

RECONSTRUCCIÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE REGIONES DEVASTADAS Y REPARACIONES

RECONSTRUCCIÓN

REDACCION Y ADMINISTRACION: DIRECCION GENERAL DE REGIONES DEVASTADAS Y REPARACIONES
MINISTERIO DE LA GOBERNACION.—MADRID

S U M A R I O

Portada: Palacio Real de Madrid.

Organismos del Nuevo Estado: La Junta de Reconstrucción de Madrid	2
Plan de accesos de Madrid, por Jesús Iribas, Ingeniero.....	5
Orientaciones de arquitectura en Madrid, por Luis Moya, Arquitecto.	10
La unidad urbana de Madrid, por Gaspar Blein, Arquitecto....	16
Reconstrucción.	24
El "Madrid Histórico" debe evocar el genio y el poder de nuestro pueblo, por Mariano García Cortés.....	28
La ordenación de las zonas adoptadas de Madrid, por Pedro Bidagor, Arquitecto	35
Aspectos industriales de la ordenación de Madrid, por A. Martínez de Lamadrid, Ingeniero industrial	45

AÑO I • NUMERO 7 • DICIEMBRE 1940 • PRECIO DEL EJEMPLAR **3** PESETAS
SUSCRIPCION ANUAL: ESPAÑA E HISPANO' AERICA, 30 PESETAS. OTROS PAISES, 50 PESETAS

ORGANISMOS DEL NUEVO ESTADO

JUNTA DE RECONSTRUCCIÓN DE MADRID

Dedicado el presente número de RECONSTRUCCIÓN a estudiar diversos temas referentes a la capital de la Nación, nos ha parecido conveniente reproducir casi totalmente, como intruducción del mismo, un artículo aparecido ya en otro número de la Revista, para que pueda servir de recordatorio a nuestros lectores sobre la misión encomendada a la Junta de Reconstrucción de Madrid, creada por disposición de 27 de abril de 1939.

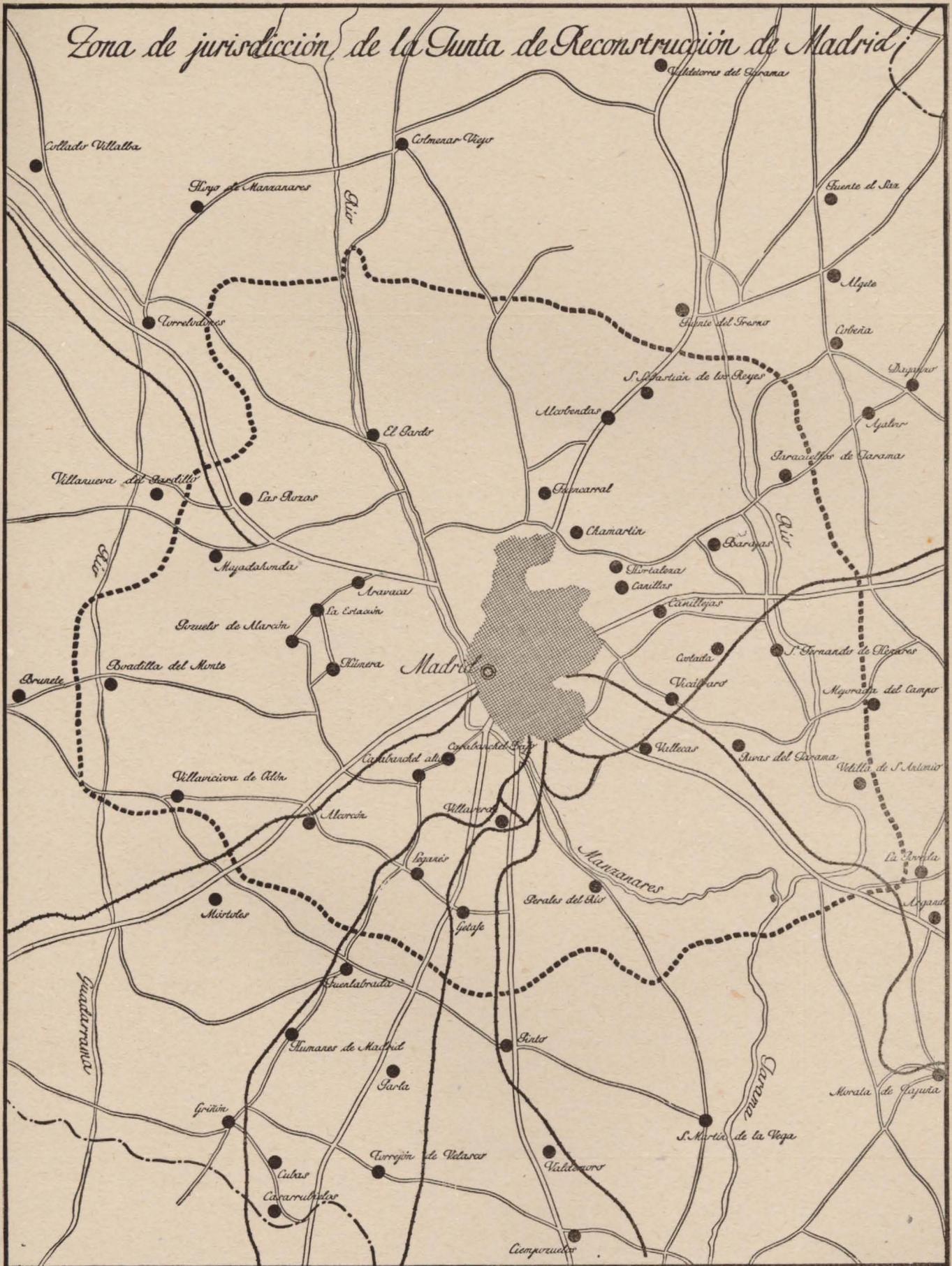
“Las primeras Ordenanzas municipales que tuvo Madrid datan del 1612, habiéndolas mandado publicar y pregonar el Rey Felipe IV. El Municipio se ha preocupado de hacer cumplir dichas Ordenanzas en el interior de la ciudad, pero no así en sus arrabales de puertas afuera, motivo por lo cual la Villa se ha ido expansionando en el desorden más caprichoso, que aún se deja sentir en nuestros días.

Carlos III, en la segunda mitad del siglo XVIII, engrandece Madrid con importantes edificios públicos, transforma el paseo del Prado, abre el de la Florida y se preocupá en resolver lo referente a los accesos a la capital. En tiempos de Isabel II, el Municipio regulariza el trazado de algunas calles y plazas y abre nuevos paseos, como el de la Castellana, actualmente Avenida del Generalísimo, y el de la Cuesta de la Vega.

Por Decreto de 8 de abril de 1857 se dispone el plan de ensanche, y pocos años más tarde se aprueba el anteproyecto del ingeniero D. Carlos María de Castro, que, con ligeras variaciones, es el que se ha venido siguiendo hasta el momento presente. En 1864 se dictan reglas para edificaciones del interior y de la zona del ensanche, y es en 1888 cuando se ordena por Real decreto que “el Ayuntamiento estudiará con toda urgencia el trazado de vías para el extrarradio, así como sus alineaciones y rasantes, para que, en armonía con las aprobadas para el ensanche, que le son contiguas, coloque a estos suburbios no sólo en condiciones de buena e higiénica urbanización, sino de que en su día puedan ser ampliación del ensanche aprobado”, y que una vez sancionado, “no se permita construcción alguna que no se sujete a las alineaciones y rasantes generales aprobadas”. ¡Lástima que tan sabia y previsora disposición no haya sido aplicada de la manera continua que su espíritu requería!

Por Ley de 17 de diciembre de 1896 se ordena que se haga un plan de urbanización del término municipal de Madrid, a base de un círculo cuyo radio no excediera de 8 kilómetros a partir de la Puerta del Sol. En diferentes épocas trata el Ayuntamiento de Madrid de dar cumplimiento a lo legislado, y por fin, en 1907, crea una sección en la Dirección de Vías Públicas con la misión de realizar los estudios pertinentes, bajo la dirección del también ingeniero D. Pedro Núñez Granés. Se acuerda el estudio de la prolongación de la Castellana; se redactan diferentes proyectos, bajo una ahincada campaña de prensa, y por último, en 1916, o sea al cabo de diez años, se encarga al antes dicho ingeniero de hacer el proyecto definitivo.

Zona de jurisdicción de la Junta de Reconstrucción de Madrid



Durante la época de la Dictadura se constituyó una nutrida Comisión, en la que llevaba la voz de la técnica urbanística el arquitecto D. José López Salaverry, autor de los proyectos de ampliación de la glorieta de la calle de Carretas, plaza de Santo Domingo, Puerta Cerrada y Gran Vía. El Ayuntamiento encomendó por esa época a una ponencia la fijación de un plan general de extensión y reforma, con la visión del conjunto que requería el aumento de los núcleos del extrarradio y la transformación de los medios de transporte.

En 1929 se convoca un concurso internacional entre ingenieros y arquitectos para redactar el plan de reforma interior, urbanización y extensión de Madrid, realizando la Oficina técnica municipal una magna labor en la información de este concurso, que es fallado en 1930, con la declaración de dejarlo desierto en lo que a adjudicación de premios se refería, si bien el Jurado propuso la concesión del total de la consignación, en calidad de indemnización, a los trabajos que por su estudio habían sido seleccionados, propuesta que fué aprobada por el Ayuntamiento en enero de 1931.

Posteriormente, el Ayuntamiento prescinde de todos estos trabajos y crea una Oficina Técnica Municipal, a la que se le encarga la redacción del proyecto definitivo de reforma interior y ensanche de Madrid, proyecto que, una vez redactado, fué expuesto en el Museo Municipal, instalado en el edificio del antiguo Hospicio de Madrid, y al que se presentaron multitud de reclamaciones, que ni una sola fué resuelta ni nada se decidió.

En 1933, el Ministerio de Obras Públicas, sin contar para nada con el Ayuntamiento de la Villa, crea la Oficina de Accesos y Extrarradio, al frente de la cual se coloca al arquitecto premiado en primer lugar en el Concurso internacional antes mencionado. Esta Oficina inicia la prolongación de la Castellana, las plazas de los nuevos Ministerios, el ensanche de la Cuesta de las Perdices, el del Puente de Segovia y el del Puente del Rey, así como el túnel a lo largo de la Castellana. Todas estas obras no respondían en modo alguno a un plan de conjunto preconcebido y estaban en ejecución el 18 de julio de 1936.

Del análisis de todo lo expuesto se desprende el continuo tejer y destejer en este problema, cuya solución estriba en ordenar todos los estudios realizados, aprovechar lo que convenga de cada uno y redactar, bajo una sola dirección, un plan definitivo, que sirva para resolver durante un plazo de muchos años todo lo que a urbanización, ensanche y accesos a la capital de España se refiera. Así debió entenderlo el Ministerio de la Gobernación al dictar la Orden de 7 de octubre de 1939, en la que se ratificaba la del 27 de abril y se encomendaba a la Junta de Reconstrucción de Madrid formular el proyecto de urbanización de la capital y de un extrarradio, cuyos límites están señalados en el plano que se publica.

La Junta de Reconstrucción de Madrid tiene como Presidente nato al Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación, y como Presidente efectivo al Director general de Regiones Devastadas, formando parte de ella el Director general de Arquitectura, el Director del Instituto de la Vivienda, el Fiscal superior de la misma, el Gobernador civil, el Presidente de la Diputación y el Jefe provincial de F. E. T. y de las J. O. N. S.; el Ayuntamiento está representado por su Alcalde y por el Presidente de la Comisión de Fomento, y completan la Junta representantes de los Ministerios del Ejército, Obras Públicas, Hacienda, Agricultura e Industria y Comercio.

La Junta tiene como asesora una Comisión Técnica, que, presidida por el Director general de Arquitectura, está integrada por técnicos de todos los organismos representados en la misma y de los Municipios del extrarradio, y para la redacción de los oportunos proyectos funciona una Oficina Técnica, que depende de la Dirección General de Regiones Devastadas, y en la que trabajan técnicos de todas las especialidades que tienen relación con el problema."

De la labor realizada por la Junta y sus organismos auxiliares es prueba bien patente la serie de trabajos que se publican en el presente número y los que en lo sucesivo irán apareciendo, respondiendo todos ellos a un plan ya perfectamente perfilado y que dentro de muy breve plazo ha de poder convertirse en realidades que harán que la capital de España adquiera la prestancia y decoro que le corresponde, sin tener nada que envidiar a las capitales de otros países.



PLAN DE ACCESOS DE MADRID

Uno de los primeros y más importantes problemas que ha tenido que estudiar la Comisión de Reconstrucción de Madrid, ha sido el de los accesos de la Capital, ya que en gran parte dependía de estos su futura ordenación.

Los actuales accesos, salvo el de la carretera de La Coruña por la Ciudad Universitaria, son insuficientes, sucios, pobres e indignos de una Capital. Es preciso que Madrid tenga accesos de Imperio, amplias arterias que pongan en comunicación fácil el corazón de España con el resto de la Nación. Sin embargo, al proyectar grandes avenidas resultan presupuestos muy elevados, quizá incompatibles con el criterio de economía y restricción impuesto por la guerra. Por esta razón se han proyectado accesos amplios, pero de posible realización.

Lo primero de todo ha sido preciso fijar la sección de las vías de acceso en relación con el tráfico que han de soportar, teniendo en cuenta que los coches deben marchar, según el reglamento de la circulación, a una distancia en metros por lo menos igual a la velocidad que lleven en kilómetros por hora, resulta que la capacidad de cada circulación es casi constante cualquiera que sea la velocidad a que marchen los coches. Esta capacidad es de unos 900 coches por hora, o sea un coche cada cuatro segundos, independiente de la velocidad de los vehículos.

El ancho de cada circulación se fijó hace bastantes años en los Congresos de Carreteras en tres metros, ancho que es ya insuficiente para el tráfico de

los actuales camiones y autobuses por tener estos cada vez mayores gálibos y circular con mayores velocidades. Sin embargo, como al aumentar el número de circulaciones disminuye la probabilidad de que se crucen simultáneamente todos los vehículos de mayores dimensiones, hemos adoptado la anchura fijada en el Congreso, de tres metros para cada circulación y cuatro circulaciones para cada dirección de la carretera.

La capacidad máxima de estos accesos será pues de 3.600 coches por hora en cada sentido. Habrá, sin embargo, que prever una circulación menor para caso de avería o estacionamiento de coches y como, por otra parte, no van a pasar todos con la regularidad supuesta, se puede calcular la capacidad de la pista en 2.500 coches por hora, suficiente para Madrid en un plazo de bastantes años.

Estas anchuras de los accesos (que se han proyectado pensando también en una futura red de autopistas de España) se limitarán a unos 12 ó 15 kilómetros del centro de la población, disminuyendo el número de las circulaciones en los puntos más convenientes, hasta llegar a las carreteras actuales.

Además de estas cuatro circulaciones en cada dirección, tendrán los accesos de Madrid dos pistas para bicicletas de 1,50 metros de anchura y unos paseos laterales para peatones, de cinco metros. Por último entre las dos pistas de circulación habrá un seto central de 1,50 metros, con plantaciones bajas que hacen más agradable la carretera y que además

evitan en gran parte el deslumbramiento producido por los faros. La sección normal de la carretera es la que se indica en el croquis, y esta sección se ha adoptado para todos los accesos y vías de circunvalación de Madrid.

Además de la anchura indicada, tendrán los accesos a Madrid las siguientes características, de acuerdo con la reciente Instrucción oficial de carreteras: radios mínimos de curvas, 500 metros; pendiente máxima, 5 por 100. Con estas características se consigue siempre un trazado agradable y cómodo. Todavía hay que agregar el acuerdo de la Comisión Técnica de suprimir en los accesos y cinturón de Madrid todos los pasos a nivel.

Vamos a estudiar ahora con detalle la reforma de cada uno de los accesos actuales.

Carretera de Madrid a Francia por Irún.—Esta carretera tiene como primer inconveniente en las proximidades de la capital la travesía del pueblo de Fuencarral, que es peligrosa, y ya dentro de Madrid es también muy malo el paso por Tetuán de las Victorias, con todo el mercado callejero, el tranvía, los carros de la basura, etc., que hacen este acceso antiestético e incómodo en extremo.

En el nuevo acceso proyectado se suprime la travesía del pueblo de Fuencarral y se enlaza la actual carretera desde el lugar donde está situado el "Hotel del Negro", que es precisamente donde se desvía la carretera para entrar en el barrio de Tetuán de las Victorias, con el Paseo de la Castellana, lográndose así una magnífica entrada a Madrid.

Estas obras de prolongación del Paseo de la Castellana, con 100 metros de anchura de explanación, las está realizando ya la Jefatura de Obras Públicas, y pronto estará terminado este acceso.

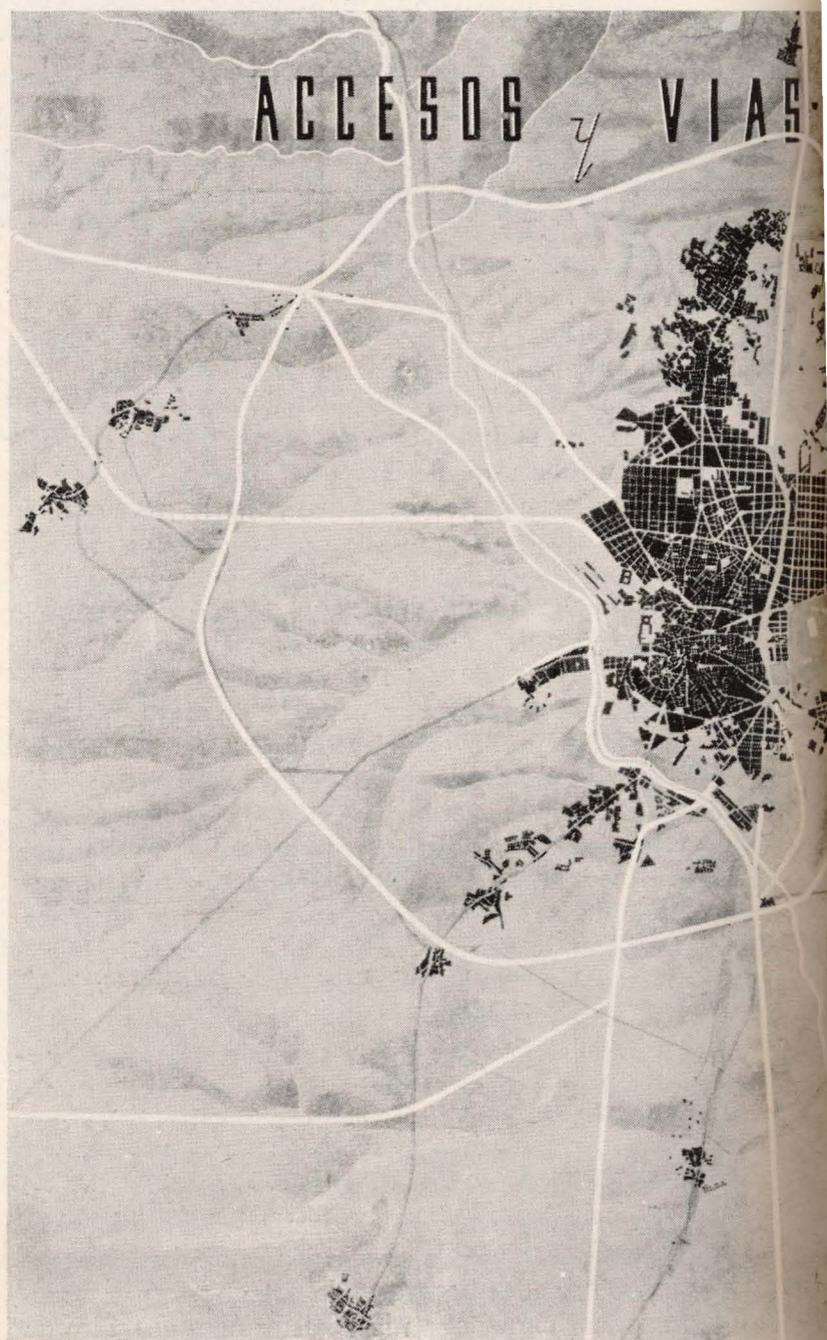
La actual carretera hasta el "Hotel del Negro" queda como calle formando parte del Plan de Urbanización de Madrid.

Carretera de Madrid a Francia por La Junquera. El actual acceso de esta carretera es uno de los peores de Madrid. Ya la travesía de Canillejas es un obstáculo serio y un grave peligro para la circulación; más cerca de Madrid, el paso por las Ventas es verdaderamente terrible, a causa de los puestos de mercado, el tranvía que va hasta Canillejas marchando con mano contraria a la de los coches, el paso de los cortejos mortuorios, etc. Hay que recordar además, que este es el único acceso que tiene el aeropuerto de Barajas, cuyo tráfico es de importancia y ha de serlo mucho más en lo sucesivo.

Para obviar estos inconvenientes, se proyecta la prolongación de la calle de María de Molina, salvando el barrio de la Prosperidad mediante una curva suave y graciosa que destaca al mismo tiempo todas las bellezas del paisaje, hasta empalmar cerca

de Ciudad Lineal con la prolongación en recta de la calle de Alcalá a partir de la actual Plaza de Toros, vía que tendrá carácter urbano, y ya juntas estas dos importantes arterias atravesarán la Ciudad Lineal por un paso inferior que se emplazará en el final de la calle de José del Hierro. Esta nueva arteria se prolonga, según se indica en el croquis, hasta empalmar con la actual carretera en el km. 9, pasando el pueblo de Canillejas, con lo cual se suprime la travesía de este pueblo.

Además de la prolongación de María de Molina y de Alcalá, se proyecta también la prolongación de la calle de O'Donnell, cruzando con paso superior, como las anteriores, la vía del Abroñigal, de la que luego hablaremos, y sube al Norte de la Necrópolis hasta empalmar con la actual carretera en el kiló-



metro 10,500, de donde parte precisamente el acceso directo al aeropuerto de Barajas.

Con este acceso y los anteriores, la carretera de Madrid a Francia por la Junquera y el aeropuerto de Barajas quedan perfectamente servidos.

La actual carretera se utilizará para el tráfico local de Canillejas y las Ventas.

Carretera de Madrid a Castellón.—La actual carretera adolece de inconvenientes muy parecidos a los de la anterior. Primero la travesía del pueblo de Vallecas, y más cerca ya de Madrid, el paso por el Puente de Vallecas y toda la calle del Pacífico, con un intenso tráfico de barrio, aumentado con el ocasionado por el gran número de almacenes emplazados en las proximidades de esta vía.

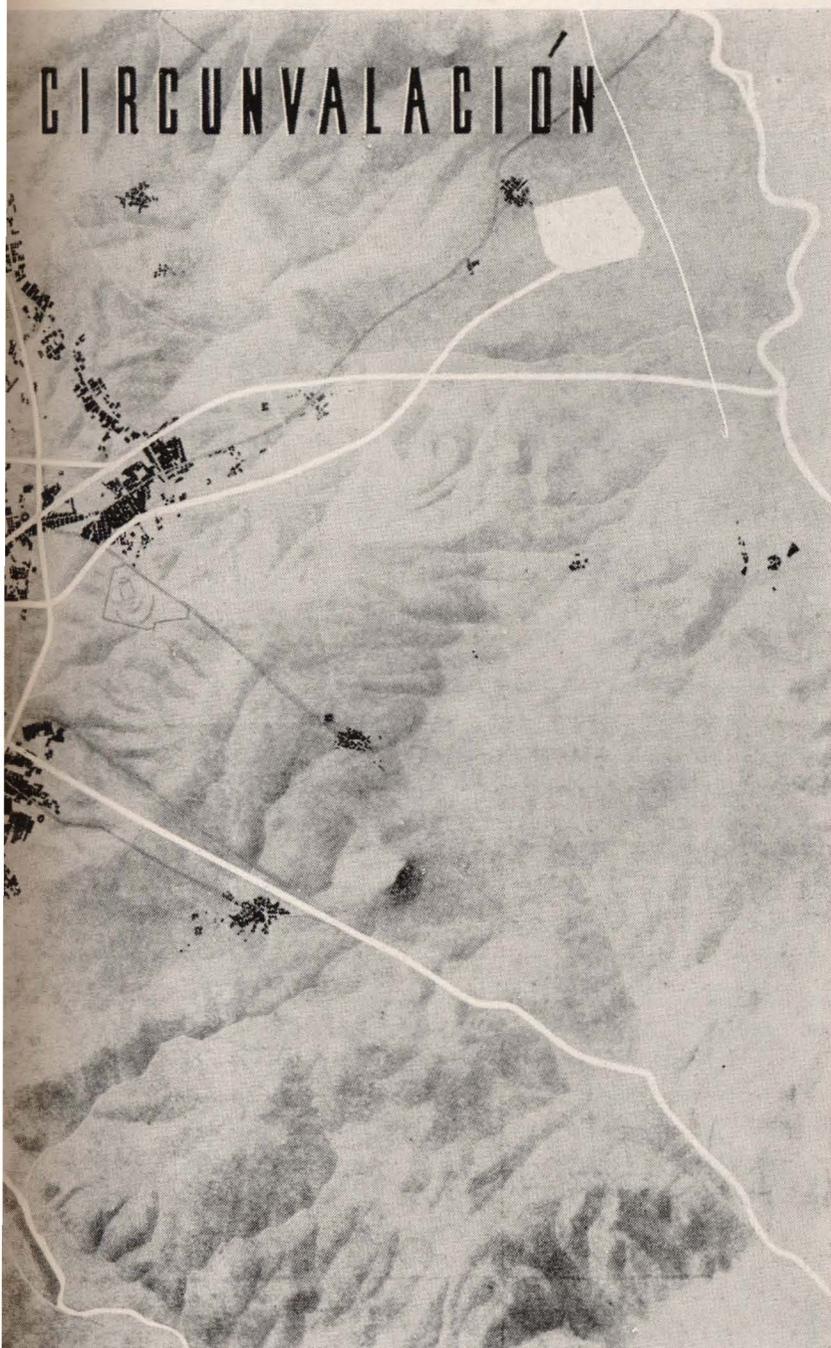
En el nuevo plan de accesos proyectado se aprovecha la Avenida que está construyendo el Canal de Isabel II, cuyo primer trozo coincide con el actual Paseo de Ramón y Cajal. Sigue luego una magnífica recta hasta el VI depósito, donde se desvía la carretera siguiendo un trazado muy suave que se indica en el croquis, y salvando el pueblo de Vallecas, empalma con la carretera general en el km. 9.

