

PLAN DE URBANIZACIÓN DE MADRID

Por JESÚS IRIBAS, Ingeniero de Caminos.

Termina con el presente artículo la descripción general de los planes de la Junta de Reconstrucción de Madrid, y comprende la exposición del criterio de dicha Junta en el importante tema de los accesos por carretera a la capital de España, cuyas líneas fundamentales nos da a conocer el autor, indicando asimismo el estado en que se encuentran actualmente los respectivos estudios o proyectos.

III

Estudiado en el artículo anterior el plan de accesos a Madrid por ferrocarril, voy a ocuparme ahora del plan de accesos por carretera.

Estos accesos tienen por misión fundamental unir, del modo más rápido y libre de obstáculos, los puntos neurálgicos de distribución del tráfico de la población con las carreteras generales. Hay que reconocer que los actuales accesos a Madrid cumplen muy malamente su finalidad, y ello es debido no a que éstos hayan estado siempre mal concebidos, sino más bien a falta de unas ordenanzas rígidas que impidan eficazmente el que esos accesos se conviertan en populacheras calles de barrio, donde el tráfico rápido es imposible.

El desarrollo natural de una población en la que no se han preparado planes especiales de urbanización — que ha sido el caso general de España — es parecido al de la tela de araña: radiaciones y anillos concéntricos. Las radiaciones las forman las carreteras de acceso, y los anillos concéntricos son las sucesivas rondas que intentan limitar la población; y digo que intentan porque lo que sucede en la realidad es que las poblaciones se extienden a lo largo de las carreteras de acceso, formando unos apéndices, unos barrios, a veces muy importantes — siempre densos y poco gratos —, que constituyen, en general, un obstáculo serio, una verdadera puerta cerrada, que es preciso asaltar para poder penetrar en la ciudad o salir de ella. Esto es absurdo, pero es el hecho real con que nos encontramos y no hay más remedio que afrontar su solución, la cual no suele ser fácil ni económica.

En el caso de Madrid se llega todavía a tiempo para resolver el problema. El anteproyecto que ahora presento ha sido redactado de acuerdo con los ingenieros de la Jefatura de Obras Públicas de Madrid, los representantes del Ayuntamiento y los de la Junta de Reconstrucción, anteproyecto que ha sido elevado, para su aprobación, a la Dirección General de Caminos.

Como es natural, este plan de accesos tiene íntima relación con el aprobado en el Ministerio de Obras Públicas para las carreteras de España, en el que se establecen seis vías principales que parten de

Madrid y van: a Francia por la Junquera; a Castellón; a Cádiz; a Portugal; a La Coruña, y a Irún. Voy a analizar rápidamente los inconvenientes actuales de estos accesos, e indicar las soluciones que proponemos.

1. *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 éste es el único acceso que tiene el aeropuerto de Barajas, cuyo tráfico es de importancia, y ha de serlo mucho más en lo sucesivo.

