

AYUNTAMIENTO DE MADRID

PROYECTO

PARA LA

URBANIZACIÓN DEL EXTRARRADIO
DE DICHA VILLA

INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO:

DON PEDRO NÚÑEZ GRANÉS

Director de Vías públicas, Fontanería Alcantarillas y Servicios Eléctricos
del expresado Ayuntamiento.

— — —
SEGUNDA EDICIÓN
— — —



ÍNDICE

	Páginas.
Prólogo del Excmo. é Ilmo. Sr. D. José Marvá y Mayer, General de Ingenieros. De la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales y del Instituto de Reformas Sociales. Fundador y Director que fué del Laboratorio de Ingenieros militares, etcétera, etc., etc.....	VII
Razones que aconsejan reimprimir este libro en la actualidad, y ligeras advertencias relativas al mismo.....	1

INDICACIONES PRELIMINARES

OBJETO DE ESTE PROYECTO

PRIMERA PARTE

Antecedentes.—Documentos que deben integrar el proyecto de urbanización de los alrededores de Madrid y bases para la formación de éste.

CAPÍTULO I. —Breves consideraciones acerca de la necesidad de estudiar con la debida antelación la forma de llevar á cabo la urbanización de los alrededores de las grandes urbes.....	7
CAPÍTULO II. —Disposiciones superiores que ordenaron se hiciese el necesario estudio para la urbanización del Extrarradio de Madrid.....	9
CAPÍTULO III. —Documentos que deben integrar los planes de urbanización de los alrededores de las grandes poblaciones, y orden seguido para proceder al estudio de los que constituyen el relativo al Extrarradio de Madrid.....	10
CAPÍTULO IV. —Descripción general del terreno á que este plan se refiere y condiciones del mismo para la edificación.....	16
ZONA NORTE.....	17
Dehesa de la Villa.....	18
Dehesa de la Moncloa.....	19
ZONA ESTE	20
ZONA SUR.....	20
ZONA OESTE.....	21
CAPÍTULO V. —Datos estadísticos y meteorológicos referentes á la población de Madrid	22
Datos estadísticos.....	22

	Páginas.
Datos meteorológicos.....	28
CAPÍTULO VI. —Bases para formular el plan de urbanización del Extrarradio de esta Corte.....	29
1. ^a —Superficie á que este plan se refiere.....	29
2. ^a —Acción que deben tener el Estado, los Municipios y los propietarios, en los proyectos y ejecución de los planes de urbanización de los alrededores de las grandes urbes.....	31
3. ^a —Grandiosidad con que deben proyectarse las urbanizaciones periféricas.....	35
4. ^a —Espacios libres.—Parques, jardines, terrenos para juegos al aire libre, etc.....	41
5. ^a —Influencia que en el trazado de las nuevas vías deberán tener las calles y edificaciones ya existentes en el Extrarradio.	46
6. ^a —Condiciones que deben cumplir las calles.....	48
7. ^a —Vaguadas.....	52
8. ^a —Destino que debe darse á las zonas ocupadas por los terraplenes que se sitúen sobre las vaguadas.....	55
9. ^a —Altura de los edificios.....	56
10. ^a —Conveniencia de que todos los ejes de vías que afluían á las plazas se crucen en el centro de ellas.....	59

SEGUNDA PARTE

Datos sobre superficies, longitudes y latitudes relativas al proyecto,
y descripción de éste.

CAPÍTULO VII. —Datos sobre superficies, longitudes y latitudes relativas al proyecto.	63
CAPÍTULO VIII. —Descripción del proyecto	65
INDICACIONES GENERALES	
Primera.—Rasantes á que se ha dado preferencia.....	66
Segunda.—Datos que se han tenido en cuenta al estudiar las plantas y rasantes de las vías proyectadas.....	66
Tercera.—Paseo de Ronda del Ensanche.....	66
Cuarta.—Platillos en los encuentros de las vías	66
Quinta.—Plano de comparación elegido.....	67
Sexta.—Arroyo del Abroñigal.....	67
Séptima.—Carreteras del Estado aprobadas que afectan al Extrarradio.....	67
ZONA NORTE	
Elementos de juicio que se han tenido en cuenta al proyectar las vías de esta zona.....	68
Descripción de las plantas y rasantes de las vías proyectadas en esta zona	68
Paseo límite.	
Gran Vía-Parque.	
Vías radiales y secundarias.	

Modificaciones que se introducen en el plano del Ensanche que afectan á esta zona.....	72
ZONA ESTE	
Elementos de juicio que se han tenido en cuenta al proyectar las vías de esta zona.....	72
Descripción de las plantas y rasantes de las vías proyectadas en esta zona.....	73
Paseo límite.	
'Gran Vía-Parque.	
Vías radiales y secundarias.	
Encuentros del ferrocarril de Arganda con el paseo de Ronda, la Gran Vía-Parque y el paseo límite.....	74
Modificaciones que se introducen en el plano del Ensanche que afectan á esta zona.....	75
ZONA SUR	
Elementos de juicio que se han tenido en cuenta al proyectar las vías de esta zona.....	75
Descripción de las plantas y rasantes de las vías proyectadas en esta zona.....	76
Gran Vía-Parque.	
Vías radiales y secundarias.	
Encuentro de las vías emplazadas en esta zona con los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, Circunvalación, Madrid á Cáceres y Portugal, San Martín de Valdeiglesias y Villa del Prado.....	77
Modificaciones que se introducen en el plano del Ensanche que afectan á esta zona.....	78
ZONA OESTE	

TERCERA PARTE

Modo de realizar el Estado, los Ayuntamientos y los propietarios los cometidos que les corresponden en las urbanizaciones periféricas.

CAPÍTULO IX. —Forma en que el Estado debe proceder para facilitar la ejecución de los planes relativos á las urbanizaciones periféricas.....	83
CAPÍTULO X. —Forma en que los Ayuntamientos deben cumplir la misión que les corresponde al llevar á la práctica los planes aprobados para las urbanizaciones periféricas.....	86
Sistema que deben seguir los Ayuntamientos en la cuestión relativa á la adquisición de las parcelas necesarias para la ejecución de este plan, y cantidad que sería preciso invertir para tal fin, si se resolviera dicha cuestión en la forma que se propone.....	86
Lo que en el orden técnico deben hacer los Ayuntamientos de las ciudades que vayan á ejecutar ensanches urbanos.....	89
CAPÍTULO XI. —De la forma en que los propietarios deben proceder al realizar los tra-	

bajos que les incumben en las urbanizaciones periféricas, y vías existentes en el Extrarradio de Madrid que no deben desaparecer al llevar á cabo dichos propietarios la parte que les corresponde ejecutar de la urbanización de éste.....	90
---	----

CONCLUSIÓN

PLANOS Y PERFILES

Plano núm. 1.....	97
Plano núm. 2.....	99
Plano núm. 3.....	101
Perfiles transversales de las calles.....	103

APÉNDICES

Número 1.—Plano de los diferentes circuitos que ha tenido Madrid	107
Número 2.—Estado relativo á los vientos reinantes en Madrid, durante un período de treinta y cinco años (1860 á 1894)	109
Número 3.—Resumen de las ideas económicas que se proponen en este plan para su realización, hecho y publicado por el periódico <i>El País</i> , en 28 de Octubre de 1910.....	113
Número 4.—Estado indicador de las longitudes, latitudes, anchos medios ó radios y superficies de las parcelas ocupadas por las vías y glorietas que figuran en el proyecto de urbanización del Extrarradio de Madrid, con detalle de la triangulación efectuada para hallar las superficies de las dehesas, parques, Necrópolis, parcelas que rodean á éstas y pradera de San Isidro, que también figuran en el expresado plan.	119
Número 5.—Estado indicador de las pendientes y longitudes de las vías que se proyectan en el plan de urbanización del Extrarradio de Madrid.....	127
Número 6.—Anteproyecto de ley para los extrarradios ó campo de las grandes poblaciones	135
Número 7.—Informe emitido acerca de este proyecto, por la Junta consultiva de Obras del Excmo. Ayuntamiento (1).....	141
Número 8.—Proposición de ley del Excmo. Sr. D. Alberto Aguilera, sobre ensanche del término municipal, y su discusión y aprobación por el Senado en 13 de Diciembre de 1910 (2).....	143

(1) Como quiera que el informe á que este apéndice hace referencia, ya aprobado por la Junta consultiva, no ha sido aún legalizado; á fin de no retardar más la publicación de este libro, no aparece en él, no obstante mencionarle en su texto.

(2) Como los estudios que habrán de hacerse á virtud de este proyecto de Ley, después que llegue á ser ley, serán continuación de los que aparecen en el proyecto de urbanización que nos ocupa, que habrá de tomarse como base para la realización de aquéllos; he creído de utilidad insertar aquí el expresado proyecto de Ley y su discusión y aprobación en el Senado.



PRÓLOGO

del Excmo. é Ilmo. Sr. D. José Marvá y Mayer, General de Ingenieros. De la Real Academia de Ciencias Exactas Físicas y Naturales y del Instituto de Reformas Sociales. Fundador y Director que fué del Laboratorio de Ingenieros militares, etc., etc.

El libro que, para ornato de la bibliografía castellana, ve hoy la luz pública, érame ya conocido mucho antes de que lo escribiera su autor, porque contándole por dicha entre mis antiguos discípulos, y habiendo mantenido con él, desde el aula, grata y continua comunión de ideas, estaba yo, naturalmente, iniciado en las que informan el magistral estudio que nos ocupa, y tanto por conocerlas como por el valor *per se* que aque'l atesora, así como por la ventajosa opinión de que goza su autor entre la gente *del oficio*, puedo afirmar que este *proyecto* tiene autoridad propia y no ha menester que se la preste ningún prólogo ajeno, cuanto menos éste que, por ser mío, no puede servir de salvoconducto á manifestación alguna del entendimiento.

Así, pues, sólo como una reafirmación de vínculos amistosos y cual fino agasajo del autor al antiguo maestro, debo considerar su delicada invitación á escribir mi nombre junto al suyo, grato consorcio que no está en mis sentimientos rehusar.

Ved por qué me solaza la lectura de este libro y por qué acepto el honor de añadirle una página, pasando por la incongruencia de que sea la primera cuando, por mérito de su demérito, debiera ser la última.

El asunto explanado en este *proyecto* reviste un interés de primer orden, puesto que se trata de fijar racionalmente los límites futuros de la metrópoli española.

Se admite hoy como una verdad casi trivial, que la prosperidad de las ciudades hállose unida estrechamente con las fundamentales condiciones de vialidad, espaciosidad é higiene que presiden á su fundación ó reconstrucción.

Las poblaciones se nutren y dilatan, tanto más, cuanto mayores son los cauces abiertos al torrente de la circulación urbana que, como la sanguínea, es una condicional de la salud y de la fuerza.

La vida fluye y refluye siempre, allí donde la naturaleza ó el arte acomodan los medios favorables á la asimilación universal; por eso, los poderes públicos no deben esperar la congestión de las ciudades para ensancharlas, sino anticiparse á ello para que no se congestionen; el continente debe preceder al contenido, como el vaso á la esencia, como el molde á la fusión.

El ejemplo de las grandes ciudades americanas evidencia de qué prodigiosa manera se desenvuelven aquéllas, cuando su trazado es obra de esa juiciosa previsión que garantiza para lo

· futuro la seguridad de los elementos necesarios al trágico multiplicador de los tiempos que corremos.

Los altos ideales de la ciencia moderna tienden al mejoramiento de las condiciones materiales de la vida, como término mediato para llegar á la perfección moral é intelectual del ser humano, y esas condiciones materiales se cifran, condensan y exteriorizan en el albergue colectivo-social: la *ciudad*.

Por eso, al esmero de sus cualidades coadyuvan todas las nociones positivas: la Mecánica, fortaleciéndola; el Arte, hermoseándola; la Medicina, saneándola, y las ciencias Físico-químicas inundando sus ámbitos con torrentes de luz, de color y de vida.

La historia del albergue humano es la historia misma de la civilización, y hoy, como ayer, la ciudad representa el más grandioso trofeo de una raza, el símbolo más alto del espíritu creador. Ved por qué, para juzgar el poderío de los pueblos que fueron, tomamos como módulo, el emporio de sus ciudades. Ved por qué Menfis y Tebas, la de las *cien puertas*, acusan la majestad faraónica; Babilonia y Nínive, la grandeza oriental; Atenas, el genio de la Grecia; Roma, la pujanza del pueblo rey.....; ved, en fin, por qué ahora, lo mismo que en tiempos de los emperadores asirios, las sociedades que alcanzan mayor grado de cultura y de progreso, son también las que ostentan las más bellas, ricas y espaciosas ciudades.

Estas conclusiones son de un orden tan elemental que podrían, con justicia, motejarse de vulgares, pues ellas se han dicho y repetido hasta la saciedad; pero me ha sido preciso invocarlas una vez más, para evitar la sequedad de decir, escuetamente, que no puede ya dilatarse un punto la imperiosa necesidad de borrar de Madrid esas barriadas interiores que parecen suburbios y esos suburbios que semejan aduanas, dando, en fin, á la capital de España, calidades y apariencias de ciudad *europea*.

El problema de dar ensanche racional y sello moderno á las urbes vetustas, es de los que integran en sí complejas y árdidas cuestiones, en cuya resolución pónense á prueba los talentos del Ingeniero; á tal punto que, sin el pleno dominio de las múltiples variables que entran en la función de la vida moderna, no es posible dar acertada solución á empresa de tal magnitud.

Estas dificultades se dibujan distintamente, apenas el observador se detiene á reparar las diferencias esenciales entre la ciudad antigua y la moderna.

La *civitas* de los tiempos antiguos y medio-ievales, no es una forma de organización social, sino una forma de *amontonamiento* social. No existe el ciudadano como individuo de una colectividad jurídica, política y administrativa; la división en castas asocia las capas humanas cual estratos de una formación geológica; el deslinde de clases sociales se exterioriza por contrastes violentos de opulencia y de miseria; al pie de la mansión fastuosa negra el agujero de reptil en que anida el paria, el ilota, el esclavo ó el pechero; aún en recientes períodos de la Historia, se ve á la raza vencida confinada en barrios como los de la Morería y Judería; no hay entre los distintos seres humanos otro nexo que el de la defensa común, y esta idea predominante, incubada en el ambiente batallador de los siglos pasados, se acusa en todos los detalles de su organización municipal; sus calles son adarves; sus plazas, reductos; sus puertas, rastrillos, y sus contornos, altas y recias murallas, que lo mismo pueden significar un arnés de defensa que un grillete de opresión colectiva.

Es cierto, que los vestigios de las inmensas colmenas humanas, que fueron asiento imperial, ofrecen notables trabajos de vías públicas y construcciones urbanas de utilidad común, pero, en general, las ciudades antiguas, con sus puertas férreas, sus tenebrosas angosturas, sus embrionario-sistemas circulatorio-evacuatorio, sus débiles pulsaciones comerciales é industiales y el aislamiento, en fin, que las caracteriza, parecen lugares destinados á sofocar la vida, acaso á destruirla, pero no á extenderla y disfrutarla.

* * *

¡Cuán distinto aspecto el de la ciudad moderna! Ella es el asiento del hombre libre, y en sus ámbitos se realiza la cohesión armónica de los diferentes elementos sociales.

Arrancadas del raigal humano las carcomidas bases en que se asentaban los privilegios de casta, los prejuicios de secta, las apelaciones á la fuerza, las presas por conquista y las brutales expoliaciones del egoísmo y la soberbia; abandonados los derroteros que guiaban la sociedad hasta la polar de la guerra, no para la reivindicación de legítimos intereses, sino para saciar las ansias de dominio y de rapiña; afirmada la noción de la igualdad humana, proclamada la inviolabilidad de los derechos del hombre, elevado su concepto jurídico, dignificado el trabajo, asegurada la propiedad, y afirmado, en fin, el principio de la supremacía del bien colectivo sobre el provecho individual, el hombre se alzó sobre sí mismo, y saliendo de su inmunda gusanera, se arrojó á la lucha de los corníos en demanda de aire y de luz.

La ciudad tuvo que romper las pesadas cadenas de sus murallas, como el guerrero había roto ya los opresores hierros de su armadura.

Surge entonces la ciudad moderna, y aparece una nueva ciencia: la *ciencia de la urbanización*.

El concepto ecualitario, viene á batir en brecha los valladeros levantados entre barrio y barrio; el ciudadano tiene acceso á todos los lugares; el obrero invade la zona señorial y el procer desciende al arrabal. Suavízanse los contrastes duros, porque el palacio del magnate se amaina y la choza ensancha; solamente se yerguen, con proporciones colosales, el templo de Dios, la casa del César, y, de más en más, los edificios de utilidad pública.

El dogma de la igualdad y de la fraternidad humana recobra su imperio; á todos alcanzan las comodidades materiales, porque á todos se extienden los favores del espacio, del aire, del agua, de la luz, de la higiene, de la locomoción, del recreo público, de cuantas realidades amenizan la existencia y propenden al fin útil de la vida.

La humanidad, al gustar hoy, como nunca, el placer de vivir, ha declarado intangibles tan preciadas conquistas; y para salvaguardiarlas contra los horrores de la guerra, ha exigido á las luchas armadas nuevos métodos que alejen de las ciudades los fragores del combate y lleven la voz del cañón á retumbar en las concavidades de las montañas. La Poliorcética, pues, ha tenido que sufrir profundas alteraciones, imponiendo á la defensa de los Estados la creación de fuertes barreras, obras destacadas y campos atrincherados, que libran á la población pacífica de las bárbaras ejecuciones en masa.

Y, no sólo se ha querido ahuyentar de la ciudad moderna el estruendo de las armas, sino también, para embellecerla, conservarla é higienizarla, se han alejado de sus aledaños, todas aquellas causas de infección ó de siniestro, como los establecimientos insalubres, hospitalares, mataderos, cárceles, polvorines, vertederos y desagües, necrópolis, etc.

Hoy, la vertiginosa actividad de los actos de relación; el enorme consumo de energías espirituales que reclama la vida moderna; los incesantes cambios de ideas, de personas y de productos entre las ciudades y dentro de éstas; el portentoso desarrollo comercial-industrial, amparado por el respeto á la propiedad y la protección al trabajo; los anhelos, cada vez más exigentes de comodidades y bienestar, y además de esto, el incesante crecimiento de población, lo dilatan todo, lo invaden todo, y van extendiendo de tal suerte las arterias de las ciudades, que no parece sino que éstas, avanzando sobre los valles que las separan, aspiran á unirse y estrecharse como en brazos de la fraternidad universal.

De ahí ese maravilloso surgimiento de soberbias metrópolis europeas y americanas, con ilimitadas avenidas, plazas inmensas y parques infinitos; de ahí esas urbes cosmopolitas, donde el torbellino de la vida no se detiene ya sobre la faz de la tierra, sino que, señoreándolo todo, penetra en las profundidades del subsuelo y remontase al espacio en alas del telégrafo y de los artefactos voladores; de ahí, en una palabra, la ciudad moderna, cuyo trazado y construcción exigen al Ingeniero la suma de cuantas aplicaciones integran el saber positivo y la resolución de cuestiones atañentes á obras aéreas, subterráneas é hidráulicas, en las cuales la ingeniería civil y la ingeniería sanitaria, la minería, la topografía y la arboricultura, se complican con la geografía, la demografía, la estadística, la estrategia y demás factores que pueden influir en la vida de una ciudad.

Que tales puntos de vista se han tenido presentes al plantear y desenvolver el proyecto que nos ocupa, cosa es que se advierte al recorrer sus páginas, y en particular las del cap. VI, donde se razonan las bases en que fundamenta sus conclusiones el autor.

* * *

El trabajo del Sr. Núñez Granés, aparte de su mérito intrínseco, ofrece una cualidad circunstancial que le hace de más interesante: la oportunidad.

Este proyecto viene á su tiempo, respondiendo á una necesidad vivamente sentida. Llega cuando el vecindario, el forastero y la Prensa, claman por la realización de aplicaciones y mejoras urbanas que no admiten aplazamientos; llega, cuando en Europa las ciudades medianas se convierten apresuradamente en buenas y las buenas en mejores; llega, cuando las Cámaras francesas acaban de conceder al Municipio de París 900.000.000 para el embellecimiento de la capital; llega, cuando en América se agigantan y hermosean poblaciones como Cleveland, Boston, Baltimore, San Luis, San Francisco, Washington, etc.; llega, en fin, cuando el pueblo de Chicago ha comenzado á poner en ejecución el proyecto de ensanche más vasto y asombroso que registra la Historia.

El crecimiento de Chicago raya en lo incommensurable: de medio siglo á esta parte, su población se ha elevado de 30.000 almas á una cifra que pasa de 2.000.000: es el mayor centro de vías férreas del mundo y á su puerto afluyen 50.000 kilómetros de cursos de agua navegables.

Extensiones de tal magnitud, que no bastarán, sin embargo, á satisfacer necesidades que se consideran muy próximas, pues según la predicción del Ingeniero M. Bion Arnold, dentro de cuarenta años, en 1950, la población de Chicago pasará de 13.000.000 de habitantes.

Ante semejante perspectiva, el Ayuntamiento de la tan zaherida *Porcópolis* concibió, hace diez y seis años, el gigantesco plan de ensanche y reconstrucción del que apunto aquí, solamente, una simple idea (1).

(1) *La Nature*, número del 2 de Abril de 1910.

Se avanzará sobre el lago Michigan lo necesario para crear islas artificiales, á fin de construir un magnífico parque marítimo de placer. Al N. y O. de la ciudad se abrirán grandes avenidas, según arcos de círculo concéntricos. El perímetro exterior tendrá un radio de 100 kilómetros á partir del lago, y fuera de este interminable recinto, paralelamente á él, correrá una faja de parque, envolviendo la urbe inmensa en una atmósfera de oxígeno.

Se creará una estación *terminus* común, á donde afluirán todas las vías férreas, de modo que los pasajeros y las mercancías puedan operar su tránsito sin atravesar la ciudad. Una red de vías subterráneas facilitará los transportes.

Los Ingenieros y artistas de la Unión, han discutido ampliamente la estructura que habrá de conservar la grandiosa ciudad. Desechado el sistema de recintos concéntricos que ostentaron un día urbes tan famosas como Babilonia, Ecbatana, Persépolis..... y que aún hoy conserva Pekin; desecharo también el sistema octogonal puro, adoptado en el pasado siglo, por suponerlo el más regular, estético é higiénico, se han reconocido las ventajas del sistema mixto radial, acercándose á la idea de Vitrubio que situaba el Foro en el centro, desde el cual radiaban las calles principales.

En consecuencia con este sistema, se trazarán *boulevards* en forma de arco de círculo, atravesados por arterias diagonales que partirán del centro como los radios de una rueda.

El *Grand Parc*, creado á orillas del lago Michigan, en 1893, se transformará en un gran centro intelectual y artístico, donde serán agrupados los Museos, las Escuelas de Bellas Artes y los Laboratorios de investigación científica. En fin, un barrio oficial, el *Civis Center*, será el cantón correspondiente ó simétrico del *Grand Parc*, agrupándose en él los monumentos de la Administración pública, el Palacio Municipal, el de Justicia, el de Correos, etc.

* * *

Sin llegar á estos extremos de magnificencia, que harán de la gran ciudad de los lagos la metrópoli del Nuevo Mundo, el proyecto del Sr. Núñez Granés comprende un área justa y discrecionalmente necesaria para satisfacer á los progresos de población y á las necesidades de todo orden que pueden preverse para un transcurso no menor de medio siglo.

Este proyecto, de llevarse á la práctica, convertiría la capital de España en una ciudad de primer orden. Felizmente, su Ayuntamiento viene, ha tiempo, preocupándose del vasto plan de reformas que á todo trance se acaba de imponer sacudiendo el solemne golpe de piqueta para la apertura de la Gran Vía.

El pueblo de Madrid abre hoy el pecho á la esperanza, porque las altas dotes de ilustración y de carácter de su primera Autoridad municipal, son, no ya prenda segura de gratas promesas, sino firme garantía de realidades que la nueva generación ha de ver cumplidas.

Fortuna ha sido para el acertado impulso de tamaña empresa, encontrar magistrados como el Sr. Francos Rodríguez y obreros como el Sr. Núñez Granés, que por sus virtudes, talentos y actividades, merecen bien de sus conciudadanos.

José Marvá.

RAZONES

que aconsejan reimprimir este libro en la actualidad
y ligeras advertencias relativas al mismo.

Aegotada la primera edición del PROYECTO PARA LA URBANIZACIÓN DE LOS ALREDEDORES DE ESTA VILLA, que tuvo por objeto el que pudiera ser conocido con toda facilidad, no sólo por los Sres. Concejales, sino también por cuantos tuvieran afición ó interés por esta clase de asuntos; el Excmo. Sr. Alcalde Presidente, en vista de los muchos pedidos de ejemplares que no han podido ser atendidos, y deseando que asunto de tan vital interés para Madrid llegue á conocimiento del mayor número posible de personas, por su decreto de 15 de Octubre de 1910 (expedido á indicaciones del Sr. Secretario de la Corporación, D. Francisco Ruano y Carriedo, protector constante é incansable de cuanto cree beneficioso para Madrid, y, por consiguiente, guía y sostén de toda idea que signifique progreso), tuvo á bien ordenar se imprimiera la segunda edición de dicho PROYECTO, en la que se han hecho, con respecto á la primera, algunas insignificantes ampliaciones y correcciones.

No aparecen en el presente trabajo todos los planos y dibujos que integran el mencionado PROYECTO, pues constando éste de más de 150, el tiempo que habría sido preciso invertir para su grabado, hubiera impedido dar á conocer, en época oportuna, la parte más interesante del estudio realizado.

Contiene, sin embargo, este libro, las necesarias explicaciones y dibujos para dar clara idea de los principios fundamentales que informan el expresado proyecto.

Si el conocimiento de los referidos principios pudiera servir para que otros, con más inteligencia, ya que no con mejor voluntad, mejoraran, en bien de nuestra querida Metrópoli, el PROYECTO que nos ocupa, quedarían cumplidas las aspiraciones de su autor y sobradamente recompensados los deseos que se ha proporcionado esta publicación.

INDICACIONES PRELIMINARES

OBJETO DE ESTE PROYECTO

Entenderemos en este proyecto, por alrededores de las grandes urbes, las superficies comprendidas entre los límites de sus respectivas zonas de ensanche y los de sus términos municipales.

De la urbanización de los alrededores de Madrid, comprendidos entre dichos límites (llamados vulgar é impropiamente extrarradio), es de la que vamos á ocuparnos en este proyecto, conservando dicha denominación para los citados alrededores, aunque sea imprópria, porque expresa rápidamente la parte del término municipal que va á ser objeto del trabajo que nos ocupa.



PRIMERA PARTE

ANTECEDENTES

DOCUMENTOS QUE DEBEN INTEGRAR EL PROYECTO PARA LA URBANIZACIÓN
DE LOS ALREDEDORES DE MADRID
Y BASES PARA LA FORMACIÓN DE ESTE

CAPÍTULO PRIMERO

Breves consideraciones acerca de la necesidad de estudiar con la debida antelación, la forma de llevar á cabo la urbanización de los alrededores de las grandes urbes.

La necesidad de estudiar con la debida anticipación la forma de urbanizar los alrededores de las grandes urbes, se hace patente con las siguientes razones:

Es evidente, en primer término, que la salubridad y belleza de las urbes depende, de modo importantísimo, de las buenas condiciones higiénicas y de la hermosura de sus alrededores.

Y lo es también que nada verdaderamente útil será posible hacer para mejorar dichas condiciones si, previamente y con el mayor número de elementos de juicio posible, no se hace un estudio completo y concienzudo del destino que debe darse á todas y cada una de las partes que componen los terrenos que constituyen las inmediaciones de las grandes ciudades, terrenos dedicados, generalmente, antes de llevarse á cabo los respectivos planes de urbanización, á fines incompatibles con la higiene y la belleza.

Una vez hecho y aprobado dicho estudio, podrán darse con sujeción á él las alineaciones y rasantes que para construir se soliciten. Y á estas alineaciones y rasantes tendrán que someterse los que deseen edificar en terrenos situados en dichos alrededores, siendo ésta la única limitación legal que, á mi juicio, cabe imponerles.

Las calles que determinen las construcciones llevadas á cabo con arreglo al referido estudio, cumplirán, si éste está bien pensado, con cuantas condiciones de vialidad, grandeza é higiene aconsejan la experiencia y la ciencia.

Cuando no existen planes de urbanización, cada propietario hace vías y construye donde y como quiere.

Los resultados de tal anarquía son fáciles de prever:

Las calles que forman un conjunto de edificaciones construidas al azar, donde la conveniencia de cada propietario dictó, no merecen tal nombre, pues constituyen generalmente inmundas callejuelas, sin alineaciones ni rasantes racionalmente determinadas, en las que las aguas residuarias se detienen despidiendo pestilentes olores ó discurren libremente inficionando el aire, con gravísimo perjuicio para la salud, no sólo de los que en tales callejuelas habitan, sino también de los que viven en las poblaciones circundadas por esas vías, que llegan, poco á poco, á estar rodeadas por un cinturón infeccioso y nauseabundo que las envenena y ahoga.

La construcción de estas agrupaciones de viviendas no puede evitarse ínterin no estén aprobados, con carácter de ley, los planes generales de urbanización, pues el art. 348 del Código civil define la propiedad diciendo que *es el derecho de gozar y disponer de una cosa sin más limitaciones que las establecidas en las leyes*, y el 350 de dicho Código, manifiesta que el

propietario de un terreno *puede hacer en él las obras que le convengan*, añadiendo el 388 que *todo propietario podrá cercar ó cerrar sus propiedades por medio de paredes.....*

A virtud, pues, de los citados artículos, mientras no exista precepto legal que limite los derechos que tienen todos los propietarios de terrenos, y, por consiguiente, los de los alrededores de las grandes urbes, para disponer de ellos como gusten, es forzoso, para los Municipios de éstas, autorizar cuantas construcciones soliciten ejecutar.

Estas construcciones originan otro gran daño, pues son más tarde obstáculos, acaso insuperables, para la realización de un plan racional de urbanización, toda vez que las que se hallaren dentro de las superficies que hayan de ocupar las calles que aquel plan determine, tendrán necesariamente que ser expropiadas al realizar dicho plan, y las que por no estar dentro de las expresadas superficies, no haya necesidad de que lo sean, no se hallarán seguramente la mayor parte de ellas, en las rasantes debidas, y será preciso, para la ejecución de aquél, llevar á cabo obras en las que en tales condiciones se encuentren, á fin de no privarlas de luces ó acceso.

Como quiera que los propietarios realizaron dichas construcciones en virtud de su perfecto derecho, forzoso será á los Municipios indemnizarles de cuantos daños y perjuicios se le irroguen por el trazado de las nuevas calles, pudiendo llegar á veces la cuantía de las expropiaciones que haya necesidad de hacer, la importancia de las obras á realizar, ó la de los referidos perjuicios, á imposibilitar ó dificultar, de manera notable, la ejecución de los planes de urbanización aprobados (1).

Por otra parte, claro es que los terrenos donde se constituyen núcleos habitados aumentan considerablemente de valor, vendiéndose como *solares*, por pies, en vez de venderse *cual las tierras*, por fanegas, como sucede con las fincas rústicas.

Nace también de tal hecho la necesidad de hacer, antes de que se constituyan núcleos habitados, los planes de urbanización de los alrededores de las grandes urbes, pues debiendo, en mi opinión, abonarse por los terrenos necesarios para su ejecución, como más adelante indicaré, el valor que dichos terrenos tuvieran al ser aprobados los planes por medio de una ley, tantas más dificultades de orden económico se suscitarán y tantos más sacrificios será preciso hacer, cuanto mayor sea el valor de las superficies que hubieran de expropiarse.

Y aunque tal opinión no prevaleciera y fueran otros los procedimientos seguidos para la evaluación de las parcelas que hubieran de adquirirse, siempre se tocaría el mismo inconveniente, pues aumentando de valor dichas parcelas á medida que el número de edificaciones crece, y debiendo, fuera el que fuese el procedimiento que para las expropiaciones se siguiera, pagarse por ellas lo que en justicia valieren, tanto más grandes serían las sumas á invertir cuanto más tiempo se tardara en adquirirlas, pues á medida que éste transcurre, el número de las construcciones aumenta, como es lógico, á causa de las crecientes necesidades de las urbes y de los incrementos de su población.

Nace asimismo de cuanto se lleva expuesto la urgencia de que, una vez discutido un plan de

(1) Para tratar de evitar esto, el Ayuntamiento de Madrid incluye, en las licencias para las edificaciones del Extrarradio, cláusulas encaminadas á que no quepa reclamar indemnización, si fuera preciso derribar por causa de urbanización las construcciones autorizadas en estas zonas, habiendo obtenido una Real orden del Ministerio de Gracia y Justicia, fecha 4 de Septiembre de 1902, en que se dispone se inscriban en los Registros de la Propiedad de Madrid las certificaciones en que constan las expresadas cláusulas.

No obstante esto, sospecho que toda cuestión de esta índole que se suscite, será resuelta contra los intereses del pueblo de Madrid; pues entiendo que, teniendo en cuenta los citados artículos del Código, no es dable limitar los derechos dominicales, por actos ó acuerdos del Ayuntamiento, ni por una Real orden. Tal opinión ha sido expuesta ya en el Salón de sesiones por varios Sres. Concejales, que abogaron por la supresión de dichas cláusulas limitativas, por ser, á su ver, ilegales y nulas.

urbanización por las entidades técnicas y administrativas llamadas á intervenir en tales asuntos, y determinada la mejor solución, sea ésta inmediatamente aprobada por una ley que establezca lo que proponemos en la tercera parte de esta Memoria.

CAPÍTULO II

Disposiciones superiores que ordenaron se hiciese el necesario estudio para la urbanización del Extrarradio de Madrid.

Las ideas ligeramente expuestas en el anterior capítulo demuestran, claramente, la necesidad de que se haga, con la debida anticipación, el estudio necesario para la urbanización de los alrededores de las grandes urbes.

Tal necesidad, por lo que á Madrid se refiere, fué reconocida:

1.º Por el Real decreto de 19 de Julio de 1860, que aprobó el Ensanche de Madrid, cuyo artículo 8.º dice: «Las construcciones que en lo sucesivo se levanten en la parte exterior de dicho foso (el de Ensanche, que habría de servirle de límite), se sujetarán á un plan previamente aprobado por el Gobierno».

2.º Por la legislación de Ensanche de 1876 y sus disposiciones reglamentarias y concordantes, en virtud de las cuales debió hacerse un estudio de la urbanización del término municipal y unas Ordenanzas especiales para el mismo, reconociendo, como era lógico, que no debían regir las mismas reglas para las vías, las construcciones y la vida del campo, aunque estuviera éste contiguo á una gran ciudad, que para el centro de ella.

3.º Por la Real orden de 31 de Agosto de 1888, que dispuso que «el Ayuntamiento estudie con toda urgencia el trazado de vías para el Extrarradio, así como de sus alineaciones y rasantes para que en armonía con las aprobadas para el Ensanche, que le son contiguas, coloque á estos suburbios no sólo en condiciones de buena é higiénica urbanización, sino de ser en su día ampliación del Ensanche aprobado; y, una vez esto sancionado, no se permita construcción alguna que no se sujeté á las alineaciones y rasantes generales aprobadas».

4.º Por el art. 8 de la ley de 17 de Septiembre de 1896, aprobada por aclamación en ambas Cámaras, que ordenó se hiciese un «plan de urbanización del término municipal de Madrid, sobre la base del plan de Ensanche, en un radio que no exceda de ocho kilómetros, á partir de la Puerta del Sol».

