

La Urbanización del Extrarradio de Madrid¹

V Y ÚLTIMO

Centros urbanos y plazas

La norma seguida en la distribución de centros y plazas ha sido la de agrupar los edificios públicos y monumentales, puesto que de esta forma se evitan los contrastes violentos de dimensiones y de escala con las construcciones vecinas y pueden constituir, bien dispuestos, un conjunto muy estético.

Los edificios oficiales y sus dependientes constituirán, pues, generalmente, el centro principal; pero deben formarse otros centros secundarios alrededor de edificios escolares, escuelas técnicas, terrenos de juego, etc., y en los distintos barrios, agrupando los diversos edificios públicos del distrito. Estos centros secundarios deben estar en el encuentro de las vías principales de comunicación, o mejor aún, próximos a ellos, pero fuera de su trayectoria.

En las poblaciones modernas las estaciones son puntos focales de las vías, pudiendo compararse a las puertas de acceso a las antiguas ciudades amuralladas, pues son centros de tráfico intenso.

Consideraciones de conveniencia y de comodidad exigen que se dispongan, frente a las estaciones, plazas que den a esta entrada de la ciudad la holgura requerida para el tráfico intenso que ha de soportar y evite a los peatones los peligros de una estrechez absurda, como ocurre cuando la fachada de la estación da directamente a una calle de intensa circulación.

Se ha previsto el centro urbano principal, o centro cívico, al que hemos dado, en principio, el nombre de plaza de la Patria, en el arranque de la prolongación de la Castellana, o sea en el actual Hipódromo, y al que se ha dado una forma que se presta a la obtención de una plaza cuya grandiosidad será difícilmente igualada por ninguna otra del mundo. En dicha plaza proyectamos sean construídos, con el carácter monumental requerido y con altura, igual para todos, de 30 m, los edificios públicos que vayan construyéndose.

Los centros urbanos serán:

El del Oeste, constituido por los grandes espacios libres que ocupen los depósitos del Canal del Lozoya y los jardines que se proyectan, contiguos al actual cementerio clausurado, que se convierte en parque infantil, y en el que se dispondrán los grupos escolares de niños y niñas, escuela casera, Puericultura, iglesia y la manzana municipal: Casa de Socorro, Dispensarios, parques de Limpieza y parque de Bomberos.

El de Tetuán, dedicado sólo a dependencias públicas, pues los grupos escolares se proyectan separados, por causa de la necesidad de acercarlos al espacio libre.

El de Maudes, emplazado entre la avenida de Bellas Vistas y la calle de Bravo Murillo, dando vista a la gran plaza prevista inmediatamente al lado de los actuales grupos escolares Pérez Galdós.

El Central, emplazado en la avenida Transversal, frente al gran espacio libre allí previsto, inmediato al centro escolar y cultural.

El de Ciudades-Jardín, que tendrá una fisonomía especial y en armonía con la zona a servir, que será toda la de las Ciudades-Jardín allí previstas.

El que denominamos Medio, constituido por la plaza que corona los jardines que dividen la zona dedicada a viviendas medias y pequeña industria.

El del Este, emplazado en la plaza prevista en el centro de las urbanizaciones de Pueblo Nuevo y de la Elipa, al lado de la carretera de Aragón.

El del Puente de Vallecas, emplazado en la glorieta de encuentro de la prolongación del paseo de Ronda con la Gran Vía de enlace.

El centro urbano de Delicias, emplazado en la glorieta de Luca de Tena.

Y, por último, aún proyectamos otro centro urbano, eminentemente popular, en la plaza formada en las inmediaciones de la Sacramental de San Lorenzo, que servirá a todas las zonas obreras y de viviendas económicas, que desde la carretera de Extremadura se extenderán, por la margen derecha del Manzanares, hasta el comienzo de la Gran Vía del Abroñigal, si bien, para proveer un gran aumento de la barriada de Extremadura, dejamos preparada la urbanización para contar, en su día, con otro pequeño centro urbano.

En la plaza de la Patria, y a fin de evitar los puntos de conflicto de tráfico que se originarían al ser cruzada a nivel por el paseo de Ronda, así como aprovechando la favorable situación topográfica de la misma, se proyecta hacer que dicho paseo de Ronda cruce (mediante un viaducto de 12 m de anchura, formando un, no muy acentuado, lomo de asno) superiormente dicha plaza, haciendo así independiente todo el tráfico transversal del longitudinal.

