

PLAN DE ORDENACION DE LA PLAZA DE COLON Y CASA DE LA MONEDA (*)

Por JOSE PAZ MAROTO

Profesor de Urbanismo (jubilado) de la
Escuela de Ingenieros de Caminos

Dada la trascendencia del tema para el futuro de la capital de España, la REVISTA DE OBRAS PUBLICAS ha recogido la síntesis de los proyectos elegidos por el jurado y la de otros no elegidos, pero cuyas ideas merecen ser conocidas del pueblo madrileño y español.

La reseña del plan presentado por el Catedrático de Urbanismo (jubilado) de la Escuela, D. José Paz Maroto, en el que recoge el fruto de su experiencia de cuarenta años en los Servicios de Obras Sanitarias y Tráfico del Ayuntamiento de Madrid y en sus numerosos proyectos urbanistas por toda España, precisamente por contener ideas que el jurado no ha estimado acertadas ni merecedoras de ser recogidas parcialmente, completará la exposición del problema y permitirá a los futuros madrileños comprobar de qué lado estaba el acierto.

Cuatro son los problemas principales que presenta la ordenación de la actual Plaza de Colón y acondicionamiento de la manzana de la Casa de la Moneda.

El primero, que a nuestro juicio priva sobre todos, es el del Tráfico, a fin de conseguir una fluidificación del mismo cada vez más necesaria, ya que aquel sector se ha convertido en uno de los principales nudos de circulación de Madrid.

El segundo es la ordenación del espacio libre, con la máxima superficie posible de espacio verde, y tratamiento de éste en forma (como desea el Ayuntamiento) que sea una representación alegórica de la Hispanidad. O sea, de la acción de España en América.

El tercero, el aprovechamiento del subsuelo al máximo, para producir el mayor número posible de aparcamientos, a fin de suprimir estacionamientos en las calles en un radio conveniente, y permitir la utilización de los transportes públicos que atraviesen aquel nudo circulatorio, a saber. Los Enlaces Ferroviarios, el Metro y las líneas de autobuses superficiales por Castellana-Recoletos y por los Bulevares.

Finalmente, lograr una mínima Ordenación estética de todo el conjunto, que armonice las

tendencias modernistas de los grandes edificios ya construidos en el encuentro con la calle Génova, con el "intocable" edificio del Palacio o de Bibliotecas y Museos, y con los futuros edificios en las fachadas de Serrano y de Goya.

El primer punto, o sea el del Tráfico, que es el primordial por aquello de que podría decirse *primun circulare, deinde filosofare*, requiere una solución que podrá calificarse por algunos de "julioverniana", pero absolutamente necesaria a nuestro juicio, cual es la del cruce aéreo a *desnivel* de los Bulevares sobre el eje Castellana-Recoletos.

Hace años que venimos propugnando soluciones de este tipo en determinados puntos, sin conseguir, hasta hace poco, más que el calificativo de "Julio Verne" y la crítica de algunos madrileños. Y de ciertos Técnicos que siempre temen por las perspectivas urbanas con cualquier reforma que se destaque del suelo.

Afortunadamente, la ejecución de varios pasos superiores, y, sobre todo, el de Eduardo Dato-Juan Bravo, permite ya a la Superioridad y a los madrileños desechar los temores de la posible alteración catastrófica de la fisonomía urbana.

En la Plaza de Colón actual, bien conocida de nosotros por haber realizado las obras de subsuelo que allí existen, sobre todo: las de construcción del Colector Axil, la transforma-

(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo, que pueden remitirse a la Redacción de esta Revista hasta el 31 de agosto de 1971.

ción del Carcabón en Galería de servicios, el transvase de este Carcabón al Colector profundo Axil, etc., desgraciadamente no puede pensarse *en absoluto* (y lo decimos de una manera terminante) en la ejecución de un paso inferior Recoletos-Castellana. Y ello por la existencia de: la Estación de Enlaces Ferroviarios del Paseo de Recoletos y túnel de dichos Enlaces en dirección Norte-Sur, y el ramal del Metro de Bulevares en el Este-Oeste. Un túnel subterráneo por el eje de Recoletos-Castellana, de cuatro circulaciones (2 en cada sentido), sería, desde luego, la solución ideal.