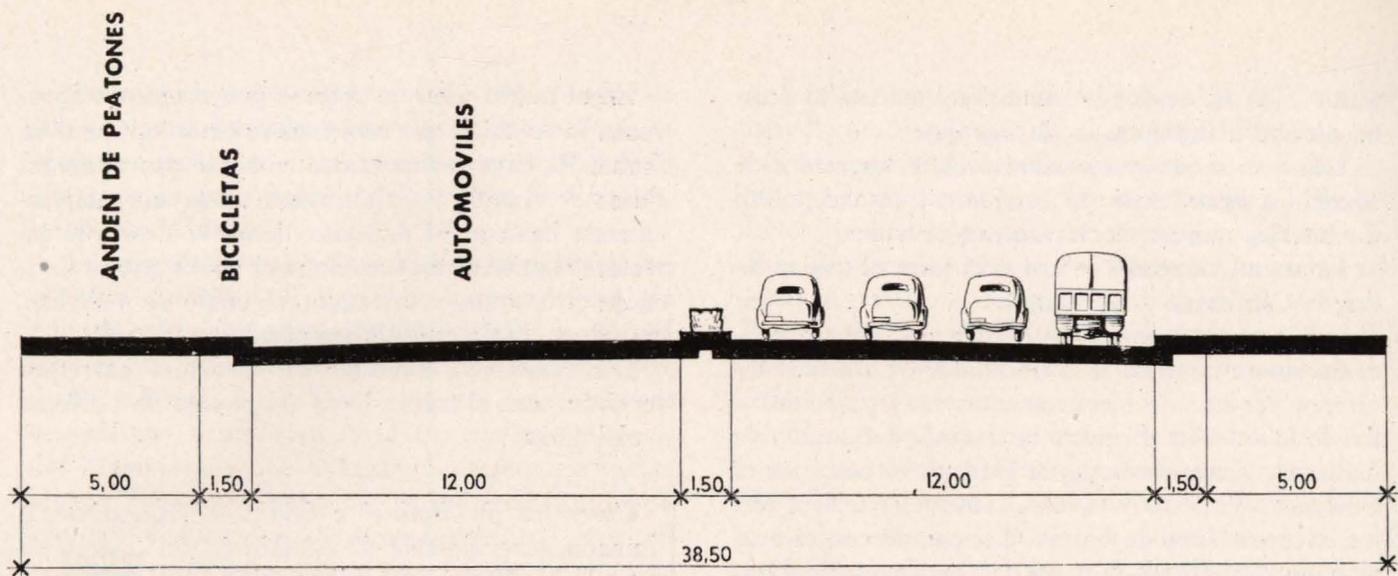
Los primeros kilómetros de la actual carretera servirán para el tráfico local del pueblo de Vallecas y el Puente.

Carretera de Madrid a Cádiz.—Esta carretera, llamada generalmente de Andalucía, no tiene a su entrada en Madrid más obstáculos que los pasos a nivel de Villaverde en los kilómetros 9 y 10 y el de las líneas de Portugal pasado el kilómetro 5; ya dentro de Madrid, el trozo que hay que recorrer de la calle de Antonio López, el paso por el puente de la Princesa, que recoge el tráfico del barrio de Usera y su enlace hasta la plaza de Legazpi, constituyen un alargamiento innecesario de este acceso, siendo preferible prolongar el Paseo de las Delicias hasta empalmar con la actual carretera, con lo que se logra un trazado perfecto. Es ésta, sin embargo, una obra muy costosa, porque hay que atravesar el río Manzanares y varias vías de ferrocarril por medio de un paso superior. Para dejar perfecto este acceso habría que realizar, además de esta obra, las de supresión de los pasos a nivel que hemos citado y del ensanche del Paseo de las Delicias, hasta 100 metros, por ejemplo; lográndose así con los Paseos de Recoletos, Castellana y prolongación de ésta, una avenida magnífica que atraviesa Madrid de Norte a Sur.

Como el ensanche del Paseo de las Delicias es una obra muy costosa, a pesar de estar poco edificado uno de los lados del Paseo, y la pendiente de esta calle es más fuerte de lo que conviene a un acceso importante de Madrid, se está estudiando la posibilidad de prolongar la Castellana y Recoletos enlazando Atocha con la carretera de Andalucía y el cinturón de Madrid, según la línea de trazos indicada en el plano. Este acceso sería uno de los más agradables de Madrid y desde luego tiene grandes posibilidades, pero está supeditado a otros planes, especialmente al de ordenación ferroviaria.

Carretera de Madrid a Toledo.—La entrada en Madrid de esta carretera es también muy mala, por la serie de casuchas construídas a lo largo de la misma, hasta el puente de Toledo, y la insuficiencia de este puente para todo el tráfico que se concentra. Pero aunque se resolviera el paso del Manzanares por este punto (es uno de los estudios que está terminando ahora la Oficina Técnica), no quedaría este acceso en buenas condiciones, ya que para entrar en





la Capital hay que pasar por el Madrid antiguo o seguir por las Rondas hasta la Plaza de Atocha.

En el nuevo acceso proyectado se desvía la carretera de Toledo a partir del kilómetro 4 y llega al Puente de Praga, donde enlaza con el Paseo de Santa María de la Cabeza, de 30 metros de anchura, lográndose así una gran mejoría de este acceso.

Carretera de Madrid a Portugal.—La entrada en Madrid, viniendo por esta carretera, es una de las más difíciles, a causa del gran desnivel que existe entre las últimas edificaciones de Madrid y el Manzanares. Por otra parte, el paso por el Puente de Segovia conduce al Madrid antiguo con toda la enervada de calles estrechas y tortuosas que hacen inadmisibles la entrada a Madrid por este punto.

En el nuevo acceso se desvía la actual carretera desde el kilómetro 13, en las inmediaciones del pueblo de Alcorcón, y siguiendo aproximadamente el arroyo de Butarque, enlaza con la carretera de Toledo hacia el kilómetro 6, uniéndose por consiguiente este acceso al que antes hemos detallado.

Además de esta solución se propone, con carácter secundario, la desviación por la Casa de Campo de la actual carretera de Extremadura, para evitar la travesía del barrio de este nombre, empalmando con la carretera de Castilla, desde donde se puede entrar en Madrid por el Puente del Rey y Cuesta de San Vicente. Esta desviación, que se ejecutará muy en breve, tiene también importancia porque sirve para todo el tráfico de Cuatro Vientos, Boadilla del Monte y San Martín de Valdeiglesias.

Carretera de Madrid a la Coruña.—Esta carretera es la única que tiene un acceso agradable a Madrid. Desde la Puerta de Hierro, por la magnífica avenida de la Ciudad Universitaria, por la que se llega inmediatamente a los bulevares y a la Gran Vía, hoy Avenida de José Antonio, que puede considerarse como centro de Madrid.

Existe además un doblado de esta carretera, a

partir del kilómetro 9, con la carretera llamada de Castilla, y que constituye también un buen acceso.

No parece necesario modificar esencialmente este acceso a Madrid; sin embargo, en el Plan de Ordenación General, se prevé un monumento a los Caídos en el Monte de Garabitas, con una gran explanación para concentraciones y, a su lado, el gran Estadio de Madrid y otros campos de deportes. Por esto se ha previsto una avenida magnífica, que enlaza la fachada de Madrid con el Monumento a los Caídos, en la cual se realizarán los desfiles y actos conmemorativos de la gran epopeya española.

Ya en el Monte de Garabitas, parece lógico prolongar esta vía futura, de carácter más bien espiritual y romántico, hasta San Lorenzo de El Escorial. Pero como todo esto corresponde a planes futuros, nos limitamos a marcar de trazos la posibilidad de esta última arteria que constituiría, por antonomasia, el acceso imperial de la Capital.

Cinturón de circunvalación de Madrid.—El cinturón de circunvalación tiene por objeto unir los accesos principales sin necesidad de entrar en la población, limitar Madrid y tener una vía desde la cual se destaquen todas las bellezas de la Capital.

El cinturón de Madrid se compone esencialmente de tres partes: Avenida del Abroñigal, que como puede verse en el plano, es una vía natural de comunicación entre Norte y Sur de Madrid, limitando perfectamente la población por este lado, análogamente a lo que sucede al Oeste con el río Manzanares. Esta arteria tiene gran importancia, ya que ha de recoger todo el tráfico ocasionado por la zona industrial situada al Sur de Madrid, así como el de las estaciones de Fuencarral y Chamartín. Queda así enlazado el Sur con el Este y Norte de Madrid.

La segunda parte del cinturón la constituye el enlace del final de la Vía del Abroñigal desde Chamartín con la carretera de La Coruña, en el punto donde arranca la carretera de Castilla.

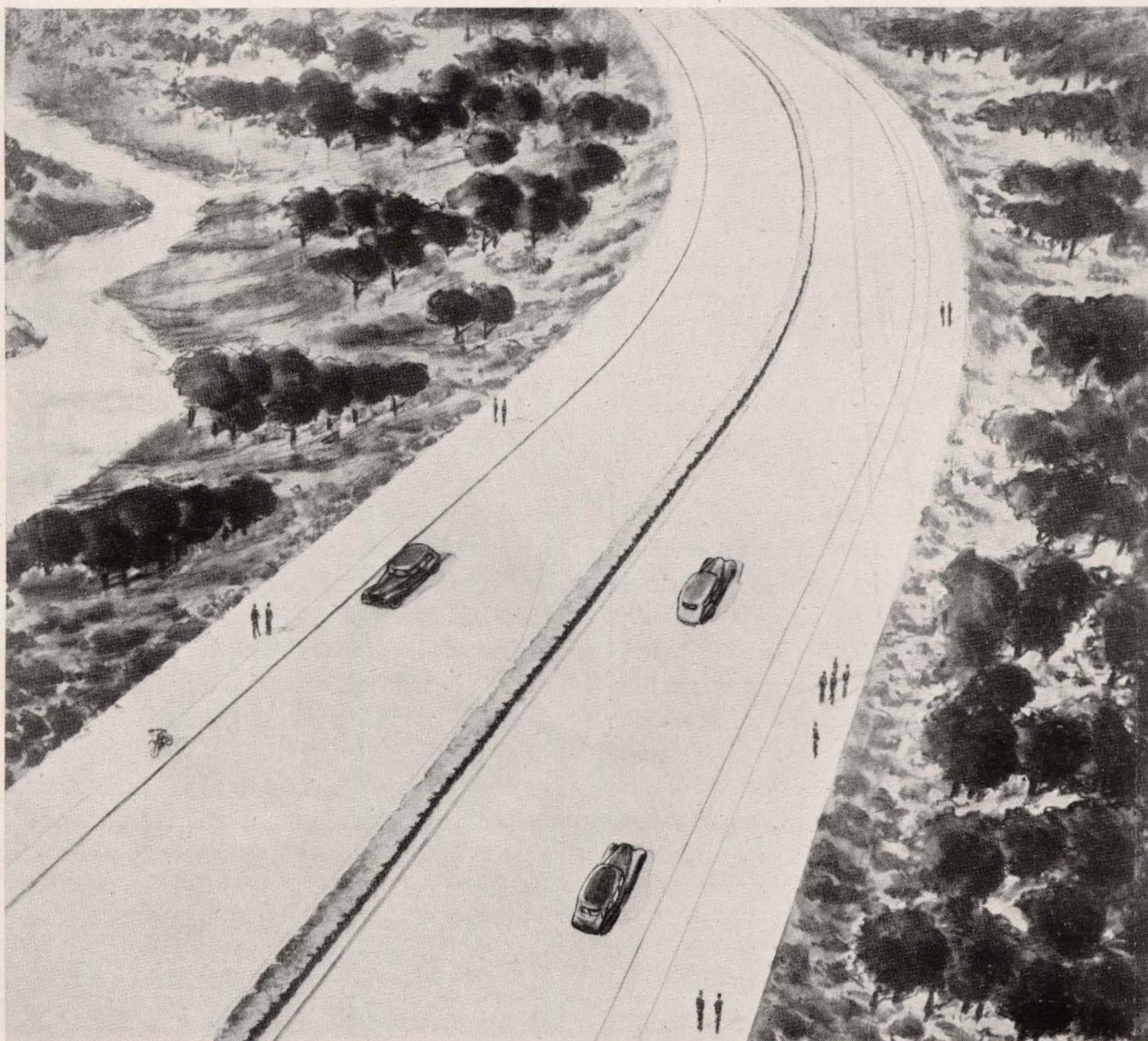
Esta vía pasa sobre el túnel del ferrocarril Madrid-Burgos, situado entre las dos estaciones de Chamartín y Fuencarral, cruza hacia el kilómetro 8 la carretera general de Madrid a Irún y pasando cerca del pueblo de Fuencarral, baja sencillamente por el arroyo de la Veguilla hasta el Manzanares, donde empieza otra vez a subir, envolviendo el nuevo Hipódromo, hasta llegar al final de la Cuesta de las Perdices. Esta parte del cinturón enlaza las zonas Este, Norte y Oeste. La tercera y última parte del cinturón se puede decir que está ya construída y basta mejorarla. Envuelve la Casa de Campo y pasa por los pueblos de Aravaca, Húmera, Cuatro Vientos y Carabanchel, desde donde va a empalmar con el principio de la vía del Abroñigal.

Falta una vía que enlace el Sur y el Oeste de Madrid sin pasar por la población, y por esta razón se ha proyectado también una arteria importante que

va desde la carretera de Andalucía y constantemente al lado del Manzanares, cruza a nivel el acceso del Puente de Praga, pasa más adelante por debajo del Puente de Toledo y cruzando con un nuevo paso a nivel el Puente de Segovia, enlaza con la carretera de Castilla y la de la Coruña. Esta vía que no se considera tan importante como las anteriores, tendrá solamente tres circulaciones en cada dirección, o sea una calzada de 18 metros, con un pequeño seto central y los paseos de bicicletas y peatones.

Este es, en síntesis, el Plan de Accesos de Madrid, para cuya confección se han tenido en cuenta todos los estudios anteriores y que creemos responde sin fantasías y sin lujos a las necesidades de la Capital, que ha de quedar así perfectamente servida en un plazo de muchos años.

JESÚS IRIBAS
Ingeniero.





El jardín del Caballo, en el Buen Retiro, año de 1778.

ORIENTACIONES DE ARQUITECTURA EN MADRID

Planteamiento del problema del estilo.—No crear un estilo, sino definirlo, ha sido el propósito; crearlo no se puede ni se ha podido nunca y hubiese sido pretensión infantil intentarlo y esfuerzo sin objeto el que se emplease en tal propósito. Pero siendo precisa la existencia de una cosa para definirla, ha sido necesario primero contemplar los edificios existentes de las varias épocas, hasta la actual, para deducir consecuencias después. Se ha observado que en Madrid el volumen de lo edificado últimamente es mucho mayor del que nos han dejado los tiempos anteriores, y ante este hecho se impone un método de estudio que, tomando como base esta edificación, remonte el curso de los años hasta las fuentes útiles del estilo.

La arquitectura existente en Madrid.—Ahora, en 1940, la arquitectura de los últimos tiempos de Ma-

drid nos ofrece un aspecto caótico, en que todas las modas posibles se mezclan como en una nueva Torre de Babel de los idiomas arquitectónicos. Se observan ejemplares de las modas en boga desde fines del siglo pasado: recién terminados, y hasta en construcción, hay edificios al modo grandilocuente y trasnochado de los croquis de Otto Rieth, otros a la manera de la escuela vienesa de Otto Wagner, muchos en el estilo de la Exposición de Artes Decorativas de París de 1925, bastantes de tipo americano como un saldo de desechos yanquis, y la última turbamulta de escorias procedentes del cubismo y racionalismo de Le Corbusier, de la Bauhaus y de todos los judíos del mundo. Al lado de ellos, copias serviles de estilo antiguo, “pastiche” del renacimiento y barroco españoles, de los Luises franceses y hasta del Tudor inglés y de las frías y falsas obras arquitectónicas de los clasicistas yanquis.

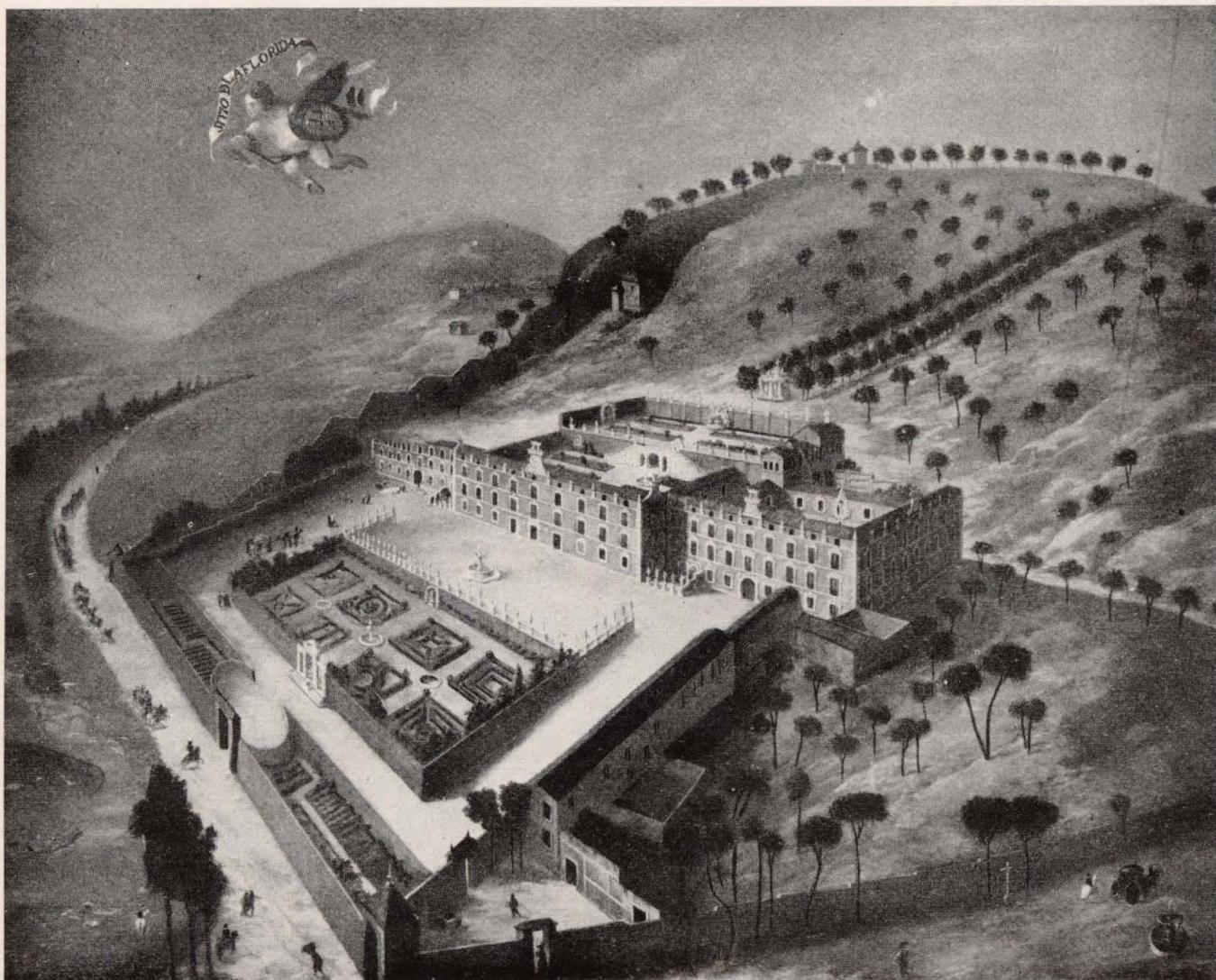
No todo es, sin embargo, desastroso, pues además existen esfuerzos meritísimos de ilustres arquitectos que en dura lucha con las dificultades del problema, esfuerzan su obra a seguir la tradición y si los resultados, aunque importantes, presentan defectos, quedan estos compensados por la nobleza de la intención y la fecundidad de la obra; en el estudio de sus virtudes y sus defectos está el futuro de una arquitectura tradicional.

La asimilación de lo ajeno y lo antiguo.—Tan grande invasión de los estilos lejanos, unos en el tiempo, otros en el espacio, inclinan a examen y a comparación: en otros tiempos, España ha recibido también estilos ajenos, o se ha vuelto a los propios de épocas anteriores. Pero una observación detenida demuestra que España poseía un poder de asi-

milación —poder de recepción y elaboración— en grado superior unas veces, mediano otras, pero siempre suficiente para considerar las aportaciones de lo ajeno y de lo antiguo como alimentos necesarios para la vida del estilo, siempre único en el cauce de una tradición no interrumpida.

En los últimos tiempos no ha sido así el poder de asimilación, y esta falta de capacidad del espíritu español durante los mismos, era signo terrible y seguro de una decadencia, cortada ahora gloriosamente. El espíritu español era impotente ante la inundación de estilos, y sucumbía debajo de ellos sin poder crear el propio; un corte en la invasión, como ha sido el experimentado en nuestra guerra de liberación, es la única medida posible en casos como este, y así explicaba un americano del Norte como había sido necesario cortar la inmigración en Esta-

La Florida, casa de campo del marqués de Castel-Rodrigo, conocida generalmente por la Montaña del Príncipe Pío, a fines del siglo XVII. Cuadro existente en Mombello, Italia.



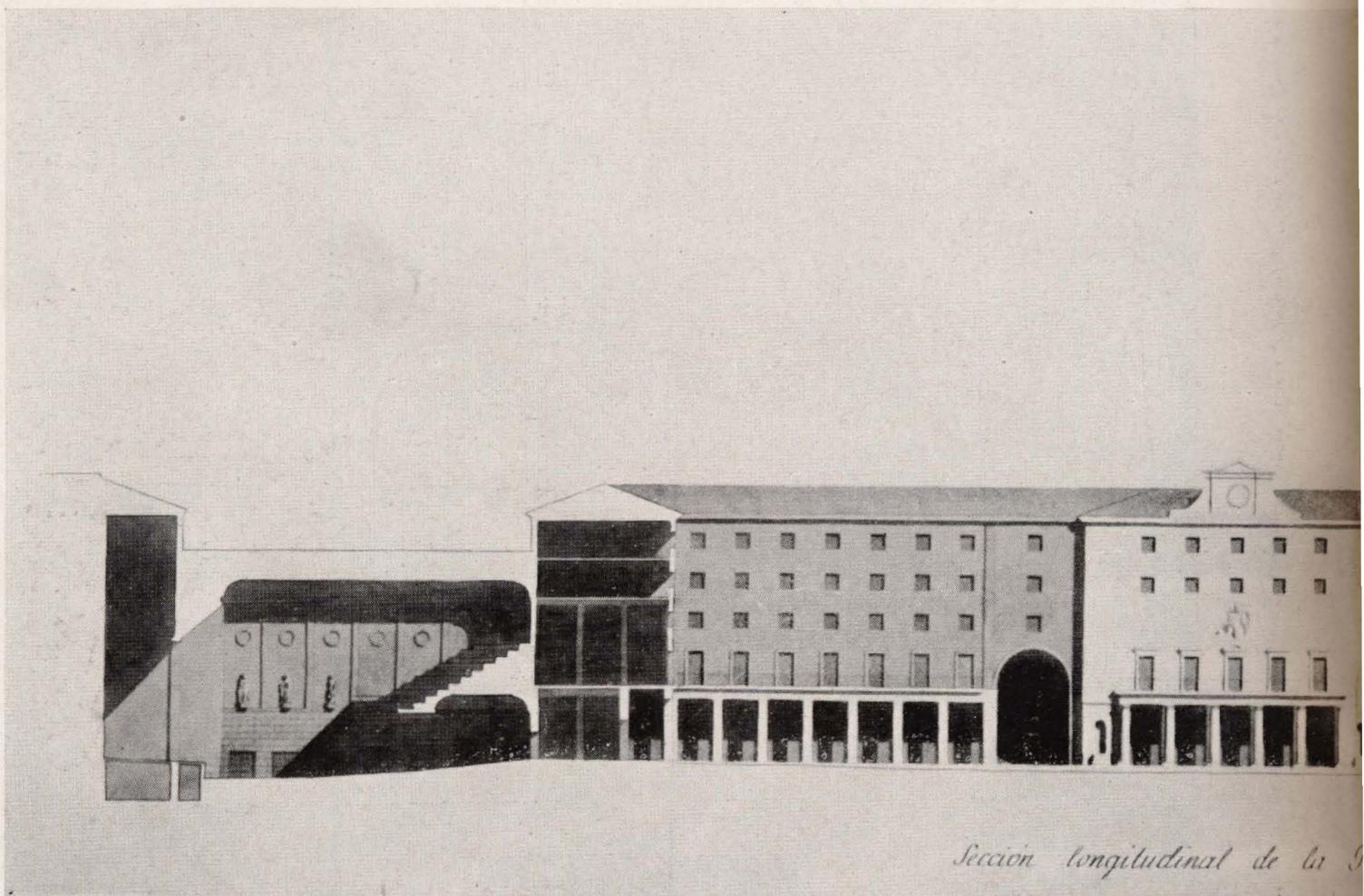
dos Unidos, cuando el país había perdido el prodigioso poder de asimilación que durante el siglo XIX había actuado sobre los recién llegados, haciendo que su segunda generación fuese completamente yanqui hasta en lo físico.

La tradición arquitectónica en su último momento útil.—Libres ahora del peso de la invasión de modas y siguiendo el ejemplo de los ilustres arquitectos que han hecho tradición, no “pastiche”, se plantea el problema de fondo de reanudar una tradición rota, y aunque duro, es exacto el calificativo de rota, pues por falta de poder asimilador, por debilidad espiritual y por falta de raigambre española, por ligereza y codicia de arquitecto y propietario, durante el siglo XIX la tradición se pierde rápidamente y todo queda a merced de las modas.