Dicho viaducto no sólo no estropeará la perspectiva de la referida plaza, sino que, siendo tratado arquitectónicamente, constituirá un bellísimo fondo a la misma, que evitará, además, los falsos puntos de vista que podrá originar el ángulo con que llegan a dicha plaza los dos trozos de Castellana: el actual y el nuevo.

En el plano de detalle que se incluye en la figura 16 se puede apreciar el conjunto de dicha plaza con el viaducto citado, en el que se apreciará que, no ocupando dicha obra más que el centro del paseo de Ronda, quedarán dos calzadas laterales para la comunicación directa con la Castellana.

En las plazas de encuentro de la Gran Vía de Ronda con la del Abroñigal, y con la misma idea de evitar el punto de conflicto de los dos tráficos perpendiculares, a la que en este caso hay que agregar la de poder salvar luego, con la Gran Vía de Ronda, la divisoria de la Ciudad Lineal sin un gran túnel (aunque se proyecta uno pequeño), se prevé un paso superior de 20 m de anchura para dar paso al tráfico transversal.

Por último, y prescindiendo de más detalles en aras de la mayor concisión posible, indicaremos cómo queda resuelto el conflicto de la Nueva Plaza de Toros. Según se detalla en la figura 17, mediante la proyectada plaza de Ventas se prevé una pequeña elevación de la rasante de la carretera de Aragón, en forma a

¹ Véase el número anterior, página 43.



Fig. 16.

permitir la construcción de una gran plaza elíptica, de 170 m de eje mayor y 100 m de eje menor, que se hará de entramado de hormigón armado y que permitirá que por debajo de ella pase la Gran Vía del Abroñigal (en su anchura de tránsito), sin tener, pues, que cruzar con el tráfico de la carretera de Aragón.

Formando otra elipse coaxial con la anterior se disponen cuatro rampas que, con pendiente aproxi-

glorieta circular, emplazada a 5 m sobre el nivel de la explanada de la Plaza de Toros, de la que arrancan dos rampas que conducen a dicha explanada. Estas rampas se harán de hormigón armado, para aprovechar su parte inferior como ampliación del depósito de coches. La glorieta se enlaza también con la vía de descongestión de la carretera de Aragón, la que a su vez cruza superiormente la Gran Vía del