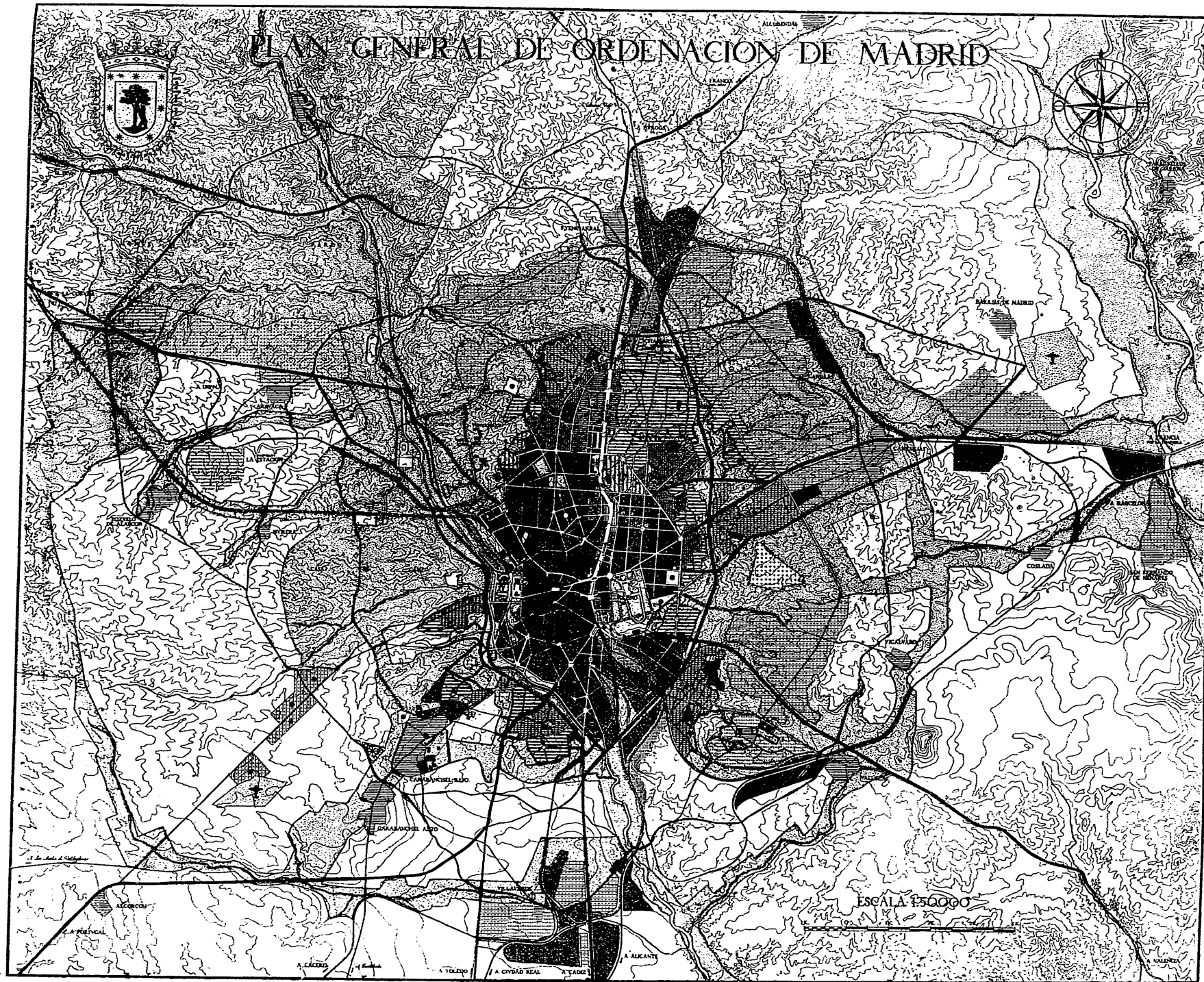
Para obviar estos inconvenientes, se proyecta la prolongación de la calle de María de Molina, salvando el barrio de La Prosperidad mediante una curva suave y graciosa que destaca, al mismo tiempo, todas las bellezas del paisaje, hasta empalmar, cerca de Ciudad Lineal, con la prolongación en recta de 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 kilómetro 9, pasado el pueblo de Canillejas, con lo cual se suprime la travesía de este pueblo. Estos proyectos, los hemos redactado ya en la Junta de Reconstrucción de Madrid.

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 kilómetro 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.

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MADRID



ESCALA: 1:50000

2. *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 originado 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 sexto 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 kilómetro 9. También este proyecto está terminado.

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

3. *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 Prin-

cesa, 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.

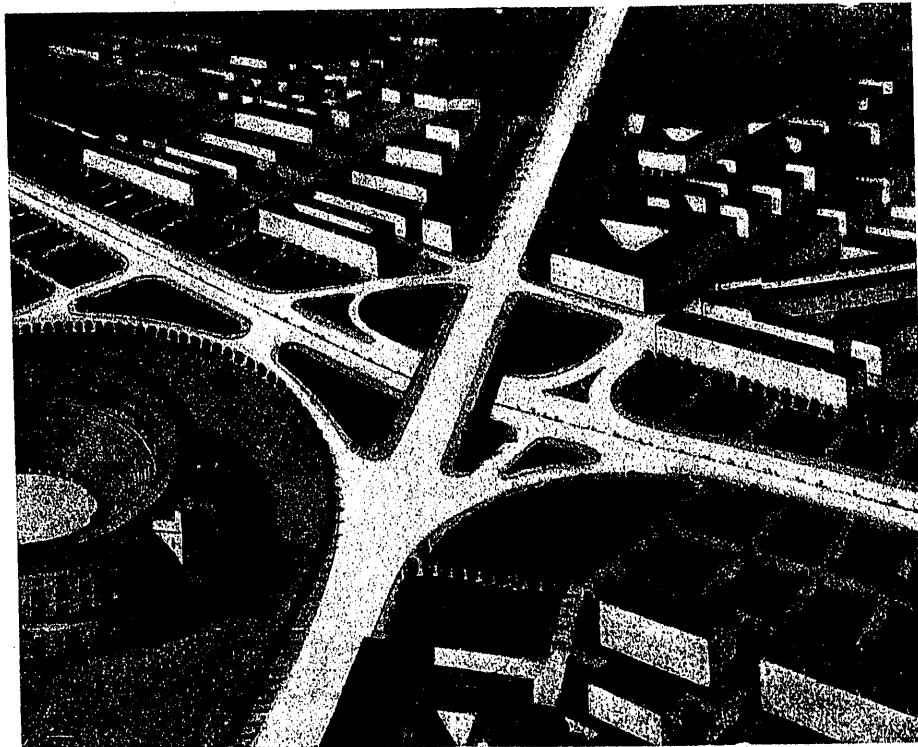
Para dejar perfecto este acceso habría que realizar, además de esta obra, las de supresión de los pasos a nivel que hemos citado y del ensanche del paseo de las Delicias.

