

DEL ANTEPROYECTO DE LOS SEÑORES JANSEN Y ZUAZO.

ARQUITECTURA

REVISTA OFICIAL DE LA SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

AÑO XII, NÚM. 140

MADRID, PRINCIPE, 16

DICIEMBRE DE 1930

CONCURSO URBANÍSTICO INTERNACIONAL EN MADRID

Hace pocos días se ha hecho público el fallo del Jurado para este concurso de anteproyectos. Después de declararlo desierto, el Jurado propone al Ayuntamiento que se indemnice a los autores en el orden y forma siguientes: Primero, de los Sres. Jansen y Zuazo: 100.000 pesetas. Segundo, de Ulargui y Czekelius: 75.000. Tercero, de Paz Maroto: 35.000. Cuarto, de Cárdenas y Fonseca 35.000. Quinto, de Escario: 30.000. Sexto, de Cort y Stüb- ben: 25.000.

ARQUITECTURA recoge en este número el informe del perito alemán Sr. Bonatz y una gran parte de los gráficos que componen la Memoria presentada por los Sres. Zuazo y Jansen.

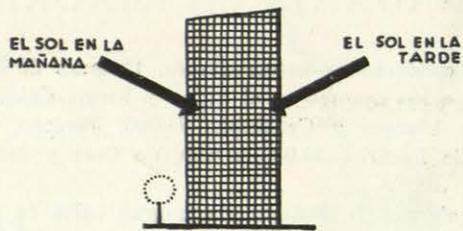
De esta Memoria, titulada "Anteproyecto del trazado viario y urbanización de Madrid", copiamos en primer lugar, íntegramente, el "Índice", por parecernos un excelente ejemplo de claridad de concepto y estructuración de los problemas que integran el folleto:

- A. **INTRODUCCIÓN.—Capitalidad:** Representación.—**Higiene y salubridad:** Reducción de densidad. El sol.—**Economía de la ciudad:** Su planeamiento, Sistema de urbanización.
- B. **DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS.—I. EL TRAFICO:** 1. **Principios fundamentales:** Formación de calles principales de tráfico. Cruzamiento de tráfico. Plazas circulares. Plazas en forma de estrella. Edificaciones en las calles de tráfico. Perfiles transversales. Perfiles longitudinales. 2. **Las vías de tráfico:** a) Carreteras: Bilbao-Irún; Cádiz-Málaga; Zaragoza-Barcelona-Francia; Castellón-Valencia; Toledo; Fuenlabrada; Portugal; Madrid-Coruña. b) Calles de distribución de circulación exterior: Tráfico actual a través del centro de la ciudad; Distribución del tráfico alrededor del núcleo de la ciudad; Calles de circunvalación; Calles de distribución de circulación exteriores; Calles de distribución de tráfico interior; Sus efectos; Calles de circulación alrededor del centro; Su correspondencia con las carreteras. c) El tráfico en el centro: El centro debe quedar sin tráfico de tránsito; Cambio de alineaciones; Reformas; Disposiciones que mejoren el tráfico. d) Calles de tráfico de segundo orden: Ciudad Lineal; Hortaleza; Calle sobre el Abroñigal; Calle del Canalillo; Otras calles. 3. **Medios de tráfico:** a) Ferrocarriles: Ferrocarril a través de la ciudad; Estaciones; Línea de Circunvalación; Estaciones de clasificación; Estaciones de mercancías. b) Medios de tráfico urbano: Principios; Ferrocarril a los alrededores; Metropolitano; Tranvías; Autobuses; Peatones; Carros.
- II. **PLANEAMIENTO DE LA CIUDAD:** Zonas verdes. Límites de la edificación. Poblados satélites. El centro como "City". Industria. Barrios obreros. La parte antigua del sector Norte. Barrios próximos a la Ciudad Universitaria. Residencias en parque urbanizado. Barrios contiguos al Stadium actual. Zona en la prolongación de la Castellana, Tetuán de las Victorias y Castillejos. Barrio Nordeste. Chamartín de la Rosa. Prosperidad-Madrid Moderno. Zona ondulada del Este. Ciudad Lineal. Barrios antiguos de vivienda.
- III. **PROYECTOS:** 1. **Prolongación del Paseo de la Castellana.** 2. **Mercados:** Problema de abastos de la ciudad. a) Gran Mercado Central y Matadero. b) Gran Conjunto de Mercados y edificios comerciales. c) Mercados de barrios. 3. **Reforma en la Puerta del Sol.** 4. **Nueva Plaza de Toros.** 5. **Aeropuerto de Barajas.** 6. **Recreo-Deportes:** a) Gran Campo de Deportes en el Abroñigal. b) Campos de juegos y piscina en el Manzanares-San Isidro. c) Campos de "sport" y baños en el Manzanares-El Pardo. d) Nuevo Hipódromo. El Pardo. 7. **La Instrucción pública a través del Municipio.** 8. **Beneficencia.** 9. **La vivienda:** a) Principios. Nuevos reglamentos. b) Ciudad actual. c) Ciudad futura. d) Parcelación. e) Tipos de vivienda: Tipo de transición; Tipos modernos.
- C. **REALIZACIÓN DEL PLANO.—1. Determinaciones inmediatas.** Reglamento del tráfico. Prohibición de edificar. 2. **Reformas:** a) Reformas primeras. b) Reformas próximas al centro. c) Reformas en dirección Norte-Sur. Proyectadas por "Información de la Ciudad". Reformas que se proponen. d) Otras reformas proyectadas por el Ayuntamiento y su crítica. 3. **Ensanche de la ciudad.** 4. **Legislación actual:** a) Para reformas interiores. b) Para el ensanche de la ciudad. c) Para la extensión del ensanche a las zonas de extrarradio. d) Extensión de término municipal. Anexiones. e) Términos actuales y futuros.

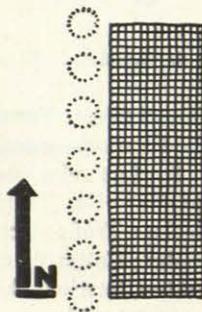
ORIENTACION DE LAS VIVIENDAS



CLIMA FRIO

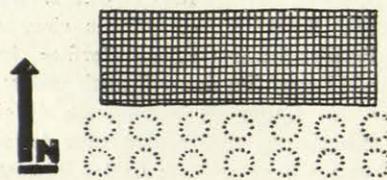


CLIMA CALIDO CASO MADRID



EN VERANO
LAS DOS FACHADAS
PLENAMENTE SOLEADAS
HABITACIONES CALIENTES

EN INVIERNO
LAS DOS FACHADAS
POCO SOLEADAS
HABITACIONES FRIAS



EN VERANO
FACHADA SUR POCO SOLEADA
FACHADA DEL NORTE
NO SOLEADA Y FRESCA

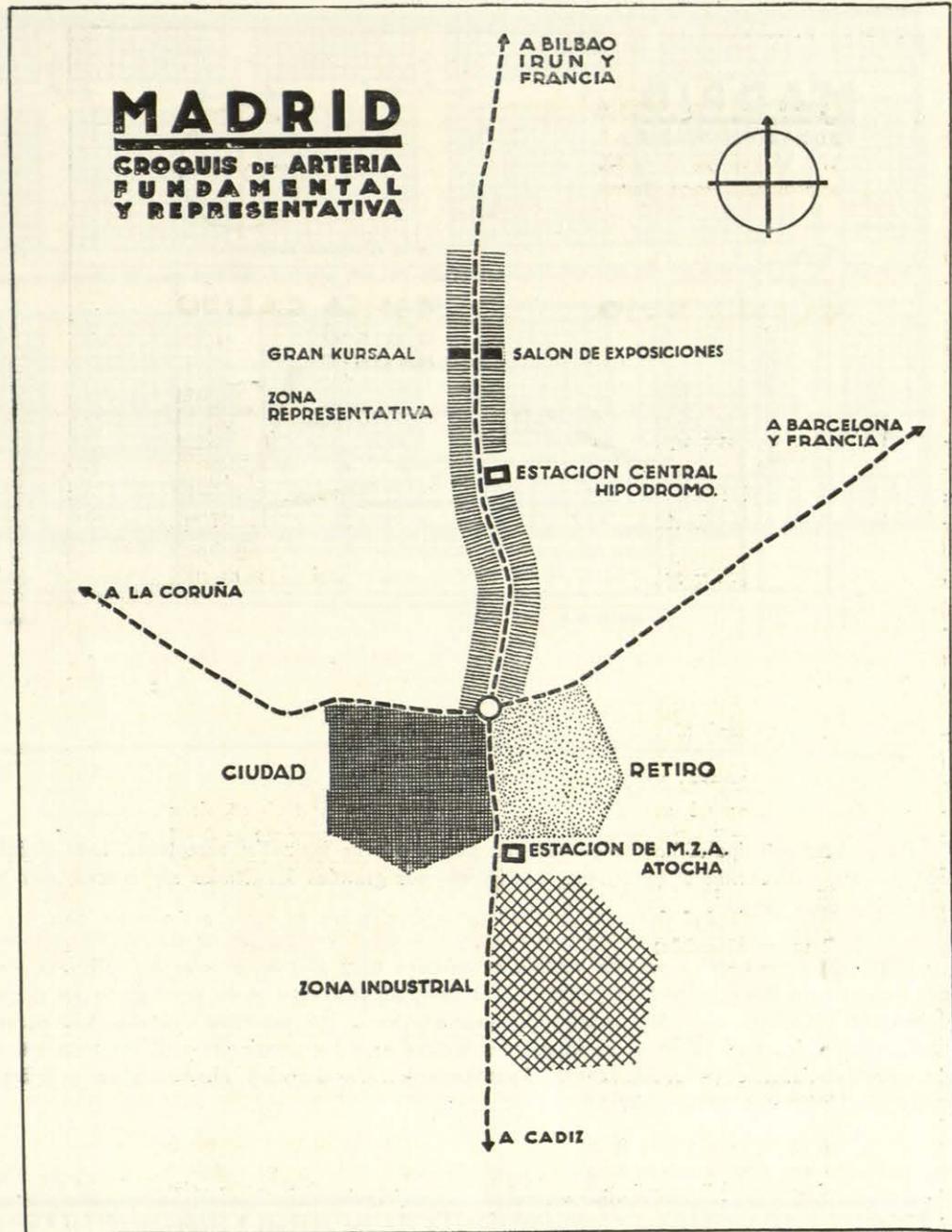
EN INVIERNO
LA FACHADA SUR
MUY SOLEADA

EL SOL.—“El clima cálido de Madrid pide otra orientación. Poniendo las filas de casas en dirección Sur-Norte, el sol da mañana y tarde, y estando bajo, calentará las habitaciones de los dos lados de una manera insoporable...” “Por eso es aconsejable la dirección Este-Oeste.”

ECONOMÍA DE LA CIUDAD.—Su planeamiento. Es necesario abarcar la composición total de la ciudad a fin de que su organismo realice sus funciones de trabajo sin obstáculo.

La gran industria tendrá poca influencia en el aspecto general de la capital.

El carácter representativo de Madrid se significa principalmente en la comunicación grandiosa de Norte a Sur, del Paseo de la Castellana hasta el Paseo del Prado, avenida espléndida que llega, en su belleza natural, hasta igualar a los Campos Elíseos de París, con edificios tan importantes y característicos como el Museo del Prado, la Bolsa, la Casa de Correos y Telégrafos, Banco de España, Biblioteca Nacional, hoteles internacionales y Embajadas.



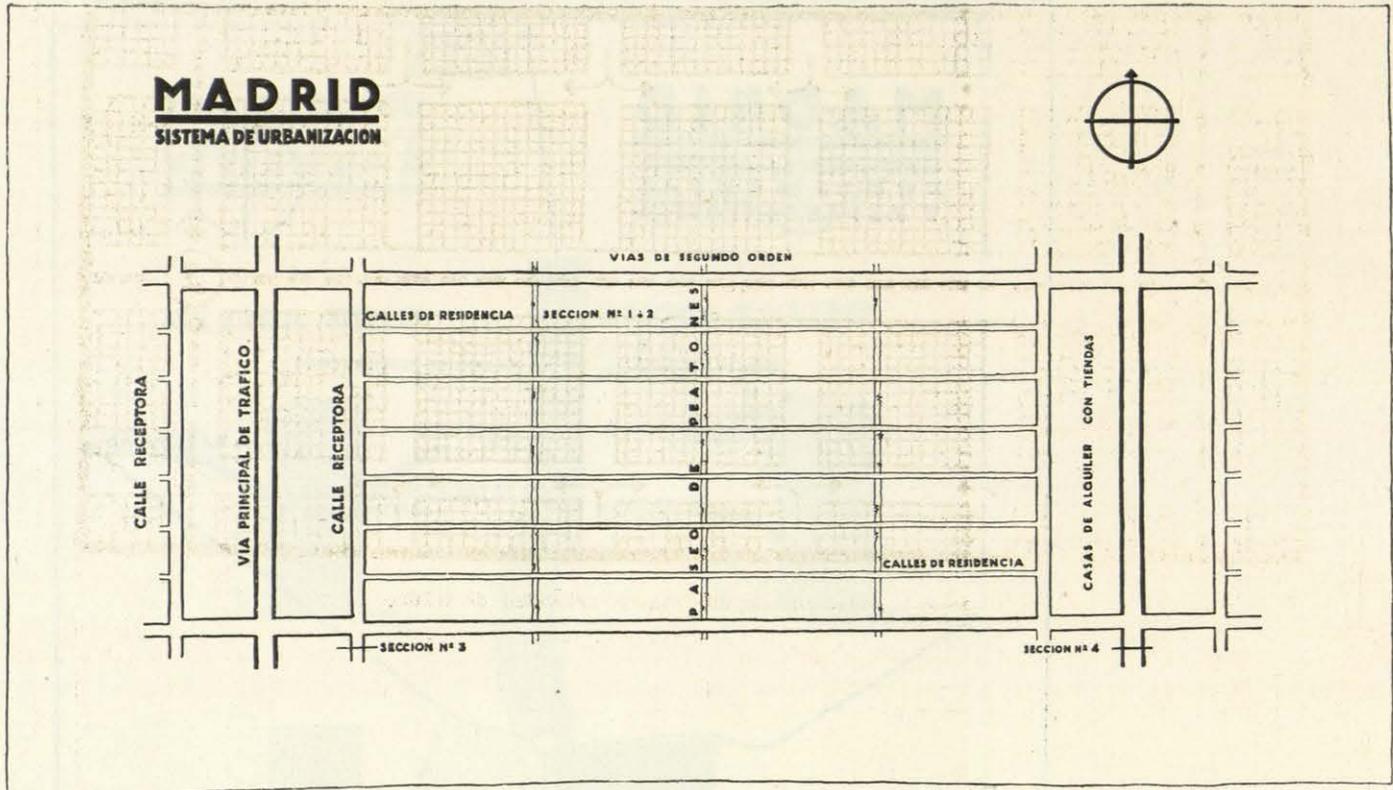
Pero la importancia característica de esta avenida estriba, por su significación en relación al plano total de Madrid, en su calidad de arteria fundamental para la edificación y el tráfico, siendo el nexo viario que une el Norte con el Sur de España, puesto que en ella desembocan las carreteras más principales para el Extranjero.

En el futuro será aquí donde se agrupen los edificios más importantes: para la cultura, Gran Sala de Exposiciones, Gran Kursaal de Música; para la Economía, edificios comerciales del Estado y privados, grandes hoteles y edificios de representaciones extranjeras.

Aquí también se situará la Estación central.

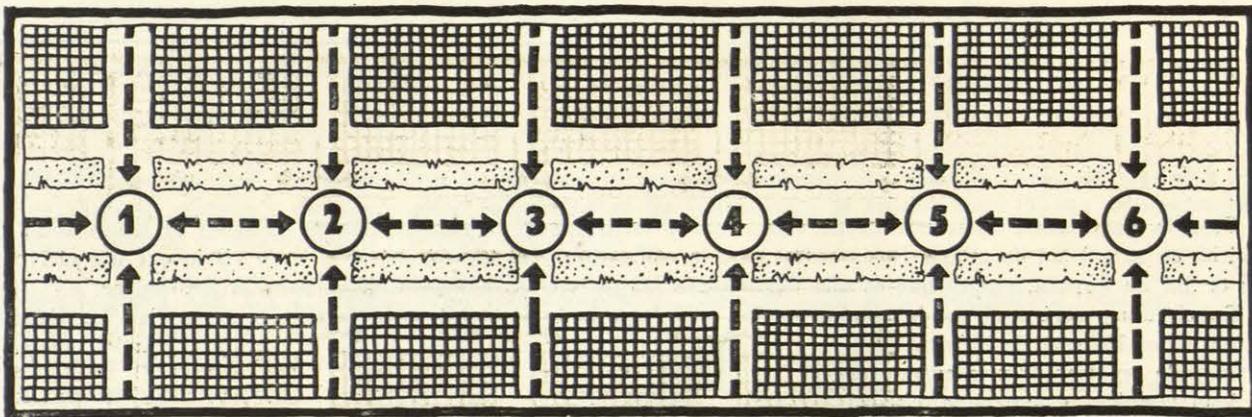
Con esta avenida están en comunicación directa todos los núcleos vitales de la gran urbe. Hace función de arteria fundamental en todo el organismo; por eso la importancia que se le concede.

MADRID
SISTEMA DE URBANIZACION

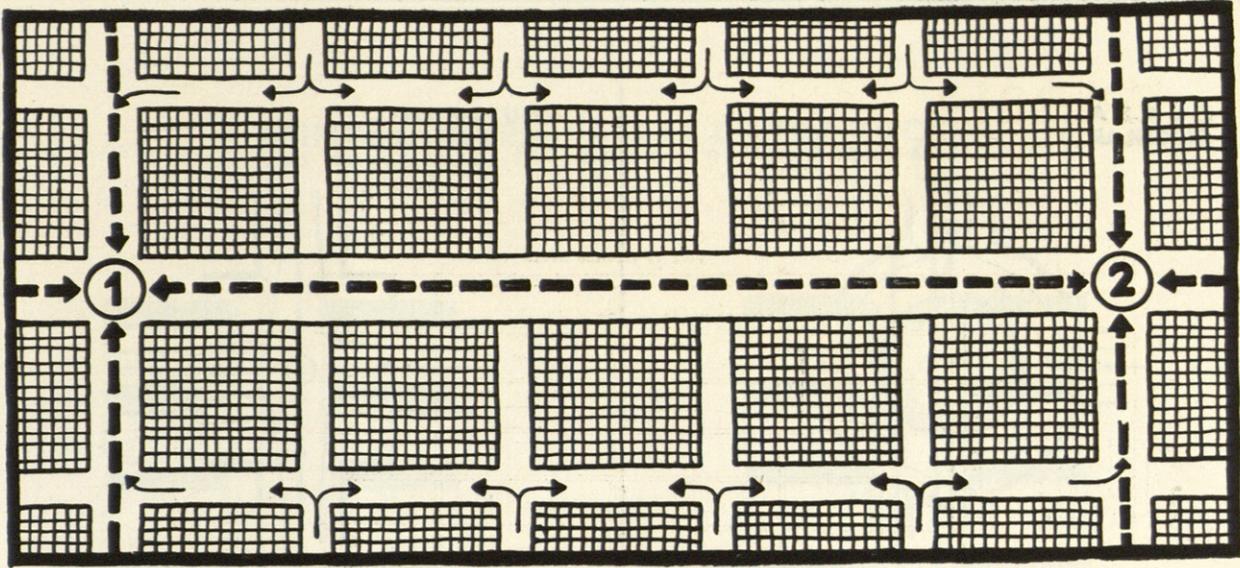


Pocas vías principales de tráfico recogen por medio de las calles receptoras, todo el del sector o de la zona y hacen posible, con buenas orientaciones, conducirlo por grandes longitudes sin cruces, con la velocidad propia de los vehículos modernos.

Con esto se encuentra ya una ventaja económica muy grande, porque las calles de vivienda, no siendo de interés alguno para los vehículos, se podrán hacer bastante estrechas y de poco gasto en el pavimento, quedando como deben ser, sólo para el tráfico rodado directamente hacia determinadas viviendas. Como consecuencia, disminuyen los presupuestos de estas calles y los impuestos indirectos a los propietarios de los terrenos vecinos y los permanentes de entretenimiento correspondientes al Ayuntamiento. Los espacios ahorrados se podrían utilizar mejor como terreno de jardín o espacio abierto.

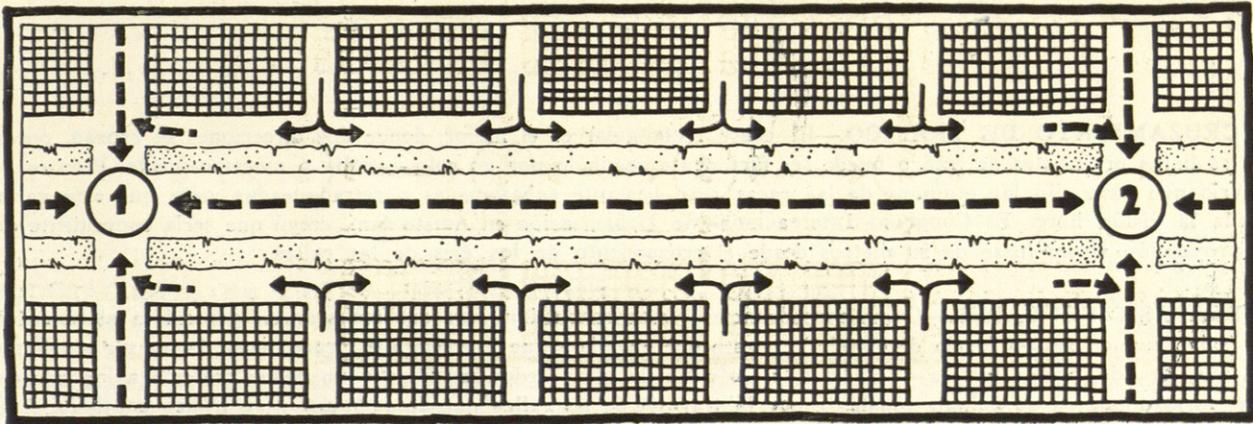


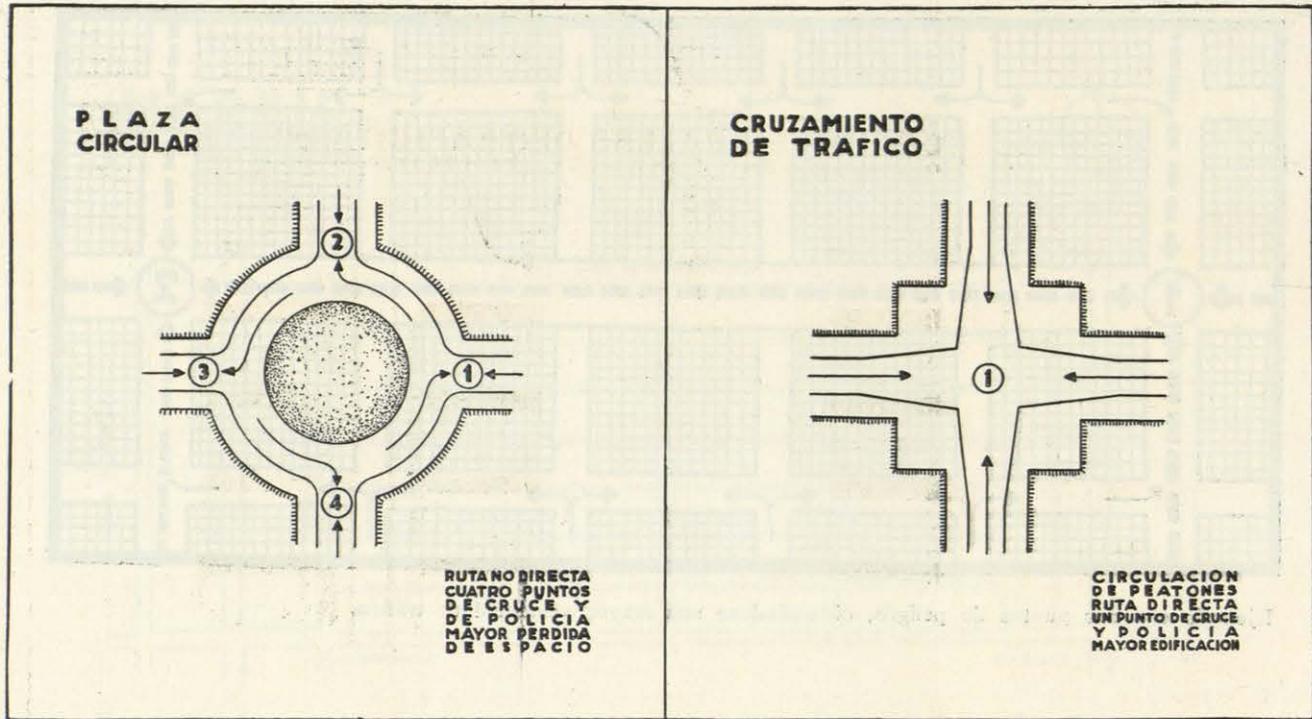
EL TRÁFICO.—Ejemplo con seis puntos de peligro. Tráfico lento e interrumpido.