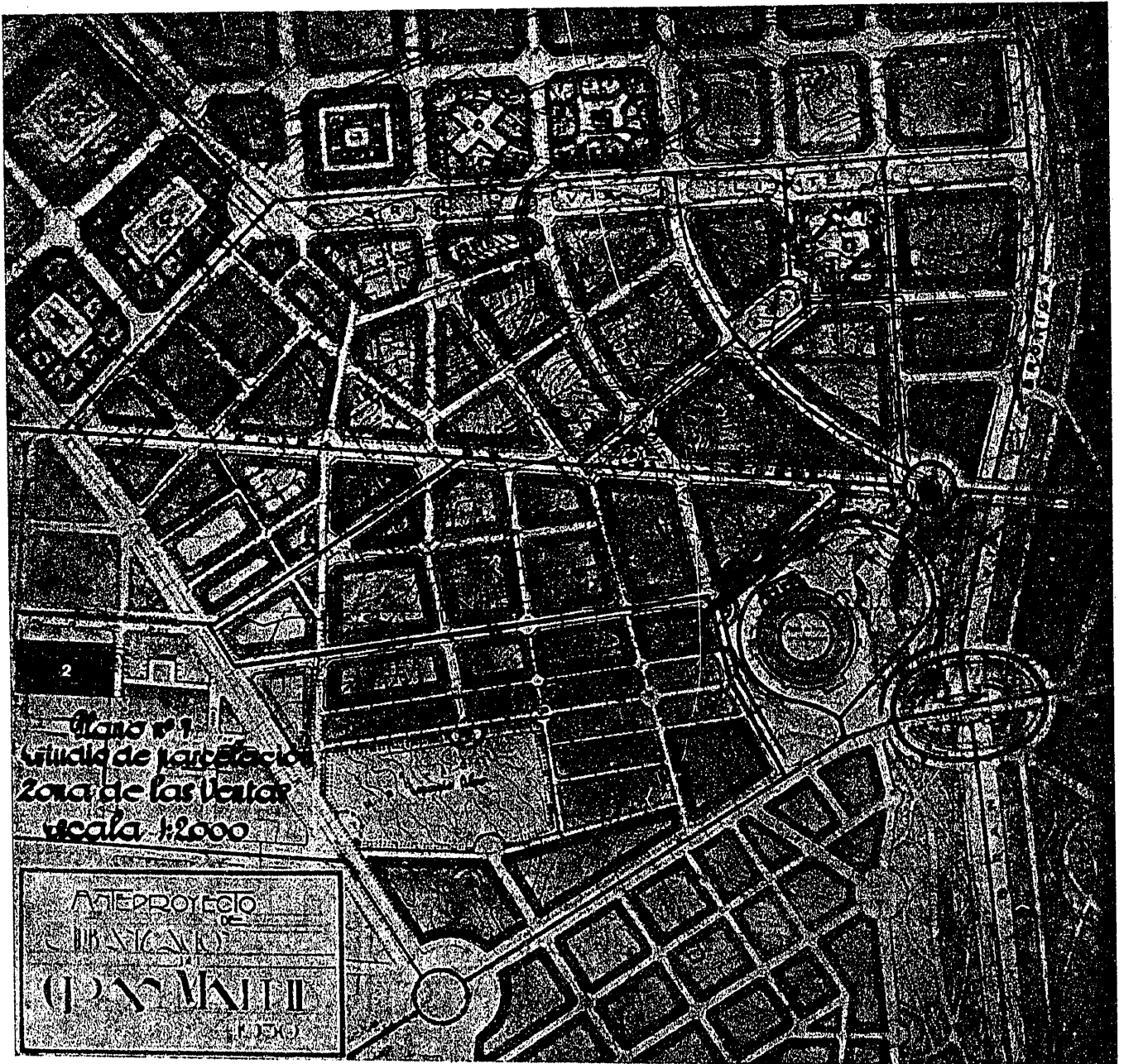


Fig. 17.

mada del 6 por 100, permitirán el acceso en todos los sentidos a dicha carretera y la calle de Alcalá.

La explanada de la Plaza de Toros queda totalmente independiente de la circulación de dicha Gran Vía y con acceso desde la calle de Alcalá. Además se amplía, haciendo un muro de contención casi en ángulo recto, en cuyos vértices, conforme puede apreciarse en el plano, se proyecta una gran escalinata de acceso a los peatones.

La avenida de la Plaza de Toros termina en una

Abroñigal, de modo que en ningún momento y por ninguna causa puede haber colisión de tráfico.

Esto unido a que, siendo dos las vías que conducirán a la Plaza de Toros, puede incluso establecerse la dirección única.

Parques y jardines

Reconocida y aceptada la tendencia a multiplicar en las poblaciones modernas los parques y jardines

públicos, en forma a que no queden extensiones de más de 20 ha sin servir por alguno de ellos, nos hemos inspirado en esas normas al hacer la distribución de los parques futuros, como puede apreciarse en la figura 18.

Ante todo hemos contado con dos zonas forestales: la Casa de Campo y el Bosque del Este, ya descritas en el capítulo de zonas llamadas a ser los pul-

hará, no sólo que éste se halle cerca de toda la zona urbanizada de la izquierda de dicho arroyo y sirva de límite a la Ciudad Lineal, sino que los puntos de vista y las perspectivas de todas las calles comprendidas entre la actual de Francisco Silvela y la Gran Vía del Abroñigal adquieran una belleza suprema al tener como fondo la masa forestal del Parque en cuestión.