Como este ensanche 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 ha estudiado la posibilidad de prolongar la Castellana y Recoletos, enlazando Atocha con la carretera de Andalucía y el cinturón de Madrid, en la forma que detallaremos más adelante.

4. *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 encrucijada de calles estrechas y tortuosas que hacen inadmisibles la entrada a la capital 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, y recogiendo el tráfico de ésta, llegan juntas al puente de Praga, entrando en Madrid por el paseo de Santa María de la Cabeza, de 30 metros de anchura y sin tráfico de tranvías.

Además de esta solución, se está haciendo, con carácter secundario, la desviación, por la Casa de Campo, de la actual carretera de Extremadura, como eje urbano del barrio de dicho nombre. Esta nueva carretera da servicio a la zona militar de Cuatro Vientos, Boadilla del Monte



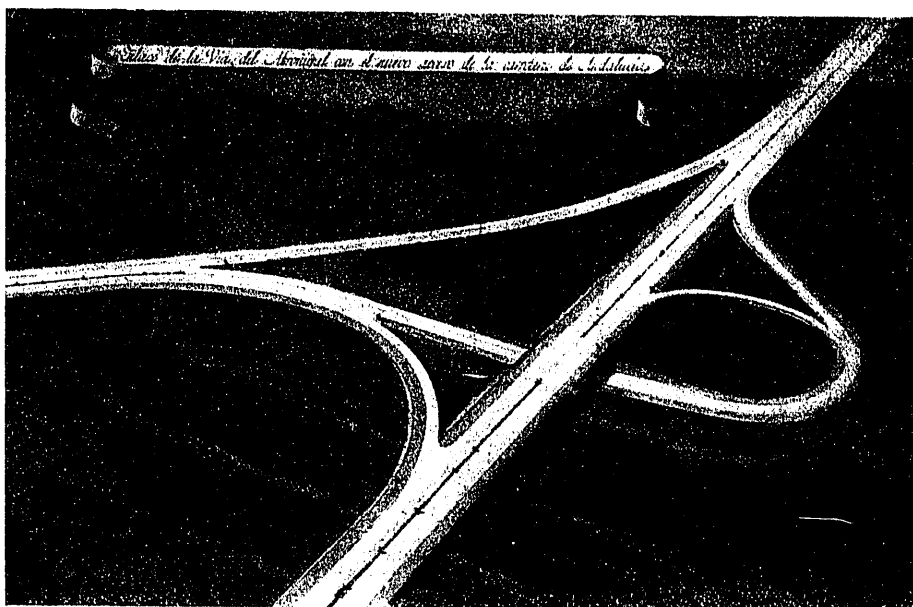
Prolongación, en recta, de la calle de Alcalá.

y San Martín de Valdeiglesias. El inconveniente de este acceso secundario, cuya explanación está ya ejecutada con gran anchura, es el de no empalmar directamente con ningún puente para atravesar el río Manzanares; la solución mejor sería la de hacer un nuevo puente alto, hasta alcanzar, con una rasante horizontal, el paseo de Monistrol; pero esta solución es cara y habrá que desecharla.

5. *Carretera de Madrid a La Coruña.* — Esta carretera es la única que tiene un acceso agradable a Madrid. Desde la Puerto de Hierro, por la magnífica avenida de la Ciudad Universitaria 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.

6. *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 Vic-



torias, 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 carretera desde el lugar donde está sito el llamado "Hotel del Negro" — que es precisamente donde se desvía para entrar en el barrio de Tetuán de las Victorias — con el paseo de la Castellana, lográndose así una magnífica entrada en Madrid.