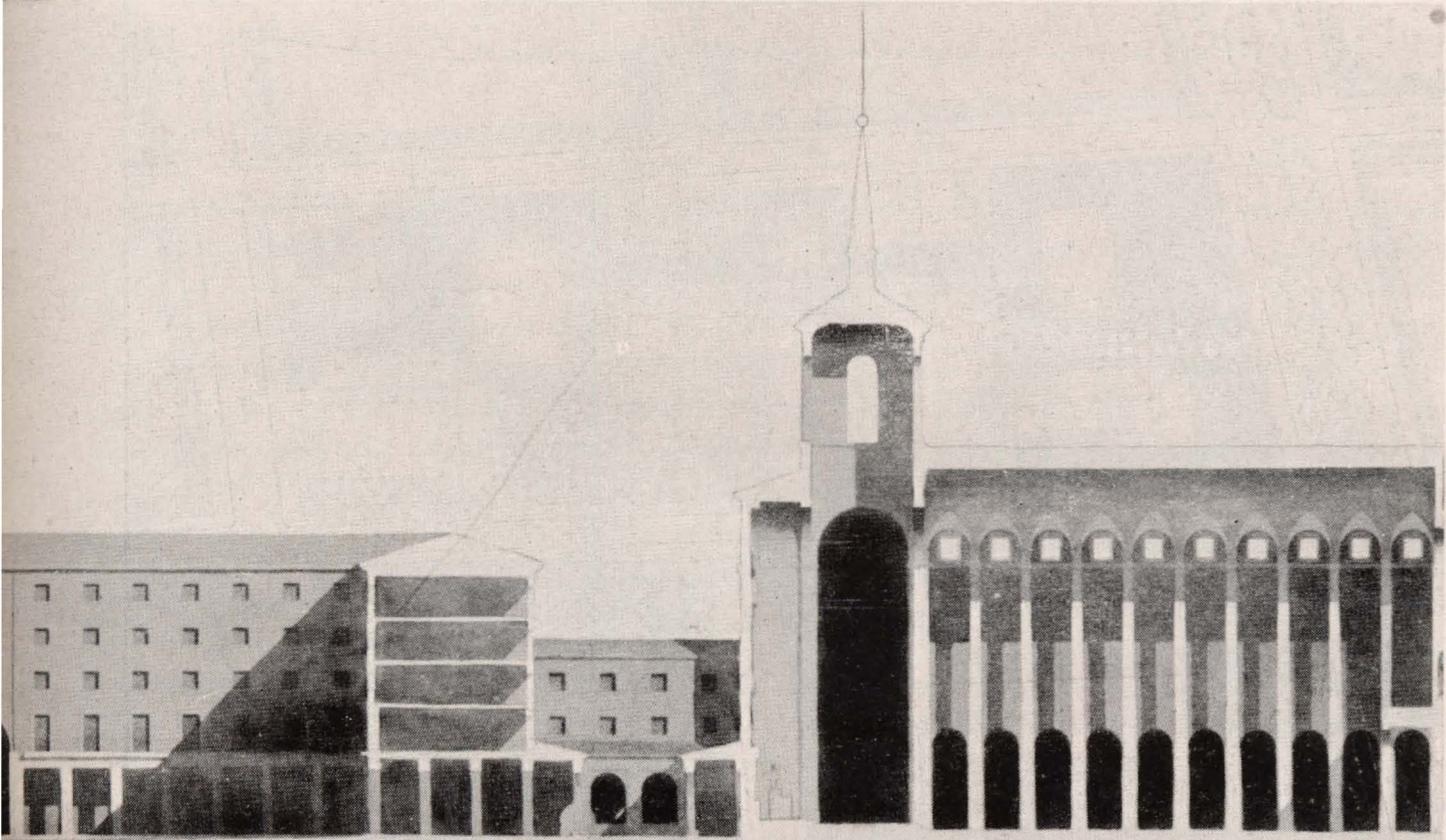
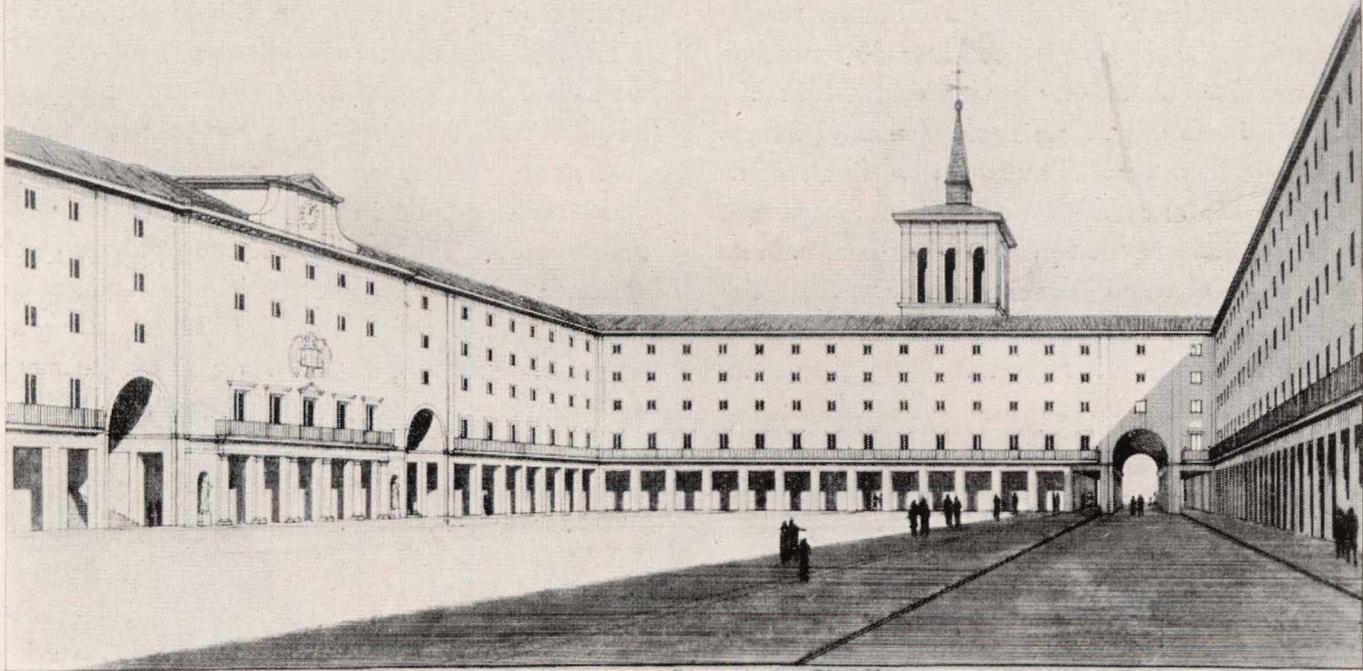
Tradición es la entrega o transmisión de una cosa, y ésta sólo puede recibirse del último poseedor, que en este caso es el grupo de arquitectos de mediados del siglo XIX, del que destacan Pascual, Co-

lomer y Jareño. Es tradición útil más inmediata de lo que indican los años transcurridos, pues casi todos los problemas modernos fueron ya planteados en aquel tiempo y aún mucho antes. Se habían producido desde fines del siglo XVIII nuevas condiciones sociales, económicas y técnicas. La entrada en escena de la burguesía liberal, precursora de la irrupción de los proletarios, requería ya una arquitectura para masas. Los nuevos programas arquitectónicos habían ya llegado a España: Teatros, Academias, Cementerios, Museos, Bibliotecas, Asambleas, Bolsas, Mercados, Cárceles y otros. La industria proporcionaba el hierro como estructura propia para los grandes espacios cubiertos que requerían los nuevos programas, ya que el primer puente de hierro data de 1779 (en Calbrookdale, Inglaterra) y el primer edificio con estructura metálica en pisos y cubiertas es la Bolsa de París, construida de 1808 a 1827.

El estilo de la época es consecuencia de Villanueva. Con elementos procedentes del extranjero,



Esquema de Centro Cívico en el Barrio de Argüelles.

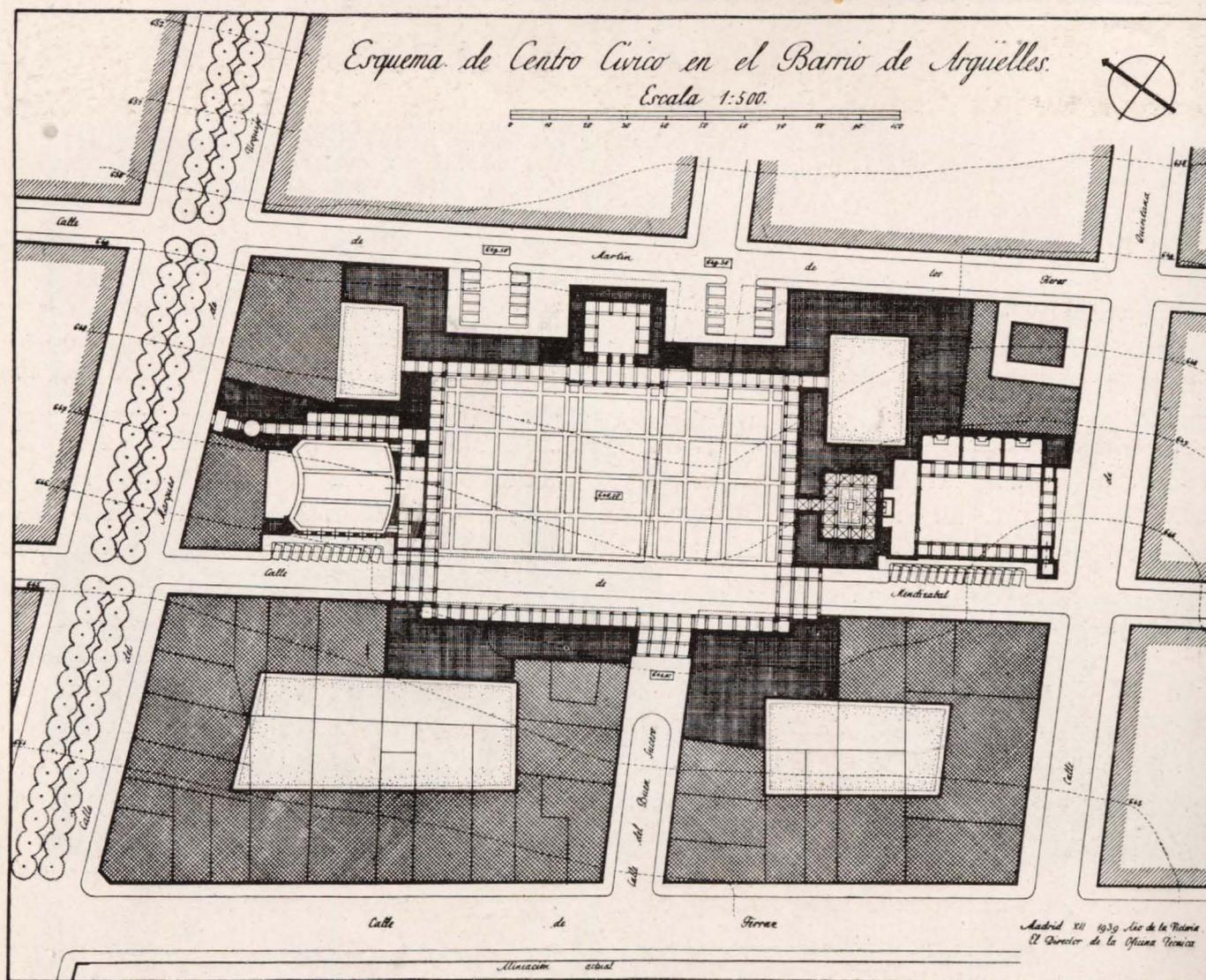


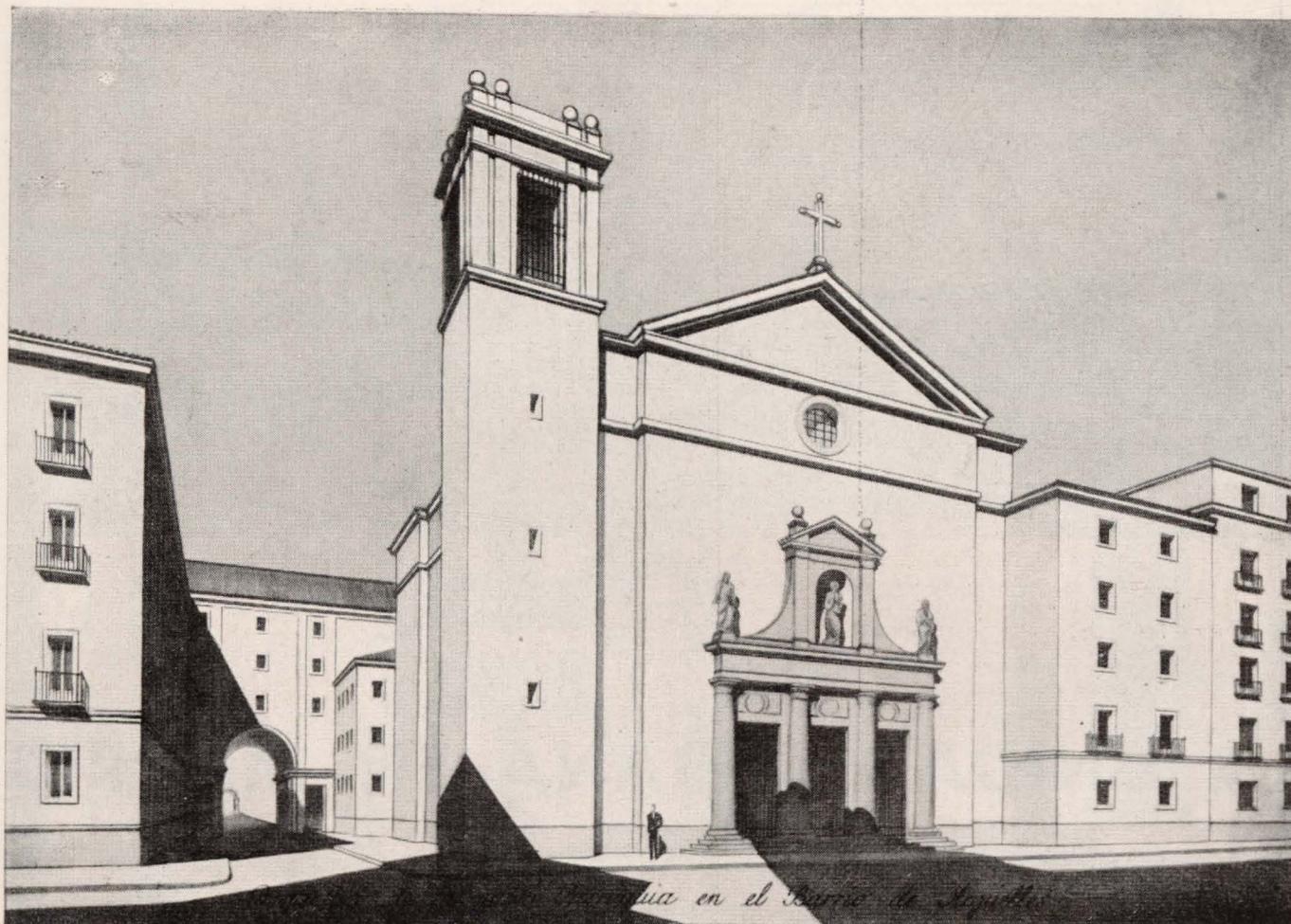
del Barrio de Argüelles

pero bien asimilados, y con preocupaciones arqueológicas por el gótico y el mudéjar, también asimiladas, se continúa el estilo de Villanueva, magnífico en la forma, de perfecto buen gusto aunque de fondo anárquico e individualista, al modo romántico del momento. No están exentos de reproches, pues si fueron los últimos buenos, con su anarquía, individualismo y autonomía, prepararon el camino libre para los mayores excesos que se siguieron en su siglo y en el actual; ya en continua decadencia se les siguió en su anarquía y liberalismo, pero no en su cultura y en su conocimiento del oficio. Recibir de ellos la tradición y limpiarla de su anacrónico romanticismo, es trabajo preliminar de su continuación.

La tradición en el momento actual; las limitacio-

nes actuales y el futuro.—Humildes principios ha de tener un trabajo restaurador de la tradición en el aspecto innovador y con tímidos ensayos ha de continuarse aquella, incorporándola los elementos procedentes de las nuevas condiciones sociales, económicas y técnicas, así como el nuevo sentido de forma nacido con aquellas. Los programas actuales, el método actual de trabajo y los nuevos materiales y medios de construcción, influyen bien en el curso de la tradición si de un modo paulatino se introducen en este organismo vivo. Método prudente es el de analogía con lo hecho a partir de Villanueva en la primera mitad del siglo XIX, en la cual, con gracia y talento, se asimilaban las nuevas condiciones; por ejemplo, el hormigón armado puede, para su empleo actual, ser comparado con el hierro tal como se empleaba en aquel tiempo, y lo mismo puede de-





Perspectiva de la nueva parroquia del Barrio de Argüelles.

cirse de los problemas arquitectónicos que plantea el Nuevo Estado; tan modesta actitud está justificada por la convicción de la actual inferioridad, respecto de aquellos maestros, en el sentido estético, en el conocimiento de la profesión y en la formación general; inferioridad claramente apercibida con un sencillo recorrido por las calles de Madrid. En cambio, convicciones y voluntades más sanas, y superiores en esto a las de los maestros, pueden tratar de continuar lo que en ellos hay de excelente, mejorando el fondo y el sentido.

En el caso de España, justificado está además introducir siempre el método de composición del Siglo de Oro como guía segura, ya que en tal época se resolvieron en España los problemas más importantes, excediendo de la arquitectura corriente para entrar en la composición de ciudades, y al menos, de grandes conjuntos. Incorporada en la corriente tradicional por Herrera la manera oriental —como una nueva vida de lo hispano-árabe más que como

una importación—, la italiana del momento más severo, y hasta el modo flamenco en algunos aspectos, adquiere aquella arquitectura medios riquísimos para satisfacer toda clase de programas que pueda requerir un gran Imperio, y es una verdadera arquitectura Imperial, como la de Roma antigua.

Los trabajos, hasta ahora en proyecto, de la Junta de Reconstrucción de Madrid, quieren, en resumen, continuar la tradición en un sentido estricto, con la vista puesta en nuestra arquitectura imperial. La experiencia que se deduzca de los primeros ensayos que se realicen, indicará lo que ha de hacerse para la solución de los problemas antes expuestos, sin olvidar que no se trata de llegar a soluciones finales, sino de continuar el curso siempre cambiante de una tradición arquitectónica viva, para la que sólo la muerte podría ser un final, como lo fué para la de los antiguos egipcios.

LUIS MOYA
Arquitecto.



LA UNIDAD URBANA EN MADRID

La Ciudad, en España, es una entidad orgánica con una misión determinada.

Sostenemos esta definición teórica y tajante contra todas las variedades que tienden a subordinar el destino de la Ciudad a un bienestar no menos teórico de sus habitantes. Las ideas políticas de Totalidad Nacional, que sabe y siente hacia donde va, reconquistadas en nuestra Cruzada de los mejores tiempos de la Historia Patria, nos dan como una consecuencia fácil esa definición que no dudamos de calificar ambiciosamente como española. Nadie va ahora a dudar que la comodidad y la vida de los españoles es cosa despreciable ante los destinos de la Patria. Las características de la Ciudad española han de ser por tanto estas:

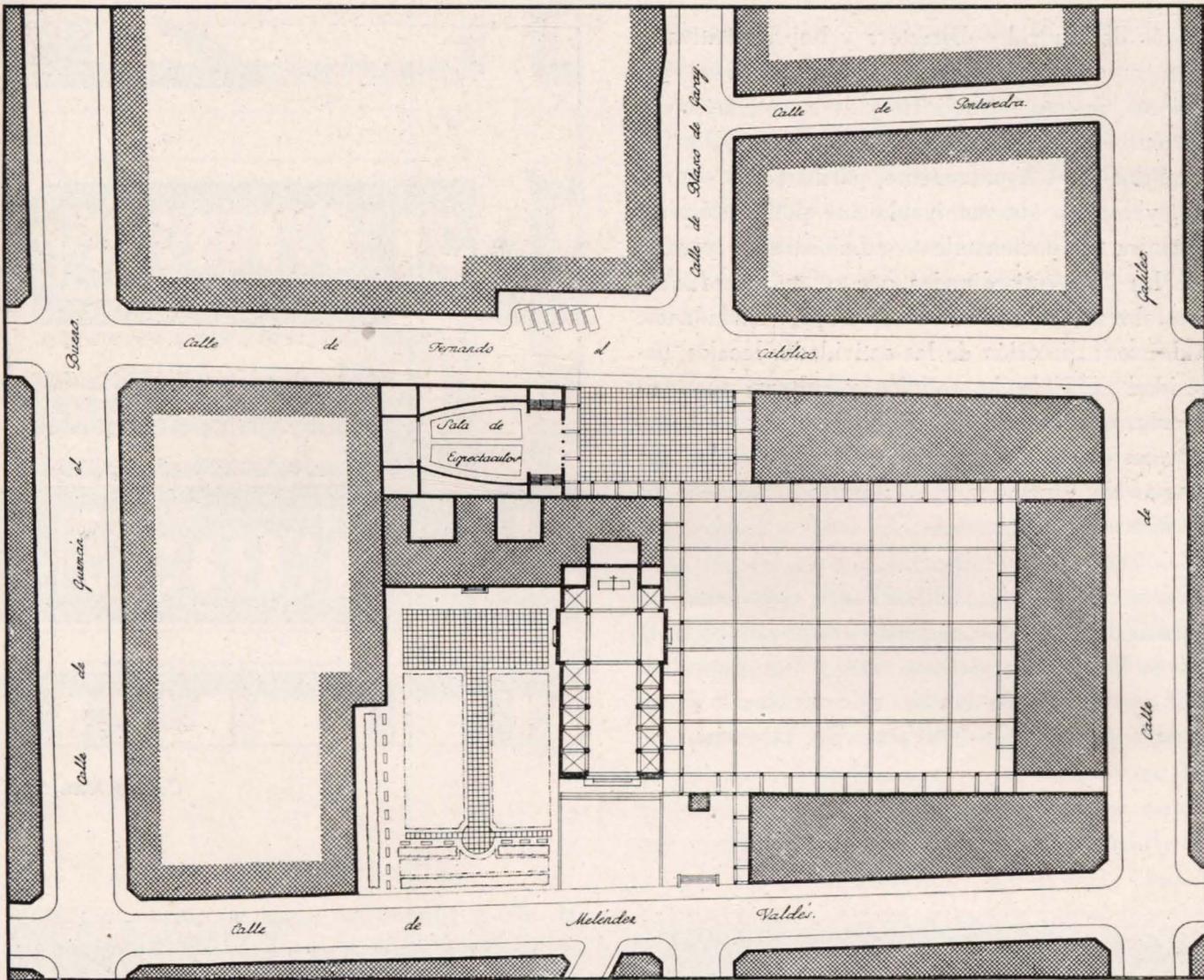
1.^a Desempeñar una misión, un papel subordinado al destino transcendente que Dios ha señalado a España.

2.^a Tener un ser de conjunto único, integrador de la variedad armónica de sus partes; y

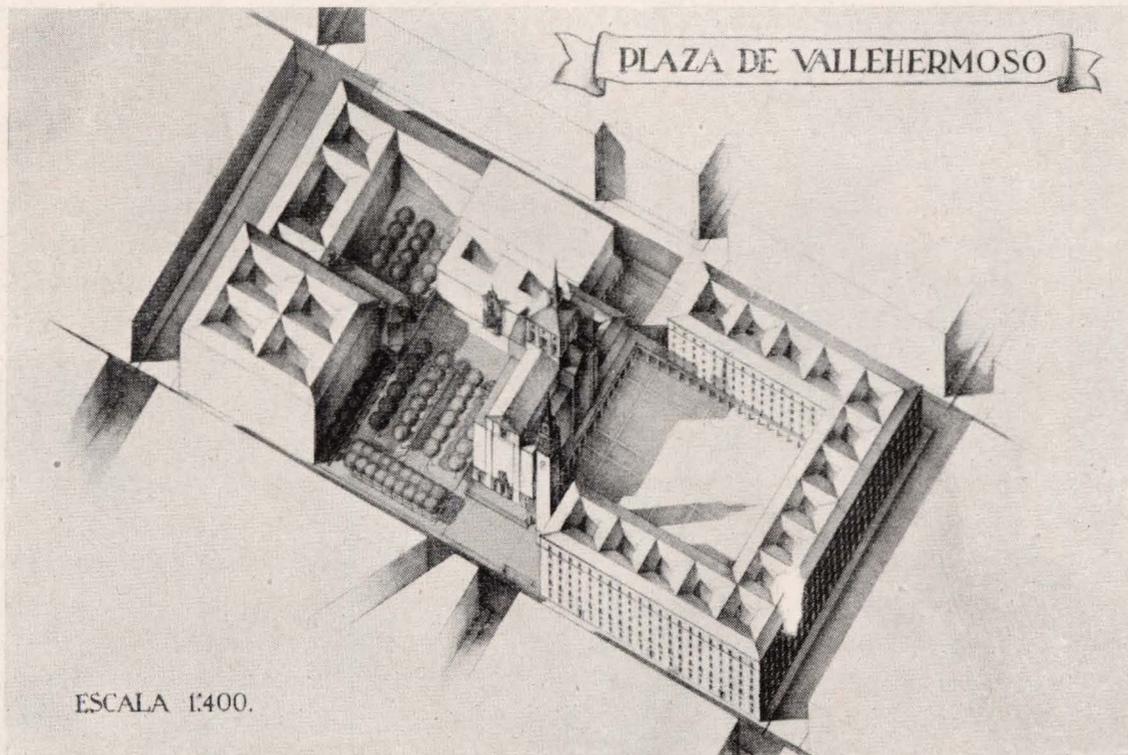
3.^a Constituir un ser vivo, un todo orgánico, con su espíritu, que llenarán las actividades especiales que de ellas se desenvuelven, y su cuerpo, parte material o arquitectura de la Ciudad.

Sólo con estas ideas puede hacerse luz en temas tan discutidos como el de la dirección técnica de la Ciudad, paralelamente a su dirección político-administrativa. Esa dirección, cuya necesidad es ya extemporáneo tratar de justificar —hasta los ingleses, con su liberalismo tan profundamente arraigado, la sostienen—, ha de estar perfectamente engranada con la política directiva de la Nación que ha de orientar las misiones de cada pueblo en el Gran Conjunto Nacional. Por esto las autoridades locales por sí solas no pueden tener capacidad directora autónoma.

Refiriéndonos al caso particular de Madrid, que es lo que ahora nos proponemos, interesa mucho destacar las funciones estatales superiores de las municipales subordinadas. Serán las primeras las que corresponden a la primera característica de la definición y las segundas las que se refieren a las otras dos. El Estado señala por medio de sus organismos propios, políticos y técnicos, el programa general de sus necesidades en orden al conjunto del País; y el Ayuntamiento resuelve ese programa en la unidad orgánica de la Ciudad. El Estado, por su Junta de Reconstrucción político-técnica, fija la

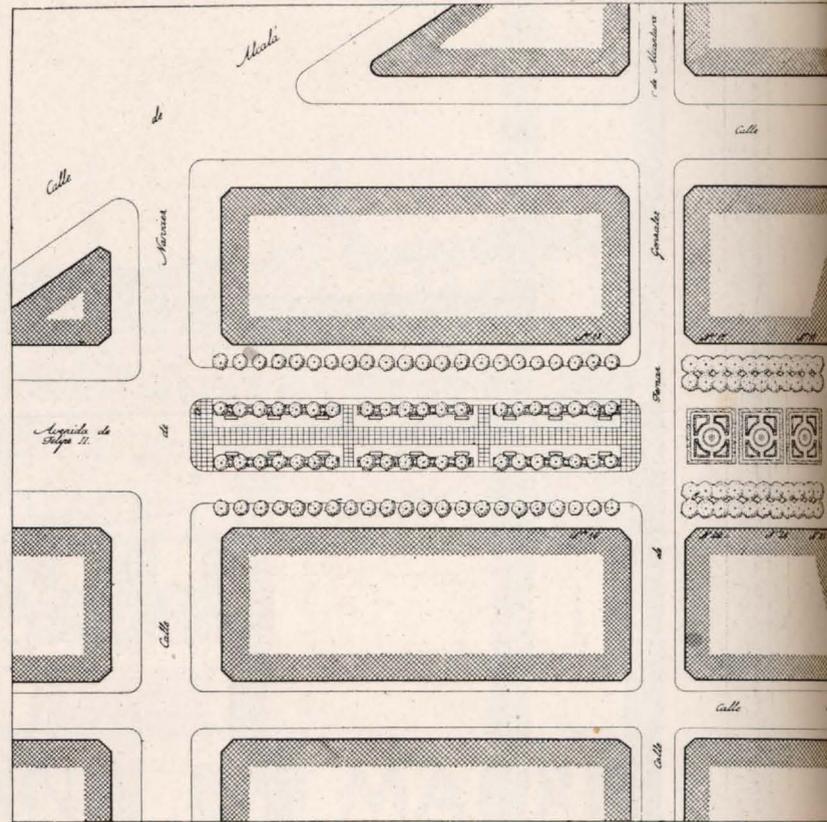


Plaza de Vallehermoso. Plano y perspectiva.