El plan que se propone (plano 1) es la construcción de un Viaducto de 14 m de anchura, capaz para 2 circulaciones rápidas en cada sentido, y aceras (con barandilla) de 0,75 m cada una, o sea, *en total 15,50 m.*, que mediante una rampa del 10 por 100, y en longitud de 50 m, alcance la altura de 5,50 sobre la rasante de la Plaza, para dejar un gálibo libre de 4,30 metros como viene siendo adoptado ya en la ejecución de cruces urbanos (nacionales o internacionales).

Este Viaducto (que proponemos se llame "Viaducto Colón") tiene tres vanos: de 30 m de luz cada uno para obtener la máxima diafanidad y permitir el día de mañana, si se precisaran, modificaciones de calzadas de circulación a nivel.

Estos son: Una de 10,50 m de luz entre paramentos, para paso de las circulaciones norte-sur de la Castellana (por el andén de los impares), para el andén de los impares de Recoletos y para el enlace con la calzada central.

Este paso estaría también dedicado a los autobuses descendentes, para los que se disponen dos andenes en el testero de los jardines impares de Recoletos.

La calzada principal, de 28 m entre bordillos, capaz para ocho circulaciones (cuatro ascendentes y cuatro descendentes), que serían las de tráfico directo Castellana-Recoletos.

Y una tercera calzada de 7 m para dos circulaciones contiguas a los jardines propiamente dichos, con destino al acceso y salida del aparcamiento subterráneo a construir bajo la Plaza y al enlace de Recoletos con el Viaducto para la dirección a Génova que, mediante la calzada independiente de 6 m de anchura en sentido ascendente desde Colón a Serrano, se propone.

El resto del Viaducto, que se desarrolla en recta, terminaría en dos ramas de 6 m de anchura, también para dos circulaciones, en el encuentro con las cuales se situaría una nueva estatua de Colón (en lugar de la desplazada de su actual emplazamiento) mejorada en su conjunto arquitectónico, si no se decide construir un moderno monumento de acuerdo con el gusto de hoy día, y con inclusión de la Reina Isabel, colaboradora en la gesta de América.

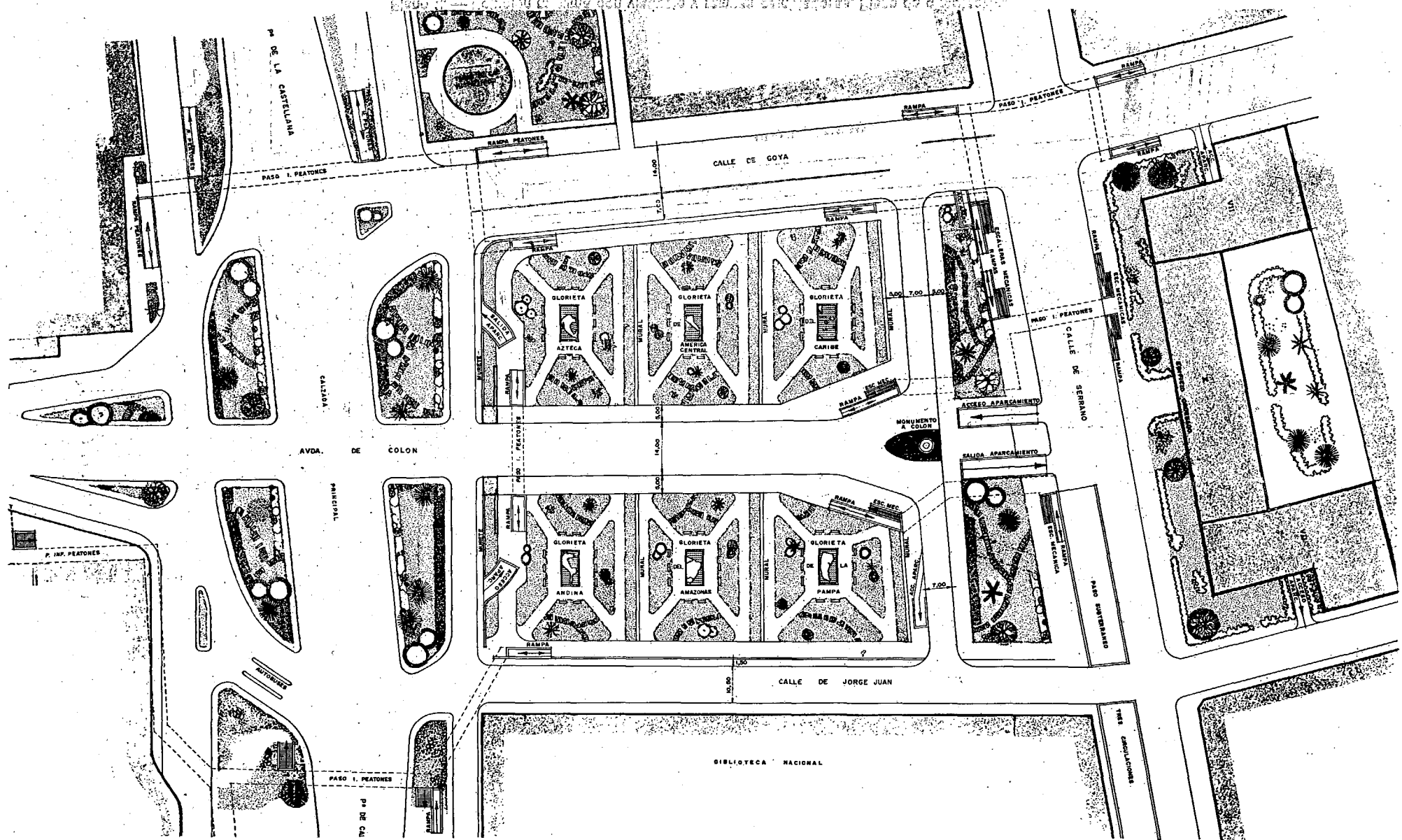
La circulación por la calle de Jorge Juan (cuya calzada se ensancha a 10,50 m para tres circulaciones) permite el enlace con Serrano y con el resto de aquella calle sin ningún cruce a nivel, puesto que se proyecta un paso inferior en rampa, de 10,50 m de anchura, capaz para tres circulaciones (y pendientes del 10 por 100 para los accesos) que ocupa la semicalle de Serrano. Esta se ensancha debidamente, sin producir perturbación alguna a los edificios.