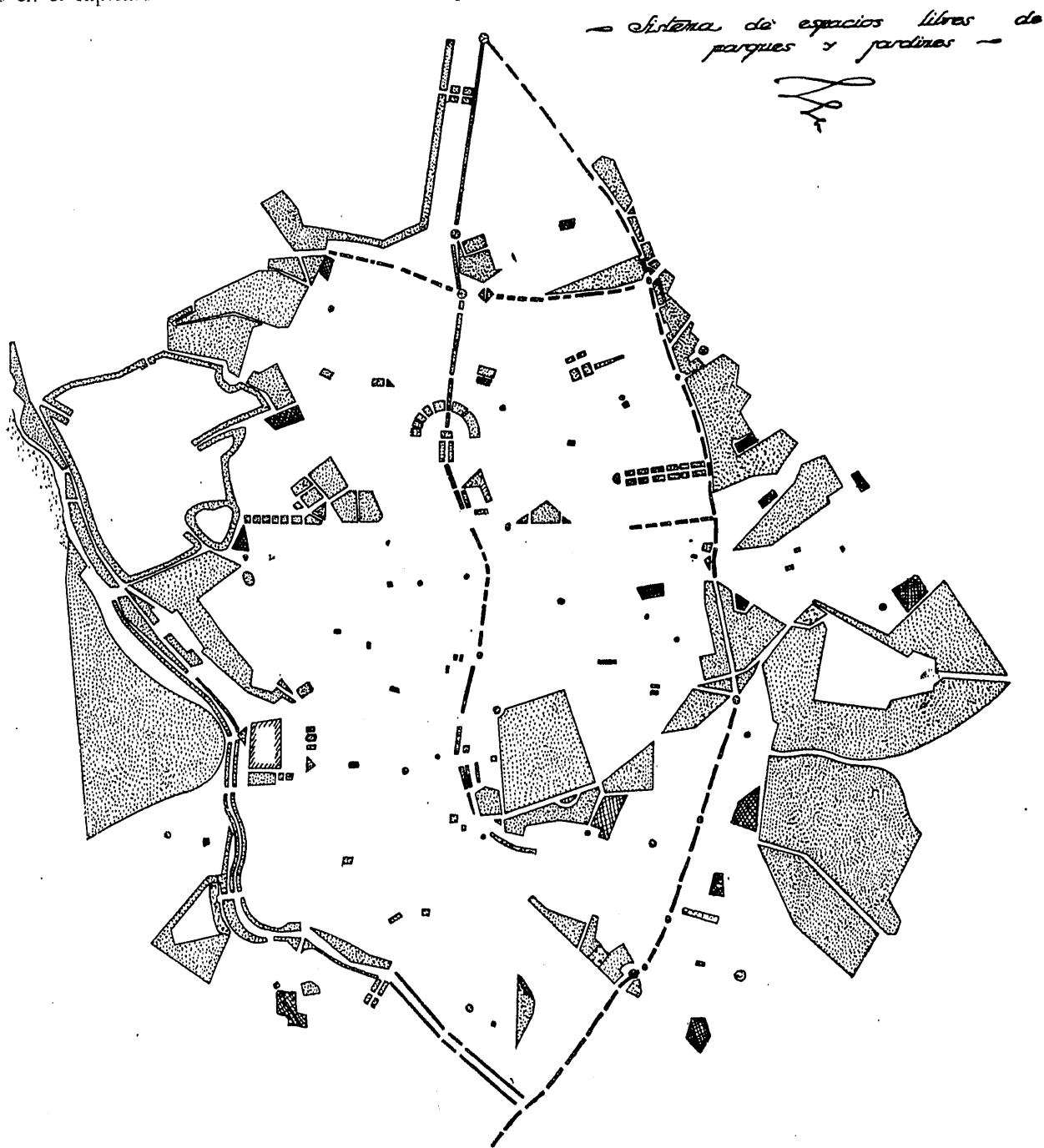


Fig. 18.

mones de la capital madrileña, en unión de la Dehesa de la Villa, ampliada, como Parque Forestal, hasta la Gran Vía de Circunvalación y zona urbanizada de Bellas Vistas.

Les seguirá en importancia el que llamamos Parque Lineal, que ocupará toda la ladera derecha del Abroñigal (siempre mirando hacia el Norte), ladera que por lo escarpada no se presta a urbanización, y que, en cambio, al establecerse en ella el Parque,

Este Parque se termina en el actual Pinar de Chamartín, teniendo, en conjunto, una extensión de 102,84 ha.

Sería muy conveniente contar junto con un Parque de aislamiento construido en forma a aislar la zona edificada situada a la izquierda de la Castellana de las barriadas de casas absurdas que hoy existen en el valle inmediato al Hospital Nacional, y de este mismo hospital.

Este Parque, no obstante, será trazado como jardín bajo, a fin de no impedir la vista espléndida de las casas sobre el Guadarrama; su extensión será de 47,30 ha.

El Parque Central, emplazado al lado del cuarto depósito del Canal del Lozoya, a la derecha de la Castellana, tiene una situación estratégica inmejorable para servir toda la zona residencial del Hipódromo y las de las Ciudades-Jardín de la derecha de la Castellana y de Chamartín; su superficie es de 10,06 ha, y será tratada, al estilo del Bosque de Bolonia, con libre acceso a la hierba o pelusas.