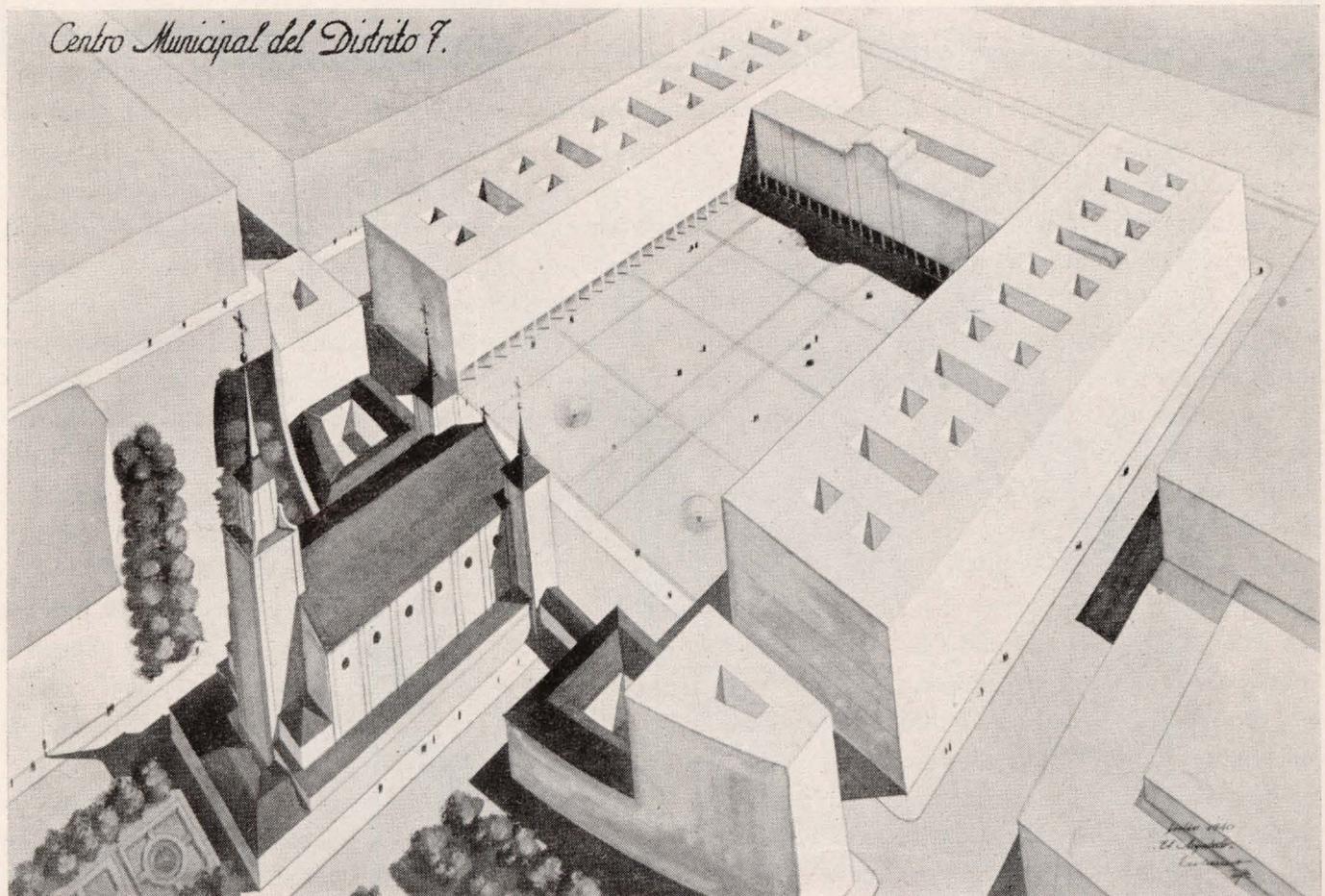


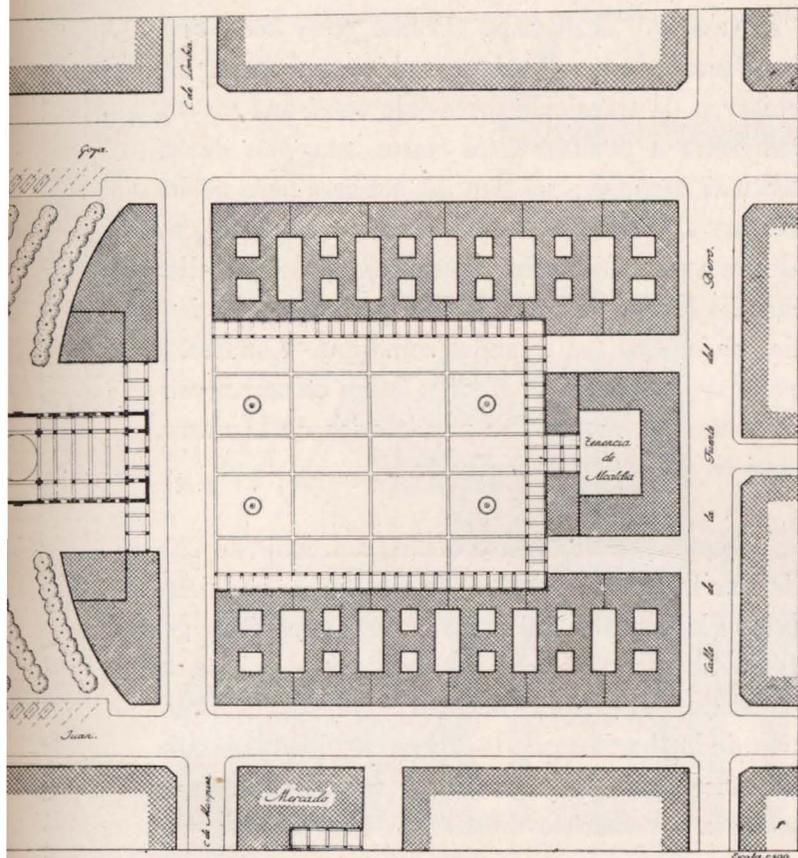
misión de Madrid —Directora y Representativa— y en consecuencia los planes de comunicaciones exteriores, accesos ferroviarios y de carreteras, ordenación industrial, zonas de Dirección Nacional o Capitalidad y, el Ayuntamiento, partiendo de sus datos, y con un sistema igualmente político-técnico, organiza el funcionamiento administrativo y cumple los fines subordinados que se refieren fundamentalmente a la vida de los propios ciudadanos. Tales son: dirección de las actividades locales, necesidad de vivienda, religión y cultura, abastecimiento, comercio e industria locales, esparcimiento. Quedan pues, esquemáticamente definidos los dos grupos de funciones y fácilmente encauzados los conflictos de competencia.

Creo con lo dicho justificado que el conseguir la unidad de la Ciudad es tema que cae dentro de la esfera Municipal y con este matiz me propongo iniciar en este artículo una labor de orientación divulgadora que considero indispensable. Es curioso ob-



Centro Municipal del Distrito 7.





plano y perspectiva.

servar que muchas personas, por impulso nacido en muchos casos del peso de la formación liberal de un siglo, rechazan abiertamente de primera intención todo precepto que tienda a disminuir su libertad de acción; y al demostrarles que tal precepto tiene un origen razonable y va encaminado a conseguir un bien general, a veces referente al propio interesado, se avienen a su aplicación.

La gente no está acostumbrada a considerar como suyos los problemas generales de la Ciudad. Acostumbrada a que en el Ayuntamiento no se haga otra cosa que baja política electoral, se ha desentendido de los problemas de la Ciudad. Ocurre así que, cuando cualquier proyecto se expone al público, no suelen acudir a la información sino muy contadas personas, y éstas, siempre o casi siempre, movidas de un interés puramente personal y material. La Ciudad, como tal, les tiene sin cuidado en cuanto no afecte aparentemente a su casa o a su bolsillo. Precisa irles interesando, no tanto desde un punto individual como desde las corporaciones o entidades colectivas de que forman parte, a que deben elevar los conceptos de defensa de intereses, justos y sanos, que han de completarse con un sentimiento social

de responsabilidad y servicio que es necesario fomentar.

Pongamos como ejemplo las Cámaras de la Propiedad, de Comercio e Industria que tienen, a nuestro juicio, en los presentes momentos, una misión de colaboración —no de oposición— en la gran tarea de devolver la unidad a Madrid.

La unidad de un conjunto se manifiesta por la relación, dependencia y armonía entre sus partes.

Las partes de la Ciudad, los módulos urbanos, ya han sido definidos con precisión en las páginas de esta REVISTA y por eso no nos detenemos a explicarlos. Son los distritos, los barrios, los núcleos que representan la tradición urbana de los miembros, los órganos y los tejidos del ser orgánico. Damos pues por sentado que teóricamente cada distrito debe comprender unos 100.000 habitantes, y agrupar unos servicios que pudieramos calificar de uso mensual; que cada barrio debe contener 20.000 habitantes (duplicables en caso de densidad de población muy elevada, como pasa en Madrid), y agrupar servicios de uso semanal y que cada núcleo debe formarse de 4.000 personas (con análoga amplitud que el barrio y con servicios de uso diario).

Cada uno de estos núcleos o partes de la Ciudad ha de tener, en sí misma, un tipo de unidad bien definida, que será más íntima, más homogénea cuanto más elemental sea para componer, en este ritmo orgánico y vertical, la unidad general de la Ciudad.

En Madrid, desde la destrucción de sus tapias, que señala un momento de decadencia urbanística, se va dejando poco a poco de reflejar en su plano la unidad orgánica de su constitución. Se contrasta sobre documentos, tan fríos en apariencia, pero tan expresivos en realidad, como son los planos de población, las transformaciones políticas de los pueblos. Y, así, el influjo de las ideas francesas traídas por los Borbones, con su escuela de culto a la libertad, se refleja en un crecimiento inorgánico horizontal, que conduce, paso a paso, a la actual división administrativa de Madrid. En ellas se observa que, salvo muy contados distritos —Centro y Hospicio—, casi todos ellos afectan la forma de una cuña o ángulo con el vértice metido en la parte más céntrica de Madrid y su abertura ilimitada hacia el exterior, acusando una hipertrofia patológica que se agravará extraordinariamente. La agregación de las zonas pobladas, en contacto con el extrarradio, de los terminos municipales limítrofes, es un tipo de creci-

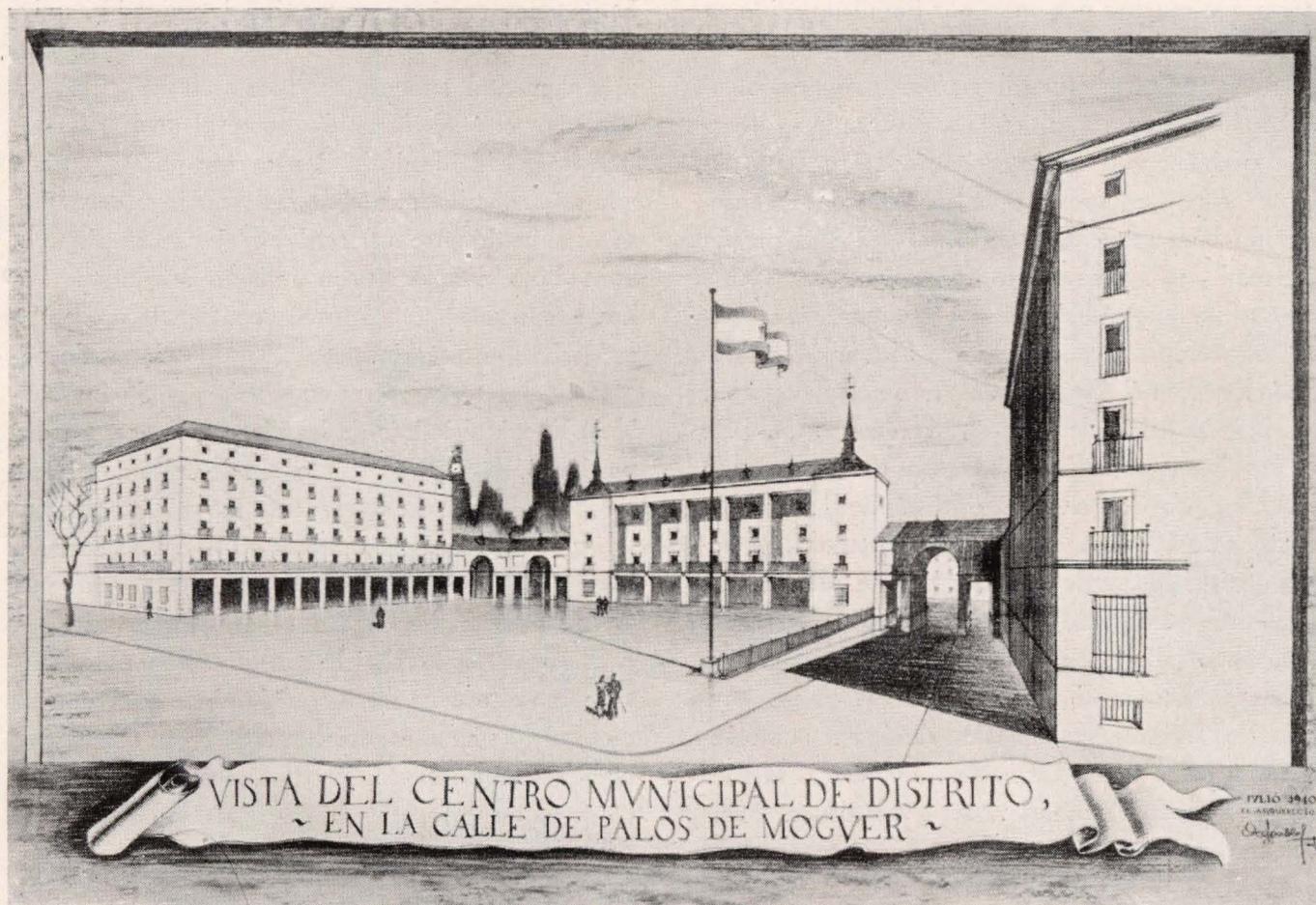
miento numeral, inorgánico, contrapuesto al crecimiento orgánico que se hace por unidades cerradas, organizadas; nuevos seres integrados en el conjunto por un sistema de enlace.

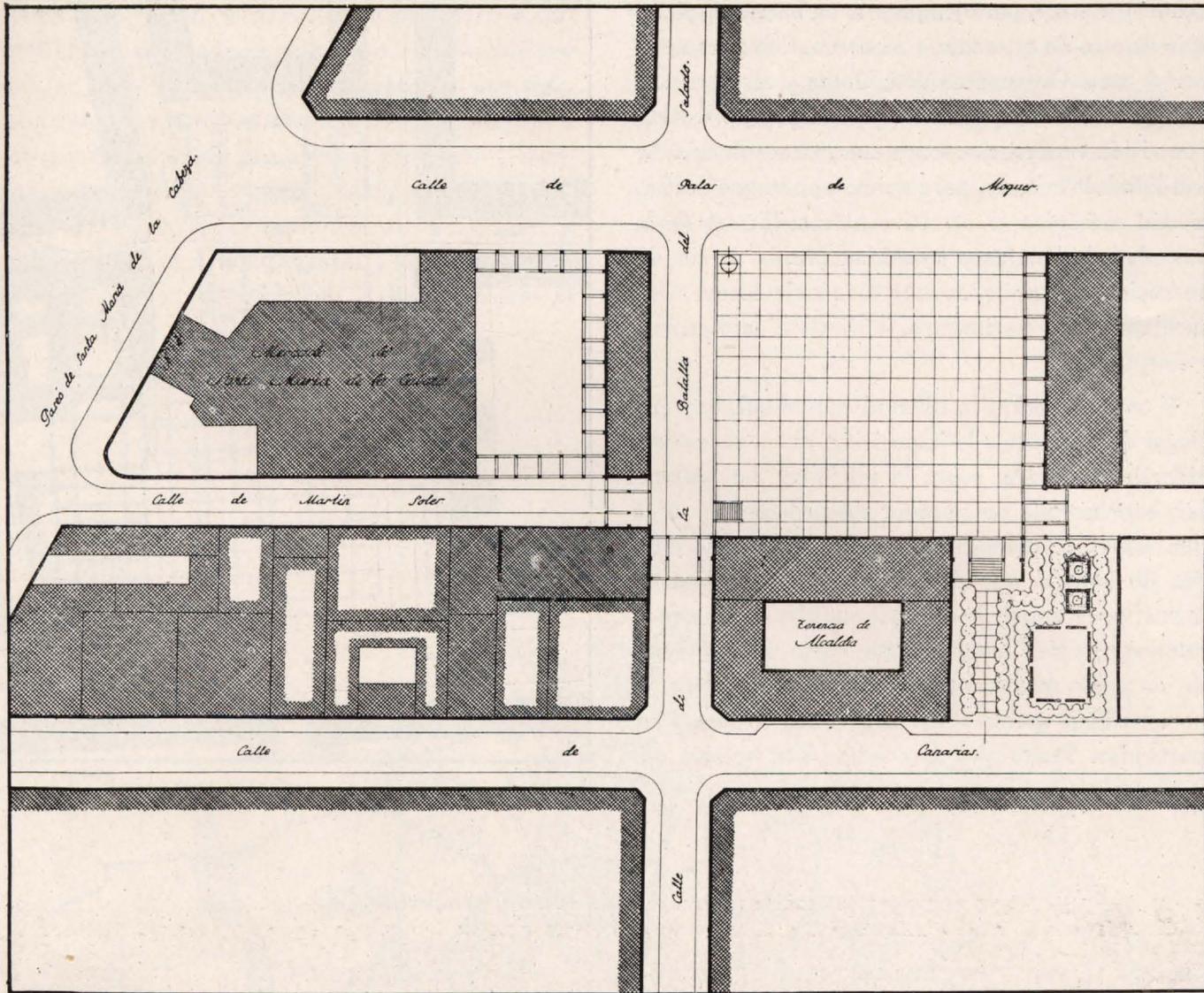
Sentida la necesidad de cambiar este concepto de la división administrativa madrileña para devolverle su unidad orgánica, empeño que persigue el actual Municipio, hay que comenzar por evitar ese crecimiento libre y sin control que borra todo límite entre la ciudad y el campo. La primera condición de unidad exige un continente definido al exterior, porque no se concibe un ser orgánico sin una individualidad, y la línea geométrica del término municipal no cumple de hecho tal función limitativa, aparte de que, aunque la cumpliera, hay que tener en cuenta que su trazado es arbitrario. Esta es la primera consecuencia del centro de unidad: reconstrucción de una línea limitativa que sea la membrana exterior o piel urbana.

Es curioso observar en los tratadistas ingleses de urbanismo el concepto claro de diferenciación de

“La Ciudad y del Campo” (Véase “*City and Country Planning*”, por P. Abercrombie), y sostener, sin embargo, la transición insensible entre una y otra, sin llegar a precisar estos claros conceptos de estructura orgánica. Señalan los peligros pero no los evitan; aferrados a su liberalismo tradicional, no llegan a pasar el límite del consejo de lo que ellos mismos llaman la urbanización *persuasiva*, haciendo confesiones tan rotundas como que “Londres, a pesar de los planes de Wren y de los esfuerzos consecuentes de los grandes propietarios de la tierra, cayó en una informe confusión”.

¿Cómo debe destacarse dentro del conjunto ciudadano la unidad Distrito? Su función como miembro de la Ciudad dará en cada caso su carácter general. Su estructura propia será organizada a base de un centro de distrito o plaza de concentración directiva de los barrios que lo componen, bien enlazada por un sistema de redes (vías y servicios) por una parte, a los distritos directivos de la Ciudad; por





Centro Municipal de Distrito, en la Calle de Palos de Moguer. Plano.

otra, a los demás distritos, y por una tercera, a sus propios barrios. En esa plaza, presidida por la Tenencia de Alcaldía, se desarrollará la concentración de los usos propios del distrito, Centros políticos y sindicales, Casas de Socorro, Juzgados, Comisarías, Sucursales de Banca y Comunicaciones, Comercio propio, debiendo igualmente enlazarse con el parque o zona de deportes del mismo, y absorbiendo, cuando convenga, el centro de uno de los barrios con sus edificios más dignos, como la Parroquia o algún monumento destacado.

Con el reajuste de distritos que se persigue en Madrid se conseguirá dar efectividad a una organización administrativa que actualmente pasa completamente desapercibida para el ciudadano, que se ve obligado, para cualquier asunto municipal, a acudir a una serie de lugares distantes, sin relación en-

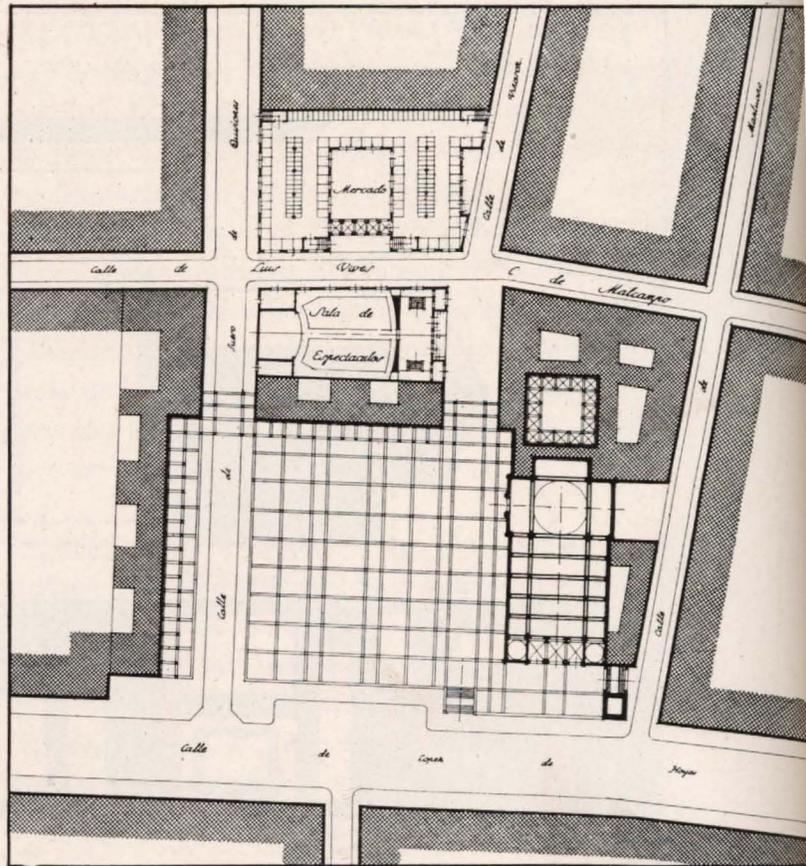
tre sí, y de emplazamientos, las más de las veces, absurdos.

En el barrio, la unidad se hace más definida y debe reflejarse más en las calles y fachadas. Es la unidad más típica de agrupación de vida urbana, debiendo organizarse a base de tres núcleos diferenciados. La plaza comercial, el núcleo industrial y el jardín o plaza de reposo. Cada uno de los cuales será centro secundario de los sistemas generales correspondientes en la Ciudad.

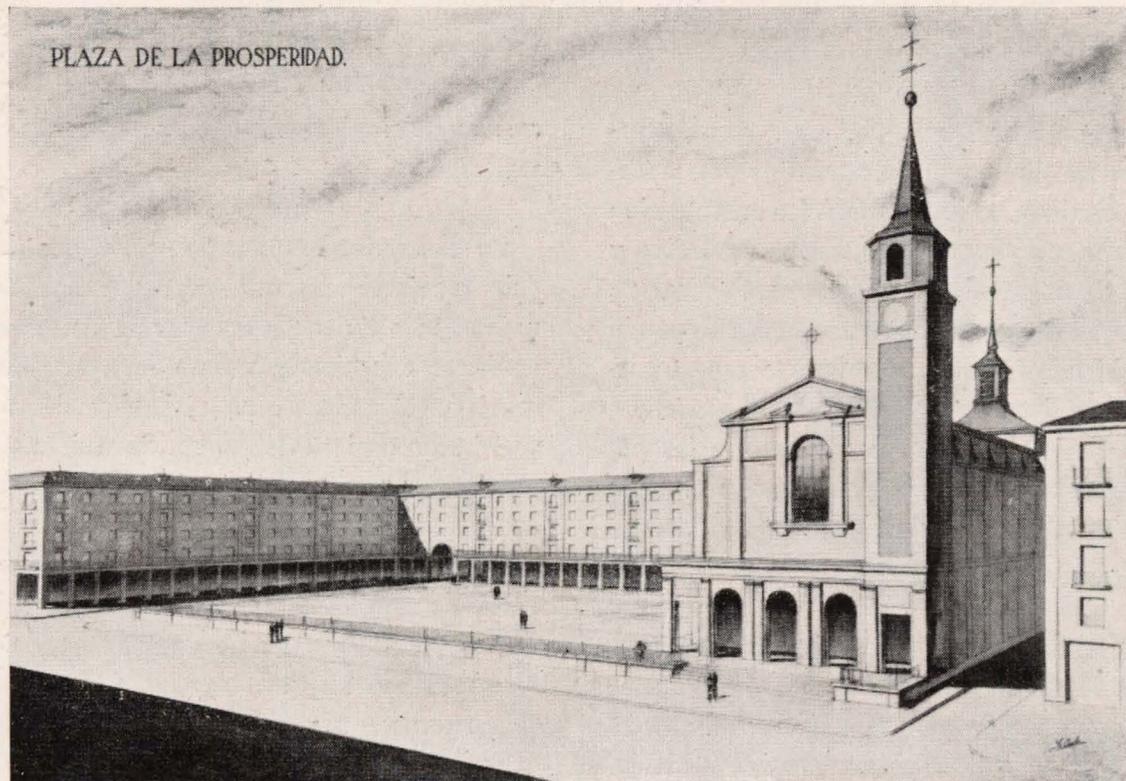
Su unidad debe reflejarse al exterior, procurando poner de manifiesto y estimular el carácter de cada núcleo y calle por medio de un control severo de los usos de la arquitectura privada y de la decoración externa —portadas, anuncios, etc.—, adaptado en cada caso al propio carácter del barrio. Muy dife-

rente si se trata, por ejemplo, de un barrio histórico que de otro de artesanía o moderno. Son pues necesarias unas Ordenanzas definidoras y siempre una autoridad técnica para interpretarlas y aplicarlas, con visión certera, que exige una extraordinaria flexibilidad de criterio, para no matar con una uniformidad mecánica el atractivo extraordinario de la variedad de barrios y amenidad propia de sus diferencias de trazado, arquitectura y elementos ornamentales, como pavimentos, jardinillos, farolas, monumentos, etc.

Y en esto, contra la libertad individual, hay que llegar de momento a la imposición, que muchos consideran exagerada, sobre la iniciativa del particular, suprimiendo un mirador discordante, un ático que rompe la unidad de la calle, hasta unas hileras de ladrillo que desentonan y que, ordinariamente, por tratarse de cosas discutibles en el terreno estético, pueden interpretarse como imposiciones de un gusto más o menos personal, que rebaja la personalidad artística del arquitecto o decorador particular. Tengo que aprovechar esta ocasión ob-



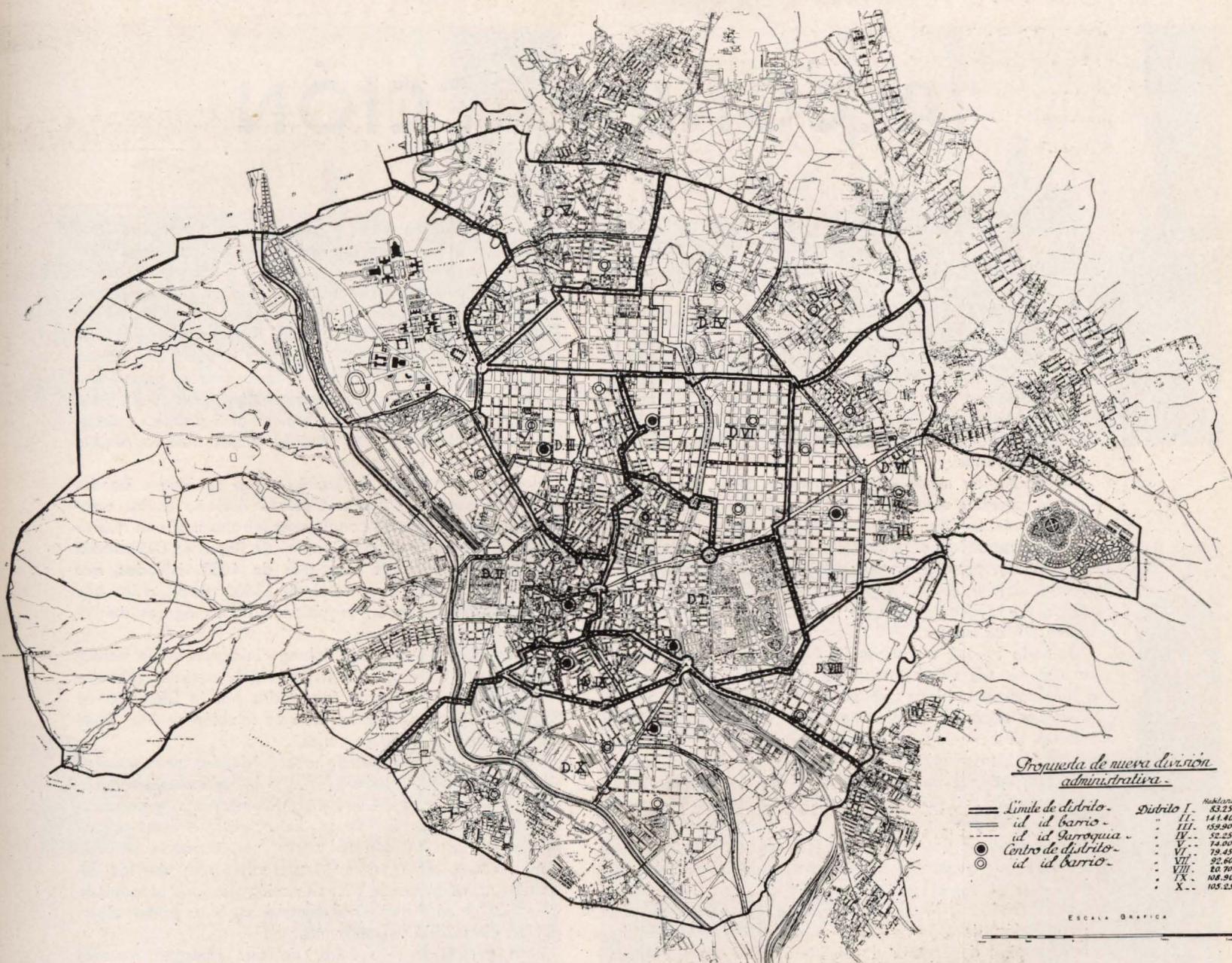
Plaza de la Prosperidad. Plano y perspectiva.

