

INFORME DEL SR. D. P. BONATZ, MIEMBRO DEL JURADO EN REPRESENTACIÓN DE LOS CONCURSANTES EXTRANJEROS.

Generalidades.

El que no hayan sido enviados más que doce trabajos, a pesar de la cuidadosa preparación del concurso y la alta suma de 300.000 pesetas de premios, se debe a las extraordinarias condiciones exigidas. Un concurso de urbanización nunca debe ser más que un concurso de ideas. Los trabajos exigidos como presupuestos "incluyendo los movimientos de tierras, la construcción del alcantarillado, distribución de aguas, establecimiento de canalizaciones para el alumbrado, servicio eléctrico, pavimentación y aceras", y la condición de "perfiles longitudinales de todas las vías proyectadas en escalas de 1 : 2.000 para las distancias y de 1 : 200 para las alturas y las secciones transversales, también en escala de 1 : 200 en que aparezcan todos los servicios que hayan de establecerse en ellas", son condiciones propias para un proyecto de ejecución y no para un anteproyecto. Un exacto cumplimiento de estas condiciones supone en el concursante un gasto inútil de unas 10.000 pesetas y un trabajo inútil de meses.

El estudio previo de comprobación de estos trabajos con las bases del concurso, hecho por la Oficina de Urbanización, puso de manifiesto que *ningún* trabajo cumplió exactamente con las bases; por lo cual tuvo que ser declarado desierto el concurso, a pesar de ser admirable algunas de las realizaciones presentadas. El Jurado creyó, además, que, dada la calidad de los trabajos, la cantidad de 300.000 pesetas debía ser repartida en concepto de indemnizaciones.

A continuación vamos a tratar de presentar las circunstancias del concurso.

La variedad de las zonas de extensión.

El crecimiento de una gran ciudad nunca se verifica de una manera concéntrica; por lo tanto, el plano de extensión no debe tener forma concéntrica. Las condiciones son varias:

Según la configuración del terreno, accidentado o llano.

Según la clase de construcción, densa o diseminada, ordena o no.

Según el uso de la construcción, vivienda, industria o espacio libre.

Según las comunicaciones por los medios de tráfico.

Norte y Nordeste.

Cuando se estudia, según dichos puntos de vista, la periferia de Madrid se encuentra en la zona Norte una zona ideal para la vivienda desde el Hipódromo hasta Fuencarral. El terreno sube lentamente desde 680 a 730 centímetros. Son posibles buenos medios de tráfico. El nuevo eje principal a lo largo de la prolongación de la Castellana permite construcciones compactas de siete plantas. A los lados disminuirá la densidad y la al-

tura. Los límites por el Oeste están determinados primeramente por Tetuán de las Victorias y más allá por los valles laterales del Manzanares. La construcción densa se extenderá por los altos, en parte, hasta el Canal de Isabel II. Más allá y en los valles laterales será más apropiada la construcción diseminada (proporción entre edificio y solar, 1 : 10).

Hacia el Nordeste y Este tiene la extensión de Madrid un límite natural en el *Abroñigal*. Esta línea es de una importancia extraordinaria para la ordenación orgánica de la extensión de Madrid. Desde Fuencarral hasta Vallecas tiene una longitud de unos once kilómetros y un desnivel de 130 metros, no siendo la pendiente en ningún punto superior al 2 por 100. Como vía de rodeo, tiene el *Abroñigal* gran importancia, tanto para autos y mercancías, como para usos militares, en caso de que se uniera, a través de los ferrocarriles del Sur, con la carretera de Cádiz. No sería, sin embargo, acertado considerar la vía del *Abroñigal* únicamente como vía de tráfico; siendo límite entre la construcción organizada de la ciudad y la diseminada de los suburbios, es la zona apropiada para grandes espacios libres. La anchura mínima del espacio libre debiera ser de 100 metros. En los puntos más anchos irían desde luego mejor las escuelas, edificios públicos de todas clases, campos de juego para niños, etc. En el fondo del valle, después de terraplenado, la vía de tráfico, no precisamente en el eje, sino a un lado, y el cruce de las vías radiales importantes, salvado con viaductos.

