba la circunstancia de que la





Gran Vía estaba en marcha, pedí que, como obra complementaria de la Gran Vía, se hiciera este plan, que era la reforma de la calle de Amanuel y de todos los enlaces que tenían relación con la Gran Vía. Esto, a pesar de todos los mejores deseos del Ayuntamiento, no pudo ponerse en marcha porque las características de esta petición no eran de un orden legal absoluto que permitieran una marcha clara, precisa, dentro de un cauce absolutamente legal, y, por tanto, quedó completamente parada.

En diciembre de 1932, el Ayuntamiento accedió a una petición de estudio de un proyecto de urbanización de una parte de Madrid. Y, entonces, a la semana siguiente, amparado en este precedente, hice una petición para un estudio también parcial. Como daba la circunstancia de que la técnica

municipal también se ponía en plena actividad para poner en marcha una serie de proyectos parciales dentro de una norma general, yo entonces me atuve solamente a esa zona, a esa parte, y pedí exclusivamente el estudio del proyecto de ensanche, prolongación y enlace de la calle de Amanuel. Esta es la razón de que me haya limitado a esta zona, de que haya estudiado solamente esta parte de reforma interior de Madrid, para no meterme en los estudios que los demás habían tenido, o en las zonas que la técnica municipal había ya empezado a estudiar o tenía estudiadas, y para poder constituir, con todos los proyectos, un bloque, un conjunto orgánico y armónico. Y mi primera gestión entonces fué la de ponerme en pleno acuerdo con quienes habían tenido o tenían estudios y con la técnica municipal,





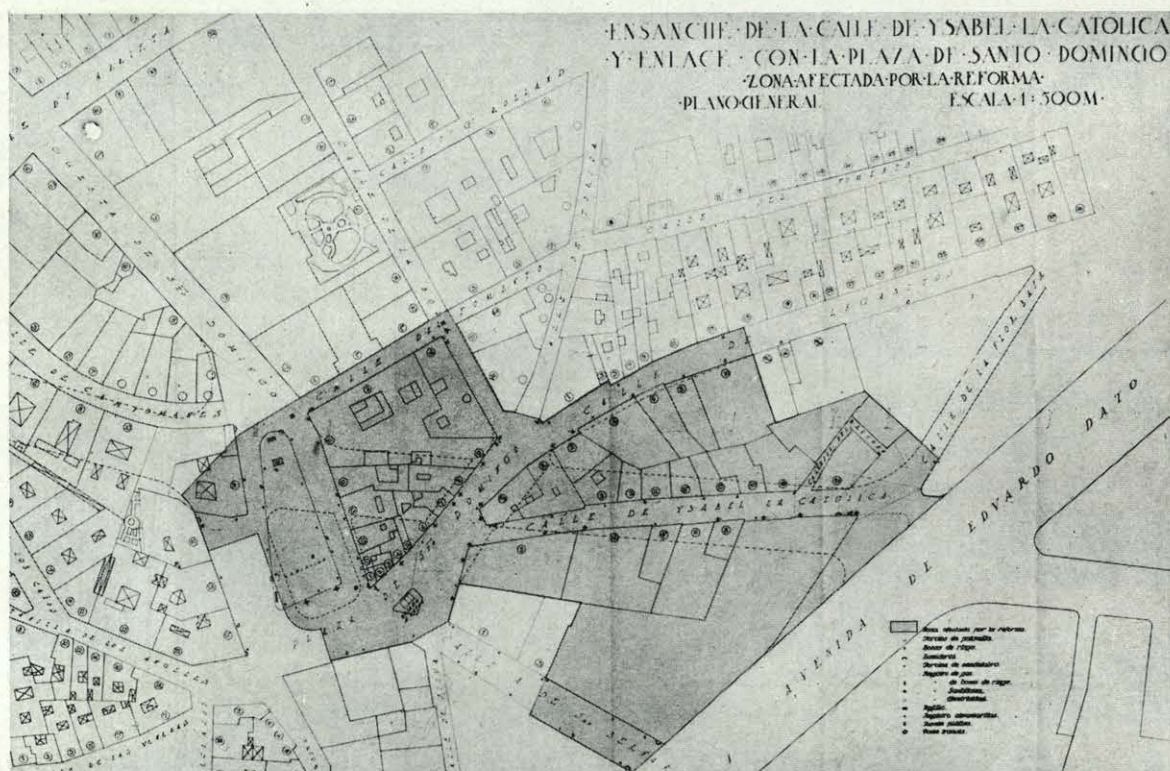


para que esta parte de un proyecto de conjunto tuviera, en sus detalles de trazado y técnicos, un acuerdo perfecto con los demás estudios y con las demás partes de un proyecto de Madrid.

De modo que, continuando absolutamente de acuerdo con aquel plan mío de ponerme completamente a la disposición de las demás tendencias, para hacer una cosa absolutamente armónica, de enlace de unos proyectos y de otros, naturalmente he de repetir aquella idea mía: estoy plenamente dispuesto a atemperar, a ajustar mis proyectos y a reformarlos en la forma que el Ayuntamiento, ya con su plena responsabilidad de reformador de la ciudad, encauce y considere como más adecuada y más conveniente, para engrandecimiento de Madrid.

Los dos proyectos míos forman una equis y constituyen dos vías: una, el ensanche de la calle de Amanuel, que llega a la Gran Vía y a la Plaza de Santo Domingo; y otra, de la Glorieta de Bilbao a la Plaza de España. Estos dos proyectos hice que se atuvieran, en la medida de lo posible, a las indicaciones que al otorgarme la autorización el Municipio, para hacer este estudio, se me fueron comunicados en un oficio de la Secretaría, en que se me indicaban las normas que debía seguir en el estudio, que consistían en una serie de pequeñas modificaciones dentro del bosquejo del anteproyecto que yo había presentado.