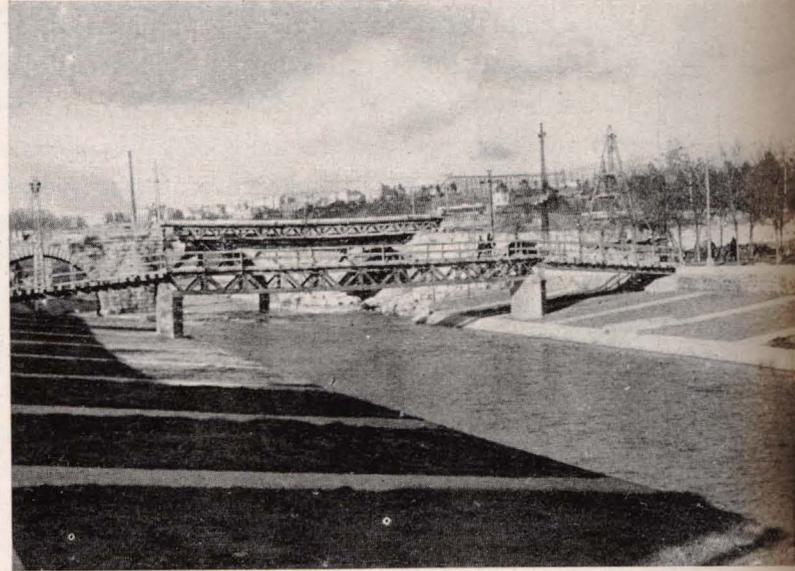


jetiva para llamar la atención de propietarios, arquitectos y decoradores sobre una responsabilidad que, si bien recae directamente sobre los que tenemos funciones técnicas municipales, no es ajena a los que directamente promueven, proyectan y construyen la arquitectura y decoración que, no por ser privada, deja de ser de la Ciudad. Precisamos de su comprensión, de su colaboración y hasta de su oposición, sin otra condición que la de asimilarse al

interés general de la Ciudad. Admitimos esta posibilidad, pues todo desacuerdo en materia tan delicada puede encauzarse debidamente mediante un recurso técnico, ya que no hemos de olvidar que en la España de Franco tenemos una autoridad máxima para resolver con total acierto: la Dirección General de Arquitectura.

GASPAR BLEIN.
Arquitecto.





Reconstrucción del Puente de Segovia y pasarela provisional.

RECONSTRUCCIÓN

Al transcurrir poco más de un año de actuación de la Junta de Reconstrucción de Madrid, e intentar hacer el balance de la labor realizada en la misma, conviene considerar que en toda obra de construcción y más aún de reconstrucción, son necesarias dos etapas: una etapa de proyectos y una etapa de realidades.

La Oficina Técnica de la Junta de Reconstrucción de Madrid, en el año que ha transcurrido, ha tenido que realizar principalmente la primera de ellas, luchando, como siempre, con la falta de información y de datos para poder hacer un estudio detallado de los problemas que se habían planteado.

No podía, en modo alguno, autorizarse la reconstrucción de aquellas zonas dañadas por la guerra, que eran precisamente las que aprisionaban la capital de España con un cinturón de miseria y de podredumbre; era necesario, también, prohibir en las mismas la reconstrucción y, mientras, iniciar, lo más rápidamente posible, la labor de estudio de lo que hubiera de verificarse con carácter definitivo en las mismas.

De todo lo que ha hecho la Oficina de Proyectos, va en este número solamente una muestra; pero para llegar a terminar estas ideas que en el presente número de la Revista se expresan, ha sido necesario una labor intensa y callada, desconocida para los que no están en los secretos de la técnica urbanística. Ha habido necesidad de levantar los planos en la mayoría de los sitios: planos de conjunto y de detalle, barrio por barrio, manzana por manzana y casa por casa, estudiando y comprobando hasta los más mínimos detalles. Luego fué necesario el trazado de las líneas generales del Proyecto de Ordenación de Madrid.

Se estudiaron todos los antecedentes que en materia de urbanización, de reforma interior o de ensanche ha habido en la capital de España desde los últimos noventa años,

viendo las diversas ideas y proyectos de nuestros antepasados, que soñaron siempre con un Madrid que respondiese a la categoría que le corresponde como capital de la Nación, pero cuyos proyectos iban quedando relegados al olvido, porque a la hora de realizarlos no existía el espíritu firme y decidido para poder llevarlos a la práctica.

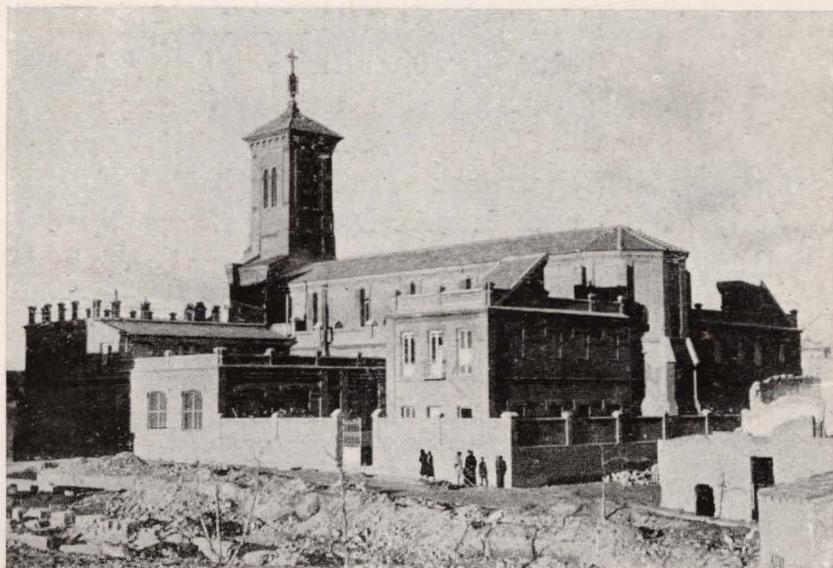
Pero mientras la Oficina Técnica de la Junta de Reconstrucción de Madrid realizaba calladamente su labor, trazaba estas líneas generales y planeaba también las futuras edificaciones, había que resolver otro problema simultáneo: habilitar viviendas para el mayor número posible de vecinos que se pudiese.

Fieles a la consigna de justicia social del Nuevo Estado, no podía permitirse que se siguiese viviendo en los arrabales madrileños en las condiciones infrahumanas en que se hacía; y por la Dirección General de Regiones Devastadas se habilitaron, en este año, más de 4.000 viviendas, que dieron alojamiento a un total de 22.000 almas, a las que pudo librarse de modo provisional de los rigores del invierno.

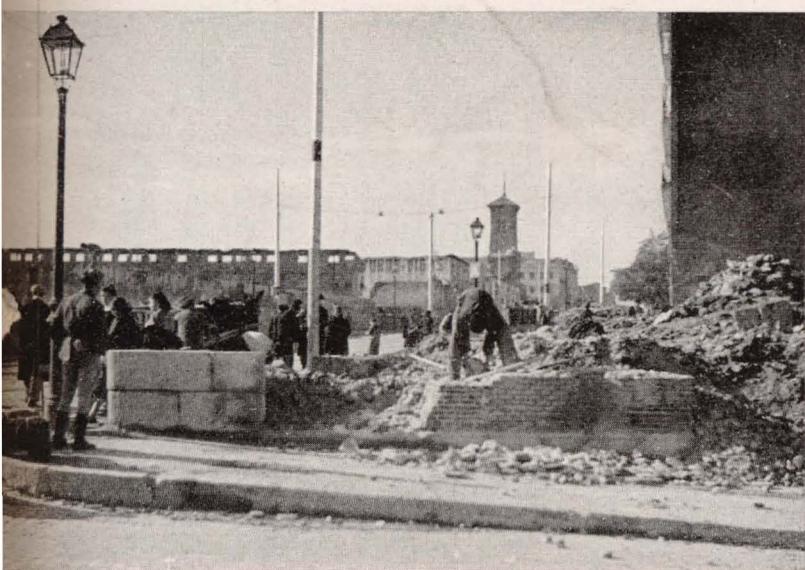
Los servicios técnicos de Falange iniciaron en la barriada de Goya un grupo de viviendas, de carácter provisional; viviendas que fueron terminadas por la Dirección de Regiones Devastadas, y en las que también se han dado albergue a unas 1.000 personas.

No basta únicamente el hacer viviendas provisionales, sino que en aquellos sitios en que los planes de ordenación lo permitían se ha ido a la reconstrucción o construcción de viviendas definitivas. Entre ellas tenemos la barriada del Carmen, con 114 casas completamente terminadas, que dan albergue a 800 personas; y se han ido iniciando ya las obras de reconstrucción de unos bloques de viviendas en el Paseo de Extremadura, para poder albergar en ellas 2.500 personas más.

Para completar esta labor de dar albergue material



Reconstrucción de la Iglesia de San Miguel (Puente de Toledo). Fotos comparativas.



Arriba y abajo: Trabajo de descombro en el Puente de Toledo. Fotos comparativas.





Trabajos de descombro y derribo en la Carretera de Extremadura. Fotos comparativas.



Arriba y abajo: Trabajos de descombro y derribo en la calle de doña Urraca. Fotos comparativas.



era necesario también ocuparse de las atenciones espirituales de aquellos habitantes, y se han reconstruido totalmente las iglesias de San Miguel y del Carmen, con todas sus dependencias anejas, trabajándose en estos días por ultimar las de la iglesia de Santa Cristina, que quedará inaugurada y abierta al culto antes de fin de mes.

Son tantos los problemas planteados en las barriadas extremas madrileñas, que para su resolución ha habido que fijar un orden de preferencia, según las necesidades más urgentes. Así, se ha construido ya la pasarela provisional en sustitución del Puente de Segovia, cuyas obras también van muy adelantadas. Se ha construido el primer tramo del colector de Carabanchel y se trabaja activamente en la terminación del segundo tramo, obras de gran envergadura, que permitirán el perfecto saneamiento de una de las barriadas más pobladas de los alrededores de Madrid.

DESCOMBRO

La estabilización del frente cerca de dos años y medio en las barriadas extremas, convirtió a todas ellas en un montón informe de escombros y de ruínas. Regiones Devastadas emprendió la tarea de descombro, habiéndose limpiado completamente las calles de toda la barriada de la carretera de Extremadura y gran parte de las manzanas, así como también parte de la barriada del Puente de Toledo, continuando las obras con toda intensidad.

OBRAS EN EDIFICIOS OFICIALES

Con arreglo a las vigentes disposiciones, la Dirección General de Regiones Devastadas puede tener a su cargo la reconstrucción de edificios oficiales dañados por la guerra, que careciesen de la consignación debida para tales obras en sus presupuestos. Acogiéndose a dicho Decreto, se han realizado, hasta ahora, las siguientes obras:

DIRECCION GENERAL DE COMUNICACIONES.—Reparación del Palacio de Comunicaciones de Madrid.

EDIFICIOS DE SANIDAD Y BENEFICENCIA.—Escuela de Enfermeras Sanitarias, Centro de Higiene rural de Vallecas, Dispensario Azúa, Dispensario Martínez Anido, reconstrucción del Manicomio de Santa Isabel (Leganés), Asilo de Hombres Incurables, construcción del pabellón de tuberculosos en el Hospital Militar de Carabanchel, construcción del pabellón de cutáneos en el Hospital de Carabanchel, Hospital de la Princesa, Asilo de Ciegos de Santa Catalina, Colegio de Huérfanos de la Unión, Convento de Hermanitas de la Cruz.

EDIFICIOS DE ENSEÑANZA.—Escuela gratuita en la calle de Moreno Nieto, Grupo escolar Luis Moscardó, Grupo escolar Lope de Vega, Grupo escolar Tomás Breiún y Grupo escolar Tirso de Molina.

PATRIMONIO NACIONAL.—Reconstrucción del cerramiento de la cerca de El Pardo, reconstrucción de las casas de guarda en el Monte de El Pardo, reconstrucción del Palacio Nacional de Madrid.

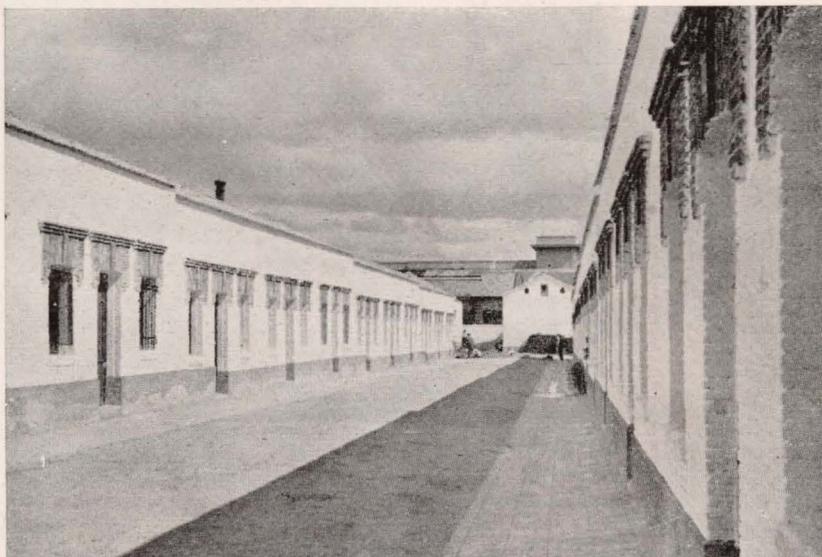
* * *

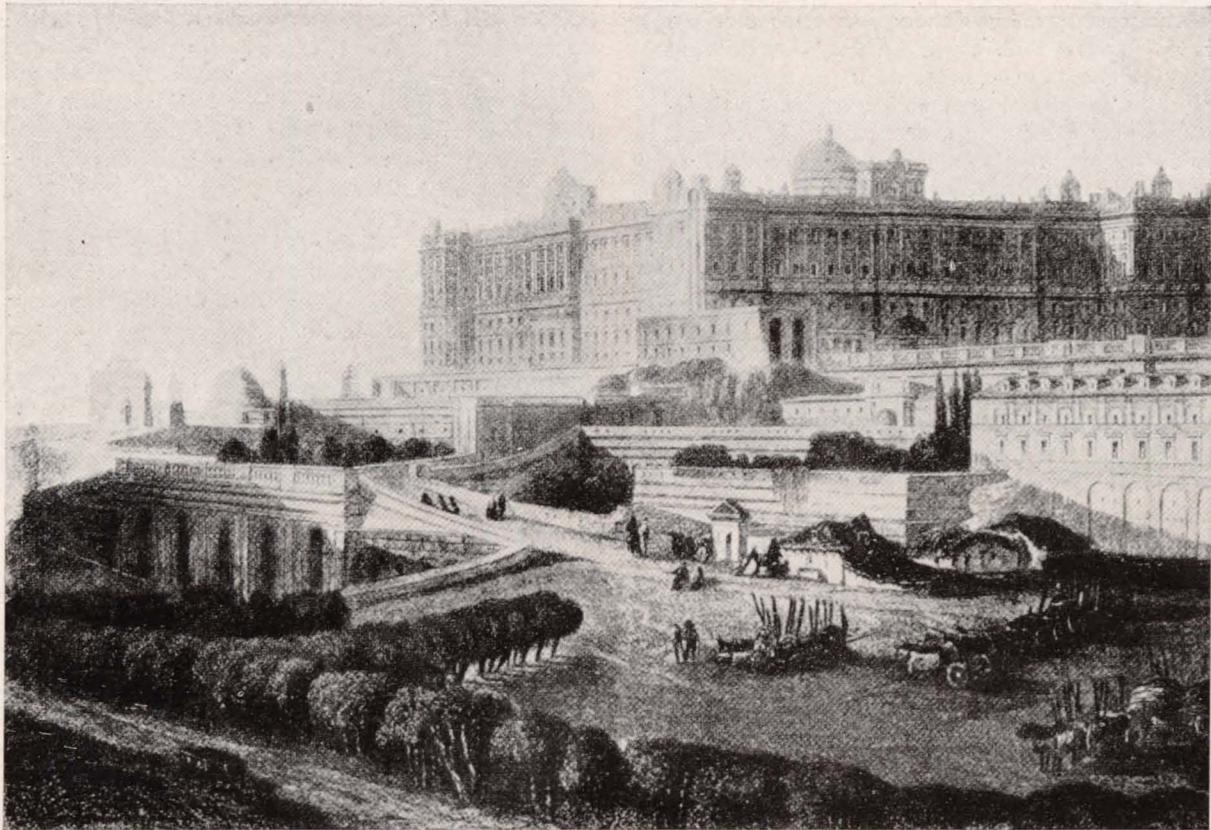
Y en los pueblos a quienes afecta la zona de influencia de la Junta de Reconstrucción de Madrid, se ha iniciado ya: el descombro de Pozuelo de Alarcón, el saneamiento del Cementerio de Aravaca, reconstrucción de dos Grupos escolares en Pozuelo, habilitación urgente de viviendas en Pozuelo, habilitación urgente de viviendas en Aravaca y descombro en el pueblo de Aravaca. De estas obras, hay muchas que están ya completamente terminadas y los edificios en su normal funcionamiento, siguiendo las otras el ritmo que permiten las actuales circunstancias.

* * *

Esta es la labor preparatoria ejecutada durante el año 1940. Labor poco brillante, pero completamente necesaria, y que hará posible la labor efectiva, de Reconstrucción propiamente dicha, que alcanzará su normal desarrollo a lo largo del año que empieza.

Colonia del Carmen. Habilitación de 114 viviendas.





EL "MADRID HISTÓRICO" DEBE EVOCAR EL GENIO Y EL PODER DE NUESTRO PUEBLO

La Dirección de Arquitectura del Ayuntamiento de Madrid, que regenta el Sr. Blein, ha lanzado la idea de formar el "Madrid Histórico". Desde luego, el propósito nos parece excelente y deseamos con fervor que cuaje pronto en la realidad; que no sea una de las muchas buenas iniciativas que reposan en el Archivo de la Villa.

Sin embargo, no participan de este criterio los que catalogan las instituciones comunales de cultura, los parques y jardines y las servidumbres estéticas, en el grupo de los servicios de lujo. Son gentes que estiman paradójico la

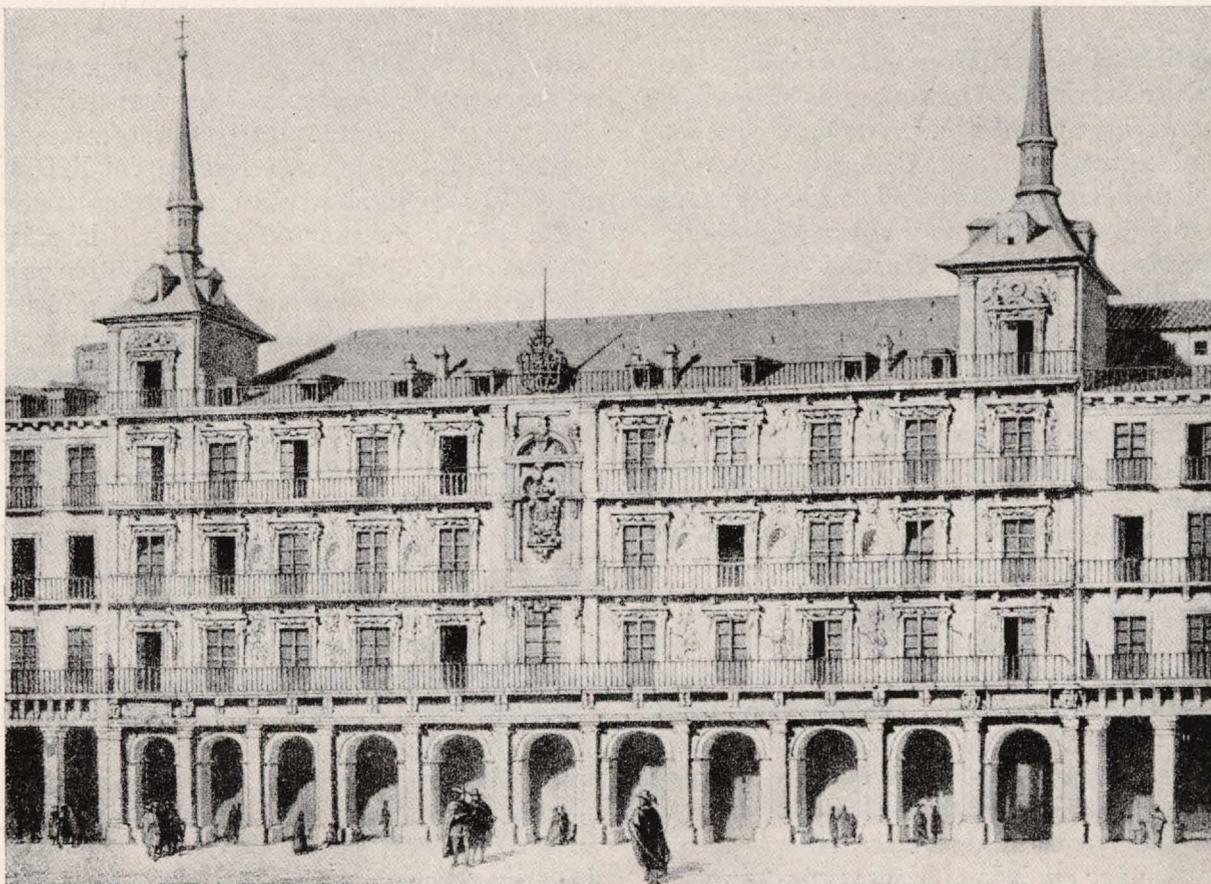
formación del "Madrid Histórico", en tanto no se lleven a efecto los arreglos de las zonas periféricas y de los pueblos de la cintura de la ciudad y los de reforma interior. No caen en la cuenta de que para defender el patrimonio espiritual de Madrid y de España, es propicio todo momento. Si se hubiera defendido ese Tesoro no registraría tan horrendas e irreparables pérdidas.

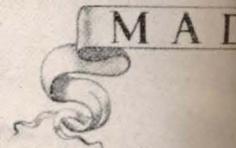
Pero, además, esos problemas urbanísticos se escapan al presente de la órbita municipal y de las posibilidades del Ayuntamiento. Los que afectan al aglomerado urbano y a los al-

rededores de Madrid se han confiado a la Junta de Reconstrucción de Madrid y dependen de la Dirección de Regiones Devastadas, que, con equipos técnicos competentes y medios económicos adecuados, los plantean y están resolviéndolos; los de reforma interior no pueden abordarse, ínterin no estén solucionados los del aglomerado, porque hay que conectarlos con ellos, y exigen leyes que faculten al Ayuntamiento para aplicar una inteligente política territorial que neutralice las insuflaciones escandalosas de los precios del suelo en Madrid. ¡Cómo acometer reformas de envergadura, abonando expropiaciones en el interior a 200 y 300 pesetas, quizá más, el pie cuadrado, y en las afueras a cinco, tres y a una pesetas, tierras de pan llevar, que sus actuales poseedores compraron a 1.000, 500, 200 pesetas la hectárea, o sea los 41.000 pies!

El problema del "Madrid Histórico" puede formularse inmediatamente. Hay un extremo acerca del cual no hay discrepancias: la elección de sitio. Se coincide en que debe emplazarse en el perímetro comprendido entre Puerta Cerrada y la Cuesta de los Cojos —donde estaba la Puerta de Pozacho—, la calle de Don Pedro, la antigua Alcantarilla y la calle Mayor, acera de los impares, del Palacio de los Consejos a San Miguel, o sea lo que fué calle de la Almudena y de Platerías; el eje de la zona, la calle de Segovia. Aunque está algo separada, debe comprenderse también la Plaza Mayor. La calle de Segovia y las adyacentes se hallan dentro de la segunda muralla de *Magerit*, construída por los moros para incluir en el recinto los suburbios del Alcázar; son terrenos que pertenecen a *Magerit* —célula del Madrid— gran ciudad, próximo a con-

Plaza Mayor de Madrid. Real Casa de la Panadería. La empezó Diego Sillero y terminó las obras, que se reanudaron en 1606, Gómez de Mora, arquitecto de las otras casas de la Plaza Mayor. En esta Real Casa de la Panadería se celebró la beatificación de San Isidro.





“Mantua carpetanorum” vulgo Madrid.

vertirse en el gran Madrid. Los rápidos desniveles de esas calles, tortuosas, laberínticas; las caprichosas y estudiadas falta de alineaciones de las fincas que restan de épocas lejanas, revelan el origen arábigo de la zona. A ella fueron relegados los musulmanes y los judíos, cuando en el siglo XI, Alfonso VI incorporó a Castilla nuestra población. Aparte del trazado de sus vías, revelan su ascendencia los nombres que se conservan de algunas de ellas: Morería, vieja y nueva; Real de la Morería; Alamillo, de *alamin*, tribunal árabe, y las tradiciones de algunos de sus sectores, referentes a incidentes ocurridos en las *aljamas* y a pugnas entre moros y cristianos. El escenario del “Madrid Histórico” está bien elegido.

Aún abona más la preferencia la topografía de su red viaria: se conserva casi como era en el siglo oncenno. La calle de Segovia y las contiguas tienen la configuración de la vaguada que recogía las aguas de los arroyos procedentes de las alturas inmediatas —probablemente de las lagunas de Luján, luego plaza del Arrabal y más tarde Plaza Mayor— que se vertían por ese lado al Manzanares. El caserío

se levantó tomando como guía las rasantes y alineaciones de los cauces de la vaguada y de los arroyuelos afluentes. Las casuchas moras y judías desaparecieron hace siglos, del XII al XIV; la red viaria se conserva.

La zona a que nos referimos fué la más aristocrática de Madrid allá por los tiempos que se hizo la unidad nacional y comenzó la España Imperial. La plaza de la Paja, pequeña, costanera e irregular, que hoy nos parece insignificante, cumplía por entonces las funciones de centro cívico que en la pasada centuria desempeñó la Puerta del Sol, y las zonas residenciales aristocráticas, asignadas ahora a la Avenida del Generalísimo, el barrio de Argüelles y el de Salamanca. En esa plaza y en las calles de Don Pedro, Costanilla de San Andrés, Alamillo, Redondilla, Mancebos, Príncipe de Anglona (antes Sin Puertas), Segovia, Rollo, Conde, Cordón, plaza del Cordón, Letamendi (antes San Justo y *Tentetieso*) y Puerta Cerrada se alzaban los caserones —palacios de los Vargas, de los Laso de Castilla (éste ocupaba 60.000 pies), los Lujanes, los Mendoza, los Bozmediano, los Coello, los Sandoval; la



ista panorámica, en el siglo XVII, desde el puente de Segovia.

flor de la nobleza de la época. De algunas de estas familias fueron huéspedes los Reyes Católicos, la reina Juana y su esposo el archiduque Felipe el Hermoso, Carlos I, el Cardinal Cisneros...