El Excmo. Ayuntamiento trató de dar cumplimiento, en diversas épocas, á las disposiciones que se dejan mencionadas, acordando, por último, en 22 de Noviembre del año de 1907, crear una sección dependiente de la Dirección de Vías públicas, cuya misión principal fuera la realización de dichos estudios (1).

Y en cumplimiento de tal misión, ha redactado el que suscribe, el proyecto de que esta Memoria forma parte integrante.

(1) Los antecedentes relativos á los acuerdos á que hace referencia este párrafo, se hallan expuestos con toda extensión en el cap. XI, páginas 29 y 30, de la Memoria publicada por el que suscribe en 1906, referente á las Vías públicas de esta Corte.

CAPÍTULO III

Documentos que deben integrar los planes de urbanización de los alrededores de las grandes poblaciones, y orden seguido para proceder al estudio de los que constituyen el relativo al Extrarradio de Madrid.

Todo plan bien estudiado, relativo á una urbanización periférica, debe contener los siguientes documentos:

- 1.º Memoria descriptiva.
- 2.º Un plano general de la ciudad y del terreno donde vayan á emplazarse las nuevas vías.
- 3.º Otro en que figuren: la planta de dichas vías, sus ejes con las cotas del terreno, de obra y rasante en todos los puntos de cruce de éstos y la longitud y pendiente de cada uno de los trozos que integran las expresadas vías.
- 4.º Planos de replanteo de las vías proyectadas (1).
- 5.º Perfiles transversales de las expresadas vías.
- 6.º Planos y perfiles para facilitar los trabajos de tira de cuerdas.
- 7.º Un estudio del saneamiento del subsuelo (2).

No deben acompañar al plan de urbanización los respectivos presupuestos, por las razones que más adelante se expondrán.

* * *

Pasemos á describir ahora el objeto de cada uno de los documentos mencionados, y más tarde expondremos el orden y la forma con que se ha procedido á su estudio.

Nada diremos de la Memoria descriptiva, pues su objeto, que es de todos conocido, no es otro que el de dar clara idea de cuantos problemas entraña el proyecto y de la forma de resolverlos.

El segundo de los documentos mencionados, es un plano en que deben aparecer representados, no sólo cuantos detalles existan en el terreno que va á ser objeto de la urbanización y las correspondientes curvas de nivel, espaciadas de un modo tal que den perfecta idea de su relieve, sino también la ciudad que aquel terreno circunda.

Este plano, que llamaremos de estudio, dibujado en escala que varíe de 1 por 5.000 á 1 por 10.000 según la mayor ó menor extensión del terreno que haya de representar, servirá para hacer los trabajos previos, necesarios para determinar el trazado de las nuevas vías. Dicho trazado deberá hacerse procurando acordar en buenas condiciones las plantas y rasantes de las

(1) Por no ser necesarios para poder comprender y juzgar el proyecto de que nos ocupamos y con el fin de evitar trabajo, ganar tiempo y no hacer muy voluminoso este libro, no aparecen en él los planos á que hace referencia el párrafo que motiva estos renglones.

(2) Como la base para redactar los documentos á que hace referencia este inciso y el anterior, ha de ser el plan de vías proyectado, conviene, para evitar trabajos que pudieran resultar inútiles, estudiarlos á posteriori, es decir, inmediatamente después de la aprobación de dicho plan.

calles que se proyecten con las de las ya existentes; respetar en lo posible las edificaciones de importancia que se encuentren en el terreno á urbanizar, y teniendo, en fin, en cuenta, todo lo que se prescribe en el cap. VI de esta Memoria.

Hecho dicho trazado sobre el plano indicado, se verificarán en el campo los trabajos que sean necesarios, para ver si dicho trazado necesita ser rectificado, y los precisos para determinar las cotas del terreno en todos los puntos de cruce de los ejes de las vías proyectadas.

Llevados sobre el referido plano los resultados de los trabajos antedichos, y estudiando después sobre él, trozo por trozo, cada una de las vías en proyecto, con relación á sus afluentes, se determinarán las cotas de obra de los puntos de cruce de sus ejes respectivos, teniendo en cuenta, en primer término, la repartición racional de las pendientes, y en segundo, la conveniencia de producir las menores perturbaciones posibles á las edificaciones situadas en las antiguas vías.

Determinadas dichas cotas de obra; sumando ó restando éstas á las del terreno, según que aquéllas sean en terraplén ó desmonte, obtendremos las de las rasantes de todas las vías proyectadas; y, por consiguiente, fijadas dichas cotas en el plano de referencia, y determinados los respectivos anchos de las citadas vías, teniendo en cuenta su importancia, lo que demanden las condiciones higiénicas, y el tráfico probable, lograremos tener sobre un solo plano todos los elementos precisos para llevar á cabo la urbanización proyectada.

Dicho plano y su correspondiente Memoria descriptiva, constituyen, pues, los documentos técnicos indispensables, no solo para juzgar si el plan es realizable y está bien estudiado, sino también para su ejecución.

Pero para que dicho plan no resulte confuso, ni exija grandes trabajos previos para ser llevado á la práctica, debe contener además otros documentos que, si no indispensables, son por lo menos convenientísimos para conseguir los antedichos fines.

Uno de estos documentos es el segundo de los planos mencionados al principio de este capítulo.

En este segundo plano no deberá aparecer más que el terreno que va á ser objeto de la urbanización; las construcciones que por su importancia hayan influido en el trazado de las nuevas vías; la planta de estas, la longitud de cada alineación, su pendiente, y las cotas del terreno de obra y de rasante en todos los puntos en que se crucen los ejes de dichas nuevas vías.

Aunque todos estos datos podrían tambien, según hemos dicho, haberse agrupado en el plano primeramente descrito; teniendo en cuenta, que, figurando en él los múltiples accidentes que existen en los terrenos próximos á las grandes ciudades, como son, construcciones, cercas, etcétera, etc., no sería posible al examinarle, distraída la vista por la infinidad de detalles mencionados, formarse clara idea de la razón que aconsejó la dirección de las nuevas vías, de la forma con que en lo posible se ha tratado de acordar lo proyectado con lo existente, de las rasantes de dichas nuevas vías, de la importancia aproximada de los desmontes y terraplenes que habrá que efectuar para llevar á cabo las obras necesarias para construir cada una de ellas, y, por último, de la forma y dimensiones de las manzanas que dichas vías determinan; se ha dibujado el segundo plano de que venimos ocupándonos, con todos los detalles que acabamos de indicar, dejando sólo en el primero, la planta de las vías en proyecto (1).

(1) En estos dos planos hubiéramos podido agrupar tambien todos los datos que, sobre longitudes, latitudes y superficies relativas al proyecto, conviene conocer. Sin embargo, para mayor claridad, en el proyecto original, estos datos se han detallado en otros dos planos, conteniendo el primero, los que afectan á las superficies de las Necrópolis, parques y jardines, y

Como complemento de este segundo plano demostrativo de la posibilidad y conveniencia de ejecución de las vías propuestas, deben dibujarse otros en escala mayor, de 1 á 2.000, por ejemplo, que tengan por objeto poder hacer en el campo el replanteo de éstas. A tal fin, se fijarán sobre estos planos los datos necesarios para poder determinar sobre el terreno, relacionándolos con otros puntos fijos en éste, que también se harán figurar en dichos planos, todos los de cruce de las nuevas vías.

Además de los planos antedichos (de los que, para poderse formar idea más aproximada de los desmontes y terraplenes á ejecutar al llevar á cabo las obras, se han deducido, en el proyecto original, los perfiles longitudinales de todas las vías proyectadas), es conveniente para la ejecución de las obras, dibujar perfiles transversales de las nuevas calles que servirán para indicar la distribución hecha de su anchura, á fin de poder instalar en ellas los distintos servicios que deben comprender; pues, aunque dichos perfiles se hallan descritos con todo detalle en la base 5.^a del capítulo VI, siempre resulta más rápida y clara su representación gráfica.

Aprobado que sea el plan de urbanización del suelo, compuesto de los documentos descriptos, deben hacerse los trabajos precisos para poder dar con facilidad cuantas *tira de cuerdas* se soliciten y los necesarios para el saneamiento del subsuelo en que va á asentarse el nuevo caserío.

La necesidad de efectuar los trabajos precisos para poder dar con facilidad la *tira de cuerdas* para cualquier edificio, se echa de ver con solo exponer su objeto, que es hacer posibles, sin tener que efectuar largas operaciones de campo, que llevan siempre aparejados multitud de errores, la determinación de cuantas alineaciones y rasantes para construir soliciten los propietarios, y el trazado, en dichas condiciones, de un trozo de vía cualquiera, si la urbanización precede á las construcciones.

Consíguese este resultado de la siguiente manera:

Para cada calle proyectada se tendrá una carpeta, en cuyo anverso aparecerá el dibujo de la calle á que se refiera en una escala de 1 por 10.000 á 1 por 25.000. Este dibujo servirá para orientarse y para ver á qué trozo de vía afecta la obra á realizar.

Dentro de cada carpeta y por separado, irán dibujados en escala de 1 á 500, los planos de replanteo de los diversos trozos que constituyan la calle á que haga referencia; los perfiles longitudinales de los mismos y el perfil transversal que en dicho trozo haya de tener la vía.

En estos planos, hechos después de los correspondientes trabajos de campo, aparecerán representados los edificios, hitos, cruces de carreteras y todos los detalles que existan en las inmediaciones del trozo de que se trata.

En cada uno de ellos aparecerá, asimismo, trazado el eje del trozo de la vía á que afecte; la distancia de dicho eje á los ángulos de los edificios, á las puertas de éstos, etc., en una palabra, á cuantos puntos fijos se encuentren en los terrenos de las inmediaciones de dicho eje.

Los perfiles longitudinales y transversales de que hicimos mención, contendrán cuantos datos se consignan siempre en esta clase de documentos.

Teniendo todos los antecedentes descritos, si se pide una alineación y rasante para situar un edificio, ó se desea urbanizar una vía ó un trozo de ésta en que aun no haya edificaciones, bastará ver en el anverso de la carpeta correspondiente, el trozo en que van á ejecutarse las obras

á las longitudes, latitudes y áreas de las vías proyectadas; y el segundo, los que se refieren á las longitudes de los perímetros envolventes del Ensanche y Extrarradio y á las áreas totales de éste y del Interior y Ensanche reunidos.

En este libro, á fin de evitar trabajo y con objeto de darlo á conocer antes, los primeros datos mencionados, aparecen agrupados en el plano núm. 2, con las alineaciones y rasantes de las vías proyectadas, y los segundos, se hallan detallados en el plano núm. 3.

y separando las hojas relativas al mismo, tendremos en ellas todos los elementos precisos para resolver el problema rápidamente.

Para solucionarlo, cuando tales antecedentes no existen, es preciso á veces, partir de puntos fijos en el terreno muy distantes de los sitios de que se trata, teniendo para llegar á éstos, que practicar múltiples operaciones, sujetas todas á error, y casi imposibles de llevar á cabo si no se dispone de puntos fijos próximos, sobre todo, teniendo en cuenta la premura con que habitualmente hay que realizarlas á causa de la urgencia con que los propietarios demandan, casi siempre dichos datos, indispensables para el comienzo de las obras, y de la multitud de atenciones que embargan generalmente á los encargados de estos trabajos.

Independientemente de lo dicho, sería también muy práctico y útil, dar vida real al plano, marcando sobre el terreno, por medio de hitos, todos los puntos de cruce de las vías proyectadas. En estos hitos sería también muy conveniente indicar las cotas de terreno, de obra y de rasante.

Mas dicho trabajo, ni el plano de replanteo de las vías de que hemos hecho mención, serían suficientes á veces para poder determinar rápidamente una *tira de cuerdas*; pues habiendo en ocasiones varios kilómetros de distancia entre los puntos de cruce de las calles, y obstáculos entre éstos, sería necesario, en dichos casos, realizar las largas operaciones de campo que hemos manifestado es conveniente evitar, á causa de la premura con que, generalmente, tienen que llevarse á cabo.

Es, pues, á mi juicio, convenientísimo, hacer los planos que acabamos de describir, planos que deben ir completándose ó modificándose, á medida que en el terreno se sitúen construcciones, hitos ó señales que sirvan de referencias para facilitar los expresados trabajos de *tira de cuerdas* (1).

Y deben asimismo, después de hechos los trabajos de replanteo descritos, efectuarse los estudios necesarios para el saneamiento del subsuelo; estudios indispensables si se quiere que este problema vital para las poblaciones, se resuelva en las condiciones debidas y no aisladamente; obedeciendo á necesidades de momento.

Estos estudios deben comprender, no sólo la manera de efectuar la recogida de las aguas de lluvia y residuarias y la depuración de estas últimas, sino también el trazado y condiciones que debe tener una canalización general, que independiente ó no de la ó de las de la recogida de aguas de lluvia y residuarias, pueda contener todas las conducciones de agua para el abastecimiento de la población, las de energía eléctrica, gas del alumbrado, etc., etc., pues realmente el problema general del saneamiento del subsuelo está, á mi entender, constituido por la resolución de todos estos problemas (2).

Los documentos resultado de los trabajos efectuados para el replanteo del plan de urbanización aprobado, y los relativos al saneamiento del subsuelo, deben formar más tarde parte integrante de dicho plan.

* *

Otros estudios que no exigen ser hechos tan rápidamente, pero que deberán ejecutarse en

(1) Cuanto expuesto queda respecto á la necesidad de hacer los trabajos de replanteo de las vías en proyecto, lo está ya con más extensión en las páginas 14 y 15 de la Memoria publicada por el que suscribe, en 1902, respecto á las Vías públicas del Ensanche.

(2) Que el saneamiento del subsuelo, para ser resuelto debidamente, comprende el estudio de todos los problemas mencionados, está, á mi ver, plenamente demostrado, en las páginas 25, 26 y 27 de la Memoria sobre Vías públicas, publicada por el que suscribe, en 1900.

tiempo oportuno, cuando las necesidades de la urbanización y la densidad de la población lo exijan, son los relativos á las comunicaciones por el subsuelo y á la evacuación de basuras (1).

Mas estos últimos estudios, que deben hacerse, para que los trabajos que de esta índole se ejecuten respondan á un plan perfectamente meditado y no á necesidades de momento, á veces incompatibles con el bien general, serían por ahora para el Extrarradio completamente inútiles, no sólo porque no deben ser más que una consecuencia de la forma en que dichos servicios se hayan llevado á cabo en el Interior y Ensanche, en los que aun no se hallan instalados, sino porque seguramente, por lo que á dicho extrarradio se refiere, ni en un plazo lejano tendrían objeto ni finalidad alguna.

* * *

Respecto al estudio de los presupuestos relativos al plan de urbanización, no es posible efectuarle, como ya hemos manifestado, porque la cuantía de dichos presupuestos depende de la de los terrenos que hay que expropiar, y ésta no puede fijarse hasta que la correspondiente ley, creadora de los recursos precisos para ejecutar el plan, no determine la forma en que habrán de llevarse á cabo las expropiaciones y la parte de los terrenos á que afecten, que habrán de ceder los propietarios.

Además, tal estudio, aunque se tuviera ese dato indispensable, no sería útil, porque tardándose generalmente mucho tiempo en realizar la totalidad de las obras relativas á todo plan de urbanización, los presupuestos de éstas que se hicieren, resultarían casi todos inútiles, pues los movimientos de tierras habidos en el terreno durante tan largo lapso de tiempo y las modificaciones que en dicho período habrán de sufrir los precios de los jornales, materiales y transportes, harían completamente estériles todos los trabajos llevados á cabo para redactar dichos presupuestos, que deben ser hechos parcialmente, para cada vía ó trozo de ella, cuando, acordada su apertura, vayan á realizarse las obras que la afecten.

* * *

No obstante lo dicho, si, siguiendo la opinión del que suscribe, fundada en las razones que más adelante se expondrán, se acordara realizar todo el plan en breve plazo, podría hacerse el correspondiente presupuesto general, una vez sabida la forma y condiciones en que se iban á llevar á cabo las expropiaciones de los terrenos necesarios para la ejecución del mismo.

* * *

Descritos ya los documentos que deben integrar el plan de urbanización, expondremos el orden y método seguidos para su estudio.

Ante todo, el que suscribe, se ocupó especialmente, de buscar cuantos antecedentes y trabajos pudieran existir relacionados con el asunto.

(1) En estos estudios pudieran comprenderse también los relativos al saneamiento del subsuelo, de que ya nos hemos ocupado, proyectando una sola galería en que pudieran tener cabida cuantos elementos son precisos para la instalación en las condiciones debidas, de todos los servicios relacionados en este inciso, y los relativos al mencionado saneamiento del subsuelo, como propusieron en el año 1906 á la Comisión ejecutiva de la Municipal, para la reforma del suelo y subsuelo de esta Corte, el Excmo. Sr. Marqués de Zafra y el Arquitecto D. M. Alberto de Palacio, vocales ambos de dicha Comisión ejecutiva.

Eran éstos, según pudo averiguar, los siguientes:

a) Dos planos del Arquitecto Sr. Colubi, en escala de 1 á 2.000 el uno y de 1 á 7.500 el otro.

El primero comprende desde las antiguas Rondas hasta el límite de lo urbanizado en esta Corte.

En el segundo está representado todo el término municipal.

Ninguno de ellos tiene curvas de nivel indicadoras del relieve del terreno.

b) Los estudios de algunos barrios suburbanos; hechos por la Dirección de Vías públicas.

c) Los expedientes que sobre el asunto que nos ocupa incójo la Comisión ejecutiva de la Municipal para reforma del suelo y del subsuelo de esta Villa.

d) El capítulo XI de la Memoria de Vías públicas de 1896.

e) Los trabajos de campo, no publicados aún, llevados á cabo por el Instituto Geográfico.

De todos estos antecedentes, sólo los tres últimamente mencionados tenían alguna utilidad para la resolución del problema planteado.

Tan pronto como el que suscribe se hizo cargo de dichos antecedentes, se propuso seguir el siguiente orden para redactar los documentos mencionados al principio de este capítulo.

1.º Confección del plano general de Madrid y su término municipal.

2.º Plano de las plantas y rasantes de las vías proyectadas.

3.º Planos de replanteo de dichas vías.

4.º Perfiles transversales de las mismas.

5.º Memoria descriptiva.

Para realizar el primero de los trabajos se dirigió el que suscribe á la Alcaldía Presidencia, manifestando la conveniencia de que se recabase de la Dirección del Instituto Geográfico y Estadístico la necesaria orden para que se nos permitiera copiar los borradores ó desarrollar las libretas de campo relativas á cuantos trabajos se hubieran hecho, por dicho Centro, en el Extrarradio.

Recabada la mencionada orden, encargué al Ingeniero D. Narciso Amigó y á los delineantes D. Fernando Ribed, D. Ricardo Oteyza y D. Arturo Allas, recogieran de dicho Instituto cuantos datos juzgaran de utilidad para la confección de dicho plano general.

Los datos relativos al Extrarradio, proporcionados por el Instituto Geográfico, estaban en escala de 1 á 2.000, habiendo tenido que reducirlos á la de 1 á 10.000, que es la que adopté para formar el mencionado plano de conjunto.

Con dichos datos, con los existentes en las oficinas de este Ayuntamiento y con los tomados directamente sobre el terreno, se dibujó el referido plano de conjunto, que constituye uno de los documentos de este plan.

Obtenido dicho plano, pasé á estudiar y dibujar el segundo de los mencionados.

Para realizar este trabajo se sacaron varias copias melagráticas del plano general ya dibujado.

Y entendiendo que en problemas de la importancia del que nos ocupa, es conveniente oír el mayor número posible de opiniones, para que del conjunto de ideas y puntos de vista opuestos resulten las mejores soluciones, y que una sola de éstas, que merced á trabajos múltiples se encontrara, aunque sólo afectara á una vía, compensaría con exceso los estudios cuádruples que se iban á realizar, encargué á los Ingenieros Sres. La Tejera, Amigó y Lallave para que, independientemente de los tanteos que sobre las antedichas copias iba yo á efectuar á fin de fijar previamente los ejes de las vías, hiciesen ellos otros, separadamente, debiendo atenerse

todos para llevarlos á cabo, á las bases que figuran en el cap. VI de esta Memoria, que previamente les di á conocer.

Estos tanteos, verificados con entera independencia unos de otros, á fin de que cada uno de los Ingenieros encargados de ellos pudieran exponer gráficamente sus ideas y sus puntos de vista (dentro siempre de las líneas generales contenidas en las bases por mí redactadas), se tradujeron en cinco planos, conteniendo dos de ellos las soluciones dibujadas por el que suscribe, y los otros tres, los que los antedichos Ingenieros juzgaron más oportunas.

Estudiando cuidadosamente las soluciones propuestas para cada vía, dibujadas en los referidos cinco planos, fijé los ejes de las que, caso de merecer la superior aprobación, habrán de constituir las calles del Extrarradio.

Ejecutados, más tarde, los trabajos de campo necesarios para fijar definitivamente dichos ejes, los precisos para su replanteo y los indispensables para determinar las cotas exactas del terreno, las de obra y las de las rasantes de las calles en los puntos de cruce de los ejes de éstas, adopté el ancho que creí más conveniente para cada vía, dibujándose con todos estos datos el plano núm. 2, relativo á las alineaciones y rasantes, y los de replanteo que contiene la carpeta núm. 1, que, con el plano de estudio, los perfiles transversales de las vías proyectadas, que se dibujaron previo estudio de las necesidades, y clase é intensidad del tráfico probable en cada una de ellas, y la presente Memoria, posteriormente redactada, constituyen los documentos indispensables, como ya se ha dicho, para la ejecución del plan de urbanización por lo que al suelo se refiere (1).

Una vez aprobado dicho plan, se procederá, si así lo ordena el Excmo. Ayuntamiento, á hacer los estudios precisos para dibujar los planos que habrán de facilitar los trabajos de tira de cuerdas y los que sean necesarios para resolver el problema del saneamiento del subsuelo, constituyendo los documentos resultado de estos últimos estudios, y los que en párrafo anterior se mencionan, la totalidad de los que, á mi ver, deben integrar el plan general de urbanización del Extrarradio de esta Corte, si éste no va á realizarse en breve plazo, pues si hubiere de llevarse á cabo rápidamente, de una vez, adquiriendo desde luego todos los terrenos necesarios para su ejecución, sería conveniente hacer un presupuesto general que determinara el coste total de ésta.

CAPÍTULO IV

Descripción general del terreno á que este plan se refiere y condiciones del mismo para la edificación.

Madrid y su término municipal están situados, como es sabido y puede observarse examinando el plano núm. 1, sobre una serie de colinas que descienden hacia el río Manzanares, las que se hallan al Norte, Sur y Oeste, y hacia el arroyo Abroñigal, afluente de aquél, las que se encuentran al Este (2).

(1) Posteriormente, para el proyecto original, se dibujaron los perfiles longitudinales de las vías proyectadas de que ya hemos hecho mención en este capítulo.

(2) El citado plano núm. 1, está dibujado en escala mitad del análogo que figura en el proyecto original.

Dan lugar, dichas colinas, á la formación de diversas cuencas, por cuyos thalwegs ó vaguadas discurren, impetuosos á veces, arroyos que, en general, durante el estío, van sin caudal de agua apreciable.

Dividiremos el terreno á que este plan se refiere, para su mejor descripción, en cuatro zonas, exponiendo las condiciones que para la edificación tiene cada una de ellas, y la que, á nuestro juicio, les es más apropiada.

La parte de la superficie del término municipal que comprenderá cada una de estas zonas, es la que á continuación se expresa:

Zona Norte.—Comprendemos en esta zona la parte del término municipal limitada:

Por el trozo del paseo de Ronda que pasa por el Hipódromo y su prolongación hacia el Este, hasta su encuentro con el límite de dicho término.—El mencionado límite del término hasta su encuentro con la carretera de la Coruña.—Esta vía, hasta su intersección con la alineación que limita por este lado el Ensanche.—Y dicha alineación límite del Ensanche.

Zona Este.—Supondremos que constituye esta zona la parte de dicho término municipal, limitada:

Por la prolongación del paseo de Ronda mencionada al fijar los límites de la Zona Norte.—El límite del término.—La calle del Pacífico.—Y el paseo de Ronda.

Zona Sur.—Sus límites son: Calle del Pacífico.—Línea límite del término municipal.—Carretera de Extremadura.—Río Manzanares.—Y paseo de Ronda.

Zona Oeste.—Limitan ésta: La carretera de Extremadura.—El límite del término.—La carretera de Castilla.—Y el trozo del río Manzanares comprendido entre la Puerta de Hierro y el puente de Segovia.

ZONA NORTE

Dividiremos esta zona en dos partes: Una, la situada al Oeste del paseo de la Dirección del Canal de Isabel II, y otra, la que se halla al Este de dicho paseo.

En esta última, hasta la Prosperidad, el terreno que va á ser objeto de urbanización, asciende suavemente desde el Hipódromo hacia el Norte, Este y Oeste, dando lugar á pequeñas vaguadas concurrentes todas ellas al importante thalweg que forman los paseos de la Castellana, de Recoletos, del Prado, del Botánico y la calle del Pacífico.

Al Este de la Prosperidad el terreno desciende hacia el arroyo Abroñigal, suavemente al principio y rápidamente en las inmediaciones de éste.

Toda esta parte de la zona Norte, reúne en general, muy buenas condiciones para la edificación, siendo la adyacente á la prolongación del paseo de la Castellana, sitio adecuado para construir palacios suntuosos y lindos hoteles, y el resto, lugar á propósito para edificar casas de vecindad.

En ella se hallan situadas las barriadas de Bellas Vistas, Cuatro Caminos y la parte Norte de la Prosperidad.

En la otra parte de las dos en que hemos dividido esta zona, la situada al Oeste del mencionado paseo de la Dirección del Canal, en que se hallan enclavadas las dehesas de la Villa y de la Moncloa, el terreno se presenta muy accidentado, descendiendo rápidamente desde el citado paseo del Canal hacia el Manzanares, con formación de múltiples arroyuelos, concurrentes todos al referido río.

Como las condiciones en que se encuentran para la edificación, las citadas dehesas de la Villa y de la Moncloa son distintas, trataremos de ellas separadamente.

DEHESA DE LA VILLA

Presenta ésta condiciones excelentes para hacer de ella un parque urbanizado encantador, un lugar de esparcimiento y de veraneo, de lo más hermoso que puede concebirse, tal, que ninguna población del mundo, pudiera tener otro que le superara en salubridad y belleza.

No habré de describir este oasis, desconocido de la mayoría de los madrileños, por el que serpentea el llamado Canallilo (acequia del Norte, correspondiente al Canal de Isabel II), refrescándole y dándole con sus aguas frondosidad y hermosura, y desde el que se disfruta de espléndido panorama, pues se divisan, en primer término, las verdes laderas de la Casa de Campo y el Pardo, y más allá esfumados por la distancia, los abruptos y nevados picos del Guadarrama.

La Naturaleza derramó sus dones sobre este bellísimo rincón del suelo madrileño, hasta ahora desconocido de la mayoría de los habitantes de Madrid, por carencia de vías de comunicación con el mismo, restando solamente para hacer de él un paraíso, que la mano del hombre ejecute lo que aquélla no pudo hacer.

Dénsele fáciles accesos; dótesele de agua abundante con que regar la parte hoy no regable; constrúyanse, sin variar la estructura del terreno, hoteles artísticos y hermosas quintas que lleven á aquellos solitarios lugares la vida y la alegría; sanéese su subsuelo cuando éstos estén habitados, y Madrid poseerá por este lado alrededores que nada tendrán que envidiar á los de las más cultas y hermosas ciudades de la tierra.

Y todo esto es tan fácil de conseguir inmediatamente, á tan poca costa, antes de media docena de años, que lástima grande será, á mi ver, que no se realice.

En efecto, accesos fáciles se obtendrían construyendo una vía que, partiendo de la glorieta de Cuatro Caminos, condujera directamente al Asilo de la Paloma, y mejorando el camino que, desde la carretera de contorno, conduce á la Escuela de Ingenieros Agrónomos.

Hecha la primera vía y mejorada la segunda, podría establecerse una línea de tranvías que tuviera el siguiente recorrido:

Puerta del Sol, Cuatro Caminos (ya en explotación); Cuatro Caminos, Asilo de la Paloma; Asilo de la Paloma, por la carretera de circunvalación á la Escuela de Ingenieros Agrónomos; Escuela de Ingenieros Agrónomos, Puerta del Sol, ya también en explotación.

Con tal línea de tranvías, sería posible ir sin trasbordo, en menos de media hora, por dos sitios distintos, desde la Puerta del Sol á la dehesa de la Villa.

Los gastos de estos accesos serían insignificantes, puede decirse, nulos.

Claro es que en el plan de urbanización, dada la importancia que en su día llegarán á tener el Asilo de la Paloma y esta parte de los alrededores de Madrid, se propone una red viaria mucho más completa que la que forman los accesos citados, de los que se hace aquí mención especial, por la facilidad que habría para construirlos inmediatamente.

Dotación de agua.—Los depósitos que tanto el Canal como el Sr. Marqués de Santillana, piensan establecer en plazo brevíssimo, alguno de ellos antes de dos años, tendrán cota superior á la más alta de estos parajes, y, por consiguiente, casi sin sacrificio alguno pecuniario, podrá llevarse allí el agua que sea necesaria.

Edificaciones.—A mi entender, su realización es facilísima.

Venda el Excmo. Ayuntamiento á precios módicos ó ceda gratuitamente, mediante el pago de un pequeño canon anual, parcelas capaces para construir hoteles, á las que deberían asignarse precios que estuvieran en relación con su situación y extensión, imponiendo á los adquirentes las condiciones siguientes:

Que lo edificado ocupe á lo sumo la mitad del terreno vendido.

Que todas las fincas se rodeen de jardines.

Que los lotes no puedan dividirse ni aún en caso de muerte, á fin de que más tarde no se hicieran pequeñísimas construcciones.

Que empiecen á construir en el plazo de un año.

Que respeten y mejoren el arbolado.

Que no varsen la estructura del terreno, á cuyo fin deberían hacerse accesos artísticos de unión de las fincas á las vías que figuran en el plano.

Y, que la ejecución de los edificios se realice con arreglo á modelos previamente estudiados por los Arquitectos municipales, y aprobados por el Excmo. Ayuntamiento.

Si tal cosa se hiciera, en mi opinión, antes de media docena de años, aquel hermoso sitio estaría poblado de numerosas construcciones, creadoras de vida y de riqueza.

Bien entendido que las quintas y hoteles, para que se vendieran terrenos, habrían de ocupar solamente una tercera ó cuarta parte de la superficie total de la Dehesa, quedando el resto, como hoy lo está, de dominio público.

Saneamiento del subsuelo.—Dada la topografía de estos terrenos, la multitud de vaguadas existentes y la proximidad del río, quedaría resuelto este problema con una alcantarilla tubular de no gran coste.

La idea expuesta, para mejorar esta parte de Madrid, podría ser aun más fructífera si el Real Patrimonio cediera para este fin, al Excmo. Ayuntamiento, la pequeñísima parte de la dehesa de El Pardo, contigua á la de la Villa, que se precisa, no sólo para llevarla á cabo en mejores condiciones, sino también para regularizar el término municipal por este lado.

Me he extendido tanto en la descripción de lo que podría hacerse en esta parte del Extrarradio, por ser una de las primeras en que, á mi juicio, deberían llevarse á cabo los trabajos indicados aun en el caso de no ser aprobado el plan de urbanización que motiva esta Memoria, no sólo porque con escasísimos gastos se obtendrían grandes resultados, como hemos evidenciado, sino también porque la obra que para conseguir dichos resultados habría de exigir algún mayor sacrificio, que sería la de la construcción de la vía que partiendo de la glorieta de Cuatro Caminos condujera al Asilo de la Paloma, se impondrá en cuanto se utilice éste, pues con ella se ahorrará más de medio kilómetro de recorrido, con relación al que hoy es preciso hacer para llegar por este lado á dicho Asilo.

DEHESA DE LA MONCLOA

El terreno no presenta, en general, buenas condiciones para la edificación.

Con tal motivo, por estar ocupada por el Campo de Tiro, la Escuela de Ingenieros Agrónomos, la Granja Agrícola de Alfonso XII, el Asilo de Santa Cristina, el Instituto Rubio, etcétera, etc., establecimientos que no sería fácil llevar á otra parte, no conviene proyectar nuevas vías en esta parte del Extrarradio.

Además, como en ella no habrán de darse licencias para que los particulares construyan,

puesto que el terreno es propiedad del Estado, no se dificultará para lo sucesivo la resolución de problema de su urbanización, á causa de las nuevas construcciones que en ella pudieran emplazarse si estuviera en otras condiciones.

En virtud de lo manifestado, no proponemos, pues, para esta parte más que el mejoramiento de las vías actuales, el trazado de la gran vía que sirve de parque envolvente, para que no tenga éste solución de continuidad, y el de la que, partiendo de la calle de Donoso Cortés, conduce al citado Asilo de la Paloma.

ZONA ESTE

El terreno desciende en esta zona suavemente hacia el Abroñigal hasta llegar á sus proximidades, en que el descenso es rapidísimo, formando diversas vaguadas concurrentes á dicho arroyo.

De esta zona, la superficie donde se encuentran enclavados la parte Sur del barrio de la Prosperidad, así como el de la Guindalera y los llamados Madrid Moderno, Colonia Oriental, del Marqués de Zafra, Porvenir del Artesano y Elipa, presenta hasta la línea del ferrocarril de Arganda buenas condiciones para la edificación de toda clase de viviendas.

Al Este de los barrios mencionados, en las proximidades del arroyo Abroñigal el terreno desciende muy rápidamente hacia dicho arroyo, teniendo pésimas condiciones para la edificación.

Al Sur de la línea del ferrocarril de Arganda, donde se encuentra enclavada la huerta de Perales, el terreno presenta ya regulares condiciones para la edificación hasta la calle del Pacífico.

Al Norte de la porción de dicha calle del Pacífico, comprendida en el extrarradio, se encuentra situada la Colonia Fristch.

Toda la parte de esta zona, situada al Sur de la citada línea del ferrocarril de Arganda, en unión del trozo de la zona Sur, comprendido entre la expresada calle del Pacífico y el río, es muy á propósito para la edificación de grandes fábricas, almacenes y casas de obreros y empleados, por estar cruzada por las líneas férreas de Arganda, Madrid, Zaragoza y Alicante, Circunvalación, Cáceres y Ciudad Real.

ZONA SUR

El terreno desciende en ella en su parte Este hacia el arroyo Abroñigal, y en la Sur hacia el Manzanares, ascendiendo suavemente, pasado éste, hasta la carretera de Carabanchel.

Á partir de dicha carretera, hacia el Noroeste, el terreno se presenta abrupto é impropio para la edificación hasta las proximidades de la estación de Goya y de la carretera de Extremadura, en las que no es ya tan accidentado.

De esta zona, la parte comprendida entre la calle del Pacífico y el río Manzanares, en que se halla enclavado el barrio de la California, es propia para los fines que indicamos en el último de los párrafos relativos á la zona Este.

La situada entre el Manzanares y la carretera de Carabanchel, donde se halla situada una parte del barrio de los Mataderos, una vez canalizado dicho río, estará en muy buenas condiciones para toda clase de edificaciones, y, sobre todo, para construir quintas y casas de campo.

De la comprendida entre esta carretera y la estación de Goya, en la que está emplazada la otra parte del citado barrio de los Mataderos, sólo es aprovechable para una edificación regular la orilla del río, una vez canalizado, y las inmediaciones de la carretera de Extremadura, donde se hallan ya construidos los barrios de Colmenares y de la Reina Victoria.

El resto debe destinarse para construir la Necrópolis del Oeste y un Parque, por las razones que más adelante indicaremos.