En prolongación casi exacta al eje del Viaducto Colón, a partir del nuevo emplazamiento de la estatua, se deja una calzada de peatones, enmarcada en dos rampas de acceso y salida al aparcamiento subterráneo, de tal modo que la impresión de este eje viario fundamental sea la de una Cruz, en nombre de la cual fue descubierta y colonizada América por España.

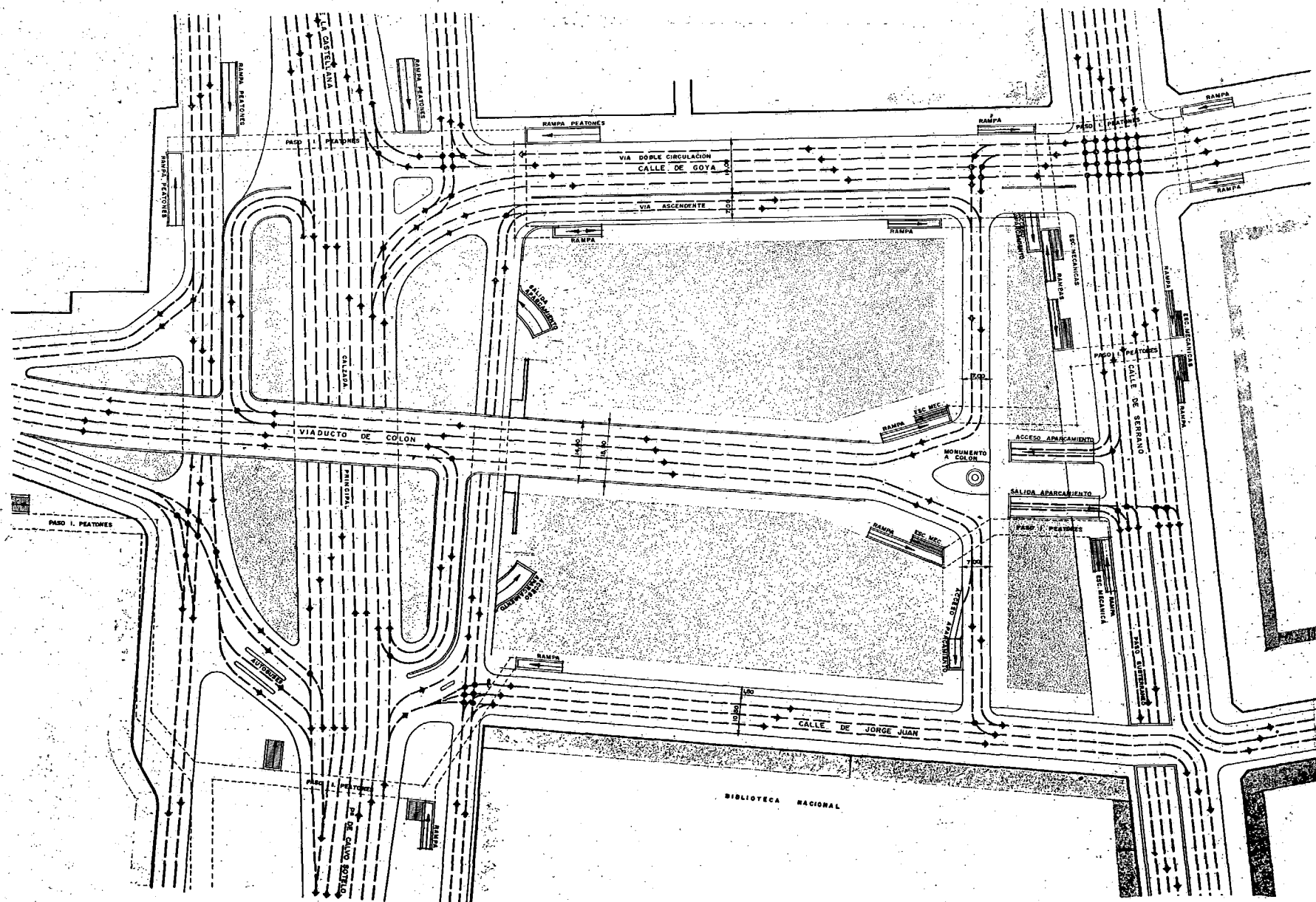
Al fin de suprimir al máximo puntos de conflicto, creemos necesarias dos *rampas cambiadoras en curva*, perpendiculares a la del Viaducto, con 10 por 100 de pendiente, para dos circulaciones (7 m), que enlacen con las dos direcciones fundamentales de la corriente principal de la Castellana sin interferencia ninguna, sino con contactos tangenciales con las circulaciones Norte-Sur que no produzcan puntos de conflictos.

El plano de circulaciones número 2 que se acompaña, en el cual se han señalado estos puntos de conflicto (o sea, de cruces por giros a la izquierda), demuestra que éstos se han reducido al mínimo; y que cualquier otra solución los hace aumentar enormemente con todas sus consecuencias desastrosas, ya que la capacidad de circulación y la velocidad media no dependen tanto de la anchura de las calles como de los cruces que obliguen a interrupciones de tráfico e instalación de semáforos.

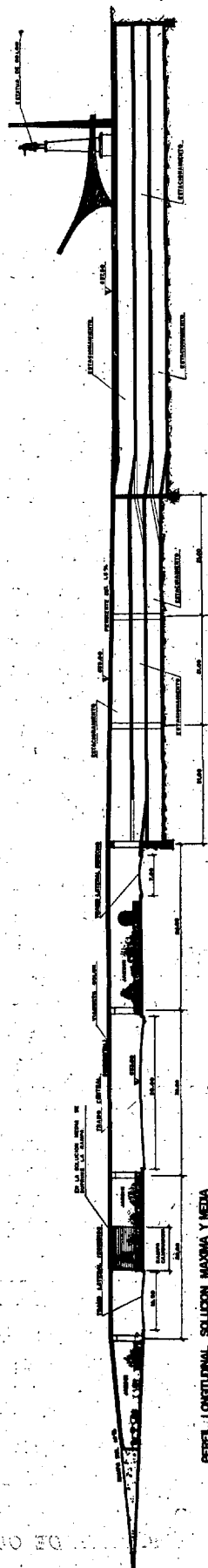
El trazado de los jardines se hace en tres terrazas, por debajo de la rasante del Viaducto. Ello permite aprovechar al máximo el sub-



Plano 1. — Planta general solución máxima con viaducto y rampas cambiadoras.