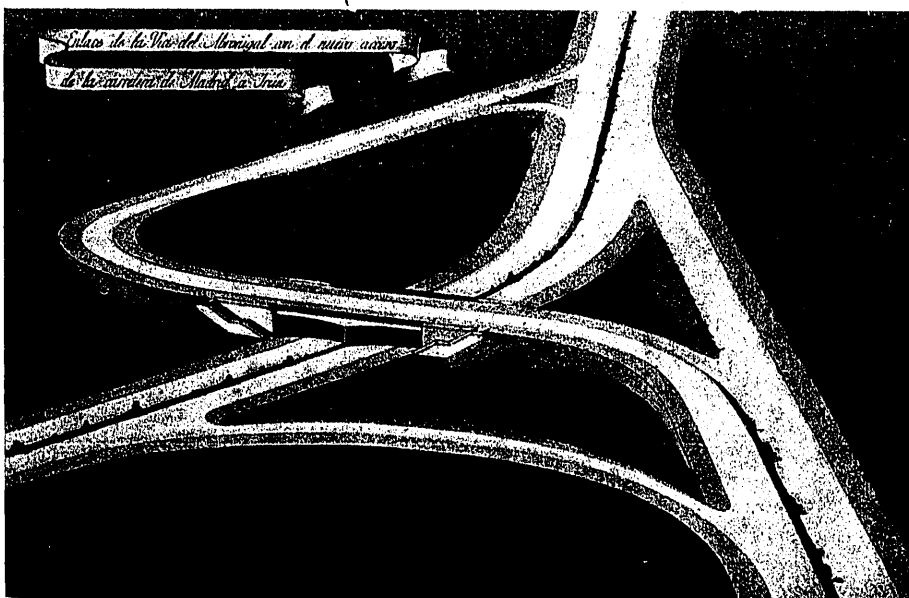
Estas obras de prolongación de la Castellana las está realizando ya la Jefatura de Obras Públicas, y pronto estará terminado este acceso.

La actual carretera hasta el "Hotel del Negro" queda como simple calle, formando parte del plan de urbanización de Madrid.

Además de estos seis accesos fundamentales, proyecta la Junta de Reconstrucción tres entradas monumentales de tipo político y representativo. Son éstas las siguientes:

a) *Vía de España.* b) *Vía de Europa.* c) *Vía de África y América.*

a) *Vía de España.* — Es ésta una gran avenida de 100 metros de anchura, que parte del paseo de Rosales,



y con una cota alta pasa sobre las vías del ferrocarril y el río Manzanares en dirección al cerro de Garabitas, en cuyas inmediaciones se establecerán los principales centros deportivos de la capital. La carretera continuará luego hacia la derecha, hasta empalmar con la de El Escorial.

Es este acceso sumamente costoso y no muy necesario de momento. Sin embargo, en la Junta de Reconstrucción se ha hecho un anteproyecto del mismo.

b) Vía de Europa. — Coincide esta vía con el último acceso descrito, esto es, con el de Madrid a Francia por Irún. El acceso se está ejecutando con 100 metros de anchura y la explanación está ya terminada y tiene toda la monumentalidad y belleza que requiere la entrada a la capital de la nación.

Se ha previsto, además, una pista desde el aeropuerto de Barajas al final de la prolongación de la Castellana, así como la prolongación de esta pista más allá de Barajas, hasta enlazar con la carretera de Madrid a Francia por La Junquera.

c) Vía de África y América. — La ejecución de esta vía depende de la aceptación del plan de enlaces ferroviarios que exponía en el artículo anterior. Si se retira la estación de Atocha, es posible prolongar, con el ancho de 100 metros, el eje de Madrid, formado por la Castellana, Recoletos y paseo del Prado, siguiendo el trazado de puntos del croquis, con lo que se tendría una entrada a Madrid verdaderamente grandiosa y muy agradable de paisaje.

También aquí se ha previsto la llegada a esta entrada monumental de las carreteras de Andalucía, Toledo y Extremadura.

Además de estas arterias descritas, que son todas radiales, se han estudiado dos anillos de circunvalación:

1.º El del Plan de Obras Públicas, formado por una carretera que puede apreciarse en el croquis, y que pasa por Villaverde, Vallecas, Vicálvaro, Horta-

leza, Fuencarral, El Pardo, Pozuelo y Carabanchel, hasta cerrarse.