La construcción de dicha Necrópolis es ya una necesidad, y se impondrá en cuanto se clausuren totalmente las Sacramentales de San Justo, San Isidro, Santa María y San Lorenzo, situadas, así como el cementerio Británico, en esta zona de Madrid.

Y digo que es ya una necesidad, porque los entierros de las personas que mueren en dicha zona ó sus inmediaciones y no son sepultadas en las citadas Sacramentales ó Cementerio, tienen que recorrer enormes distancias para llegar á la Necrópolis del Este.

Tal necesidad se hará sentir aun más cuando, clasuradas dichas Sacramentales y Cementerio, todos los que en Madrid fallezcan, hayan de ser transportados á la citada Necrópolis del Este.

Las razones que aducimos á continuación, demuestran que el sitio más á propósito para su emplazamiento, es el indicado.

En primer término, porque estando dicho sitio en el extremo opuesto á aquél en que se halla situada la citada Necrópolis del Este, y, por consiguiente, quedando aproximadamente el centro de Madrid equidistante de ambas, podrían los entierros ir á una ú otra, según la zona en que ocurriera la defunción, sin recorrer largas distancias.

En segundo lugar, porque los terrenos en él situados no son propios para la edificación.

Y, en tercero y último, porque en dicho lugar hay invertidas sumas enormes en monumentos necrológicos de todas clases, cuya desaparición suscitaría, seguramente, multitud de enojosas cuestiones (1).

El Parque mencionado, que deberá denominarse de San Isidro, es también absolutamente necesario, si la tradicional fiesta al Santo Patrón de Madrid ha de continuar celebrándose, y se desea que esta tenga lugar en las debidas condiciones y en paraje hermoso, que invite á madrileños y forasteros á concurrir á ella, pudiéndose entonces darla mayores atractivos que los que hoy tiene, y hacer, por consiguiente, que á ella afluuya mayor concurrencia (2).

ZONA OESTE

Está ocupada toda por la Casa de Campo.

En ella el terreno asciende suavemente hacia el Oeste, á partir del río Manzanares, con formación de importantes vaguadas concurrentes todas á dicho río.

El terreno que ocupa dicha Real posesión, reúne, en algunas partes, condiciones aceptables para la edificación y en otras partes para la formación de parques urbanizados.

Pero ninguna vía se ha trazado en esta parte del término municipal, no sólo porque seguramente hasta después que transcurran muchos años, las necesidades de Madrid no habrán de imponer la ocupación de esta Real posesión, sino también porque no es lógico suponer que por ella,

(1) La planta de Necrópolis que aparece dibujada en esta Zona en los planos números 1 y 2, ha sido tomada del proyecto para Necrópolis del Oeste, redactado por el ilustrado Arquitecto municipal D. Francisco Andrés Octavio.

(2) En esta parte del término municipal de Madrid se elevan unos cerros que pertenecen, como formación geológica, á la época cuaternaria.

El límite entre estos terrenos y los de la época terciaria coincide aproximadamente con el Camino Alto de San Isidro y de la Fuente del Santo.

Los terrenos de la época cuaternaria mencionados, constituyen una Estación notable, por haberse encontrado en ellos restos de la fauna de esa época y testimonio de la existencia del hombre en esta comarca en aquellos remotísimos tiempos.

Dedicando estos terrenos á los fines dichos, podría realizarse, con mayor facilidad, la idea del Ingeniero D. Alejandro Guineo, que proponía conservar un corte completo de esta formación geológica y elevar sobre él un monumento que le resguardara de las inclemencias del tiempo. Dicho corte serviría para recordar é ilustrar á las futuras generaciones sobre la fauna y el hombre de la época en cuestión.

aunque se proyectaran vías, fuera actualmente á desarrollarse la población, ínterin no se llevara á cabo la canalización del Manzanares y la construcción del número de puentes necesarios para la rápida y fácil comunicación de Madrid con dicha Real posesión.

Además, como en este Real sitio no habrán de darse autorizaciones para construir, al igual de lo que dijimos al hablar de la Moncloa, tampoco se suscitarán en su día las cuestiones y dificultades, que en caso contrario habrían de presentarse al tratar de extender la urbanización por dicha zona.

CAPÍTULO V

Datos estadísticos y meteorológicos referentes á la población de Madrid.

Antes de sentar las bases generales, que habrán de tenerse en cuenta para el trazado de las nuevas vías del Extrarradio, creemos oportuno exponer algunos datos, tanto estadísticos como meteorológicos, relativos á esta Corte.

Los primeros servirán para deducir, del pasado, las necesidades que en lo futuro se habrán de sentir, tanto por lo que se refiere á la higiene, como á las facilidades para circulación; factores ambos que es muy necesario tener en cuenta al determinar la amplitud de las calles y plazas, á que habrá de dar lugar el nuevo caserío.

Los segundos tienen una importancia capital, cuando se trata de elegir el emplazamiento de una nueva población; pero, muy escasa en la resolución del problema que nos ocupa, en que el emplazamiento está ya determinado y la dirección de las vías, sobre todo la de las que más adelante designaremos con el nombre de *radiales*, viene impuesta, ó por estar ya trazadas, ó por responder á la necesidad de unir centros habitados.

Sin embargo, hemos creído oportuno exponer algunos datos de esta índole, y con alguna más extensión, los relativos á los vientos reinantes, cuya dirección habremos de tener en cuenta, dentro de lo posible y razonable, para la que haya de darse á las vías que se proyecten, cuando ésta no venga, como sucederá en general, impuesta por otras causas.

DATOS ESTADÍSTICOS

Vamos, en primer término, á exponer brevemente el desarrollo que en su extensión superficial y población ha tenido Madrid.

Según la descripción que hace Mesonero Romanos en su libro, *El Antiguo Madrid*, y el plano general de dicha Villa, que en dicho libro se cita, publicado en Amberes en el año 1656, en el siglo x (durante el reinado de Ramiro II de León, en que la existencia de esta población es ya un hecho innegable; pues, según la Historia, el referido Rey la atacó y desmanteló sus muros en el año 932), la muralla que la rodeaba, media una longitud aproximada de 1.000 metros, comprendiendo en su interior una superficie de unos 81.000 metros cuadrados.

Parece ser que el número de habitantes de Madrid no llegaba en esta época á 3.000; corres-

pondiendo, pues, á cada uno, en números redondos, una extensión superficial, de la encerrada por el recinto, de 30 metros cuadrados.

Posteriormente se destruyó la citada muralla y se construyó un segundo círculo que comprendía una superficie de unos 400.000 metros cuadrados, siendo su longitud aproximada de 2.000 metros.

Este recinto es el que limitaba la Villa en 1083, al ser ocupada por Alfonso VI.

Dentro de este recinto y en el ensanche iniciado hacia la parte Norte, en el siglo XII, por Alfonso VII, vivían al comenzar el siglo XIII, más de 6.000 habitantes, correspondiendo, por consiguiente, á cada uno, 60 metros cuadrados.

A fines del siglo XIV, el ensanche iniciado por Alfonso VII en la parte Norte, se extendió por Oriente, formándose un cerramiento de una longitud de 3.550 metros, que limitaba una superficie que media, aproximadamente, 1.000.000 de metros cuadrados.

Tal era el recinto á fines de la primera mitad del siglo XVI.

Madrid tenía entonces, en 1546, según dice el historiador Gonzalo Fernández de Oviedo, 24.000 habitantes, correspondiendo, pues, á cada uno, en esta última fecha, unos 40 metros cuadrados.

Poco después, mediado ya el siglo XVI, elegida esta Villa definitivamente por Felipe II para Corte y Capital de la Monarquía, fué tanto el aumento que tuvo su población, que se hizo preciso agrandar su recinto, que alcanzó, al ser terminado por Felipe IV en el primer tercio del siglo XVII, una longitud de 13 kilómetros.

Dicho perímetro limitaba una superficie de 777 hectáreas.

Con esta nueva ampliación correspondían á cada uno de los habitantes de Madrid, en los comienzos del reinado de Felipe II, en que dicha Villa tenía 30.000, unos 260 metros cuadrados, que descendieron á menos de 170 poco antes de terminar dicho reinado, pues, según el Diccionario de Madoz, en 1597, contaba ya con 45.422 habitantes sujetos al cumplimiento Pascual.

Dentro de este circuito fué desarrollándose la vida madrileña y elevándose el número de sus habitantes, que llegó á ser, en 1724, según manifiesta el Ingeniero Barra en sus observaciones sobre el abastecimiento de agua de Madrid, de 120.000.

El censo de la población de España, publicado de Real orden en 1801, asigna á Madrid 147.553 habitantes en 1787, y 167.607 en el de 1797, correspondiendo, pues, á cada habitante de la coronada Villa en esta última fecha, menos de 50 metros cuadrados.

El aumento habido en la población, desde que se concluyó el circuito empezado en tiempo de Felipe II y terminado en el de Felipe IV, hizo que en 1857, por Real decreto de 8 de Abril del expresado año, firmado por el entonces Ministro de Fomento, el inolvidable D. Claudio Moyano, se ordenase el estudio del proyecto de ensanche de esta Capital.

Tenía Madrid en esta fecha una población de 271.254 habitantes, correspondiendo á cada uno de ellos antes de aprobarse dicho proyecto de ensanche, unos 30 metros cuadrados.

Aprobado el referido proyecto, formulado por el Ingeniero D. Carlos María de Castro, por Real decreto de 19 de Julio de 1860, el nuevo circuito que había de encerrar á Madrid media 19 kilómetros, conteniendo dentro de él una superficie de 2.294 hectáreas, en vez de las 777 que limitaba el anterior.

Correspondían en esta fecha á cada uno de los 271.254 habitantes de Madrid, 82 metros cuadrados, suponiendo que su población se hubiese hallado uniformemente repartida sobre la superficie encerrada por el nuevo recinto.

Basó sus cálculos el Ingeniero Sr. Castro para determinar la extensión del ensanche, en el supuesto de que correspondieran á cada habitante de la coronada Villa 45 metros cuadrados, cuando esta población llegara á tener en 1959, 450.000 almas.

Como no ya en 1959 (en que Madrid, lógicamente pensando, tendrá, según más adelante deduciremos, más de un millón de habitantes), sino en 1908, es decir, cincuenta y un años antes de la fecha á que hace referencia el citado Ingeniero, dicha Villa tenía 595.586 almas, según la rectificación del Censo hecha en 31 de Diciembre del expresado año, resulta que ni aún en esta fecha se cumplía la prescripción higiénica que el referido señor creyó lograr, con la extensión dada al ensanche, hasta el mencionado año de 1959 (1).

Actualmente corresponden á cada habitante de la coronada Villa solamente 40 metros cuadrados, teniendo en cuenta las 44.292 almas que en 2.781 casas, viven en el extrarradio, fuera del recinto que limita el ensanche.

Nos hemos basado para este cálculo en la hipótesis de que la población estuviera uniformemente repartida; hipótesis que no es exacta, toda vez que, mientras es escasísima la densidad de población en las zonas del ensanche, alcanza la enorme cifra de 773 habitantes por hectárea en el distrito del Centro, en el que, por consiguiente, no corresponden á cada uno de estos, ni 15 metros cuadrados.

Sin embargo, como todos los cálculos de fecha anterior se basan también en la hipótesis de dicha uniformidad, á ella nos hemos atenido para poder hacer comparaciones y deducir consecuencias.

Es este dato de la escasa superficie que corresponde actualmente á cada uno de los habitantes de Madrid, un nuevo argumento que añadir á los expuestos en el cap. I de esta Memoria, en demostración de la necesidad de hacer el estudio del plan de urbanización del Extrarradio, á fin de que, extendiéndose la población de dicha Villa por éste de una manera uniforme, corresponda á cada uno de sus habitantes la superficie que, según los higienistas, le es necesaria.

En el presente plan, el recinto que proponemos como límite de la urbanización proyectada, está formado por la línea quebrada *A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q*, que aparece trazada en carmín en los planos que figuran al final de esta Memoria con los números 1, 2 y 3, la carretera de Extremadura, en su parte *Q, R, S, T*, y la orilla izquierda del río Manzanares, *T, a', b', c', Z, d', e', A*, tiene una longitud de 34.772 metros lineales, limitando una superficie de 53.035.006 metros cuadrados.

Suponiendo, pues, uniformemente repartida sobre dicha superficie toda la población madrileña, corresponderían á cada habitante de esta Villa en la actualidad 89 metros cuadrados.

Resumiendo lo expuesto, respecto á los aumentos de población que ha tenido Madrid, observaremos que la expresada Villa tenía á mediados del siglo x, 3.000 habitantes; más de 6.000 á principios del xiii; 45.000 al terminar el siglo xvi; 167.607 al final del xviii (1797); 271.254 á mediados del xix (1857), y 595.586 á principios del xx, en 1908.

Dedúcese de estos datos que la población de dicha Villa se duplicó del siglo x al xiii; se hizo siete veces mayor de principios del xiii á fines del xvi; tres de fines del xvi á fines del xviii; duplicó con exceso desde esta fecha á mediados del siglo xix, y volvió á duplicar, también con exceso, en los últimos cincuenta y un años.

(1) Tirada ya la primera edición de este libro, y en prensa la presente, se ha hecho la rectificación del Censo de Madrid hasta 31 de Diciembre de 1909, habiendo arrojado una total población para dicha Villa, de 613.436 habitantes; resultando, pues, un aumento de 17.850 desde 31 de Diciembre de 1908, á igual fecha de 1909.

Lógicamente pensando, por las razones que voy á exponer, los aumentos de la población madrileña no habrán de ser inferiores en la centuria que corre, á los habidos en la última transcurrida.

En efecto, sabido es que, independientemente de las facilidades de comunicación que tienden al aumento del número de habitantes de las ciudades que las poseen como Madrid, ó en mayor grado, los factores más importantes para que dichos aumentos se verifiquen rápidamente, son:

1.º El desarrollo, en gran escala, de las obras públicas y privadas, productor siempre de corrientes de inmigración y moderador de las de emigración, sobre todo si los sueldos y jornales de los llamados á dirigir y ejecutar dichas obras, están en relación directa con la carestía de la vida en el sitio donde se llevan á cabo.

2.º La abundancia de la energía necesaria para el establecimiento de grandes y pequeñas industrias, que tiende también á los beneficiosos resultados expuestos en el inciso anterior.

3.º La existencia de gran cantidad de agua, que coadyuva al crecimiento de la población de las urbes, por los grandes aumentos de riqueza que trae aparejados; por las condiciones y facilidades que á la vida proporciona, y por la posibilidad que da de poder saneárlas y hermoseárlas.

4.º El mayor grado de progreso de las higienas pública y privada, que hace, no sólo que se produzcan corrientes de inmigración hacia las ciudades que le alcanzan, sino que, restando víctimas á la muerte y haciendo á los ciudadanos más aptos para una mayor descendencia, contribuye asimismo, de manera importantísima, á hacer mayor la densidad de población, primer símbolo de la riqueza y bienestar de los pueblos.

Pues bien, de todos estos elementos es casi seguro que se dispondrá muy pronto.

En efecto, la realización de los trabajos relativos á la urbanización del Extrarradio, á cuyo fin tiende este proyecto; la de los que tienen por objeto el saneamiento del subsuelo y la canalización del Manzanares; las obras, ya en ejecución, de la Gran Vía; las del Matadero, que serán un hecho en brevíssimo plazo, y otras muchas mejoras que, de menos importancia, tiene en proyecto el Municipio madrileño, son alhagadora esperanza de que el trabajo no ha de escasear en nuestra Metrópoli.

Las múltiples empresas que se aprestan á llevar á Madrid torrentes de energía eléctrica, muchas de las cuales han empezado ya sus trabajos, son segura garantía del desarrollo de grandes y pequeñas industrias en esta Villa.

Las conducciones de agua, que en condiciones de surtir los barrios altos de esta Capital, están llevando á cabo el Sr. Marqués de Santillana y la Dirección del Canal de Isabel II, serán dentro de poco hermosas realidades productoras de inmensas riquezas, al par que darán grandes facilidades, para el más cómodo y rápido desarrollo de la vida y para el saneamiento y embellecimiento de nuestra Metrópoli.

Y, por último, el mejoramiento de las higienas pública y privada, consecuencia de todos los expresados adelantos, contribuirá, asimismo, de manera importantísima, al rápido crecimiento de la población madrileña.

Teniendo en cuenta lo antedicho, y descontando los factores imprevistos, solo un hecho, la carestía de la vida, podría retrasar ó impedir el crecimiento de la población de nuestra Metrópoli. Mas de suponer es, que los poderes públicos inspirándose en altos ideales altruistas y en los mandatos imperativos de las modernas ideas, habrán de procurar por cuantos medios estén á su alcance, evitar tan grave mal, resolviendo enérgica é inteligentemente las difíciles y múltiples cuestiones que entraña el abaratamiento de la vida en España y en particular en Madrid; cuestiones que pueden resumirse en dos complejísimas, referente la una á la rebaja del precio de los artículos

de primera necesidad, y la otra (que podría ser más fácilmente resuelta, si se llevara á cabo este proyecto), á la consecución de la vivienda económica para las clases media y proletaria.

En la hipótesis pues, de que nuestra administración resuelva satisfactoriamente las cuestiones mencionadas, ó haga, al menos, que la vida económica no se dificulte en nuestra Corte aun más de lo que hoy está; nadie podrá con razón juzgarme como á un soñador, toda vez que me apoyo en datos reales y razonamientos, á mi juicio, completamente lógicos, si digo que Madrid tendrá dentro de medio siglo 1.000.000 de habitantes y dos al terminar el que corre.

Por el contrario, seguro estoy de que su población excederá con mucho de estas cifras en las fechas indicadas, si circunstancias imprevistas no se oponen á ello (1).

* * *

Resumiendo ahora lo dicho, respecto á la relación que entre la superficie y el número de habitantes de Madrid ha existido en las diversas épocas citadas, diremos: Que en el siglo x, á cada persona correspondían, en números redondos, 30 metros cuadrados; en el siglo XIII, 60; á finales de la primera mitad de este mismo siglo, 170; á últimos del XVIII, menos de 50; antes de aprobarse el plan de ensanche propuesto por el Ingeniero Sr. Castro, 30; después de aprobado, 82; en la actualidad, antes de llevar á cabo la urbanización del Extrarradio, 40; una vez llevada á cabo esta y suponiendo la población existente uniformemente repartida sobre la superficie encerrada por el nuevo recinto, 89; y 53, transcurrido que sea medio siglo, en el supuesto de que la población alcance en esta fecha el número de 1.000.000 de habitantes que le hemos asignado, y se halle uniformemente repartida sobre toda la superficie de la coronada Villa.

En tales supuestos se cumpliría aun sobradamente dentro de medio siglo, la prescripción higiénica que el Ingeniero Sr. Castro quiso llenar al proyectar el ensanche (2).

* * *

Vistos los aumentos que Madrid ha tenido, tanto en su población como en su extensión superficial, vamos á examinar ahora los desarrollos que ha experimentado en su riqueza y tráfico, sirviéndonos para formar idea de ellos, los aumentos contributivos y los verificados en sus medios de transporte.

En el año de 1858, pagaron los 271.254 habitantes de Madrid, por concepto de consumos, 23.172.135 reales, menos de 6 millones de pesetas.

En 1908, es decir, cincuenta años después, han ingresado en las arcas municipales, por tal

(1) Todo cuanto se diga sobre crecimiento de las grandes poblaciones cuando concurren las circunstancias expuestas en los anteriores párrafos, resultará seguramente pequeño:

Londres, París, Berlín, Viena, Nueva York, Filadelfia, etc., han tenido en los últimos cincuenta años crecimientos por nadie imaginados. Londres, por ejemplo, de 2.720.000 habitantes que tenía en 1858, crece hasta alcanzar, cincuenta años después, en 1908, 7.021.000; París, que en 1858 contaba con 1.525.000, llega en 1903, á 2.763.000; Filadelfia, en que vivían en 1860, 220.000 seres humanos, alberga hoy más de 1.500.000

(2) Como curiosidad y para mejor inteligencia de lo dicho, al final, Apéndice núm. 1, va un plano en que figuran los diferentes circuitos que ha tenido Madrid.

Las irregularidades que aparecen en el que ahora se propone, son debidas á la agregación de los terrenos del término de Vicálvaro y Fuencarral, en los que, respectivamente, se han emplazado la Necrópolis del Este y el Asilo de la Paloma.

No ha propuesto el que suscribe su regularización completa, porque para efectuarla sería preciso variar esencialmente el término de Vicálvaro que acaba de ser modificado con dicha agregación, lo que además de sumar probablemente dificultades para la aprobación de este proyecto no produciría gran resultado práctico, pues como más adelante expondremos, en plazo no lejano, todos los pueblos colindantes con esta Villa deberán serle agregados.

concepto, 16.912.179 pesetas, por lo que no es aventurado suponer—teniendo en cuenta las ganancias que se atribuyen á la Compañía Arrendataria de Consumos y los gastos que la recaudación la habrá ocasionado—que los 595.856 moradores de Madrid pagaron en dicho año de 1908, 20.000.000; es decir, tres veces más de lo que satisfacieron en 1858.

Ahora bien, como el número de habitantes en el referido año, era solamente algo más del doble, resulta que pagó cada uno de ellos en 1908, por tal concepto, vez y media más de lo que satisfizo en 1858.

Y es de tener en cuenta, que hemos hecho la comparación, viendo los ingresos habidos en el año en que se desgravaron los vinos, época en que, si ha bajado lo que se recauda por consumos, ha aumentado enormemente lo que se pagaba por otros impuestos, que el Estado, como compensación, autorizó al Ayuntamiento á recargar, hasta el punto de que, con tal variación, el Municipio madrileño no ha salido perjudicado, no obstante cobrar antes de dicha desgravación por el expresado concepto, 25.187.000 pesetas, á virtud de subasta verificada en 1906.

* * *

Veamos ahora los progresos que ha tenido la edificación.

Existían en Madrid en el año 1858, 6.820 edificios.

En 1907, contaba con 13.784 (de ellos 2.781 situados en el Extrarradio) y 166 en construcción.

Se ve, pues, que duplicó el número de edificios en un período de medio siglo.

Los datos apuntados sirven para formarse idea del aumento habido en la riqueza pública, en el período mencionado, no extendiéndonos en darlos más extensos, como pudiéramos hacer exponiendo los relativos á lo que Madrid pagaba por contribución industrial y territorial en 1858, y lo que en la actualidad satisface, por creer suficientemente demostrado el punto y no alargar excesivamente este trabajo.

* * *

Examinemos ahora el incremento habido en sus elementos de transporte.

Según Mesonero Romanos, contaba Madrid, en 1854, con 971 carroajes, incluyendo en este número los particulares y de alquiler.

En 1859, la cifra por ambos conceptos la fija el Ingeniero D. Carlos María de Castro, en 1.500.

El número de carros de transporte que circulaban por Madrid en dicha fecha era, en números redondos, 1.250.

El total, pues, de vehículos que existía en nuestra coronada Villa en 1859, era de 2.750.

En la actualidad existen en Madrid: 715 automóviles, 1.310 bicicletas y motocicletas, 650 coches de plaza, 145 á la calesera, 1.128 coches de lujo tenidos por particulares, 1.826 coches de esta clase, propiedad de la Sociedad de Alquiladores, y 530 coches de tranvías. En total, 6.304 vehículos para transporte de pasajeros.

El número de carros de transporte con que actualmente cuenta Madrid se eleva á 3.891, y 247 el de carros de mano. En total, 4.138, que sumados á los 6.304, de que hicimos mención en el párrafo anterior, dan un total general de vehículos de 10.442, en vez de los 2.750 que existían en 1859.

Es decir, que así como la población se duplicó con exceso en medio siglo, su movimiento, representado por sus elementos de transporte, casi cuadruplicó (1).

* * *

Con lo expuesto creemos haber dado idea de los aumentos que tanto la población como el tráfico han experimentado durante medio siglo, aumentos que seguramente, á juzgar por todo lo expuesto en este capítulo, habrán de seguir no en progresión aritmética, sino geométrica.

Precisa pues, tenerlos muy en cuenta al tratar de resolver el problema que nos ocupa, procurando favorecerlos, dando el desarrollo debido al caserío de la Villa; mejores condiciones á su recinto y alrededores; proyectando amplias vías que den facilidades para el tráfico, y, en una palabra, poniendo á esta capital en las condiciones más ventajosas posibles para el mayor desarrollo de sus intereses materiales y para su más rápido progreso intelectual.

DATOS METEOROLÓGICOS

Pasemos á exponer ahora los datos meteorológicos relativos á esta Villa.

Para hacer tal exposición de manera sucinta, creemos lo mejor, copiar lo que sobre este extremo expone el Ingeniero Sr. Castro, en la Memoria de su anteproyecto del Ensanche de Madrid.

Dice el referido Sr. Castro:

«De todos los datos que dejamos apuntados podemos deducir para Madrid con referencia á su clima; las conclusiones siguientes: Que á pesar de su gran distancia y elevación sobre el nivel del mar, la presión atmosférica y la amplitud de las oscilaciones del barómetro nada dejan que desear comparadas con las de otros puntos del Globo é igualdad de latitud. Que si bien las alteraciones de su temperatura son bruscas, ni los fríos intensos, ni los excesivos calores se hacen sentir por muchos días seguidos, modificándose los rigores de las estaciones extremas, con las lluvias más ó menos copiosas que, á merced de los vientos del SO., suelen caer casi mensualmente sobre su suelo con raras excepciones. Que la cantidad de agua caída por las lluvias no es excesiva, ni tampoco lo es la evaporación espontánea sobre los terrenos de Madrid. Que la sequedad del aire atmosférico es extraordinaria, debido á su gran distancia del mar y de otros grandes depósitos de agua permanentes donde se originen vapores, así que sólo por muy cortos números de horas se observa el aire completamente saturado de humedad».

«Por último, que á pesar de la variedad de sus vientos, de los que más tienden á predominar, que son los NE. y SO., el último generalmente es grueso y húmedo y muy á propósito para la respiración, si bien el primero tiene, por lo regular, las condiciones contrarias, aun cuando algunas veces sea precursor de lluvias, pues éstas casi siempre son glaciales».

«Considerando en conjunto todas estas deducciones, podemos terminar esta parte de nuestro escrito sentando la siguiente conclusión: que el clima de Madrid, aunque variable y destemplado en todas las estaciones del año, como consecuencia de la inconstancia de los vientos que de todos los puntos de su horizonte soplan con más ó menos *insistencia*, es, sin embargo, apaci-

(1) Algunos de los datos que anteceden me han sido proporcionados por los Sres. Jaquete, Jefe de la sección de Estadística del Ayuntamiento de esta Villa; Cambronero, Cronista de Madrid, y Novillo, Jefe del Negociado de Ingresos del citado Ayuntamiento.

ble en los otoños, sereno en gran parte de los inviernos, por más que los hielos se hagan sentir, durante algunos días de Diciembre y Enero, caluroso sin exceso en los veranos, pasando raras veces la máxima temperatura, y esto por corto número de días y horas, de 42 centígrados; por último, las primaveras son las estaciones más crudas del año, como se comprueba por la amplitud de las oscilaciones en la temperatura del aire que llega á alcanzar diferencias de 20 y 25 grados centígrados, comparadas la máxima y mínima en un mismo día».

* * *

Respecto á los vientos reinantes en esta Villa, por la mayor importancia de este dato, hemos recurrido al Director del Observatorio Astronómico, Sr. Iñiguez, que, deferente en extremo, nos ha remitido el estado que figura al final de esta Memoria con el núm. 2 de sus Apéndices.

Dominaron, pues, en el período de los treinta y cinco años á que dicho estado hace referencia los vientos del NE. y SO.

Tal conclusión está de acuerdo con la obtenida por dicho Ingeniero Sr. Castro.

* * *

De todo lo expuesto respecto á este punto deducimos la necesidad de hacer el mayor número de plantaciones posible, á fin de tornar menos inconstante el clima de Madrid y de evitar la gran sequedad que suele haber en su atmósfera.

Despréndese también la conveniencia de no orientar las nuevas vías en dirección de los vientos reinantes, construyendo en los cruces de aquéllas, cuando esto no sea posible, plazas en cuyo centro debe establecerse un gran edificio ó jardines en que predomine el arbolado, con lo que se conseguirá desenfilarlas.

Dichas plazas, no sólo coadyuvarán, cuando en ellas se instale arbolado, á la menor variabilidad del clima de Madrid, sino que servirán también como depósitos de aire para la renovación del de las calles que á ellas afluyen y del de las viviendas que las limiten.

CAPÍTULO VI

Bases para formular el plan de urbanización del Extrarradio de esta Corte.

El orden que vamos á seguir en este capítulo es enunciar cada una de las bases, y exponer después los razonamientos en que las fundamos.

BASE PRIMERA

SUPERFICIE Á QUE ESTE PLAN SE REFIERE

El presente plan de urbanización, se limita al estudio de la que deba establecerse en el

término municipal de esta Villa, con exclusión de la parte de él ocupada por la Real Casa de Campo.

En los límites de dicho término municipal se proponen las ligeras variaciones que aparecen en el plano núm. 1, á fin de regularizarle en lo posible, sin introducir en su trazado grandes modificaciones.

* * *

La ley de 17 de Septiembre de 1896, aprobada por aclamación en ambas Cámaras, dispuso en su art. 8.º, según manifestamos en el capítulo II, que se hiciese un «plan de urbanización del término municipal de Madrid, sobre la base del plan de Ensanche, en un radio *que no exceda de 8 kilómetros* á partir de la Puerta del Sol».

Fijó, pues, el límite máximo de dicho plan, pero no el mínimo, que dejó á la iniciativa de la entidad llamada á formularle.

Y el que suscribe ha creído, por las razones que á continuación expondrá, que el estudio del plan de urbanización debe concretarse, por ahora, al de la que convenga llevar á cabo en el actual término municipal, introduciendo en éste las ligerísimas variantes que se conceptúen precisas para poder resolver el problema que nos ocupa en las mejores condiciones posibles.

Y tal creencia la funda:

En primer término, en que, por grande que sea el desarrollo que Madrid experimente, seguramente con la superficie que habrá de comprender el nuevo circuito, se dispondrá con exceso de terreno suficiente para que la vida madrileña, por lo que á urbanización afecta, se desarrolle en buenas condiciones de higiene y amplitud durante un período superior á medio siglo.

Y en segnndo término, en que si, haciendo uso de la facultad concedida por la citada ley de 17 de Septiembre, hubiéramos redactado el estudio para urbanizar los alrededores de Madrid, en la parte de éstos determinada por una circunferencia descrita, tomando como centro la Puerta del Sol y con un radio de 8 kilómetros, resultaría que la superficie de la zona á urbanizar, unida á las que ocupan el casco y radio, compondrían nada menos que 20.106 hectáreas, superficie que excede en más de 2.000 á la de París, que contaba ya en 1906 con 2.763.000 habitantes.

Y como probablemente Madrid no llegará á tener tal población sino después de un ciclo de tiempo que excederá de un siglo, transcurrido el cual, serán de seguro, completamente distintas que las actuales, las condiciones de la vida, las necesidades, las costumbres, los medios de locomoción, etc., etc., á mi juicio, no procede hacer un plan de urbanización para satisfacer necesidades tan lejanas, á causa de que siendo su utilidad muy dudosa, vendría, en cambio, á limitar los derechos dominicales, obligando á edificar á los propietarios de las parcelas á que el plan hiciera referencia con arreglo á unas alineaciones y rasantes que probablemente tendrían que ser variadas antes de que las vías á que afectaran hubieran llegado á tener verdadera utilidad.

Además de las razones expuestas en demostración de la no conveniencia de extender el plan que nos ocupa hasta los referidos ocho kilómetros á partir de la Puerta del Sol, existe la que, aunque de un orden muy secundario, voy á exponer:

Si hubiéramos dado dicha amplitud á la urbanización, sería preciso que al aprobar el plan relativo á ésta, se hubieran agregado al término municipal de Madrid los de todos los pueblos situados á menos de los citados ocho kilómetros, toda vez que en esta superficie iba á comenzar á ejercer jurisdicción el Ayuntamiento de dicha Villa.

Ahora bien, como tal agregación presentará seguramente dificultades, estas se sumarían á las que en todo caso surgirán al tratar de aprobar el plan de urbanización de los alrededores de esta Corte, pudiendo dar como resultante el conjunto de todas las referidas dificultades, la no aprobación de dicho plan, con pérdida de toda la labor hecha para que nuestra Metrópoli esté en condiciones de poder mejorar sus alrededores.

Y que existen dificultades para llevar á cabo la mencionada modificación esencial del término municipal, ó de que, por lo menos, los altos poderes no la creen oportuna actualmente, lo prueba el hecho de que al aprobar recientemente, por ley de 18 de Agosto de 1907,—con motivo de la construcción de la Necrópolis del Este y del Asilo de la Paloma—la anexión al término municipal de Madrid, de terrenos pertenecientes á los de Vicálvaro y Fuencarral; no resolvieron dichos altos poderes el problema en toda su extensión, á pesar de que seguramente previeron que no tardaría en imponerse la necesidad de dictar nuevas disposiciones análogas á la indicada, para atender á las crecientes necesidades de la Metrópoli.

Estima el que suscribe, que la ampliación esencial del término de esta Villa que supondría la agregación á él de todos los pueblos situados á menos de ocho kilómetros de la Puerta del Sol, además de ser tal vez conveniente bajo los conceptos político, social y administrativo, lo es seguramente, desde el punto de vista de dotar á Madrid de más amplios espacios donde su vida pueda desarrollarse en mejores condiciones. Pero, entiende asimismo, que en modo alguno debe tratar de solucionarse este problema conjuntamente con el de la urbanización de sus alrededores.

Debe pues, á mi ver, aplazarse la resolución de este problema, hasta después de aprobarse el plan de urbanización hoy en estudio, en la inteligencia de que tal aplazamiento no traerá aparejado inconveniente alguno, por lo que á la urbanización hace referencia, si al ser aprobado dicho plan se dicta una disposición análoga á la que se dictó en 1860, al aprobarse el plan de urbanización del Ensanche, por la que se obligue á que todas las construcciones que se levantarán, á partir del circuito que limite este nuevo ensanche, dentro de la Zona comprendida en el interior de la circunferencia trazada con un radio de ocho kilómetros, tomando como centro la Puerta del Sol, se sitúen con arreglo á un plan de alineaciones y rasantes que debería estudiarse inmediatamente después de aprobado el que motiva este proyecto.

De esta suerte, se prepararía otro futuro ensanche que podría realizarse, en su día, sin tocar las dificultades que habrán de presentarse en el actual extrarradio al llevar á cabo cualquier plan racional de urbanización; dificultades nacidas de no haberse cumplido á su debido tiempo la mencionada disposición contenida en el decreto que aprobó el referido ensanche, cuyo cumplimiento hubiera puesto coto á la absoluta libertad de que han gozado los propietarios, fijándolos de antemano un plan racional de alineaciones y rasantes al que hubieran tenido que sujetarse. (véase aclaración página 192).

BASE SEGUNDA

ACCIÓN QUE DEBEN TENER EL ESTADO, LOS MUNICIPIOS
Y LOS PROPIETARIOS, EN LOS PROYECTOS Y EJECUCIÓN DE LOS PLANES DE URBANIZACIÓN
DE LOS ALREDEDORES DE LAS GRANDES URBES

La acción del Estado en las urbanizaciones periféricas, debe circunscribirse á dictar una ley especial para llevar á cabo las expropiaciones de las parcelas necesarias para rea-

lizar dichas urbanizaciones, y para dotar á los Municipios de los fondos indispensables para la ejecución de los trabajos á que éstas den lugar.

La de los Municipios debe limitarse al estudio y urbanización de las vías de interés general, que sean precisas, para dar fácil acceso del centro de las poblaciones á sus periferias (radiales), y al de las envolventes que se crean necesarias para unir entre sí, sin pasar por el centro, los distintos núcleos habitados que se construyan en dichas periferias.