La gran extensión entre la prolongación de la Castellana, *Abroñigal*, paseo de Ronda, hasta la nueva Plaza de Toros, es, como hemos dicho, la principal zona de extensión para viviendas de distinta clase. Hay enclavados en ella pequeños núcleos, como Prosperidad, Guindalera y Colonias de Casas baratas, que son obstáculos para la ordenación de los trazados. Es necesario disponer el espacio para una gran vía radial a través de estas zonas. La diagonal López de Hoyos, que comunica el barrio de la Prosperidad y que en una línea llega hasta Hortaleza, está muy bien de situación y dirección y debe ser ensanchada. Es necesario abrir una vía a través de la Guindalera. En Chamartín de la Rosa hay que estudiar en qué forma deben conservarse las vías existentes, como la carretera de Alcobendas, y cuáles deben ser las nuevas vías. Al tener en cuenta lo existente y la configuración del terreno, hay que desistir de los trazados rectangulares, siendo siempre necesaria una cierta ordenación. Hay que desechar los laberintos de calles que presentan algunos de los anteproyectos del concurso.

La zona mencionada es tan grande que permite las formas más distintas de viviendas. Las zonas más densas deben acercarse a la prolongación de la Castellana, y las diseminadas al arroyo *Abroñigal*.

Este y Sudeste.

Al este del Retiro hay aún muchos solares disponibles del plano urbanizado trazado. Aquí es más cuestión de una reforma del sistema de construcción que del trazado del plano. La defectuosa ordenación de los medios de comunicación ha detenido hasta ahora el desarrollo de esta zona. Con las bases de calle de O'Donnell, avenida de Menéndez Pelayo y paseo de la Reina Cristina, es posible, sin embargo, la ordenación de las comunicaciones.

La solución propuesta en el proyecto número 12 con un túnel bajo el Retiro (de 1.400 metros de longitud) para servir una zona pequeña, no es admisible.

El desarrollo del lado oriental de la ciudad aumentará si la estación de Arganda se lleva al otro lado del Abroñigal. El extremo Sur actual del paseo de Ronda (calle del Doctor Esquerdo) debe unirse a Menéndez Pelayo-María Cristina, a lo largo de la vía férrea de Arganda y a la parte profunda del Abroñigal. La primera de estas vías viene a ser horizontal, y la segunda con una pendiente del 5 por 100. La construcción compacta debe terminar en el paseo de Ronda. Las laderas del Abroñigal muestran ya hoy grupos de casas aisladas. El aprovechamiento del sudeste del Retiro está dificultado por los terraplenes de 20-25 metros que hay sobre la colonia de la Regalada. Sería una ventaja para el aspecto de la ciudad la separación por una faja verde de los edificios altos de arriba y las casas aisladas del valle.

En el Sudeste presenta la desordenada construcción del Puente de Vallecas dificultades para un desarrollo conveniente. (Véase en "Vías radiales" el descongestionamiento del Pacífico y rodeo del Puente de Vallecas.)

El Sur.

El sur de Madrid, la zona más grande, a lo largo de los ferrocarriles, es la más apropiada para la industria. Los poblados de alrededor, Puente de Vallecas, Vallecas, Entrevías, Villaverde, Carabanchel Alto y Bajo, son los puntos de partida naturales para la vivienda obrera. Las fábricas deben instalarse en los puntos bajos, a lo largo de los ferrocarriles, y las viviendas en los puntos altos. También aquí es necesaria una ordenación, la disposición de los límites, la fijación de los espacios libres, en especial a lo largo del Manzanares. El concurso sólo puede dar en esto orientaciones. En cuanto a la ordenación definitiva, debe ser consecuencia de un estudio de la oficina de Urbanización ajustado a su plan.

Sudoeste y Oeste.

Mientras Madrid se desenvuelve hacia el Sur con pendiente suave de modo que están cubiertas las edificaciones, tiene el terreno tantas pendientes hacia el Sudoeste y Oeste que casi está completamente libre. La separación aquí existente entre lo alto y lo bajo es el encanto característico del Madrid antiguo, que fue concretado en cuadros como "La Pradera de San Isi-

dro", de Goya, o los luminosos de Beruete. Mucho se ha estropeado después de aquellos cuadros; el conservar el encanto de la ciudad en esta zona es una cuestión de estética de primer orden. Las necesidades estéticas están claras. Hasta qué punto son realizables no lo puede juzgar quien no está dentro de la cuestión. Los bajos del Manzanares deben quedar libres en la zona Sudoeste y Oeste, en especial la pradera de San Isidro y las vertientes bajo los imponentes muros de los cementerios. Debe ser dulcificada con plantaciones la dureza del canal de hormigón que encauza el Manzanares. Las orillas deben tener paseos con plantaciones. Si se construye en el valle, nunca debe ser, como actualmente sucede a veces, con casas de siete pisos. Es muy de lamentar que las fábricas de electricidad y gas estén completamente bajo San Francisco el Grande; estas fábricas no deben aumentar de ninguna manera. De gran importancia son los edificios en la misma pendiente; los viejos y tranquilos edificios de la Cuesta de las Descargas dan el tono de cómo deben ser llenados los huecos; también aquí deben ser limitadas las alturas.