Ejemplo con dos puntos de peligro, obteniéndose una mayor velocidad de tráfico.

En este último ejemplo se recoge el tráfico de las calles secundarias por una segunda calle receptora. La principal sigue por el centro sin interrupción.

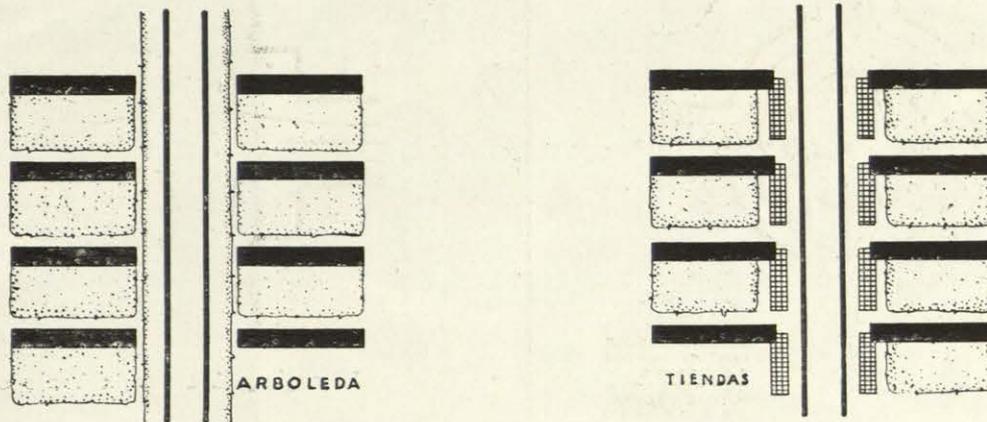




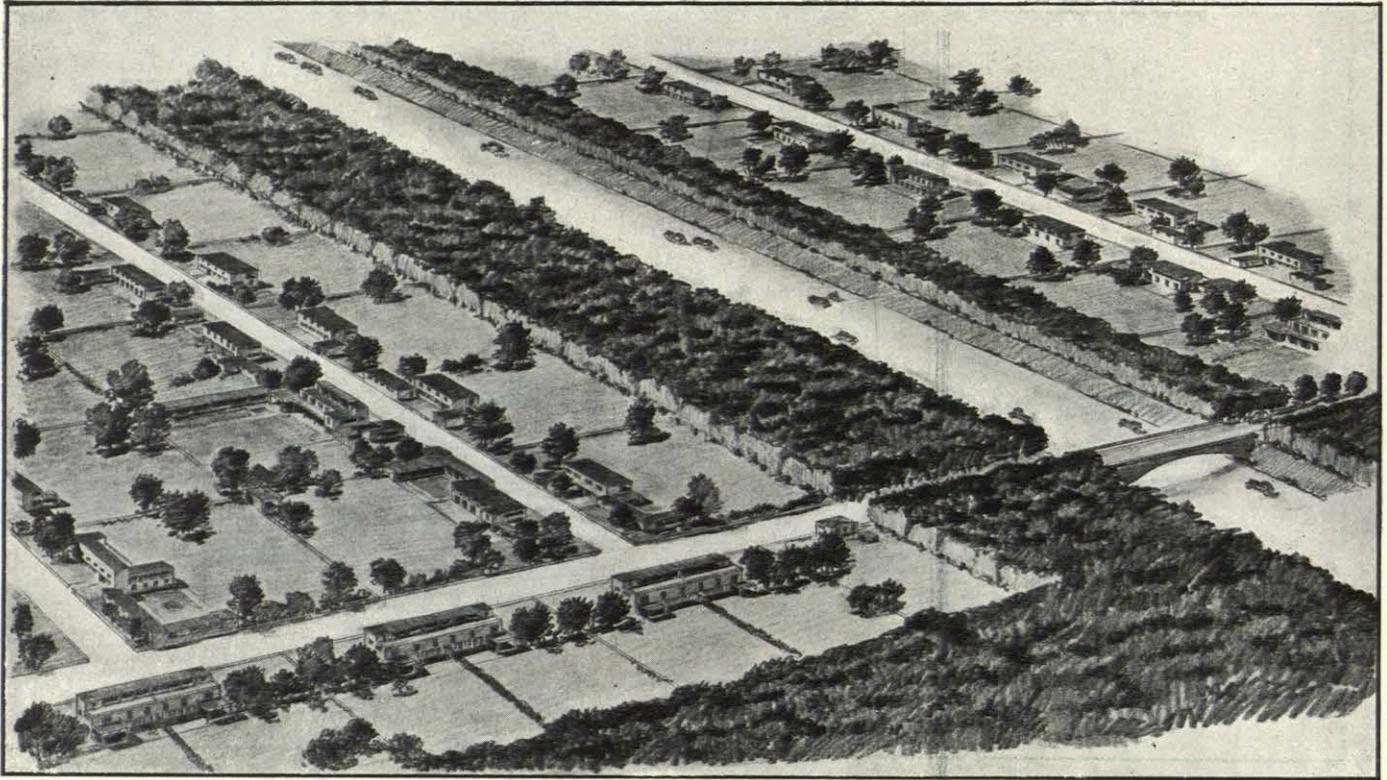
CRUZAMIENTO DE TRÁFICO.—El cruce rectangular es el mejor, donde dos direcciones se cruzan, porque en las horas principales de tráfico puede ser fácilmente regulado por un solo guardia o mecánicamente. Pero es necesario que para ello las esquinas de las casas sean bastante achaflanadas o retranqueadas para que esté garantizada la visión libre. El Congreso Internacional de Urbanización en Amsterdam, creyó que sería conveniente que la proyección visual fuese de 50 metros desde el cruce de los ejes de las calles.

PLAZAS CIRCULARES.—Como consecuencia de esta conclusión, hay que rechazar en general la plaza redonda (salvo cuando sea en forma de estrella), puesto que en ella sigue existiendo el cruce, caso de no ser su diámetro muy grande, por lo menos de 70 metros. Además, la plaza redonda obliga a un rodeo molesto a los peatones y se forman puntos de peligro constante por la travesía de las calles que desembocan y su tráfico continuo.

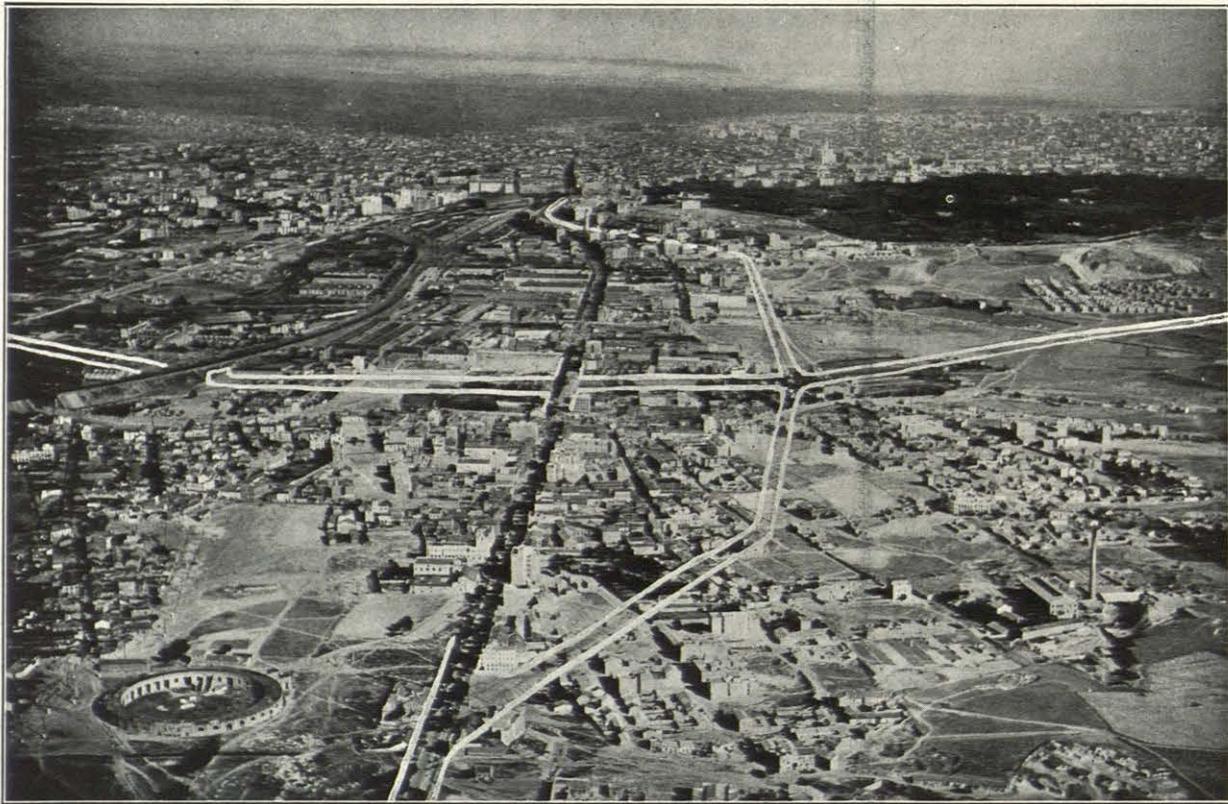
EDIFICACION EN CALLES DE TRAFICO DOS SOLUCIONES EN ZONAS DE RESIDENCIA



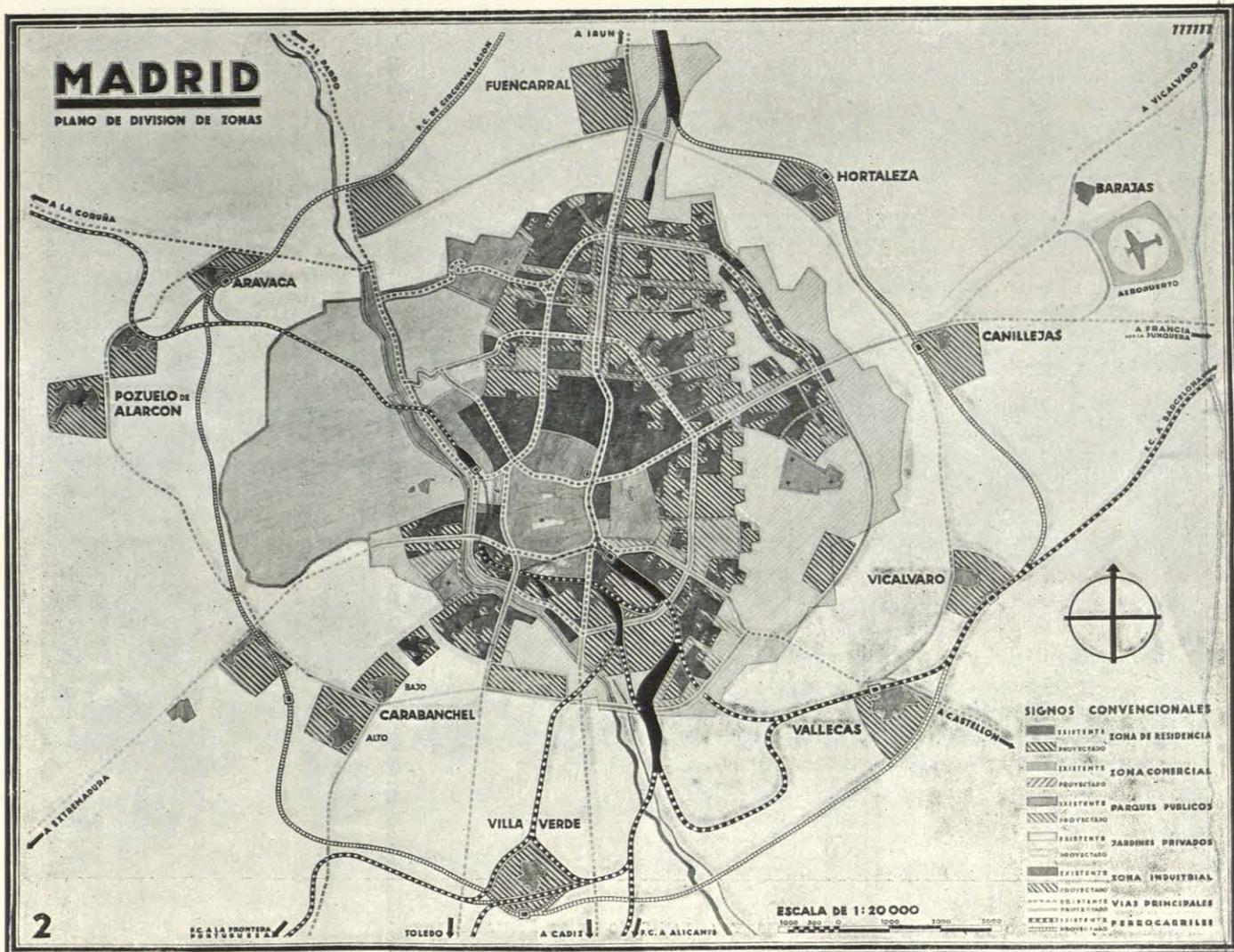
EDIFICACIONES EN LAS CALLES DE TRÁNSITO. Se acompañan dos soluciones. La primera podría ser conveniente en vías no comerciales, de residencia, y en donde los espacios libres, que aíslan y defienden la vivienda del ruido de la calle se destinarían a jardines y zonas de servicios, garajes, etc.; la segunda solución, será más acertada para vías que, siendo de tráfico, tengan ya un valor comercial, y por ello se establecerían las plantas bajas en dirección a la vía, destinadas al comercio.



PERSPECTIVA DE CARRETERA Y ZONAS VERDES DE DEFENSA. (PERTENECIENTE AL CAPÍTULO "VÍAS DE TRÁFICO" A) CARRETERAS.



LÍNEAS DE LA NUEVA VÍA PARA DESCONGESTIONAR LA DE VALECCAS.



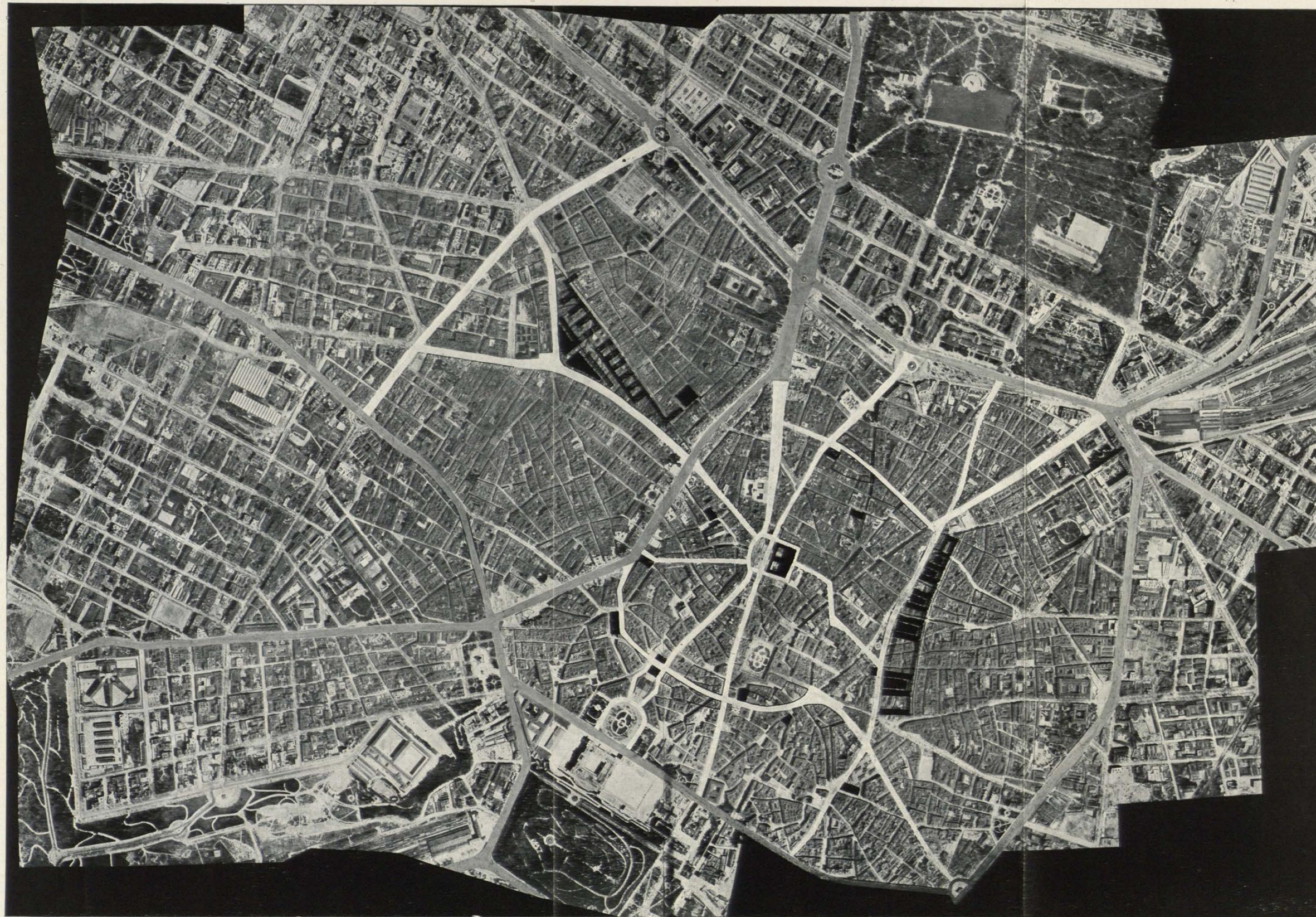
b) Calles de distribución de circulación exterior.

TRÁFICO ACTUAL A TRAVÉS DEL CENTRO DE LA CIUDAD.—Las carreteras de Madrid se pierden casi todas en el centro, en un caos de calles pequeñas, donde no cabe el tráfico principal, y sin posible ordenación alguna. Además, casi todas estas carreteras conducen directamente al centro, por donde se tiene que pasar primero y luego salir de él para llegar a otros barrios. Así se obstruye el centro con movimiento de tránsito, impidiendo el tráfico normal y necesario de comercio.

DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO ALREDEDOR DEL NÚCLEO DE LA CIUDAD.—Por eso es necesario obtener, ya antes de entrar en la ciudad, la posibilidad de aproximarse al destino lo más cerca posible por carreteras, sin edificaciones. Esto conduce a un sistema de calles de comunicación que forman juntas un anillo. Sólo aparentemente se parece este sistema a las calles de forma anular que se hacían antes por motivo de estética. El deber principal de las calles que pasan tangenciales al lado de la ciudad es de distribuir ya fuera de la misma el tráfico a los distintos barrios y de los alrededores. Además, estas calles unen los suburbios entre sí.

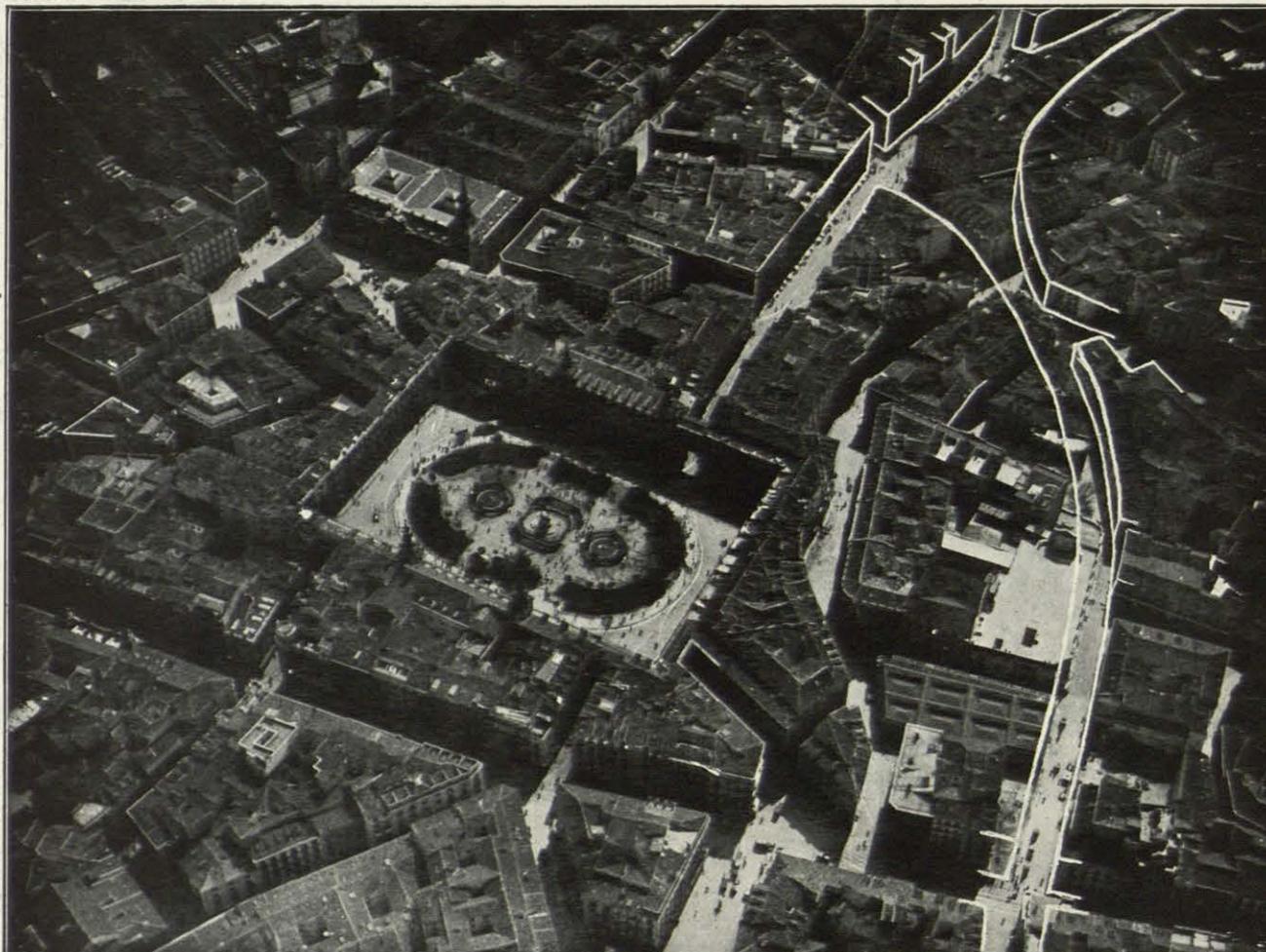
CALLES DE CIRCUNVALACIÓN.—El sistema de forma de anillo no debe ser considerado como ronda, aunque también pudiera servir para ello. El tráfico de tránsito que no quiere entrar en Madrid—como, por ejemplo, de Toledo a Segovia—es tan raro que no tiene importancia comparado con el problema, mucho más trascendental, de una buena distribución de tráfico de unión de las carreteras.

CALLES DE DISTRIBUCIÓN DE TRÁFICO INTERIOR.—También en la misma ciudad, en la mayor parte urbanizada, existe un sistema de calles distributivas. Esto es el complemento de la vía del valle del Manzanares y su unión con el sistema que ya existe de la calle del Doctor Esquerdo-Paseo de Ronda-Francisco Silvela-calle de Raimundo Fernández Villaverde-Avenida Reina Victoria y la prolongación de todos modos necesaria, hasta la gran plaza redonda de la Ciudad Universitaria. La unión de este círculo y su prolongación hasta el valle del Manzanares, que sería necesaria por causas técnicas, anticipa ya el proyecto de la Ciudad Universitaria.



Plano general fotogramétrico, del interior de la Ciudad, con las reformas y nuevas alineaciones propuestas.

Las zonas más oscuras, indican espacios libres destinados al estacionamiento de coches.