Plano 2. — Solución máxima con viaducto y rampas cambiadoras. Plano de circulación.



Plano 3. — Perfil longitudinal.

suelo con las tres plantas de aparcamientos que figuran en el perfil longitudinal (plano 3).

A la entrada del Viaducto, en la zona ajardinada, creemos sería conveniente disponer dos macizos de fábrica rematados por zócalos, y sobre ellos unas columnas que representen las de Hércules, desde las que España se lanzó al descubrimiento de América. A partir de estas columnas, la Avenida de Colón se ensancha con dos aceras voladas (hasta el final) de 5 m de anchura, constituyendo, por tanto, una magnífica Avenida dentro de la Plaza. Estas aceras se empalmarán con las mesetas inferiores con unas escalinatas de piedra tratadas artísticamente y protegidas al exterior con unos muros de sillería.

La separación de las mesetas estará limitada por murales. En estos murales convendría colocar, en cerámica española, *escenas del Descubrimiento de la región correspondiente*.

Estas seis mesetas estarían dedicadas a las principales regiones características de las descubiertas por España: una, a la Pampa; otra, a la región Andina; otra, a la región del Amazonas; otra, a la zona del Caribe; otra, a la entrañable región Azteca, y otra, a la, no menos interesante para España, de América Central.

En el centro de cada una de estas mesetas se dispone un pequeño estanque rodeado de bancos, en el cual se colocará un mapa en relieve de la región a que corresponda, con el fin de que los madrileños (especialmente la infancia) puedan conocer un poco más y en detalle la geografía americana.

La vegetación debería tener en cada meseta representación de especies indígenas, aclimatadas, de la región correspondiente.

Las normas de ordenación de fachadas, toda vez que no cabe pensar en modificación alguna del Palacio de Bibliotecas y Museos, y dado el volumen de construcción actual de la manzana del primer trozo de la calle de Goya, no creemos puedan ser más que la imposición a la fachada de Serrano comprendida entre Goya y Jorge Juan de una ordenación a base de una altura de diez plantas con laterales de siete a Goya y Jorge Juan, y de un estilo uniforme. Incluso fijando módulos obligatorios de distribución de huecos y obligando al chapado en piedra de dicha fachada.

Para compensar este aumento de altura el edificio habrá de retranquearse, con lo que el conjunto ganará en grandiosidad (plano 4).

Si el Ayuntamiento se limita a imponer esta

altura (con su retranqueo) la solución será injusta para Madrid, pues entonces serán los propietarios de aquellas casas de los números 26, 28, 30, 32 y 34 de Serrano, 4 y 6 de Goya y 3 y 5 de Jorge Juan, los que, probablemente, sin tener que pagar contribuciones especiales por las obras de urbanización de la Plaza, disfrutarán de una enorme plus valía que será aprovechada por alguna Inmobiliaria para llevar a cabo un gran negocio.

Nuestra propuesta es que se acuerde la expropiación de los edificios afectados, que son todos ellos (menos el del ángulo de Jorge Juan-Serrano) de cuatro plantas y con viviendas en período de vida avanzadísimo.

La valoración debe hacerse lo más generosamente posible, con lo que los propietarios de

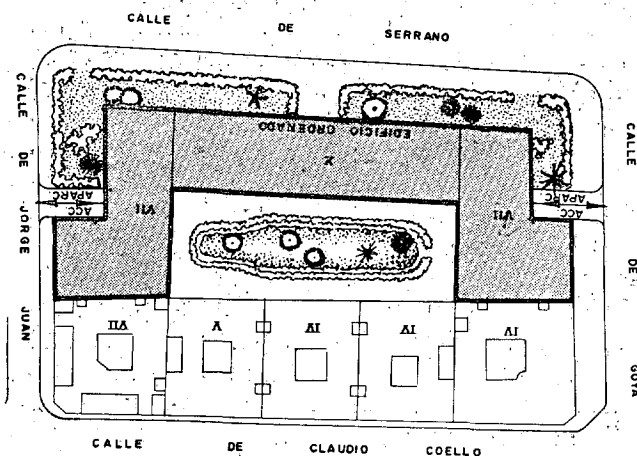
esos edificios, de rentas antiguas, obtendrían un beneficio que nunca pudieron soñar. Y que las indemnizaciones a los inquilinos se hagan también con generosidad.