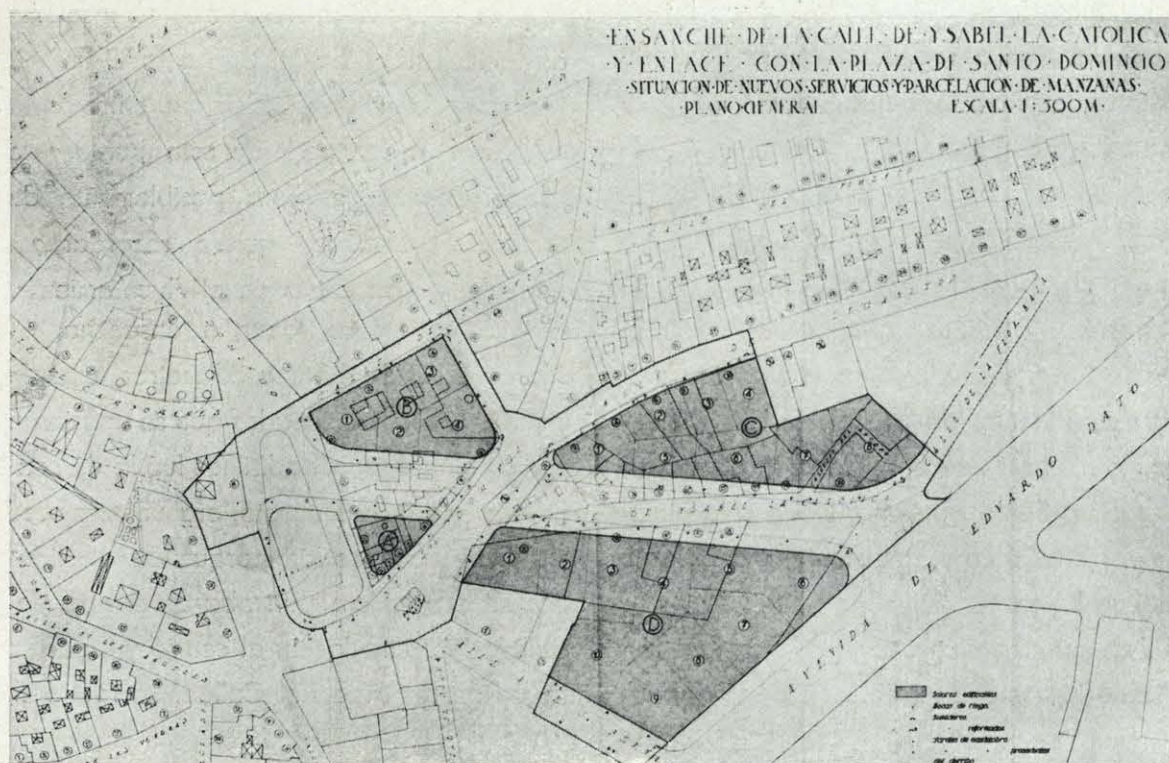
El proyecto de la calle de Amanuel abarca una zona que se extiende desde los boulevares, a lo largo de la calle de Amanuel,



**Plano general: Zona afectada por la reforma.**



Plano general: Situación de nuevos servicios y parcelación de manzanas.



hasta llegar a la Gran Vía, en la plaza de los Mostenses, y luego atraviesa la Gran Vía hasta llegar a la plaza de Santo Domingo. Pudiera parecer que este proyecto ocasionaba una dificultad de tráfico en el cruce con la Gran Vía. Ya anticipé mi completo acuerdo con cuanto se me indique por el Municipio; esto no es un plan de discusión, ni siquiera una defensa del proyecto, sino una exposición y una justificación de las razones del mismo.

Había una reforma de la plaza de los Mostenses, cuyo trazado antiguo, oficial, según consta en el oficio, era de tres calles, que en el proyecto se reducen a dos, una de las cuales enlaza con la prolongación de la calle de Amanuel, enlazando también con un ensanche de la calle de Isabel la Cató-

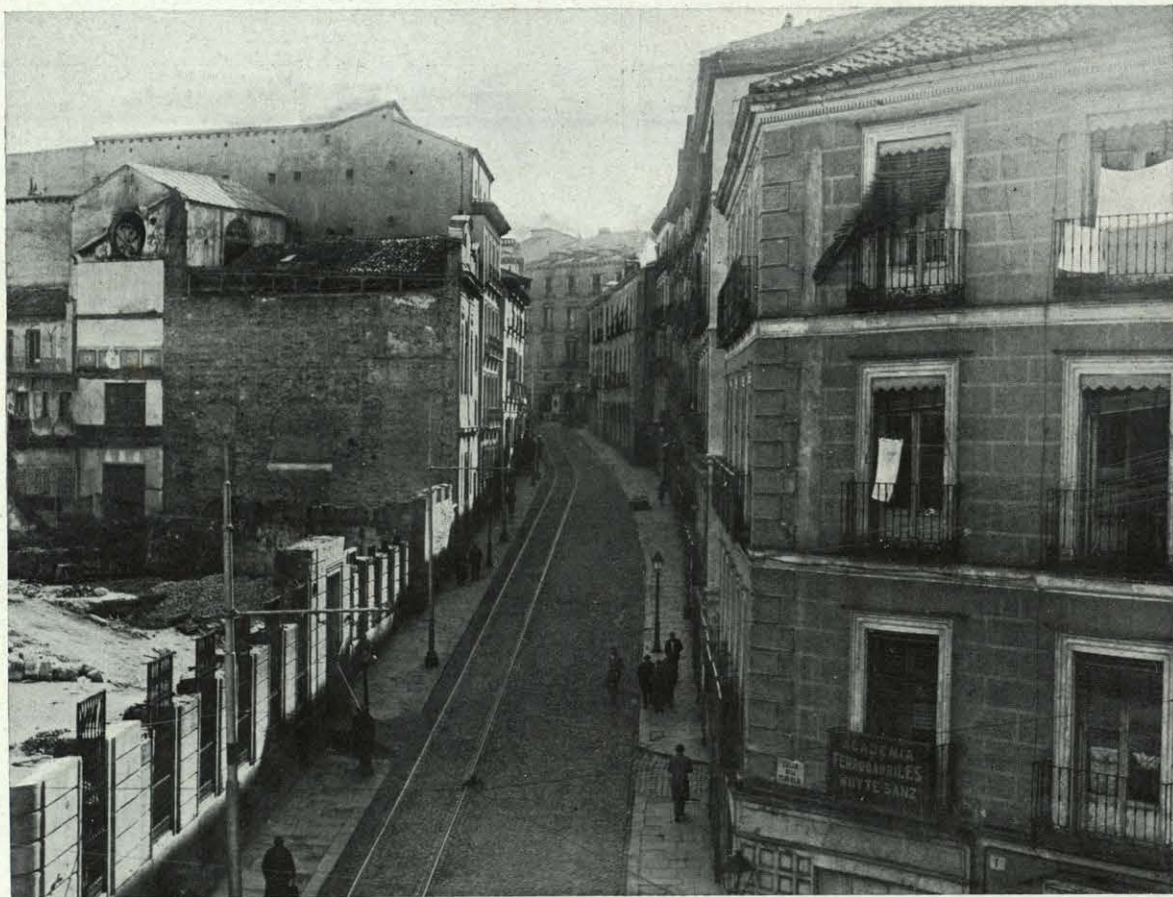
lica. Pudiera parecer que este cruce de la Gran Vía complicaba la circulación del tráfico por ir casi paralelo a San Bernardo, por cruzar la Gran Vía y por venir a desembocar en la plaza de Santo Domingo, casi próximo a San Bernardo. Respecto de este punto del proyecto he hecho consideraciones sobre la conveniencia de esta vía, sobre la mecánica urbana, que consiste en que si hay una vía como la de San Bernardo, que llega a estrechamientos en horizontal y a desniveles pronunciadísimos en vertical, su tráfico se recoja por otra vía que sustituya a aquélla en buenas condiciones de circulación, ya que una calle del enorme valor comercial que tiene la de San Bernardo es punto menos que imposible deshacerla y retrazarla en esa parte central.