Las laderas debajo del Palacio Real hasta el parque del Oeste no ofrecen problema por ahora. La Ciudad Universitaria sigue el acertado principio de disponer los edificios en las partes altas, dejando libre la vista hacia el valle.

La vista hacia el Noroeste y Norte está estorbada por los edificios de diez plantas de la avenida de la Reina Victoria. Si se sigue este sistema, la vista Norte de Madrid quedará completamente cerrada y cubierta.

Nuevas vías radiales.

Estas se dividen en dos grupos. Las primeras son de importancia y situación limitadas, como López de Hoyos, que comunica la Prosperidad o la penetración de la Guindalera hasta Canillas. Las segundas, las nuevas vías radiales, tienen otra significación: tienen por objeto el salvar los pequeños y mezquinos suburbios que rodean Madrid, sofocándolo. Es posible rodear el Puente de Vallecas si, desde la Glorieta de la Reina Cristina, se traza una vía paralela al Pacífico; ésta atravesaría con poca pérdida de nivel el Abroñigal por un viaducto, pasar junto al Puente de Vallecas y alcanzar la carretera de Valencia más allá. (Véase proyecto número 6.)

De la misma manera es posible rodear por el Norte con una prolongación recta de la calle de Alcalá desde la nueva Plaza de Toros. También es posible un rodeo de las Ventas por el Sur, prolongando O'Donnell entre las Ventas y el cementerio, hasta alcanzar la carretera de Barcelona.

De gran importancia son las vías radiales que descongestionan los Puentes de Toledo y Segovia. Una ampliación de dichos puentes los destruiría como monumentos históricos. Los proyectos 4 y 6 proponen, para descongestionar el Puente de Segovia, un nuevo puente más bajo, cuya situación viene determinada por el valle al norte del cementerio de San Justo. La vía entonces rodea las edificaciones hasta llegar a la carre-

tera de Extremadura. Por el lado de la ciudad llega la nueva vía hasta la Puerta de Toledo.

El Puente de Toledo puede ser descongestionado en la misma forma por un puente aguas abajo. El proyecto número 6 toma como punto de partida del mismo la Puerta de Toledo y el paseo de los Olmos; el proyecto número 4 toma el trayecto paseo de Santa María de la Cabeza-paseo del Canal.

Es lamentable que el puente recientemente terminado junto al Matadero no esté en línea recta con el paseo de las Delicias-carretera de Cádiz. Varios concursantes consideran necesario un nuevo puente en esta dirección para poder seguir en línea recta el gran eje Norte-Sur de Madrid.

De gran importancia es la nueva vía radial que atravesará la Ciudad Universitaria, uniendo la carretera de La Coruña con el norte de Madrid.

La vía radial más importante es, sin embargo, la prolongación de la Castellana.

La nueva Castellana.

Las circunstancias de esta vía son extraordinariamente bellas, y lo propuesto en el proyecto número 6 indica cómo debe situarse. En la zona Norte, entre el hotel del Negro y Fuencarral, usa el autor la carretera existente. Entre el Hipódromo y el hotel del Negro hay una longitud de 2.500 metros y un desnivel de 45 metros. Este tramo está trazado en línea recta, ordenado rítmicamente y formando un espacio libre. El contraste entre el paseo de cuatro kilómetros de Atocha-Hipódromo, con quebrantos frecuentes, y este espacio rigidamente ordenado, ha de ser extraordinario. El que llegue después a la Castellana, llena de cambios de alineaciones, a esta simple y rígida perspectiva, tiene un gran espectáculo con los edificios que se ordenan a los lados y en suave pendiente se alzan, recortándose sobre el cielo. El que viene de fuera contempla la ancha faja que desciende lentamente y tiene a sus pies la ciudad; esa es la impresión de Madrid, impresión que puede no haya en ninguna otra ciudad del mundo.

Es el gran momento para Madrid, que tiene que decidir si va a hacer una calle como cualquier otra o el corazón de la moderna España.

De gran valor son, en el proyecto número 6, las vías transversales que son recogidas en el eje principal. De este modo se reduce el número de cruces y el tráfico puede ser mucho más rápido.

Reforma interior.

No era la reforma interior la misión del concurso; por eso, las soluciones presentadas deben ser sólo consideradas como ideas. También es claro que no es mejor el proyecto que tiene más penetraciones, sino aquel que se limita a las imprescindibles.