Dueño el Ayuntamiento de aquella zona puede: o parcelar y vender con obligación de construir en plazo perentorio y con sujeción a las normas de uniformidad que se acuerden; o construir todo el bloque para dedicarle a sede de los Embajadores, Consulados y Organismos Iberoamericanos. Para lo cual creemos podría contarse con la colaboración económica de todos los países hermanos.

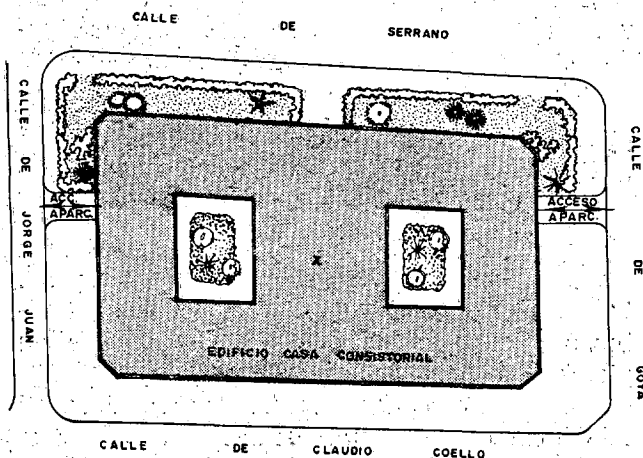
No obstante, si el Ayuntamiento compartiera el criterio que venimos sustentando hace años de que es forzoso buscar un emplazamiento para nuevo Edificio Municipal, y toda vez que éste ya no puede instalarse en la propia manzana de la Casa de la Moneda, según aprobó la Corporación Municipal en Valladolid en 1937 (con arreglo al proyecto que tuvo el honor de presentar), y según acordó la Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid, que incluyó este emplazamiento en el solar de la Casa de la Moneda en el Plan de Ordenación aprobado en su día, merecería la pena de expropiar toda la manzana entre las calles de Serrano, Goya, Claudio Coello y Jorge Juan, para construir allí el Palacio Municipal, dominando toda la Plaza de la Hispanidad y tratando su fachada con el estilo moderno y funcional que se quisiera.

Cabría además, según el plano número 5, dejar zonas ajardinadas alrededor del nuevo Palacio Municipal, y construir nuevos aparcamientos en su subsuelo (en tres pisos) que, unidos a los de la Plaza de la Hispanidad, fomentarian extraordinariamente el número de coches y no producirían perturbación alguna al tráfico. Ello, además, constituiría un marco fantástico del edificio que debe ser la representación máxima de un pueblo, cual es su Ayuntamiento. Y que, por muchas razones, no puede ni debe continuar donde está.

Aunque a primera vista parece que el aspecto económico es privativo, si los Economistas hacen el cálculo de lo que representan hoy día los alquileres de edificios destinados a Dependencias municipales, que debían estar centralizadas y la menor productividad que rinde el personal que en ellos trabaja (al tener que salir de los mismos para multitud de gestiones



Plano 4. — Solución de manzana ordenada.



Plano 5. — Nuevo Ayuntamiento.

en la Casa Central) se podrá apreciar que quizá resulte, incluso, una economía sobre la situación actual.

Este emplazamiento, además, permitiría al personal municipal de todas categorías desplazar sus residencias a las zonas periféricas de Madrid, ya que tendría (además del ramal del Metro) la Estación de Recoletos de Enlaces Ferroviarios a las puertas del nuevo Ayuntamiento. Y, por tanto, preferiría vivir en las zonas de Aravaca hasta Villalba, y desde Villaverde hasta Aranjuez, ya que el tiempo de desplazamiento a su centro de trabajo sería, incluso, menor que actualmente. Ello contribuiría, asimismo, al abandonar las viviendas del núcleo interior de Madrid, a hacer posibles algunas de las Reformas interiores, de más o menos importancia, que se vienen reclamando hace años, sin que hasta la fecha se puedan ver realizadas por la dificultad de los desalojos.