El cruce de la Gran Vía, el ensanche de Isabel la Católica y el enlace con la parte baja de la plaza de Santo Domingo, fué estudiado y ampliado por mí con objeto de tener un nexo más con la otra parte de los proyectos que se presentan al Municipio, como es el proyecto de los Sres. Sáinz de los Terreros y Tolosana, que arranca precisamente de esa plaza, formando de esa manera una cintura de circulación que, viniendo de los boulevares, cruzaría la Gran Vía, pasaría a Santo Domingo, luego a la plaza de Fermín Galán y, finalmente, a subir a la plaza Mayor.

Esta complicación circulatoria en la Gran Vía no lo sería, a mi entender, por dos ra-

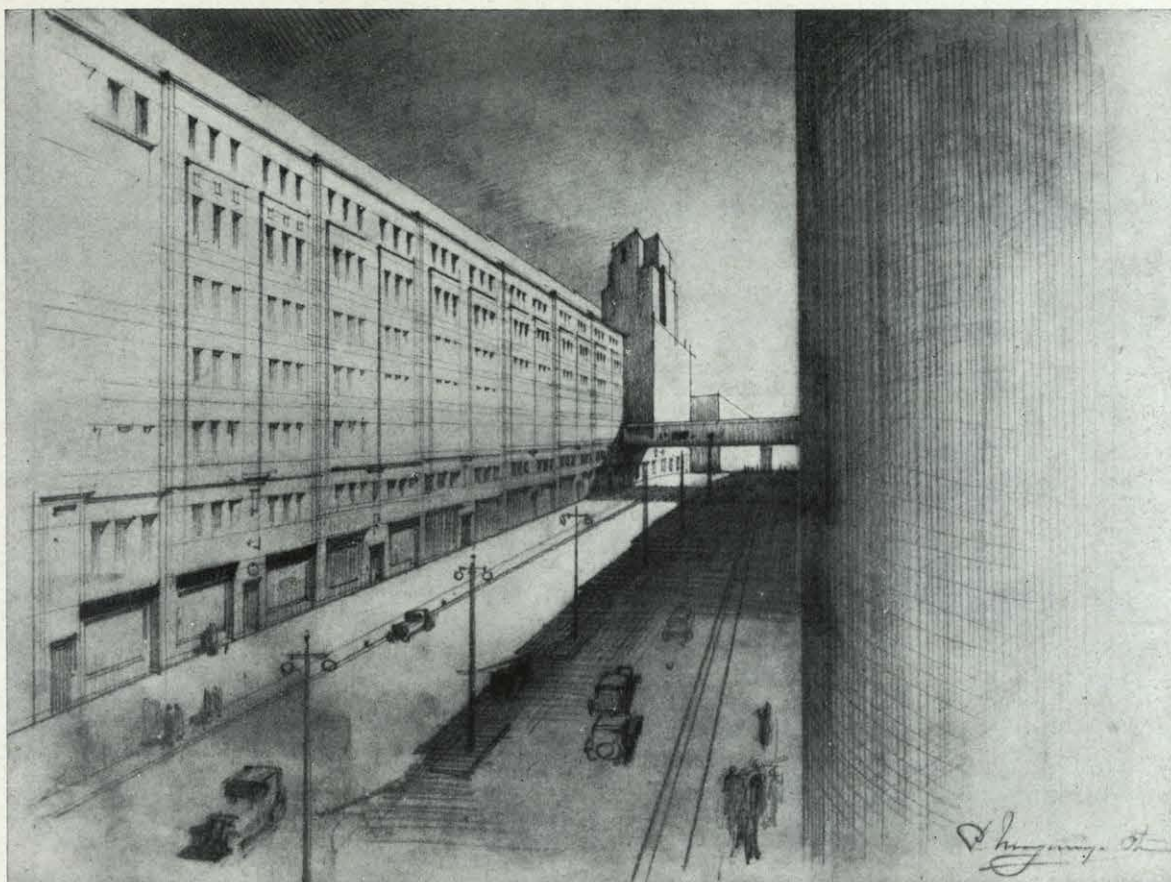
zones. Puede considerarse que el ensanche de la calle de Amanuel trae a la Gran Vía una complicación de tráfico que entre en la ciudad. Pero respecto de este punto—de buena orientación, pero posiblemente de sentido equivocado—quiero recordar un precedente que existe en el Ayuntamiento. Cuando se fué a trazar, a ensanchar, la Av. de Eduardo Dato a 35 metros, una de las más fuertes dificultades que se opusieron por opiniones autorizadísimas fué la de considerar que, técnicamente, era un error ese ensanche a 35 metros, porque dar facilidades en esa calle significaba crear una posibilidad de circulación al centro y crear un tapón en la plaza del Callao. La realidad,



Arranque de la calle de Isabel la Católica, como prolongación de Amanuel hasta la plaza de Santo Domingo.