Y aunque a partir de Felipe III esa zona perdió la primacía, continuó desempeñando papel principal durante los monarcas de la dinastía de los Austrias. Ya en ese período se inició el desplazamiento de la población hacia otros sectores, en particular hacia el Retiro y el prado de Leganitos.

En la zona indicada para el "Madrid Histórico" restan edificios monumentales acreedores a que se les cuide y conserve. La iglesia de San Andrés en Puerta de Moros, que, desaparecidas las de Santa María y San Salvador, es la más antigua de Madrid, y en cuyo cementerio estuvo primeramente el cuerpo de San Isidro, que nació en el siglo XI y perteneció y fué feligrés de esa parroquia. Junto a ella se alzan las capillas de San Isidro y de San Juan de Letrán o del Obispo que, como la iglesia, han sido destrozadas por la horda; la iglesia de San Pedro, también de la época medieval,

cuya torre mudéjar da base a la hipótesis de que antes fué sinagoga, y que albergó las cofradías de los gremios del hierro —espaderos, latoneros, etc.— en los tiempos que regía esta forma corporativa en los oficios; el Palacio de los Consejos; el de la Nunciatura; el Arzobispal; la iglesia de San Justo, relativamente moderna; la Casa de Cisneros; la de la Villa; la torre de los Lujanes y varios caserones-palacios de los siglos XVII y XVIII. Estos valores prestan calor y ambiente al "Madrid Histórico" proyectado. Insistimos, sin embargo, en que el factor más valioso es el suelo; el trazado de sus calles y plazuelas, que en sus líneas generales, es el que había en *Magerit* y en el Madrid de los Reyes Católicos y del Imperio.

Por ello, es muy de agradecer que el ingeniero director de Vías Públicas Municipales, Sr. Sarasola, haya procurado en los arreglos de las calles madrileñas atenerse a la estética e historia peculiares de los barrios a que pertenecen. Las soluciones dadas a las pavimentaciones de los alrededores de la iglesia de San Pedro y de la plaza de la Cruz Verde, confirman nuestras palabras.



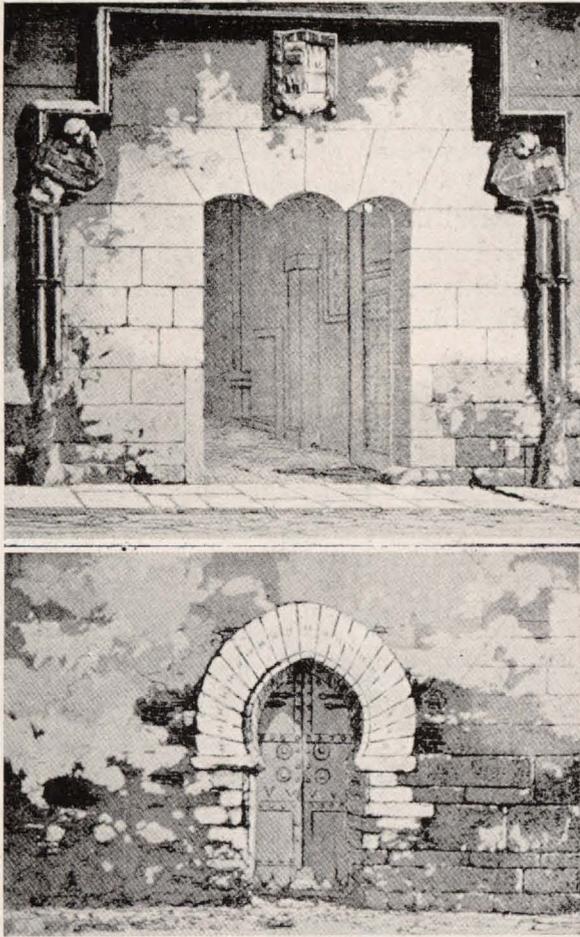
Según el conde de Cedillo, el rey D. Felipe II salió de Toledo el 19 de mayo de 1561 para trasladarse a Madrid, que, desde entonces, sería Capital del Imperio. Dibujo antiguo de su entrada en la Villa y Corte.

Aunque en las disciplinas históricas y urbanísticas no pasamos de modestos aficionados, nos permitimos opinar que el “Madrid Histórico” no puede ser una obra de reconstrucción en el sentido de volver a levantar el mísero caserío de las *aljamas* musulmanas y judías del siglo XI, ni las “casas a la malicia” de los Felipes; sabemos que hay expertos que, obsesos con la arqueología, piensan de otra suerte; con este criterio de estricto respeto al pasado, no sólo habría que restituir la estructura arquitectural del espacio objeto de la reconstrucción, si no cuanto encaje con el período que se pretende evocar; es decir, sería menester, en casos como este, suprimir los servicios comunales establecidos.—alcantarillas, alumbrado por gas y electricidad, etc.— porque son modernos.

Hay, precisamente en ese sector, una reconstrucción que puede servir de guía para el “Madrid Histórico”: la de la Casa de Cisneros, fabricada en el siglo XVI para el sobri-

no del célebre Cardenal. Tenía una sola fachada, la de la calle del Sacramento, de estilo plateresco; detrás estaba el corral que tenía la entrada por la plaza de la Villa, entonces del Salvador; en el plano de Teixeira se ve perfectamente la vulgar tapia que cercaba el corral. Al confiar al arquitecto municipal señor Bellido la reconstrucción de la finca no se le ocurrió —hubiera sido una enormidad— restablecer el corral y la tapia; levantó el cuerpo del edificio y la bella fachada que hoy admiramos. La fachada no existía, pero debió existir; con ella se contribuye más a dar plena conciencia del Madrid Imperial que con la mísera cerca que aparece en el plano de Amberes. El Sr. Bellido, con su “falsedad”, ha hecho más por la “verdad histórica” que si hubiera retrotraído aquel paraje al estado en que se hallaba hace tres siglos.

El “Madrid Histórico” ha de producir la sensación de lo que pudo ser, de lo que debió ser el Madrid Imperial, la cabecera del Esta-

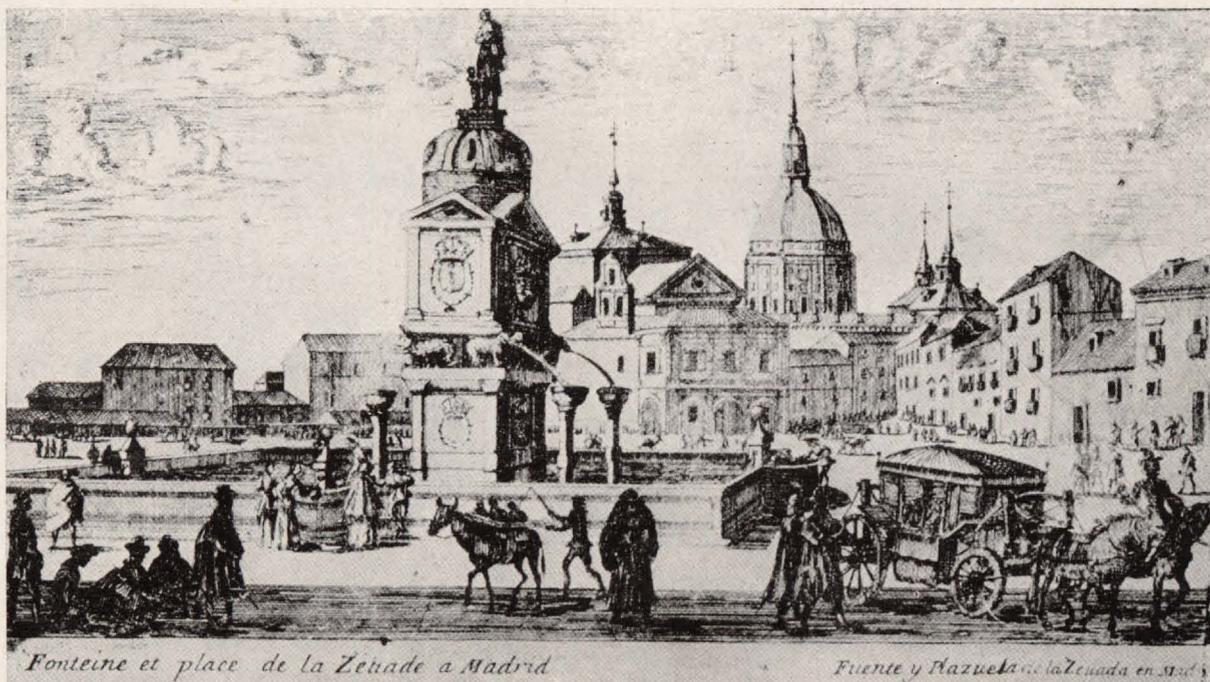


do, "en cuyos dominios no se ponía el sol". Bien que se respeten sus calles zigueantes y de rasantes irregulares, porque ese era, ese tenía que ser, el Madrid que evocamos. En estas anomalías, muy propias de los siglos medios, ha fundamentado Camilo Sitte una teoría estética, muy bien acogida entre los urbanistas alemanes y austríacos. Pero no convirtamos las calles en muladares y echemos a pacer en la vía pública a los cerdos y aves de corral y a los *abrios* de toda especie; porque esto "fué" verdad, pero "no debió serlo".

Pueden realizarse cometidos especiales. Por ejemplo, en la plaza de la Villa, cabe mejorar su aspecto histórico derribando la finca número 1 y sustituyéndola con un edificio a tono con la Casa de la Villa, la de Cisneros, la torre de los Lujanes y la Hemeroteca, y, reemplazando la estatua de don Alvaro de Bazán con una fuente como la que hubo hasta el siglo XIX, cuando tiraron la iglesia del Salvador, la primera sede del Concejo matritense, que se alzaba en la calle Mayor, esquina a la de Luzón. Se conservan planos de la fuente.

Claro es que con estas obras la plaza no recobraría las características primitivas, ni las que tenía al autorizar Enrique IV su ensanchamiento, ni después al construir los soportales.

Arriba: La torre de los Lujanes, detalles. Abajo: Fuente y Plaza de la Cebada, hacia 1700.



Fontaine et place de la Zevade a Madrid

Fuente y Plaza de la Zevada en 1700

Otro cometido podría cumplirse, éste de tipo histórico-religioso. La plaza de la Paja y las calles inmediatas fueron escenario de la vida de San Isidro Labrador. Por allí estaban la casa de Don Iván de Vargas, su patrón, y la finca en que encerraba la yunta de ganado confiada a su cuidado, y en la que abrió un pozo y salvó la existencia a un niño, y en fin, la tierra que cubrió su cuerpo al morir. ¿Por qué no consagrar un recuerdo permanente al Santo local madrileño ciento por ciento?...

Se argüirá que el "Madrid Histórico" porque propugnamos no es completamente fiel a la Historia. Cierto. Pero, ¿sabemos acaso cuál es la verdad histórica? Durante siglos se tuvo por inconcuso que los nobles de Aragón, al elegir rey, hacían este juramento: "Nos, que cada uno de nos, valemus tanto como Vos, y que to-

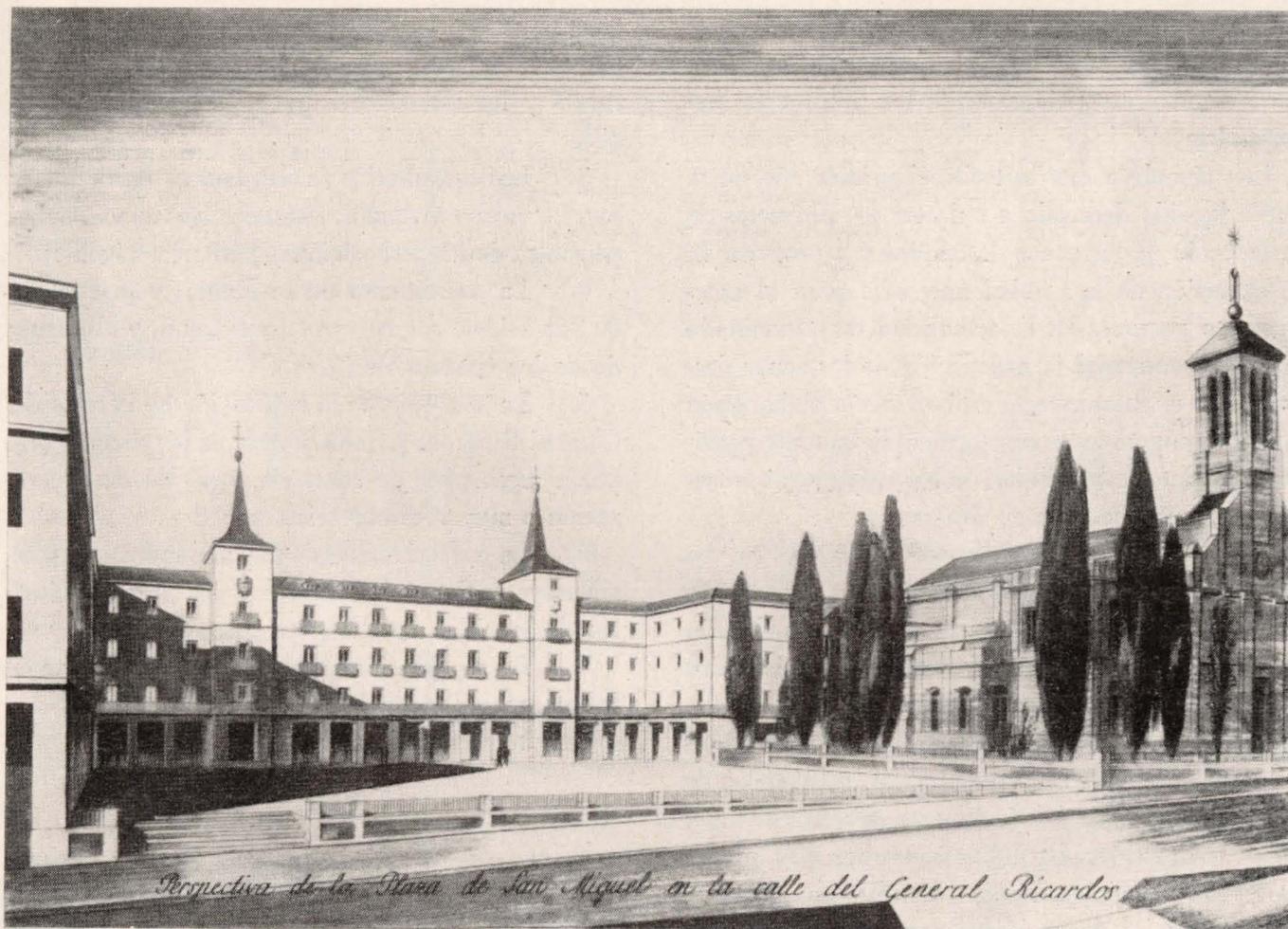
dos juntos valemus más que Vos, os facemos rey"; y que el rey francés Luis XIV había proclamado su omnipotencia con la frase: "El Estado soy yo". Y ni el juramento de los aristócratas aragoneses, ni la frase del rey Sol son exactas. No obstante, reflejan la verdad política y social de los tiempos en que se suponen dichas. La primera encarna la supremacía del feudalismo sobre los monarcas; la segunda, el triunfo de la realeza sobre los brazos del Estado.

En el "Madrid Histórico", lo importante es que se dé una sensación fuerte, tanjante, del poder de la España Imperial y del genio de la raza hispana. Y esas impresiones no se obtienen a través de las miserables barriadas moras o judaicas, ni de las casuchas "a la malicia".

MARIANO GARCÍA CORTÉS

La iglesia de San Andrés, de Madrid, en junio de 1936.





LA ORDENACIÓN DE LAS ZONAS ADOPTADAS DE MADRID

INTRODUCCION

La labor encomendada a la Junta de Reconstrucción de Madrid puede concretarse en tres puntos fundamentales: 1.º Previsión de las medidas convenientes para utilizar las destrucciones en las posibles reformas de mejora urbana. 2.º Reconstrucción de las zonas destruidas por la guerra, y 3.º Redacción del anteproyecto general de ordenación de la Ciudad .

De estos tres puntos, el primero ha sido practicado mediante la promulgación de unas restricciones provisionales, que dividiendo la ciudad en zonas, aplican a cada una medidas orientadas a facilitar reformas viarias, sanitarias o monumentales, y mediante el contacto constante con el público,

resuelven, individualmente, multitud de casos particulares. En un año de labor se han informado alrededor de 3.000 expedientes.

Los puntos segundo y tercero son ambos de gran urgencia, ya que por un lado el segundo plantea el agudísimo problema de las familias sin hogar, y el tercero las trabas que se imponen al desarrollo normal de la construcción por las restricciones provisionales. Sin embargo, es claro, que es más urgente el problema de la vivienda por su carácter primario, y porque las construcciones de nueva planta están ya naturalmente restringidas por varias razones, entre ellas las dificultades circunstanciales de abastecimiento de materiales; el gran número de obras en marcha sin terminar que existían en Madrid, derivadas de la Ley del Paro y el volumen también ele-

vado de destrucciones a reconstruir, como primera labor. Además, en los casos urgentes especiales, es fácil atender excepcionalmente los problemas inaplazables.

Con arreglo a este criterio, el primer año de la Junta ha sido dedicado a redactar los proyectos de ordenación de las zonas destruidas y a preparar la información de la Ciudad necesaria para el anteproyecto general. En la actualidad está terminada en todo lo esencial la ordenación de las zonas destruidas y el anteproyecto está en plena elaboración para dar cuanto antes por terminada la etapa provisional y dotar a la Ciudad de bases firmes de trazado y ordenanzas para su desarrollo.

La ordenación de las zonas destruidas se ha orientado en un sentido eficaz, gracias a la adopción por el Caudillo de los sectores más dañados. En la Zona de Jurisdicción de la Junta han sido adoptados los pueblos de Las Rozas, Majadahonda, Boadilla del Monte, Aravaca, Pozuelo de Alarcón, Carabanchel Bajo y Villaverde, y los barrios madrileños de la margen derecha del río Manzanares, Estación del Norte y Entrevías. Paulatinamente han sido preparados por la Oficina Técnica, estudiadas por la Comisión Técnica y aprobados por la Junta, y a medida que se verificaba la aprobación se han informado los expedientes de reconstrucción pendientes y se ha procedido a preparar los proyectos de ejecución de los sectores considerados como más urgentes.

ORDENACION DE LOS BARRIOS DEL PUENTE DE TOLEDO

Expuestas en el número segundo de la REVISTA las características generales de la ordenación del Barrio de la carretera de Extremadura, señalamos a continuación el criterio seguido en los Barrios que se extienden desde el Puente de Toledo hasta Carabanchel Bajo a lo largo de la calle del General Ricardos.

Los problemas planteados en estas zonas pueden resumirse así: 1.º Tráfico del Puente de Toledo. Este puente actualmente sirve como acceso desde Toledo y como servicio de la barriada de Carabanchel, de los servicios militares y municipales de Carabanchel y Leganés y de los Cementerios.

2.º Problema monumental del Puente. El Puen-

te en sí no debe tocarse y en cambio debe limpiarse de postes. Hay que resolver las plazas de entrada y salida y los alrededores para dar visualidad a la obra.

3.º Los cementerios de San Isidro, Santa María, San Lorenzo y el Inglés, rodeados hoy de viviendas, en contra de las disposiciones sanitarias vigentes.

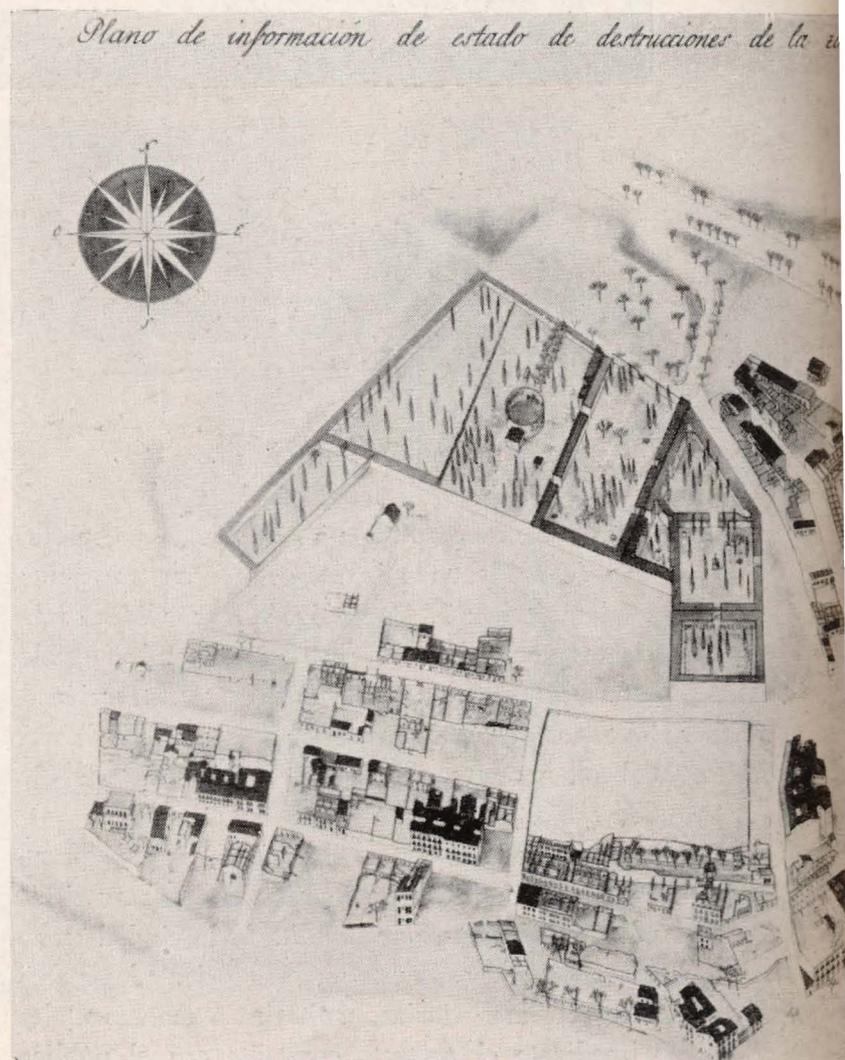
4.º La proximidad de la Ermita y la Pradera de San Isidro, con su valor tradicional, y el recuerdo de los cuadros de Goya.

5.º La anarquía de la edificación en la calle del General Ricardos y, todavía más, en los terrenos próximos sembrados de casas sin servicios de urbanización o muy rudimentarios.

6.º La concentración de algunas industrias y almacenes en General Ricardos y dos grandes fábricas de ladrillos con enormes desmontes.

7.º La repoblación forestal en la zona límite de la comarca de monte bajo y de los llanos del Sur.

En este sector vivían, en 1936, 17.995 habitantes,



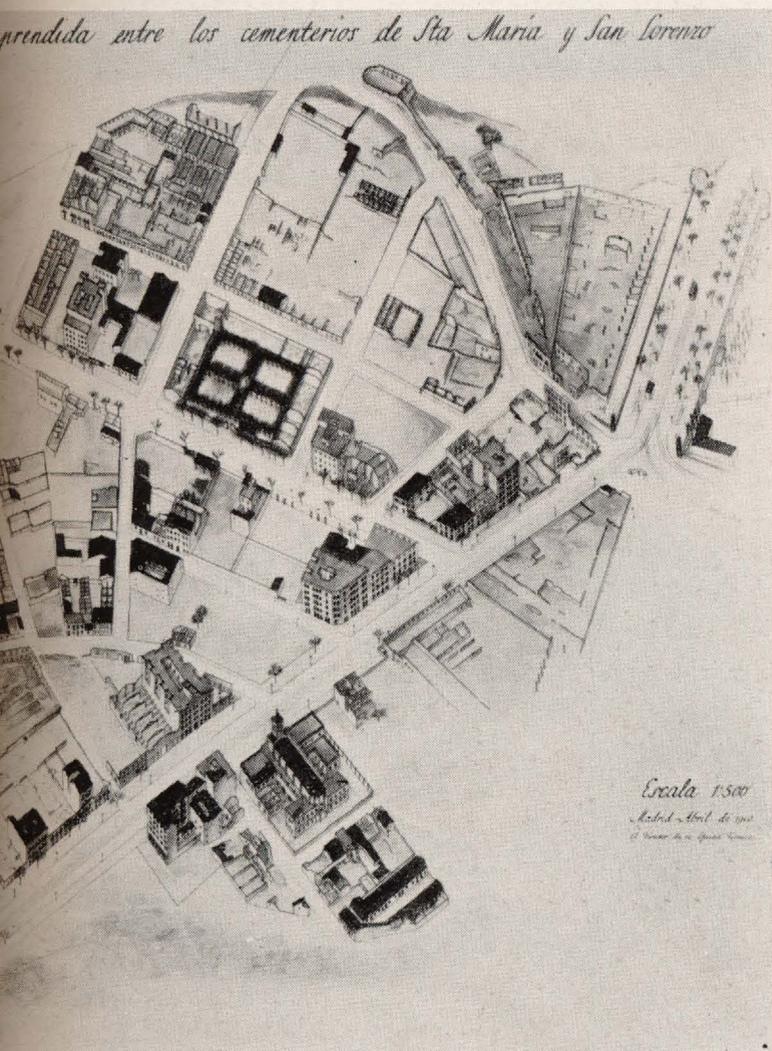
que distribuidos en los dos grupos principales se clasificaban de la siguiente manera:

Salida del Puente de Toledo.....	5.570 hab.
Barrio de las Pavas y el Tercio.....	12.425 "
	17.995 "

El número de edificaciones y sus destrucciones puede apreciarse en los cuadros siguientes:

BARRIO DE LAS PAVAS Y EL TERCIO

Edificaciones	Intactas	R. D.	Ligeramente afectadas	Afectadas	Semidestruidas	Gran destrucción	Destruídas	Total
1 planta	145	"	46	115	47	77	74	504
2 "	10	2	7	8	3	2	"	32
3 "	"	1	"	"	"	"	"	1
4 "	"	2	"	"	"	"	"	2
5 "	"	1	"	"	"	"	"	1
TOTAL.	155	6	53	123	50	79	74	540



SALIDA DEL PUENTE DE TOLEDO

Edificaciones	Intactas	R. D.	Ligeramente afectadas	Afectadas	Semidestruidas	Gran destrucción	Destruídas	Total
1 planta	49	1	2	21	44	70	112	299
2 "	13	1	"	5	7	13	"	39
3 "	9	1	"	"	1	1	"	12
4 "	5	3	"	"	"	"	"	8
5 "	6	2	"	1	"	"	"	9
6 "	1	"	"	"	"	"	"	1
TOTAL.	83	8	2	27	52	84	112	368

El criterio de ordenación que se ha seguido se funda en los puntos siguientes:

1.º Condensación de núcleos. Se han definido dos unidades urbanas:

a) Barrio de San Miguel, a la salida del Puente de Toledo.

b) Barrios de las Pavas y el Tercio.

2.º Desviación de tráfico. Liberación del actual Puente de Toledo de tranvías y tráfico pesado, mediante un nuevo puente aguas abajo.

3.º Solución monumental del Puente de Toledo y sus alrededores mediante una plaza semicircular de salida y la prolongación del eje del puente hacia una entrada del cementerio (futuro parque) de San Lorenzo. Transformación de la primera parte de General Ricardos en calle urbana y proyecto de parque romántico que englobe y rodee a los cementerios y, extendiéndose hasta la ermita de San Isidro, de lugar a una digna fachada de este sector hacia el río.