El Parque Circular, que limita el centro cívico, y cuyo motivo es predominantemente ornamental, tendrá una superficie de 8 ha, y será tratado como jardín de lujo, del tipo de Recoletos.

El Parque del Ferrocarril, emplazado entre las vías del ferrocarril de cintura, en sus accesos a la estación central de viajeros y de mercancías, y la Gran Vía de Circunvalación, constituirá un buen aprovechamiento de aquel espacio y un desahogo para la zona urbanizada de Chamartín. Su superficie será de 13,36 ha, y será tratado como bosque.

El Parque de la Prosperidad, ocupando el centro de toda aquella urbanización, que dividirá, y rematando en la plaza semicircular proyectada, constituirá uno de los sitios de mayor belleza del futuro Madrid y servirá de expansión a toda aquella zona; salvo las manzanas del centro, que se reservan para espacios libres, las demás serán tratadas como jardines, con espacios verdes accesibles a los niños. La extensión total del Parque será de 13,60 ha.

El Parque de Salamanca, emplazado aprovechando la manzana situada entre Velázquez, María de Molina y calle de Francisco Silvela, tendrá carácter de parque de distrito; será tratado como bosque, con espacios verdes y accesibles, y servirá a toda la zona Norte del barrio de Salamanca. Su extensión será de 5,76 hectáreas.

Aunque tengan el carácter de semiprivados, hemos de mencionar los jardines interiores de las manzanas de casas multicolectivas, que serán de uso público y contribuyen, por tanto, a aumentar la superficie libre de la ciudad.

El Parque de Vallehermoso, constituido por una serie de jardines que se extienden desde el límite de la Ciudad Universitaria hasta Vallehermoso, quebrando así la monotonía inacabable del ensanche de aquel barrio, al que servirá de expansión.

Forman parte también de este parque los dos espacios triangulares inmediatos a la antigua Sacramental de San Martín, y, por último, dicha Sacramental, que será transformada en un bello jardín con artísticas galerías, aprovechando parte de las edificaciones actuales, con arreglo a un proyecto que tiene redactado el competente arquitecto municipal señor Carrasco. La superficie total es de 14,97 ha.

Existiendo en toda la parte Sur de la población las zonas industriales, y siendo conveniente el aislamiento posible de las mismas, para obtener en las zonas residenciales la mayor pureza de ambiente, hemos proyectado una cadena de parques que, en unión del Retiro, contribuyan a formar una verdadera cortina forestal.

Estos parques son:

El de Arganda, con una extensión de 17,68 ha;

el del Abroñigal, que, completado con los jardines comprendidos entre el viaducto de la prolongación de O'Donnell y las dos grandes vías de enlace, tendrá una superficie de 33,42 ha, y el de las Ventas, a uno y otro lado de la Gran Vía del Abroñigal, que será tratado como bosque y cuya superficie será de 35,16 ha.

Aún se proyectan en la zona Sur dos pequeños parques: el del Pacífico, rodeando la estación y línea de M. Z. A. y limitado por la calle de Méndez Alvaro, con una superficie de 20,54 ha, y el de Delicias, límite entre la zona industrial y la estación del Oeste, con una extensión de 10,80 ha.

Por último, aislando el cementerio de San Isidro de las urbanizaciones colindantes del Puente de Toledo y carretera de Extremadura, se proyecta el Parque de San Isidro, que se completa con los jardines combinados con espacios libres verdes de la Pradera del Corregidor, con una superficie total de 35,95 Has, que constituirá el lugar de expansión de las tradicionales fiestas madrileñas.

Espacios libres

Independientemente de las zonas forestales, cuya superficie es de 2 769,06 ha, y de los parques y jardines, que en total alcanzan una extensión de 369,34 hectáreas, hemos querido prever espacios libres en los que el público, pero especialmente los niños, puedan dedicarse a ejercicios al aire libre, paseos y expansiones lógicas que hoy día no pueden apenas producirse.

La idea predominante ha sido distribuir estos espacios libres alternando con los parques y los jardines, y en forma tal que no se precise hacer recorridos medios superiores a un kilómetro para alcanzar alguno de estos espacios, como puede apreciarse en los planos, cuya inspección basta a aclarar las dudas que puedan surgir.

A todos los citados hay que agregar los correspondientes a la Castellana y Gran Vía del Abroñigal, pues ambas están tratadas como vía-parque y constituyen, por lo tanto, verdaderos espacios libres.