Y la de los propietarios á quienes afecten los planes, á hacer los proyectos de urbanización de los polígonos determinados por las mencionadas vías radiales y envolventes y á construir, una vez aprobados dichos proyectos por los Ayuntamientos, las calles y plazas que en ellos aparezcan.

Sólo en la forma indicada son, á mi juicio, realizables en buenas condiciones, los planes de las urbanizaciones periféricas, por las razones que á continuación paso á exponer:

Que el Estado, una vez aprobados los planes de urbanización, debe dictar una ley especial en la que se disponga la forma de llevar á cabo en las debidas condiciones, las expropiaciones de las parcelas indispensables para realizar dichos planes, es, á mi ver, evidente, pues no es lógico que rijan las mismas prescripciones, para efectuar las expropiaciones necesarias para obras de interés general, como un canal, una línea férrea, que á todos favorecen casi por igual, que para aquellas que de aplicarse dichas disposiciones generales, enriquecerían, á costa del peculio común, á los afortunados poseedores de terrenos en los lugares en que hubieren de realizarse los mencionados planes de urbanización. La necesidad de que tal ley exista, ha sido ya reconocida al promulgarse las de 1876 y 1892, relativas á los ensanches de Madrid y Barcelona.

Para demostrar que el Estado debe asimismo dotar á los Municipios de los fondos indispensables para poder realizar, en la parte que á éstos compete, los planes aprobados para las urbanizaciones periféricas, bastan muy pocos razonamientos:

En efecto, el Estado debe ser siempre el principal motor y protector de toda idea de progreso general y de aumento de riqueza pública.

Ahora bien, como la ejecución, en buenas condiciones, de todo plan de urbanización bien meditado, tiende, según vamos á demostrar, á la realización de dichos fines, el Estado debe ser el primero que coadyuve á que la expresada ejecución se verifique en la forma debida,

Y que la realización de los planes de urbanización produce progresos y aumentos de riqueza para el Estado, las ciudades á quienes afectan y los propietarios de los terrenos en que se lleven á cabo, se echa de ver con sólo considerar:

Que el Estado percibirá después de algunos años, á partir de la ejecución de dichas urbanizaciones, por concepto de contribución sobre la riqueza urbana, crecidas sumas, en vez de las exigüas, que años antes recaudara por la de las fincas rústicas, al par que ingresarán en sus arcas los aumentos por contribución territorial é industrial debidos, respectivamente, al mayor valor que adquirirán los terrenos sobre que no se haya edificado, y á los rápidos desarrollos de las industrias que son consecuencia obligada de todo ensanche urbano llevado á cabo en condiciones adecuadas, logrando asimismo aumentos de riqueza, con la adquisición de las parcelas que necesite para atender á las múltiples atenciones de los diversos Ministerios, á causa del mayor valor que tendrán, cuando los hoy incomunicados lugares en que se hallan situadas, estén surcados por amplias y hermosas vías que las doten de fáciles accesos.

Que las urbes podrán disponer de la superficie necesaria para que pueda desarrollarse su caserío, con la amplitud que la ciencia de la urbanización determina, atendiendo á la higiene, á la facilidad del tránsito y á todas las necesidades del moderno vivir: Que conseguirán asimismo dar belleza y salubridad á sus alrededores; belleza y salubridad que coadyuvarán á dar iguales condiciones á su interior: Que obtendrán, por otra parte, pingües ganancias debidas no sólo á la cesión gratuita de terrenos que, de ejecutarse este proyecto en las condiciones que en él se proponen, habrán de hacerlas los propietarios, sino también á las que serán consecuencia del mayor precio que alcanzarán las parcelas que hayan expropiado para vía pública, etc., etc., y de los aumentos de ingresos originados por los incrementos de riqueza, población y tráfico, que producen siempre las ejecuciones de planes racionales de urbanización.

Y que los propietarios podrán edificar en buenas condiciones sobre sus solares, ó vender como tales, sus antiguas tierras de pan llevar, obteniendo crecidos beneficios.

Y el bienestar de pobres y ricos; de los que obtuvieron trabajo durante las obras; de los que pudieron construir una vivienda en condiciones que les hubiera sido imposible adquirir en el interior; de los hacendados á quien se dió la posibilidad de edificar sumptuosos palacios rodeados de extensos jardines ó lindos parques, que no hubieran podido tener cabida en el casco de la población; de los que construyeron amplios talleres y fábricas en que millares de obreros encuentren trabajo, contribuirán de consuno á la riqueza y bienestar públicos (1).

Todos los beneficiosos fines consignados, no se realizarán si el Estado no dotara á los Municipios de los fondos necesarios para la ejecución, en debidas condiciones, de los planes de urbanización, pues en tal caso, ó no serían estos realizable, ó lo serían en condiciones tan mezquinas y en un tan largo período de tiempo, que acarrearían grandes pérdidas de riqueza.

Como también dicha necesidad de dotar de fondos á los Municipios para ejecutar esta clase de trabajos ha sido reconocida ya en España por las citadas leyes de 1876 y 1892 para el Ensanche de Madrid y Barcelona, me abstengo de hacer más largas reflexiones sobre este punto (2).

* * *

(1). Cuanto se imagine sobre los aumentos de riqueza pública que produce la realización de planes de urbanización bien meditados, será siempre mezquino.

La oficina de Investigación del Ensanche de esta Corte de que es Jefe el activo funcionario Sr. Morán de Burgos, acaba de publicar una estadística justificada, en la que aparece que la renta íntegra que producían las edificaciones de dicho Ensanche, que ascendía en 1868 á 443.771 pesetas, alcanza hoy la cifra de 21.479.327 pesetas.

Dedúcese de aquí que por lo menos el incremento habido por concepto de la edificación en la riqueza pública del referido Ensanche, en cuarenta y dos años, excede de quinientos millones de pesetas.

Y si á esta suma se agrega la que representa el aumento del valor adquirido por los solares enclavados en dicho Ensanche, puede asegurarse que el total incremento de riqueza habido en el mencionado período por los expresados conceptos, excede de seiscientos millones.

Y si se tiene en cuenta que además de este incremento de riqueza existe el que motiva la creación de las mil industrias nacidas con motivo de la urbanización mencionada, se echará de ver la razón con que dijimos al principio de esta nota, que cuanto se imagine sobre los incrementos de riqueza que llevan aparejados los planes de urbanización, son siempre mezquinos.

Es de hacer notar que tal aumento se ha producido en un período de tiempo en que nuestra nación ha experimentado terribles sacudidas, variando tres veces de instituciones, sosteniendo varias guerras, entre ellas una civil y dos coloniales que han ocasionado á España terribles perjuicios, sobre todo la última de éstas, que produjo las inmensas pérdidas territoriales que todo el mundo conoce.

Tales hechos han contribuido indudablemente de manera poderosa, á detener el movimiento de avance de la riqueza pública en España y por consiguiente en Madrid.

Por otra parte la superficie en que la riqueza mencionada ha tenido su desarrollo ha sido de 1.517 hectáreas, mientras que aquélla á que se refiere este plan, es de 2.761.

Teniendo en cuenta lo antedicho,—si los destinos de nuestra patria siguen mejores derroteros que en la época citada, y los poderes públicos se preocupan de abaratar la vida en Madrid, abriendo amplios campos al trabajo, fomentando las obras públicas y dando facilidades para que se ejecuten las privadas—; no es aventurado suponer que los aumentos de riqueza pública en el Extrarradio, excederán con mucho á los habidos en el Ensanche.

(2) Barcelona, para llevar á cabo las urbanizaciones, que fuera preciso realizar en el exterior de la zona de Ensanche, pro-

Que á los Municipios de las grandes ciudades que realicen ensanches urbanos corresponde hacer los planes de urbanización relativos á las vías de interés general que se sitúen en los referidos ensanches, y dotar á dichas vías de todos los servicios, se hace patente con solo considerar que tales vías tienen como misiones principales, la de comunicar á las indicadas ciudades con los pueblos colindantes, y la de sanearlas. Y claro es, que si llenan, como principales objetos, dos fines de interés general, al peculio común debe corresponder el pago de los gastos que estos trabajos ocasionen.

Y que la acción de los mencionados Municipios no debe ir más allá de lo manifestado en el párrafo anterior, se demuestra considerando, que si se extendiera, encomendándoles también el proyecto y la realización de las obras necesarias para la urbanización de las calles enclavadas en los polígonos determinados por las vías radiales y envolventes, se tocaría, en primer término, con grandes dificultades de orden económico, pues por grandes sacrificios que el Estado y el Municipio realizaran, no conseguirían arbitrar ni los fondos necesarios para el pago de las extensas superficies que sería preciso expropiar para satisfacer todas las necesidades que entraña un buen plan de urbanización, ni aun siquiera los indispensables para sufragar los elevados gastos que la ejecución de los trabajos relativos al mismo habría de proporcionar, aun en el supuesto de que todas las superficies expresadas, les fueran cedidas gratuitamente por mandato expreso de la ley; y en segundo lugar, con que el repartimiento del aumento de riqueza de que hemos hecho mención, no se haría de una manera equitativa, viniendo todo él á beneficiar exclusivamente á los propietarios de los terrenos en que se hubieran de realizar las urbanizaciones, pues éstos, sin sacrificio alguno, ó con uno muy pequeño, en el caso de tener que hacer las cesiones gratuitas de los terrenos para las vías, verían convertidas sus tierras de pan llevar en solares edificables, sin tener necesidad de trazar por su parte calle alguna, ni aun aquellas que, no respondiendo á un fin general tuvieran por exclusivo objeto dar luz ó acceso á las viviendas que en dichos solares se edificaran (1).

Desde otro punto de vista, el procedimiento de proyectar y urbanizar los Municipios, todas las vías relativas al Extrarradio, traería aparejado otro grave mal, cual es el que resultaría de que, estando ya determinadas todas las manzanas en el plan general de urbanización, se priva-

puso en instancia fecha 31 de Diciembre de 1906, elevada al Ministro de la Gobernación por su Alcalde Presidente, la creación de un impuesto de mejoras que habrían de satisfacer los propietarios de las zonas á que éstas afectaran.

A mi juicio, en Madrid, tal procedimiento sería ineficaz completamente.

Primero, porque el estado de las vías radiales, ya existentes, exige grandes gastos, que no sería lógico pagaran en su totalidad los propietarios.

Segundo, porque carece de las necesarias vías envolventes de carácter general; cuyos gastos, por las razones dadas en este capítulo, deben correr á cuenta de la Administración.

Tercero y último, porque dada la topografía de los terrenos á que ha de afectar la urbanización, todos cuantos sacrificios hiciera la propiedad, si había de sufragar también los gastos de las vías de interés general, serían absolutamente insuficientes para llevar á efecto en las condiciones debidas, un plan de urbanización racional.

En compensación de dicho impuesto de mejoras que habían de satisfacer los propietarios, se propone en este plan, que todas las vías enclavadas en los polígonos que determinen las radiales y envolventes de carácter general, sean urbanizadas á costa de los propietarios de los terrenos á quienes afecten y cedidas más tarde al Excmo Ayuntamiento.

(1) Claro es, que esto podría evitarse con la aplicación de los *betterment taxes* de la ley inglesa; pero, á mi juicio, la aplicación de éstos, en los que, el fundamento para la exacción del impuesto de mejora, es la apreciación del incremento habido en la riqueza á que ésta afecta; es casi imposible de hacer en justicia, por la dificultad de determinar dicho incremento de una manera justa.

Además, tal incremento de riqueza, no es posible, en la casi totalidad de los casos, que los propietarios puedan hacerlo efectivo á veces ni aun en época remota, por las dificultades que generalmente se presentan para la venta de los inmuebles.

A mi juicio es más equitativo, más sencillo y más liberal, el procedimiento que se propone en este proyecto; procedimiento que refleja bastante fielmente el artículo publicado en el periódico *El País*, en 28 de Octubre del corriente año, que figura al final de este libro con el n.º 3 de sus apéndices. Reproducimos dicho artículo á fin de no dar demasiada extensión á la presente nota, y por ser, entre los varios publicados por la Prensa respecto al punto en cuestión, el que resume más claramente las ideas que sobre el mismo se exponen en este Proyecto.

ría á los propietarios de los terrenos de la libertad de edificar grandes fábricas, mercados, palacios, hoteles ó quintas de gran extensión, toda vez que la magnitud máxima de todo edificio no podría exceder de la dada á la manzana en que hubiera de situarse.

Tal inconveniente, que es grande en toda clase de urbanizaciones y da lugar en muchos casos á complicados y largos expedientes que duran años, es gravísimo en las urbanizaciones periféricas, pues precisamente en ellas es donde, por la baratura de los terrenos y otras mil causas, tales edificios deben tener su lógico y natural emplazamiento.

Que los propietarios deben hacer á su costa los proyectos de urbanización de los polígonos que determinen las vías radiales y envolventes, y sufragar los gastos que ocasione la urbanización de las vías que en los expresados proyectos aparezcan, se hace patente con sólo pensar que de esta suerte tendrán libertad, dentro de las limitaciones que en este plan se establecen, para urbanizar dichos polígonos en la forma que más les convenga, y que las vías que dentro de los mismos proyecten, no llenan otro objeto que dar luces ó acceso á los edificios que se construyan sobre sus antiguas tierras de pan llevar.

Con lo dicho doy por terminada la presente base, exponiendo en la Tercera Parte de esta Memoria el espíritu que, á mi juicio, debe informar la ley relativa á las expropiaciones y á la dotación de fondos á los Municipios de que hemos hecho mención; las disposiciones complementarias de dicha ley que deben dictarse; la forma de proceder los Ayuntamientos para que en la ejecución de las obras relativas á los planes de urbanización no surjan dificultades, y las medidas que deben tomarse para que tampoco las haya al realizar las que á los propietarios incumben.

BASE TERCERA

GRANDIOSIDAD CON QUE DEBEN PROYECTARSE LAS URBANIZACIONES PERIFÉRICAS

Las urbanizaciones periféricas de las grandes urbes, deben proyectarse siempre con gran amplitud.

Por esto deberán trazarse, en dichas urbanizaciones, amplias vías oficiales, con anchuras mínimas de treinta metros, que determinen extensas manzanas; suntuosas plazas, cuyo radio no sea inferior á cincuenta; múltiples parques que sirvan de depósitos de aire y luz, y calles particulares, dentro de las manzanas limitadas por las vías oficiales, cuya latitud no sea menor de quince.

Si todos los planes de reforma que afecten al interior de las grandes poblaciones y los de urbanización de sus ensanches, deben proyectarse y realizarse siempre en condiciones de amplitud y grandeza, teniendo en cuenta, no sólo las presentes necesidades, sino también las

del porvenir, que superan, sin un solo caso de excepción, á cuanto pueda imaginarse; en mayor grado aun deben cumplirse estas condiciones cuando de las urbanizaciones periféricas se trate.

Nadie ignora que París, Berlín, Londres, Viena, Nueva York y Chicago, en una palabra, todas las grandes urbes europeas y americanas, gastan continuamente enormes sumas en ensanchar las vías de su interior, en construir en éste extensas plazas y numerosos parques y en urbanizar debidamente sus alrededores.

La continuidad de tales obras, demuestra, de un modo absoluto, que no se previeron debidamente las necesidades del porvenir, no ya para varios siglos—cosa imposible, y que aun pre vista no podría haberse tenido en cuenta para darla el suficiente desarrollo, porque la población construída en tales condiciones, no las tendría buenas en el presente—sino para un ciclo de tiempo racional, un siglo, por ejemplo (1).

Tales imprecisiones, cuestan á las ciudades inmensas sumas, porque obras que hace cincuenta años, por ejemplo, hubieran podido realizarse con miles de pesetas, absorberían millones en la actualidad, por lo que, ó no se realizan, perpetuando errores, ó se ejecutan con evidentes y graves perjuicios de los intereses comunales y pérdidas enormes de la riqueza pública.

Casi por locos fueron tenidos los que, ha poco más de medio siglo, proyectaron el ensanche de la Puerta del Sol, aprobado por ley de Junio de 1857.

Y todo el mundo ve hoy que fué raquítico, insuficiente.

Hacer ahora dicho ensanche en debidas condiciones, no sólo costaría una cantidad mucho mayor que la que hubiera sido precisa entonces, sino que obligaría á destruir intereses creados y riquezas que serían perdidas para el acerbo común de la humanidad.

No se le oculta al que suscribe las dificultades con que tocan cuantos tienen que proyectar reformas en el interior de las poblaciones ó de sus ensanches.

Son éstas grandísimas, pues si las proyectan con espíritu previsor, teniendo en cuenta lo porvenir, resultan generalmente irrealizables por su excesivo coste.

Deseosos, en general, los que estudian tales reformas, de que se lleven á cabo; apremiados por la necesidad real del presente, con órdenes á veces limitativas de sus ideas previsoras, las proyectan casi siempre, atendiendo á imposiciones de momento, dejando que las sucesivas generaciones ó el azar, hagan en el porvenir lo que costaría grandes dificultades ejecutar en el presente.

Más si tales razones pueden atenuar ó disculpar los errores cometidos en los proyectos de reformas del Interior ó Ensanche de las poblaciones, ¿cuáles podrían disculpar los realizados al proyectar nuevas ciudades ó urbanizaciones periféricas?

En estos casos, los intereses creados son, generalmente, poco considerables; escasas las pérdidas de riqueza pública á que puede dar lugar el proyectar con grandeza, por ser de pequeño valor y reducido el número de los edificios que será preciso destruir para llevar á cabo el plan estudiado, é insignificante el coste de los terrenos necesarios para que las vías, plazas, parques y jardines, tengan la amplitud necesaria.

Por otra parte, los terrenos precisos para dar tal amplitud á la urbanización, aun pagados con larguezas, adquirirán, una vez realizado el plan de urbanización, valor tal, que constituirán

(1) Bien entendido, que en esto nos referimos á las amplitudes que deben darse á las vías y plazas que se proyecten, pero á la extensión con que conviene hacer los ensanches urbanos, pues si á los expresados ensanches se les diera la extensión necesaria para prever las necesidades que habrán de sentirse en tan largo período de tiempo, se tocaría el inconveniente de tener que conservar, casi en pura pérdida, durante dicho período de tiempo, multitud de calles y plazas, en las que, hasta que hubiera transcurrido el expresado período, apenas habría tránsito.

enorme riqueza para el Municipio, que poseerá grandiosas vías, que hechas más tarde le hubieran costado inmensos sacrificios; amplias plazas, que podrá utilizar para situar en su centro alegres jardines ó suntuosos y necesarios edificios de interés general, y extensos parques que hubieran sido irrealizables en lo porvenir y servirán para sanear la población, hacer su clima más igual, y darla grandiosidad, belleza y atractivos.

Y tales aumentos de riqueza, debidos á proyectar con grandiosidad, no sólo los obtendrá el Ayuntamiento, sino que alcanzarán asimismo al Estado, pues como más tarde indicaremos, éste logrará también un mayor aumento de ingresos, cuando se desarrolle la urbanización en las referidas condiciones.

A las razones de orden económico que acabamos de exponer con objeto de hacer ver la facilidad y conveniencia de ejecutar con amplitud las urbanizaciones periféricas, debemos añadir las que demuestran de manera indudable, la absoluta necesidad de que se hagan dichas urbanizaciones en las citadas condiciones.

Imponen tal necesidad, la higiene y la belleza; las condiciones en que la vida moderna se desenvuelve; la previsión más elemental de lo futuro, y la conveniencia de aumentar cuanto sea posible las riquezas pública y privada.

* * *

Que la higiene demanda amplitud en las urbanizaciones, demuéstrase con los siguientes razonamientos:

Es sabido que el sol, la luz y el aire, son elementos indispensables para que la vida se desarrolle en buenas condiciones.

Son dichos elementos los desinfectantes más enérgicos que se conocen.

Los rayos solares recibidos directamente, destruyen todo germe de enfermedad contagiosa, dice Mr. Juillerat, Jefe de la sección de Saneamiento de París, en la interesante Memoria sobre «La habitación urbana» que presentó al Congreso Internacional de saneamiento y salubridad de la habitación. (París, 1904.)

Tal aseveración había sido ya hecha anteriormente por el gran Pasteur.

Strauss, Lefévre, Brouardel, Graux y muchos bacteriólogos, después de minuciosas investigaciones, han demostrado que ni aun las más densas aglomeraciones humanas en barrios pobres, son tan peligrosas como la obscuridad, para el desarrollo de los gérmenes morbosos y especialmente para el del temible bacilo de Koch.

Numerosas experiencias han demostrado que la acción bienhechora del oxígeno del aire sobre los microorganismos, se manifiesta con gran intensidad cuando va unida á la de los rayos solares, hasta el punto, de que, bacilos como el de la tuberculosis, que resisten el contacto prolongado del aire en la obscuridad, se reducen á la impotencia al ser expuestos durante algunas horas á los rayos solares.

Que la rápida propagación de la tuberculosis (*enfermedad de la obscuridad*, según la denomiina el citado Juillerat), de la anemia, del raquitismo, reumatismo, miseria fisiológica, etc.; débese en gran parte á la falta de aire, de luz y sol en las viviendas; se ha hecho patente también en los últimos Congresos de Saneamiento y salubridad de la habitación verificados en Ginebra.

La necesidad de que exista aire abundante y de que éste pueda ser fácilmente renovado, es de todos bien conocida.

El repetido Mr. Juillerat, da tal importancia higiénica al aire y á la luz, que manifiesta en su útil obra *Le casier sanitaire des maisons*, que cada casa debe tener un depósito de aire y luz, aduciendo para aprobar tal tesis, multitud de interesantes datos.

No á otra cosa tienden las Ordenanzas Municipales de las populosas ciudades, al determinar las alturas máximas de las construcciones y las dimensiones mínimas de sus patios.

É igual resultado se persigue al aumentar constantemente en las grandes urbes, los *espacios libres* (1).

Y el mismo fin trata de conseguir la regla higiénica que prescribe, que, en las ciudades, debe tenderse á que sea lo mayor posible la relación entre dichos espacios libres y los ocupados por la edificación; condición á que se oponen la economía y las dificultades comerciales que se crearían, si la expresada relación excediera de cierto límite.

E idéntico objeto se procura lograr con el precepto higiénico que señala como mínimo para cada habitante de una gran urbe, una superficie de 45 metros cuadrados, de la total ocupada por ésta.

Todos los principios de la higiene tienden, pues, á que en las grandes ciudades haya luz, sol y aire abundantes.

Y esto sólo se consigue trazando, como determina la Base 4.^a de que venimos ocupándonos, numerosos parques, sumtuosas plazas y anchas calles, limitadas por edificios cuya altura sea siempre menor que la anchura de las vías en que se hallen.

* * *

Que la belleza exige también amplitud en las urbanizaciones, se hace patente observando:

Que cuando una ciudad dispone de amplios espacios libres, pueden instalarse en ellos hermosos jardines y múltiples parques, que, al par que tiendan á favorecer la circulación, constituyan los elementos más atractivos y bellos con que una ciudad puede contar.

La belleza, pues, de las ciudades, demanda de igual manera que la higiene, la amplitud de sus vías y lugares de esparcimiento.

* * *

Las condiciones en que se desarrolla actualmente la vida, imponen también la necesidad de dar grandes amplitudes á las vías que en las urbanizaciones periféricas se construyen.

En efecto, en las grandes urbes modernas, tiéndese generalmente, á que la actividad de los negocios y del movimiento mercantil se efectúen y vivan en zonas relativamente limitadas, mientras que, por el contrario, aspirase á que la vida de familia se desarrolle en amplios espacios.

A poder realizar estas tendencias racionales, contribuyen de manera importantísima los modernos medios de locomoción, y la amplitud dada á los antiguos: trenes, tranvías, ómnibus, bicicletas y motocicletas, transportan empleados, comerciantes, bolsistas, agentes de negocios, obreros, en una palabra, al mundo que trabaja, desde el centro á la periferia y desde ésta á aquél.

(1) En los tratados de higiene de las poblaciones, se denominan espacios libres de una urbe, á los destinados á sus parques, jardines, paseos y calles. Realmente, espacios libres son todos aquellos no ocupados por las edificaciones, entre los que, además de los mencionados, se hallan los patios de los edificios.

Constitúyense pues, en las grandes ciudades, uno ó varios núcleos comerciales según su importancia, situados generalmente en puntos centrales de la parte de la población que les afecta. Durante las horas de la actividad, son estos núcleos verdaderos hormigueros humanos en que la luz y el aire faltan, pues el fabuloso valor de los terrenos en ellos enclavados, hace que ni un palmo de los mismos se dedique en esos sitios á dar el aire y la luz reclamados por la higiene, siendo frecuente que los preceptos de ésta se olviden hasta el extremo de que, aun en el centro del día, sea preciso recurrir á la luz artificial para poder trabajar en muchos de estos locales.

Cuando las horas de trabajo cesan, todas esas multitudes se diseminan sobre la periferia de la ciudad, en la que, con mucha más luz y aire, puede desarrollarse su vida y la de sus familias en mejores condiciones higiénicas, y adquirir al mismo tiempo nuevas energías para volver al día siguiente á emprender sus tareas habituales.

Es necesario pues, que las urbanizaciones periféricas se proyecten con grandeza, con toda amplitud, para que la carencia de condiciones higiénicas en que durante unas horas se desarrolla la vida de los que al comercio, á los negocios, á todo género de trabajo se dedican, quede en lo posible contrarrestada, por la pureza del aire en que el resto del día viven.

Y á igual conclusión se llega al considerar los amplios espacios que son indispensables para que circulen, en las necesarias condiciones, la multitud de vehículos que se han ideado para satisfacer las crecientes necesidades, que imponen la inmensa actividad comercial é industrial que existe actualmente, y la multitud de viandantes que, como consecuencia de ellas y de las condiciones en que la vida moderna se desarrolla, se ven obligados á discurrir constantemente por las vías de toda gran ciudad.

La previsión más elemental de lo futuro, impone también la absoluta necesidad de hacer en condiciones de grandeza toda clase de urbanización periférica que afecte á una gran ciudad.

Basta para convencerse de dicha verdad, leer el cap. V de esta Memoria «Datos estadísticos y meteorológicos».

Su lectura nos hace ver los inmensos incrementos de población, riqueza y actividad que se verifican en las urbes; incrementos que llevan aparejada la absoluta necesidad de amplios espacios libres, donde puedan desarrollarse en las debidas condiciones.

También el mayor desarrollo de las riquezas pública y privada, determina la conveniencia de proyectar con grandiosidad las urbanizaciones periféricas, pues, en general, la suntuosidad ó pobreza de la edificación, guarda relación directa con las buenas ó medianas condiciones en que la urbanización se desarrolla.

Y claro es, que cuanto mejor sea la edificación, más tributará y más contribuirá, por consiguiente, al aumento de las mencionadas riquezas pública y privada; aumento á que coadyuvará también de manera importante dicha grandiosidad, por la posibilidad que da, si han de observarse los principios de la higiene, de dotar de mayor número de pisos á los edificios, pues, según prescribe ésta, tanto más altos pueden ser los expresados edificios cuanto mayor sea la anchura de la

vía en que se hallen enclavados; anchura que, naturalmente, guarda relación con la referida grandiosidad.

En las ideas expuestas y en los datos antedichos deben inspirarse los que proyecten urbanizaciones periféricas, en la inteligencia de que, cuanto hagan respecto á amplitud de vías y plazas, resultará seguramente mezquino en lo porvenir, á causa de que debiendo atenderse, si de soñador no quiere ser tachado, á los datos que suministra el pasado, incurrirá seguramente en error, pues como que en dicho cap. V evidenciamos, los incrementos de población y tráfico, en las urbes que se hallen en las condiciones que en el expresado capítulo expusimos, seguirán en adelante la ley de una progresión geométrica de razón tan grande que no es fácil imaginarla.

Teniendo en cuenta todo lo dicho, y que las vías oficiales para estar en buenas condiciones de vialidad, dado el moderno vivir y los medios de locomoción existentes, deben estar distribuidas en las diferentes zonas que detallaremos al tratar, en la base 6.^a de las condiciones que deben cumplir las calles, y el ancho que debe asignarse á cada una de estas zonas; hubiéramos propuesto para las calles, una anchura mínima de 40 metros.

Sin embargo, en vista de que las vías radiales más importantes del Ensanche, alcanzan sólo una anchura de 30 metros; de que igual ancho tienen las más amplias de esta clase existentes ya en el Extrarradio, cual son las carreteras; de que el ensanchar unas y otras, produciría grandes gastos y perturbaciones enormes á la propiedad; de que sería anómalo, que no aumentando la anchura de las expresadas vías, se proyectaran las del Extrarradio, prolongación de ellas, con mayores amplitudes hacia la periferia, en que el movimiento es menos intenso, que las que tienen en sus comienzos en que es más activo; hemos propuesto no dar más que 30 metros de anchura á todas las vías que siendo continuación de otras ya construidas que tengan el referido ancho de 30 metros, subsanando las dificultades que en su día podrían ocaionarse por esta falta de amplitud, con la multiplicación de su número.

De esta suerte, cuando una de estas vías radiales esté pletórica de movimiento, como podrá irse con facilidad desde ella á otra radial que conduzca al mismo punto, tomando la de circunvalación más próxima, que servirá para regular la circulación convergente, el equilibrio circulatorio se establecerá perfectamente, resolviendo así el problema de tener atendidas las exigencias presentes y futuras del tráfico, sin necesidad de destruir en todo ni en parte estas vías radiales de carácter general, en que hay ya grandes intereses creados.

Todas las demás calles, es decir, cuantas proyectamos que no tengan enlace con otras ya construidas, tendrán por lo menos un ancho de 40 metros.

A las plazas se les ha asignado un radio mínimo de 50 metros, no sólo por las razones relativas á la amplitud que debe darse á las urbanizaciones periféricas, sino también porque en su centro entendemos deben situarse edificios públicos, estatuas y jardines, que además de servir para desenfilar de los vientos á las calles que á ellas afluyen, proporcionarán la ventaja de dar grandiosidad á la urbanización, romper la monotonía que es propia de las vías de gran longitud y la de ofrecer perspectivas, ventajas que, con más detalle, se expondrán en la base 10.^a de esta Memoria.

Las vías *particulares*, por su menor longitud, pues á lo sumo tendrán la del polígono en que estén situadas, por su menor tráfico y su importancia secundaria, podrán tener un ancho mínimo de 15 metros.

**

He insistido tanto, tratando de demostrar la absoluta necesidad de ejecutar toda clase de vías, y en particular las que afecten á los alrededores de las poblaciones, con la anchura que sea preciso, teniendo en cuenta no sólo las necesidades futuras del tránsito, sino también las condiciones higiénicas y estéticas, porque es un mal antiguo en nuestra Patria proyectar todos los ensanches tan raquílicos, tan pobres, que aun antes de estar terminados se ve siempre que son deficientes.

Hay que tener, en esta clase de cuestiones, un espíritu mucho más amplio y previsor, pensando más, y con mayor acierto, en el porvenir.

Si las ideas que se han dejado expuestas se hubieran tenido en cuenta; si se hubiera pensado en los enormes aumentos de población, riqueza y tráfico que, según indicamos en el capítulo V, se producen en las ciudades que se encuentran en las condiciones que en dicho capítulo expusimos, no hubieran sido tomados casi por locos, según ya hemos expuesto, los que, á mi ver, con espíritu estrecho aún, propusieron y llevaron á cabo no ha sesenta años el ensanche de la Puerta del Sol de Madrid, ni se hubieran proyectado tampoco en el Ensanche vías de 15 metros, como las de Lagasca, Claudio Coello y tantas otras, que ya en la actualidad semejan inmensos embudos, sin luz ni ventilación, y que antes de un siglo, cuando apenas se habrán terminado de edificar todos los solares en ellas enclavados, parecerán á nuestros sucesores lo que hoy á nosotros los inmundos callejones del Perro, Tudoscos, Preciados, y tantos y tantos otros como tiene esta Villa, por cuya desaparición, como un insulto que son á la higiene, á la belleza y al decoro de la Corte, clama la Prensa entera, el pueblo de Madrid, y cuantos por ellos han pasado siquiera una sola vez.

BASE CUARTA

ESPACIOS LIBRES

Parques, jardines, terrenos para juegos al aire libre, etc.

En las urbanizaciones, de la índole de la que nos ocupa, se dejarán los espacios libres necesarios para instalar, no sólo los parques, jardines y juegos al aire libre que impongan las necesidades de la higiene, la topografía del terreno y la tradición, sino también una vía-parque, que, sirviendo de unión, por su centro, á todos los núcleos periféricos habitados, tienda á sanear, al mismo tiempo que la zona ocupada por éstos, el interior de la ciudad, envolviéndole con una masa de arbolado.

**

Aunque, como dejamos dicho en la anterior base, *espacios libres* de una urbe son realmente

todos aquellos que no ocupa la edificación, en la presente entenderemos por tales solamente los constituidos por los parques, los jardines, los paseos y las calles de gran anchura, excluyendo de incluir entre ellos á las calles que, por su escasa amplitud, no tienen jardines y á los patios de las viviendas.

De esta manera, podremos establecer más fácilmente la comparación, entre los espacios libres que posee Madrid y los que tienen otras grandes capitales europeas, deduciendo de los fines que dichos espacios libres están llamados á cumplir y de la expresada comparación, las consecuencias que sean pertinentes.

Son los espacios libres en las poblaciones, verdaderos depósitos de aire y luz, que deben distribuirse convenientemente en los centros de aglomeración urbana, para aligerar ésta, para dar luz y alegría á las viviendas que les limitan, y para facilitar la renovación del aire viciado de las mismas.

Basta ojear lo que dijimos en la base anterior respecto á los efectos producidos por la luz y el aire, para hacerse cargo de que los espacios libres cumplen como primer fin, el de coadyuvar á la higienización de las poblaciones.

Tienden asimismo á embellecerlas, como también dijimos, porque en ellos pueden establecerse hermosos parques, jardines y lugares para juegos al aire libre; elementos que, además de darlas atractivos, proporcionan sitios donde pueden encontrar agradable é higiénico solaz sus habitantes.

Y no sólo los espacios libres tienden á higienizar y embellecer las poblaciones por los motivos dichos, sino que coadyuwan á igual fin las grandes masas de arbolado que en ellos pueden instalarse, pues sabido es que éstas, además de tornar más benigno y menos variable el clima, realizan un doble saneamiento: el del subsuelo y el del aire.

El del subsuelo, porque apoderándose sus raíces de las substancias orgánicas que en él existen, las descomponen, absorben y asimilan, librándole de causas de contaminación.

Y el del aire, porque le purifican exhalando durante el día oxígeno y ozono y absorbiendo ácido carbónico.

Las razones antedichas son, sin duda, las que han determinado que las grandes urbes den importancia tal á los espacios libres, que Londres, por ejemplo, ha dedicado á ellos, nada menos que 5.330 hectáreas—más de doble de las 2.294 ocupadas por Madrid y su ensanche—que distribuidas en parques, jardines, paseos, etc., disminuyen la densidad real de la población y matizan materialmente con sus verdes y variados colores, las 34.000 hectáreas, que, en números redondos, ocupa dicha ciudad.

No obstante tener la capital británica, tan grandes superficies libres, que constituyen más del 15 por 100 de su total superficie, su Municipalidad tiende á aumentarlas constantemente, estimulando á los buenos ciudadanos á fin de que cedan terrenos para tal destino y gastando sumas, que aquí parecerían fabulosas, para conseguir dicho resultado.

París, no posee proporcionalmente tan extensos espacios libres como Londres, pues sólo destina á éstos, el 10 por 100 de su superficie total: 1.800 hectáreas, de las 18.000 que comprende su perímetro.