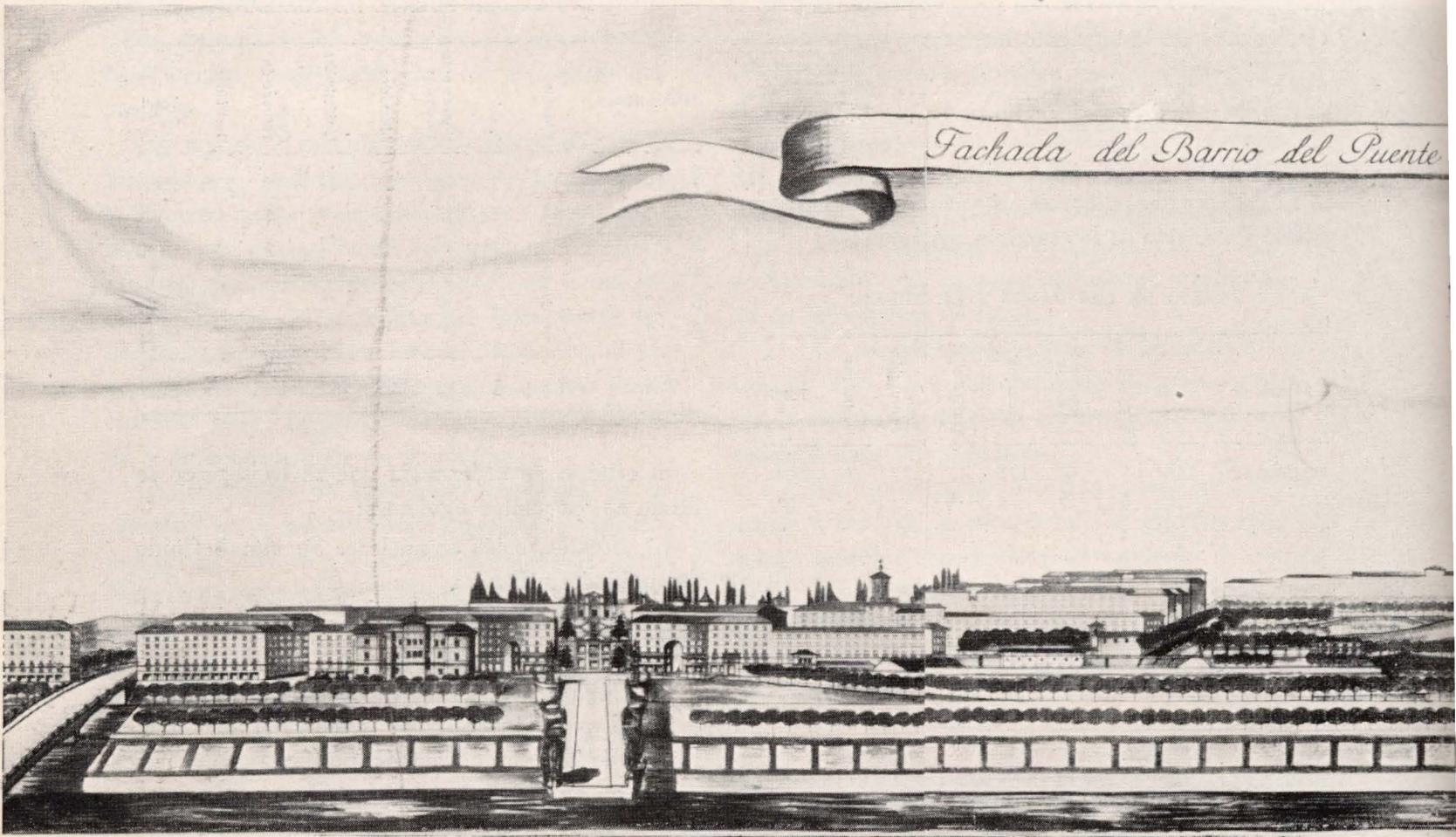
4.º Creación de un centro urbano en la calle del General Ricardos, junto a la parroquia de San Miguel, con edificación comercial, mercado, edificios administrativos, sanitarios y espectáculos. Soportales en las nuevas edificaciones de esta primera parte de General Ricardos.

5.º Constitución de un barrio completo englobando las construcciones de General Ricardos, Las Pavas y el Tercio, disponiendo en la parte más alta y dominante la plaza con nueva Parroquia, Mercado, Administración, Comercio y Sanidad.

6.º Aprovechamiento para zonas verdes deportivas de los sectores minados que no admiten nueva edificación.

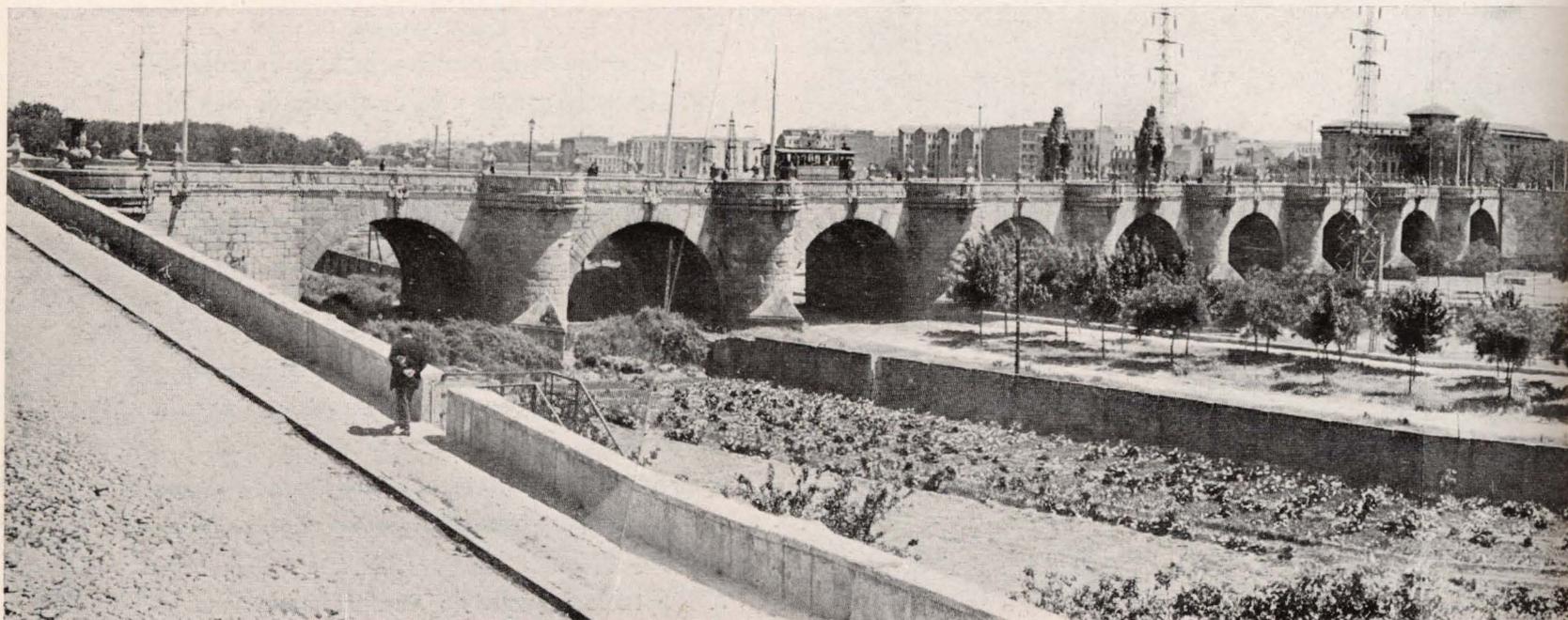
7.º Establecimiento de una reducida zona in-

Fachada del Barrio del Puente

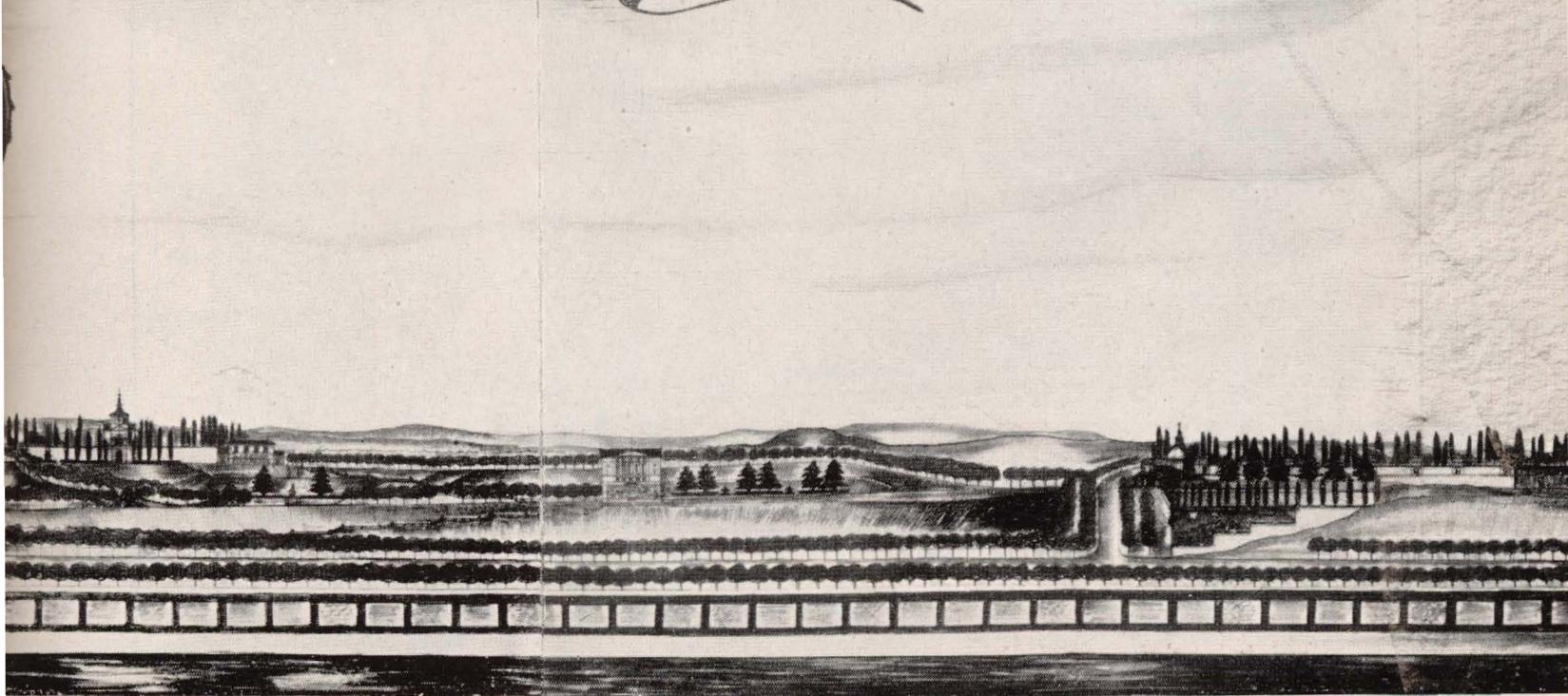


A la izquierda: El nuevo puente de descongestión del actual de Toledo y la ordenación arquitectónica de la salida del puente e espacios verdes en los alrededores del cementerio de Santa M

El Puente de Toledo, que en la ordenación queda libre de tranvías y circulación rápida y la edifica

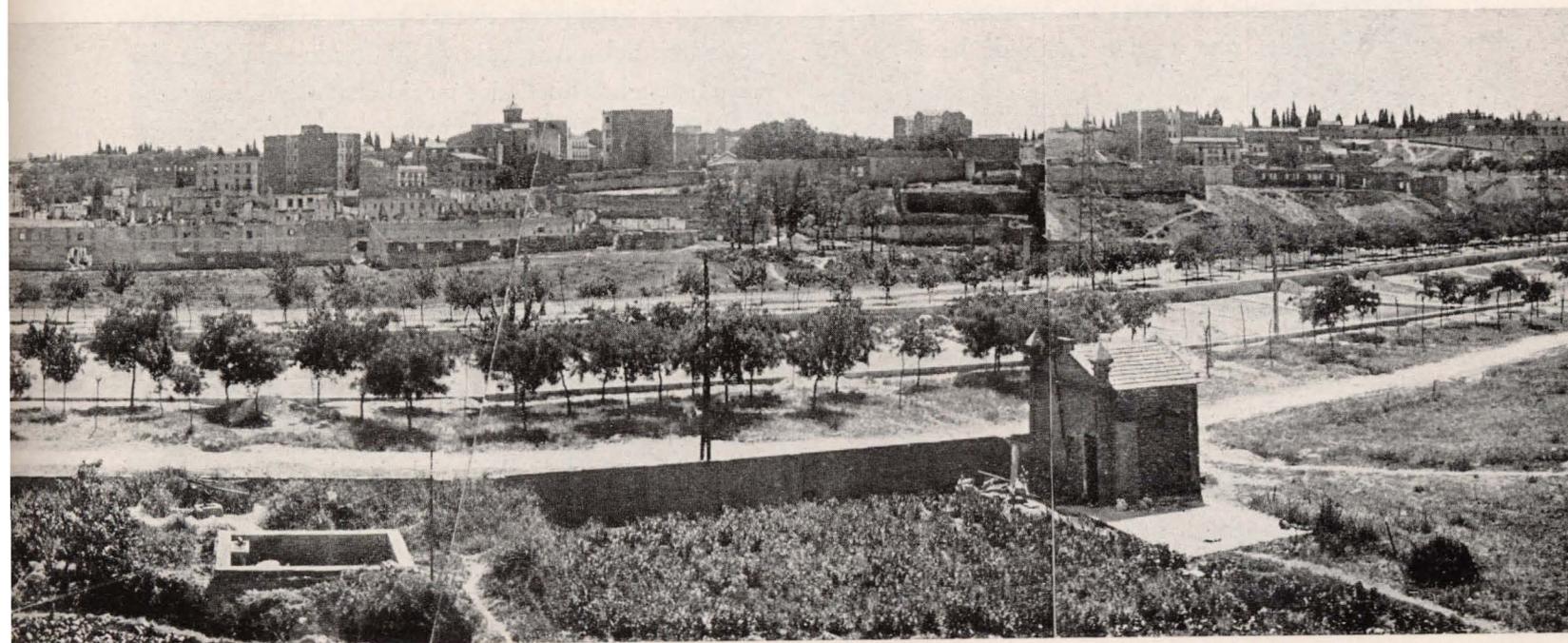


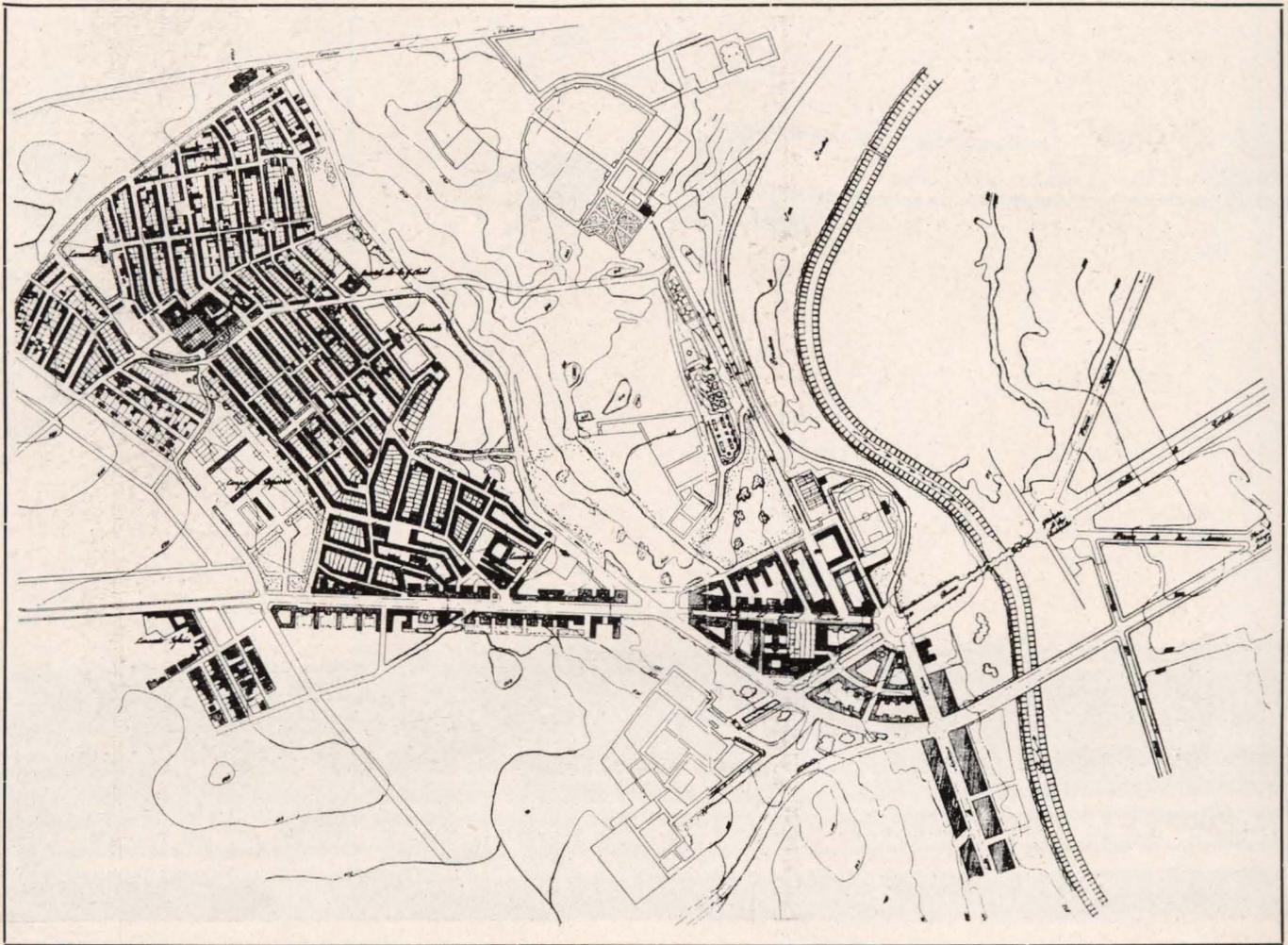
to al Valle del Manzanares



*semicircular y el eje de acceso al cementerio de San Lorenzo (futuro parque). En el centro: La ordenación de edificios y es-
derecha: El parque, que alcanza hasta la ermita de San Isidro.*

quica y desordenada de la barriada, en una de las zonas de más posibilidades estéticas de Madrid.





Plan general de ordenación de los barrios de la salida del Puente de Toledo, calle del General Ricardos y núcleo de las Pavas y del Tercio, en término de Carabanchel Bajo.

dustrial entre el barrio anterior y Carabanchel Bajo, con ordenanza de pequeña industria.

8.º Extinción de todas las casuchas más o menos destruidas que quedan fuera de las áreas expuestas.

9.º Creación de zonas de repoblación forestal como prolongación meridional de los montes de El Pardo y la Casa de Campo, formando parte del cinturón verde de Madrid.

La naturaleza y topografía del terreno han mandado fundamentalmente en la ordenación. La zona está cruzada por tres arroyos paralelos; los dos primeros, llamados de Cirujeda y de las Pavas, confluyen en General Ricardos y desembocan en el Manzanares 200 metros abajo del Puente de Toledo; el tercero desemboca en el Puente de Praga. El terreno es movido junto al Manzanares y más suave cuanto más interno. Las primeras colinas frente al río son las ocupadas por los cementerios, y la cons-

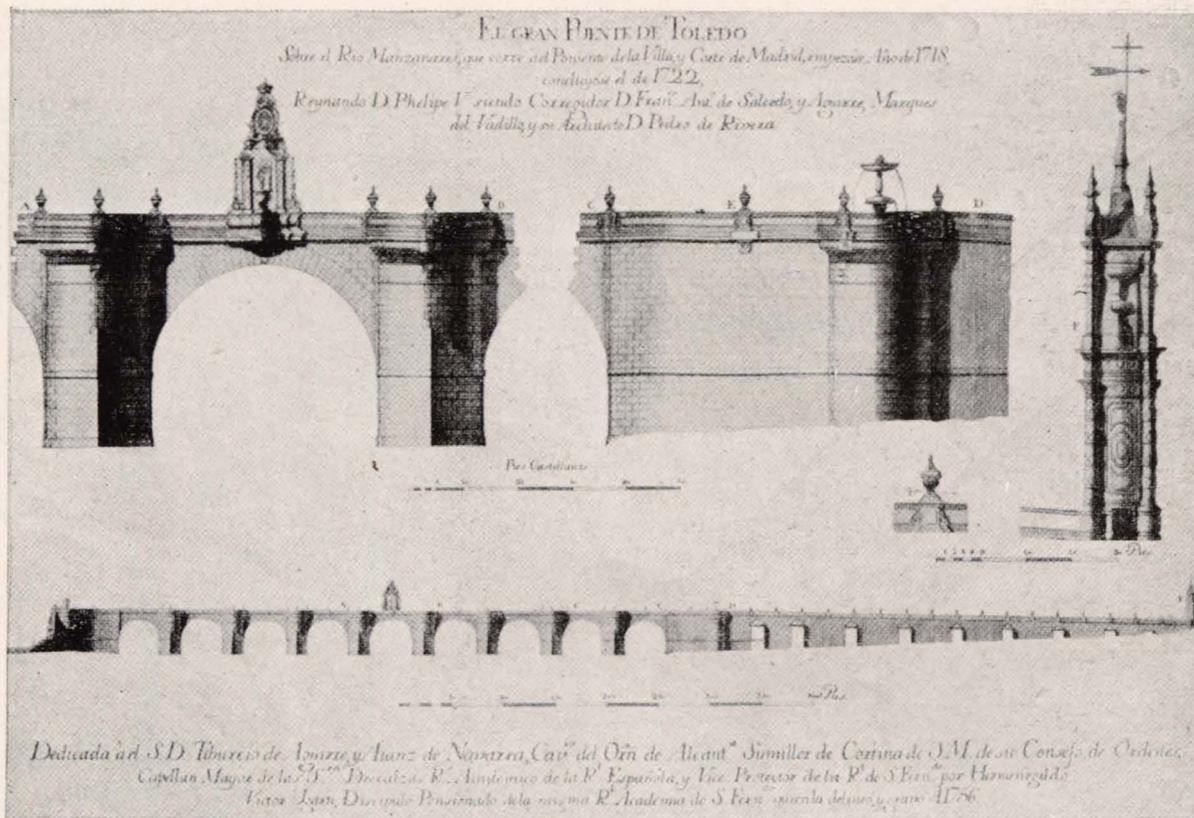
trucción brota desordenadamente lindando con las tapias y ocupando indistintamente altos y vaguadas. Por otra parte estas tierras son la avanzada de la comarca del monte bajo de El Pardo y la Casa de Campo, sobre los llanos meridionales, pudiendo establecerse el límite entre ambas comarcas al Sur de la zona, tal vez en el arroyo de Prado Longo. Para Madrid es muy interesante devolver el carácter apacible que corresponde a la zona, mediante las oportunas repoblaciones, lógicamente distribuidas.

La adaptación a estas circunstancias naturales se basa en tres puntos principales:

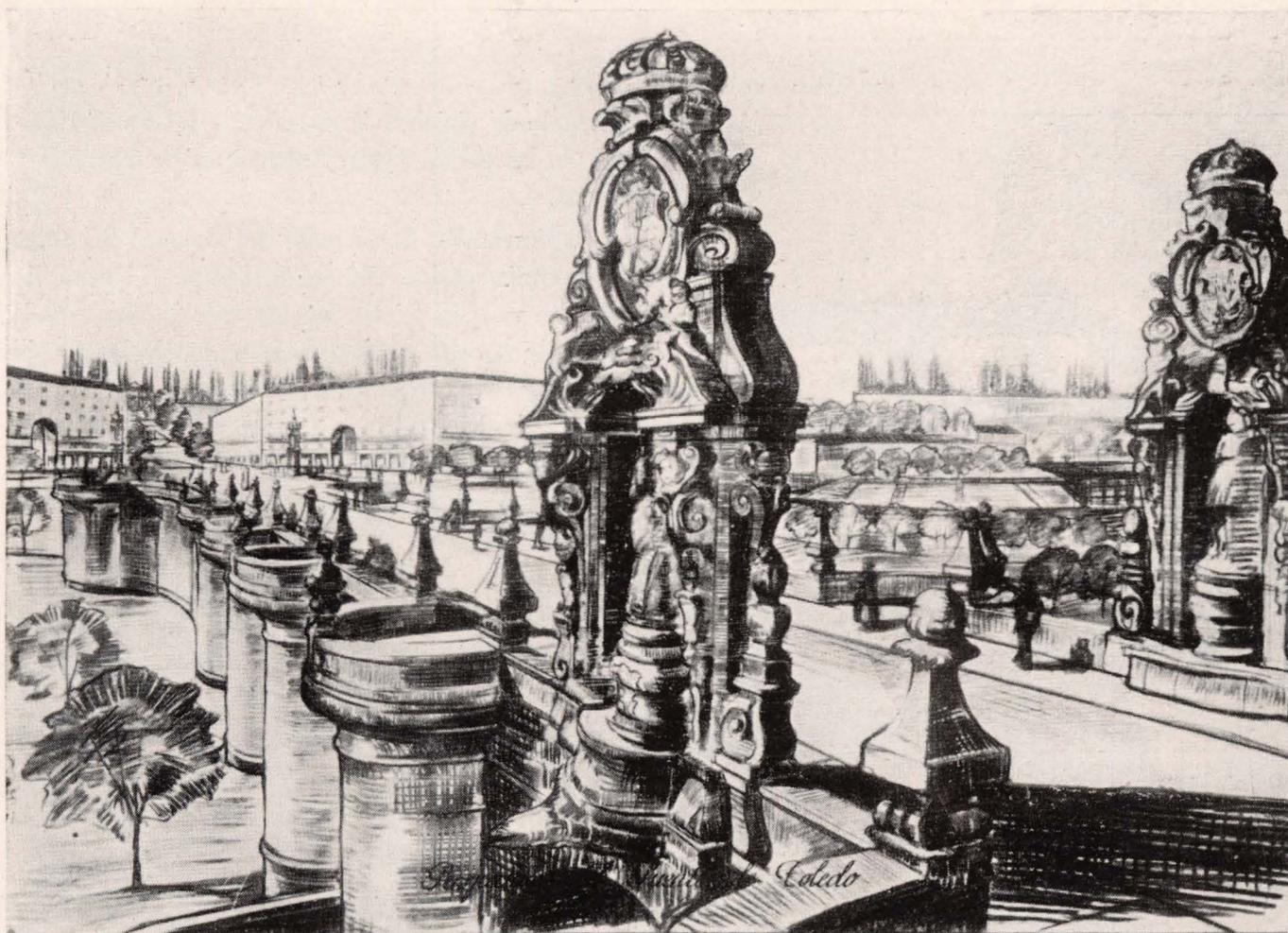
1.º La desviación de General Ricardos siguiendo la vaguada natural y planteando el nuevo puente 200 metros más abajo del actual.