En la fachada de Goya es imposible ya imponer soluciones parecidas, pues la categoría de los edificios no lo permitirían. No obstante, proponemos derribar la famosa casa llamada del "Pastelero" o quinta de Bruguera que se conserva, incomprensiblemente, en medio de los jardines del ángulo con la Castellana, y expropiar el terreno (actualmente dedicado a jardines privados sobre "boutiques") para convertirle en jardines públicos. Y construir una torre, que llamamos "Torre de la Hispanidad", cilíndrica, con diámetro de unos 20 m (si bien éste puede variar si el día de mañana los Arquitectos estiman que conviene disminuir para favorecer la esbeltez y silueta de la misma), y en la cual, en la planta baja, se instale un Salón de Turismo español, y en cada una de las 20 plantas restantes, salas dedicadas al Turismo y a la Literatura de cada uno de los hispanoamericanos. La última de dichas plantas debería ser destinada a la región de California, que, aunque arrebatada a España hace años, sigue considerándose como de profunda raíz hispánica.

Finalmente, la Torre estaría rematada por un restaurante, de tipo giratorio, análogo al de alguno de los que ya funcionan en Europa, especialmente el de Rotterdam.

El emplazamiento de esta Torre es tal, que domina el eje y la perspectiva de Recoletos, lo que permitiría disfrutar de magníficas vistas sobre todo Madrid, a la vez que estimular la afluencia de visitantes a las salas de los diversos países.