Además en París, no están tan oportunamente distribuidos como en la capital británica, pues en ésta, á diferencia de lo que sucede en la capital de Francia, existe un gran número de pequeños parques, que, para igualdad de superficie, llenan mejor las condiciones higiénicas, como luego demostraremos, que un pequeño número de grandes parques.

Y París tiene dos de gran extensión: «le Bois de Boulogne» y el de «Vincennes», que suman en juto 1.470 hectáreas, y ocupan, por consiguiente, la casi totalidad de las superficies destinadas en dicha villa á estos fines; mientras que en Londres, sólo uno, «Richmond-Park», supera en muy poco la extensión de aquéllos, contando en cambio esta última ciudad, con un sinnúmero de ellos menores de 100 hectáreas, que la higienizan y embellecen.

En análogas condiciones que París, se hallan la generalidad de las capitales europeas, habiendo dedicado últimamente una sola de ellas, Viena, la enorme suma de cincuenta millones de francos para instalar jardines en una superficie de 4.500 hectáreas.

Las grandes ciudades americanas, hacen aun mayores sacrificios para aumentar sus espacios libres, yendo á la cabeza de las que en más grande escala los realizan, Nueva-York, que proyecta abrir, en longitud de varios kilómetros, grandes avenidas jardines de un ancho medio de 150 metros, y Chicago que ha destinado treinta millones de dollars para formar 90 parques con una superficie de 15.000 hectáreas.

Madrid, con la creación del Parque del Oeste, se halla hoy, desde el punto de vista de la superficie que destina á sus parques y jardines, en mejores condiciones que París y casi en tan buenas como Londres, pues mide ésta 331 hectáreas, de las 2.300 que en números redondos ocupan actualmente el casco y ensanche de nuestra Villa, siendo por consiguiente la relación entre los espacios libres y la total superficie, de algo más de 14 por 100 (1).

Mas la distribución de los espacios libres en nuestra Corte es verdaderamente deplorable, pues, puede decirse que en nada *descongestionan* ni sirven de depósito de aire y luz á su casco antiguo, en el que la densidad de población es enorme, alcanzando en algunos distritos más de 600 habitantes por hectárea.

Basta para convencerse de esta verdad, saber que sólo el Retiro, el Parque del Oeste y el de la Florida—que están en extremos de la población y sobre ellos apenas existen fachadas de viviendas, por cuya razón no cumplen con su principal objeto, de dotarlas de aire y luz—absorben 209 hectáreas, de las 331 con que cuenta en total dicha Villa para sus espacios libres.

Tales Parques del Retiro y del Oeste, serán en su día magníficos *pulmones* para Madrid, pero hoy tienen más utilidad, bajo el concepto de sanear á esta población, las 49 hectáreas que componen aproximadamente los jardines del Botánico y Campo del Moro, de la Tela, vía-parque de Prado-Recoletos-Castellana, plazas de Oriente, Mayor, Progreso, San Bernardo, Príncipe Alfonso, etc., que las 209 de los dos citados parques (2).

Es necesario, pues, crear en Madrid, pequeños parques ó vías-parques que *descongestionan*—

(1) Dichas 331 hectáreas se hallan distribuidas de la manera siguiente: Parque de Madrid, 119; Parque del Oeste y Florida, 90; Jardín Botánico, 8; Campo del Moro, 5; Jardines de la Tela, 6; Alameda de la Virgen del Puerto, 3, próximamente; dehesa de la Arganzuela, 36; Viveros de la Villa, 34; y otras 30 hectáreas ocupadas por las plazas de Oriente, del Progreso, Príncipe Alfonso, Mayor, y avenida formada por los paseos de la Castellana, de Recoletos, del Prado y del Botánico.

(2) Si en lugar de referirnos como en todo lo dicho, á los parques y jardines existentes dentro de Madrid y su Ensanche, nos refiriéramos á los existentes en su término municipal, veríamos que es completamente errónea la aseveración vulgar, de que en los alrededores de Madrid existe poco arbolado.

Nace tal creencia de observar la aridez de los mismos, debida á la carencia de agua, á la clase inferior que en general tienen los terrenos que rodean la coronada Villa, y á los pocos medios ó mal gusto que han tenido los poseedores de terrenos de sus alrededores, que han construido en ellos humildes viviendas sin arbolado alguno, á diferencia de lo que se ha hecho alrededor de otras grandes capitales, en las que se han edificado bellos hoteles y palacios con espléndidos parques y lindos jardines.

En la actualidad parece empieza á desarrollarse la afición por esta clase de fincas, pudiendo citarse entre otras, construidas últimamente la del Sr. Santa Marina, situada en la confluencia del camino alto de Vicálvaro y arroyo Abroñigal; la de D. Pedro del Villar, en el camino alto de Chamartín, y la del Sr. Pereantón, entre las calles de Andrés Mellado y Gatzamendi, cerca del Hospital de epidemias.

Por lo demás, dentro del término municipal de Madrid, se encuentran extensísimas superficies con gran cantidad de arbo-

do su interior, den á sus viviendas el aire y luz indispensables para que la vida se desarrolle en buenas condiciones higiénicas.

Con pequeños parques que sumen superficie análoga á la de los grandes, y mejor aun con las vías-parques, se resuelve más satisfactoriamente que con los grandes parques, el problema de higienizar las poblaciones, aunque estos últimos—á diferencia de lo que por desgracia ocurre en Madrid—estén situados en el centro de núcleos habitados.

Para convencerse de tal hecho, basta observar que lo que conviene desde el punto de vista higiénico, es que los espacios libres para igual superficie, estén cerrados por el mayor perímetro posible (con tal que la anchura de dichos espacios no sea insuficiente), pues en tal caso, mayor número de huecos podrán abrirse sobre ellos, y mayor, por consiguiente, será el número de viviendas que podrán sanear.

Sentada esta verdad, es evidente, que si tomamos una superficie cualquiera y la dividimos en otras varias, separando sus distintas partes, la longitud de la suma de los perímetros que cierran éstas, será mucho mayor que la del que limitaba la primitiva, toda vez que en dicha suma entrará, como uno de los sumandos, la longitud del perímetro que encerraba la referida primitiva superficie, y como otro, una longitud doble de la de todas las líneas que, para hacer la división, hubiéramos trazado en el interior de dicha primitiva superficie.

Queda pues, plenamente demostrado, por esta consideración y la que anteriormente hemos hecho, que son más convenientes, á igualdad de superficies totales, gran cantidad de pequeños parques, que un número limitado de grandes parques.

Dicha conclusión está de acuerdo en absoluto, con las que, sobre el particular, sienta en su ya citada obra *La casier sanitaire des maisons*, persona de tanta autoridad como Mr. Juillerat.

Según el citado higienista, aun los depósitos de aire de primer orden, no ejercen ninguna influencia benéfica más allá de 25 metros, sobre las habitaciones que están separadas de ellos por una simple muralla de casas elevadas.

En apoyo de tal tesis, cita dicho señor estadísticas concluyentes, y termina con la siguiente afirmación:

Que los depósitos de aire y luz solar no ejercen influencia benéfica, más que sobre las casas que les rodean inmediatamente, manifestando que son precisos, no depósitos de aire separados por bloques compactos de casas obscuras, sino un depósito de aire y de luz para cada casa.

Opina el referido higienista, que todos los extensos espacios libres de las grandes poblacio-

lado, sobre todo en su parte Oeste y Noroeste, hasta tal punto, que la totalidad de dichas superficies asciende casi á la mitad de las 6.673 hectáreas, que con las agregaciones del término de las de Vicálvaro y Fuencarral, hechas últimamente, tiene hoy el de esta Villa.

Son estas superficies fuera de Madrid y su Ensanche:

Al Oeste, la Real Casa de Campo, con 1.700 hectáreas.

Y la Florida, Fuente de la Teja, Moncloa y dehesa de la Villa, al Oeste y Norte, con 521.

Tales superficies, sumadas á los parques y jardines existentes dentro del perímetro formado por el Foso de Ensanche y río Manzanares, ocupan en total 2.555 hectáreas, de las 6.673 que constituyen el término municipal.

Unidos todos estos espacios destinados al arbolado á otros pertenecientes al Estado, como los jardines del Ministerio de la Guerra, los de la Veterinaria, etc., y á los que poseen los particulares, harían que nuestra Corte estuviera desde el punto de vista de poseer espacios libres, entre las ciudades que se encuentran en mejores condiciones, si no se hallaran tan mal emplazados los situados en el exterior, como hemos dicho se encuentran los emplazados en el casco y ensanche de la población.

El mal emplazamiento de los parques y dehesas exteriores, se echa de ver con sólo lanzar una ojeada al plano de Madrid, pues se observa en éste, que mientras todos los alrededores de la Villa situados al Oeste, están ocupados por extensas superficies de arbolado, los del Norte, sólo en sus confines con los del Oeste, tienen alguno, careciendo de él los de las partes Nordeste, Este y Sur.

nes, son muy útiles para su higiene general, y, en particular, para la instalación de juegos al aire libre en los que puedan adquirir vigor y desarrollo físico niños y adultos; pero no tienen más que una eficacia ilusoria sobre la marcha de la tuberculosis, de la anemia, del raquitismo, etcétera.

Esta conclusión es importantísima, por estar deducida de detalladísimos trabajos estadísticos, llevados á cabo durante un período de once años, por la sección del empadronamiento sanitario de París, de la cual es Jefe, desde su creación, tan ilustre higienista.

De todo lo expuesto saca la consecuencia el expresado señor, *de que es preferible la multiplicación de espacios libres en las ciudades, á la creación de extensos parques pero en número reducido.*

Sentada ya la conveniencia de que existan múltiples espacios libres ¿qué forma es la más conveniente para éstos?

Desde luego puede afirmarse que, si estos espacios libres no van á destinarse para establecer juegos ó para la congregación de las multitudes, su forma debe ser la alargada, la que presentan las vías-parques.

De esta suerte, podrán construirse sobre los lados mayores de los polígonos que limitan estas vías-parques, un número máximo de viviendas, á las que servirán las expresadas vías de almacén de aire que se renovará constantemente, pues los lados menores de dichos polígonos deberán quedar sin vivienda alguna, perfectamente diáfanos.

Y si en los centros de las ciudades conviene, desde el punto de vista de la higiene de la vivienda, que los espacios libres no dedicados á juegos ó á la reunión de multitudes, tengan la forma de vías-parques; con mayor fuerza aun se impone la necesidad de dar esta forma á las vías envolventes de las zonas periféricas, no sólo porque la figura alargada de éstas la hace necesaria, sino porque llenan entonces, cumplidamente, además de la misión de sanear dichas zonas, la de ejercer igual benéfico fin en la antigua población, á la que rodean de una masa de arbolado que habrá de producir en ella los buenos resultados á que, según expusimos, da siempre lugar éste.

Además, estas vías-parques, son utilizadas como las demás vías y dan, por consiguiente, facilidades para la circulación, y si una de ellas se sitúa, aproximadamente, en el centro de la zona periférica, siguiendo sus variadas direcciones, no sólo producirá las ventajas apuntadas, sino que llenará también la misión importante de unir por su centro, los distintos núcleos habitados que se formen en la expresada zona periférica.

Por tales razones aparece en el proyecto que nos ocupa, la Gran Vía-Parque de 100 metros de latitud, que partiendo de la Puerta de Hierro termina en la carretera de Extremadura.

Además de la vía-parque anteriormente mencionada, hemos proyectado otros parques ó vías-parques en los sitios en que la topografía del terreno no es á propósito para la edificación, y en las vaguadas que, debiendo ser elevadas por medio de terraplenes, por las razones que más adelante detallaremos, resultarán también impropias para la edificación y muy á propósito para las plantaciones, á causa de lo mucho que éstas se desarrollan en las tierras removidas.

También proyectamos parques envolventes de las Necrópolis del Este y Sudoeste, para dotarlas de zonas aisladoras, y, por último, proponemos la creación de uno en las inmediaciones de la ermita de San Isidro, donde se celebra el 15 de Mayo la tradicional fiesta del Santo Patrón de Madrid, no sólo con el objeto de utilizar aquellos terrenos, poco apropiados para la edificación, sino con el fin de que dicha fiesta tenga mayores atractivos y sea un estímulo más para

que concurran á ella las multitudes, según ya expusimos al tratar en el cap. IV del destino que debería darse á los terrenos situados en la zona Sur.

* * *

Para terminar esta ya larga base, habré de decir, que no sólo el Municipio madrileño debe adquirir los terrenos precisos para las calles, plazas, parques, jardines y juegos al aire libre, sino también—siguiendo en parte el ejemplo dado por algunas ciudades alemanas, entre ellas Francfort, que adquieran alrededor de su recinto, los terrenos que juzgan necesarios para el desarrollo que pueda tener su caserío en un período de veinte años—, debiera comprar los indispensables para construir casas baratas para empleados de corto sueldo y obreros.

Hechas las vías de acceso á estos terrenos, eximidas las construcciones que en ellos se levantarán del pago de licencia para construir, tira de cuerdas, etc., etc., y recabadas que fueran del Estado cuantas ventajas se consideraran oportunas para los que en dichos terrenos construyeran, como condonación de la contribución por un cierto número de años, exención de los pagos relativos á transmisiones de dominio, etc.; se podría imponer á éstos la obligación de construir con arreglo á modelos aprobados y sin que los alquileres pudieran exceder de cierta cantidad.

A su vez el Municipio, para coadyuvar más eficazmente á la resolución del problema, debería ceder los terrenos de referencia, por cantidades ínfimas, pagadas anualmente, ó bien sin pago alguno y con la sola obligación de revertir á él á los cien años (ó en el plazo que se creyera oportuno), no sólo los terrenos, sino cuanto en ellos se hubiera edificado.

De esta suerte, tal vez se resolvería, y seguramente por lo menos se mejoraría, el problema madrileño de la vivienda de escaso alquiler; problema importante á mi ver, y que habrá de agravarse mucho más, si el Estado y el Municipio no hacen cuanto sea posible para solucionarle favorablemente ó mejorarle al menos.

También el Estado y la Provincia previendo las necesidades del porvenir, debieran adquirir las parcelas que juzgaran necesarias para sus respectivos servicios. De esta forma evitarían tener que hacer más tarde grandes desembolsos, y no se tocarían las dificultades que una vez adelantada la edificación suelen presentarse, para poder construir grandes edificios, por la carencia de espacios libres de suficiente amplitud.

BASE QUINTA

INFLUENCIA QUE, EN EL TRAZADO DE LAS NUEVAS VÍAS, DEBERÁN TENER LAS CALLES
Y EDIFICACIONES YA EXISTENTES EN EL EXTRARRADIO

Las vías que se proyecten, deberán acordarse, en lo posible, con las que sin plan alguno, existen ya en el Extrarradio.

* * *

Es evidente la conveniencia de respetar, en lo posible, las vías y edificaciones ya construí-

das en el Extrarradio, pues son fruto de trabajos que resultarían infructuosos si se destruyeran, con evidente pérdida de riqueza (1).

Pero no debe, en modo alguno, aplicarse esta base con criterio cerrado, pues si por hacerlo así, hubieran de conservarse todas ó la mayoría de las vías y edificaciones realizadas, el plan hecho con tal pie forzado, no sólo no podría responder de manera útil á las necesidades públicas del moderno vivir, sino que perpetuaría los defectos que tienen actualmente las vías existentes en el Extrarradio, determinadas, en su casi totalidad, por un conjunto de edificaciones trazadas donde la voluntad de cada propietario dictó, atendiendo á los intereses particulares y de momento, y sin obedecer á un plan racional de urbanización previamente examinado y discutido.

Y no son sólo las razones expuestas, las que inducen á aplicar esta base con un criterio muy amplio.

Lo son también las nacidas de las siguientes consideraciones:

En primer lugar, las edificaciones que hoy existen en el Extrarradio, no son, en general, de importancia, teniendo, por consiguiente, vida media muy limitada.

En segundo lugar, dichas edificaciones, construidas sin sujeción á plan alguno, presentarán graves inconvenientes, cuando, por haberse construído una gran parte del nuevo caserío en las aíneaciones y rasantes debidas, constituyan estas nuevas edificaciones una línea continua, pues en tal caso la existencia de las antiguas, mal situadas, dificultará el tránsito, romperá la continuidad, dará lugar á veces á variaciones rapidísimas en las rasantes, y hará, por último, que se formen multitud de ángulos entrantes, que son constantes focos de infección.

Ahora bien; como habrá de transcurrir un gran número de años, para que la nueva edificación del Extrarradio alcance un desarrollo tal que sea un hecho lo que acabamos de indicar, y según dejamos expuesto, la generalidad de las edificaciones hoy existentes en él, tienen vida muy limitada; resultará que ésta terminará antes que aquella continuidad exista, que es cuando la presencia de los antiguos edificios presentaría los graves inconvenientes que acabamos de indicar (2).

Dedúcese de lo expuesto que será muy pequeño el número de los edificios hoy construidos en el Extrarradio que habrá necesidad de expropiar, bastando en la generalidad de los casos hacer las obras precisas para acordar con las nuevas rasantes los accesos y huecos de aquéllos que de tales obras tuvieran necesidad, no siendo, á mi ver, motivo bastante el hecho de tener que hacer en algunos casos tales obras, para determinar variaciones en las alineaciones y rasantes de las vías á proyectar.

Esto no obstante, cuando se trate de los pocos edificios de importancia situados en dicho Extrarradio, procuraremos respetarlos, aunque para ello deba modificarse en parte el trazado que se hubiera proyectado, si tal obstáculo no existiera.

(1) En la actualidad, existen en el Extrarradio 2.781 edificios, según manifestamos en el lugar oportuno del cap. V, «Datos Estadísticos».

(2) Dichos inconvenientes podrían evitarse con la solución propuesta en el segundo Congreso de Ginebra de 1906, acerca del saneamiento de la habitación, por el célebre Arquitecto de la fundación Rothschild, de París. Mr. Agustín Rey (Gallego y Ramos, *Saneamiento de poblaciones*, páginas 410 y 411).

Consiste esta solución en situar las nuevas edificaciones en la alineación que ha de tener la futura calle, colocando provisionalmente delante de éstas, en la línea de las antiguas, ligeros cerramientos.

De esta suerte, cuando hayan desaparecido las antiguas edificaciones, quitados los cerramiento indicados, aparece la nueva calle en toda su anchura.

Además, con tal procedimiento se prevén las necesidades del porvenir; se atiende á las condiciones higiénicas, pues se dota á las viviendas de la luz y aire necesarios, y pueden, por último, construirse éstas con mayor número de pisos, sin desatender dichas condiciones higiénicas.

La solución mencionada la propone el referido Arquitecto cuando se trate de la apertura de nuevas vías, en que la intensidad del tráfico no exija, de momento, la urbanización en todo su ancho.

Conservaremos asimismo todas las vías radiales que tiendan á llenar verdaderas necesidades públicas, modificándolas en su ancho ó rasante cuando entendamos que dichas modificaciones son precisas.

Y, por último, impondremos á los propietarios la obligación de conservar en sus proyectos de urbanización algunas vías que, sin tener carácter general, ni deber, por consiguiente, ser incluidas entre las oficiales del plan, satisfacen necesidades de momento y llenan en todo caso un papel que, si no es indispensable, tiende al bien público.

En la tercera parte de esta Memoria, cap. XI, que se ocupa de la forma en que los propietarios deben realizar los trabajos que les incumben, indicaremos qué calles son las que se hallan en las condiciones antedichas y lo que respecto á ellas procede hacer.

BASE SEXTA

CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIR LAS CALLES

Al proyectar las vías objeto de este plan, es preciso tener en cuenta las condiciones higiénicas, las de vialidad y las de belleza que deben cumplir para satisfacer debidamente su misión.

**

Las ciudades deben ser la representación más acabada de la vitalidad, de la riqueza y cultura de los pueblos.

Para que tal representación se cumpla debidamente, toda urbe debe reunir condiciones higiénicas que tiendan á disminuir el coeficiente de mortalidad; debe ser viable, estableciendo, por medio de sus calles y plazas, fáciles comunicaciones entre los centros principales y secundarios de aglomeración urbana, y debe, en fin, reunir condiciones de belleza que hagan en ella agradable la vida, y den clara idea de la cultura y gusto artístico de sus moradores.

No puede, pues, limitarse el estudio del plano de una ciudad ó de su ensanche, si ha de llenar tales fines, á proyectar vías y plazas que sirvan solamente para dar luz y acceso á las viviendas.

Tiene, por el contrario, que constituir un conjunto armónico en el que se haya atendido, debida y cuidadosamente, á todas las condiciones expresadas.

Y siendo las vías de toda población, el principal elemento que integra ésta, y el que más influye en que sus condiciones sean las indicadas; bajo dichos tres aspectos: de la higiene, de la belleza y de la vialidad, debemos considerar á las que se proyecten.

Mas como ya al tratar, en la base 3.^a, de la suntuosidad que conviene dar á las urbanizaciones periféricas, hemos determinado las principales condiciones que deben llenar las vías, consideradas desde el punto de vista de la higiene y la belleza, sólo indicaremos aquí, por lo que al primero de estos dos extremos hace referencia (pues el segundo ya lo tratamos extensamente en dicha base), la orientación que conviene darlas, las condiciones que deben cumplir sus perfiles longitudinales y transversales, y el pavimento que con arreglo á los preceptos higiénicos las es más apropiado.

La orientación debe ser la Norte-Sur, girando más bien hacia el Oeste, á fin de que las vi-

viendas en ellas construïdas estén lo más soleadas que sea posible, cuya condición es indispensable, según ya hemos visto en la mencionada base 3.^a, para que se cumplan debidamente los preceptos de la higiene.

Pero, en tal caso, las calles transversales á las indicadas quedan orientadas de Este á Oeste, por lo que, según manifiestan los higienistas Bard y Pidoux en su obra *L'aménagement des nouveaux quartiers, la largueur des rues, et l'insolation des façades* (Genéve, 1908), debe, á ser posible, dotarse, á estas calles transversales, de grandes masas de arbolado y reducir su longitud, en condiciones tales, que sobre ellas no tengan luces más que las fachadas laterales de las viviendas situadas en las vías Norte-Sur.

Tales orientaciones Norte-Sur y Este-Oeste, fueron las adoptadas por el Ingeniero Sr. Castro, para las calles del Ensanche de esta Villa, y á ellas nos hemos atenido para fijar la dirección de las que figuran en el presente plan, cuando su trazado no venía impuesto por las condiciones de vialidad de que más tarde haremos mención. En todo caso hemos procurado siempre no colocarlas en la dirección de los vientos reinantes Nordeste y Suroeste y desenfilarlas de éstos, cuando no ha sido posible evitar dicha dirección, situando en ellas plazas, en cuyos centros se coloquen grandes edificios ó importantes masas de arbolado; consiguiéndose en este último caso, no sólo el fin indicado, sino el ya expuesto en el cap. V, al tratar de las condiciones meteorológicas de nuestra Metrópoli.

Los perfiles longitudinales de las calles conviene, desde el punto de vista de la higiene, que tengan ligeras pendientes, á fin de que, corriendo las aguas en la dirección en que éstas están trazadas, afluyan á los absorbaderos, situados en los puntos más bajos, para ser conducidas á las alcantarillas.

En cuanto á los perfiles transversales, además de cumplir las condiciones de amplitud que ya determinamos en la tan citada base 3.^a, deben tener el bombeo necesario, dando á éste una sagita ó flecha de 8 á 10 centímetros en calles en que la calzada alcance una anchura de 8 á 10 metros; sagita que deberá aumentar con el ancho de la calle y con la inclinación de su rasante.

De esta suerte, las aguas de lluvia afluirán inmediatamente á las cunetas, para ir más tarde, según dijimos en el párrafo anterior, á los absorbaderos y alcantarillas.

Por último, y por lo que hace referencia á los pavimentos, hemos de manifestar que desde el punto de vista de la higiene, los más convenientes son los continuos, no sólo porque impiden que, penetrando en el subsuelo los fermentos producidos por la descomposición de restos de vegetales y productos animales, se inficie éste, sino también porque en ellos puede hacerse la limpieza más rápidamente y en mejores condiciones, economizándose trabajo y grandes cantidades de agua.

* * *

Respecto á las condiciones de vialidad que deben tener las calles para hacer que la ciudad en que se hallen enclavadas las reuna también, diremos que, para que una población tenga buenas condiciones para el desarrollo de su tráfico, es necesario, en primer término, que sus vías unan entre sí, de manera conveniente, siguiendo la menor trayectoria posible, los diversos núcleos habitados y á éstos con los puentes, con las estaciones ferroviarias, con los grandes centros fabriles y con los edificios á que, por su objeto, deban concurrir grandes masas humanas.

Deben, pues, determinarse sus direcciones teniendo en cuenta, como datos principales, las condiciones indicadas, sin perjuicio de procurar que cumplan, cuando sea posible, otras más se-

cundarias, como son las ya dichas, de desenfilarlas de los vientos reinantes y la de orientarlas de la manera más conveniente para que los edificios que las limiten estén bien soleados.

Pero no basta, para que una ciudad tenga fáciles comunicaciones, que la dirección de sus calles se haya determinado teniendo en cuenta las condiciones antedichas; precisa asimismo que las pendientes de éstas resulten lo más suaves posible, pues, como es sabido, cuanto más grandes son dichas pendientes, mayor trabajo motor es preciso desarrollar para igualdad de carga, por lo que se procurará que no excedan del 2 por 100 en las vías principales, del 4 en las secundarias y del 6 en las particulares, debiendo tratar, además, de armonizar en todo caso, sus condiciones de vialidad con aquellas que deben tenerse en cuenta, á fin de no dificultar demasiado, las en que la edificación haya de desarrollarse.

Es además también condición indispensable, para la buena vialidad de las ciudades, que los perfiles transversales de sus calles tengan la anchura necesaria y que ésta esté distribuida en forma tal, que la circulación, tanto de vehículos como de peatones, sea fácil y se verifique sin interrupción á toda hora.

Pero como dicha anchura la hemos determinado ya en la base 3.^a, por venir más bien impuesta por las condiciones higiénicas y la altura que se desee dar á los edificios, que por las de vialidad, sólo nos resta ocuparnos aquí de la distribución que á dichos perfiles debe darse.

Al determinar los referidos perfiles, debe tratar de atenderse, no sólo á cuantas necesidades traen aparejadas los múltiples medios de locomoción hoy existentes, que exigen que á cada uno de ellos se les asigne una faja de anchura y condiciones determinadas, sino también á los preceptos de la higiene y á las condiciones de belleza, que demandan grandes amplitudes, y que se establezcan en las vías que cumplan esta condición, paseos con arbolado que, al par de tender á disminuir la circulación por las aceras y á hermosear la ciudad, sirvan de lugar de esparcimiento á sus habitantes y produzcan cuantos beneficiosos resultados expusimos en la base 3.^a.

Toda gran vía moderna exige, desde el punto de vista de la circulación, como ya indicamos en la tan citada base 3.^a, que su perfil transversal se halle dividido en varias zonas, de amplitud suficiente para instalar los siguientes servicios:

- 1.^º Aceras para peatones.
- 2.^º Idem para hombres cargados.
- 3.^º Calzada para tranvías y carros.
- 4.^º Paseo para viandantes.
- 5.^º Paseo para jinetes.
- 6.^º Pista para motocicletas y bicicletas.
- 7.^º Calzada para coches y automóviles.

Pero como no todas las calles tendrán suficiente anchura, para poder asignar una zona determinada á cada uno de los fines indicados, en algunas de ellas habrá de prescindirse de esta multiplicidad de servicios (convenienteísima para que no haya dificultades en la circulación, pero no siempre posible), situando varios de éstos, dentro de una misma zona.

Así, por ejemplo, el paseo para caballos, la pista para motocicletas y bicicletas, las aceras para personas cargadas, las calzadas para automóviles y coches de lujo, no podrán instalarse en muchas vías, debiendo entonces verificarse todos estos servicios por la única calzada que se establezca, y el de peatones que no lleven carga, por las aceras que se instalen á lo largo de las fachadas de los edificios.

En el supuesto de que una calle tenga anchura suficiente, la distribución de su perfil trans-

versal debe, con objeto de atender debidamente á todas las necesidades dichas y á las exigencias de la higiene y de la belleza, ser la siguiente:

Inmediatas á los edificios, deberán situarse las aceras para peatones, los que podrán, de esta suerte, resguardarse de las inclemencias del tiempo y tener fácil acceso á las viviendas.

A continuación de estas aceras, se colocarán otras en un plano un poco inferior, destinadas para personas cargadas, que irán asimismo resguardadas de las inclemencias del tiempo y tendrán también fácil acceso á las casas.

Tocando con estas aceras deberán instalarse las calzadas para carros pesados y tranvías. Situadas dichas calzadas en la forma indicada, la descarga de los primeros, por lo próximos que á los edificios podrán colocarse, se hará con mayor comodidad, y las personas que usen los segundos, podrán asimismo ganar, fácil y rápidamente, sus viviendas.

A continuación de las calzadas de que hemos hecho mención, irán situados los paseos, por los que, generalmente, circularán cuantos viandantes sin prisa alguna, vayan á la calle en los días hermosos, para pasear y solazarse. Despues de dichos paseos vendrán otros para jinetes y la pista para ciclistas. Colocados estos servicios en el orden que acabamos de exponer, los mencionados viandantes, así como los jinetes y ciclistas podrán ver perfectamente los coches y automóviles que circulen por la calzada destinada á este fin, que ocupará el centro de la calle.

Teniendo en cuenta las anteriores ideas de carácter general, se han determinado los perfiles que aparecen al final de la presente Memoria, correspondientes á los distintos anchos de las vías que figuran en este proyecto (1).

Al realizar las obras relativas á cada una de las vías, deberá tenerse en cuenta la actividad del movimiento que en ella tengan cada uno de los servicios mencionados, debiendo variarse los anchos de las zonas que en dichos perfiles aparecen, según lo exijan las condiciones de la calle.

Según puede observarse, en ninguno de los perfiles estudiados en que las zonas destinadas á las aceras, suman menos de 5 metros, se propone el establecimiento de árboles.

Débese esto á que, á nuestro juicio, los árboles muy inmediatos á las fachadas de las casas, roban á éstas en parte la luz y el aire; las perjudican produciendo humedades nocivas para sus cimientos; privan á sus habitantes de vistas sobre la calle; dificultan á veces la circulación; impiden apreciar las bellezas artísticas de los edificios, y dan lugar, en fin, á que penetren en las habitaciones insectos que molestan á sus moradores y hojas que las ensucian.

Además de cuantas condiciones se dejan expuestas, precisa, por último, para que en una ciudad se cumplan en forma debida las expresadas condiciones de vialidad, que los pavimentos de sus calles sean los más convenientes, dadas las rasantes de éstas, su orientación y la intensidad y clase de tráfico que las sea habitual.

Como en las páginas 11 á 16 de mi citada Memoria sobre las Vías públicas de esta Corte, publicada en 1909, se hallan descritas las distintas clases de pavimentos usados en esta Villa, y los que, según las condiciones de cada vía, deben emplearse, á dichas páginas de la expresada Memoria, remitimos al lector.

* * *

Tales son, en resumen, las condiciones que deben llenar las calles, si se quiere que coadyu-

(1) No obstante lo dicho, cuando se trate de la prolongación de una vía, podrá adoptarse si así se estima, el perfil que tenga en la parte ya existente.

ven á que la ciudad, en que estén enclavadas, sea sana, bella y reuna buenas condiciones de vialidad.

BASE SÉPTIMA

VAGUADAS

En las vaguadas existentes en los terrenos á que este plan se contrae, se establecerán las correspondientes canalizaciones, sobre las cuales se terraplenará, para elevar el antiguo nivel de aquéllas, lo que en cada caso sea preciso, teniendo en cuenta no sólo las necesidades del tráfico, sino también la conveniencia de no crear dificultades á la edificación.

La riqueza no es más que trabajo acumulado.

Cuanto trabajo inútil se ejecute, es evidentemente una riqueza perdida.

Deber es de todas las generaciones legar á las sucesivas la mayor suma de riquezas, riquezas que son origen de mayores facilidades para la vida y de más rápidos progresos de la humanidad, que teniendo satisfechas sus necesidades materiales, puede dedicarse á perfeccionar las bellas artes y al estudio de las misteriosas leyes de la Naturaleza, cuyo conocimiento es base del progreso de las ciencias; progreso que habrá de convertir en plazo no lejano, á nuestro in-hospitalario planeta, en un verdadero paraíso.

Conviene, pues, que todo trabajo sea útil y no realizado en pura pérdida.

Aunque cuanto dejamos dicho es, á nuestro juicio, evidente, algún ejemplo aclarará aun más, si cabe, dicho concepto.

El pobre obrero de la región galaica, por ejemplo, que desde la Coruña iba á segar á las regiones castellanas y extremeñas, invertía, no hace aun sesenta años, diez ó doce días de rudas fatigas, de trabajo perdido, para llegar al punto donde sus faenas útiles comenzaban.

Hoy, esta travesía, sin tan grandes molestias, sin sufrir horas y horas, en pura pérdida, las brutales caricias del sol de Julio, la realiza en poco más de un día.

Sobre la mayor comodidad de la travesía, obtiene, pues, ocho días de trabajo útil que antes eran perdidos.

Multiplicad este número de días por el número de hombres que han hecho tales viajes y por el número de años que los han efectuado, y encontraréis una inmensa riqueza perdida, que hoy, merced á los ferrocarriles—que no son, en suma, más que *trabajo acumulado*—, se aprovecha, no sólo en bien de las modernas generaciones, sino también en el de las venideras.

Pues bien, ese trabajo, antes perdido, puede hoy ser utilizado en realizar obras que tiendan al humano progreso, obras que coadyuvarán más tarde, de manera eficacísima, en relación con el crecimiento de los términos de una progresión geométrica, á hacer más útil todo esfuerzo; es decir, á que se produzca más, con menos fatiga y en menos tiempo, dejando libre á los humanos seres, un tiempo que durante número incalculable de siglos necesitaron por completo para atender á sus necesidades materiales.

Por tal causa, por la carencia de riqueza, los desarrollos de la perfectibilidad y del progreso de los pueblos, fueron lentísimos en sus comienzos y son veloces en la actualidad.

A mi entender, ó no se daba en anteriores tiempos, en épocas aun no lejanas, toda la importancia que para la riqueza y felicidad de las venideras generaciones tiene el aprovechamiento del trabajo, atribuyéndose, en cambio, excesiva, á las indemnizaciones que hubiera que satisfacer por los perjuicios que á la propiedad pudieran causarse al ejecutar obras de urbanización, ó la administración ó los poderes públicos no se inspiraban en elevados y altruistas ideales.

Sólo á tales causas puede atribuirse el que al llevarse á cabo en Madrid algunas reformas urbanas, se realizaran en la forma que se hicieron, no elevando las vaguadas á que afectaban, y el que las estaciones ferroviarias se situaran donde hoy se encuentran.

La no elevación de las vaguadas, especialmente en las grandes urbes en que el tránsito es activísimo, además de presentar los inconvenientes de orden estético, que más adelante expondremos, crea el importantísimo de hacer perder gran cantidad de riqueza, á causa del trabajo inútil que obliga á realizar.

En efecto, una vaguada no es más que la línea determinada por la intersección, en su parte inferior, de dos superficies inclinadas.

Tal línea está, pues, constituida en el terreno por los puntos más bajos del valle, y por ella discurren las aguas provenientes de las dos superficies inclinadas que hemos mencionado.

Si, pues, queremos trasladarnos de un punto de una ladera á otra, aunque ambos tengan igual cota, será preciso bajar á la vaguada para subir luego al segundo de los puntos.

Pero si dicha vaguada se ha terraplenado, hasta alcanzar la misma cota que los dos puntos de que tratamos, podremos ir de uno á otro por un camino completamente horizontal.