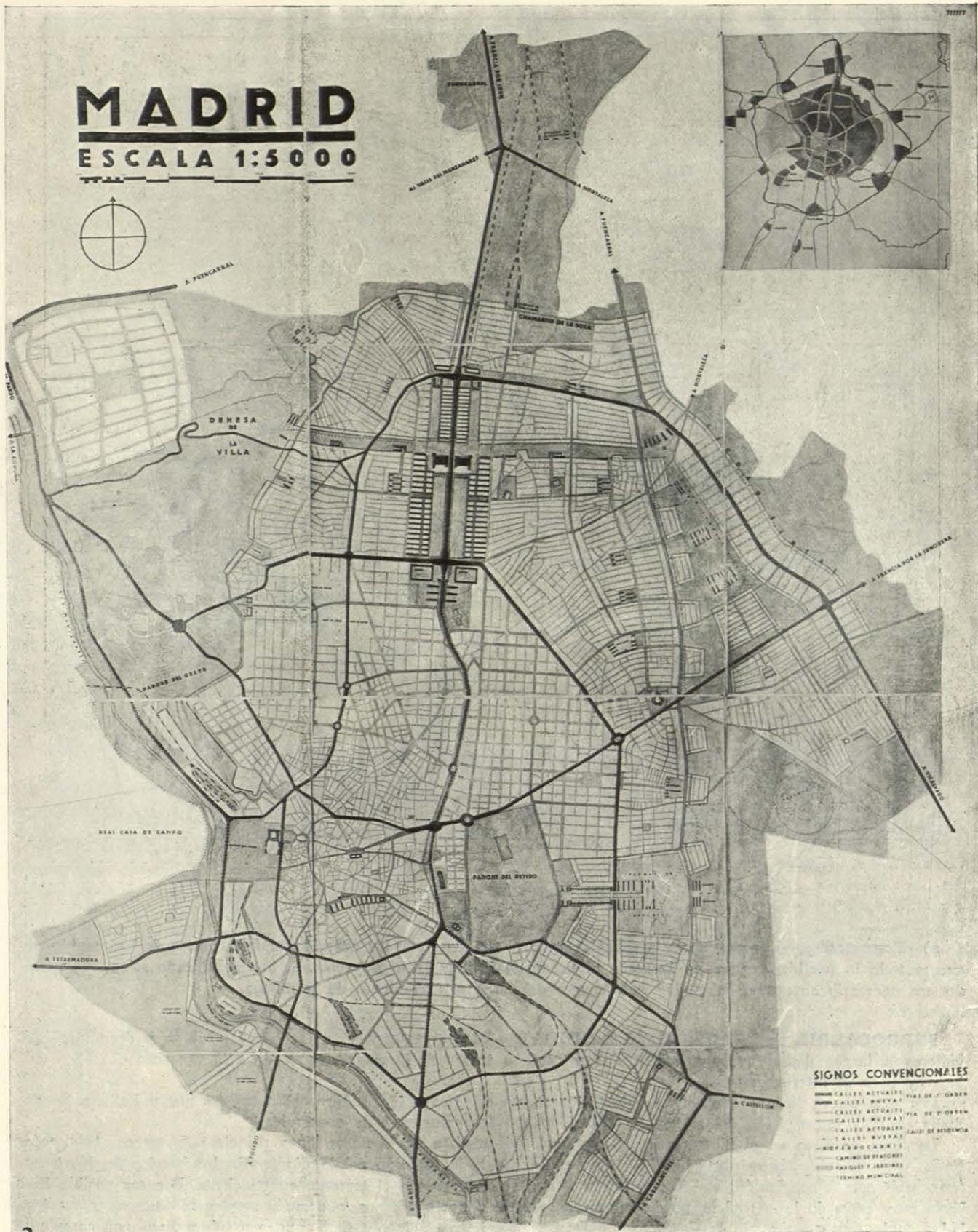


LÍNEAS DEL TRAZADO DE REFORMAS INTERIORES Y AISLAMIENTO DE LA PLAZA MAYOR.

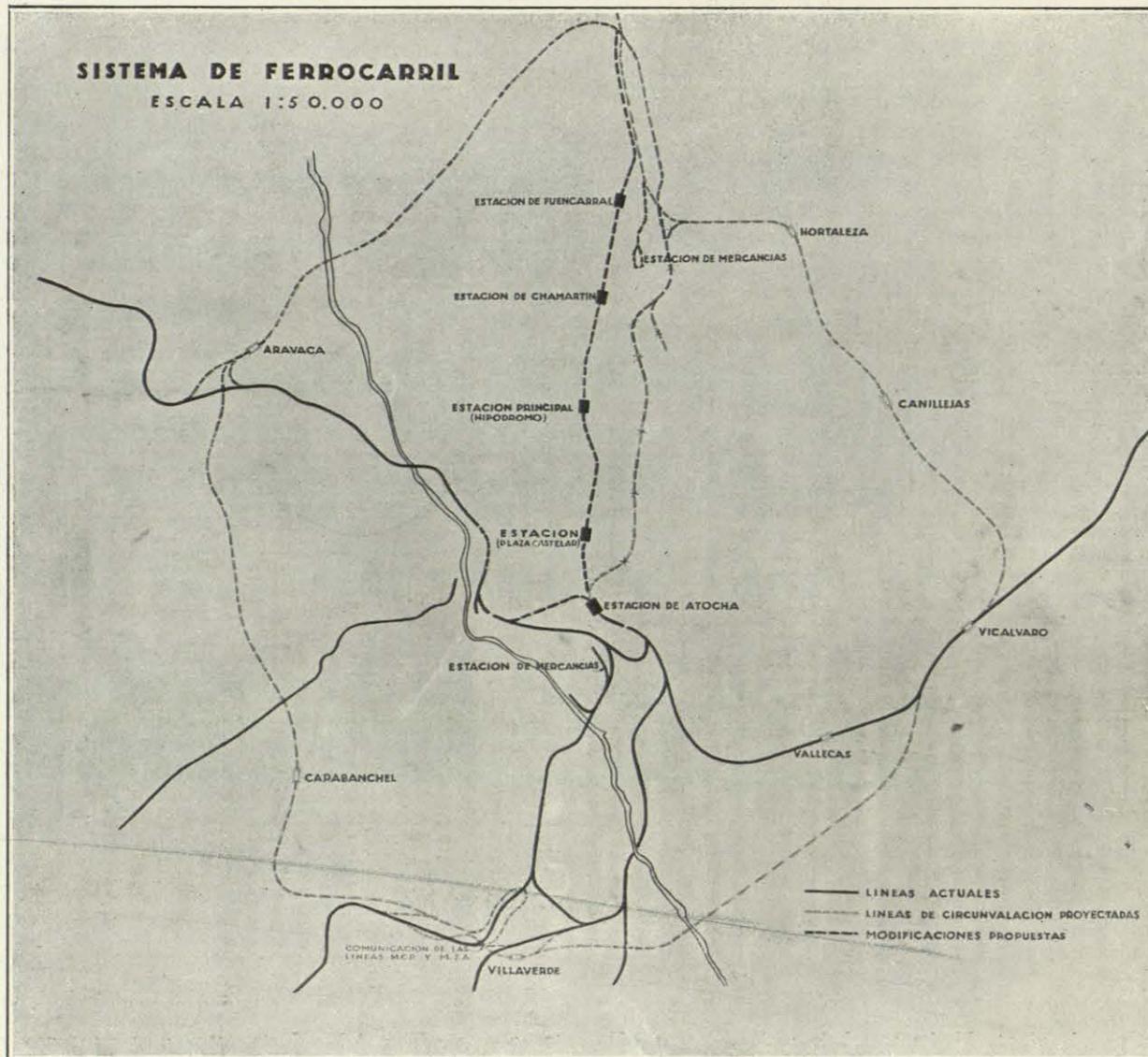
La prolongación de la gran ronda, hasta el valle del Manzanares, tiene la ventaja de que el tráfico incómodo de tránsito queda lejos de la Ciudad Universitaria y de los barrios de vivienda en los dos lados de la calle de la Princesa. Es mejor aproximar las carreteras en el valle no edificado del Manzanares hasta cerca de la ciudad. En la calle del valle, el tráfico puede desarrollarse sin obstáculo alguno. Naturalmente, este propósito no cambia en nada el sistema del eje de la Ciudad Universitaria, sino que se refiere nada más que a la conducción del tráfico. La calle primeramente proyectada desde la Puerta de Hierro hasta la plaza redonda de la Ciudad Universitaria, deberá convertirse en un gran paseo.

CALLES DE CIRCULACIÓN ALREDEDOR DEL CENTRO.—Casi todas las calles de esta red existen ya: en el Sur, la Ronda de Toledo, Ronda de Valencia, Ronda de Atocha. En el Este, el Paseo del Prado y el Salón del Prado. En el Norte, la calle de Alcalá, además de la nueva dirección Avenida del Conde de Peñalver, Avenida de Pi y Margall, Avenida de Eduardo Dato. La calle correspondiente en el Oeste ha de ser la resultante del ensanche de la calle de Bailén. Se tiene que abrir una nueva calle (Reforma número 1) desde la iglesia de San Francisco hasta la Puerta de Toledo.

SU CORRESPONDENCIA CON LAS CARRETERAS.—Con este anillo de calles, indicado para los límites aproximados de la ciudad vieja, todas las carreteras tendrían buena comunicación, exceptuada la de la calle de San Bernardo, que viene del Oeste. Aquí será necesaria una apertura desde la Plaza de España hasta la Universidad vieja (Reforma número 1). En consecuencia, se tendrá que ensanchar también un corto trozo de la calle de San Bernardo. Esta nueva reforma disminuirá, sobre todo, el tráfico de la calle de Fuencarral, al punto de que ésta no necesitará transformarse por ahora, porque resultaría contraproducente llevar el tráfico al ensanchar al centro de la ciudad, cuando se hace necesario que el tráfico pueda desarrollarse alrededor del centro, como acabamos de describirlo en nuestro sistema.



PLANO GENERAL.

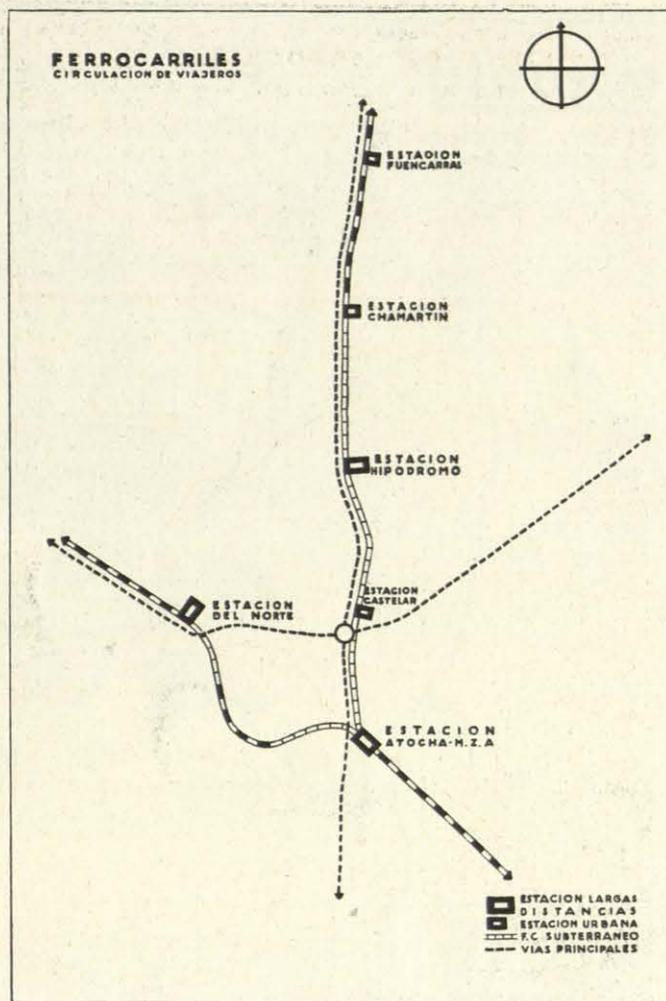


a) **Ferrocarriles.**—Los cambios y ampliaciones ya propuestos por las autoridades ferroviarias se han tenido en cuenta todo lo posible, porque no incumbe al urbanista invadir estos proyectos. Se han modificado solamente cuando era necesario anteponer la ciudad, por causas del buen planteamiento de la misma.

FERROCARRIL A TRAVÉS DE LA CIUDAD.—Para el transporte más cómodo, rápido y económico de viajeros a largas distancias se proyecta el ferrocarril a través de la ciudad, sirviendo a la vez para el tráfico urbano y para el interurbano.

Por esta nueva línea se deberán conducir los trenes del Norte (Irún, Burgos) a los del Sur y Este, a fin de acabar con la interrupción del tráfico en Madrid y con las soluciones de continuidad.

La línea empieza en el Norte, como prolongación inmediata de la nueva línea principal de trenes rápidos de París, y pasa, subterránea, por la ciudad hacia el Sur hasta la estación del Mediodía. En los barrios del Norte el ferrocarril estará construido, en general, en una incisión abierta en el terreno, en trinchera. Por ser posible llevarlo muy cerca de la superficie, puede colocarse rodeado por céspedes nuevos, en la zona verde que se crea a los lados de la prolongación de la Castellana. Más meridionalmente, el tren tiene que ser subterráneo por completo en el trozo del actual Paseo de la Castellana hasta el Paseo del Prado, y aquí tiene que realizarse con una sección transversal, abovedada si es posible. En el Sur desembocará en la nueva estación del Mediodía.



ESTACIONES.—La estación de Atocha, la principal, será en el futuro el centro más importante para el tráfico interurbano: por eso habrá que transformarla. No se podrán conservar íntegramente los proyectos que ahora tiene la Compañía de M. Z. A., porque éstos tienen como idea primordial una estación terminal, mientras que la nueva estación tiene que ser de tránsito, adaptada a esta necesidad que ya se siente en la actualidad. Tendrán que recogerse en ella las líneas citadas y también las líneas de la dirección de Portugal. La estación final de estas líneas tendrá que dejar de ser estación de viajeros, y servirá nada más que para el tráfico de mercancías. Para la comunicación de la línea de Portugal con la nueva estación del Mediodía, tendrá que establecerse una curva de comunicación, cerca de la estación de Villaverde, conforme a lo que indica el proyecto.

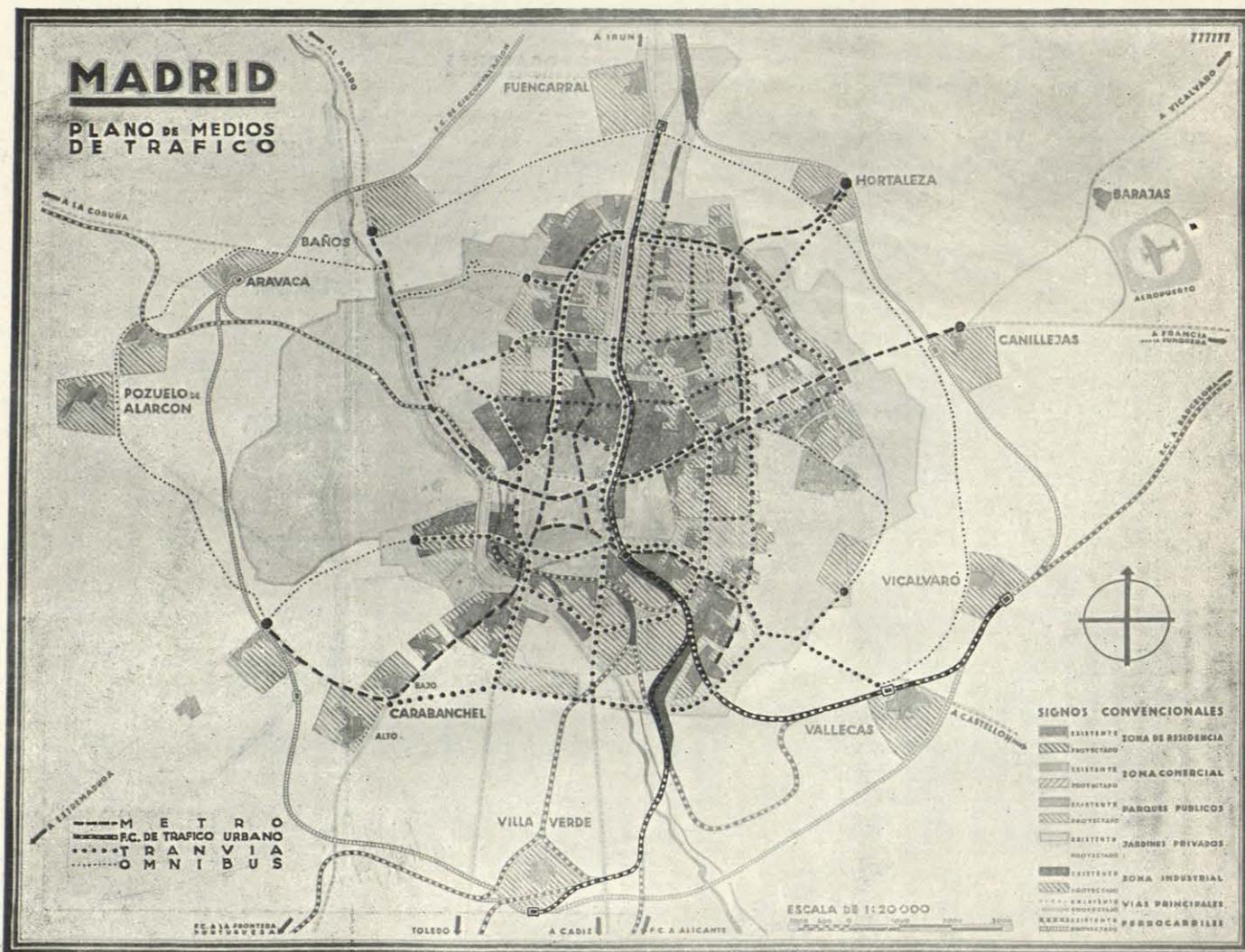
Desde la estación del Mediodía seguirán en dirección Norte:

- 1) El ferrocarril, que será urbano, Norte-Sur, y servirá para el tráfico interurbano.
- 2) El ferrocarril para el Noroeste más tarde, y que será subterráneo, de doble vía, a la estación actual del Norte para el tráfico interurbano y para el tráfico de los alrededores, y ferrocarriles electrificados, cortos, a la Sierra, Ávila, Segovia, etc.

Por eso se tendrá que edificar la estación del Mediodía como una gran estación moderna, adecuada al tráfico actual y al de tránsito.

Las vías férreas están situadas en trinchera. El edificio de recepción con la parada de coches y con palza delante, se encuentra encima de los rieles, a la altura de la calle. Se ha tenido especial cuidado en obtener gran comodidad para el tráfico de equipajes, etc., como igualmente para la mayor seguridad de los peatones. La parada del "Metro" se tiene que unir directamente con la plaza. Asimismo han de aproximarse las líneas del tranvía al edificio de la estación.

Aparte de la del Mediodía, la estación más importante es la intermedia, proyectada en el Hipódromo. Bien situada con respecto al centro, podrá recoger la mayor parte del tráfico, especialmente de los alrededores. Por es-



ta causa necesita esta estación intermedia una construcción especial. Para el ferrocarril Norte-Sur hay situadas unas estaciones intermedias pequeñas en Chamartín y Plaza de Castelar, con correspondencia con el "Metro", y que sirven especialmente para que el tráfico de los alrededores sea distribuido convenientemente en el centro de la ciudad.

LÍNEA DE CIRCUNVALACIÓN.—Se conserva como elemento importantísimo de la futura red completa del gran Madrid, el ferrocarril de circunvalación. Según su situación, servirá, en primer término, al tráfico de mercancías, y su principal cometido será llevar el tráfico mercantil de tránsito alrededor de la ciudad, con lo que se descongestionarán las estaciones de mercancías y sus líneas. Resulta también más a propósito para otros fines, el de abastos, por ejemplo, aparte de la distribución inmediata al centro, especialmente para la industria, que pide comunicaciones directas.

ESTACIONES DE CLASIFICACIÓN.—El ferrocarril de circunvalación está en comunicación directa con las estaciones de clasificación (apartaderos para formar y descomponer los trenes). De éstas hay proyectadas en los diferentes estudios técnicos, una en el Norte y otra en el Sur.

ESTACIONES DE MERCANCÍAS.—No se han cambiado en el proyecto las estaciones de mercancías existentes. Sin embargo, la estación principal para el tráfico será la de las Delicias, porque tiene una situación más favorable y por razones técnicas que la hacen más útil que la de las Peñuelas. Pero ésta tendrá mayor importancia como estación de aprovisionamiento del Matadero y del gran Conjunto de Mercados futuro. Con el traslado sucesivo del tráfico de mercancías a la estación de las Delicias, no se necesitará una ampliación de la estación de las Peñuelas.

Para el abastecimiento del sector Norte de la ciudad, sirve la estación de mercancías que proyectamos, desviando las propuestas por diferentes organismos hacia Chamartín de la Rosa, al lado de la estación de maniobras. El transporte de las mercancías a la ciudad resulta muy favorable hacia abajo y, por calles que no se necesitan para el tráfico a distancia, siguiendo la dirección de las calles receptoras de Serrano-Alfonso XII.

ZONAS VERDES.—Como una cuña entra la propiedad real en el Oeste de la ciudad, y por la opuesta orientación el centro está lindando con el Parque del Retiro. El terreno en la parte posterior de esta gran mancha verde deberá quedar muy libre de edificaciones. Así resultará otra segunda zona en este sector de la urbe.

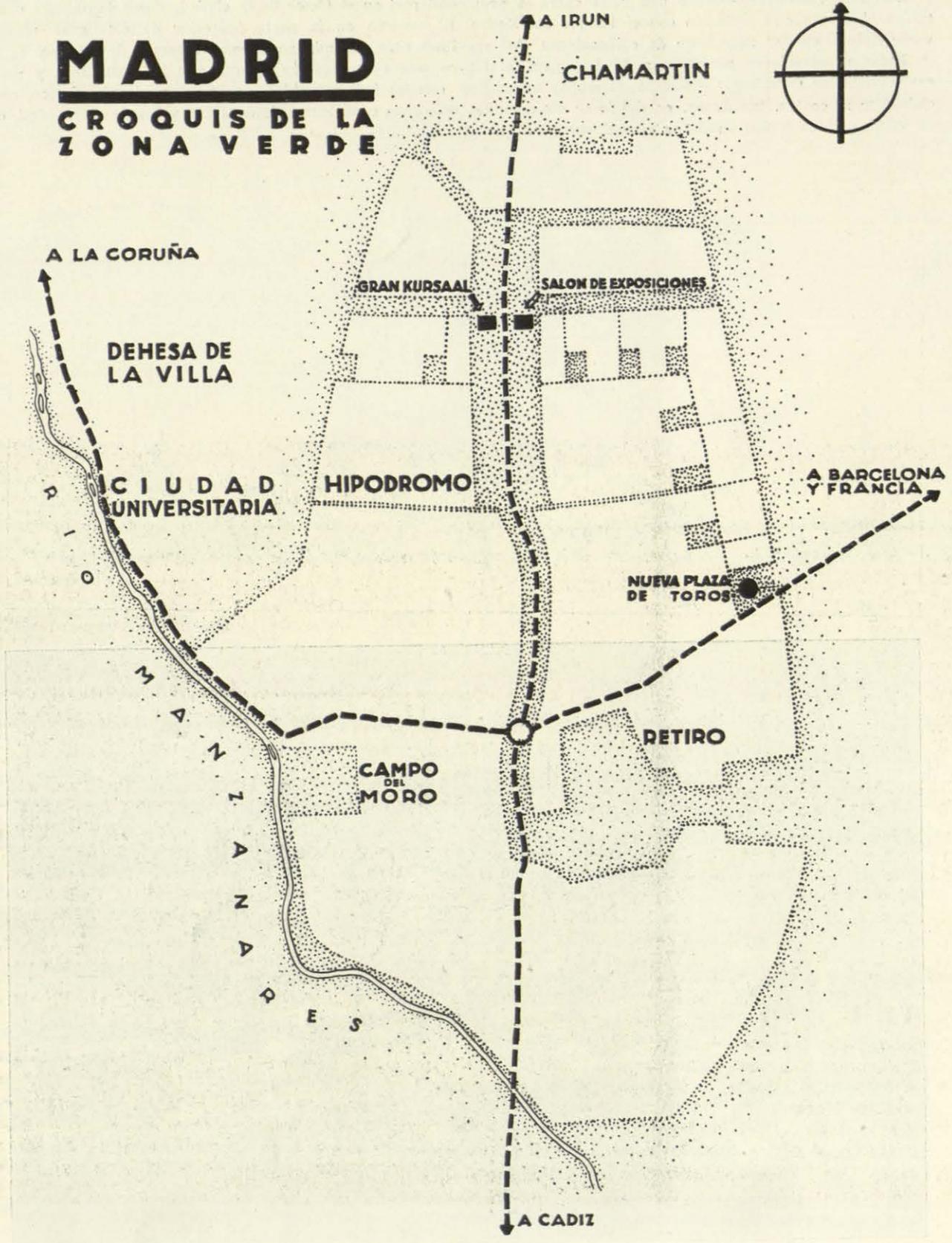
Estas penetraciones aseguran a Madrid para el futuro una comunicación directa con la Naturaleza y mejores condiciones para llegar a obtener viviendas sanas. Son canales indispensables, que proveen de aire fresco, especialmente al centro, tan denso, en donde se obtienen los máximos coeficientes de densidad y los de mortalidad, que no corresponden a una moderna ciudad europea.



INTERIOR DE LA URBE Y BUENAS PENETRACIONES DE ZONAS VERDES.