Como no se nos ocultaba que la reacción de algunos elementos será de oposición a las Rampas cambiadoras (a pesar de que éstas no perjudican para nada la perspectiva) a Recoletos y Castellana, presentamos como "Solución Media" el mismo plan de ordenación, pero suprimidas dichas rampas. Ello lo hicimos con todo sentimiento por nuestra parte, y aconsejando al Ayuntamiento que visite poblaciones europeas, especialmente París, y verá cómo en su Boulevard periférico todos los cruces importantes tienen dichas rampas cambiadoras, sin que nadie se rasgue las vestiduras respecto de la modificación de las perspectivas urbanas.

La supresión de estas rampas representa una multiplicación de los puntos de conflicto, al tener que asegurar los enlaces de Génova, con el sentido ascendente de la Castellana y de Goya; con el sentido descendente, mediante los consiguientes cruces con las circulaciones existentes.

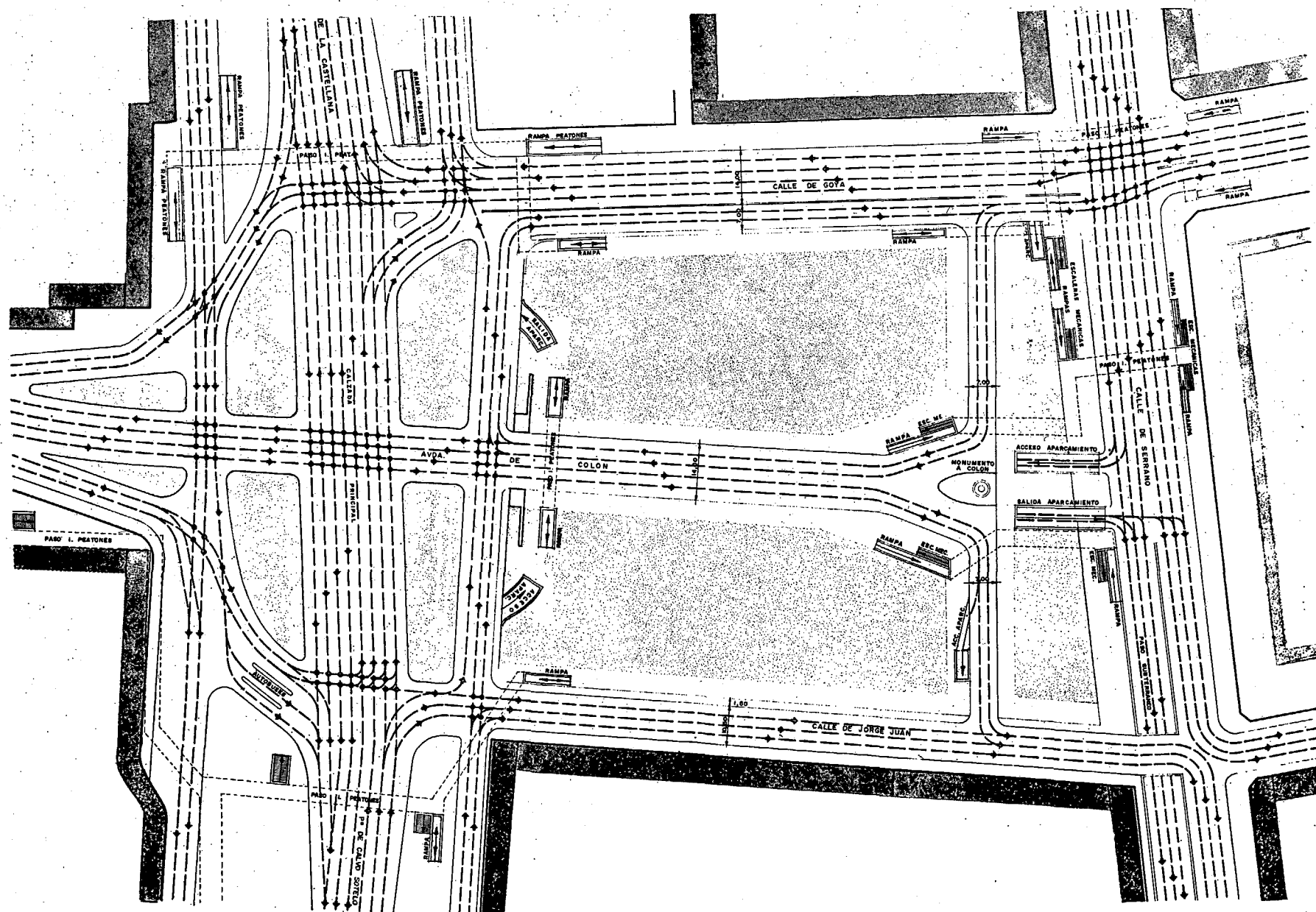
Como las Bases exigían una solución a nivel y, por si faltaba, el valor para acometer la solución elevada, cosa que lamentaríamos porque representaría el desaprovechar una ocasión magnífica de resolver definitivamente el problema delicadísimo del nudo de circulación, el plano de ordenación número 6 presenta esta solución a nivel.