Resulta de lo expuesto que, en el primer caso, tenemos que recorrer una línea quebrada, mayor siempre que la recta que une sus extremos, con la consiguiente pérdida del trabajo motor necesario para realizar este mayor recorrido.

Pero no sólo es ésta la pérdida del trabajo sufrida á causa de no haber elevado convenientemente el nivel de la vaguada: se sufre otra aun más importante.

Supongamos que los dos puntos de nivel de que tratamos, tengan cota que exceda en 10 metros á la del de intersección con la línea de vaguada del plano vertical que pasa por ellos, y que el peso á transportar sea de una tonelada.

Pues bien, para elevar esa tonelada desde dicho punto de intersección á uno cualquiera de los dos dados, es preciso desarrollar un trabajo de 10.000 kilográmetros.

Un trabajo mucho menor hubiera bastado, para transportar dicha tonelada de uno á otro de los puntos dados, sino hubiera habido necesidad de descender á la vaguada; habiendo, por consiguiente por este concepto, una nueva pérdida de trabajo que añadir á la sufrida por el mayor camino á recorrer.

Multiplicad el número de toneladas que al cabo de un día se transportan por una gran vía de una ciudad importante, por la altura media á que ha sido preciso elevarlas; tened en cuenta el incalculable número de días que una vía de esta clase suele durar, y os formaréis ligerísima idea de la enorme cantidad de trabajo perdido, á causa de no haber elevado convenientemente la vaguada cruzada por la gran vía en cuestión.

Todo ese esfuerzo perdido pudo ser aprovechado en construir ferrocarriles, acequias de riego, máquinas de todas especies, etc., etc., que hubieran venido á engrosar el acerbo común de la presente generación y á proporcionar mayor suma de felicidad á las venideras.

Y no se crea que son éstas exclusivamente las perjudicadas con tales pérdidas de trabajo, no: lo es tanto ó más la presente, pues evidente es que ese mayor trabajo que precisa desarrollar, se

llevará á cabo, ó por un mayor consumo de combustible, ó por un mayor número de bestias, á las que precisa mantener y cuidar.

Y claro es que los mayores gastos que en ambos casos se ocasionan, han de venir más tarde á pesar sobre el consumidor, haciendo su vida más cara y difícil.

La situación que, sin fundamento alguno científico, se ha dado en Madrid á las estaciones ferroviarias, colocándolas en los puntos más bajos de la población, ha causado también, y es origin constante de grandes pérdidas.

Pensad en el número de toneladas que diariamente se suben de las estaciones, multiplicad luego por la altura media á que es preciso elevarlas y por los días en que tales errores subsistirán, y veréis, que con la cantidad que representa el trabajo perdido que su actual emplazamiento, trae aparejado, no de hierro, de oro pudieran haberse construído, situándolas convenientemente. ¡Seguramente más beneficioso hubiera sido para los habitantes de Madrid emplazarlas en la Puerta del Sol, aunque para ello hubiera sido preciso que su Ayuntamiento gastase *una millonada....!*

Verdaderamente, la imaginación no concibe cómo en el siglo pasado se consintió la construcción de dichos edificios en los sitios que están emplazados, pues son, á mi juicio tales emplazamientos, un verdadero agravio al sentido común y un motivo de pérdidas enormes.

Esta situación de las estaciones y la no elevación de las vaguadas, sobre ser factores para encarecer la vida en Madrid, causan á esta Villa inmenso perjuicio desde el punto de vista estético, y coadyuvan—sobre todo la segunda de las causas citadas—á hacer menos cómoda la vida en ella, pues en vez de tener la mayoría de sus vías horizontales ó con pendientes muy ligeras, tienen muchas, grandes diferencias de nivel, incómodas para el viandante y los animales.

Suponed lo que sería la parte más importante de nuestra Villa si la vaguada constituida por la Castellana-Recoletos y Prado-Botánico, hubiera sido elevada convenientemente.

En tal caso, en vez de descender rápidamente la calle de Alcalá desde la de Peligros hasta la Cibeles, para subir luego á la Plaza de Toros, se iría desde dicha calle de Peligros á ésta en horizontal, ó por medio de suaves pendientes.

Y lo dicho respecto de la calle de Alcalá es aplicable á todas las transversales que concurren á la referida vaguada de la Castellana. Y lo es asimismo á las que le son paralelas, pues teniendo que acordar las rasantes de éstas con las de las transversales, que, como hemos manifestado, tienen grandes pendientes, precisa dárselas también á las expresadas vías paralelas.

Examinad, por ejemplo, la magnífica calle de Velázquez. Para enlazar con Goya, su rasante tiene que descender rápidamente.

Si en vez de haber atravesado la de Goya á la Castellana con la cota actual, lo hubiera hecho con otra cuatro metros más elevada, por ejemplo, dicha calle de Goya tendría magnífica rasante, y la de Velázquez la tendría también, pues no se vería obligada á descender para unirse á ella, perdiendo al efectuarlo sus buenas condiciones de vialidad y belleza.

Análogos perjuicios, aunque de muchísima menor importancia, han causado las rasantes de las vaguadas de López de Hoyos, Barquillo, Corredera, Pez, etc., que han contribuído, en unión de la de la Castellana, á que nuestra Corte no tenga ni las condiciones de vialidad ni las de belleza que hubiera tenido si sus vaguadas hubieran sido elevadas convenientemente.

Con lo dicho creo haber dado idea de la importancia de esta cuestión, que hasta ahora no ha sido tenida en cuenta en multitud de ocasiones.

En vista de todo lo manifestado, proponemos en este proyecto elevar las vaguadas cuanto hemos estimado necesario, debiendo ejecutarse, antes de llevar á cabo los trabajos necesarios para conseguir tal fin, la canalización ó canalizaciones precisas para recoger, no sólo las aguas de lluvia que por dichas vaguadas discurren actualmente, sino también las fecales y todas cuantas conducciones deban ir por su subsuelo. De esta suerte se evitarán las costosísimas obras que habría que realizar más tarde si se ejecutaran dichas canalizaciones después de hechos los terraplenes indispensables para elevar las referidas vaguadas.

Hay que tener en cuenta que una elevación muy grande de las vaguadas traería aparejado, no sólo el inconveniente de tener que ejecutar grandes terraplenes, cuya anchura en su base depende de la altura que se les dé y de la amplitud que se asigne á la calle ó paseo que sobre la vaguada de que se trate haya de situarse, sino también el que se origina, si tal elevación es excesiva, por las graves dificultades con que se tocaría al tratar de efectuar la cimentación de los edificios.

Para evitar casi por completo estos inconvenientes, que son, á mi ver, de orden secundario con relación á los que, según dejamos expuesto, crea la no modificación de las rasantes de las vaguadas, no sólo no proponemos elevar éstas de modo tal que fuera á ganarse la línea recta que determinaran los dos puntos que quisiéramos comunicar, sino que además proyectamos utilizar las zonas que resulten de terraplenarlas, para situar en ellas paseos ó calles en condiciones tales, que dichos inconvenientes se eviten casi por completo ó se atenúen al menos, de manera notable.

De la forma en que debe procederse para conseguir el referido fin, se ocupa la

BASE OCTAVA

DESTINO QUE DEBE DARSE Á LAS ZONAS OCUPADAS POR LOS TERRAPLENES QUE SE SITÚEN SOBRE LAS VAGUADAS

Sobre las zonas formadas por los terraplenes que se ejecuten sobre las vaguadas, deben situarse calles, paseos, parques ó jardines, cuyo ancho se determinará de modo que las líneas de fachada de los edificios que las limiten, tengan tal situación que no sea preciso hacer cimentaciones muy costosas.

Que conviene situar sobre toda vaguada, una vez canalizada y terraplenada, una calle, paseo ó jardín, es, á mi ver, evidente, pues las superficies á que el terraplenado de las vaguadas den lugar no serán, en modo alguno, aprovechables en buenas condiciones para edificar sobre ellas, á causa de las excavaciones que sería preciso practicar en terrenos echadizos y de la gran cantidad de fábricas que habría necesidad de construir para cimentar los edificios que sobre dichas superficies se construyeran.

Precisa, pues, aprovechar las indicadas superficies para instalar vías, paseos, parques ó jardines, pues para este fin, no sólo no presentan inconveniente alguno, sino que, por el contrario, tienen las mejores condiciones, pues en ellas progresará más el arbolado, que se desarrolla mejor y más rápidamente en terrenos de esta clase.

Es asimismo conveniente que el ancho de las vías que sobre dichas zonas se sitúen, sea por

lo menos, el que determinen los límites del terraplén ejecutado sobre la vaguada, y que el eje de dicho terraplén coincida, en lo posible, con el de la calle.

Tal conveniencia se hace patente observando que en tal caso las líneas de fachada coincidirán con las expresadas límites del terraplén. De esta suerte no habrá necesidad alguna de practicar costosas excavaciones, ni aun para los muros de fachada, no resultando, por consiguiente, aumento alguno en el costo de las cimentaciones á causa de haber efectuado el referido terraplén.

También conviene, á fin de no crear dificultades á la edificación en las vías transversales á las vaguadas, que las calles que sobre las expresadas vaguadas se sitúen sean lo más anchas posible, pues de esta suerte, como la cota máxima del terraplén que servirá de base á dichas calles, se hallará situada en la línea intersección de las dos vertientes, decreciendo á medida que se aleja de esta línea, tanto menor será la del terraplén que sea preciso construir en la transversal cuanto más anchura tenga la vía situada sobre la vaguada, pues más lejos de la referida línea se encontrarán los terraplenes y menor cota, por consiguiente, tendrá el de la expresada calle transversal.

Además, cuando la calle situada sobre una vaguada sea de gran amplitud, no traerán aparejadas las inflexiones de éstas, dificultad alguna para las edificaciones que en ella se construyan, pues aunque las líneas de fachada no puedan seguir dichas inflexiones, quedarán aun fuera de la parte en que se ha llevado á cabo el vertido de tierras.

Dicha anchura debe, pues, á ser posible, estar en relación directa con la cota del terraplén y las vertientes de las laderas, pues cuanto mayor sea la cota y menor la inclinación, mayor será la anchura del relleno, y, por consiguiente, mayor deberá ser la de la calle que sobre él se sitúe.

Las alturas de los terraplenes y desmontes deberán ser tales que ninguna calle alcance, á ser posible, pendientes superiores á las que, según su importancia, se les asignó en la base 6.^a de este capítulo.

Atendiendo á las razones expuestas, se ha trazado, dándola una anchura de 50 metros, la vía límite que corre, por el lado Este, sobre el arroyo Abroñigal.

Dicha vía, que será la reguladora de la circulación convergente que, de los pueblos limítrofes, afluía á esta Corte, servirá, al par que de marco, por así decirlo, al futuro Madrid, para proporcionar fácil acceso entre sí, por sus extremos, á todos los núcleos habitados que en su periferia se construyan.

BASE NOVENA

ALTURA DE LOS EDIFICIOS

La altura de los edificios en el extrarradio, medida en la vertical que pase por el centro de sus fachadas, no deberá ser mayor que la mitad de la anchura de las calles en que se edifiquen, no debiendo, en ningún caso, exceder de 25 metros.

* * *

En la base 3.^a, relativa á la amplitud que debe darse á las urbanizaciones periféricas, vimos

que eran elementos indispensables para las buenas condiciones higiénicas de una ciudad, la abundancia de la luz en sus calles y la facilidad para la renovación del aire en sus viviendas.

Y siendo indiscutiblemente la altura de los edificios uno de los elementos que más influyen para que dichas condiciones se cumplan ó no, de ella vamos á ocuparnos.

Una gran altura de las edificaciones con relación al ancho de las calles, hará á éstas sombrías e impedirá que el aire, circulando libremente, ventile en la forma debida, las viviendas en ellas encalvadas.

Conviene, pues, desde el punto de vista del soleamiento y ventilación, que las edificaciones sean poco elevadas; pero tal condición trae aparejado el inconveniente de que entonces no es posible dotarlas de muchos pisos.

En tal caso, como los terrenos en el interior de las grandes urbes suelen pagarse á precios fabulosos, resulta que los alquileres tienen que ser muy elevados, dificultando esta circunstancia aun más la vida, harto difícil ya.

Existen, por lo tanto, como casi siempre ocurre, intereses antagónicos á que es preciso atender.

Para tener en cuenta estos intereses encontrados, es necesario dar á los edificios la mayor altura que sea compatible con las condiciones higiénicas que la ciencia prescribe.

Dicha altura debe ser tal, según se acordó en los Congresos de Higiene de Marsella de 1906 y en el segundo de Ginebra, ya citado, que no impida que las fachadas de las viviendas estén expuestas todos los días algunas horas á la acción directa de los rayos solares, desde su base á su parte superior.

Debe asimismo la edificación de uno de los lados de la calle no impedir la perfecta renovación del aire en los edificios situados en el otro.

Dedúcese de lo expuesto que la referida altura debe guardar relación con la anchura de la calle.

Y debe asimismo estar relacionada con la latitud del lugar, pues á una mayor latitud corresponde una mayor oblicuidad de los rayos solares, y, por consiguiente, una mayor zona de sombra para idénticas alturas de los edificios, lo que exige, para igualdad de las de las demás condiciones, que éstos tengan tanta menor altura cuanto mayor sea la latitud del sitio en que se hallen construidos.

Así, por ejemplo, según manifiesta Arnould en la pág. 1.214 de sus *Nouveaux Elements d'Hygiène*, en la ciudad de Lyon, que está situada á los 45°, 45' y 45" de latitud Norte, la altura de los edificios en las calles mejor orientadas que tengan anchuras de 24'38 metros, deberá ser de 20'50 metros, si se quiere que sus fachadas estén bañadas completamente por el sol, durante tres horas, en los días más cortos del año.

En Madrid, cuya latitud es menor, 40°, 24' y 56", se conseguiría tal resultado, aun en el día más corto del año, en calles de la anchura indicada (24'38 metros), orientadas, según el meridiano, con edificios de 20 metros de altura.

Pero para conseguirlo, si las calles estuvieran situadas en dirección Este á Oeste, sería preciso que la referida altura fuera inferior á 12 metros, es decir, algo menor que la mitad de la anchura de la calle.

Tal conclusión está de acuerdo con los cuadros formados por el célebre Profesor alemán Vost, para determinar la relación entre la altura de las casas y la anchura de las calles, según la orientación de éstas y la latitud del lugar en que se hallen situadas.

Según dichos cuadros, para latitudes de 40° , la relación entre la anchura de las calles y la altura de los edificios, debe ser igual á $1'97$, cuando aquéllas estén orientadas de Este á Oeste.

Y como nuestra Corte se halla situada á $40^{\circ}, 24', 56''$ de latitud Norte, según ya hemos manifestado, y recibe, por consiguiente, con mayor oblicuidad los rayos solares que si estuvieraemplazada á los 40° , dedúcese que para cumplirse en ella el mencionado precepto higiénico es preciso que la altura de los edificios sea algo inferior á la mitad del ancho de la vía en que se hallen emplazados.

También está de acuerdo tal conclusión con lo que manifiesta el Sr. Gallego Ramos en la página 410 de su ya citada obra *Saneamiento de poblaciones*, en la que se lee: «Hay muchos higienistas que exigen que la altura de las casas sea la mitad del ancho de las calles», si se quiere asegurar por lo menos dos horas de soleamiento en todas las viviendas, y estar, por consiguiente, á cubierto del distinto ángulo que forman los rayos solares con el plano horizontal en las diferentes estaciones del año.

Que las calles tengan una anchura doble que la altura de las casas, es el ideal higiénico á que debe tenderse, pero al que es difícil llegar en el interior de las poblaciones, á causa de lo que su realización encarecería las viviendas y la estrechez de la generalidad de sus vías.

Indudablemente, teniendo en cuenta la imposibilidad de lograr dicho ideal en el interior de las urbes, en Alemania, una orden de 1882 no limita la altura de los edificios á la mitad de la anchura de las calles, sino que prescribe para todo el Imperio «que la altura de las casas no ha de exceder del ancho de las calles, ni pasar nunca de 20 metros, fijando en cinco el máximo de los pisos, incluyendo las guardillas».

Y sin duda también por lo dicho, la mayoría de los higienistas, según manifiesta Arnould en la pág. 1.215 de su ya citada obra, se limita á pedir lo mismo que prescribe dicha disposición alemana: que la altura de las casas sea siempre inferior á la anchura de la calle en que se hallen emplazadas.

Pero sí puede admitirse que los edificios lleguen á tener altura igual á la anchura de la calle sobre que tengan fachada, para evitar los graves inconvenientes que en el interior de las poblaciones presenta el logro del ideal higiénico que prescribe que la referida altura sea á lo sumo la mitad de ancho de la calle; no deben en modo alguno tolerarse mayores alturas que las que indica dicho ideal, cuando de la urbanización de sus alrededores se trata, pues en estos es absolutamente necesario imponerle por las razones que luego veremos, sobre todo si la expresada urbanización se va á llevar á cabo en ciudades cuya latitud excede de 40° , en las que la oblicuidad de los rayos solares exige su cumplimiento, si ha de atenderse debidamente á los preceptos de la higiene.

Son dichas razones las siguientes:

1.^a Según demostramos en la base 3.^a de este capítulo, en las referidas urbanizaciones periféricas es en las que precisa exista más luz y aire, y, por consiguiente, donde la altura de los edificios debe ser un mínimo.

2.^a Porque teniendo los terrenos de dichos alrededores precios ínfimos, comparados con los del interior de la población, no es tan necesario, desde el punto de vista económico, que los edificios que en ellos se construyan tengan gran número de pisos.

3.^a Porque, generalmente, como en esta clase de urbanizaciones se proponen grandes anchuras para las calles, no sólo por cuantas razones expusimos en la citada base 3.^a, sino porque el

poco costo de los terrenos hace que pueda resolverse el problema en estas condiciones sin grandes sacrificios pecuniarios, resulta que aun sin la expresada limitación, impuesta para lograr el ideal higiénico, no alcanzarán las edificaciones, en la mayoría de los casos, altura superior á la mitad de las anchuras de las calles, no originándose, por consiguiente, perjuicio alguno económico á los dueños de aquéllos, con el logro de dicho ideal (1).

4.^a Porque así como en el interior de las poblaciones, es difícil evitar una gran densidad de población, á causa de las inmensas actividades industrial y comercial que se concentran generalmente en reducidos espacios, es fácil y absolutamente necesario impedir este hecho en sus alrededores, tendiendo eficazmente á tal resultado la prohibición de dar altura mayor á los edificios de la que prescribe dicho ideal higiénico, pues con la expresada prohibición se limita el número de pisos que éstos pueden tener, y, por consiguiente, las grandes aglomeraciones humanas sobre pequeñas superficies.

5.^a Porque estableciendo dicha limitación, los propietarios, por su propia voluntad, proyectarán, en los polígonos cuya urbanización les corresponde, vías amplias para poder dar mayor altura á los edificios.

Por estas razones, entendemos que la máxima altura que debe autorizarse para las viviendas que se construyen en el Extrarradio es la de la mitad de la anchura de la vía en que se hallen encavadas, y que dicha altura no debe ser, en ningún caso, superior á 25 metros.

Esto no obstante, cuando los edificios se hallen remetidos más de cinco metros con relación á la alineación aprobada, podrá autorizarse que, para determinar la altura de los edificios, se sume á la mitad de la anchura de la calle, la mitad de la longitud de lo que se hallen retirados de la línea oficial, no debiendo exceder dicha altura en ningún caso, como ya hemos dicho, de 25 metros (2).

BASE DÉCIMA

CONVENIENCIA DE QUE TODOS LOS EJES DE LAS VÍAS QUE AFLUYAN Á LAS PLAZAS SE CRUCEN EN EL CENTRO DE ELLAS

A fin de contribuir á que existan grandiosidad y perspectivas en la urbanización proyectada, se procurará que los ejes de todas las vías que afluyan á cada una de las plazas, se crucen en los respectivos centros de estas.

La simple enunciación de esta Base, hace ver la conveniencia de cumplirla.

Cuando la prescripción en ella contenida no se ha tenido en cuenta, la colocación en una plaza de un monumento cualquiera, es un verdadero problema que no puede jamás resolverse

(1) Las anchuras que en este plan se proponen para las calles oficiales, son de 100, 70, 40 y 30 metros.

(2) He tratado aquí la cuestión relativa á la altura que deben tener los edificios, por estar ésta intimamente relacionada con la anchura de las calles, y, por consecuencia, con las condiciones en que debe de llevarse á cabo la urbanización. Si no fuera así la hubiera dejado para que hubiera sido resuelta cuando se redacten las Ordenanzas Municipales, que para el término municipal ordenaron hacer la legislación de Ensache de 1876 y sus disposiciones reglamentarias y concordantes.

Tales Ordenanzas serán completamente indispensables, cuando para el expresado término municipal, se apruebe un plan de urbanización.

En dichas Ordenanzas, por lo que se refiere á las construcciones, entre otros extremos, deberán tratarse los relativos á superficie mínimas de los solares edificables, amplitud de los patios, altura de los pisos, fachada mínima de las construcciones, etcétera, etc.

satisfactoriamente; pues si queda centrado con relación á una vía ó á la plaza en que se sitúa, queda descentrado con relación á las demás calles afluentes.

Y siendo lo frecuente promediar las diferencias y colocar el monumento más ó menos distanciado de todos los ejes, resulta que, generalmente, no queda bien con relación á ninguno.

Por el contrario, cuando los ejes de las vías concurren al centro de la plaza, el problema no existe; pues en tal caso, un monumento cualquiera que se sitúe tomando como centro el punto de cruce indicado, tiene magníficas perspectivas desde todas las vías concurrentes á ella, dando grandiosidad, regularidad y hermosura á la urbanización.

Por otra parte, las plazas en que esta condición se ha cumplido, además de romper, como lo hacen todas, la monotonía que presentan las largas vías, sirven como de puntos de referencia; pues si en sus centros se sitúan monumentos que presenten fachadas diferentes á las vías que á ellas afluyen, al ir por una de estas vías, sin fatigar la atención, se hace uno cargo del sitio en que se encuentra.

Y si en lugar de situar un monumento se instala en el centro de la plaza una gran farola, con ella se iluminará no sólo la plaza, sino también la parte próxima de cuantas vías concurren á la misma, consiguiéndose con dicha instalación, no sólo esta ventaja, sino también las ya manifestadas de dar aspecto grandioso, bello y fantástico á la urbanización y de servir para orientarse, sin que para ello intervenga ni siquiera la voluntad.



SEGUNDA PARTE

**Datos sobre superficies, longitudes y latitudes relativas al proyecto
y descripción de éste.**

ESTADO DE ALMERIA

ESTADO DE ALMERIA

CAPÍTULO VII

Datos sobre superficies, longitudes y latitudes relativas al proyecto.

La superficie comprendida dentro del circuito que limita la urbanización proyectada (planos números 1, 2 y 3) (1), formado por la línea exterior del paseo límite, la parte de la carretera de Extremadura, situada entre el expresado circuito y el río Manzanares, y este río, hasta su encuentro, cerca de la Puerta de Hierro, con dicho circuito límite, es de 53.035.006'75 metros cuadrados, ó sea 5.303 hectáreas, 50 áreas y 6 centíreas, según puede comprobarse en el citado plano número 3, en el que se han dibujado en rojo los triángulos que han servido para determinar la expresada superficie, y en el cuadro que en dicho plano aparece, en el que se detallan las áreas de los expresados triángulos y la suma de éstas.

El circuito constituido por la arista exterior del paseo de Ronda del Ensanche (planos números 1, 2 y 3, ya citados) y el mencionado río, encierra una superficie de 25.423.930'75 metros cuadrados, ó sean 2.542 hectáreas, 39 áreas y 30 centíreas, según también se especifica en el citado plano número 3, en el que se han dibujado en negro los triángulos relativos á esta superficie, y en el cuadro correspondiente á los mismos, que aparece en el mencionado plano.

La superficie comprendida entre ambos circuitos, diferencia de las dos anteriormente mencionadas, que se ha dibujado en carmín en el tan citado plano núm. 3, mide, pues, 27.611.076 metros cuadrados, equivalentes á 2.761 hectáreas, 10 áreas y 76 centíreas.

Como la superficie que ocupaban Madrid y su Ensanche, según el plan del Ingeniero D. Carlos María de Castro, era de 2.294 hectáreas, resulta que la parte cuya urbanización vamos á estudiar, excede en más de 467 hectáreas á la que hoy existe urbanizada con arreglo á un plan previamente aprobado.

Se estudia también en este proyecto, según más adelante detallaremos, la manera de urbanizar algunas superficies enclavadas en el actual Ensanche, que precisa utilizar para acordar las vías de éste con las futuras del Extrarradio.

Y se proponen asimismo las variantes, que en escaso número de calles del referido Ensanche y paseo de Ronda de éste, creemos deben hacerse para resolver el problema de urbanización del Extrarradio en buenas condiciones. Estas nuevas urbanizaciones y variantes del Ensanche de Madrid serán descritas más adelante, debiendo aplicarse á su realización la ley que rige para éste, por cuyo motivo, sólo desde el punto de vista técnico las estudiaremos. Por tal razón no aparecen las superficies de las calles á que afectan las mencionadas urbanizaciones y variantes en el estado indicador de las superficies de las vías y plazas que se proyectan, que figura con el número 4 de los apéndices de este libro, ni por consiguiente, se tendrán tampoco en cuenta al

(1) De estos planos, el núm. 1, según ya manifestamos en la pág. 16, está dibujado en escala mitad del correspondiente que aparece en el proyecto original; el núm. 2 es resumen de los números 2 y 2' que figuran en el mismo, y el núm. 3 una reducción á la mitad del análogo que se acompaña en el tan repetido proyecto original.

hacer, en el lugar oportuno, el cálculo de lo que costaría adquirir todos los terrenos que son necesarios para realizar el plan de urbanización de que nos ocupamos.

Las 2.761 hectáreas, 10 áreas y 76 centiáreas, comprendidas entre los dos mencionados circuitos, de cuya urbanización se ocupa este plan, se descomponen en la siguiente forma, según se justifica en el plano núm. 2 y apéndice núm. 4, en los que se detallan las longitudes, latitudes y superficies de todas las parcelas que las integran:

	Metros cuadrados.	Hectáreas.	Áreas.	Centiáreas.	Centésimas de centiárea.
Superficies ocupadas por las vías y plazas que se proyectan y partes de las carreteras comprendidas entre los dos mencionados circuitos que se conservan.....	4.747.009'65	474	70	09	65
Superficie ocupada por dehesas y parques	4.664.595'00	466	45	95	»
Superficie ocupada por las Necrópolis del Este, Oeste, parcelas que las rodean y pradera de San Isidro	4.340.425'00	434	04	25	»
Superficie total ocupada por las parcelas edificables y las calles que habrán de urbanizar á su costa los propietarios, y ceder, una vez hecho esto, al Excmo. Ayuntamiento (1)....	13.859.046'35	1.385	90	46	35
TOTALES	27.611.076'00	2.761	10	76	00

Como las parcelas relativas á las dehesas y parques son todas ellas, puede decirse, propiedad del Estado ó Municipio y las referentes á los cementerios que no pertenecen ya á éste, sería preciso adquirirlas, independientemente del plan de urbanización del Extrarradio, si como es indispensable han de existir ambas Necrópolis y cumplir con las condiciones que aconseja la higiene; resulta que, prescindiendo de las parcelas que el Estado, Provincia ó Municipio deban comprar para la instalación de edificios públicos, juegos al aire libre, casas para empleados de corto sueldo y obreros, etc., etc.; la superficie que éste habrá de expropiar para la realización del presente plan, es, en números redondos, de 444 hectáreas, teniendo en cuenta que de las 474 que en total miden todas las vías del Extrarradio, 30, también en números redondos, son ya propiedad del Estado, por estar ocupadas por carreteras pertenecientes al mismo.

Los perímetros de los circuitos envolventes mencionados al principio de este capítulo, miden, respectivamente, 34.772 y 20.997 metros.

La longitud total de las vías proyectadas para el Extrarradio es de 71.240 metros, según puede verse detalladamente en el apéndice núm. 5. El ancho mínimo admitido para éstas, es el de 30 metros, y el máximo, que es con el que se proyecta la Gran Vía-Parque, de 100.

En todo cruce de calles, se proyectan grandes chaflanes, cuya longitud mínima es de 12 metros.

Las plazas tienen como radio mínimo 50 metros, habiendo proyectado la generalidad de ellas con 100 metros de radio.

(1) Como aproximadamente en urbanizaciones llevadas á cabo en aceptables condiciones, la superficie ocupada por las vías públicas, plazas, etc., es la tercera parte de la total á que éstas afectan, resulta que los propietarios, de aplicarse las ideas expuestas en este plan, teniendo en cuenta que las vías generales que limitan dichas parcelas habrán de ser urbanizadas por el Excmo. Ayuntamiento; tendrán que urbanizar á su costa, para ceder luego á dicho Ayuntamiento, una extensión superficial, de unas 400 hectáreas. Ahora bien, como la superficie ocupada por las vías oficiales contenidas en el presente plan, que habrá de urbanizar el referido Ayuntamiento, es de 444, se deduce que éste y los propietarios tendrán que urbanizar superficies casi análogas.

CAPÍTULO VIII

Descripción del proyecto.

Aunque ya indicamos en el capítulo III los documentos que deben integrar los planes generales de urbanización de los alrededores de las grandes urbes, y el orden seguido para proceder al estudio de los que debía contener el relativo á Madrid, creemos oportuno detallarlos aquí, para que haya mayor facilidad en el estudio de este proyecto.

Son éstos los siguientes:

1.^º La presente Memoria descriptiva, que consta de 11 capítulos y una conclusión, conteniendo, además, los perfiles transversales de las calles y siete apéndices que tratan, respectivamente: el primero, de los distintos circuitos que ha tenido Madrid representados en un plano; el segundo, de los vientos reinantes en dicha Villa durante un período de treinta y cinco años; el tercero, de las ideas económicas que se proponen en este plan para su realización; el cuarto, de las longitudes, latitudes y superficies de las vías y glorietas, dehesas, parques, Necrópolis, etc., que figuran en este proyecto; el quinto, de las pendientes y longitudes de las vías que aparecen en el expresado proyecto; el sexto, de un anteproyecto de ley para los Extrarradios, y el séptimo, del informe emitido por la Junta consultiva respecto al plan que nos ocupa.

2.^º Un dibujo conteniendo plano general de Madrid y del terreno que va á ser objeto de urbanización con el emplazamiento de las vías proyectadas.

3.^º Plano indicador de las longitudes, latitudes y superficies de las mencionadas vías, y de las áreas de las Necrópolis, parques y jardines.

4.^º Plano de alineaciones y rasantes de dichas vías.

5.^º Plano indicador de las longitudes de los perímetros envolventes del Ensanche, Extrarradio y de las áreas totales de éste y del Interior y Ensanche reunidos.

6.^º Una carpeta que figura con el núm. 1, conteniendo los planos de replanteo de las vías y plazas que figuran en el proyecto.

7.^º Una segunda carpeta que lleva el núm. 2, en que aparecen los perfiles longitudinales de la Gran Vía-Parque.

8.^º Otra que aparece con el núm. 3, que contiene los perfiles longitudinales del paseo límite.

9.^º Otra que tiene el núm. 4, en que figuran los perfiles, también longitudinales, de las vías radiales y todas las demás del plan, con exclusión de los de la Gran Vía-Parque y paseo límite (1).

El objeto de cada uno de dichos documentos ha sido ya indicado en el mencionado capítulo III, por lo que aquí nada añadiremos sobre este punto.

A pesar de que en los documentos mencionados hay sobrados elementos de juicio (aun habiéndose prescindido de escribir este capítulo), para hacerse cargo de la posibilidad de ejecutar el plan á que se refieren en buenas condiciones, y de las razones que sirvieron para determinar

(1) Como ya hemos indicado en el capítulo III y por los motivos que en él se expusieron, no aparecen en este libro los documentos 6.^º, 7.^º, 8.^º y 9.^º, hallándose refundidos en uno sólo, los números 8 y 4.

el trazado, anchos y rasantes de las vías que en él aparecen; vamos, sin embargo, para mayor claridad, á exponer á continuación algunos detalles relativos á dichos extremos, empezando por hacer las siguientes:

INDICACIONES GENERALES

PRIMERA

RASANTES Á QUE SE HA DADO PREFERENCIA

Para el cálculo de rasantes, se ha dado preferencia á las de la Gran Vía-Parque, de 100 metros de anchura que habrá de circundar á Madrid, y á las del paseo límite, que coincide con aquéllas, desde su encuentro con la prolongación del paseo de María Cristina, hasta su terminación en la carretera de Extremadura.

SEGUNDA

DATOS QUE SE HAN TENIDO EN CUENTA AL ESTUDIAR LAS PLANTAS Y RASANTES DE LAS VÍAS PROYECTADAS

Al hacer el estudio de las plantas y rasantes de las nuevas vías se han tenido en cuenta las de las ya existentes en el Extrarradio y Ensanche; las de las vías férreas que cruzan aquél, y las de las edificaciones de importancia que conviene conservar, procurando, con las nuevas vías, mejorar las condiciones de todos los elementos de riqueza pública enumerados.

TERCERA

PASEO DE RONDA DEL ENSANCHE

El trazado de este paseo, que se ha dibujado en negro en los planos números 1 y 2, es el propuesto por la Junta consultiva de Obras del Excmo. Ayuntamiento de esta Corte en 22 de Diciembre de 1904; no apareciendo en dichos planos lo propuesto por ésta para dicho paseo en la parte de él que bordea al Manzanares, porque el trazado que se le dé en este sitio dependerá directamente de la forma en que se proyecte la canalización del expresado río, á la cual habrá también de supeditarse el de las vías y plazas que afluyan ó se sitúen en las inmediaciones del mismo.

CUARTA

PLATILLOS EN LOS ENCUENTROS DE LAS VÍAS

Se proyectan platillos horizontales en todos los encuentros de vías, con excepción de aque-

illos en que éstas cruzan á la Gran Vía-Parque y al paseo límite. Dicha vía y paseo no tendrán otros platillos horizontales, á fin de que presenten perspectivas, que los situados en sus cambios de dirección y en sus glorietas.

QUINTA

PLANO DE COMPARACIÓN ELEGIDO

Todas las ordenadas en color negro que aparecen en el plano núm. 2, así como las relativas á las curvas de nivel que se han dibujado en los demás planos, son las correspondientes á las alturas de cada punto ó curva sobre el nivel medio del mar Mediterráneo en Alicante, cuyo plano de comparación es el adoptado por el Instituto Geográfico y Estadístico.

SEXTA

ARROYO DEL ABROÑIGAL

Conforme con lo expuesto en la base 7.^a del cap. VI, suponemos que el arroyo del Abroñigal ha sido cubierto y terraplenado convenientemente.

SÉPTIMA

CARRETERAS DEL ESTADO APROBADAS QUE AFECTAN AL EXTRARRADIO

Existen actualmente, según los antecedentes que hemos podido recoger, dos proyectos aprobados de carreteras del Estado que afectan al Extrarradio:

El uno, es el relativo á la construcción de la carretera de tercer orden, que tiene por objeto poner en comunicación la de Andalucía con las de Francia y Castilla.