En resumen, corresponden:

A zonas forestales	2 769,06 ha.
A parques y jardines	369,44 "
A espacios libres	75,50 "
Total	<u>3 214,00</u> ha.

Servicio de limpiezas

Para la debida organización del Servicio de Limpiezas proyectamos:

Una instalación de tratamiento de basuras, a base de fermentación, en la denominada finca de San Gabriel, inmediata a la estación del paseo Imperial, capaz para 300 toneladas diarias, enlazada debidamente a la línea de circunvalación. Esta instalación servirá a toda la zona Centro y Sur y a las agregaciones futuras a la zona Sur.

Otra instalación de incineración en la zona Norte, en las inmediaciones del Stadium Metropolitano, capaz para 300 toneladas diarias de basura y susceptible de suministrar agua caliente a la Casa de Baños que se proyecta inmediata.

Otra instalación de tratamiento en las inmediaciones del Bosque del Este y barriada del Puente de Vallecas, capaz para otras 300 toneladas, para servir a la zona Este.

Un Parque Sur, de material de arrastre, en el paseo de la Chopera, donde se alojarán los autocamiones de recogida que viertan en la instalación del paseo Imperial, cuya proximidad favorece su establecimiento.

Un Parque Norte, inmediato, o, mejor dicho, contiguo a la instalación de incineración del Norte, y donde se alojan los camiones que viertan en aquella instalación.

Un Parque Este, inmediato también a la instalación de tratamiento del Este, y varios Parques de zonas estratégicamente emplazados.

Se ha seguido la norma de agrupar, en lo posible, los cuartelillos o parques de Bomberos con los de Limpieza, por hacer manzanas municipales cuyas ventajas no precisa encarecer.

Mercados

El problema de los mercados es uno de los que han merecido, por nuestra parte, atención preferente, para evitar que en el ensanche de Madrid ocurra lo que en el actual caso, en el que el mayor desorden reina. A este efecto, y sin perjuicio de que el día de mañana se puedan construir mercadillos especialmente destinados a algún producto o alimento, se ha proyectado un buen mercado general en cada zona importante, convenientemente situado para que el acceso de las mercaderías sea fácil y rápido, y que tenga suficiente espacio libre para el público.

Madrid sufre hambre y su economía de abastos se desquicia. Para ello hemos pensado en construir un gran depósito franco, convenientemente enlazado al ferrocarril de cintura, en el que se elevarán grandes edificios comerciales o *docks* en los que, al amparo de un régimen análogo (salvo las diferencias de características) al de los puertos francos, puedan depositarse mercancías de todas clases que en todo momento aseguren el abastecimiento de Madrid por un lapso de tiempo de un mes, aproximadamente.

Este depósito franco se emplaza inmediato a la zona militar, a los efectos de una mayor garantía en caso de conflictos sociales, y por quedar, además, próximo a las dos grandes líneas de abastecimiento: Norte y Andalucía y Extremadura. Con él creemos resolver uno de los conflictos más serios que en alguna ocasión podrían presentarse en la vida de la ciudad.

Baños públicos

Independientemente de las Casas de Baños que se construyan en los centros cívicos o urbanos de cada una de las barriadas y de las que existen en la actualidad, se proyecta:

Una gran Casa de Baños próxima al Stadium Metropolitano, inmediata a la estación de incineración de basuras, proyectada a fin de aprovechar el calor de la combustión.

La piscina y las Casas de Baños incluidas en las zonas de Deportes.

La gran Piscina proyectada en la gran Ciudad Universitaria, inmediata al Stadium Metropolitano; y

Dos grandes piscinas naturales, tratadas como playa, en las proximidades del cruce del Manzanares por el ferrocarril de cintura (o sea de la estación allí proyectada), que se harán intercalando en el río dos presas móviles a fin de mantener en todo momento el nivel igual, y constituyendo dos verdaderos estanques naturales.

