

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.

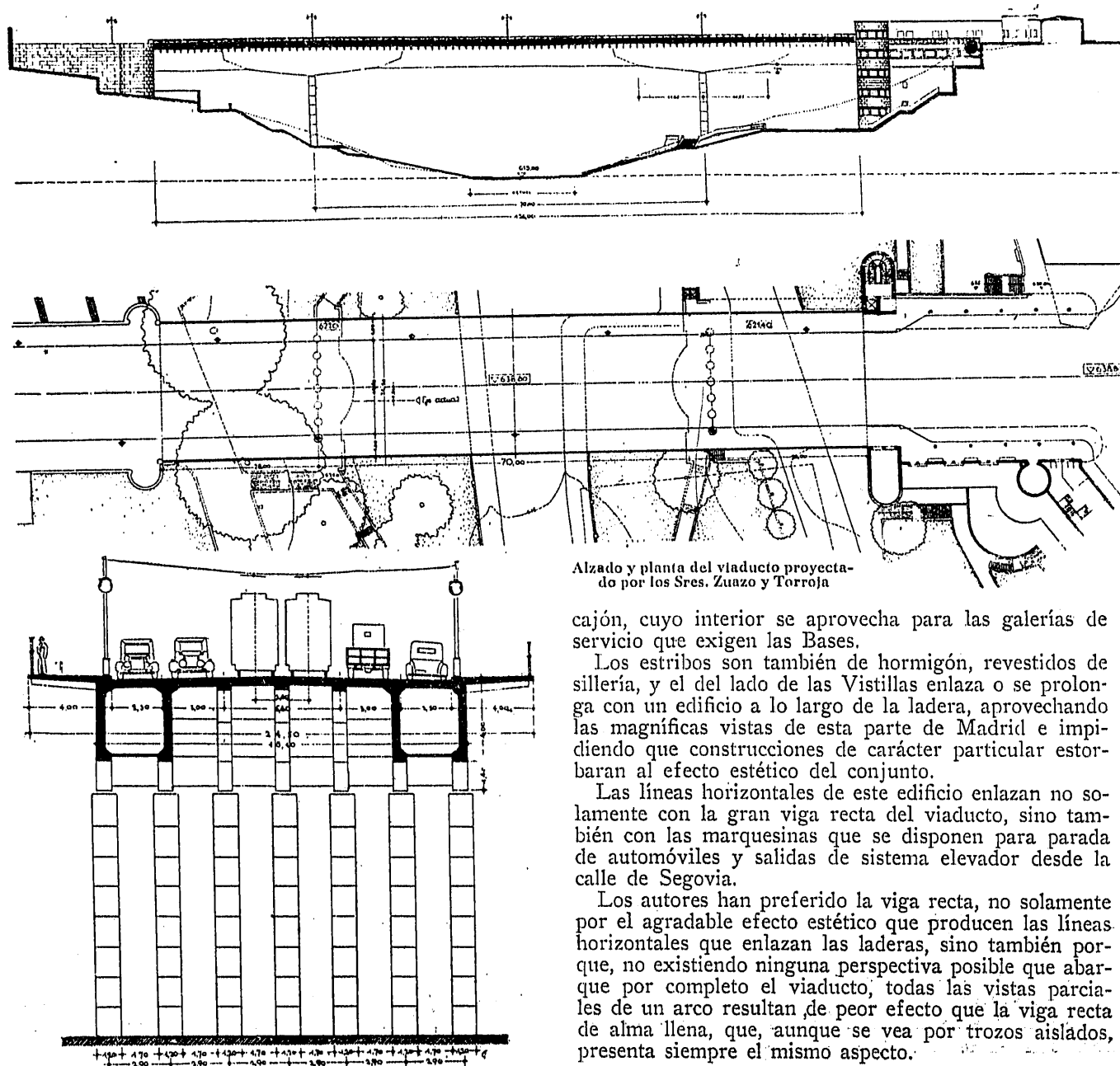
José PAZ MAROTO
Ingeniero de Caminos y abogado

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.