Propuestas como la del proyecto número 1, que convierten todo el casco antiguo, a la manera de Le Corbusier, en un jardín con rascacielos aislados, no es necesario discutirlos. En casos aislados puede pensarse en la sustitución de edificios aislados por otros de gran altura; pero no es ésta la manera de resolver el problema de Madrid.

Para comprender en pocas palabras el problema, puede decirse que las principales carreteras deben llevarse hacia el centro por amplias vías, ya a la Puerta del Sol o a la plaza Mayor, y es teóricamente claro que estas vías deben unirse por anillos.

La vía anular existente, A. Aguilera-Sagasta-Génova, en el Norte, y las rondas de Segovia-Toledo-Atocha, en el Sur, no son suficientes para ese objeto, porque están demasiado lejos del centro y toda la vida comercial se verifica dentro de dicho anillo. El anillo Sur, ronda Atocha-Toledo-Segovia, está a 1.250 metros del centro y tiene grandes diferencias de nivel; la ronda de Segovia termina 40 metros bajo el nivel de la ciudad en el valle, o sea que no es propiamente una vía de anillo.

La más imperiosa reforma en el casco es una gran vía sur, que una con la gran vía al norte de la Puerta del Sol. Las calles de Atocha y Toledo, que al llegar al centro se pierden, deben ser recogidas en un anillo y desviadas.

El punto más meridional de la vía Sur debe ser la plaza del Progreso; al Oeste, plaza de Isabel II-plaza de Santo Domingo-plaza del Callao. Al Este, una unión en la plaza Platería Martínez tendría las menores dificultades. Una penetración diagonal por la plaza de las Cortes-plaza Cánovas del Castillo, sería, sin embargo, de mayor valor.

Es necesario un estudio especial para ver la conveniencia, una vez establecido el anillo, de apartar completamente los tranvías de la Puerta del Sol, dejando en ella solamente el "Metro", "autos" y peatones. (En Viena está el centro de la ciudad aislado en esa forma.) Entonces la gran vía debiera tener tranvías. Esta cuestión no está claramente planteada en el concurso. La solución radical del proyecto número 4, que quita en la Puerta del Sol el tráfico Norte-Sur, tanto para "autos" como para tranvías, sería realizable cuando a los dos lados de la plaza hubiera vías Norte-Sur con capacidad suficiente para el tráfico, circunstancia que no cumple el proyecto.

Para la reforma interior no ha dado el concurso nada importante sobre lo ya propuesto en el proyecto municipal de 1904. También figura en este proyecto la importante línea Norte-Sur, prolongación de Bravo Murillo, partiendo una penetración de la glorieta de San Bernardo, por detrás de la Universidad, junto a la plaza de España, por la calle de Bailén, San Francisco el Grande, y, después de otra penetración, alcanza la Puerta de Toledo.

La zona de reforma más necesaria y difícil es el extremo superior de las calles de Segovia y Toledo. El corte profundo de la calle de Segovia dificulta cualquier ordenación de esta zona. La importancia de esta calle disminuye, aunque no desaparece, con el nuevo puente sobre el Manzanares junto al cementerio de San Justo. (Véanse los proyectos 4 y 6.) El proyecto 2 propone, en el gran desnivel entre la calle de Bailén y la profunda Segovia, una espiral construida sobre la cuesta de la Vega. También esta propuesta debe ser considerada sólo como una sugerencia.

Varios anteproyectos llevan vías de 35 metros de an-

chura a la bifurcación de Gran Vía y Alcalá, punto donde ya actualmente presenta el tráfico grandes dificultades. Por cuestiones de tráfico debe desistirse de esta solución. Para todo el tráfico Norte-Sur es aún eie principal la calle de Bravo Murillo. Una gran parte de este tráfico será luego absorbido por la nueva Castellana. Entonces hay que ver si la Gran Vía se gestionará antes de hacer una paralela hacia el Norte, como propone el proyecto número 4. Los bulevares podrían descongestionar más la Gran Vía y también están bien situados para absorber el tráfico que se dirija a la nueva vía diagonal de la Ciudad Universitaria.

Los ferrocarriles.

Es de importancia fundamental la solución del problema de los ferrocarriles. La circunvalación proyectada, que une los suburbios que rodean Madrid, favorecerá la descentralización de la ciudad. A lo largo de esta línea se establecerán nuevos núcleos de viviendas y de industria. Para la nueva línea de Burgos está planeada una estación hacia las Cuarenta Fanegas, con una superficie aproximada de 1.000 metros cuadrados. Se introduce en los terrenos más aptos para la vivienda, entre la prolongación de la Castellana y el Abroñigal, uniéndose de una manera inorgánica a la red de vías e impidiendo que el aspecto de la región sea completamente agradable. Todos los anteproyectos parten de la base del citado anteproyecto en lo que se refiere a la estación central y la de mercancías.