Proyecto de reforma del arranque de la calle de Isabel la Católica, como prolongación de Amaniel hasta la plaza de Santo Domingo.



sin más que una simple observación del tráfico, ha demostrado lo contrario: que la Gran Vía ensanchada a 35 metros sirva para que con la máxima velocidad vengan todos los coches de Carmen, y salgan con la máxima facilidad y velocidad por la Gran Vía. Es un problema inverso de como se enfocaba entonces. Pudiera suceder que esto se presentara también en la calle de Amanuel; es decir, en lugar de ser un problema de concentración, de condensación, fuera, al revés, una facilidad para circular.

Se dice también, o puede decirse, que el cruce de la Gran Vía es una dificultad por la proximidad de cruces. Esa proximidad de cruces va a existir exactamente lo mismo al

hacerse la reforma en la plaza de los Mostenses, con la diferencia de que ahora tendríamos, con esta reforma, dos calles, y con la otra, tres—de modo que se aumentan con uno más los cruces en ese punto. Además, el cruce de la Gran Vía en aspa se regula perfectamente con una luz, con una sola señal automática, con un "ir y venir". Son dificultades, en cambio, insuperables, según se ve por la experiencia, las plazas del Callao y de España, donde se reúnen trece, catorce y quince circulaciones distintas, con diagonales difíciles y complejas que obligan a esa triple, cuádruple y quíntuple parada para regular esas circulaciones. Respecto de esta vía, nada más.



Plaza de Santo Domingo.

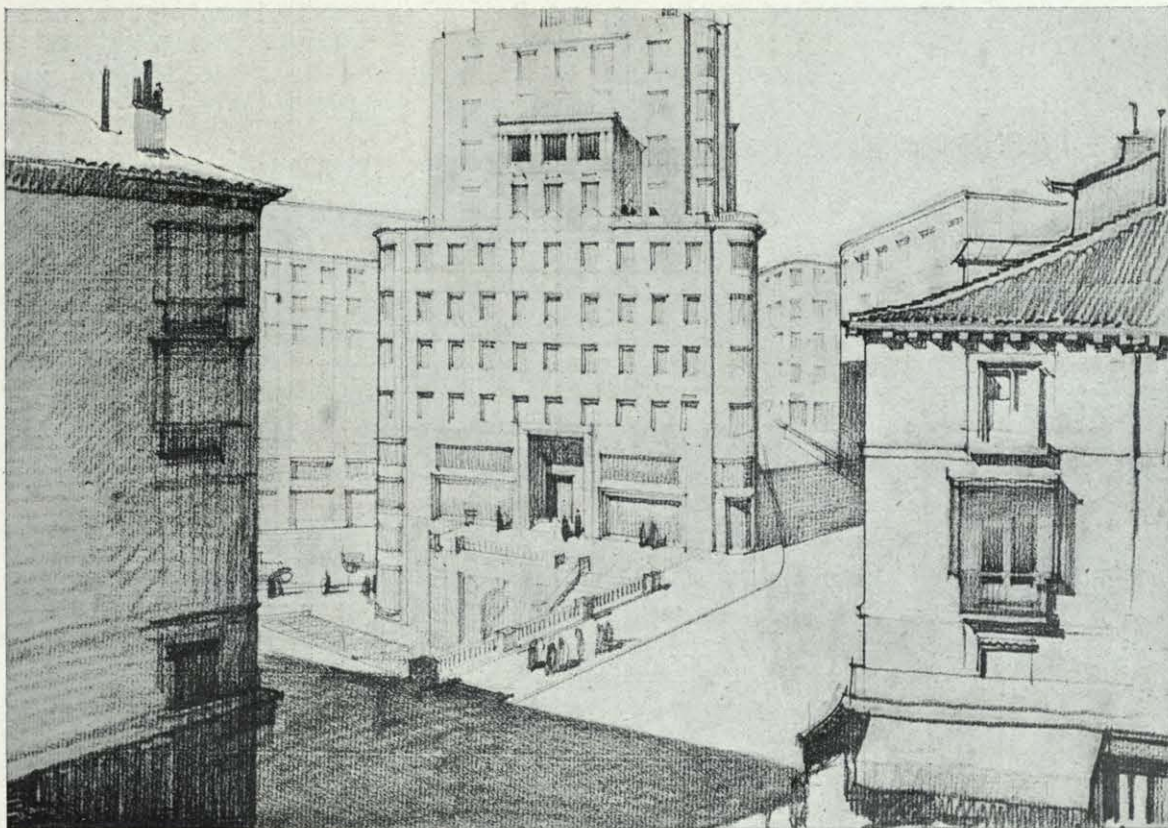


La otra vía, que va de la plaza de España a la Glorieta de Bilbao, se acopla a una idea municipal, con ciertas variantes. Esta idea la conocí precisamente una vez concedida la autorización y puesto en práctica el estudio. Municipalmente, se considera que conviene más para ir de la plaza de España, ensanchar la calle de los Reyes, para dar dos o tres vueltas, y enlazar con una parte alta de la calle de San Bernardo. En mi sentir, es mucho más viable, franco, sencillo y urbano, el trazar en línea recta una vía que venga desde la plaza de España a la glorieta de Bilbao. Pudiera oponerse en contra de este trazado el cruce con la misma calle de Amaniél, y también la consideración de que es una prolongación de la

calle de Luchana, que por algunos se considera, urbanísticamente, como una de las calles peor trazadas de Madrid. Pero con esta calle sucede lo que sucedería con otras. La calle de Luchana parece tener un mal trazado urbano sencillamente por ser diagonal, pero es una diagonal que muere en los boulevares y termina también en un encuentro absurdo de dos calles. Es exactamente lo mismo que si se hubiera empezado a trazar la Gran Vía y al llegar al primer trozo se hubiera detenido en él; no tendría explicación ninguna, y todos veríamos que resultaría un perfecto desastre, por ser la primera parte de un trazado urbano de conjunto.