2.º Un cinturón muy apretado a la ciudad, formado por tres tramos de muy distinta importancia, los cuales pudieran llamarse:

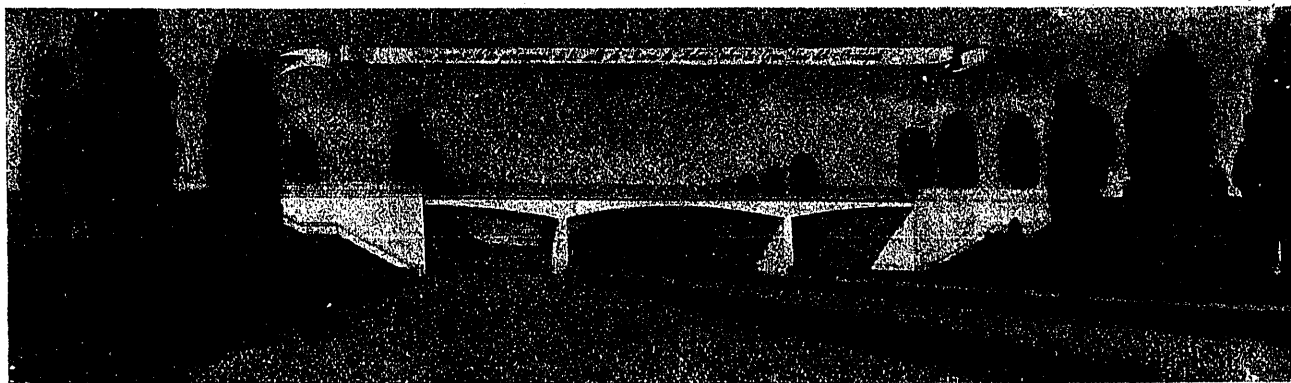
a) Vía del Abroñigal. — Que corre a lo largo del arroyo del mismo nombre y que enlaza las carreteras del Sur (Andalucía, Toledo y Extremadura) con las del Este (Valencia y Barcelona) y con la del Norte (de Madrid a Irún). Esta importante arteria recogerá el tráfico originado por las industrias de Villaverde y Getafe, así como el que se derive del tráfico pesado de las estaciones de Fuencarral y Chamartín.

Quedan así enlazados Norte y Sur de España, sin atravesar la capital. El proyecto de la vía del Abroñigal lo hemos terminado recientemente, y merece destacarse en el mismo el cálculo de los puentes sobre el Abroñigal, en cuya redacción ha colaborado muy eficazmente el Ingeniero de Caminos Sr. Moya.

b) Vía del Manzanares. — Menos importante que la anterior, parte también de la carretera de Andalucía y, marchando 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 Ceruña. Comunica Sur y Oeste de Madrid.

c) Vía de la Veguilla. — Es ésta una vía muy secundaria que tiene por objeto cerrar el cinturón formado por las dos anteriores, a fin de poder establecer alrededor de Madrid un apretado anillo para que circule todo el tráfico cuyo paso por la población resulte molesto.

Este es, a grandes rasgos, el plan de accesos a Madrid, en lo que se refiere al trazado en planta de los mismos; trazados que se han estudiado con amplio cri-



terio y de acuerdo siempre con la vigente Instrucción de Carreteras. Un dato interesante es la supresión de los pasos a nivel en la vía del Abroñigal y, en general, en todos los accesos principales. En las fotografías adjuntas, de las perspectivas dibujadas por el Ayudante de Obras Públicas Sr. Carcedo, se puede apreciar la importancia de algunas de estas obras, así como los problemas que solucionan.

El ancho fijado para los accesos principales, que es el mismo adoptado para la vía del Abroñigal, es de 40 metros, distribuidos en la forma siguiente: un andén central de 1,50 m., dos calzadas para tráfico de automóviles, de 12 m. — cuatro circulaciones en cada sentido —; dos pasillos de 1,50 m. para bicicletas, y

dos amplísimos paseos, hasta el total de la explanación, para peatones.

Si se llevan a cabo estas obras y se impide de un modo eficaz la edificación en las zonas que se han señalado en el croquis como espacios verdes, se podría resolver el problema de los accesos a Madrid. Después, como decía en el anterior artículo para el plan de enlaces ferroviarios, será tarde, y las soluciones que forzosamente habrán de adoptarse serían peores y mucho más caras que las que ahora he propuesto. Este plan es perfectamente factible y, siquiera por esta vez, están conformes con el mismo todos los organismos interesados en hacer de Madrid una ciudad digna de ser la capital de España.