Avance de presupuesto

Las normas que hemos seguido en el avance del presupuesto son las siguientes:

Para las arterias de tráfico, arterias de enlace y vías principales (que son las únicas que el Ayuntamiento debe abrir y urbanizar para impulsar el progreso de la urbe) hemos contado con la expropiación de una faja de toda la anchura de la arteria o vía, aumentada en un 10 a un 15 por 100, para prever la expropiación de fincas o casas que ha de hacerse totalmente. En cuanto al precio asignado a terrenos y edificaciones, ha sido el corriente en la actualidad de las transacciones comerciales. Con esto adoptamos un criterio de máxima prudencia, pues lógicamente hay que suponer que los precios a que se cedan los terrenos por sus propietarios serán mucho menores, por el afán lógico de estimular la urbanización rápida de sus terrenos; esto, unido a que no tasamos el valor que puedan tener los sobrantes terrenos de la expropiación, permite asegurar el criterio de extremada prudencia que se ha seguido.

Como la determinación del reparto del coste de estas obras de vialidad hemos dicho ya que habrá que hacerla en cada caso determinando las zonas afectadas y los porcentajes a asignar a cada una, no nos aventuramos a hacer aquí cálculo alguno.

De todas las vías a abrir hemos desglosado aquellas que no son absolutamente precisas en la primera fase, para que quede bien prevista la trama urbana que requiere el ensanche, a fin de descargar el presupuesto de todo lo que no sea indispensable.

El ferrocarril de cintura se proyecta construir, como hemos dicho, acogiéndose a los beneficios del Real decreto-ley de 29 de abril de 1927, a base de una subvención directa del Estado del 50 por 100, sin que hagamos intervenir para nada los beneficios que se obtendrán con la parcelación y venta de las fajas de 300 m a uno y otro lado que, según nuestro proyecto de ley, podrán expropiarse.

La misma consideración hacemos respecto al ferrocarril que se proyecta a la Sierra, y que constituirá el primer trozo del que en su día llegue a Navacerrada.

Ha de advertirse que el coste de ambos ferrocarriles, aunque lo incluimos en el avance del presupuesto, para que el Municipio sepa lo que cuesta, es casi seguro que no llegará a tener que cargar con ello el Ayuntamiento, pues podrá celebrar concursos de construcción y explotación, mediante el traspaso del derecho de expropiación de las zonas laterales y su urbanización.

Asimismo hemos incluido las tres autopistas que se precisan más urgentemente: la de Circunvalación, la de la Sierra y la del Aeropuerto; pero, respecto de su importe, hacemos la misma salvedad que respecto de los ferrocarriles, ya que, como en aquéllos, se tendrá el derecho de expropiación de zonas laterales.

Mucho hemos dudado, antes de incluir el coste de los Metropolitanos, porque su cifra puede asustar si no se considera que, con arreglo a lo indicado en la parte financiera, si es el Ayuntamiento el que acomete su construcción, se reembolsará de su importe mediante el impuesto correspondiente a las zonas afectadas; en realidad, no haría más que anticipar cantidades.

En cuanto a parques y jardines, hemos creído pre-

ferible, aunque ello sea algo gravoso, prever su construcción total en la primera fase, por entender que ello es primordial para salud del vecindario.

El presupuesto total de la primera fase se eleva a 558 065 millones de pesetas; nada exagerado para una ciudad que ha de recuperar ahora el tiempo perdido haciendo un esfuerzo colectivo que cree la ciudad definitiva a que todos los madrileños aspiran y que España merece.