Simplemente tomando la idea municipal y modificándola en el sentido que yo creía





mejor, prolongándola luego al enlace con Luchana, confeccioné mi proyecto. Aquí hay un punto muy importante, que es que hoy se está creando un foco urbano importantísimo en toda la zona del Hipódromo. Se prolonga la Castellana, y basta mirar el plano de Madrid para ver lo que supone subir casi directamente de la Castellana, por el paseo del Cisne, a meterse por Luchana y venir a la plaza de España sin necesidad de ir a complicar la circulación del centro. En este sentido está trazado este proyecto. Hay que imaginarse la facilidad que supone en este sentido el cruzar Madrid de NE. a SO. bajando de la Guindalera, subiendo por esta zona, recogiendo toda la importancia circulatoria que se crea en el Hipódromo

mo y en la Castellana, y llegando, por ese kilómetro y medio, en pocos minutos, a la plaza de España.

Esto no es sino exposición y razonamiento del proyecto; no es una defensa. En síntesis, es una parte de un conjunto y que, por tanto, creo que muy fácilmente se puede acoplar a las necesidades y a las conveniencias del Ayuntamiento.

Esto, respecto a la parte técnica. En cuanto a la económica, he de hacer una consideración. El elegir y el situar el proyecto en toda esta zona lleva a una obra que, en conjunto, sería de unos 75 millones, y que produce, por diferencia de gastos e ingresos, déficit y superavit. Déficit, en la mayoría de los casos, que lleva a un resultado fi-





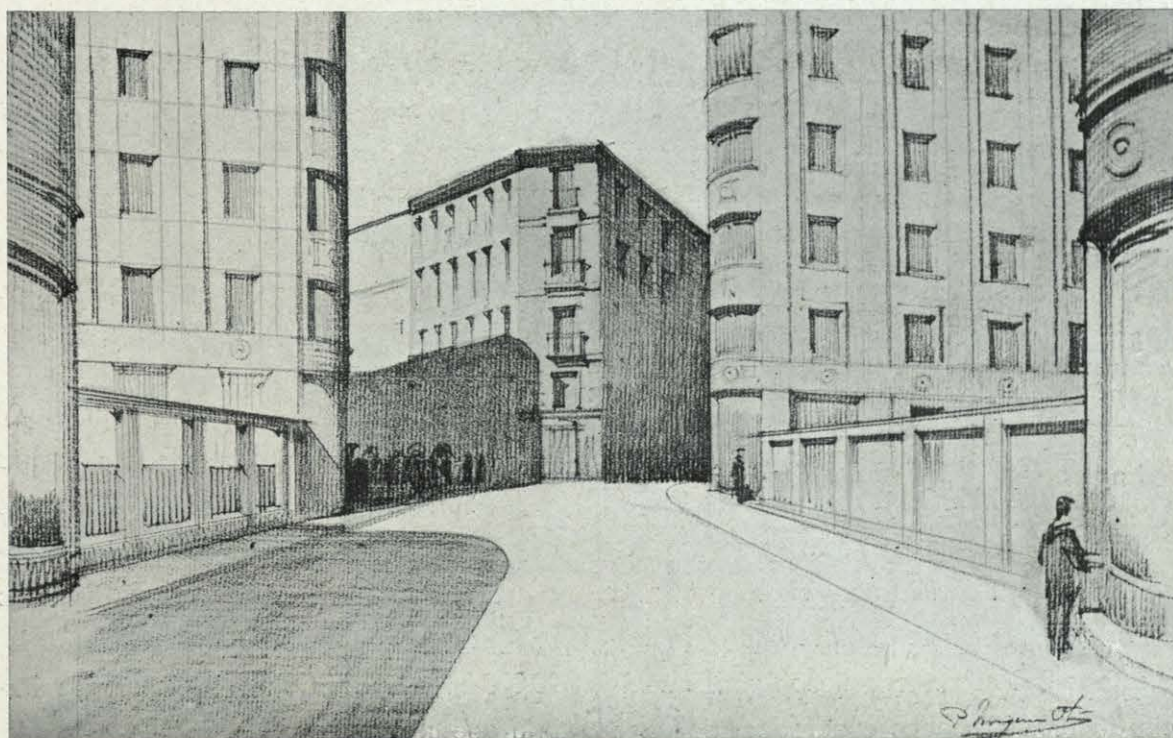
Desembocadura de la calle de Amanuel en la Gran Vía.