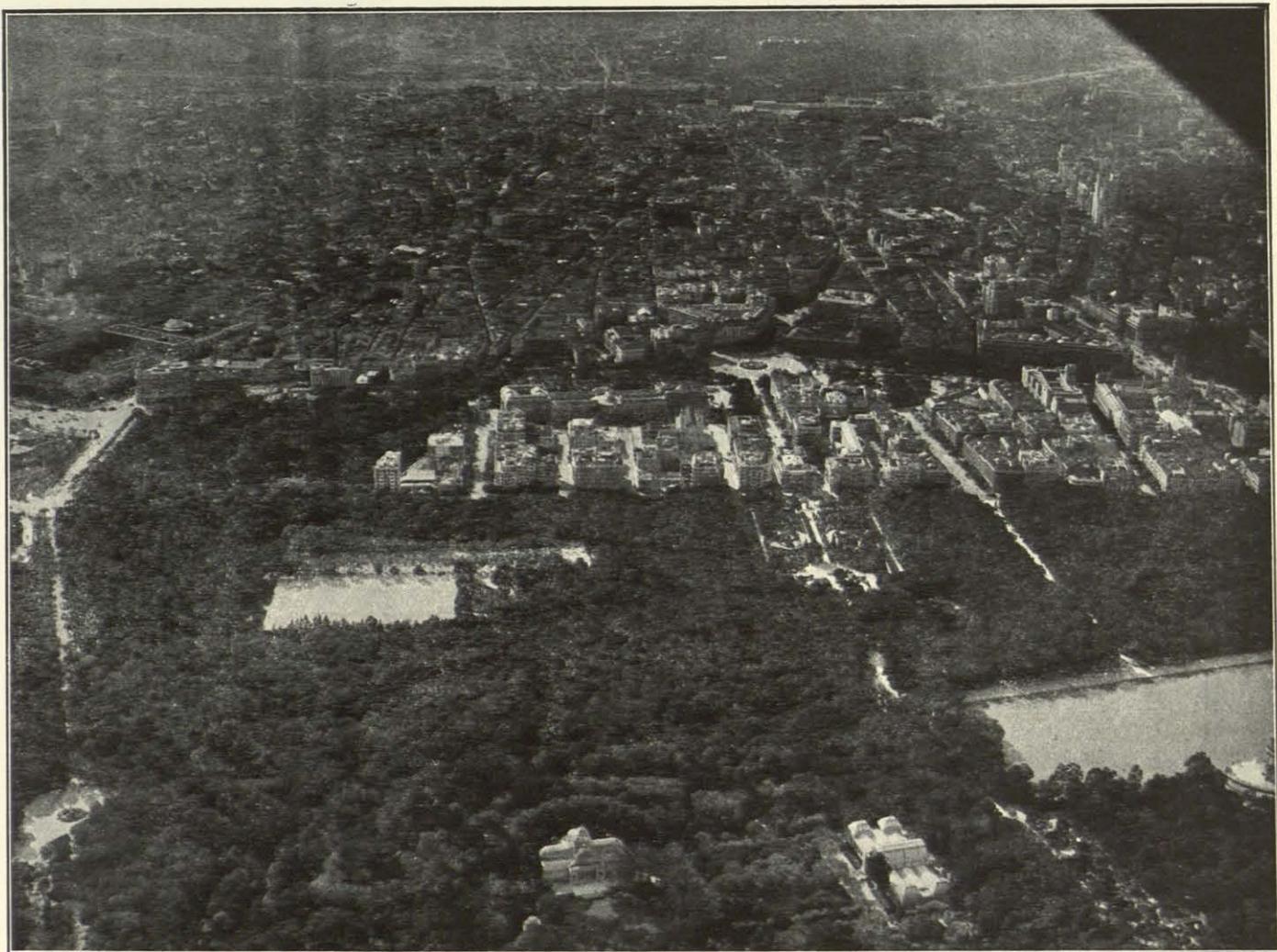
MADRID

CROQUIS DE LA ZONA VERDE

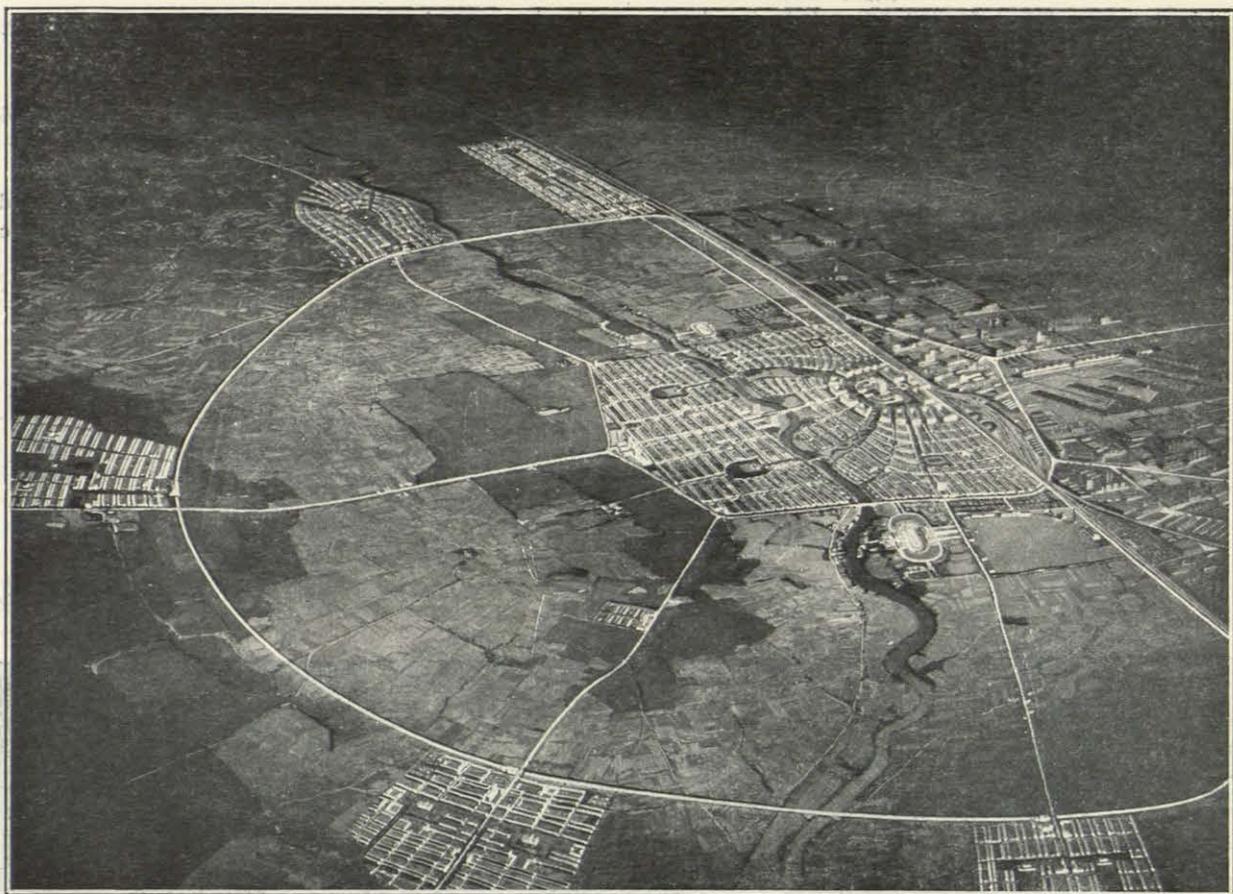


Por la misma razón se han proyectado las demás penetraciones en los nuevos barrios de vivienda y están en comunicación entre sí y con los campos del exterior de la ciudad.

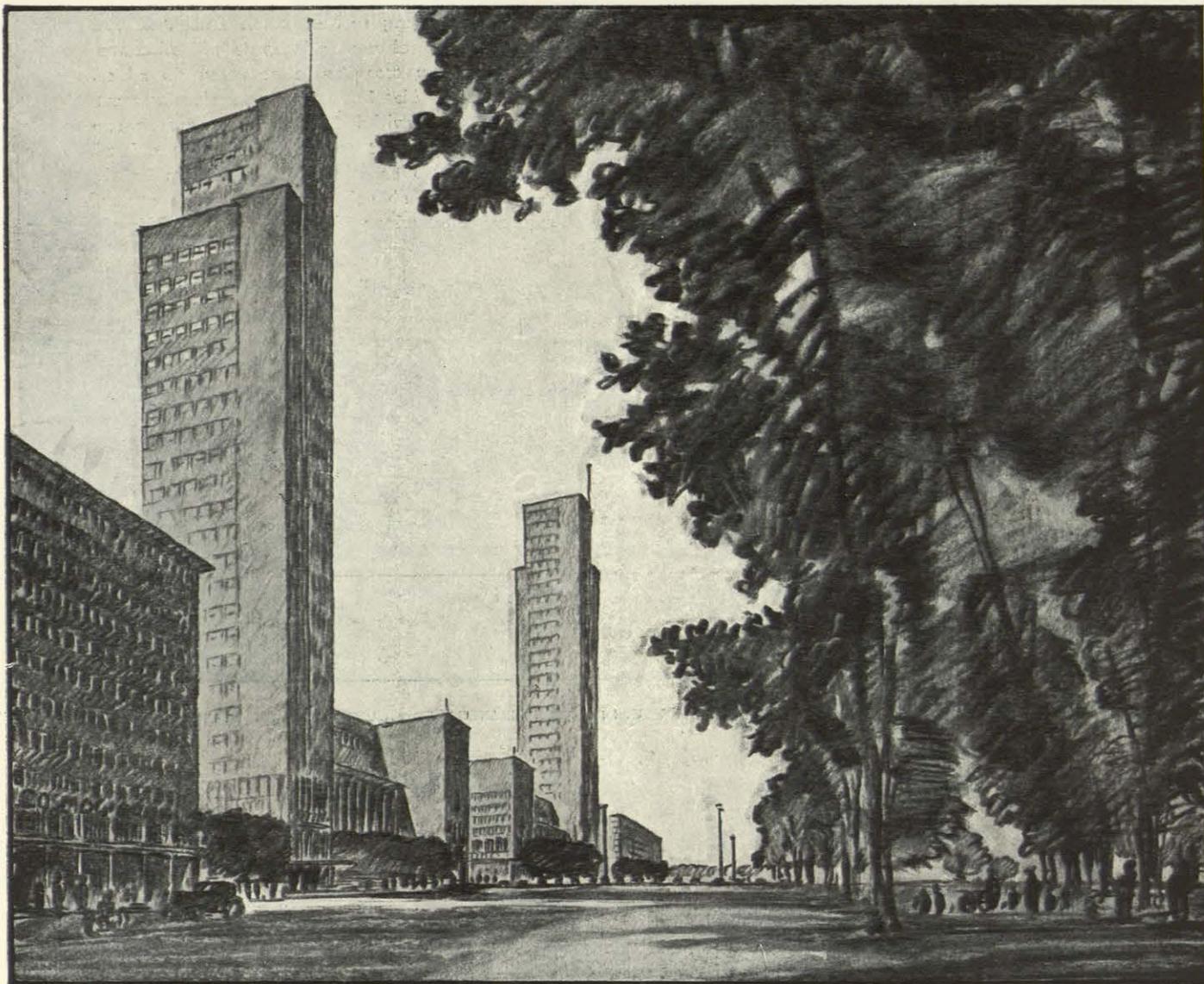
Se ha dispuesto en el proyecto una ancha faja verde (Este-Oeste) en el barrio Norte de la ciudad, que es de trascendencia por la comunicación con el Gran Paseo y con sus parques públicos. Esto justifica también el que para su realización definitiva se haya pensado en que con el tiempo se pueda ir suprimiendo parte de la edificación presente. Como se trata de construcciones de poco valor, dejándolas en un principio en poder de la propiedad actual, la realización de esta faja verde no tendrá muchas dificultades, y también se podrá defender fácilmente el aspecto económico de la obra, en este caso fundamental. La prolongación hacia el Este es la comunicación con la parte más profunda e inedificable del arroyo Abroñigal.



ZONA VERDE EN EL INTERIOR DE LA CIUDAD.—EL RETIRO.



UN BUEN EJEMPLO DE CIUDAD ORDENADA Y POBLADOS SATÉLITES.



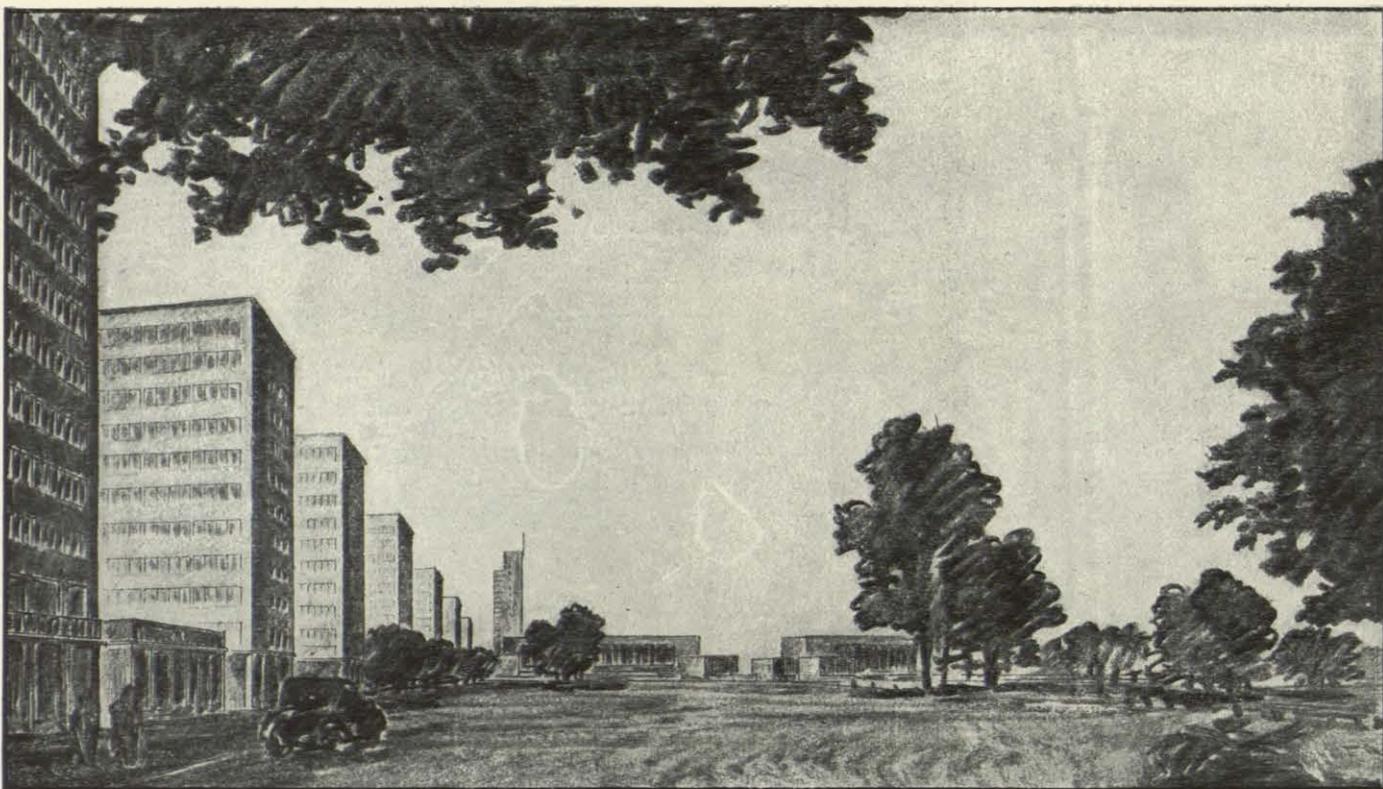
PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA.—PERSPECTIVA DE LOS GRANDES CONJUNTOS, EN EL CRUCE NORMAL AL GRAN PASEO.

PROYECTOS. 1. Prolongación del Paseo de la Castellana. Organización de las viviendas en toda la extensión de la Gran Avenida, con las manzanas y su parcelación. Se proyectan dos grandes zonas verdes de 190 metros de ancho, futuro parque, limitadas por dos fajas de edificios de altura, unos de carácter representativo y otros para viviendas de lujo.

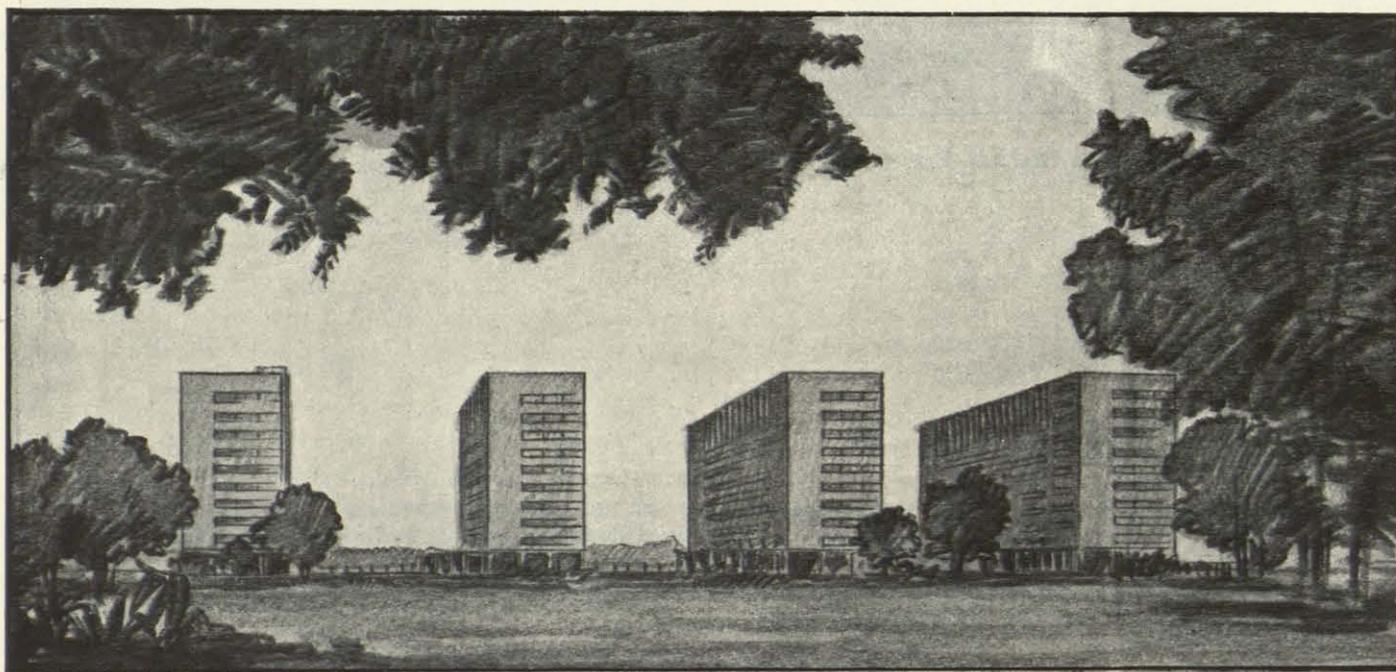
La plaza inicial del proyecto del Ayuntamiento se sustituye por un gran conjunto de edificios de carácter monumental, más dos grandes hoteles y Estación del Hipódromo.

Al final de la zona verde irán los edificios municipales y del Estado. Gran Sala de Conciertos, Kursaal y Gran Sala de Exposiciones.

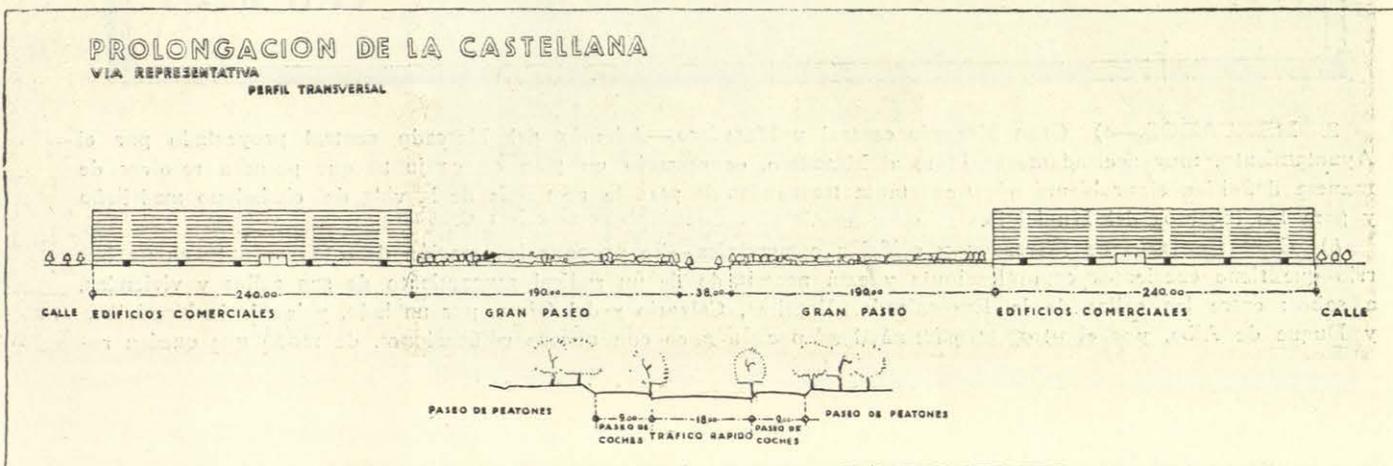
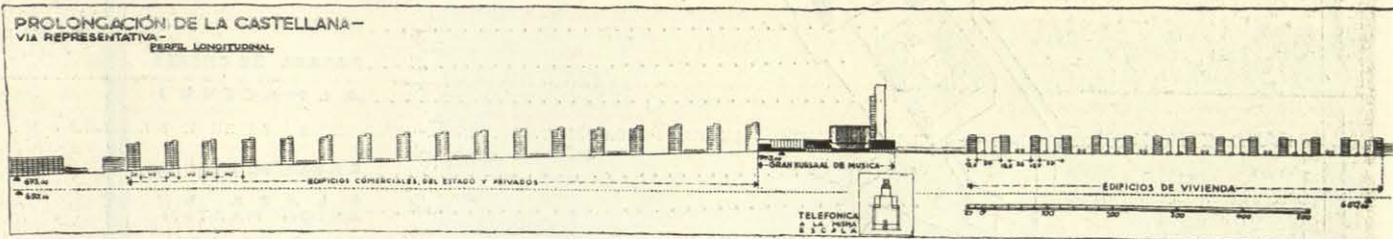
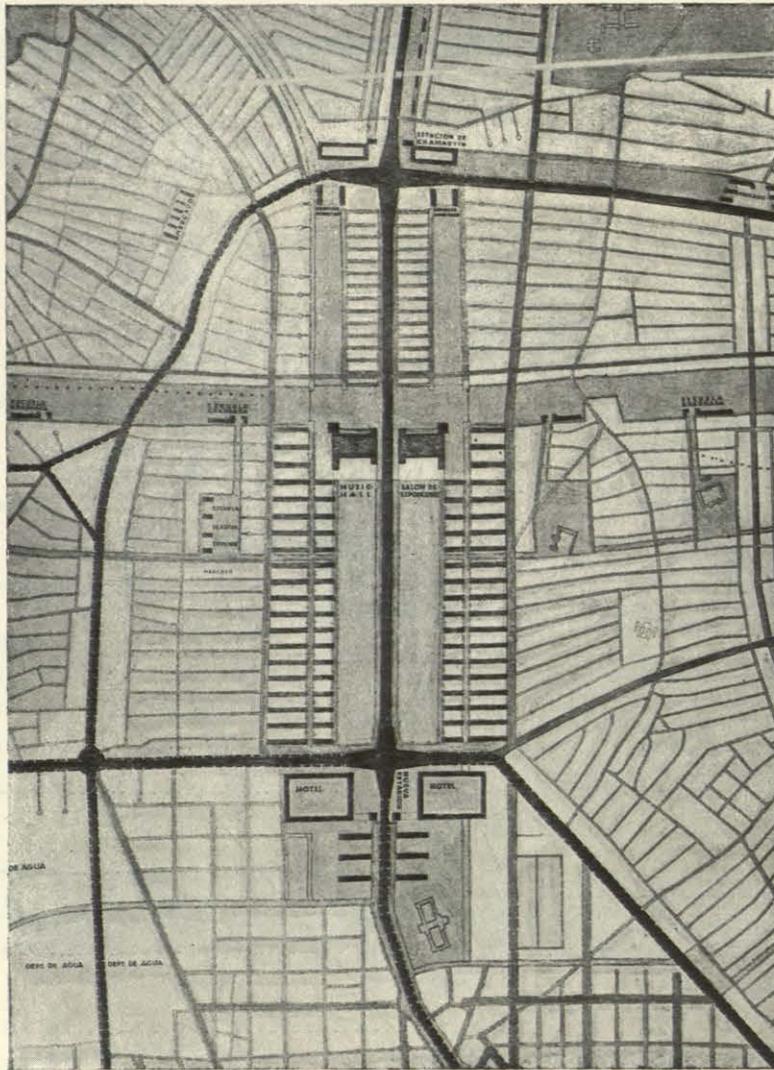
En su parte media cambia la composición, situándose las zonas verdes lateralmente a los bloques de edificación.