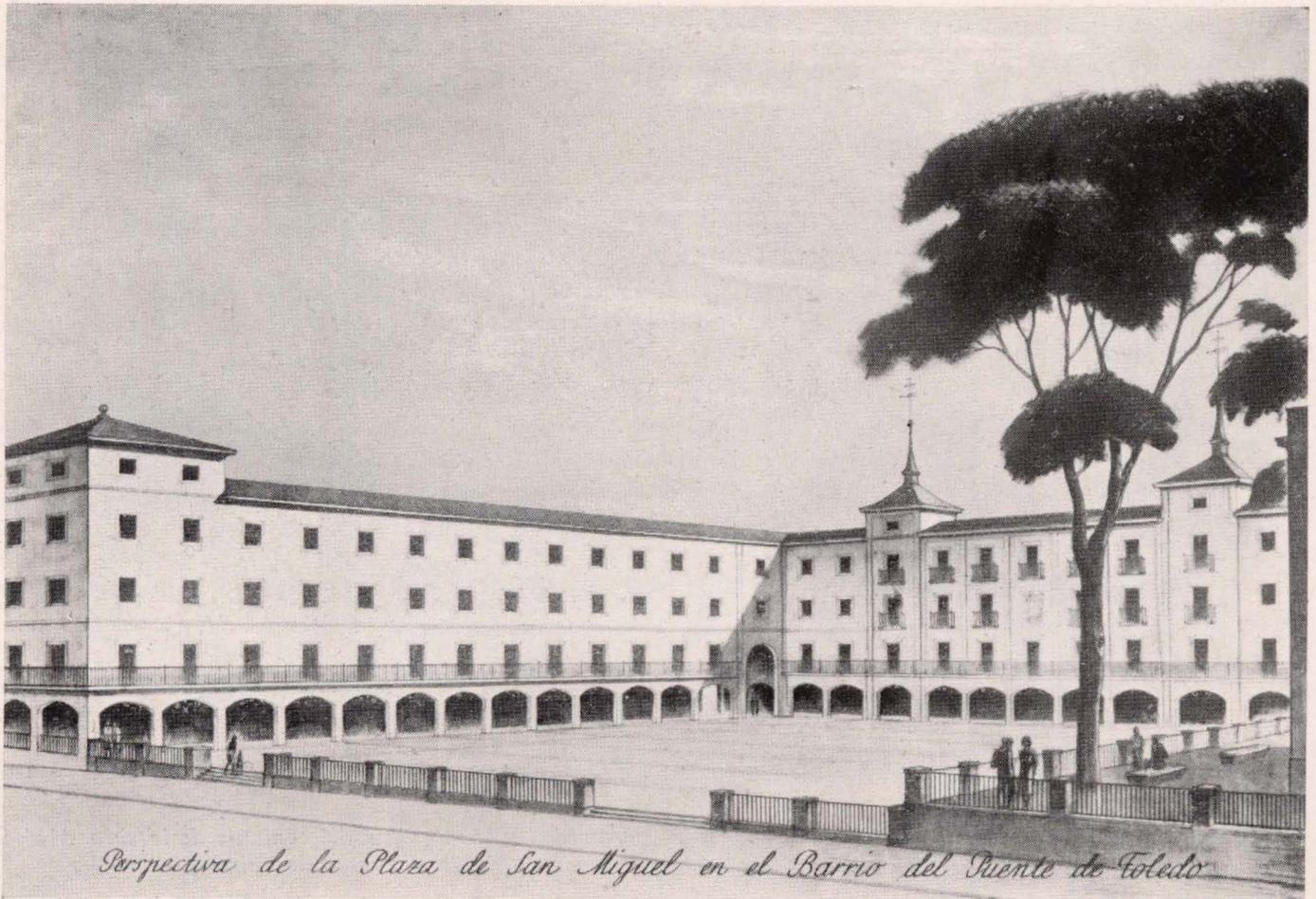
2.º Creando el Parque romántico de los cementerios, a lo largo de las primeras colinas, frente al río, y repoblando las líneas de vaguada.

3.º Mediante la disposición del núcleo más im-

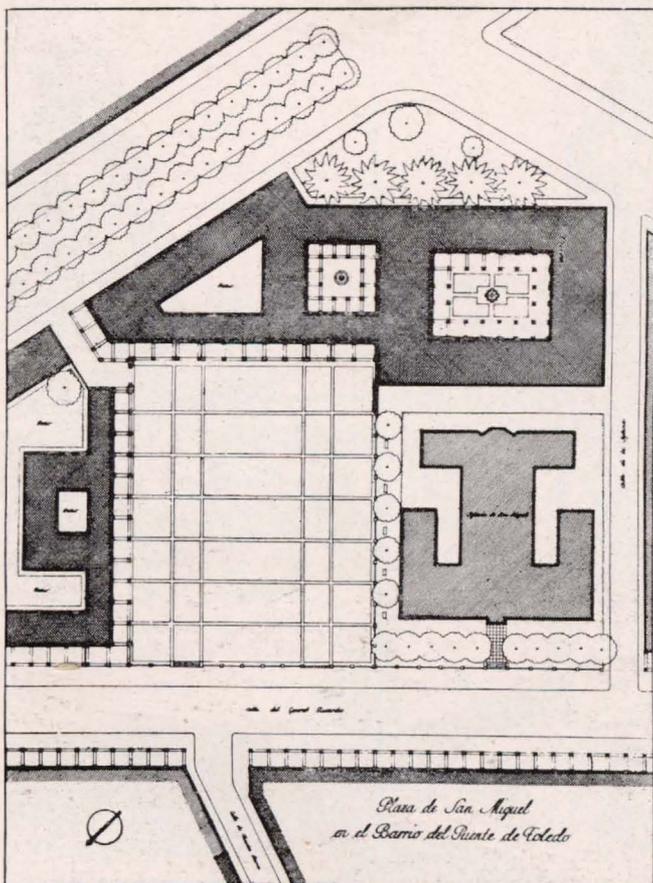


Arriba: Puente de Toledo. Dibujo antiguo que destaca la solemnidad y la magnitud del conjunto de la obra. Abajo: Aspecto de la ordenación de la plaza de salida vista desde el Puente de Toledo.





Perspectiva de la Plaza de San Miguel en el Barrio del Puente de Toledo

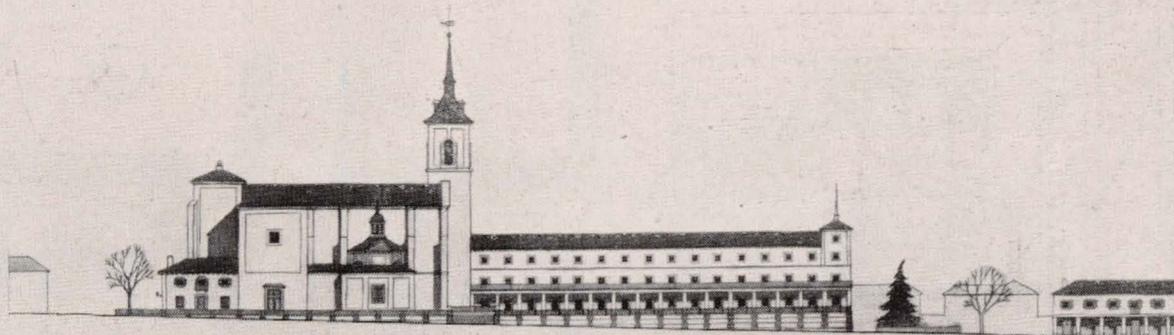


*Plaza de San Miguel
en el Barrio del Puente de Toledo*

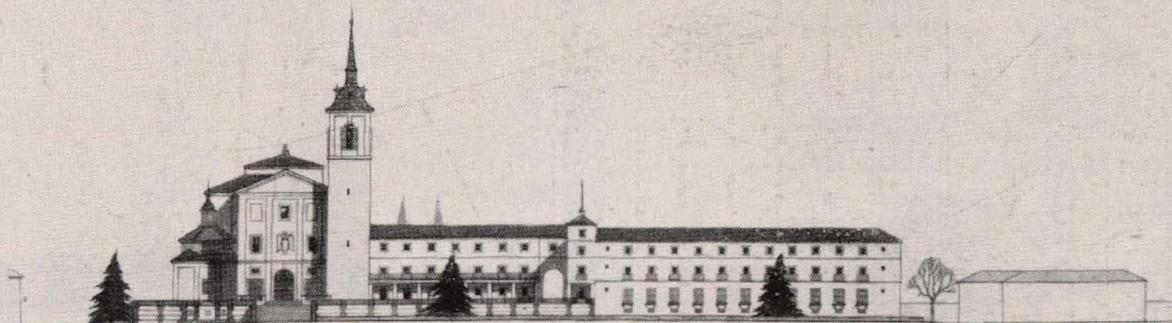
portante de vivienda en los altos y ladera meridional de las colinas, entre los arroyos de Cirujeda y Pavas.

La desviación de la calle del General Ricardos nos permite realzar monumentalmente el Puente de Toledo, ya que, desprovisto de todo lo que actualmente le estorba y colocado a eje con la Puerta de Toledo y la nueva entrada al cementerio de San Lorenzo, adquiere dos nuevos puntos de vista con jardines apropiados. Esta desviación nos define claramente el núcleo que llamamos de San Miguel, agrupado alrededor de la Parroquia del mismo nombre y que, por su proximidad a Madrid, será el de más categoría de esta zona, quedando totalmente limitado por dicha desviación, la calle de Antonio López y la zona de jardín que rodeará el cementerio de Santa María. Se desarrolla a ambos lados de la calle del General Ricardos cuyo carácter comercial se acentúa con edificaciones de cinco plantas y soportales y a uno de cuyos lados se constituye la Plaza que agrupará los servicios de más categoría: Iglesia, Centro de F.E.T. y de las J. O. N. S., Servicios

Plaza del Barrio del Tercio



Fachada a Malolida



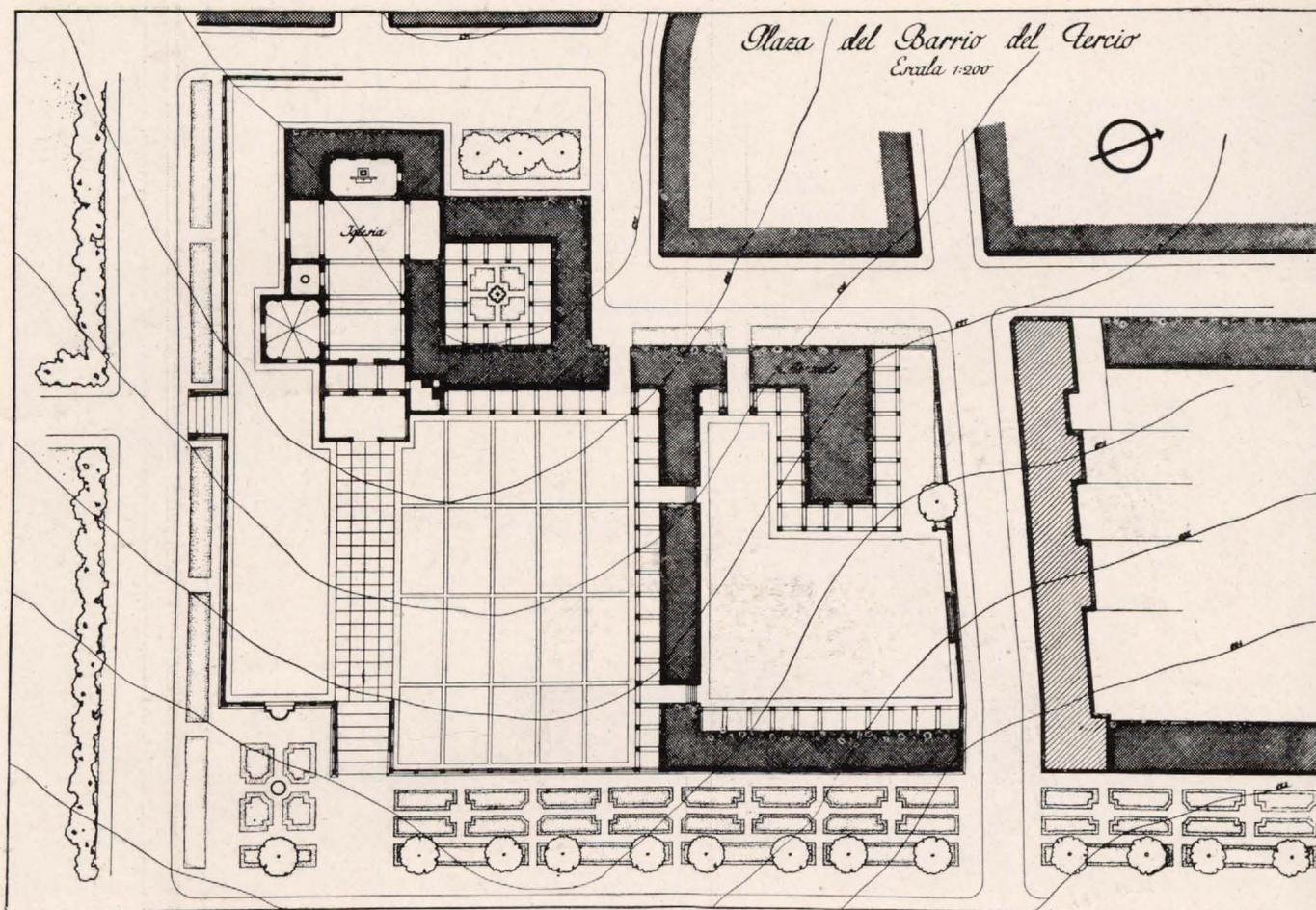
Fachada a Salente

Escala 1:200

Arquitecto D. Juan de Dios de los Angeles

Perspectiva de la Plaza del Barrio del Tercio





Municipales y Mercado en su proximidad. Se propone una ordenación de fachadas con los soportales, alturas de pisos, huecos, cornisas y cubiertas del mismo tipo, con lo que, dada la pendiente de la calle, se consigue una variación agradable dentro de la uniformidad.

Estas edificaciones son las que han de marcar la pauta para todas las demás de este primer núcleo, cuya vista desde Madrid vendrá realizada por la plaza circular de entrada al Puente de Toledo, continuándose río arriba por la zona de deportes y jardines románticos en terrazas, aprovechando los grandes desniveles existentes y los desmontes de los tejares. Estos jardines tendrán un gran recuerdo Goyesco, ya que se hallan en los puntos de vista de los cuadros de Madrid de Goya y estos mismos lugares fueron pintados repetidas veces en la cercana finca de "El Sordo". Se compondrán de jardines bajos en los primeros términos hasta llegar a bosque en las zonas más separadas del río.

El barrio de las Pavas y el Tercio comprende la

zona entre General Ricardos, arroyo de Cirujeda y Camino del Rey. El mayor valor de los solares de General Ricardos nos obliga a un tipo de edificación alta, análogo al del núcleo de San Miguel, siguiendo la del resto de este barrio de menos altura y ordenada dentro del mayor aprovechamiento de lo poco decoroso existente.

Consta este barrio fundamentalmente de una vía de penetración comercial, la actual calle de Paulino Aliaga, que lleva a una primera plaza comercial y por una calle porticada a un lado y abierta a los campos de deportes al otro, conduce al Centro Cívico en el que se encuentran la nueva Iglesia, el Mercado y los Servicios Municipales, en plaza de tipo abierto y sobre nivel dominante, rodeada de jardín en su parte baja. Esta plaza servirá de enlace del barrio del Tercio con el nuevo que se proyecta. Los servicios escolares previstos llenan las necesidades propias del barrio.

PEDRO BIDAGOR
Arquitecto.

ASPECTOS INDUSTRIALES DE LA ORDENACIÓN DE MADRID

Al plantear la ordenación total de Madrid y de su alfoz, con el fin de que salga la ciudad de su mutilación y sacrificio, restaurados sus órganos con arreglo a la dignidad y jerarquía funcional que a cada uno corresponde, surge el problema de los establecimientos industriales que, en desarticulado crecimiento, se han ido desarrollando al servicio de la ciudad o como consecuencia de su propia constitución orgánica.

En este aspecto, el caso de Madrid presenta circunstancias excepcionales, ya que inicialmente la industria se establece como un servicio, como una función auxiliar, que permite el desarrollo normal de las demás preferentes actividades de la ciudad en su misión fundamental directora y política y, por ello, la característica que quizá define mejor la industria madrileña, es su dependencia inmediata del gran núcleo consumidor producido por la concentración urbana, la cual, económicamente, ejerce sobre aquélla una fuerza atractiva que llega a determinar la localización de explotaciones de este tipo dentro del propio casco urbano, venciendo la carestía del suelo y las numerosas dificultades de emplazamiento.

Sin embargo, Madrid, centro geográfico y el más importante nudo de comunicaciones de España, unido directamente a los centros de producción y a los puntos de importación de mayor volumen, ha servido de base —y cada vez con mejores condiciones—, a la creación de establecimientos industriales más independientes, con mercados más amplios y extensos, a lo que ha contribuido y contribuye la abundancia de mano de obra que, aparte de las formas normales con que aparece en toda ciudad, se presenta aquí como residuo de las demás actividades de la población; mano de obra residual, integrada en su mayor parte por los hijos de funcionarios y obreros absorbidos por aquellas actividades.

De esta forma, el pequeño taller o la fábrica modesta, surgidos para llenar los servicios de esta cla-

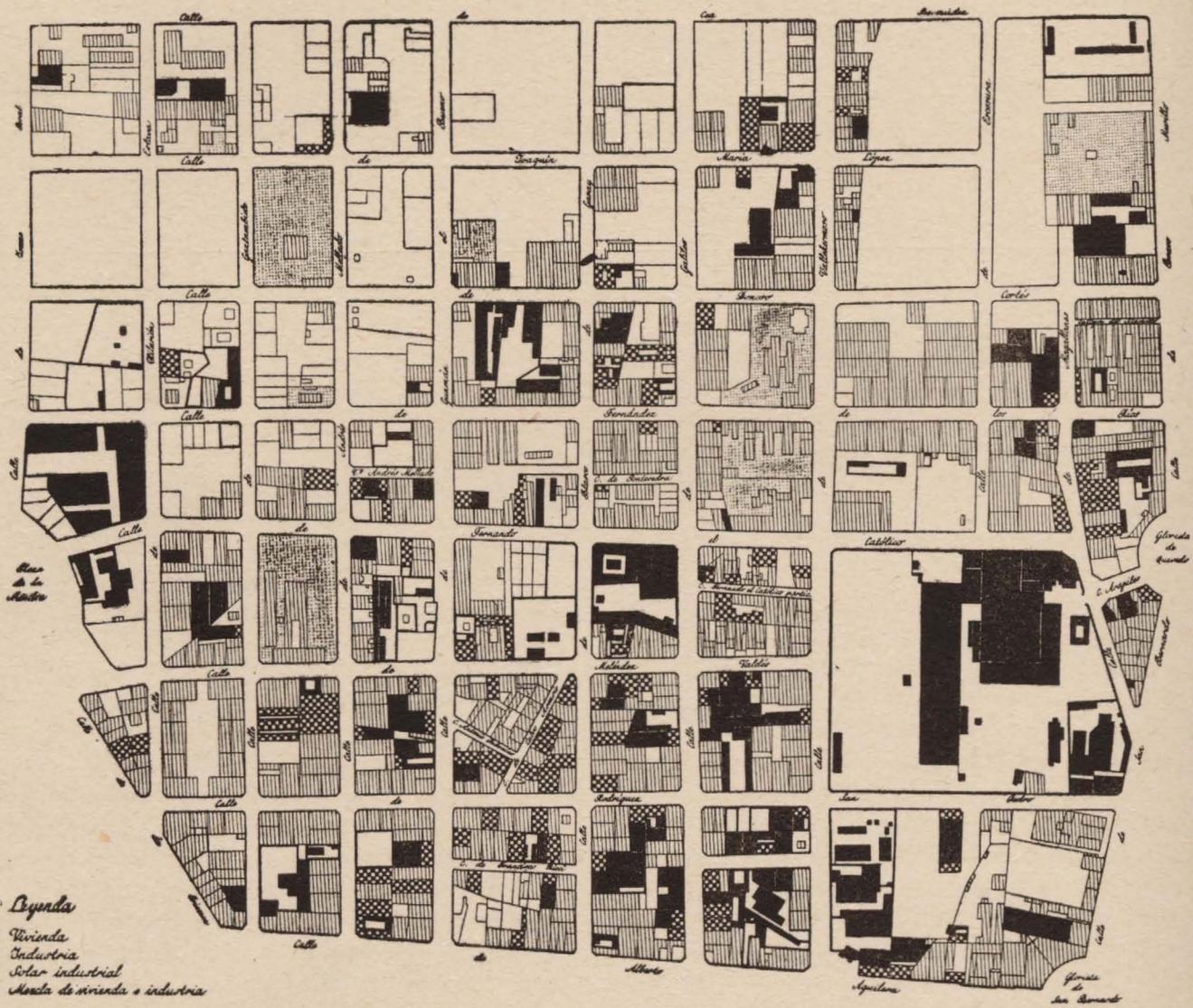
se, necesarios en toda aglomeración urbana, se complican en su organización y en su crecimiento, llegando a constituir núcleos de mayor importancia que, al ganar en independencia económica, forman verdaderos focos de actividad productora, más debilmente unidos a la ciudad, y que, al establecerse en la periferia en busca de emplazamientos más amplios y baratos, contribuyen a formar o determinan la creación de poblados y colonias de existencia íntimamente ligada a la de aquellas explotaciones industriales.

Pero estos núcleos no se establecen de manera organizada, sino aprovechando circunstancias económicas momentáneamente favorables, y se dispersan sin llegar a constituir unidades urbanas independientes, sino zonas suburbanas desatendidas generalmente. Este crecimiento industrial contribuye, pues, de una manera directa y quizá preponderante, al desorden de la ciudad, aumentado todavía al verse absorbidas tales zonas por el crecimiento rápido y también desordenado de la vivienda, dando lugar a la característica confusión de usos que puede observarse en Madrid, con mayor evidencia que en aquellas otras ciudades en las que, por ser su principal función la productora, se definen sus órganos constitutivos con mayor precisión.

Como ejemplo de lo que venimos diciendo, presentamos una zona del ensanche en la que se muestra claramente la forma de crecimiento indicada y en la que los núcleos industriales establecidos, dominantes en un principio, son presionados después por las viviendas que los rodean y aíslan, desbordándolos y originando esa confusión de usos y funciones, con la secuela natural de tipos de edificación totalmente distintos, que no es posible acordar y dejan aparecer, entre medianerías de desagradable aspecto, el espectáculo de sus interiores sucios y desorganizados.

En ocasiones —y es ejemplo típico de ellas el barrio de Argüelles—, la vivienda ha llegado a do-

Información industrial de Madrid
Zona 1 - Sector Villahermoso
Distribución de usos en la edificación



minar casi totalmente la urbanización, y perduran, asfixiados entre ella, algunos establecimientos industriales, como una importante fundición tipográfica, quizá la de mayor volumen de Madrid, y una fábrica de bebidas, también de magnitud excesiva, que se desenvuelven dentro de su emplazamiento, en condiciones de trabajo cada vez más inadecuadas.

Empujada así al interior de las manzanas la pequeña industria, convierte los patios, originariamente proyectados para mejorar las condiciones de la vivienda, en focos de incomodidad siempre y de insalubridad las más de las veces, como, entre mu-

chos, podemos citar un caso en el Paseo de San Vicente, en donde una importante carpintería y almacén de maderas, había cubierto con sus naves las luces de los pisos inferiores.

Sólo se salvan de esta confusión y desorden aquellas zonas excepcionalmente definidas desde un principio exactamente en su función y constitución. Así, el ferrocarril de circunvalación en su enlace de las estaciones del paseo Imperial, Peñuelas, Delicias y Cerro de la Plata, determina en la actualidad una zona de carácter industrial, que contribuye a limitar, de una parte, el escalón de terreno que bordea

la zona por la parte superior y, de otra, el río, cerrándola por la inferior; volviéndose a iniciar la confusión hacia Oriente en la glorieta de Santa María de la Cabeza.

En este sentido, la situación de los poblados limítrofes y suburbios de la Capital es todavía más caótica, pues la pequeña industria, empujada por la especulación del suelo, ha crecido en condiciones de salubridad, higiene y seguridad desastrosas, al amparo de servicios municipales deficientes y falta de una reglamentación de policía industrial, venturosamente ya puesta en marcha.

Esta confusión y desorden que, como hemos visto, se señalan con mayor intensidad en la zona de ensanche, hacen de la ciudad —en muchas de sus partes—, una habitación desagradable e incómoda y disminuyen, como en toda entidad económicamente desorganizada, su rendimiento.

Aun cuando su forma de presentarse sea distinta, el problema no es nuevo y ya en todos los países la reglamentación de los establecimientos industriales incómodos, insalubres y peligrosos quiso resolverlo, señalando limitaciones a los talleres y explotaciones industriales con arreglo a sus características, de una manera casuística y un tanto arbitraria. Ello, si bien evitaba en cierta forma la desorganización a que nos referimos, no lo hacía más que de una manera parcial, ya que la industria, cuya función y servicio son de tanto interés como cualquier otro dentro de la ciudad, quedaba indefensa ante la invasión de los edificios de vivienda o servía de obstáculo al crecimiento normal de la zona urbana.

Legislación característica del período liberal enfocaba el problema y trataba de resolverlo como una lucha de entidades, cuyas funciones se oponían, dando a todas el mismo valor en cualquier situación y emplazamiento y dejando, con absoluta imprevisión, a circunstancias momentáneas, la decisión de las cuestiones planteadas que, por este motivo, nunca alcanzaban definitiva y verdadera solución.

Cada explotación industrial, desde el pequeño taller del modesto artesano hasta la gran Sociedad con extensas y espléndidas instalaciones, tiene su misión precisa que cumplir en el conjunto de la ciudad y perfectamente delimitada su área de servicio y, por tanto, señaladas las características de su adecuada ubicación y las servidumbres a que pueda obligarles la naturaleza de las zonas vecinas. Aparece así una natural relación del emplazamiento industrial con la zona urbana que sirve y con la habitación del elemento productor que en él trabaja, ligadas orgánicamente con arreglo a su jerarquía, dentro del orden general de la ciudad.

Claramente se definen en la población tres tipos de establecimientos industriales de características distintas. El primero está constituido por aquellos servicios industriales, generalmente desempeñados por

modestos artesanos con medios mecánicos elementales, cuya necesidad se hace imprescindible en la vida cotidiana y cuyo campo de actividad se reduce a un pequeño círculo de vecinos. Los establecimientos de esta índole no presentan, por otra parte, mayor incomodidad, en general, que la que caracteriza el tráfico urbano y que, como es consiguiente, es siempre menor que la que proporcionaría su ausencia.

Lo mismo que los servicios de carácter comercial y de abastecimiento, tienen estos servicios industriales su natural emplazamiento dentro de la zona de residencia, sometidos a limitaciones de densidad análogas a aquellos, de acuerdo con los tipos de edificación en que se establezcan.

El segundo está formado por aquellos establecimientos que desenvuelven sus actividades dentro de la zona urbana en círculos mucho más amplios y para los que, por su economía especial, vendría enormemente gravado el coste del servicio que prestan, a consecuencia de su alejamiento de la ciudad, bien por las condiciones de la mano de obra que utilizan, la residual a que nos referíamos en un principio, bien por los productos fabricados y el mercado a que se destinan, o por otras circunstancias. Estas industrias no requieren la dispersión de las del primer grupo y, por otra parte, suelen reunir condiciones y poseen instalaciones de tal amplitud, que las hacen inaceptables en edificios o vecindad de edificios destinados a vivienda. Dentro de la ciudad necesitan emplazamientos adecuados que respondan a tales circunstancias.

El último tipo lo constituyen aquellos establecimientos cuyas actividad y género de producción les hace más independientes del núcleo urbano, a los que han de añadirse aquellos otros de vecindad incompatible por sus condiciones de insalubridad o incomodidad, cualquiera que sea su función, con la zona urbana, y para los cuales han de preverse emplazamientos suficientemente aislados de aquélla, con amplitud y libertad de establecimiento no mediatizada por la posible contingencia de una invasión de las zonas residenciales.

A esta clasificación ha de responder la ordenación industrial de nuestra ciudad y la constitución de manzanas, núcleos y zonas industriales con emplazamiento y dimensiones en consonancia con el tipo de servicio que las industrias efectúan y la intensidad con que afectan a las condiciones que deben reunir las zonas limítrofes, es el camino iniciado y en el que la industria madrileña, a pesar de las dificultades económicas actuales, se va encauzando con una comprensión y disciplina que es satisfactorio señalar.

A. MARTÍNEZ DE LAMADRID
Ingeniero industrial.