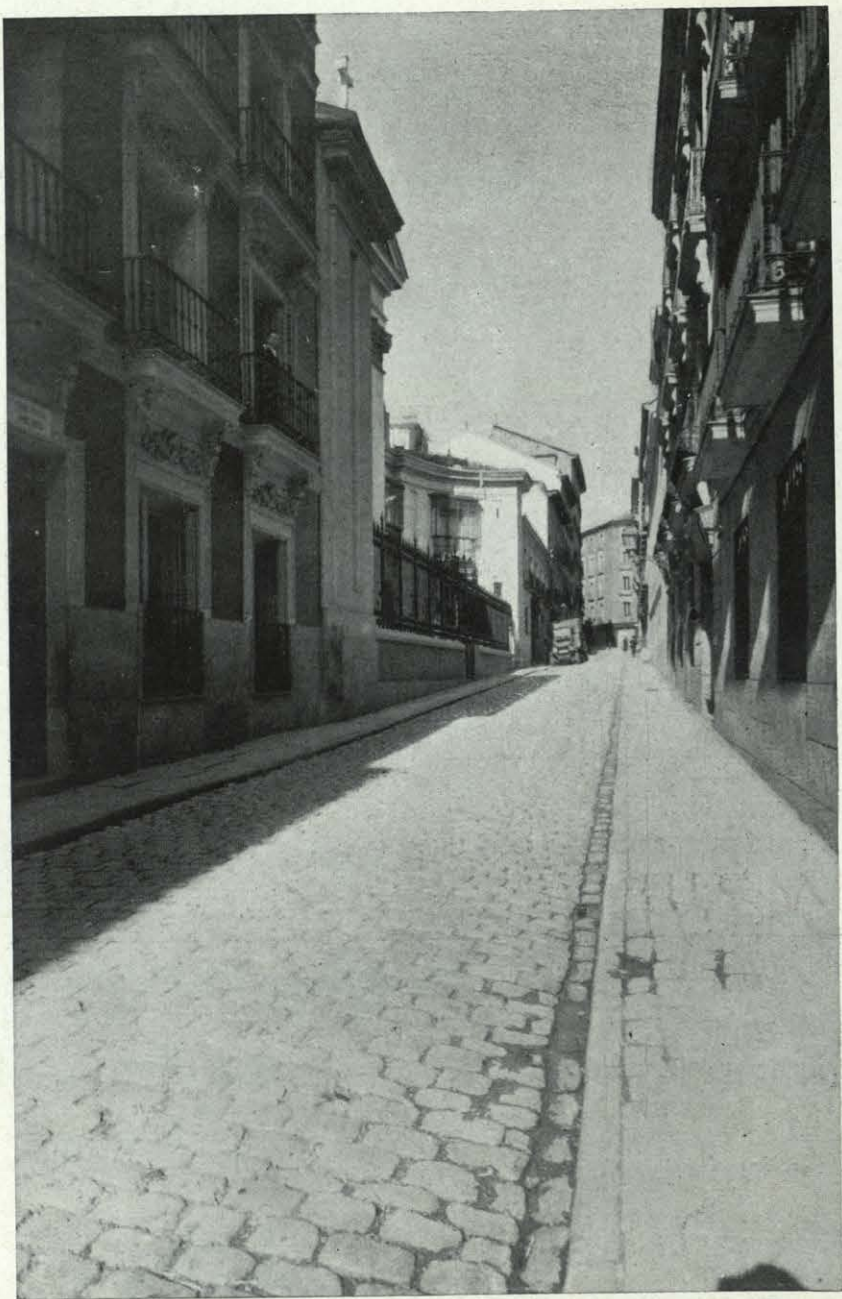




Paso superior de la Plaza de Santo Domingo sobre la calle de Isabel la Católica.







Término de la Gran Vía diagonal en la plaza de España (a la derecha, la Iglesia de San Marcos, que será respetada).

nal, que es lo que interesa, de 15 millones de pesetas (14.990.000). Y claro, el punto que interesa considerar es si esto es caro o barato. Respecto de ello no voy a indicar más que dos o tres cifras. Se hace una obra que afecta a 262 casas, que tienen una superficie de 100.000 metros cuadrados; de estos

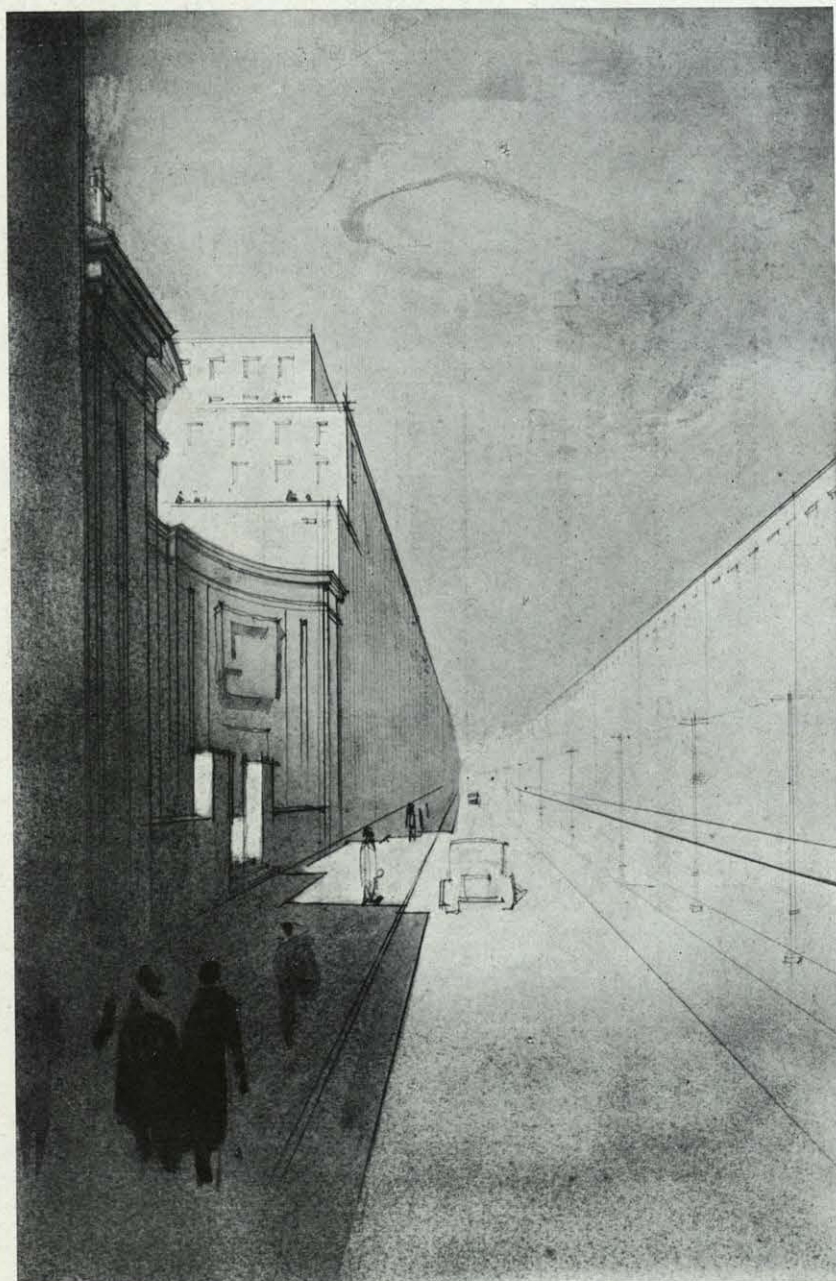
100.000 metros cuadrados, pasan a nuevas calles 20.000, juntamente con 28.000 metros cuadrados de calles antiguas que siguen como calles (no cuento lo que pasa de calles antiguas a fincas). Tenemos, de un lado, 20.000 metros cuadrados de solar que habría que comprar para hacer nuevas calles,