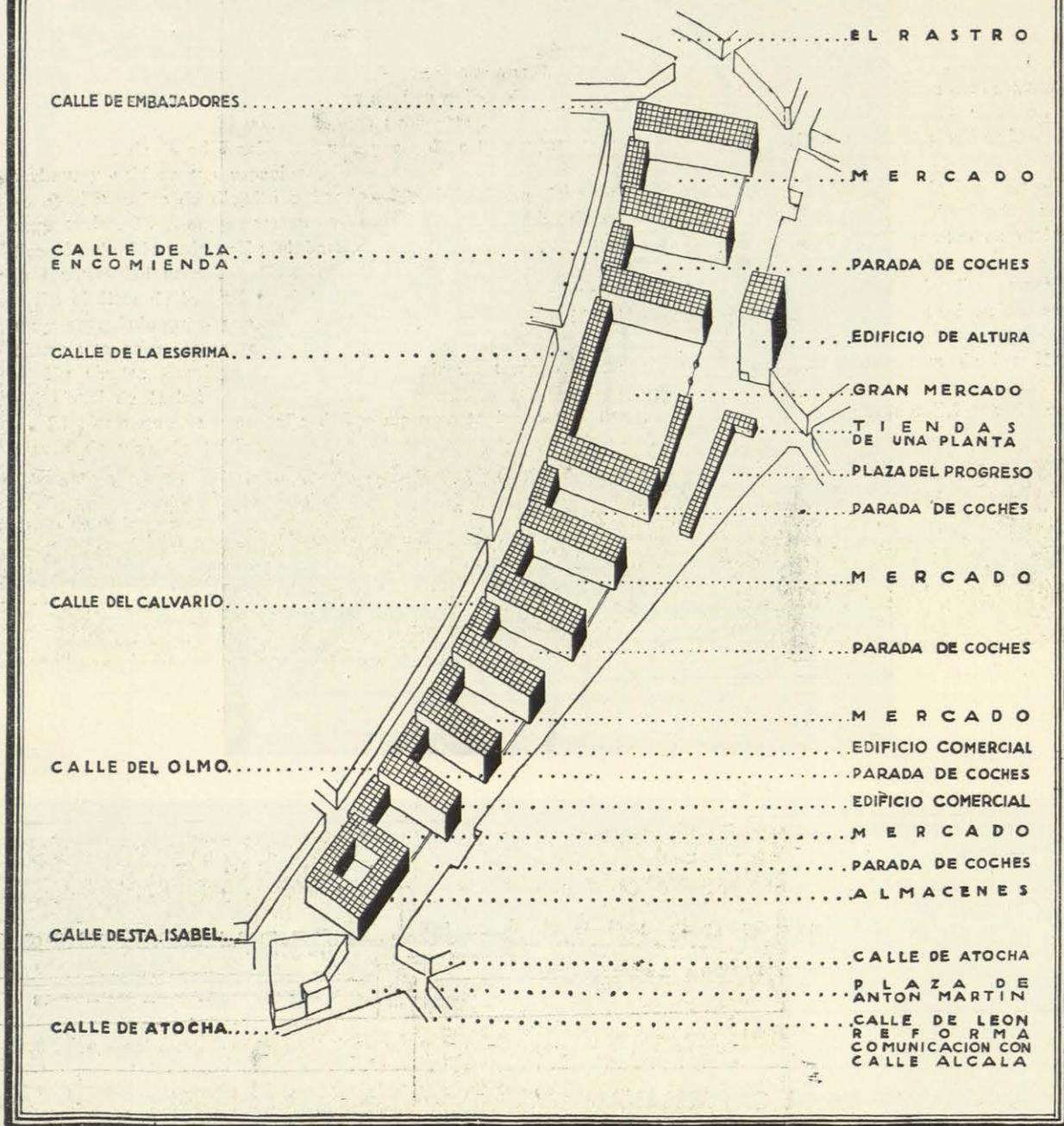
PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA.—PERSPECTIVA LONGITUDINAL, CON GRANDES EDIFICACIONES Y EN DIRECCIÓN AL GRAN KURSAAL.



PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA.—PERSPECTIVA DE LAS GRANDES EDIFICACIONES.

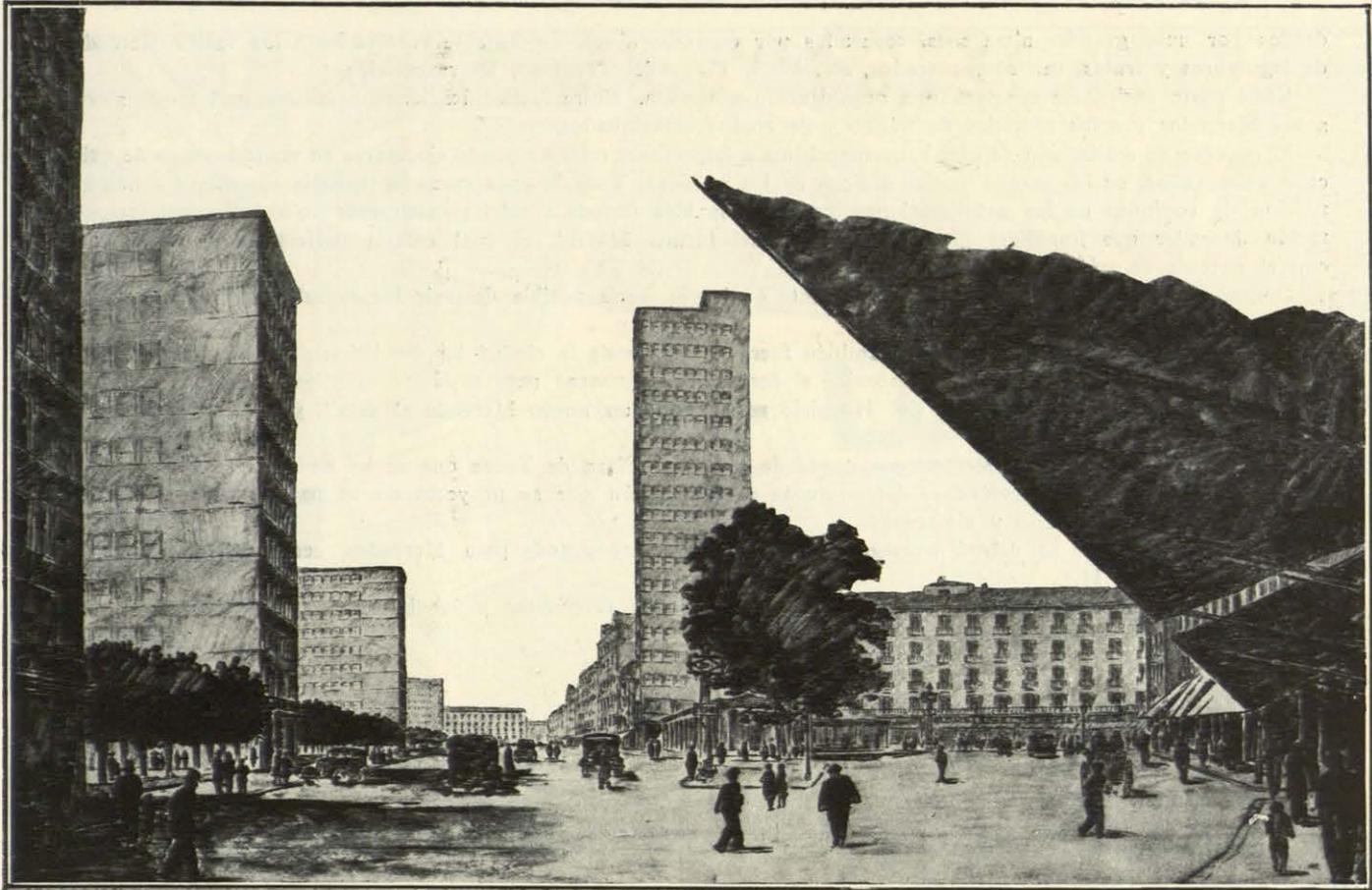


GRAN CONJUNTO DE MERCADOS Y EDIFICIOS COMERCIALES



2. MERCADOS.—a) Gran Mercado central y Matadero.—Además del Mercado central proyectado por el Ayuntamiento, muy acertadamente junto al Matadero, es necesario un plan de conjunto que permita resolver de manera definitiva el problema que tiene tanta trascendencia para la economía de la vida del ciudadano madrileño y para los ingresos del Municipio.

b) Gran Conjunto de Mercados y edificios comerciales.—Se propone la creación de este conjunto en un barrio que tiene excelentes comunicaciones y está necesitado de un radical saneamiento de sus calles y viviendas, a saber: entre las calles de la Encomienda, Esgrima, Calvario y del Olmo, por un lado, y las de la Magdalena y Duque de Alba, por el otro, transformándose poco a poco con nuevas edificaciones, de modo que queden ro-



PLAZA DEL PROGRESO PROYECTADA.



PLAZA DEL PROGRESO ACTUAL.

deados por unos grandes almacenes, separados por espacios libres, únicamente reservados a los varios Mercados de legumbres y frutas, carnes y pescados, etc. En la Plaza del Progreso, un rascacielos.

Cada parte suelta representará una organización completa. Entre las edificaciones se sitúan patios que sirven a los Mercados y a los servicios de tráfico y de coches estacionados.

El proceso de realización de esta convenientísima e importante reforma puede ejecutarse en un transcurso de quince o veinte años, en las etapas que se indican en los gráficos. Toda la zona afectada quedaría supeditada a una actuación de conjunto en las expropiaciones, para que la idea llevada a cabo parcialmente no sufriese la incrementación de valor que impidiese la transformación del futuro Madrid, el cual estaría perfectamente armonizado con el sistema de tráfico y reformas propuestas.

Después de la edificación de una parte de este conjunto, sería posible destruir los actuales mercados, que estorban, y utilizar sus espacios.

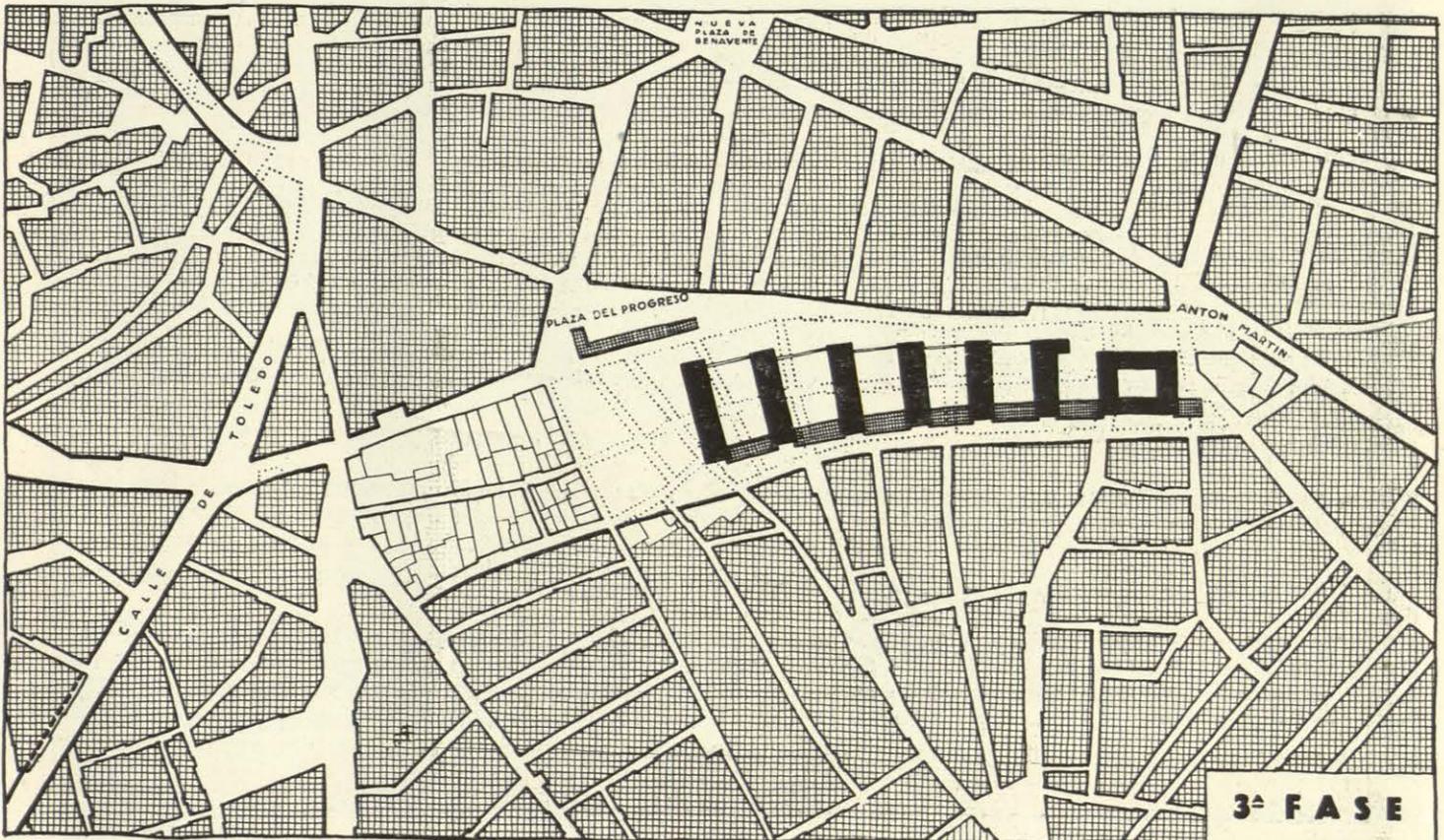
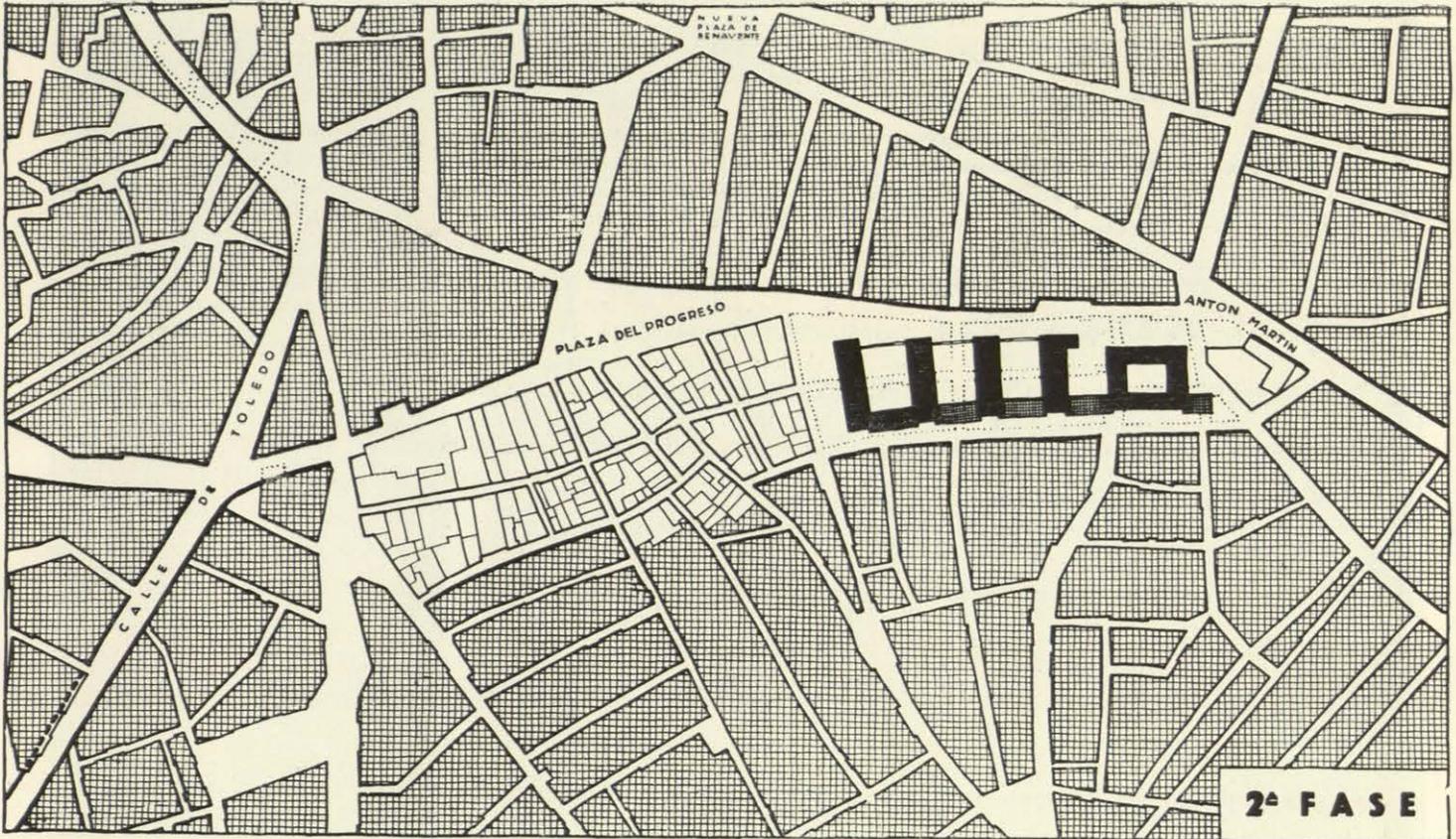
c) **Mercados de distrito o barrio.**—También fuera del casco de la ciudad las condiciones de los mercados son muy malas. Pero en general no es económico el derribo de manzanas para producir espacios destinados a la edificación de Mercados. En el barrio del Hospicio se propone un nuevo Mercado al detall, y otro en el lugar de la Universidad actual.

En el Este de la ciudad, el terreno que quede de la actual Plaza de Toros que se ha de derribar y utilizar, es muy apropiado para que, sirviéndose del conjunto de edificación que se proyecte en su parte interior, se pueda situar una zona de mercado y almacenes.

En Cuatro Caminos se deberá conseguir un terreno bastante grande para Mercados, cerca de los Depósitos del Canal de Isabel II.

El plano que se acompaña define claramente las soluciones propuestas y las buenas condiciones de enlace a través de vías de tráfico.





ZONA VERDE AC-
TUAL Y EN RELA-
CIÓN CON LA QUE
SE PROYECTA.

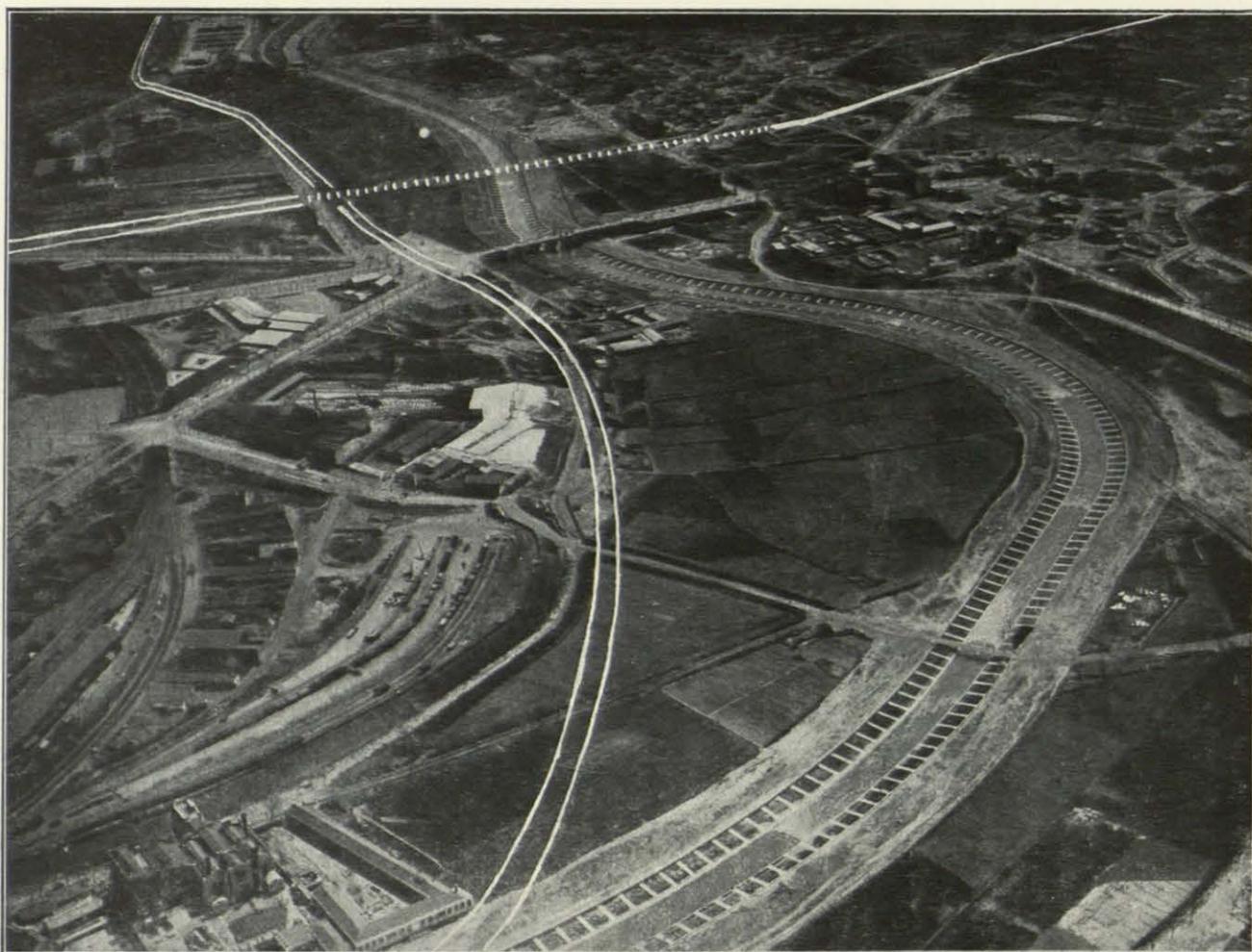


3. **REFORMAS DE LA PUERTA DEL SOL.**—Se propone, llegado el momento, reemplazar toda la parte meridional de la Puerta del Sol, con la desaparición del viejo e inservible Ministerio de la Gobernación, retirándose la alineación de la nueva edificación, ensanchándose las zonas de tráfico y permitiendo una comunicación independiente de la calle Mayor y Carrera de San Jerónimo, produciéndose la fácil comunicación circular y una plaza en la parte posterior, del gran edificio de altura, que recogiese las futuras necesidades, creándose el nuevo Palacio de la Ciudad.

Esta solución, siempre necesaria por forzosas razones de tráfico, haría que el movimiento circular fuese normal, consiguiéndose el lugar necesario de estacionamiento de automóviles, autobuses, centrales de comunicaciones subterráneas, etc., para el futuro Madrid.

4. **NUEVA PLAZA DE TOROS.**—El estudio que se ha realizado por las Oficinas municipales resuelve los importantes problemas de tráfico que este espectáculo origina a Madrid. En el proyecto se armonizan los intereses del buen planeamiento general y del caso particular, siendo urgentísimo la ampliación del puente, la organización nueva de las comunicaciones de tranvías y el saneamiento de todo el sector.

5. **AEROPUERTO DE BARAJAS.**—Propuesto el lugar de su emplazamiento, solamente se han estudiado las comunicaciones con las actuales carreteras, debiéndose tener presente que las comunicaciones aéreas en el futuro han de tener excepcional importancia, y todas las provisiones que se tengan en la actualidad resultarán pequeñas.



ZONA PARA EL CAMPO DE JUEGOS (LÍNEAS DEL TRAZADO).

6. **RECREOS-DEPORTES.** a) **Gran Campo de Deportes en el Abroñigal.**—Debería construirse paulatinamente un Gran Conjunto Deportivo en el espacio libre al este del Retiro, campo que, convertido en zona verde, sería en todo caso de la mayor importancia para la defensa de la ciudad contra el páramo que por esta parte le rodea. Este conjunto de campos deportivos no debe estar destinado para espectáculos, sino para el uso diario y constante de las Sociedades deportivas del pueblo, de la clase media y obrera. La entrada se realizará cómodamente desde el Parque del Retiro por una faja de anchura de varios centenares de metros, y pudiéndose construir a continuación rellenando previamente e igualando algo los terrenos que lo ocuparían. La calle del Doctor Esquerdo, que cruzaría este conjunto pasaría en viaducto, y así se llegaría escalonadamente, pasando por plazas, al Stadium. Un ramal del "Metro" debería comunicarlo con toda la ciudad.