Para la ciudad, como organismo, sería conveniente el convertir la estación de Atocha en estación central, ampliándola considerablemente. La nueva línea de Burgos sería en este caso solamente de tránsito, con apeaderos en Fuencarral, Chamartín, Hipódromo, Retiro, hasta la estación de Atocha. Sería necesaria en Fuencarral una estación de mercancías en conexión con dicha línea y con la de circunvalación.

En el caso en que, sin embargo, fuera necesaria la estación central en el Norte (ya porque la de Atocha no pudiera ampliarse o porque fuera más económico que la ampliación el hacer otra de nueva planta; que la ordenación de los trenes y el régimen del tráfico así lo exigieran) debería llevarse mucho más al Norte y separar la estación de viajeros de la de mercancías. La máxima anchura para una estación de viajeros es de 300 metros, y de mercancías, 400. Junto al hotel del Negro tiene la Castellana un quebranto, y allí empieza la horizontal y allí concurre la vía principal actual de los Cuatro Caminos.

En esta articulación debiera desenvolverse, como plaza de estación, una plaza transversal; aquí tiene la estación de viajeros una situación orgánica con el plano de la ciudad.

La estación de mercancías no debe estar dentro de la ciudad, sino al borde de la misma. La base apropiada para ella debiera ser la vía del Abroñigal. La estación debiera estar fuera, al este del Abroñigal. Por la vía del Abroñigal puede, desde este punto, llegarse fácilmente a todos los de la ciudad.

No pudiendo los concursantes saber hasta qué punto

habría de disminuir el tráfico de las demás estaciones, en especial Príncipe Pío, y las dos pequeñas de mercancías del sur de la ciudad, al hacer las nuevas estaciones. Estas cuestiones debe estudiarlas la Oficina de Urbanización, conjuntamente con las Compañías de ferrocarriles, así como también la posibilidad de quitar los viajeros de la estación de las Delicias y convertirla solamente en estación de mercancías. En todo caso es de desear que la situación de las nuevas estaciones y la vía de circunvalación se formen en un plan unificado.

El ferrocarril de Arganda, de vía estrecha, debería pasar, al extenderse la ciudad hacia el este, al otro lado del Abroñigal.

Espacios libres y clase de construcción.

Los espacios libres que han de servir al común no deben disponerse sin regla ninguna, sino ordenarse con cierta ley. El proyecto número 6 muestra una clara comprensión de los espacios libres a lo largo de la nueva Castellana y el Abroñigal, con comunicaciones transversales. Además hay pequeños espacios libres repartidos por los distintos barrios. Muy de desear sería el aprovechar para jardín de niños las verdes praderas sobre el depósito del Canal, junto a la calle Bravo Murillo.

El aprovechamiento de las parcelas es en Madrid más intenso que en los demás países de Europa. La intensa luz permite habitar casas con estrechos patios, que en los países del Norte serían inhabitables. El aprovechamiento intensivo trae consigo el aumento de precio de los terrenos. Por esta razón y por razones sociales, es de desear que para el tránsito sea una construcción menos densa, que evite el que pueda haber viviendas junto a estrechos patios de luces.

En este sentido presenta el proyecto número 6 valiosas soluciones. Con el sistema propuesto de construcción en fila, cuyas cabezas están únicamente comunicadas por el tráfico, permite que los espacios intermedios se destinen a campos de juego de los niños. La proporción entre la superficie construida y libre debe disminuirse. En los parques urbanizados, de un tercio, debe ser lo más un quinto, y en ciudades y jardines aún menos.

Esto es sólo una parte de las cuestiones dependientes del *Planeamiento*. Las cuestiones de organización, que son por lo menos tan importantes, son imposibles de juzgar por un extranjero (la legislación necesaria, las posibilidades de realización, las posibilidades de una política del suelo por el Ayuntamiento, que actualmente casi falta por completo, hasta qué punto es necesaria una ampliación del término municipal, o si es suficiente la cooperación con los Ayuntamientos colindantes, y muchas más).

El concurso ha traído gran cantidad de sugerencias; pero el trabajo propiamente dicho empieza ahora. Sólo puede ser llevado al éxito cuando a la Oficina de Urbanización, inteligentemente dirigida, le preste el Ayuntamiento su cooperación e impulso. Ya se han producido bastantes trabajos previos y teorías; ahora deben seguir los hechos.

P. BONATZ