Obsérvese el plano de circulaciones correspondiente a esta solución a nivel (núm. 7), y se apreciará, a simple vista, el aumento tan importante de los puntos de conflicto y, por tanto, lo que ello representará en la Economía de la ciudad.

La Plaza de la Hispanidad deberá ir limitada por un pequeño murete, de 1 m de altura, coronado por una albardilla; pero sin más cierre, a fin de que puedan los jardines de las terrazas ser bien visibles desde las calles perimetrales.

Un aspecto que se ha cuidado mucho es la circulación de peatones, proponiendo los pasos inferiores que indican los planos para que no haya cruces a nivel ni "pasos de cebra".

En la mayor parte de los pasos se propone que éstos sean con rampa y escaleras mecánicas; pues ya es hora de que la ciudad se preocupe un poco de dar facilidades de acceso a los mismos: tanto para los niños con cochecito como para los viejos e inválidos. Creemos que una vez que se han adoptado ya estas soluciones en la Gran Vía y otros puntos, no será di-



Plano 7. — Solución mínima a nivel. Plano de circulación.

fácil llevar al ánimo de la Superioridad la conveniencia de este tipo de accesos a los pasos de peatones.

Los aparcamientos que se han previsto son de tres pisos. Uno de ellos, el superior, en planta incompleta en caso de solución a nivel, por causa de las rasantes de la Plaza. Las dos plantas inferiores permitirán albergar 560 coches cada una. La planta superior albergará, asimismo, 392. El total de plazas será de 1512.

En cumplimiento de las Bases se acompañaba un avance presupuestario que servirá para tener una idea del orden de magnitud del coste de las obras:

Las obras de explanación y aparcamientos ascenderían a	150 000 000
El paso superior costaría	106 300 000
Los pasos de peatones con sus rampas y escaleras automáticas	16 500 000
Las obras de ajardinamiento	79 000 000
Y las obras de nuevo monumento y decorativas las calculamos en	64 100 000

De no aprovecharse esta ocasión, única en la historia de Madrid, para instalar debidamente el nuevo Ayuntamiento, las futuras generaciones seguramente nos lo echarán gravemente en cara... y, a mi juicio, con harta razón.