Lo más pronto que fuese posible se deberían plantar allí pequeños jardines, que habrían de pertenecer más tarde al gran conjunto. Teniendo en cuenta las finalidades sociales y haciéndose una política social se alquilarían por el Municipio algunas partes del campo a Sociedades deportivas, llegándose a la creación de una academia que tarde o temprano ha de tener una realidad en la capital española.

b) **Campos de juegos y piscina en el Manzanares (San Isidro).**—En la zona baja del barrio de industria y obrero, con el bello paisaje de la Pradera de San Isidro enfrente, se proyectó un grupo de campos de juegos al aire libre y piscina, para que todo este importante sector tenga lugar de esparcimiento y recreo.

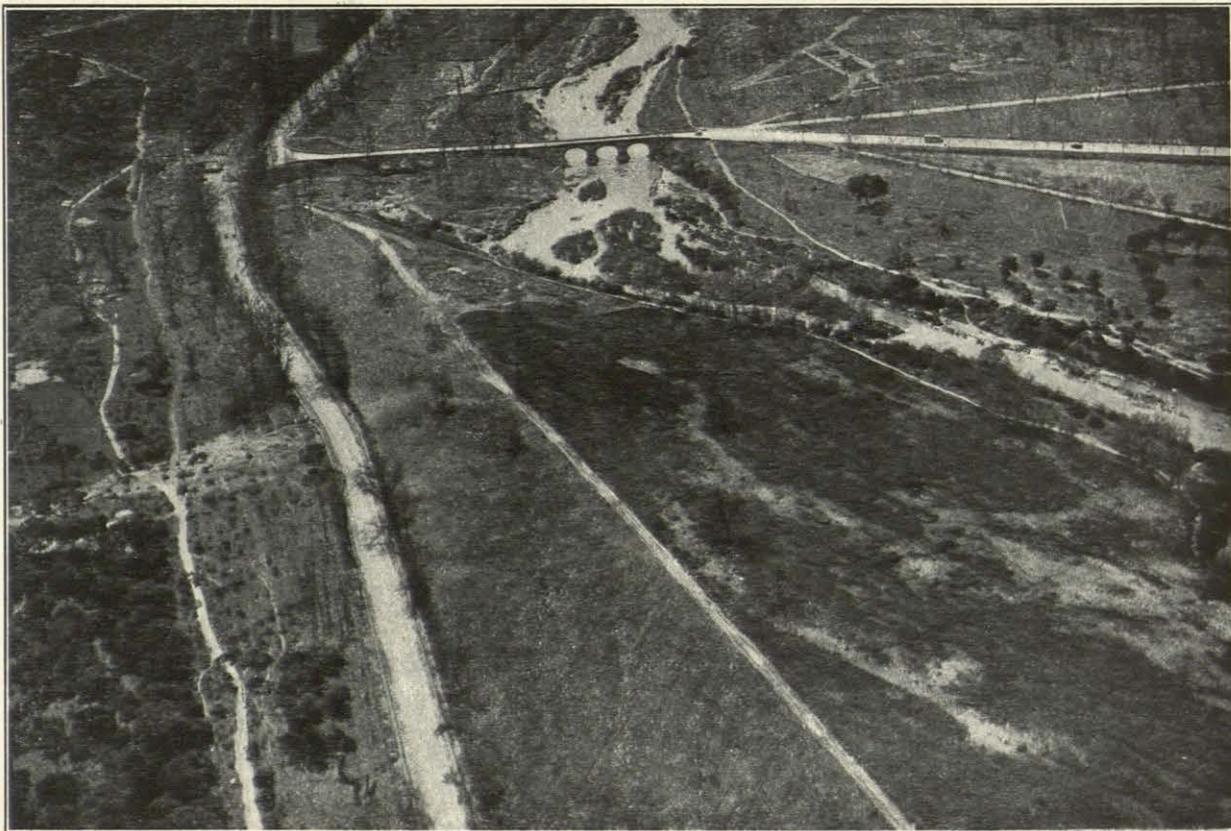
c) **Campos de sport y baños en el Manzanares (El Pardo).**—En la parte baja del valle de El Pardo, en los límites del Puente de San Fernando y en la propiedad del Real Patrimonio, se ha dispuesto una zona para invertirla en campos de sport, tennis, juegos al aire libre y piscina, con restaurante y todos los servicios necesarios para todas las clases sociales de Madrid.

d) **Nuevo Hipódromo (El Pardo).**—A continuación, y con ingreso directo de la carretera actual de El Pardo, aprovechándose la topografía del terreno y la parte menos arbolada, con nuevo puente se comunicaría el nuevo Hipódromo con la carretera de El Pardo, que habría de sufrir un ensanchamiento hasta el comienzo de la carretera de La Coruña, y un nuevo acceso, rodeando el Parque Urbanizado proyectado.

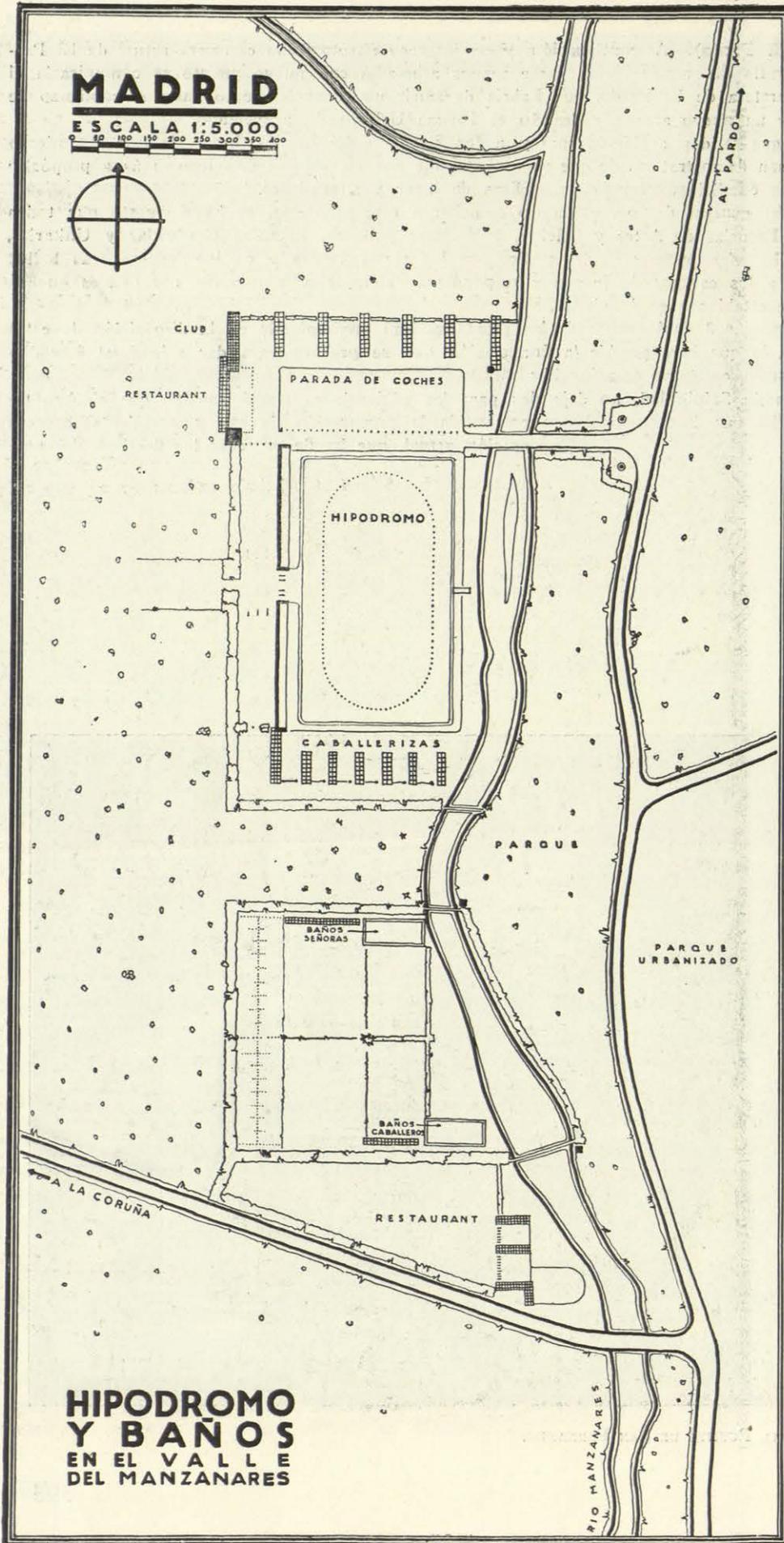
Las amplias dimensiones que se dan al Hipódromo y a los servicios del mismo, lugar de estacionamiento de coches, restaurantes, etc., son demostrativas de que no será posible dar en Madrid con lugar más a propósito y en donde se reúnan tantas condiciones favorables, belleza de lugar y alrededores.

Sin detallar la composición general del plano, dando solución a este problema, se ha dispuesto que todos los nuevos grupos escolares, Escuelas de Artes y Oficioa, Bibliotecas públicas, Escuelas Graduadas y Unitarias, se hallen situados fuera de las vías principales del tráfico, en las zonas verdes y en los lugares más bellos de la futura urbe, próximos a los campos de juegos y respondiendo siempre a las nuevas necesidades que se crean con los núcleos que se establecen en la ciudad.

Un ligero examen del plano n.º 3 dará cuenta de las ideas que han predominado en la disposición de estas Escuelas en las zonas verdes, lo que hará posible la financiación que se prepara para dar soluciones inmediatas, pues la utilización del suelo en estos espacios libramiento, al resolver problemas de Salubridad, no deje des para las edificaciones traerá consigo que el Ayuntamiento realice la función primordial que incumbe a la geresatendida la preparación de este trascendental aspecto vo Madrid. eración actual, que ha de preparar los destinos del nue-



VALLE DEL MANZANARES EN EL PUENTE DE SAN FERNANDO.

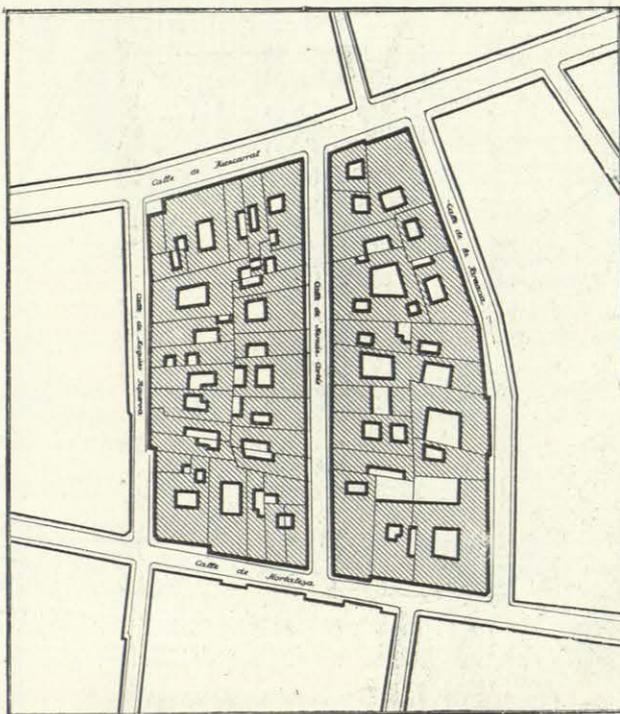


9. LA VIVIENDA.—Principios.—La vivienda realizada en los últimos veinte años, supeditada como ha estado por un lado a una ordenación equivocada de la ciudad en su ensanche y a la mayor anarquía en su extrarradio y poblados vecinos, y a la tendencia que claramente se expone en el capítulo correspondiente en la Memoria de la "Información sobre la Ciudad", construyéndose casas defectuosas levantadas en su mayor parte por propietarios que, valiéndose de hipotecas y de malos aficionados al arte de la construcción, permitido todo por un reglamento de edificación anticuado y absurdo, nos demuestra con cuánto interés debemos procurar salir de este estado de cosas y progresar en la salubridad de la vivienda y en el orden y clasificación de la misma dentro del planeamiento de la ciudad.

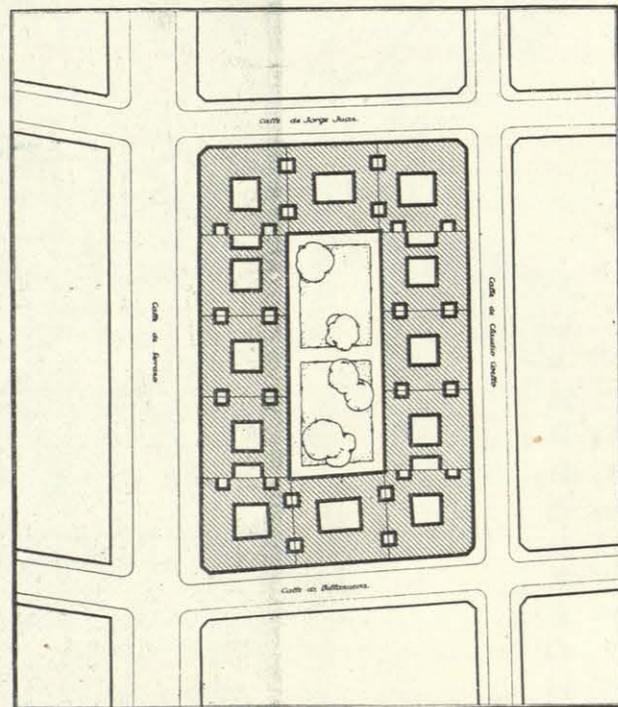
Es evidente que no puede haber posibilidad de establecer un buen plano si no se tiene previamente estudiado el problema de la vivienda, ya que de la buena solución del mismo ha de venir el conocimiento de los distintos módulos que han de influir en el planeamiento de las zonas o parte de la urbe y su clasificación, siendo estos módulos casi siempre producidos por la casa o vivienda en sus diferentes clases y aspectos.

Como consecuencia de todo lo expuesto con un concepto de generalidad, se presenta como estudio previo la clasificación en zonas de la ciudad y se acompaña un estudio en el plano general de delimitación de ellas y el establecimiento de nuevas Ordenanzas y Reg'amentos, así como los diferentes tipos de las clases que conjuntamente han de formar la ciudad.

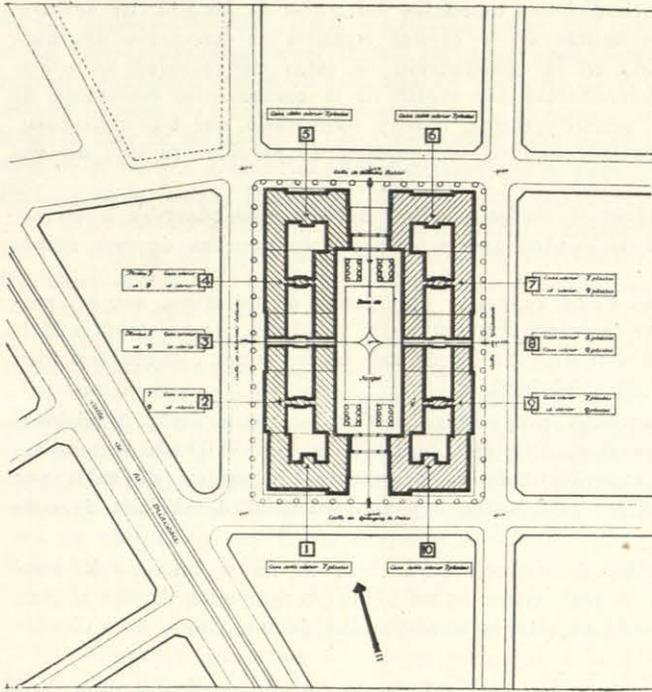
Debe ser, por tanto, fundamental el estudio detallado de la nueva reglamentación y la formación de unas Ordenanzas sobre edificación que correspondan a la ciudad actual y a la que se pretende realizar, con arreglo a la ordenación que se acompaña y teniendo en cuenta lo legislado y no puesto en vigor y los modernos principios que ya en muchas ciudades extranjeras se ponen en función.



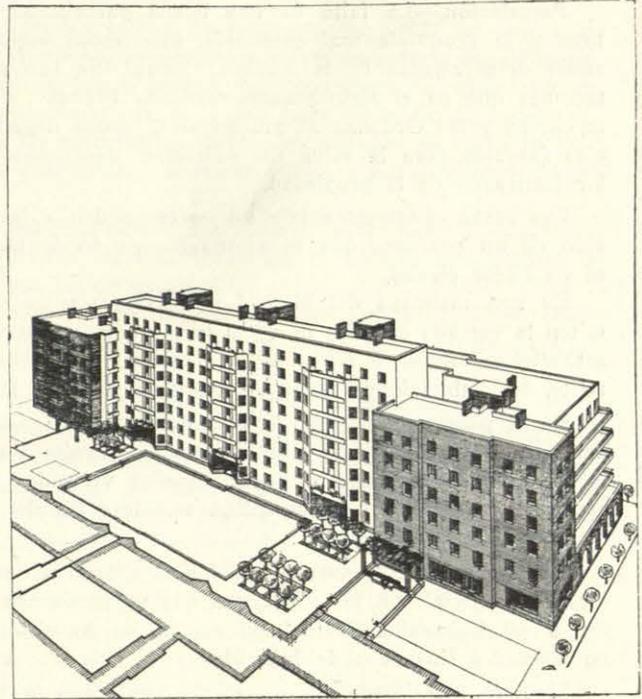
PARCELACIÓN EN EL INTERIOR.



PARCELACIÓN EN EL ENSANCHE.



PARCELACIÓN QUE SE PROPONE PARA EL ENSANCHE.



PERSPECTIVA DEL ESPACIO LIBRE.

NUEVOS REGLAMENTOS.—Para la ciudad actual.—Las Ordenanzas que rigen, modificadas en un sentido de realidades modernas, evitando se produzcan edificaciones con la densidad corriente en Madrid, comprenderán:

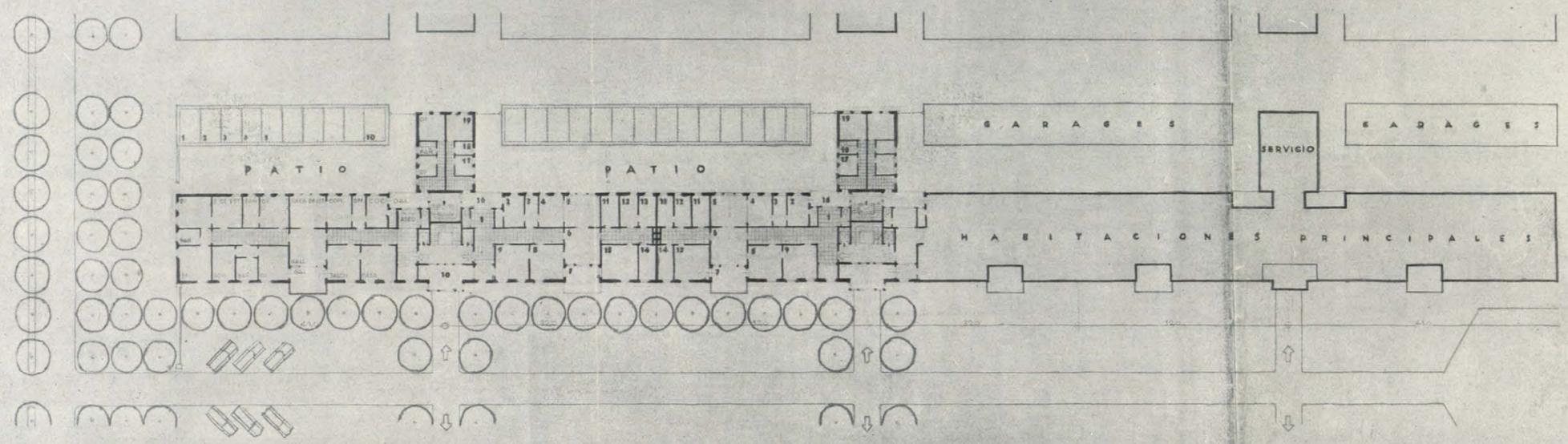
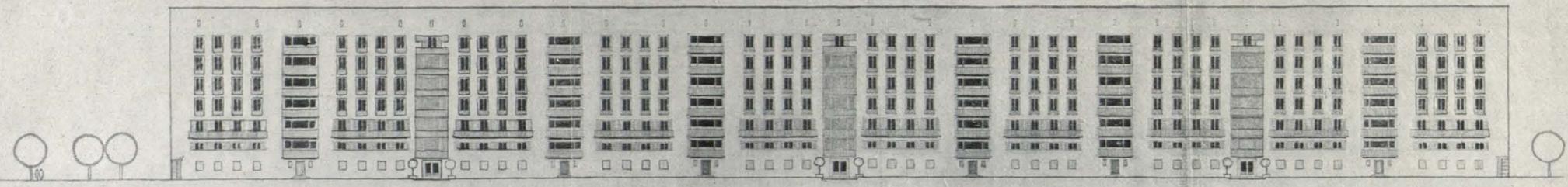
- a) Ordenanzas para el casco antiguo de la ciudad;
- b) Ordenanzas para la zona del ensanche;
- c) Ordenanzas para la zona industrial y fabril.

Para la ciudad futura.—Ordenanzas de carácter general para la misma, teniendo características diferenciales las siguientes zonas:

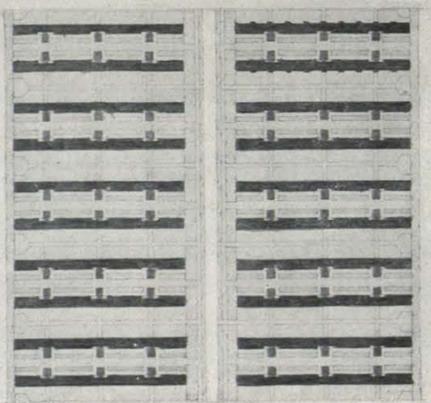
- a) Zona de viviendas ordenadas y de lujo, con garajes: Edificación de 9-7-6 y 5 plantas; promedio de habitantes por hectárea, 300; superficie edificable, $1/3$; superficie sin edificar, $2/3$.
- b₁) Zona de viviendas ordenadas colectivas de clase media, con garajes: Edificación de 5-4 y 3 plantas; promedio de habitantes por hectárea, 320; superficie edificable, $1/4$; superficie sin edificar, $3/4$.
- b₂) Zona de viviendas de clase media (oficinistas, empleados del Estado, Municipio, etc): Edificación de 4-3 y 2 plantas; promedio de habitantes por hectárea, 340; superficie edificable, $1/4$; superficie sin edificar, $3/4$.
- c) Zona de viviendas colectivas de clase trabajadora, obreros, etc., con pequeños talleres, garajes, etc.; Edificación de 4-3 y 2 plantas; promedio de habitantes por hectárea, 450; superficie edificable, $1/3$; superficie sin edificar, $2/3$.
- d) Zona de vivienda aislada: Promedio de habitantes por hectárea, 50; superficie edificable, $1/6$; superficie sin edificar, $5/6$.
- e) Zona de vivienda de lujo, aislada en parque urbanizado: Promedio de vivienda, una por media hectárea; superficie edificable, $1/20$; superficie sin edificar, $19/20$.
- f) Zona de industria: Características especiales, sin permitirse la edificación de viviendas más que en casos justificados.
- g) Zona mixta de industria y de vivienda: Características especiales.

Todas estas Ordenanzas especiales se registrarán por Reglamentos de carácter general que abarcarán los siguientes:

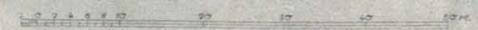
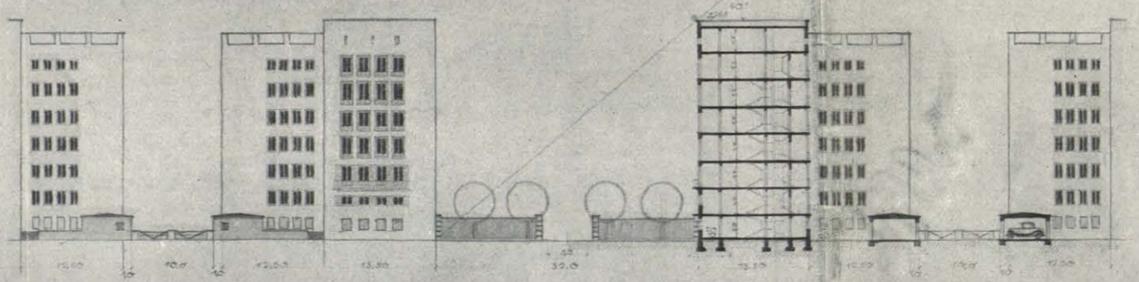
- Reglamento sobre la seguridad de los edificios y contra incendios.
- Reglamento sobre las condiciones de higiene y salubridad.
- Reglamento sobre la tramitación de expedientes.
- Reglamento sobre las infracciones.