El trazado de esta carretera (planos números 1 y 2) se desarrolla desde el puente de la Princesa por el paseo de Ronda, hasta el ferrocarril de Circunvalación en que se desvía á la derecha de dicho paseo y atravesando el ferrocarril de Madrid, Zaragoza y Alicante y la calle del Pacífico, entra otra vez en el citado paseo de Ronda frente á la huerta del Sr. Marqués de Perales, siguiendo por dicho paseo y por la calle de Cartagena hasta la de López de Hoyos, desde donde discurre al Norte de la acequia de riego del Este, entrando en la calle de Salamanca para llegar á la carretera de Francia, desde la que continúa á través de la dehesa de la Villa hasta Puerta de Hierro. Esta carretera construida en la parte ocupada por la calle de Cartagena y al Oeste de la carretera de Francia, corta en malas condiciones muchas vías de las proyectadas para el Extrarradio y parcelas edificables, dificultando, por tanto, el buen desarrollo de este plan. Por tal causa no deben ejecutarse los trayectos de la misma no construidos, y debe prescindirse del ya ejecutado, comprendido entre la carretera de Francia y el paseo de la Dirección del Canal, pues el fin principal perseguido con la total ejecución de dicha carretera, que es la comunicación entre las de Irún y de Castilla, queda asegurado en mejores condiciones, aun prescindiendo de los trozos mencionados, por medio del paseo de Ronda hasta la Castellana, la prolongación de ésta y la Gran Vía-Parque, ó bien por un itinerario cualquiera que se siga por las calles que en este

plan se proponen, que, desde luego, tendrán mejores rasantes que las de la carretera proyectada por el Estado.

El otro proyecto de carretera aprobado, es el que tiene por objeto unir la carretera de Chamartín con la de Irún. Dicha carretera, se encuentra construida en la parte que en el plano número 2 aparece dibujada de línea llena.

Toda esta parte se encuentra dentro de la manzana 13, 11, 23, 185 y podría conservarse, como vía particular, dentro de la citada manzana, si así conviniera á los propietarios de la misma.

Para mayor claridad en la descripción del proyecto que vamos á hacer, dividiremos éste en las cuatro zonas que detallamos al examinar, en el cap. IV, las condiciones del terreno sobre que se encuentran situados Madrid y su término municipal, ocupándonos primeramente de la

ZONA NORTE

ELEMENTOS DE JUICIO QUE SE HAN TENIDO EN CUENTA AL PROYECTAR LAS VÍAS DE ESTA ZONA

Existen en esta zona (planos números 1 y 2) como elementos que deben tenerse en cuenta, á tenor de lo que dijimos en la segunda de las indicaciones generales que acabamos de exponer; la carretera de Francia, que la atraviesa en dirección Norte-Sur, cuya planta y rasante actuales es necesario conservar por ser carretera del Estado de primer orden, existir en ella multitud de edificaciones, algunas importantes, y tener rasantes aceptables; la conducción de aguas del Lozoya á Madrid, que no puede variar, sobre la que está emplazado el paseo de la Dirección del Canal de Isabel II, que debe continuar siendo vía pública; la calle de López Hoyos, cuya rasante general, aunque se hagan en dicha vía algunas modificaciones parciales, es preciso conservar, por unir dos puntos de cota fija, que son, el paseo de la Castellana y el barrio de la Prosperidad; el Asilo de la Paloma, á cuya rasante y planta es preciso sujetar las de las vías que le afecten, por ser edificio municipal de excepcional importancia, al que conviene dotar de rápidos y fáciles accesos que le una con el centro de la población; la carretera de circunvalación, que pasa por delante de dicho Asilo; y, por último, el paseo de Ronda, ya urbanizado en parte, en el que se hallan emplazados tan importantes edificios como el Asilo de Santa Adela al Oeste de la glorieta de los Cuatro Caminos, y el de Obreros Ancianos, al Este de la mencionada glorieta.

Expuesto lo anterior, vamos á ocuparnos de la

DESCRIPCIÓN DE LAS PLANTAS Y RASANTES DE LAS VÍAS PROYECTADAS EN ESTA ZONA

PASEO LÍMITE

Su anchura, que es de 50 metros, se halla distribuida en la forma que se indica para las vías de dicha latitud, en los perfiles transversales que van al final de este libro.

Compónese el citado paseo, en la parte de él enclavada en la zona Norte (plano núm. 2), de una alineación recta de 2.250 metros que arranca de la glorieta 10, situada en la Puerta de Hierro, y termina en la glorieta 19 (1).

Tiene esta alineación una pendiente 0'0492 metros, habiéndose rebajado la cota de su punto de origen en la Puerta de Hierro 0'24 metros, y conservando la negra para la rasante en el punto 19 (2).

Tal cota negra se conserva para que la siguiente alineación de este paseo, que tiene una longitud de 1.530 metros hasta el encuentro con la glorieta 21, situada sobre la carretera de Francia, tenga una pendiente de 0'0132 metros, cuya pendiente permite que las calles que afluyen á dicha alineación en los puntos 165 y 166, posean rasantes aceptables con solo cotas de terraplén de 0'06 y 3'34 metros, respectivamente.

Para la mejor distribución de la pendiente de los trozos comprendidos entre las glorietas 10—19 y 19—21, podría haberse calculado en la 19 una cota de desmonte de 20 metros, que reduciría á 0'04 la pendiente de la rasante de la glorieta 10 á la 19, y haría que la comprendida entre las 19—21 fuera de 0'026 metros; pero esta solución, aparte del gran movimiento de tierras que supondría para esta vía, introduciría para la calle 165—27 una pendiente de 0'07 y de 0'11 metros en la 19—26; pendientes que son completamente inadmisibles.

Además, estando situada la glorieta 19 en una media ladera de bastante inclinación, las cotas de desmonte en el centro suponen movimientos de tierra mucho mas importantes en su parte Sur que es la que corresponde á las fachadas de las parcelas edificables.

El último trozo de este paseo situado en la zona de que nos ocupamos, es su tercera alineación 21—12.

Esta alineación tiene tres rasantes distintas, porque la rasante única de 21 á 12, que conservando las cotas negras de estos puntos sería de 0'014 metros, hubiera impuesto para su ejecución un gran movimiento de tierras, con grandes cotas de desmonte.

La primera de dichas rasantes que va desde la glorieta 21 á la 23, tiene 445 metros de longitud y 0'0026 de pendiente.

La segunda, que desde la glorieta 23, conduce al punto 168, tiene una longitud de 1.035 metros y una pendiente de 0'0019.

Y la tercera, del punto 168 á la glorieta 12, mide 1.360 metros, con pendiente de 0'0268.

GRAN VÍA-PARQUE

Su anchura es de 100 metros.

La distribución de esta anchura puede verse en los citados perfiles transversales.

Se proyecta esta vía, en la zona de que tratamos, con dos alineaciones:

La primera, que es paralela á la que tiene el paseo de Ronda, del Ensanche, en la parte de él, situada en la zona que nos ocupa, se extiende desde el punto 6 en la glorieta de la Puerta de Hierro, hasta el punto 7'.

(1) Siempre que para determinar la longitud de una rasante se designe una glorieta, se supone que dicha longitud empieza ó acaba en la línea que limita la glorieta, cuya rasante es siempre horizontal.

(2) Aunque en los proyectos de carreteras, vías férreas, etc., las pendientes ascendentes, siguiendo la dirección de aquéllas de su origen á su final, se denominan *rampas*, y *pendientes* cuando siguiendo dicha dirección son descendentes; en este trabajo, para evitar las confusiones que podrían nacer de no saber dónde tiene su origen la calle ó plaza de cuya rasante se trate, hemos dado á unas y otras el nombre genérico de *pendientes*, bastando examinar las cotas rojas del plano núm. 2 para hacerse cargo del sentido de éstas.

La segunda está comprendida entre los puntos 7' y 24, correspondiendo sólo á la zona Norte la parte de ella, situada entre el citado punto 7' y el 169.

La primera alineación citada, tiene varias rasantes:

Una, la situada entre la glorieta 6 y el punto 16, en la parte de esta vía no dedicada á la edificación; alcanza una pendiente de 0'05 en 1.980 metros, no siendo posible reducir dicha pendiente á causa de que, si al citado punto 16 le asignáramos una cota de obra en desmonte mayor de la que le hemos dado, 5'69 metros; no sólo tendríramos que efectuar colosales desmontes (dada la longitud de esta rasante, habría que aumentar dicha cota, nada menos que 19'80 metros, para conseguir reducirla al 4 por 100), sino que además, haríamos inadmisible la pendiente de la rasante siguiente, 16—1, de 565 metros de longitud, que afecta ya á parcelas edificables, y que es de 0'277 no variando la citada cota de 5'69 metros, que hemos asignado en este proyecto al referido punto 16.

La tercera rasante de la alineación que nos ocupa, empieza en el punto 1 y termina en el 163. Tiene esta rasante, que es horizontal, una longitud de 150 metros.

Cerca del citado punto 1, se halla situado el acueducto de Amaniel, obra de fábrica de bastante importancia, construida en la conducción de aguas del Lozoya á Madrid para salvar una hondonada del terreno muy marcada.

Dicho punto 1, tiene por ordenada roja la misma que tiene la parte superior del mencionado acueducto y como el punto 163, á 150 metros de él, tiene asimismo igual cota, se da lugar en este sitio, en la Gran Vía-Parque, á una rasante horizontal de 150 metros.

Si hubiéramos adoptado para cota del tan repetido punto, el fondo de la hondonada, hubiera sido necesario hacer un gran desmonte para el platillo de la Gran Vía-Parque 1-163, que, en todo caso, debe ser horizontal por ser el encuentro de tres calles, y otro, también importante, para acordar la rasante del paseo de la Dirección del Canal de Isabel II con la Gran Vía-Parque, quedando, además, en malas condiciones para la edificación las parcelas colindantes con estos trozos de la Gran Vía-Parque y del citado paseo.

Es de observar que, aceptando la cota asignada al punto 1, los terraplenes del trozo de la Gran Vía-Parque, comprendido entre dicho punto y el 163, y de la parte 1-16 del expresado paseo, á que dará lugar el relleno de la depresión comprendida entre dichos trozos de las expresadas vías, no serán de gran consideración por encontrarse la parte superior del acueducto á poca distancia de las laderas de la hondonada, que si bien es profunda, es, en cambio, muy estrecha.

La cuarta variación de rasante de la alineación, tiene su origen en la glorieta 163 y su fin en la 7, de cota fija, situada sobre la carretera de Francia. Mide esta rasante 585 metros y su pendiente es de 0'0098.

La parte de la alineación en cuestión, comprendida entre las glorietas 7 y 11, que forma su quinta variación de rasante, mide 865 metros y tiene una pendiente de 0'0132.

El citado punto 11, está situado en el centro de la glorieta de 100 metros, proyectada en el cruce de la Gran Vía-Parque que venimos describiendo, con la prolongación del paseo de la Castellana. Tiene este punto, que se halla en una hondonada, una cota de obra de 3'90 en terraplén.

Los dos últimos trozos de esta primera alineación recta de la Gran Vía-Parque, comprendidos el uno, entre las glorietas 11 y 13, y el otro entre las 13 y 7' tienen respectivamente, longitudes de 460 y 385 metros, y pendientes de 0'0087 y 0'0155.

De la segunda alineación de esta Gran Vía-Parque que conduce de la glorieta 7' á la 170, sólo la parte 7' — 169, como ya dijimos, está emplazada en esta zona. Sin embargo, como la rasante

de dicha alineación es única, á su totalidad vamos á referirnos. Tiene dicha rasante una longitud de 770 metros y una pendiente de 0'01 en el supuesto de conservar, como lo hacemos, la cota que hoy tiene el expresado punto 170, situado sobre la prolongación de la calle de López de Hoyos.

VÍAS RADIALES Y SECUNDARIAS

Todas las rasantes de las calles radiales y secundarias, tienen ya definidas las ordenadas rojas en su encuentro con el paseo límite y la vía-parque central de 100 metros, cuyas cotas rojas han sido primeramente determinadas, teniendo en cuenta sus condiciones particulares y su enlace con dichas vías radiales y secundarias.

Aunque las longitudes, latitudes, superficies y pendientes de todas las vías que aparecen en el estudio que nos ocupa, se hallan detalladas en el tan citado plano núm. 2 y en los apéndices números 4 y 5 de esta Memoria; dada la importancia de las vías radiales y secundarias enclavadas en la zona que estamos describiendo, vamos á reseñarlas á continuación, bastando lanzar una mirada al referido plano núm. 2, para hacerse cargo de la necesidad ó conveniencia de la existencia de dichas vías.

**

Las calles de 30 metros de ancho, 19-26 y 165-27, tienen por objeto aislar, en unión con el paseo límite y la Gran Vía-Parque, el Asilo de la Paloma. Sus longitudes son respectivamente 315 y 490 metros, teniendo la primera una pendiente de 0'037 y la segunda de 0'0293.

El paseo de la Dirección del Canal, situado sobre la conducción de las aguas del Lozoya á Madrid, queda convertido en calle de 30 metros. A partir del paseo de Ronda en el punto 5, tiene dicho paseo de la Dirección del Canal, una rasante cuya longitud es de 650 metros hasta la glorieta primera situada sobre la Gran Vía-Parque, y cuya pendiente es de 0'0002: á continuación, en 200 metros, existe otra rasante, con pendiente de 0'0166 en el trozo 1—162: en este punto cambia de dirección, teniendo en 240 metros una pendiente de 0'028 en la parte 162 29 y desde este punto al 166, en el paseo límite, en 620 metros, otra de 0'0334.

Se une la plaza rectangular proyectada frente al Asilo de la Paloma, con la glorieta de los Cuatro Caminos, por medio de una calle de 30 metros de ancho. La distancia entre esta glorieta y la 163 del paseo central es de 700 metros, con una pendiente de 0'004; desde esta última glorieta 163 á la 162 existe una longitud de 200 metros y una pendiente de 0'0166; teniendo esta calle un último trozo, 162—36, de 330 metros de longitud y pendiente de 0'014.

La citada glorieta rectangular del Asilo de la Paloma, se une con la carretera de Francia por una calle cuyo eje es paralelo á la fachada Sur del indicado Asilo. El trozo 27—29 de esta calle, de 330 metros, tiene una pendiente de 0'0001; y el último trozo, 29—164, de 770 metros, una pendiente de 0'0008, estando este último punto 164 situado en la carretera de Francia que se conserva con sus actuales alineaciones y rasantes.

La prolongación de la calle de Ponzano, desde el paseo de Ronda á la glorieta 21 del paseo límite, se compone del trozo 167—9, de 570 metros de longitud, con pendiente de 0'0114, y del 9—21, de 1.030 metros y pendiente de 0'0152.

La prolongación de la Castellana, de 80 metros de latitud, tiene dos trozos: uno, 3—11,

de 475 metros de longitud, que va del paseo de Ronda al paseo-parque, con una pendiente de 0'0379, y otro que desde este último punto conduce al punto 23 situado sobre el paseo límite. Tiene este trozo 11-23, una longitud de 785 metros y una pendiente de 0'0266 (1).

La prolongación de la calle de Serrano, empieza en la glorieta 2, situada en el paseo de Ronda, y acaba en el paseo límite, en el punto 185: el primer trozo, 2—13, tiene una longitud de 490 metros, con una pendiente de 0'024, y el segundo, 13—185, una longitud de 675 metros y pendiente de 0'222.

Para unir las glorietas 7' y 12, existe una calle de 1.220 metros, con una pendiente de 0'0233.

De la glorieta 7', y paralela á la prolongación de Serrano, existe la calle 7'—168, con 475 metros de longitud y pendiente de 0'0168.

La calle de 50 metros de ancho que une el Asilo de la Paloma con la glorieta 160 del Parque del Oeste, tiene los siguientes trozos: el 14—16, con una longitud de 510 metros y una pendiente de 0'0443; el 16—22, con una longitud de 480 metros y pendiente de 0'0521; el 22—161, de 550 metros de longitud y pendiente de 0'0291, y el último trozo, 161—160, con 490 metros de longitud y pendiente de 0'0510.

La calle prolongación del paseo de Ronda, 2—169, del mismo ancho que éste, y de 830 metros de longitud, tiene una pendiente de 0'006.

La prolongación de la calle de López de Hoyos, de 40 metros de ancho, tiene su origen en el punto 183 del paseo de Ronda, y consta de tres trozos:

Uno, el 183—170, con 670 metros de longitud y pendiente de 0'0258; otro, el 170—171, de 520 metros de distancia y de 0'02 de pendiente; y, por último, el 171—12, de 540 metros de longitud y 0'0085 de pendiente.

MODIFICACIONES QUE SE INTRODUCEN EN EL PLANO DEL ENSANCHE QUE AFECTAN Á ESTA ZONA

Son éstas la prolongación hacia el Oeste, hasta la plaza 22, de la alineación 169—5 del paseo de Ronda, para formar en dicho punto, cruce del referido paseo y la Gran Vía de acceso al Asilo de la Paloma, la mencionada plaza 22, la formación de las manzanas del Ensanche, que en esta parte aparecen dibujadas en rojo; la desviación hacia el Noroeste, convirtiendo en una sola las tres alineaciones propuestas por la Junta consultiva de Obras del Excmo. Ayuntamiento, con objeto de evitar el cruce de dicho paseo con la línea del ferrocarril del Norte; la regularización y ensanche de la glorieta de Cuatro Caminos; las variaciones en las manzanas que impone el proyecto de prolongación de la Castellana; la modificación de la plaza proyectada por dicha Junta en el punto 2, y las que lleva aparejadas en las manzanas á que afecta, el hecho de dar 40 metros de anchura á la calle de López de Hoyos y prolongar en recta su final hasta la Castellana.

ZONA ESTE

ELEMENTOS DE JUICIO QUE SE HAN TENIDO EN CUENTA AL PROYECTAR LAS VÍAS DE ESTA ZONA

Son elementos que se han tenido en cuenta al proyectar las calles de esta zona; la vía férrea

(1) La planta de la prolongación de la Castellana, que aparece en el presente plan, es la proyectada, con anterioridad á este trabajo, por el competente Ingeniero Director de Parques y Jardines de esta Corte, Sr. Rodríguez, el distinguido Arquitecto municipal, Sr. Aranda y el que suscribe

de Madrid á Arganda; la prolongación, fuera ya del paseo de Ronda del Ensanche, de la calle del Pacífico (carretera de Madrid á Castellón); la prolongación de la de Alcalá (carretera de Madrid á la Junquera); la parte de la barriada de la Prosperidad emplazada en esta zona; las barriadas de la Guindalera, Madrid Moderno (en que se halla situada la importantísima fundación Caldeiro); la colonia Oriental; la Necrópolis del Este; los barrios del Marqués de Zafra, del Porvenir del Artesano y de la Elipa.

DESCRIPCIÓN DE LAS PLANTAS Y RASANTES DE LAS VÍAS PROYECTADAS EN ESTA ZONA

PASEO LÍMITE

Conserva la misma anchura de 50 metros que tenía en la zona Norte, y tiene en la zona que nos ocupa, dos alineaciones:

Una, que partiendo del punto 12, termina en el 30, en que se sitúa una glorieta en la confluencia de esta vía con la calle de O'Donnell, y otra, que arrancando de dicho punto 30 conduce al 25, en que esta vía, á causa de la estrechez de la zona comprendida entre el paseo de Ronda del Ensanche y el límite del término municipal, se confunde con la Gran Vía-Parque formando una sola calle.

La primera alineación mencionada tiene dos rasantes:

Una, la que conduce de la glorieta 12 á la 29, tiene de longitud 1.940 metros con pendiente de 0'0177.

La otra va de la glorieta 29 á la 30, con 1.150 metros de longitud y pendiente de 0'0119.

La segunda alineación de glorietas 30 á 25, tiene una sola rasante, de 1.235 metros de longitud y pendiente de 0'0176.

Al Este del trozo 29—30 de la primera de las alineaciones mencionadas, se extienden los terrenos anejos á la Necrópolis del Este, que proponemos se destinen á parque, que sirva de zona de aislamiento de dicha Necrópolis.

Asimismo, por lo quebrado del terreno, para aislar aun mejor la mencionada Necrópolis, y por la carencia de superficies destinadas á arbolado en esta zona Este, proponemos se dedique también á parque, la parcela que en el plano núm. 1 aparece dibujada en verde, al Oeste de dicho trozo 29—30.

Para el fácil acceso á la susodicha Necrópolis, se han proyectado las vías que aparecen en los tan mencionados planos números 1 y 2.

GRAN VÍA-PARQUE

La anchura de 100 metros que dijimos tenía al ocuparnos de ella en la zona Norte, la conserva tanto en esta zona, como en la Sur.

Desde el punto 170, que es el último de esta vía de que tratamos al ocuparnos de la descripción de las calles de la expresa zona Norte, hasta la glorieta 24, situada en la calle de Alcalá, la alineación 7'—170, se prolonga dando lugar á dos rasantes diferentes; 170—178 y 178 á la glorieta 24 que tienen, respectivamente, 630 y 980 metros de longitud y pendientes de 0'0190 y 0'0437.

Ha habido necesidad de quebrar la rasante en el punto 178 con una cota de 2'30 metros en

desmonte, porque si bien es cierto que si hubiéramos querido obtener una sola desde la glorieta 170 á la 24, habría resultado con una pendiente de 0'0278, mejor que la de 0'0437 que tiene el segundo trozo de los dos en que la hemos dividido; en cambio, hubiera sido preciso efectuar un gran desmonte en el punto 178, alterando de esta manera toda la barriada de la Guindalera. Además, si bien es verdad que las rasantes de las calles que, partiendo de este trozo de la Gran Vía-Parque van al paseo límite, hubieran tenido pendientes más suaves; en cambio, las que desde el expresado trozo conducen al paseo de Ronda del Ensanche, hubieran sido mayores, y en igualdad de condiciones se ha preferido mejorar las que están más cerca de este paseo, por estar más próximas al centro de la Ciudad.

Con la solución adoptada, es preciso hacer en el punto 179 un terraplén de 9'90 metros, el cual es conveniente, por encontrarse dicho punto en el fondo de una hondonada importante.

Desde el punto 24 al 25 hay una sola alineación en la Gran Vía-Parque, paralela al paseo de Ronda del Ensanche.

Desde luego hubiera podido dársele á esta alineación una rasante única de 0'017 de pendiente, á no ser por el paso obligado del ferrocarril de Arganda, el cual debe atravesar esta vía por medio de un paso inferior. Por esta razón se ha dividido esta alineación en tres rasantes: la primera, de la glorieta 24 al punto 44', de 545 metros de longitud, con una pendiente de 0'0125, la segunda, desde el punto 44' al 44, de 895 metros, con una pendiente de 0'0102, en cuyo punto 44 se tiene un terraplén de 5 metros, que permite el paso del ferrocarril, y la tercera y última, desde el punto 44 á la glorieta 25, de 755 metros de longitud y pendiente de 0'0462. Esta pendiente, que es un poco elevada, está determinada ya por el paso obligado del ferrocarril y la cota en terraplén de 6'40 metros, que conviene dar en el punto 25, situado en la margen derecha del Abroñigal, por las razones que dijimos en la base 7.^a del cap. VI, al tratar de las vaguadas. La última alineación de esta zona de la Gran Vía-Parque, conduce de la glorieta 25 á la 31, con una longitud de 1.150 metros y una pendiente de 0'0164. Este punto 31, que coincide con el puente sobre el Abroñigal, de la carretera de Madrid á Castellón, se ha elevado 1'85 metros.

VÍAS RADIALES Y SECUNDARIAS

De igual manera que para la zona Norte, las rasantes de todas las demás calles de esta zona quedan determinadas por las que tienen el paseo límite y la Gran Vía-Parque, estando detalladas, tanto sus pendientes como sus longitudes y latitudes, así como las superficies de las calles á que se refieren, en el plano núm. 2 y en los ya citados apéndices números 4 y 5; por lo que, teniendo en cuenta que son menos importantes que las análogas de la zona Norte, que describimos al ocuparnos de ésta, y con el fin de no fatigar más la atención del lector, omitimos aquí hacer su reseña.

ENCUENTROS DEL FERROCARRIL DE ARGANDA CON EL PASEO DE RONDA DEL ENSANCHE, LA GRAN VÍA-PARQUE Y EL PASEO LÍMITE

Dicho ferrocarril, según puede verse en el tan citado plano núm. 2, cruza al paseo de Ronda del Ensanche y á la Gran Vía-Parque, por debajo, es decir, con pasos inferiores, y al paseo límite con paso á nivel.

Justifican las soluciones mencionadas, teniendo en cuenta que, desarrollándose la línea del

citado ferrocarril en pendiente desde su estación hasta el puente por donde atraviesa el arroyo Abroñigal, á través de la ladera que determina la bajada rápida que existe entre el paseo de Ronda y la Gran Vía-Parque, es necesario que estas dos vías atraviesen á la línea, superiormente, porque de otra forma, sería preciso darlas pendientes fuertes é inadmisibles.

La calle, pues, por la que discurre el citado ferrocarril, irá en zanja abierta, hasta que la profundidad de ésta, permita á la línea ir en túnel, teniendo dos pasos inferiores, uno al cruzar el paseo de Ronda del Ensanche y otro en su encuentro con la Gran Vía-Parque.

El paseo límite puede tener una cota igual á la del ferrocarril de Arganda en su cruce con éste, dando lugar así á un paso á nivel, que es aceptable en dicho paseo límite, no sólo para evitar los grandes desmontes ó terraplenes que en éste había que ejecutar, según que se quisiera dar al ferrocarril paso inferior ó superior, sino también porque el pequeño tráfico de esta línea y el poco tránsito que tendrá en esta parte el paseo límite, harán que tal paso á nivel no produzca los peligros, pérdidas de tiempo é incomodidades que causarían si la línea férrea tuviera gran importancia y mucho movimiento el paseo.

MODIFICACIONES QUE SE INTRODUCEN EN EL PLANO DEL ENSANCHE
QUE AFECTAN Á ESTA ZONA

Se reducen dichas modificaciones, á que el paseo de Ronda sea recto en el trozo que une las dos plazoletas 27 y 93, situadas respectivamente en las intersecciones de dicho paseo, con la prolongación del de Reina Cristina y con la nueva vía 40-31, que hemos juzgado indispensable trazar para establecer rápida comunicación entre los barrios Norte y Noroeste de la Corte, con la carretera de Madrid á Castellón; á las que el trazado de dichas vías trae aparejadas en las manzanas del Ensanche á quienes afectan; á una ligera variación de la calle de Cabanilles, para que desemboque en buenas condiciones en la plaza 93; á la formación de una gran plaza en la estación de Arganda y de otra semicircular, que está unida á ésta, delante de la puerta del parque, llamada de Granada.

Todas las modificaciones mencionadas y las que de menos importancia aparecen en los tan repetidos planos números 1 y 2, se justifican sin necesidad de más extensas explicaciones, con sólo ojear los expresados planos.

ZONA SUR

ELEMENTOS DE JUICIO QUE SE HAN TENIDO EN CUENTA AL PROYECTAR
LAS VÍAS DE ESTA ZONA

Existen como datos principales que se han tenido en cuenta al hacer el estudio de esta zona, los ferrocarriles y carreteras que la cruzan que son: ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante; de Circunvalación; de Madrid á Cáceres y Portugal; á San Martín de Valdeiglesias (hoy abandonado) y á Villa del Prado, carreteras, de Madrid á Castellón, á Cádiz, á Toledo, á Fuenlabrada y á Extremadura.

DESCRIPCIÓN DE LAS PLANTAS Y RASANTES DE LAS VÍAS PROYECTADAS EN ESTA ZONA

GRAN VÍA-PARQUE

En esta zona, siguen formando una sola vía el paseo límite y la Gran vía-Parque, que se unieron al encontrarse ambas con la prolongación del paseo de María Cristina, debiendo continuar de igual manera en esta parte, no sólo por lo extrecha que en ella es la faja comprendida entre el Manzanares y el término municipal, sino también, porque, existiendo ya otra vía envolvente, que es la formada por la carretera de Andalucía, el camino alto de San Isidro y la carretera del mismo nombre, y, debiendo, además, situarse en esta zona la Necrópolis del Oeste, no sería útil ni posible emplazarlas separadamente.

Tiene en la zona Sur la Gran Vía-Parque, tres alineaciones, determinadas por los puntos 31-50 50-113 y 113-114.

La primera de estas alineaciones la forman dos rasantes: la una, que conduce de la glorieta 31 á la 48; tiene una longitud de 2.165 metros y una pendiente de 0'0120: la otra, en la que se proyecta un puente sobre el Manzanares que comunique las glorietas 48 y 50, tiene una longitud de 250 metros, con pendiente nula. Dichos puntos 31 y 48, se han elevado, respectivamente, sobre la margen izquierda del Abroñigal y derecha del río Manzanares, 1'85 y 4'85 metros, á fin de poder emplazar el mencionado puente en buenas condiciones.

Las cotas en terraplén de los expresados puntos 31 y 48, no ha sido posible hacerlas mayores como era lógico, por estar ambos en una vaguada, á fin de evitar la elevación de la rasante entre ellos comprendida, pues teniendo que cruzar la línea férrea de Madrid, Zaragoza y Alicante al paseo de Ronda del Ensanche, en paso superior y en igual forma á la Gran Vía-Párque; por las razones que más adelante expondremos, cuanto más eleváramos las cotas de dichos puntos, mayores serían los terraplenes á ejecutar en la referida línea férrea para que ésta ganara la rasante por ellos determinada.

La segunda de las alineaciones citadas la integran cuatro rasantes:

La primera, que va de la glorieta 50 al punto 193, tiene una pendiente de 0'039 en 400 metros.

El punto 193 está situado sobre la carretera de Andalucía, debiendo conservar su cota: antes de este punto, atraviesa al paseo límite el ferrocarril de Madrid á Cáceres y Portugal, en paso á nivel.

El punto 51, sobre la carretera de Toledo, es un punto obligado para la Gran Vía-Parque, no habiéndose podido dar una rasante única, del 193 al 51, porque, siendo esta en dicho caso, de 0'0140, hubiera resultado un desmonte exagerado en la expresada vía. Por tal razón, se han proyectado dos rasantes.

La primera, que constituye la segunda de esta alineación, es la 193-192, de 735 metros, con una inclinación de 0'0257, más fuerte que hubiera sido la de la pendiente única que hemos indicado, pero que en vez de exigir, como aquella, un desmonte de 16'00 metros en el punto 192, sólo impone en dicho punto uno de 7'50.

La segunda de las rasantes de este trozo, que es la tercera de la alineación que nos ocupa, 192-51, tiene una longitud de 1.100 metros y una pendiente de 0'0068, que exige un desmonte de 12'25 metros en el punto 78.

La cuarta y última rasante de esta alineación, 51-113, tiene 930 metros de longitud y 0'0205 de pendiente.

La tercera alineación de la Gran Vía-Parque, en esta zona, tiene una rasante única entre las glorietas 113-114, con pendiente de 0'0046, en 2.260 metros.

Los centros de dichas glorietas, se hallan, respectivamente, sobre las carreteras de Fuenlabrada y Extremadura.

Esta rasante única produce, para el paseo límite, un movimiento de tierras de relativa pequeña importancia, teniendo un desmonte mínimo de 4'55 en el ángulo Sur de la Necrópolis y un máximo de 11'80 en el ángulo Oeste de la misma.

Entre el punto 189 y la glorieta Q, pasa el ferrocarril de Villa del Prado, con cota suficientemente baja para poder construir un paso inferior.

VÍAS RADIALES Y SECUNDARIAS

Las rasantes de las demás calles, quedan definidas por las del paseo de Ronda del Ensanche, la Gran Vía-Parque, la carretera de Andalucía y la carrera de San Isidro. Tanto las plantas de dichas calles, como sus rasantes, longitudes, latitudes y superficies, aparecen detalladas en el plano núm. 2 y apéndices números 4 y 5, por cuya razón, y la de no alargar y hacer más pesada esta Memoria, á dichos documentos remitimos al lector (1).

ENCUENTRO DE LAS VÍAS EMPLAZADAS EN ESTA ZONA CON LOS FERROCARRILES DE MADRID Á ZARAGOZA Y Á ALICANTE, CIRCUNVALACIÓN, MADRID Á CÁCERES Y PORTUGAL, SAN MARTÍN DE VALDEIGLESIAS Y VILLA DEL PRADO

El paseo de Ronda del Ensanche, atraviesa casi normalmente el ferrocarril de Madrid, Zaragoza y Alicante, dos veces en igual forma al de Circunvalación, y una oblicuamente al de Madrid á Cáceres y Portugal.

Las líneas férreas mencionadas, tienen terraplenes de consideración en sus cruces con el citado paseo, excepto la del de Circunvalación, al Sur del punto 55, cuyo terraplén es de pequeña importancia.

Los pasos á nivel con el expresado paseo, deben proscribirse, en absoluto, por el gran tráfico de las líneas que le cruzan, así como por la gran importancia que tendrá en esta parte el referido paseo.

Los pasos superiores del paseo de Ronda, con los ferrocarriles citados, originarían grandes terraplenes en el mencionado paseo, y pondrían en condiciones desventajosas para la construcción á las parcelas que le son colindantes, dificultando además la ejecución del mismo, para la que se necesitaría hacer enormes movimientos de tierras.

La única solución aceptable para cruzar este paseo, es, pues, la de pasos inferiores del mismo ó superiores para los ferrocarriles, que á la ventaja ya dicha de ser escaso el movimiento de tierras que hay que hacer por ir las líneas de éstos en terraplén según hemos manifestado, une la también importante de facilitar la explotación de los ferrocarriles, que se veri-

(1) La planta de la glorieta 70, que aparece dibujada en esta zona, en el citado plano núm. 2, ha sido tomada del bien pensado estudio que, para mejorar este cruce de vías y sus inmediaciones, fué hecho por el reputado Arquitecto Sr. Albiñana.

fica, en tal caso, sin dejarse sentir los inconvenientes que en ciudades populosas se ha visto tienen los pasos interiores de las vías férreas.

Por las mismas razones expuestas, el ferrocarril de Madrid, Zaragoza y Alicante, tendrá paso superior sobre el paseo límite, en el trozo comprendido entre las glorietas 31-48, y el ferrocarril de Madrid á Cáceres y Portugal, sobre la prolongación de la calle de Embajadores. Este mismo ferrocarril atraviesa con paso á nivel á la Gran Vía-Parque entre la glorieta 50 y el punto 193.

Esta solución la imponen las proximidades del referido punto 193, al cruce del mencionado ferrocarril con la Gran Vía-Parque, y de ésta, el puente por el que la línea férrea salva el Manzanares, pues, si convirtiéramos dicho paso á nivel en paso inferior ó superior, no pudiéndose ganar en tan pequeñas distancias como las que median entre el cruce y dicho punto 193, situado sobre la carretera de Andalucía, y el citado puente y la Gran Vía-Parque, las diferencias de nivel á que una ú otra solución darían lugar, sería necesario hacer grandes variaciones en las rasantes de la carretera y de la vía férrea.

Por otra parte, como las parcelas colindantes con este trozo 50-193 de la Gran Vía-Parque, no se destinan á la edificación, sino á jardines, y el tráfico producido por la carretera de Andalucía no se verifica por él, el establecimiento del referido paso á nivel, no tendrá los graves inconvenientes á que daría lugar, si dicha parte de la alineación mencionada de la Gran Vía-Parque, hubiera de tener un gran movimiento.

En el ferrocarril de San Martín de Valdeiglesias, que se encuentra hoy abandonado, se han estudiado dos pasos á nivel: uno, en su cruce con la carretera de Andalucía, y otro, en su encuentro con la calle 119-78.

Además, se proyecta en esta línea férrea, un paso superior sobre la Gran Vía-Parque, por ir la mencionada línea en desmonte de escasa consideración en las inmediaciones de la expresada Gran Vía, y tener ésta, en el citado punto 78, próximo al cruce, un desmonte de 12'25 metros á causa de estar situado este punto en una elevación grande del terreno.

Los pasos á nivel mencionados, aun en el no probable caso de ponerse en explotación este ferrocarril, no tendrían graves inconvenientes, dada la poca importancia del mismo.