y luego 48.000 metros cuadrados de calle que hay que urbanizar, trazando galerías, atarjeas y alcantarillas del mismo tipo de las que, con mayor amplitud, se han trazado ya en Madrid. De modo que, suponiendo que en todo fuera aceptado el proyecto, vamos a ver si este proyecto resultaría

caro o barato al Municipio madrileño.

Habría que comprar, en cualquier caso, por el Ayuntamiento de Madrid, 20.000 metros cuadrados para nuevas calles, que, por poco que costaran, importarían ocho millones de pesetas, a 400 pesetas, o sea a menos de 30 pesetas el pie cuadrado. Se eje-



Proyecto de reforma. Término de la Gran Vía diagonal en la plaza de España (a la derecha, la Iglesia de San Marcos, que será respetada).



### CANTIDAD DE VIVIENDAS A CONSTRUIR SOBRE LOS SOLARES

Cada vivienda, 142 m<sup>2</sup> neto = 228 m<sup>2</sup> bruto; terreno disponible, 81.698 m<sup>2</sup>; alturas, tipo medio, 6.

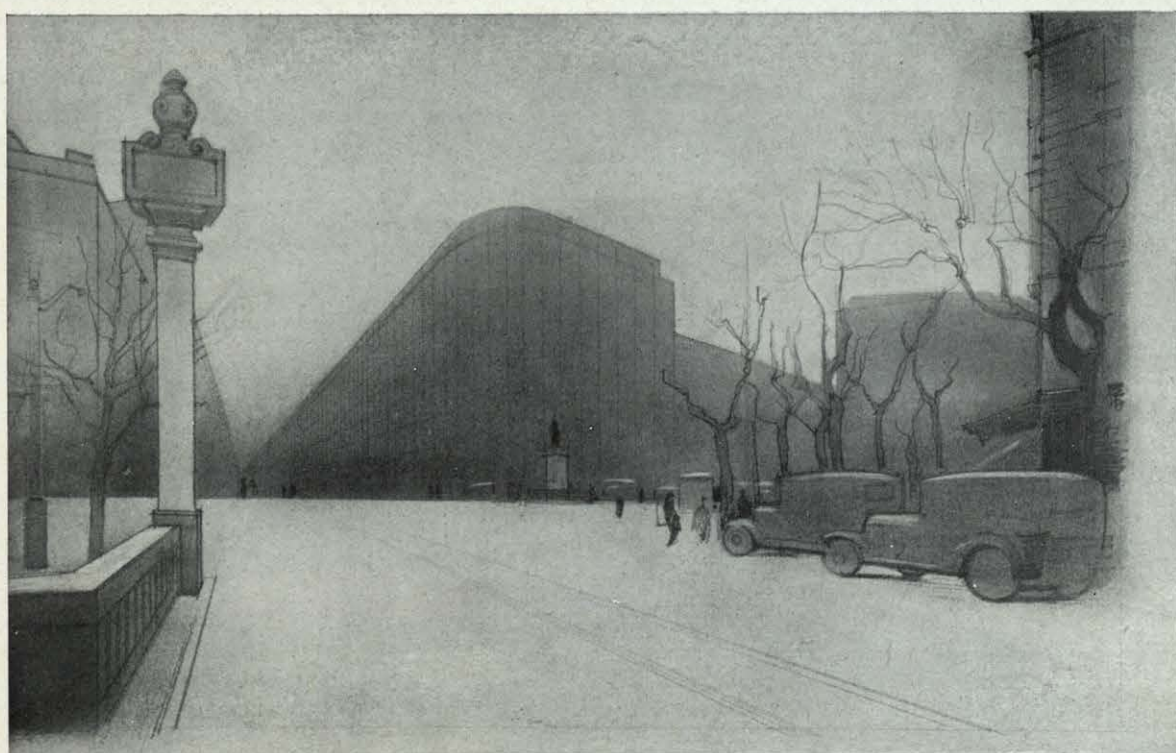
$$\text{Número de viviendas} = \frac{81.698}{228} \times 6 = 2.350.$$

Conceptos	Amaniel	Isabel la Católica	Diagonal primera	Diagonal segunda	Diagonal tercera	Diagonal cuarta	Tudescos	
Número de casas . . . . .	94	45	16	12	34	60	11	272
Superficie para casas: m <sup>2</sup> . . . . .	28.484	17.757	5.404	4.292	13.697	21.778	2.397	91.417
Superficie para calles. . . . .	1.123	2.266	1.101	870	2.804	3.205	622	11.371
Superficie calles antiguas . . . . .	6.958	9.708	2.836	8.804	5.800	11.390	499	45.498
Solares para venta . . . . .	27.361	15.491	4.305	3.422	10.892	18.573	1.775	80.045
Precio metro cuadrado . . . . .	423	708	708	550	412	380	515	
Y total . . . . .	11.573.812	10.974.015	3.049.697	1.882.100	4.489.423	9.593.296	1.229.332	41.562.346
Coste especial. . . . .	9.992.925	15.031.380	3.011.828	1.472.129	7.583.260	13.283.597	1.108.140	51.483.263
Coste proyecto . . . . .	12.765.440	17.828.969	3.673.934	1.924.561	9.128.482	15.868.788	2.245.082	61.190.176
Resultados económicos . . . . .	+ 23.979	— 6.017.077	— 217.181	+ 96.168	— 3.849.480	— 4.561.158	— 465.348	
								Déficit . . . . . — 14.990.097





Arranque de la Gran Vía diagonal, en la Glorieta de Bilbao.





cutarían, además, cuarenta y ocho mil metros cuadrados de urbanización y de pavimentación. De modo que se ve claramente que es un proyecto barato, porque nada más barato que comprar 20.000 metros cuadrados por ocho millones de pesetas, y hacer luego una urbanización en la cual entran 48.000 metros cuadrados de calles, con su pavimentación, urbanización, alumbrado, alcantarillas, etc., invirtiendo tan sólo 15 millones, que son, en realidad, el bajo, el bajísimo precio de una obra corriente, de una obra cualquiera que hubiera que hacer en Madrid.