SUPERFICIE EDIFICABLE $\frac{1}{3}$



PLANO DE PARCELACION

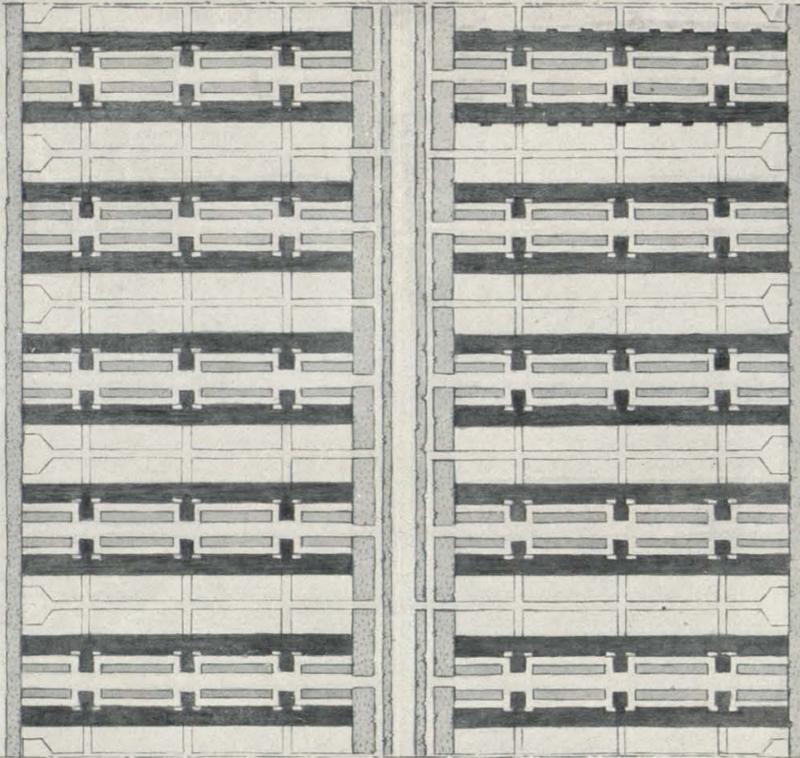
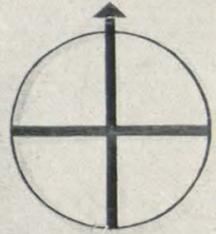


DESCRIPCION

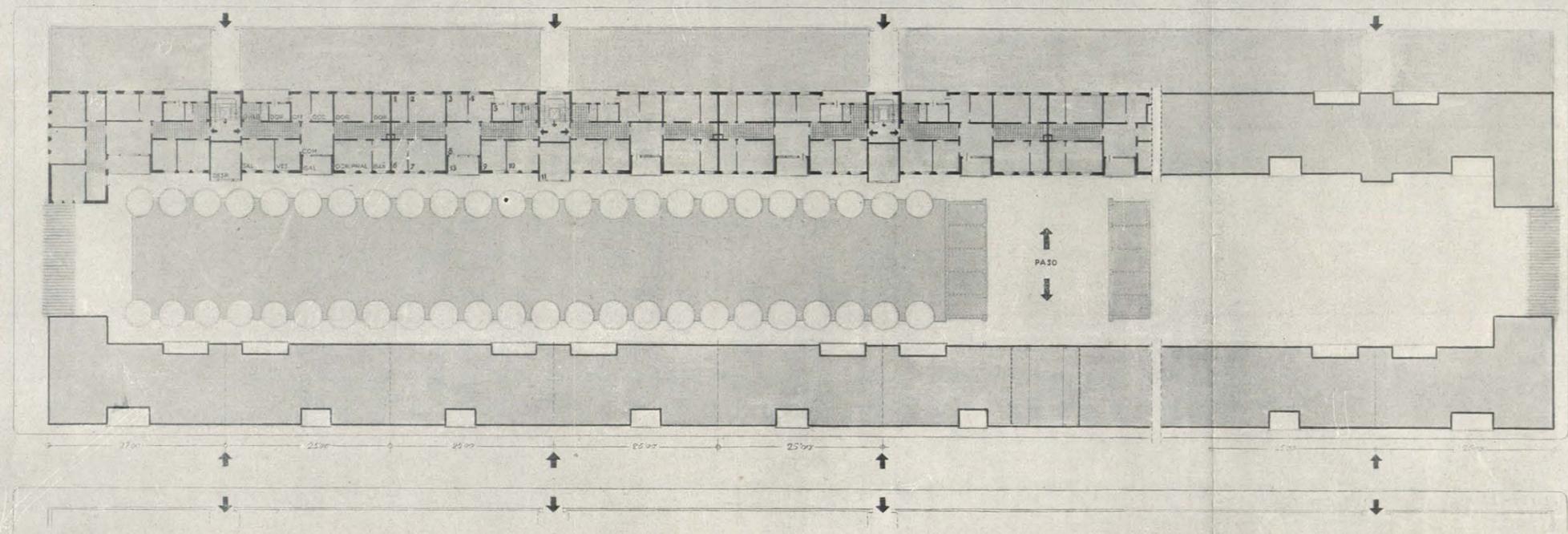
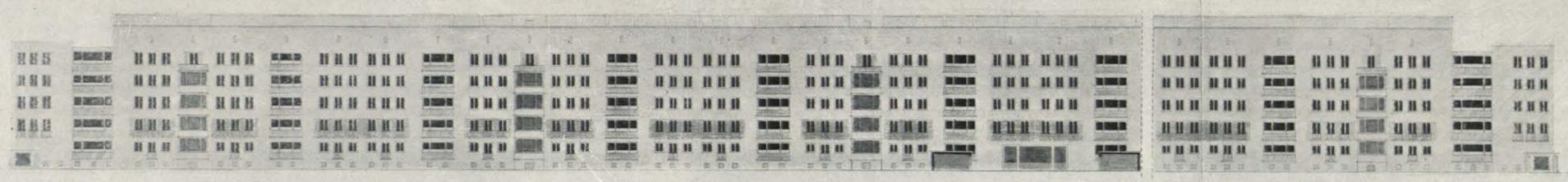
- 1 GUARDARROPA
- 2 COCINA
- 3 OFFICE
- 4 COMEDOR
- 5 SALA DE ESTAR
- 6 HALL
- 7-10-16 GALERIA
- 8 SALON
- 9 DESPACHO
- 11-15 DORMITORIO
- 13-14 BANO
- 17-19 DORMITI. SERVICIO
- 18 BANO SERVICIO

MADRID
ZONA »A«
VIVIENDAS DE LUJO

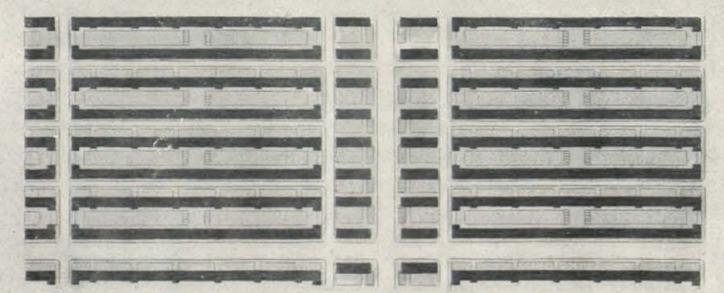
SUPERFICIE
EDIFICABLE:
 $\frac{1}{3}$



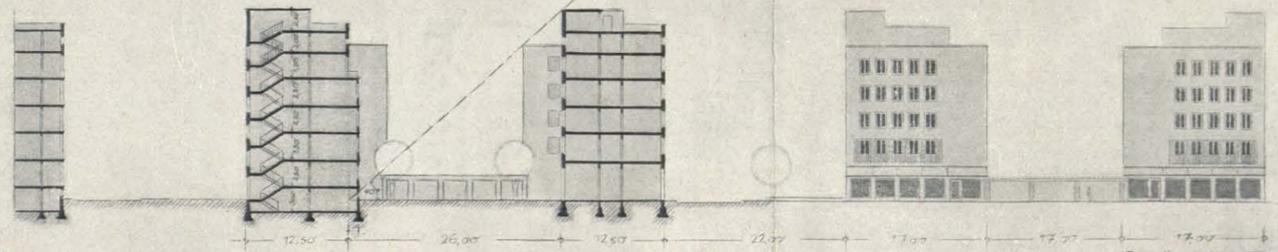
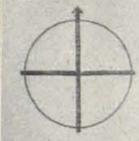
PLANO DE PARCELACION



SUPERFICIE EDIFICABLE 4m



PLANO DE PARCELACION

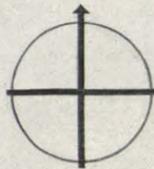


DESCRIPCION:

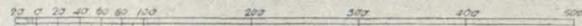
- | | |
|----------------|----------------|
| 127 DORMITORIO | 9 VESTIBLO |
| 5 COCINA | 10 S A L A |
| 4 OFFICE | 11 DESPACHO |
| 5 DOR SERVICIO | 12 BARRIOCOCHA |
| 6 B A Ñ O | 13 GALERIA |
| 8 HALL & COM | |

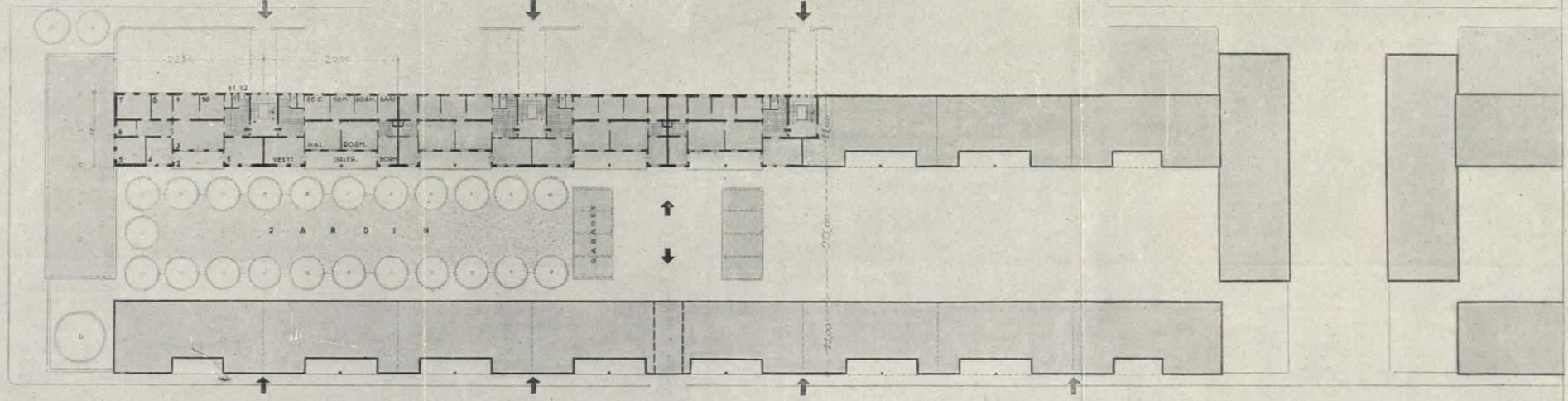
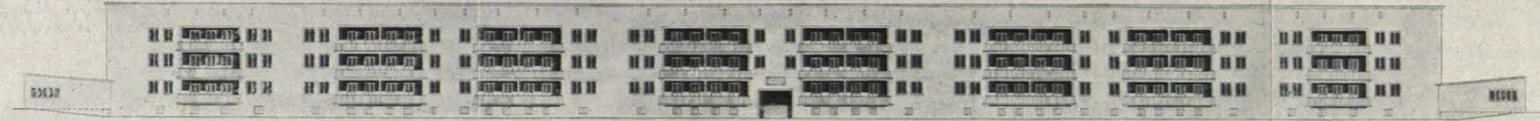
MADRID
ZONA » B₁ «
 VIVIENDAS DE CLASE MEDIA

SUPERFICIE
EDIFICABLE
 $\frac{1}{4}$

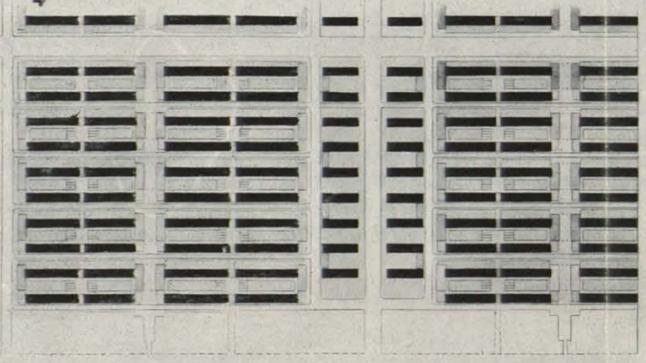


PLANO DE PARCELACION

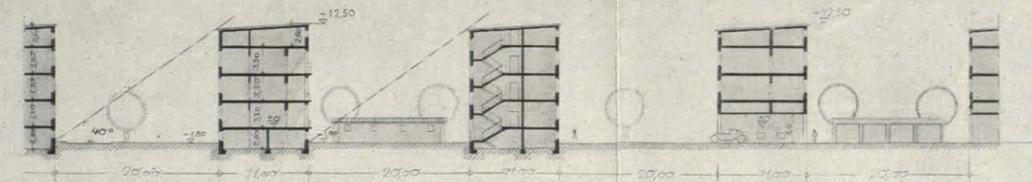




SUPERFICIE EDIFICABLE 1/4

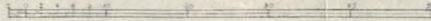


PLANO DE PARCELACION



DESCRIPCION

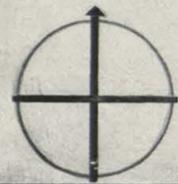
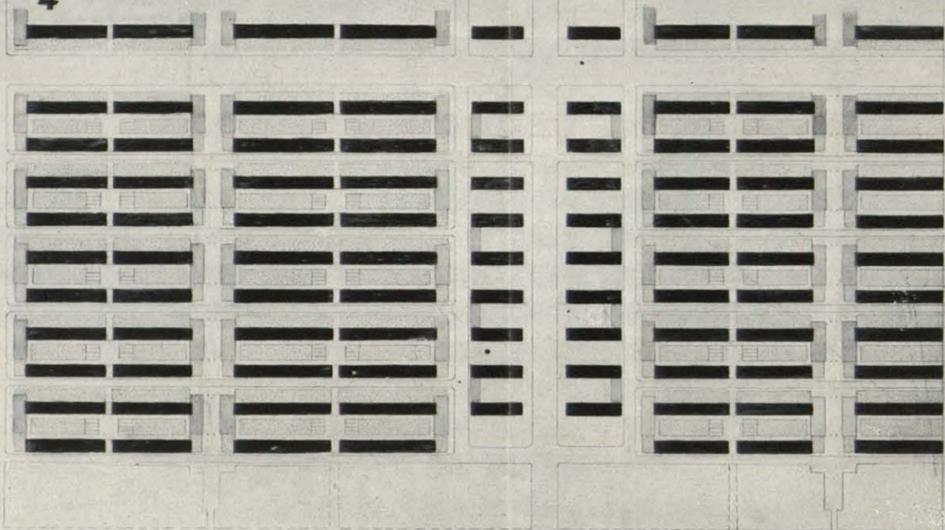
- 1 VESTIBULO
- 2 GALERIA
- 3 HALL
- 4,5,7,8 DORMITORIOS
- 6 BANO
- 9 COMEDOR
- 10 COCINA
- 11 DESPENSA Y WC
- 12 GUARDARROPAS



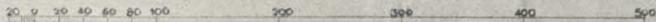
MADRID
ZONA »B₂«
 VIVIENDAS DE CLASE MEDIA

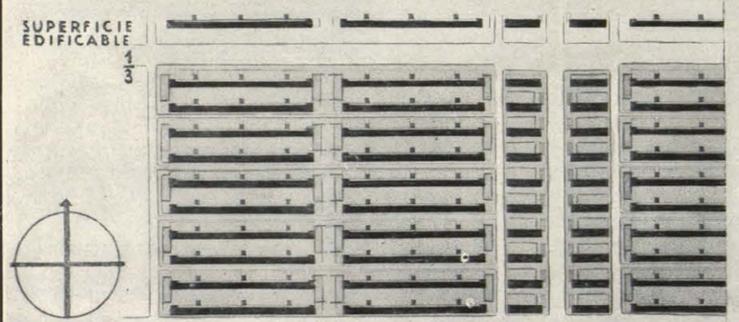
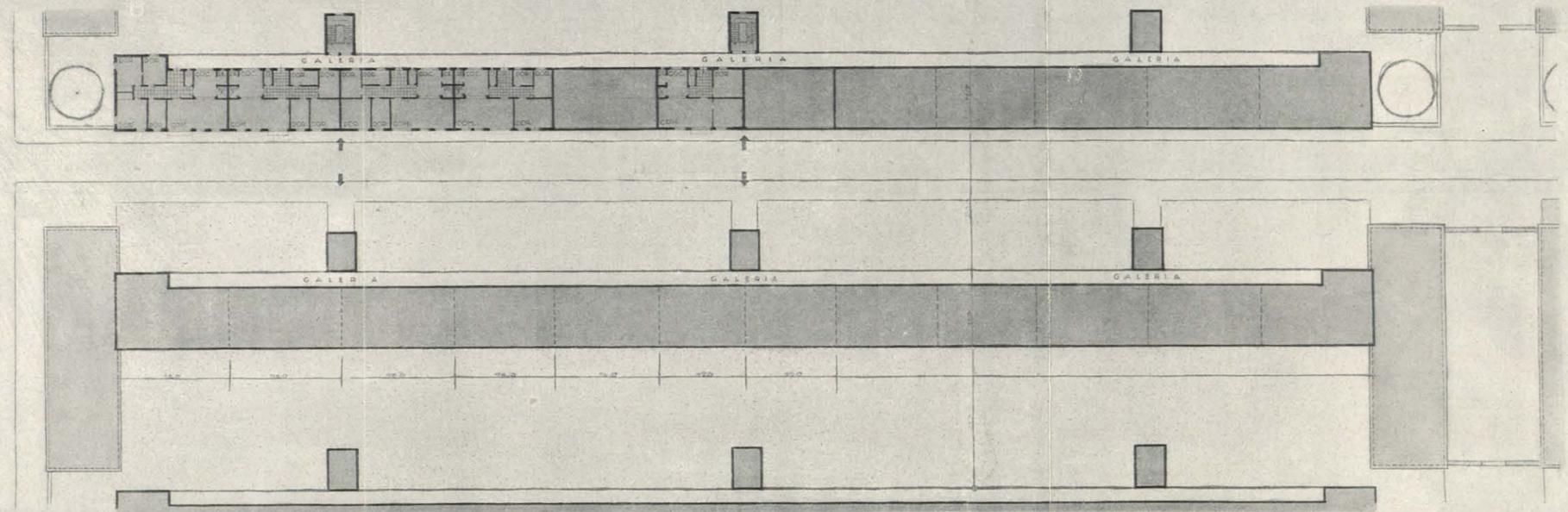
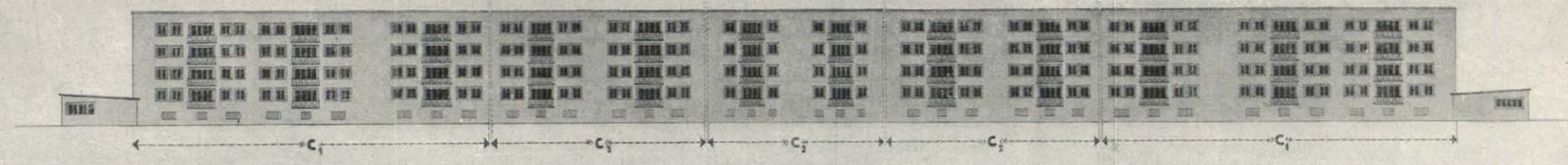
SUPERFICIE
EDIFICABLE

$\frac{1}{4}$

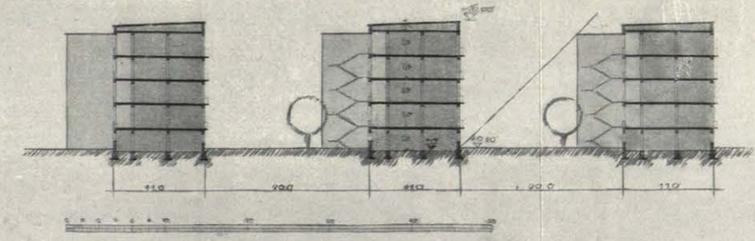


PLANO DE PARCELACION

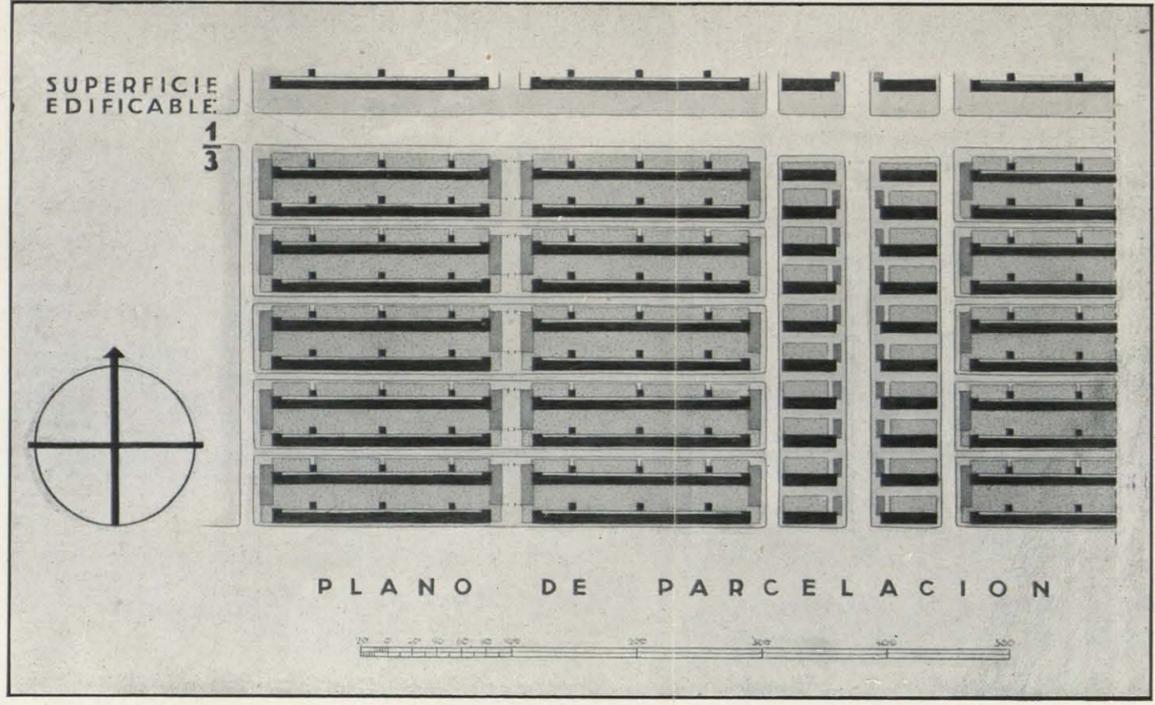




PLANO DE PARCELACION



MADRID
ZONA »C«
VIVIENDAS PARA OBREROS



Parcelación.—La falta de una buena parcelación, las condiciones especiales del clima de Madrid, las costumbres y la economía mal entendida, han hecho imposible aplicar en la capital española la formación de manzanas desarrolladas en la Europa Central. Se han seguido en la construcción de casas de vecindad las orientaciones que en el siglo pasado realizaba Francia, y empeorándolas por medio de la composición defectuosa de la ciudad y las Ordenanzas municipales, hemos llegado al estado presente, falso y equivocado, que trae consecuencias funestas para la salud del individuo, desastrosas para la economía municipal y de pérdidas rápidas del valor intrínseco de la propiedad.

Las casas construidas hoy no corresponden a las exigencias modernas. No hay más que observar la formación de un conjunto que se acompaña, en donde fácilmente pueden apreciarse las consecuencias de esta manera de hacer ciudad.

En una manzana del Madrid actual las plantas de las casas se hallan con patios de superficie que no permiten la entrada del aire ni de la luz, y consiguientemente, los inconvenientes del vestíbulo oscuro, pasillos desarticulados, largos y faltos de ventilación, y distribuciones equivocadas, y de este modo, como consecuencia bien triste, las habitaciones faltas de alegría y siempre faltas de salubridad.

En el planeamiento que se hizo del Ensanche, las manzanas proyectadas tenían la composición tradicional del patio central; siendo aún defectuosa, resulta incomparablemente más higiénica y más valorada económicamente que las del caso anterior: aquellas viviendas han experimentado la incrementación natural de valor por estar en un tiempo bien pensadas, mientras las del caso anterior sufren hoy consecuencias de la falta de condiciones de salubridad.