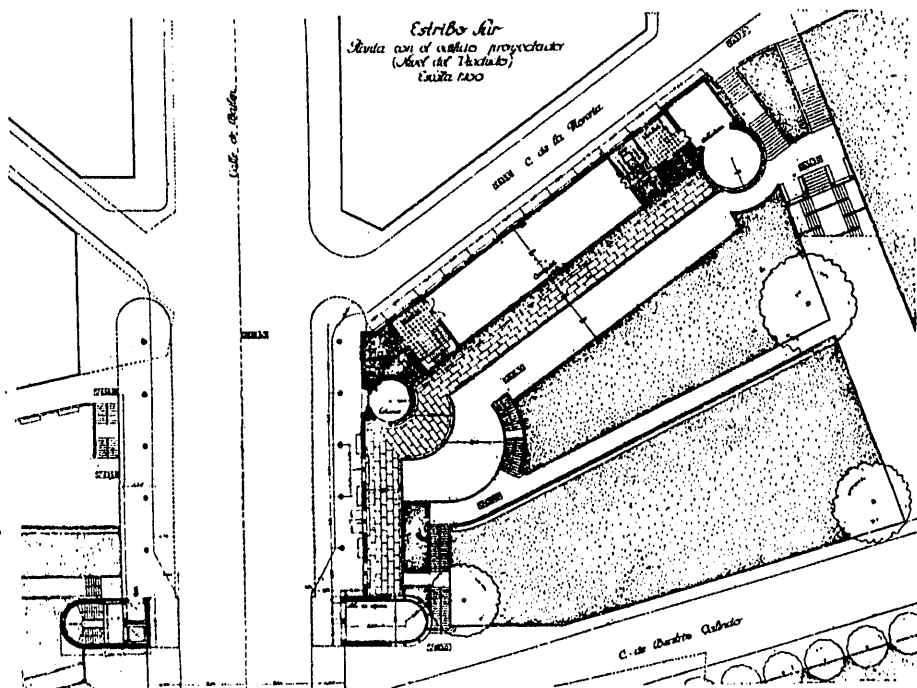
Corte transversal del viaducto

¹ Véase el número anterior, página 46.

Con objeto de obtener la máxima diafanidad de perspectivas y cortando lo menos posible la magnífica composición que forma el caserío de Madrid en los alrededores de la calle de Segovia, se han evitado en esta solución todos los elementos accesorios sobre la calzada, y aun por debajo de ella se acusa, como característica del proyecto, una gran ligereza de los elementos sustentantes. Esta ligereza se obtiene formando cada pila por siete columnas de granito, de 1,20 m de diámetro, con la elasticidad y resistencia necesarias para asegurar las condiciones de elasticidad.

Los autores estudian con gran detenimiento el problema urbanístico y los enlaces de la calle de Segovia con la vía superior, tanto de coches como de peatones. El movimiento de coches se proyecta por medio de una vía con menos del 6 por 100 de pendiente, y el movimiento de peatones por un ascensor de cabina, justificando por medio de un estudio económico la preferencia de este tipo sobre el de "paternoster" y sobre el de "tapisroulant", dada la altura e intensidad probable de servicio.

El presupuesto de la obra estructural—es decir, la viga, pilas y estribos—asciende a unos dos millones de



Planta del estribo Sur con el edificio contiguo

pesetas; pero el presupuesto total se eleva a 5 259 169,92 pesetas, con las obras accesorias de cantería, ascensores, enlaces, etc., y a 5 566 979,56 pesetas, en una segunda solución, con el viaducto de 24 m de anchura, que justifican los autores por las necesidades de la circulación, teniendo particularmente en cuenta el futuro enlace necesario de esta vía con la Ronda.

Revista de revistas

La nueva Roma

En el curso de un magnífico estudio sobre los inesperados aspectos de la nueva Roma que hacen surgir bajo nuestros ojos los trabajos emprendidos por el Gobierno italiano, Louis Gillet habla de los foros imperiales resucitados.

Desde 1911 Corrado Ricci había propuesto un plan general de resurrección, tratando, nada menos, de derribar todo un barrio, expropiando mil quinientas familias y ligando contra él innumerables usuarios, inquilinos, derechos e intereses perjudicados al suprimir una barriada en el corazón de Roma, para dar luz a un trozo de la ciudad cesárea.

El milagro se ha realizado al socaire de una voluntad, por hoy indiscutida. Y ello permite que la vista pueda hoy empaparse con un espectáculo emocionante: una cadena de cuatro foros desarrollados entre el viejo Foro romano y las alturas del Esquilino; una sucesión de edificios suntuarios y bibliotecas; pintorescos encuentros de templos y de pórticos; todo un conjunto monumental apoyado en un extremo en el flanco del Capitolio, y en el otro sobre el Viminal, y teniendo por fondo de la escena el muro de Augusto y las columnas gigantes de Marte Vengador, todavía degradadas a la mitad de su altura por los carros, allí donde antes estaba el nivel de la calle.

Lo más sorprendente de todo es el fondo del foro de

Trajano. De este lado, Apolódoro de Damasco, el arquitecto del Emperador, obligado, por falta de espacio, a construir sobre la colina, tuvo que sostener el terreno con potente fábrica, haciendo así una obra de doble utilización, primero como construcción de sostén, destinada a impedir derrumbamientos; después, como paso para servir de escalera y de puente, permitiendo llegar desde abajo al nivel superior. Para utilizar este edificio, y quien sabe si para pagar su coste, hizo algo muy frecuente en su país de Siria: una especie de zoco o bazar, un inmenso hemicírculo de tres pisos de galerías, de ellos el primero lleva una calle en terraza, desde la cual una galería abovedada (que sirvió en otro tiempo de cuartel) conduce al vértice de la colina. Esta bóveda, a su vez flanqueada de tribunas, tiene un aire tan oriental, que por arte mágico nos traslada a Bagdad o a la patria del autor, aquel Damasco maravilloso que tanta importancia tuvo en el injerto de fermentos asiáticos sobre el helenismo maduro. En ella hay gran copia de rasgos de una iglesia románica. Extraordinaria arquitectura de seis pisos de alvéolos—en total, 150 tiendas—, coronados en lo alto por una como nave de arquitectura de la Auvernia, completando el paisaje la torre de las Milicias y la logia aérea de los caballeros de Rodas, que hacen flotar en el cielo como una fanfarria de Cruzada. ¿Quién osará quejarse del estupendo cambio de decorado?

(Revue de Deux Mondes.)