Ahora bien: estas cifras —que son hala-

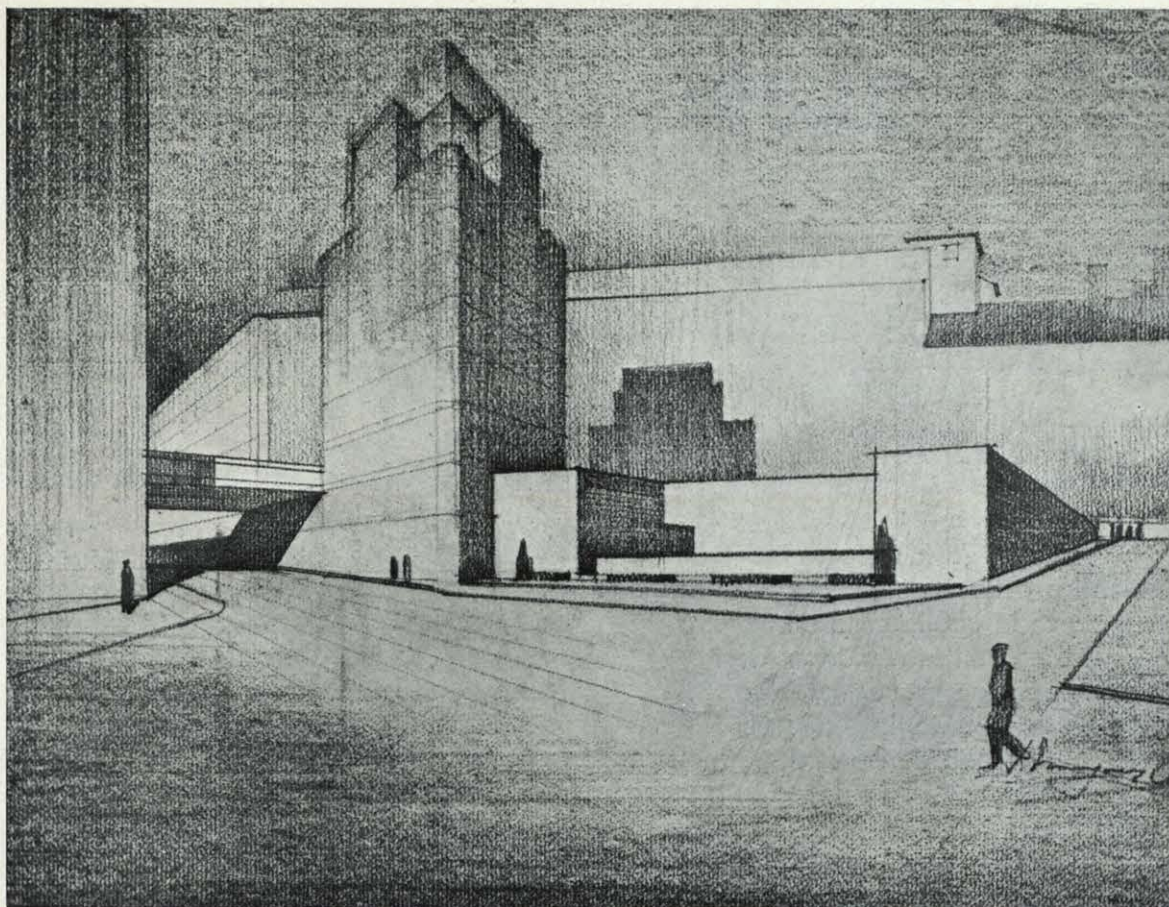
güeñas, en mi sentir— ¿son hijas de un optimismo excesivo? Mi propósito firme fué el presentar un proyecto serio, estudiado hasta en sus menores detalles; no quería enviar una serie de ideas que luego necesitaran una porción de rectificaciones. Quería —y tuve justamente el tiempo para ello, los seis meses —levantar plano por plano, con las dimensiones y las características de todas las casas; ir al Registro de la Propiedad, obtener las certificaciones, y, de esa manera, poder formar el presupuesto. Y de esa forma se hizo. Sabido es que la parte más considerable de un plan de urbanización son las expropiaciones; son del 80 ó 90 por 100.



Entrada de la prolongación de Amanuel (calle de Isabel la Católica) en la parte baja de la plaza de Santo Domingo.



Proyecto de reforma. Entrada de la prolongación de Amanuel (calle de Isabel la Católica) en la parte baja de la plaza de Santo Domingo.



De modo que cuando el 80 ó 90 por 100 de un presupuesto está absoluta, exacta y matemáticamente calculado, es muy difícil que se incurra en un error.

Queda otro concepto, que es el del coste de las diversas obras de urbanización. Los precios de los presupuestos son exactamente los que hoy rigen en el Ayuntamiento. De modo que todo precio de fábrica está establecido con arreglo a lo que hoy rige en

las relaciones comerciales del Ayuntamiento. Y queda solamente la posibilidad de un pequeñísimo error de mediciones en estos conceptos. Advirtiéndole que en el presupuesto se contiene ya en esos quince millones un 15 por 100, con arreglo a lo legalmente establecido, para las obras del Estado, como beneficio de la contrata. Por lo tanto, no hay en ese punto tampoco posibilidad de sorpresa alguna.