Debe estudiarse la manera de llegar a producir viviendas de estructuración más moderna, imponiendo condiciones especiales a las manzanas que se produzcan por la realización de las obras precisas para dar fin al plan del actual Ensanche. Como buen estudio de transición, puede exponerse la edificación de un bloque de viviendas en zona del Ensanche de Madrid.

Tipo de transición.—La superficie que ocupa la manzana es de 9.467 m², de la cual se destina a zona interior en garaje y campo de juegos para niños, 2.222 m², y para espacios abiertos, 1.520 m², con un 35 por 100 de superficie no destinada a la edificación. Se establecen dos cubos de edificación formando el conjunto y haciendo que el sol y el aire rodeen siempre la edificación.

La distribución es la siguiente: dos zonas de viviendas, una exterior e interior otra, unidas por un cuerpo de escalera; las habitaciones, de cuatro, cinco y seis piezas, más las de cocina, baño y W. C. y despensa, todas regulares, buen tamaño y luces directas.

Tipos modernos.—Tipo A. La edificación a esta hace posible proyectar distancias amplias entre las casas. El valor del suelo tiene un debido rendimiento. Las distancias intermedias se utilizarían alternativamente por entradas de coches con estacionamiento y jardines. Todos los cuartos, también el "hall" de entrada, tienen luz y aire directos (con dos orientaciones). Agrupamiento de los cuartos de estar. Entrada directa al comedor desde el "office". Separación de los dormitorios por un "hall" fresco situado detrás de un mirador. Cuerpo independiente para la servidumbre, con entrada separada hacia la cocina, despensa, etc. Para cada habitación, garaje propio, con patio de limpieza y con habitaciones para el chófer en el piso bajo, con su entrada separada.

Tipo B₁. Se parece al tipo A, pero es más reducido. No tiene escalera para el servicio ni cuerpo de edificio independiente para criados. El cuarto de los criados no tiene acceso desde las habitaciones, sino desde la cocina, pasando por la galería. Detrás de las casas hay jardines y garajes.

Tipo B₂. Los tipos anteriores han sido simplificados más todavía. El comedor es un cuarto pequeño junto a la cocina. Si la familia es numerosa se come en el "hall", y el comedor es "office" que sirve para recoger el olor de la cocina. Los dormitorios situados detrás de los cuartos de estar, tienen cada uno dos salidas a diferentes cuartos. El espacio que no se necesita para corredor sirve para ampliar los cuartos de estar. Los garajes serán edificados según la necesidad en los jardines, detrás de las casas. Al fin de las filas de casas se han proyectado edificios de un solo piso para tiendas y para trabajos de pequeña industria.

Tipo C. Para obreros. Tipo de la casa con galería ya conocida en España. El espacio ahorrado de la escalera sirve para aumentar el espacio de vivienda. Cortigua a la cocina hay siempre ducha y despensa y aquella comunica con el cuarto de estar. Según el número de niños que tengan las familias, se puede ampliar este tipo. Aquí se han previsto más locales pequeños de empresas de industria manual, haciendo posible el desarrollo de esta manera de producir, muy característica de Madrid.

Tipo D. Casas aisladas. 1.º Casa pequeña para una sola familia. El espacio de vivienda corresponde más o menos al tipo B. Además, tiene un jardín de unos 500 metros cuadrados. Para no interrumpir este terreno de jardín, relativamente pequeño, se propone este tipo como casa aislada doble.

No es de ningún modo económico construir tipos más pequeños. Gente que tuviera que pagar menos renta viviría con más espacio y más saneada en los tipos C y B.

2.º El espacio de vivienda corresponde al grado A de vivienda. Esta casa para una sola familia, que necesita ya un terreno de jardín de 2.000 m², se variará siempre según las necesidades personales. De modo que sirva de tránsito para hoteles más grandes con mayores superficies, en el Parque Urbanizado.

C. REALIZACIÓN DEL PLANO.—Claro que no se pueden realizar simultáneamente todas las reformas y las nuevas urbanizaciones, siendo necesario previamente la coordinación de tantos esfuerzos colectivos. El plano muestra nada más que el fin principal del ensanche de la ciudad en los próximos decenios. Para su desarrollo en detalle habrían de hacerse estudios aún más profundos de los problemas de la ciudad, para poder llegar a racionalizar la vida de la misma y hacer intervenir, consultándolas, a las autoridades de mayor prestigio en todos los ramos de la técnica urbanística. En el trabajo que se presenta se pueden dar solamente ideas y un anteproyecto del trazado de las zonas principales del Ensanche propuesto.

1. **DETERMINACIONES INMEDIATAS.**—**Reglamento del tráfico.**—Es necesidad urgentísima la organización y mejora, sin grandes gastos, de la reglamentación del tráfico, especialmente en el centro, con arreglo a las ideas expresadas en el plano del interior de la ciudad, que se acompaña.

También urge cambiar las normas concernientes a la edificación. Se deberá prohibir que se realicen edificaciones en los parques y zonas verdes futuras de la ciudad y en todos los terrenos que se necesiten para el tráfico, evitándose así las reformas caras.

2. **REFORMAS.**—a) **Reformas primeras.**—El plano n.º 9, a escala 1:2.000, define la idea sobre las reformas interiores en el centro de la ciudad. Las más importantes de las que se proyectan son aquellas que vienen a producir la formación lo más perfecta posible de las líneas fundamentales del tráfico, para la creación de un intercambio claro entre las direcciones principales del mismo. Lo más urgente es dar la solución a la comunicación Norte-Sur de la ciudad, sin pretender cruzar el centro por la Puerta del Sol. La vía que recoge toda la circulación del Norte a través de las calles de Bravo Murillo, Fuencarral, Ancha de San Bernardo. Reforma a través de la parte posterior de la actual Universidad a Plaza de España por Reyes (primera reforma), siguiendo por la calle de Bailén, modificada su alineación, Palacio Real, por el Viaducto de Segovia hasta la Plaza de San Francisco el Grande, y de aquí, en reforma del sector, hasta la Puerta de Toledo.

b) **Reformas próximas al centro.**—Siguiendo la idea iniciada por el Ayuntamiento de comunicar la Plaza del Callao con la de Santo Domingo, y variando ligeramente el trazado propuesto, viéndose la necesidad de llevar el tráfico del interior por la Plaza de Isabel II a la calle Mayor, y aislando de circulación a la bella Plaza Mayor, seguir por la Plazuela de San Miguel, a salir a la calle de Toledo.

Se completan estas reformas con la prolongación de la calle de Nicolás María Rivero (antes Cedaceros) a través de la Carrera de San Jerónimo y de la manzana que forma esta calle con la de Santa Catalina-Prado y Ventura de la Vega, siguiendo la del León, modificando solamente una alineación, llegándose al encuentro con la Plaza de Antón Martín.

Con la amplia reforma del Conjunto de Mercados tendríamos el centro de Madrid preparado para solucionar los problemas de tráfico.

c) **Reformas en dirección Norte-Sur.**—Aunque no sea finalidad del concurso más que el dar ideas de solución del problema en el aspecto complejo del planeamiento futuro, entendiéndose que, aunque solamente se soliciten esquemas de ideas sobre las reformas y extensión de Madrid, el hecho de que el Ayuntamiento haya encargado a la Oficina municipal de "Información sobre la Ciudad" estudios relacionados con la circulación, y haber hecho públicos los anteproyectos de las vías de enlace Plaza de Castelar-Glorieta de Bilbao y Red de San Luis-Plaza de Santa Bárbara, hace que el concursante consciente de la labor realizada exponga ideas que eviten la confusión que el "improvisado proyecto" ha de producir al buen planeamiento del tráfico en el centro o núcleo de la ciudad.

Es indudable que en el momento presente el Ayuntamiento debiera haberse inhibido de estudiar soluciones viarias parciales, pues bien pudieran venir las nuevas ideas a entorpecer desde luego un plan de conjunto.

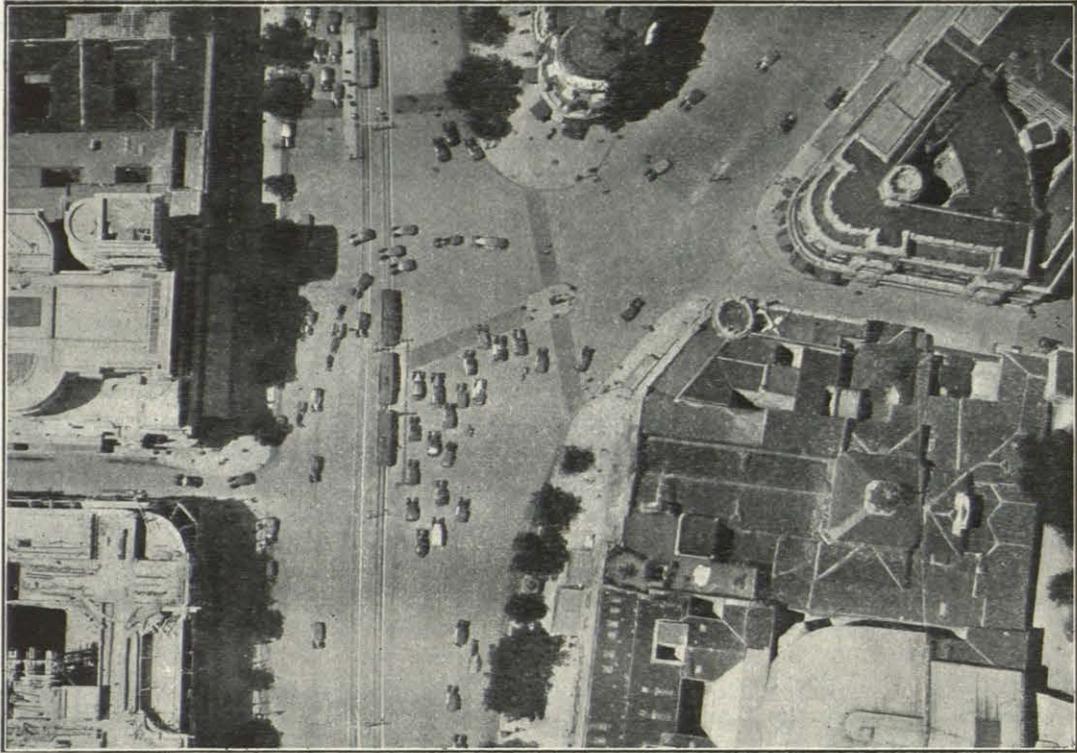
Comunicaciones proyectadas por "Información de la Ciudad".—Las grandes direcciones del tráfico del Norte al Sur llegan a la Glorieta de Bilbao y a la Plaza de Santa Bárbara; los anteproyectos propuestos al Ayuntamiento conducen estas circulaciones, de manera rápida y violentando toda la estructura actual de la urbe, a la Red de San Luis y a la Plaza de Castelar.

La primera circulación no haría más que complicar en la actualidad, mientras no se hiciesen otras reformas, el tráfico en el centro, pues seguiría el estrangulamiento en la Red de San Luis y Montera.

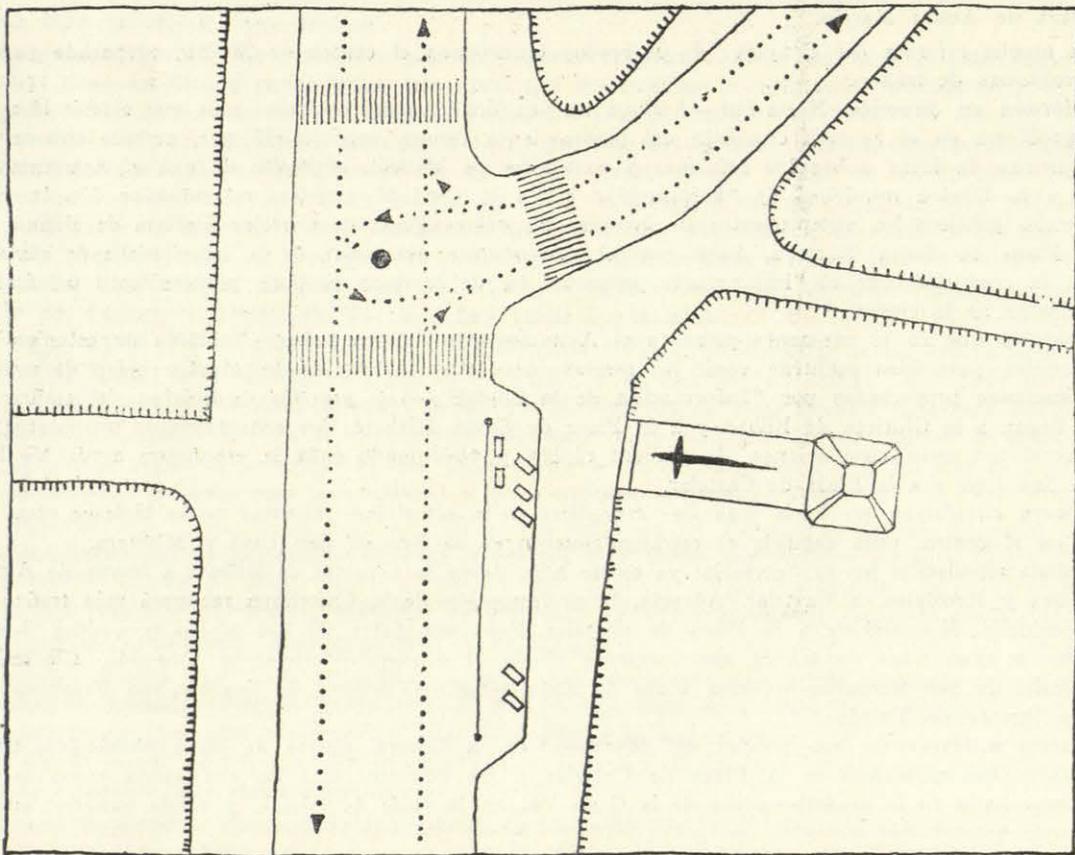
La segunda circulación no es necesaria; ya existe hoy, desde la Glorieta de Bilbao, a través de Alonso Martínez, Génova y Recoletos, a Castelar. Además, la prolongación de la Castellana recogerá más tráfico del Norte y lo conducirá directamente a la Plaza de Castelar. Por otra parte, el del Noroeste vendrá desde Bravo Murillo por la gran línea de tráfico anteriormente citada Fuencarral-Glorieta de Quevedo, Glorieta de San Bernardo, calle de San Bernardo-Reforma Plaza de España-Bailén-Viaducto de Segovia-San Francisco el Grande-Reforma Puente de Toledo.

La reforma a través de los jardines del Ministerio de la Guerra, aparte de otros obstáculos, traería dificultades invencibles al tráfico en la Plaza de Castelar, y las consecuencias de una salida como la propuesta es fácil comprobarla en la desembocadura de la Gran Vía en la calle de Alcalá, y es de suponer que aquí sería peor.

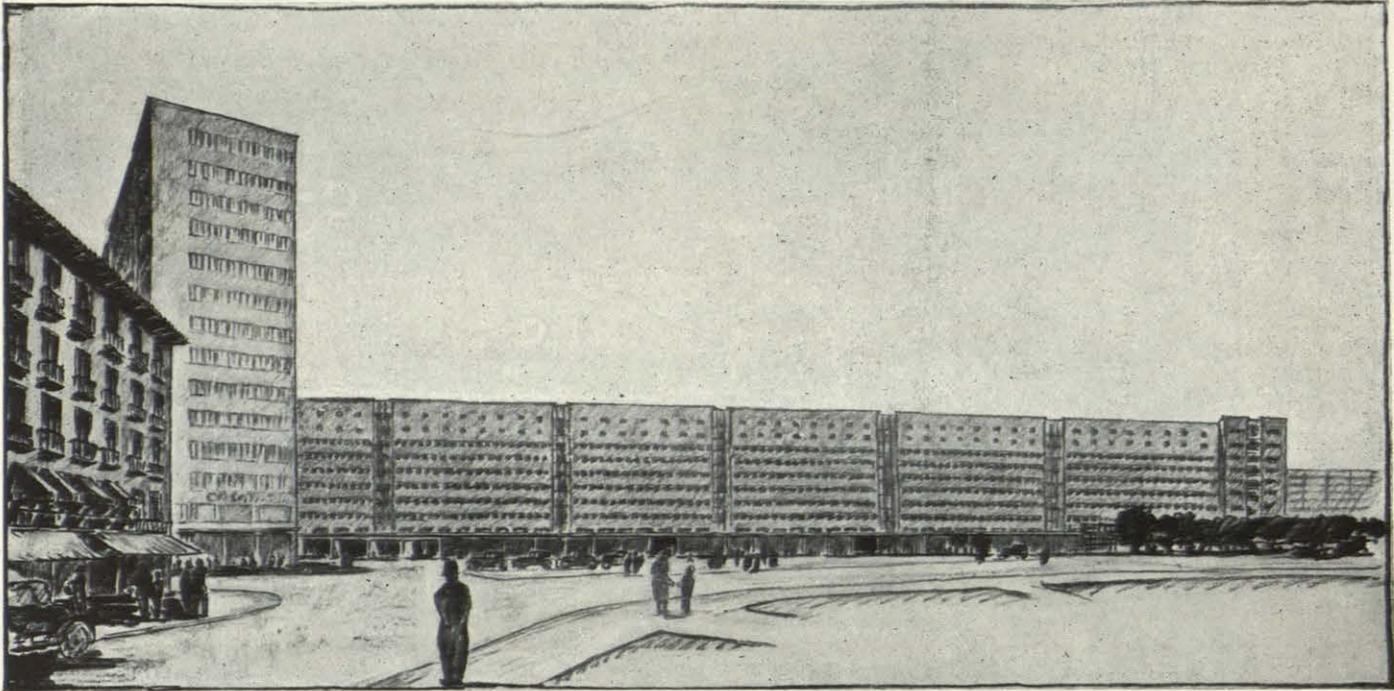
En el sector de ciudad comprendido entre las vías Glorieta de San Bernardo-Carranza-Génova-Sagasta-Castellana-Alcalá-Gran Vía-Ancha de San Bernardo, deberán retrasarse las reformas tanto tiempo cuanto sea neces-



PROYECCIÓN DEL ENCUENTRO GRAN VÍA-ALCALÁ, EN SU ESTADO ACTUAL.



SOLUCIÓN QUE MEJORARÍA EL TRÁFICO RODADO Y EL DE PEATONES.



PERSPECTIVA DESDE LA CALLE DE FUENCARRAL, DEL CONJUNTO PROYECTADO.

miento, reduciendo considerablemente la densidad, y articula modernamente este sector con los próximos, y la edificación se ordena, como muy acertadamente se propone por los técnicos de "Información de la Ciudad".

Los planos que se acompañan definen claramente las ideas, en muchos aspectos de acuerdo con las propuestas por el Ayuntamiento.

d) **Otras reformas proyectadas por el Ayuntamiento y su crítica.**—La comunicación del barrio de San Francisco el Grande con la Estación de Atocha es de urgente necesidad.

La comunicación del barrio que rodea a San Francisco el Grande con la Estación de Atocha (de que trató ya el Ayuntamiento) es extraordinariamente necesaria. La proyectada de la calle de Argumosa con la iglesia de San Francisco sería imposible desde el punto de vista económico, porque no sería comercial; así es que el Ayuntamiento tendría que pagar el total del coste de la reforma.

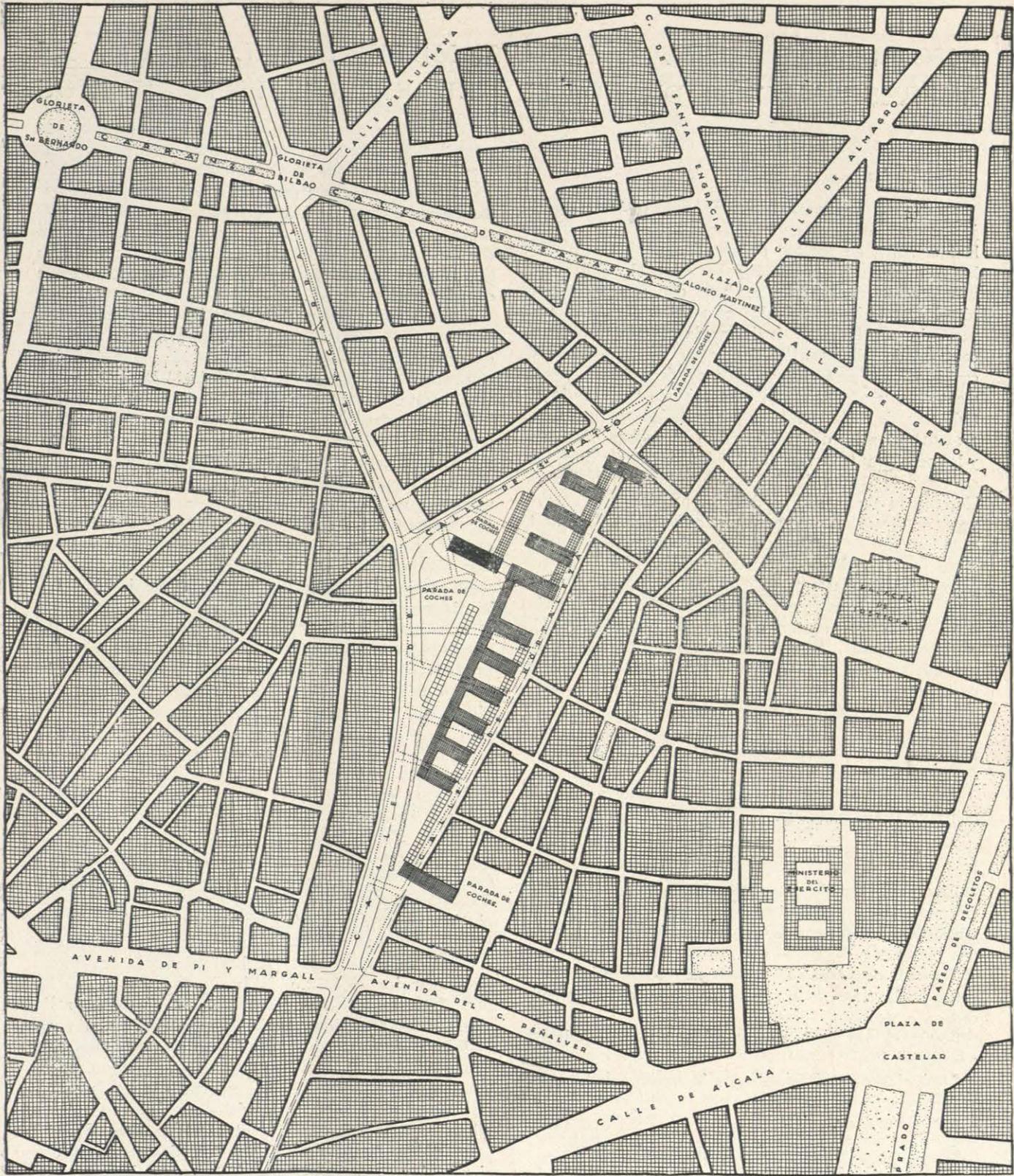
Teniendo en cuenta esto, adquiere la apertura de San Francisco-Puerta de Toledo otra segunda importancia, además de la posibilidad de la comunicación Norte-Sur, ya que el tráfico desde San Francisco a Atocha podrá pasar entonces por la Ronda de Toledo y Ronda de Atocha.

Comparando, resultarían las siguientes longitudes:

1.º Apertura Argumosa-San Francisco	1.150 metros.
2.º Apertura San Francisco-Puerta de Toledo.....	400 —
y	
1.º Recorrido de San Francisco-Argumosa-Atocha.....	2.350 —
2.º Recorrido desde San Francisco-Puerta de Toledo-Atocha	2.500 —

Además de reducirse 750 metros de reforma, supone el ahorro del total de los 1.150 metros, porque la apertura de San Francisco-Puerta de Toledo se tiene que hacer de todos modos, para el gran tráfico de distancias largas, y se obtiene, pues, según la proposición n.º 2, una comunicación San Francisco-Atocha que sólo tiene el 6 por 100 más de longitud que en el trazado n.º 1.

No se debe olvidar que el trazado n.º 1 tendrá de todos modos y desde el principio muchas dificultades de tráfico a causa de desembocar muchas calles secundarias cuyo tráfico no puede ser recogido de otro modo a causa de la estructura especial de los barrios bajos. Además, traería consigo esta comunicación a la calle de Toledo y a la calle de Embajadores, la cual más tarde será de importancia, y en la Ronda de Atocha también, menos puntos de cruce y de obstáculos, mientras el trazado n.º 2 se refiere a unión de puntos de tráfico de todos modos necesarios.



MADRID

REFORMA INTERIOR
ZONA NORTE

REFORMA INTERIOR EN DIRECCIÓN NORTE-SUR.