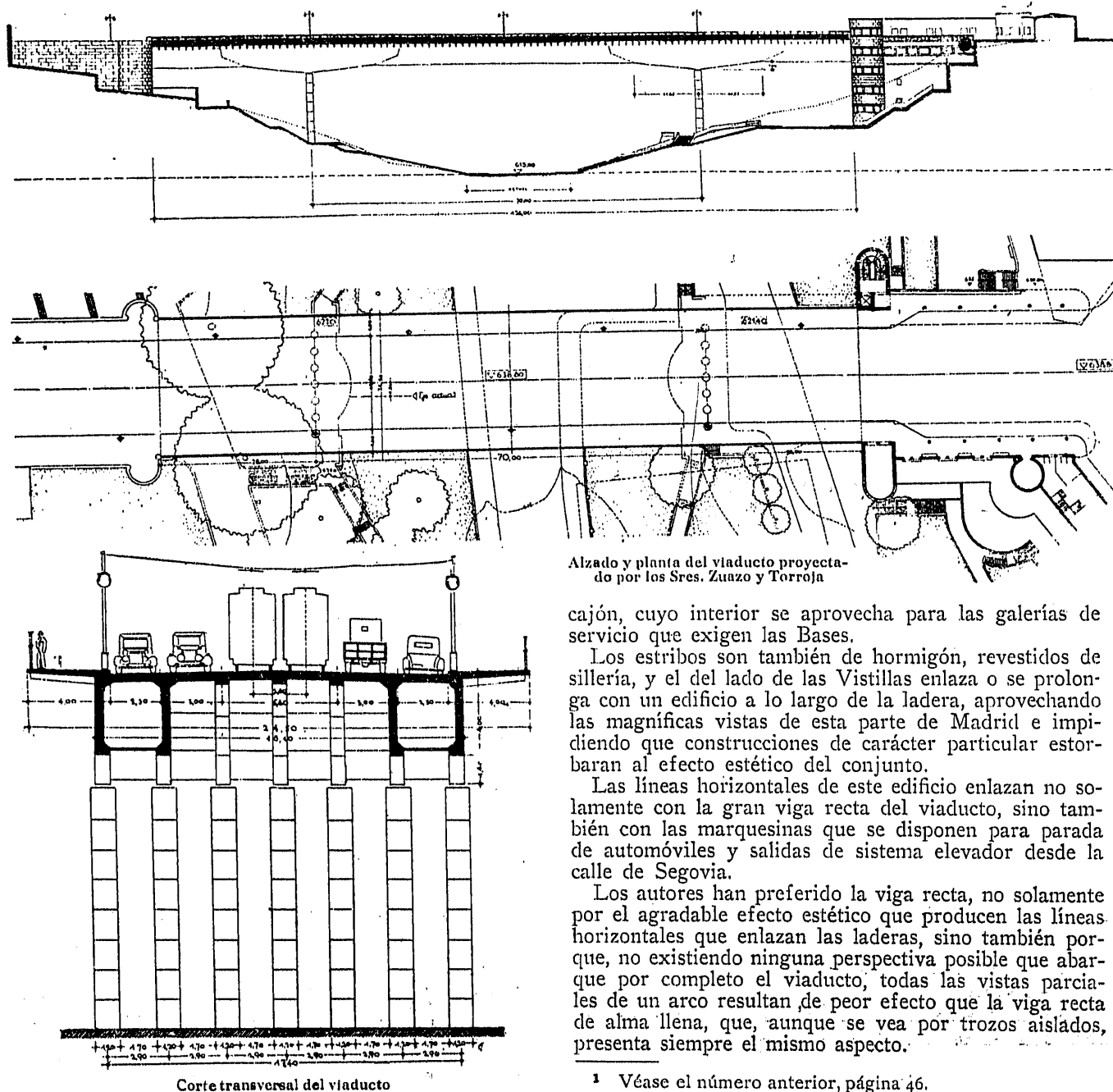
José PAZ MAROTO
Ingeniero de Caminos y abogado

Concurso de proyectos para el nuevo viaducto sobre la calle de Segovia¹

Arquitecto, D. Secundino Zuazo, ingeniero de Caminos, D. Eduardo Torroja.

El viaducto presentado por los Sres. Zuazo y Torroja está constituido por una viga recta de alma llena de hor-

migón armado, formando tres luces, con dos pilas intermedias muy esbeltas. El tramo central tiene 75 m de luz, y los dos tramos laterales, 30 m. La viga está constituida por un tablero de hormigón y cuatro nervios, agrupados por pares a cada lado, formando dos vigas-



Alzado y planta del viaducto proyectado por los Sres. Zuazo y Torroja

cajón, cuyo interior se aprovecha para las galerías de servicio que exigen las Bases.

Los estribos son también de hormigón, revestidos de sillería, y el del lado de las Vistillas enlaza o se prolonga con un edificio a lo largo de la ladera, aprovechando las magníficas vistas de esta parte de Madrid e impidiendo que construcciones de carácter particular estorbaran al efecto estético del conjunto.

Las líneas horizontales de este edificio enlazan no solamente con la gran viga recta del viaducto, sino también con las marquesinas que se disponen para parada de automóviles y salidas de sistema elevador desde la calle de Segovia.

Los autores han preferido la viga recta, no solamente por el agradable efecto estético que producen las líneas horizontales que enlazan las laderas, sino también porque, no existiendo ninguna perspectiva posible que abarque por completo el viaducto, todas las vistas parciales de un arco resultan de peor efecto que la viga recta de alma llena, que, aunque se vea por trozos aislados, presenta siempre el mismo aspecto.

¹ Véase el número anterior, página 46.