El ferrocarril de la Villa del Prado, para salvar el desnivel desde el Manzanares á los altos de Carabanchel, se desarrolla, conservándose constantemente por el fondo de una vaguada, la cual es atravesada por todas las vías que se proyectan en esta zona, con grandes terraplenes, y, por lo tanto, todos los pasos de este ferrocarril son inferiores.

MODIFICACIONES QUE SE INTRODUCEN EN EL PLANO DEL ENSANCHE QUE AFECTAN Á ESTA ZONA

No se proponen en esta zona más variaciones al plano del Ensanche, que la prolongación de la calle de Guadalete; la formación de una plaza en el final del paseo de las Delicias; el ensanche del camino que conduce, desde dicho final, al puente de la Princesa, que ya aparecen en el proyecto de reforma de Madrid hecho por la Junta consultiva de Obras del Excmo. Ayuntamiento, que lleva fecha de 22 de Diciembre de 1904; el establecimiento de una glorieta en el cruce de la calle de Méndez Alvaro y el paseo de Ronda del Ensanche; la prolongación del paseo del Canal, estableciendo en él un puente que salve el Manzanares; la prolongación y regularización de la vía, que, partiendo del camino de los Pontones, conduce al pontón de San Isidro (también pro-

puesta por dicha Junta); y la regularización del paseo de los Melancólicos, que, por el paseo Imperial, facilita el acceso desde la calle de Segovia á dicho pontón.

Basta lanzar una ojeada á los planos números 1 y 2, para hacerse cargo de la necesidad de estas pequeñas modificaciones, que tienen por objeto multiplicar y facilitar las comunicaciones entre el Ensanche y el Extrarradio; necesidad no sentida cuando se proyectó la urbanización de aquél, y que se echa de ver ya hoy y se impondrá aún más, en cuanto se proceda á la del Extrarradio.

ZONA OESTE

Está ocupada toda ella por la Casa de Campo; y por lo que afecta al Extrarradio, en la actualidad no es indispensable su urbanización, por las razones que expusimos en la página 20 de esta Memoria.

Sin embargo, creemos oportuno indicar, que como acertadamente, á nuestro juicio, propuso en 22 de Diciembre de 1904 la Junta consultiva de Obras del Excmo. Ayuntamiento, una vez hecha la canalización del Manzanares, y en todo caso, si ésta no se llevara á cabo, debe construirse siguiendo la orilla izquierda del expresado río, tanto en esta zona como en la Sur, una vía que une los dos extremos del paseo del Ensanche en que aparece interrumpido en los planos números 1 y 2 que figuran en este proyecto.

De esta suerte, nuestra Corte tendrá un verdadero y completo camino de cintura, que envolvería su centro y actual ensanche.

Mas tarde, cuando los desarrollos que Madrid experimente, impongan la necesidad de urbanizar esta zona, debe asimismo, en primer término, prolongarse la Gran Vía-Parque confundida, en las zonas Este y Sur con el paseo límite, á través de la actual Casa de Campo, desde la carretera de Extremadura hasta la Puerta de Hierro, contando entonces Madrid con dos caminos de cintura; el envolvente del actual casco y Ensanche, y el que limitaría la total superficie urbanizada con arreglo á un plan previamente estudiado.

* *

Con lo expuesto pudiera dar por terminada esta Memoria; pero conocedor, por experiencia, de las mil dificultades administrativas y técnicas con que se tropieza al llevar á vías de hecho los ensanches urbanos, y los grandes perjuicios que, en mi opinión, se causan al procomún y á los propietarios, al hacerlos en la forma que se está llevando á cabo el relativo al plan de Ensanche de esta Corte; he creído de mi deber exponer en la *Tercera Parte* de esta Memoria la forma en que, á mi juicio, deben proceder en esta clase de cuestiones el Estado, los Ayuntamientos y los propietarios, á fin de evitar las indicadas dificultades y perjuicios.



TERCERA PARTE

**Modo de realizar el Estado, los Ayuntamientos y los propietarios los cometidos
que les corresponden en las urbanizaciones periféricas.**

CAPÍTULO IX

Forma en que el Estado debe proceder para facilitar la ejecución de los planes relativos á las urbanizaciones periféricas.

Para poder llevar á la práctica las urbanizaciones periféricas en las condiciones expuestas en la base 2.^a del cap. VI, y para facilitar la ejecución de las obras relativas á las mismas, es necesario, según en dicha base manifestamos, que el Estado dicte una ley y algunas disposiciones complementarias.

Dicha ley debe constar de dos partes esenciales:

Una, en que se especifiquen y determinen las condiciones en que deben llevarse á cabo las expropiaciones de las parcelas é inmuebles necesarios para la ejecución de este plan.

Y otra, á virtud de la cual se dote á los Municipios de los recursos indispensables para la adquisición de las mencionadas parcelas é inmuebles y para la realización de las obras proyectadas en el expresado plan.

En la primera de estas partes debería establecerse que todos cuantos terrenos é inmuebles fueran necesarios para el fin indicado en el párrafo anterior, se consideraran desde el día de la promulgación de la ley como ocupados legalmente.

Para proceder á la ocupación material de dichos terrenos é inmuebles, debería ordenar la referida ley que se citara con seis meses de antelación á los propietarios de aquéllos que vayan á ser ocupados, notificándoles de tal hecho y de las liquidaciones que para el pago de los mismos se hubieran realizado previamente.

Si los propietarios se hallaran conformes con dichas liquidaciones, se procederá á su debido tiempo, previo pago del precio estipulado, al otorgamiento de los correspondientes documentos de venta á favor del Ayuntamiento.

Si, por el contrario, algún propietario no estuviera conforme con la expresada liquidación, deberá presentar los documentos en que funde su disconformidad, para que, una vez examinados, pueda resolverse como se estime justo.

Caso de no conformarse el propietario con la resolución que se dicte, podrá alzarse de ella ante la Superioridad y ejercitar cuantos derechos le concedan las leyes para que el justiprecio sea, si así procede, rectificado; pero sin tener derecho á oponerse á la ocupación material de los terrenos objeto de la discusión, para verificar la cual bastará hacer el correspondiente depósito, á tenor de lo que dispone el art. 29 reformado de la vigente ley de Expropiación forzosa.

Para practicar las liquidaciones de que venimos ocupándonos, debería disponer dicha ley, que sirviera de base el amillaramiento, y, en su defecto, el líquido imponible correspondiente á cada finca durante el quinquenio anterior al año en que se promulgase la referida ley.

Si se tratase de un inmueble que por su naturaleza no esté amillarado ni tenga señalada

riqueza imponible, se hará la liquidación aplicando al inmueble objeto de la misma, los precios que para los inmuebles vecinos ríjan al ser aprobada la ley que nos ocupa (1).

Las partidas que arrojaran las liquidaciones practicadas con tales elementos de juicio, deberían ser aumentadas con otras en concepto de afección, cuando la parte expropiada de la parcela excediera, por ejemplo, del tercio de la total superficie de ésta, pues en caso contrario, hertas ventajas obtendría el propietario con el aumento de valor que sus terrenos habrían de adquirir á virtud de los trabajos que á costa del Municipio fueran á llevarse á cabo.

Las referidas partidas por concepto de afección deberían ir creciendo, desde que la superficie expropiada excediera de la expresada tercera parte, hasta que la expropiación afectara de tal suerte á la parcela que no quedara en ella solar edificable, en cuyo caso la partida en concepto de afección debería ser un máximo.

En este último caso y en el de la expropiación de edificios á los que no estuvieran unidas parcelas edificables que fueran propiedad de los dueños de aquéllos, podría ordenar la ley que para el justiprecio se siguieran, si así lo deseaban dichos dueños, los procedimientos marcados en la general de expropiación forzosa.

Tal vez, si lo anteriormente expuesto quisiera aplicarse para toda obra de utilidad pública, podría objetarse que con tal modo de llevar á cabo las expropiaciones se atacaban los sagrados derechos de propiedad; pero aunque esto sería muy discutible, pues el Estado podría argüir que él no hacía más que tratar á los propietarios como éstos le habían tratado á él, valorando según sus propias declaraciones, en el caso presente en modo alguno cabe tal objeción, pues las obras de urbanización, á diferencia de otras, como son las de las carreteras, ferrocarriles, etc., convierten las tierras de pan llevar en solares, haciendo que centuplicue su valor, mientras que el paso de un ferrocarril, de una carretera, etc., no altera, en general, el valor de las tierras, que continúan en análogas condiciones á las que estaban antes de la ejecución de dichas obras.

Teniendo en cuenta lo dicho, los sagrados derechos de propiedad y los no menos sagrados de la utilidad pública, hemos propuesto se abone al propietario un tanto de afección, tanto mayor cuanto la parte expropiada sea más importante con relación á la superficie total de la parcela; y hemos propuesto la tasación ordinaria, la que se efectúa para todas las obras de utilidad pública, para el caso de que hubiera de expropiarse toda ella ó se tratara de edificios no rodeados de parcelas edificables propias de los dueños de aquéllos.

Á mi ver, de esta suerte, quedan á cubierto y completamente garantidos los derechos de los propietarios, que justo es perciban parte de los beneficios que lleva aparejada la urbanización.

Y quedan también á salvo las necesidades del bien público, pudiéndose llevar á cabo reformas que, si no se parte de tal base de distribución equitativa de beneficios, no se realizan ó se realizan mal, esterilizando todo noble esfuerzo á causa de los egoísmos de unos ó otros al querer acaparar para sí los inmensos aumentos de riqueza que lleva aparejada la ejecución de todo plan de urbanización bien meditado (2).

(1) Claro es que la aprobación de una ley basada en tales principios supone que las expropiaciones necesarias para la realización del plan se van á llevar á cabo en plazo brevísimo, pues si no, evidentemente, dicha ley no sería justa.

Y no sería justa, porque no es lógico ni racional que se tase un solar ó un inmueble por el valor que para él se dedujera por el amillaramiento ó líquido imponible que se le hubiera asignado cincuenta ó sesenta años antes, como sucedería aplicando la ley antedicha, sin limitación alguna de tiempo.

La ley, basada en las ideas expuestas, debe aplicarse, á mi juicio, para un plazo no mayor de seis ó ocho años.

Es, por otra parte, convenientísimo que así sea, pues como evidenciaremos en el capítulo siguiente, la adquisición simultánea de todos los solares ó inmuebles indispensables para la ejecución del plan de urbanización, es absolutamente necesaria, si la Municipalidad quiere llevarle á cabo en las debidas condiciones económicas.

(2) Si se juzgara que la aprobación de una ley, fundada en las indicadas ideas, habría de ser difícil de obtener ó exigir largo

La otra parte de la ley sería la creadora de los recursos necesarios para la realización de las obras de urbanización y para el pago de los terrenos é inmuebles expropiados.

Estos recursos, de manera análoga á los consignados en la ley ya promulgada para los Ensanche de Madrid y Barcelona, podrían consistir en dejar á favor de los Municipios que tales obras vayan á realizar, y *sólo para este fin*, durante un cierto número de años, el importe de las contribuciones que con un recargo determinado pagasen cuantos edificios se construyeran ó se hubieren construído en esta zona, y el del pago asimismo al Municipio de una pequeña cantidad por metro cuadrado de todos los solares enclavados en ella.

Asimismo, en la referida ley, ó por disposiciones complementarias, debería ordenarse:

Primer. La modificación del término municipal que exigiera la ejecución del plan.

Segundo. Que las partes de todas las vías, tanto del Estado como de la provincia, que estuvieran enclavadas en la zona á urbanizar, deberían—dado el estado precario del Erario municipal—continuar siendo mejoradas y conservadas por dichas entidades, de acuerdo con lo que disponen, para cuando los Municipios se hallen en dicha situación, las disposiciones segunda y quinta del art. 1.º de la ley de 11 de Abril de 1849, relativa á la reparación y conservación de las carreteras, en sus travesías por los pueblos (1).

Tercero. Que una vez aprobado el proyecto de urbanización que nos ocupa, se remitieran copias del plano relativo al mismo, á los diversos Ministerios y á la Diputación provincial, á fin de que indicaran los terrenos que hubieran de serles precisos para construir los edificios que entendieran ser necesarios para satisfacer necesidades públicas (2).

Cuarto. La creación, forma de estar constituida y de funcionar de una Junta, cuya principal misión fuera obviar cuantas dificultades pudieran presentarse, bien con relación á la forma en que deban proyectarse las urbanizaciones que en el interior de los polígonos incumbe llevar á cabo á los propietarios, ya sobre la manera en que éstos deben contribuir para poder realizar éstas; bien como consecuencia de las expropiaciones que fuera necesario hacer para ejecutar las obras á que diera lugar el proyecto, ya con motivo de la regularización de solares, etc., etc. (3).

Quinto. Que los propietarios á quienes afectara el plan, quedaban obligados á presentar al Ayuntamiento, en el plazo de un año (ó en el que se juzgare oportuno), á partir del día en que se publicara en la *Gaceta* la aprobación del proyecto, el estudio completo de alineaciones y rasantes para el interior de todos los polígonos determinados por las vías de carácter general.

Sexto. Que el Ayuntamiento quedaba facultado para hacer los proyectos de urbanización de aquellos polígonos, que en el plazo fijado en el apartado anterior, no hubieran sido presentados

tiempo su aprobación; como al ser aprobado este proyecto es necesario que simultáneamente se aprueben los preceptos legales que hayan de servir como de carriles para la marcha de su realización, se podría hacer lo que la Comisión ejecutiva de la municipal para la reforma del suelo y subsuelo de Madrid propuso en el dictamen que aparece al final de este libro con el núm. 6 de sus apéndices.

(1) Por Real orden de 20 de Marzo de 1865, y teniendo en cuenta el Real decreto de 19 de Julio de 1830 aprobando el Ensanche, é indudablemente—aunque la Real orden no lo menciona—la ley de «Travesías», ya citada, se ordenó al Ayuntamiento de Madrid, que mejorase y conservase la parte de todas las carreteras del Estado y la Provincia, enclavadas en la zona de Ensanche echando una nueva carga sobre el Municipio, agobiado ya por las mil obligaciones que sobre él pesan.

(2) De esta suerte, se evitarían los inconvenientes y perjuicios que se indicarán en el siguiente capítulo.

(3) Bien entendido que, para que los propietarios que tuvieran parcelas que resultaran lindantes con calles oficiales, no estuvieran en condiciones ventajosas respecto á aquellos que las poseyeran en el interior de los polígonos, dicha Junta debería imponer á los primeros, la obligación de contribuir proporcionalmente al valor de parcelas, al pago de los gastos que ocasionara la urbanización del polígono en que se hallaran enclavadas, y á la cesión, también en proporción del referido valor, de la parte alicuota de los terrenos que hubiera necesidad de ocupar para las vías interiores de los citados polígonos, debiendo pagar caso de no ocupar sus terrenos dichas vías, lo que en justicia procediera.

De ésta suerte, la ventaja obtenida por resultar lindantes sus parcelas con vías oficiales (á cuya ejecución no habían contribuido ni con cesión de terreno ni con sacrificio alguno de otro género, quedaría compensada con el mayor gasto á hacer para la urbanización del polígono en que se hallaran enclavadas.

al mismo por los respectivos propietarios, debiendo las edificaciones que en los expresados polígonos se situaran, colocarse en las alineaciones y rasantes que apareciesen en los mencionados proyectos hechos por el Ayuntamiento.

Séptimo. Que si hubiera ejecutadas, aprobadas ó en trámite para su aprobación algunas reformas urbanas, carreteras del Estado ó de la Provincia, que afectaran al plan de urbanización del Extrarradio de que nos ocupamos, deberán desaparecer en el transcurso del tiempo, las que estuvieran ya hechas, si no fueran compatibles con éste, y entenderse, para las que estén aprobadas ó se aprueben, que sus aprobaciones respectivas se han hecho ó hacen en cuanto las obras á que se refieran, no se opongan á la ejecución del presente plan, ó con la realización de éste, no se llenen los fines cuya consecución fueran objeto del proyecto ó proyectos parciales, aprobados ó que se aprobaran en lo sucesivo (1).

CAPÍTULO X

Forma en que los Ayuntamientos deben cumplir la misión que les corresponde al llevar á la práctica los planes aprobados para las urbanizaciones periféricas.

Según ya manifestamos al final de la Segunda Parte de esta Memoria, si no se procede en la forma debida, surgen, al ejecutar los planes de urbanización, grandes dificultades, que originan importantes pérdidas.

Y teniendo su origen las indicadas dificultades, en la manera de proceder los Ayuntamientos en las cuestiones administrativas y técnicas, á que da lugar la resolución de esta clase de problemas; de dicha manera de proceder, vamos á ocuparnos separadamente.

Sistema que deben seguir los Ayuntamientos en la cuestión relativa á la adquisición de las parcelas necesarias para la ejecución de este plan, y cantidad que sería necesario invertir para tal fin, si se resolviera dicha cuestión en la forma que se propone.

Nacen casi todas las dificultades y pérdidas, de que hemos hecho mención, de no haber adquirido de una sola vez, antes de empezar los trabajos de urbanización, cuantas parcelas é inmuebles son necesarios, no sólo para la instalación de todos los servicios urbanos, con inclusión de los indispensables para los edificios que el Municipio prevea puede necesitar instalar, sino también las que sean precisas para las dependencias que los diversos Ministerios, entiendan es conveniente situar en los lugares en que los ensanches van á tener lugar.

Como consecuencia de no haberse hecho á su debido tiempo tales adquisiciones, se ven en

(1) Considero de gran utilidad la disposición antedicha, porque habiendo en tramitación varios proyectos relativos á obras de las clases mencionadas, la mayoría de los cuales no tienen carácter general, y sí de reformas parciales, en las que, tal vez, no se habrán tenido en cuenta las conveniencias generales, no sólo se llenarán en muchos casos, al llevar á cabo el presente estudio, los fines con ellos perseguidos, sino que, además, no conociéndose al ser redactados dichos proyectos, la urbanización que habría de darse al Extrarradio, seguramente algunos de ellos, contendrán soluciones incompatibles, ó que harían defectuosas, las propuestas en este plan general.

el ensanche de Madrid multitud de anomalías que se achacan siempre, ó á mala fe de la administración municipal, ó á descuido é ineptitud de los encargados de los trabajos de urbanización.

Son dichas anomalías las siguientes:

Se observa á veces, por ejemplo, que mientras el final de una calle, en el que apenas hay edificaciones, se encuentra urbanizado; el principio de ella, en que existen multitud de viviendas, no lo está.

Otras veces, las calles se hallan urbanizadas en su principio y final, estando completamente abandonadas en su parte central.

Y otras, por fin, son sólo los trozos centrales de las calles los que están urbanizados.

Tal estado de cosas, no sólo produce justas censuras de los que no se explican tan anómalos hechos, sino las consiguientes pérdidas al procomún y á los propietarios.

Al procomún, porque la edificación no se desarrolla lo que es preciso ni en las condiciones debidas.

Y á los propietarios, porque los edificios situados en calles que se encuentran en dichas condiciones, sólo con gran depreciación logran alquilarlos.

Los expresados hechos motivan constantemente justas reclamaciones que, en la mayoría de los casos, no pueden tener satisfactoria solución á pesar de toda la buena voluntad, de toda la actividad y energía desplegada por los funcionarios que intervienen en esta clase de asuntos, pues depende su resolución de las facilidades que den los propietarios de los terrenos en que la urbanización haya de verificarse; propietarios que, en la generalidad de los casos, no siéndolo de las fincas enclavadas en las calles que sobre dichos terrenos habrán de construirse, no tienen, habitualmente, interés directo en que dichas urbanizaciones se verifiquen.

Y á veces ni aun de la voluntad de dichos dueños depende; pues en ocasiones son menores ó incapacitados, presentándose también, en tales casos, dificultades de orden legal difíciles y que requieren mucho tiempo para ser vencidas.

Pues bien, todas estas dificultades y cuantos trabajos realizan los empleados del Ensanche para darlas la solución que procede, hubieran podido evitarse adquiriendo previamente todas las parcelas é inmuebles necesarios para llevar á cabo dicho ensanche.

En tal caso, la urbanización podría realizarse racionalmente, comenzando los trabajos por el principio de las vías y atendiendo debidamente á las necesidades que la edificación creara.

La no adquisición á su debido tiempo de las parcelas que se juzguen necesarias para la construcción de los edificios del Estado, la Provincia ó el Municipio que se estime habrá necesidad de establecer en los lugares á que afecta la urbanización, da también lugar á largos expedientes de difícil resolución y que originan pérdidas é imperfecciones en la urbanización; pues no existiendo á veces, cuando van á construirse, solares suficientemente grandes para situarlos, precisa suprimir manzanas que figuran en los planes de urbanización, dándose lugar con ello á que ésta no sea perfecta, y á que se promuevan por los propietarios de los terrenos en que se suprimen, multitud de reclamaciones fundadas.

Mas con ser grandes todos los inconvenientes anteriormente detallados, son, á mi ver, casi insignificantes, con relación á las grandes pérdidas que se originan al procomún por no haberse adquirido á su debido tiempo las parcelas necesarias para todos los fines antedichos.

En efecto, las parcelas, según el procedimiento seguido en el ensanche de esta Corte, se van adquiriendo á medida que las necesidades de la urbanización lo van demandando.

Mas como dichas parcelas, que al promulgarse la ley de Ensanche eran tierras de pan llevar,

van convirtiéndose en solares, de tanto mayor valor cuanto más se urbaniza y construye, resulta que los sacrificios hechos por la Municipalidad al llevar á cabo las urbanizaciones, sirven, no sólo para beneficiar á los propietarios de los solares en que éstas se realizan, sino para que más tarde, cuando el Ayuntamiento tiene que adquirir á destiempo, las parcelas que debió comprar antes de empezar dichas urbanizaciones, valgan las mencionadas parcelas cantidades mucho mayores que las que valían antes de haberse comenzado las expresadas urbanizaciones.

Parcelas que al promulgarse dicha ley de Ensanche en 1876, hubiera podido adquirir el Municipio, á razón de 50 ó 60 céntimos el pie cuadrado, le cuestan hoy, merced á los trabajos por él realizados, y el tiempo transcurrido, á razón de 5 y 6 pesetas por cada dicha unidad de medida.

Tal sistema de hacer adquirir valor á la propiedad á costa del mismo que habrá de tener que comprarla más tarde ocho ó diez veces más cara, es, á mi juicio, completamente absurdo.

Precisa, pues, á mi entender, si se quiere evitar todo lo dicho, que inmediatamente después de promulgarse la ley creadora de recursos para llevar á cabo los trabajos de ensanches urbanos é indicadora de la forma de realizar las expropiaciones, se adquieran, de una sola vez, todas las parcelas y edificaciones que para ellos sean precisas.

Por seguir el sistema opuesto, suma ya lo que para el ensanche de Madrid se ha gastado y está pendiente de pago, á causa de las expropiaciones que para su ejecución ha sido preciso realizar, nada menos que 28.000.000 de pesetas.

Y como quiera que aún está en poder de los propietarios una tercera parte, aproximadamente, de los terrenos é inmuebles que para su terminación hay necesidad de adquirir, resulta que no importará menos de 42.000.000 de pesetas lo que en suma se invertirá para llegar á dicho resultado.

Pues bien; seguramente por menos de 6.000.000 de pesetas, hubieran podido adquirirse cuando se promulgó la ley de Ensanche, todas las parcelas necesarias para la urbanización de éste, que costarán á Madrid más de 42, según dejamos expuesto.

Los terrenos necesarios para la ejecución de las vías y plazas contenidas en el plan de Extrarradio, adquiridos inmediatamente después de aprobado éste, de una sola vez, y en las condiciones que expuse en el cap. IX, costarían á lo sumo por hectárea, 5.000 pesetas, aun teniendo en cuenta lo que á veces habría que pagar por afección, y, á lo que en ocasiones se elevaría el precio del pie cuadrado, cuando por expropiarse á un propietario la totalidad de sus terrenos, hubiera que seguir la tramitación marcada en la vigente ley de Expropiación forzosa.

Pues bien; como quiera que el número de hectáreas que hay que adquirir para la construcción de las vías y plazas proyectadas, es, en números redondos, de 444, según hemos dicho en la página 64, y puede verse detalladamente en el apéndice núm. 4; resulta, que, con 2.220.000 pesetas, podríamos adquirir actualmente todas las parcelas necesarias para la ejecución del plan de urbanización que nos ocupa (1).

Seguramente, de seguirse para el Extrarradio los procedimientos puestos en práctica para la adquisición de las parcelas que se han necesitado para el Ensanche, no se gastarían menos de 60.000.000 de pesetas en la adquisición de las indispensables para la urbanización de aquél.

Vése, pues, claramente por cuanto expuesto queda en el presente capítulo, la absoluta

(1) Para la adquisición de las parcelas que sean precisas para instalar edificios públicos, juegos al aire libre, casas para obreros y empleados de corto sueldo, etc., á que hicimos referencia en la base 4.^a del capítulo VI, deben, á mi juicio, seguirse las prescripciones marcadas en la ley de Expropiación forzosa, porque la construcción de estos elementos de riqueza y vida, no favorece tan directamente á la generalidad de los propietarios, como la apertura de calles y plazas. Por dicho motivo, á mi ver, sólo para las parcelas en que éstas hayan de instalarse, deberán aplicarse los principios expuestos en el citado capítulo IX de esta Memoria.

conveniencia, mejor dicho, la imprescindible necesidad de hacer de una sola vez, y en la forma mencionada, todas las adquisiciones de parcelas que sean indispensables para la ejecución de este plan.

Lo que en el orden técnico deben hacer los Ayuntamientos de las ciudades en que vayan á ejecutarse ensanches urbanos.

Si la administración quiere evitarse las grandes pérdidas á que dan lugar los errores de orden técnico, en toda obra humana, y, más aún si para su realización no se dan todos los elementos de juicio necesarios, es preciso, que, inmediatamente después de aprobado este plan de urbanización y de adquirir las parcelas indispensables para que pueda ser ejecutado, se proceda á hacer sobre el terreno, el replanteo de todas las vías proyectadas, estableciendo hitos sobre éste, no sólo en sus puntos de cruce, sino en todos los que se consideren necesarios.

Asimismo, deberá ordenar el Excmo. Ayuntamiento, que, se proceda á redactar los planos y perfiles necesarios para facilitar la *tira de cuerdas*, de que hicimos mención en el cap. III.

Por último, la dirección é inspección de las obras, estarán á cargo del autor del proyecto, como se hace siempre, por costumbre y por ley, á fin de que éste no se desnaturalice en la ejecución.

Dichas dirección é inspección serán constantes, pudiendo el Ingeniero Director nombrar, con el V.º B.º del Sr. Alcalde Presidente, un Ingeniero ó Arquitecto Inspector, y los Vigilantes que estime necesarios, para que dichas dirección é inspección sean eficaces en todo momento. Tanto el Director é Inspector nombrado por éste, como todo el personal antes indicado, afecto á las obras, percibirán los sueldos ó gratificaciones legales, ó que se fijen por el Excmo. Ayuntamiento.

Las cantidades á satisfacer por la Dirección é Inspección, serán abonadas por los contratistas (en proporción al importe de cada obra, si las contratas fueran parciales), así como todos los gastos de material de oficinas anejos á la Dirección y á la Inspección, siendo cargo unas y otros á la partida correspondiente que para dicho fin se incluirá en todo presupuesto.

En las liquidaciones parciales, se abonarán en favor de la contrata, las partidas correspondientes á los gastos que haya efectuado por los conceptos de que se deja hecho mención.

Procediendo de esta suerte en el orden técnico, se evitarán multitud de trabajos infructuosos, graves errores y grandes pérdidas.

Ocupándonos ahora de la ejecución material de las obras, creo oportuno manifestar, que, cuando se trate de realizar alguna en que, por existir edificios y variarse, por ejemplo, la rasante de la calle, sea preciso alterar las condiciones en que éstos se encuentran, debe, con antelación, estudiarse con todo cuidado la solución más conveniente para no privarles de luces ó accesos.

En todo caso, siempre que sea posible en aceptables condiciones económicas, no deberán hacerse expropiaciones de inmuebles, ejecutando los trabajos precisos para que puedan seguir utilizándose después de trazada la nueva vía.

Sólo cuando esto no sea posible porque la existencia de algún edificio imposibilite, ya por su alineación, ya por su rasante, el trazado de la nueva vía, deberá procederse á la expropiación del inmueble.

Por último, si en algún caso fuera indispensable proceder á la expropiació de varios edificios para la realización de alguna de las obras propuestas en este plan, deberá seguirse el procedimiento legal observado para la ejecución de la Gran Vía, expropiando al par que las fincas, las correspondientes zonas laterales.

CAPÍTULO XI

De la forma en que los propietarios deben proceder al realizar los trabajos que les incumben en las urbanizaciones periféricas; y vías existentes en el Extrarradio de Madrid, que no deben desaparecer al llevar á cabo dichos propietarios la parte que les corresponde ejecutar de la urbanización de éste.

Una vez aprobados los planes de urbanización, los propietarios de cada uno de los polígonos, aisladamente ó los de todos ellos de común acuerdo, deberán presentar en el plazo de *un año*, por ejemplo, planes aislados de urbanización para cada uno de los polígonos, ó un plan general para la urbanización de todos ellos, si así lo estiman más conveniente á sus intereses, aunque en realidad, esto último, si bien es conveniente, no es necesario, pues cada uno de estos polígonos, una vez urbanizado, constituirá una zona independiente relacionada ya con las adyacentes por las vías oficiales urbanizadas por el Municipio.

Ya aprobados estos planes de urbanización parciales ó de conjunto, los propietarios deberán ir urbanizando las vías en ellos contenidas, cuando gustaren ó en la forma y ocasión que prescriben las Ordenanzas Municipales de esta Corte, en sus artículos 820 y 826.

Ejecutada en su totalidad la urbanización de una cualquiera de estas vías, podrá ser cedida al Municipio en las condiciones que determina el art. 822 de dichas Ordenanzas, incumbiendo desde esta fecha la conservación y mejoras de la urbanización al expresado Municipio.

* * *

Existen, además de las vías contenidas en este plan y de las que hayan de proyectar los propietarios, otras, como sucede en el actual plan de Extrarradio, con las de Cartagena y Juan Marín, que, como ya dijimos en la base 5.^a del cap. VI, sin tener carácter general ni deber, por consiguiente, ser incluidas entre las oficiales, satisfacen necesidades de momento que tienen actualmente carácter general, y llenan, en todo caso, un papel que, si no indispensable, tiende al bien público.

Para tales vías, que en el actual plan no son más que las dos citadas, la primera, que uniendo las barriadas de la Guindalera y de la Prosperidad, establece cómoda comunicación entre dichos centros urbanos por medio del tranvía que por ella circula, y la segunda, que sirve para dar acceso, por esta parte, al Madrid Moderno y al Asilo del Doctor Caldeiro y para conducir más rápidamente desde el citado paseo de Ronda del Ensanche, á la plaza formada en la intersección de la Gran Vía-Parque y la calle de Alcalá; entiendo que debieran subsistir, imponiéndose á los

propietarios de los polígonos en que se hallan enclavadas, la obligación de incluirlas en los planes de la urbanización que para dichos polígonos hayan de presentar, debiendo dar el Municipio á los expresados propietarios, como compensación á esta obligación, el derecho de cederlas á éste, si no fueran ya de su propiedad, en cuanto se aprobara el presente plan de urbanización, sin obligarles á la previa y total urbanización de las mismas, que las Ordenanzas exigen para las calles particulares.

Desde que tal cesión fuera hecha, su conservación y mejora debería correr á cargo de la Municipalidad, saliendo de esta suerte beneficiados los propietarios de dichos polígonos por este concepto, á cambio de la obligación que se les impone de conservar las expresadas vías en los proyectos de urbanización de aquéllos.



CONCLUSIÓN

He llegado al término de este trabajo.

Lo realicé robando horas al sueño, descanso al espíritu y salud al cuerpo, pues al llevarle á cabo pesaban además sobre mí las mil ocupaciones inherentes al cargo que desempeño.

Puse en el estudio de la cuestión á que se refiere, toda mi energía y buena voluntad; todos mis entusiasmos y deseos de contribuir, en la medida de mis exigüas fuerzas, á la mejora y engrandecimiento de la Metrópoli de nuestra muy amada España, de un pueblo creador de innumerables naciones, grande en la historia por sus épicos hechos y por sus energías y valor indomables.

Sólo deseo ahora que el pueblo, el Municipio y el Estado coadyuven, con los entusiasmos que yo siento, á la realización de una obra que habría de sentar los jalones para transformar esta Corte en una ciudad que diera, en todo momento, clara idea del adelanto y cultura de nuestra Patria.

Si así sucede, la absolutamente necesaria urbanización de los alrededores de Madrid, será un hecho, y la generación que la realice merecerá figurar en el libro de la Historia.

Y termino dando las gracias más expresivas á mi antiguo Profesor, á mi compañero de campaña en Cuba, á mi amigo de siempre, el sabio general de Ingenieros D. José Marvá y Mayer, que no sólo tuvo la bondad de examinar este proyecto, sino que se dignó escribir para él un prólogo, que, por sus ideas, por la galanura de su estilo, por el perfecto dominio que demuestra tener su autor en el manejo de la rica lengua que inmortalizó á Cervantes, así como por su gran erudición y ciencia, constituye el principal y más valioso atractivo de este libro.

Dóiselas también muy sentidas, por su inteligente y valiosa cooperación, al ilustrado Teniente Coronel de Ingenieros, mi antiguo compañero, D. Lorenzo de la Tejera y Magnin.

Y consigno, por último, mi reconocimiento á los Ingenieros D. Narciso Amigó y D. Joaquín de la Llave, al Arquitecto Sr. Delage y á los delineantes D. Fernando Ribed, D. Ricardo Oteyza y D. Arturo Allas, que con gran eficacia me han ayudado en la confección de este trabajo.

Madrid 31 de Diciembre de 1909.

*El Ingeniero Director de Vías públicas,
Fontanería-Alcantarillas y Servicios Eléctricos,*

P. Náñez Granés.



PLANOS Y PERFILES

PLANO NÚMERO 1

PROYECTO

PARA LA URBANIZACIÓN DEL EXTRARRADIAL

• D.F.

M A D R I D

Plano general de dicha villa y su término municipal
con el emplazamiento de las vias proyectadas

Escala de 1:20.000

PLAN N° 1.

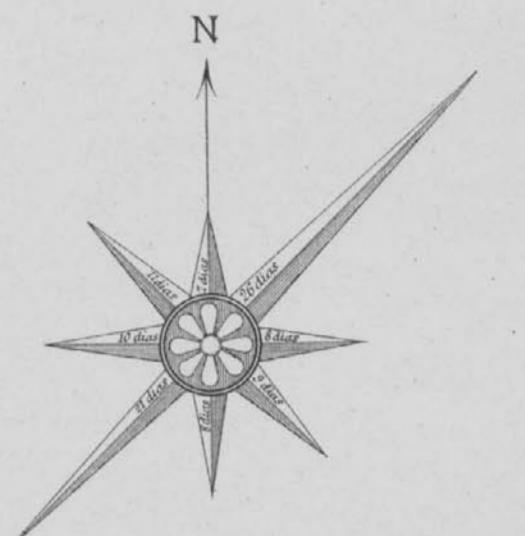


GRÁFICO DE LOS VIENTOS REINANTES

La longitud de cada flecha es proporcional al número de días que en cada año sopla el viento en la dirección por ella indicada.

lineal.

VICALVARO

VICÁLVARO

Madrid, 31 de Diciembre de 1929

Makita et al. • *Autism Spectrum Traits in Nonsyndromic*

S. Reutter Granes

PLANO NÚMERO 2

PROYECTO
PARA
LA URBANIZACIÓN DEL EXTRARRADIO
DE

M A D R I D

PLANO INDICADOR DE LAS
LINEACIONES, RASANTES, LONGITUDES, LATITUDES Y SUPERFICIES

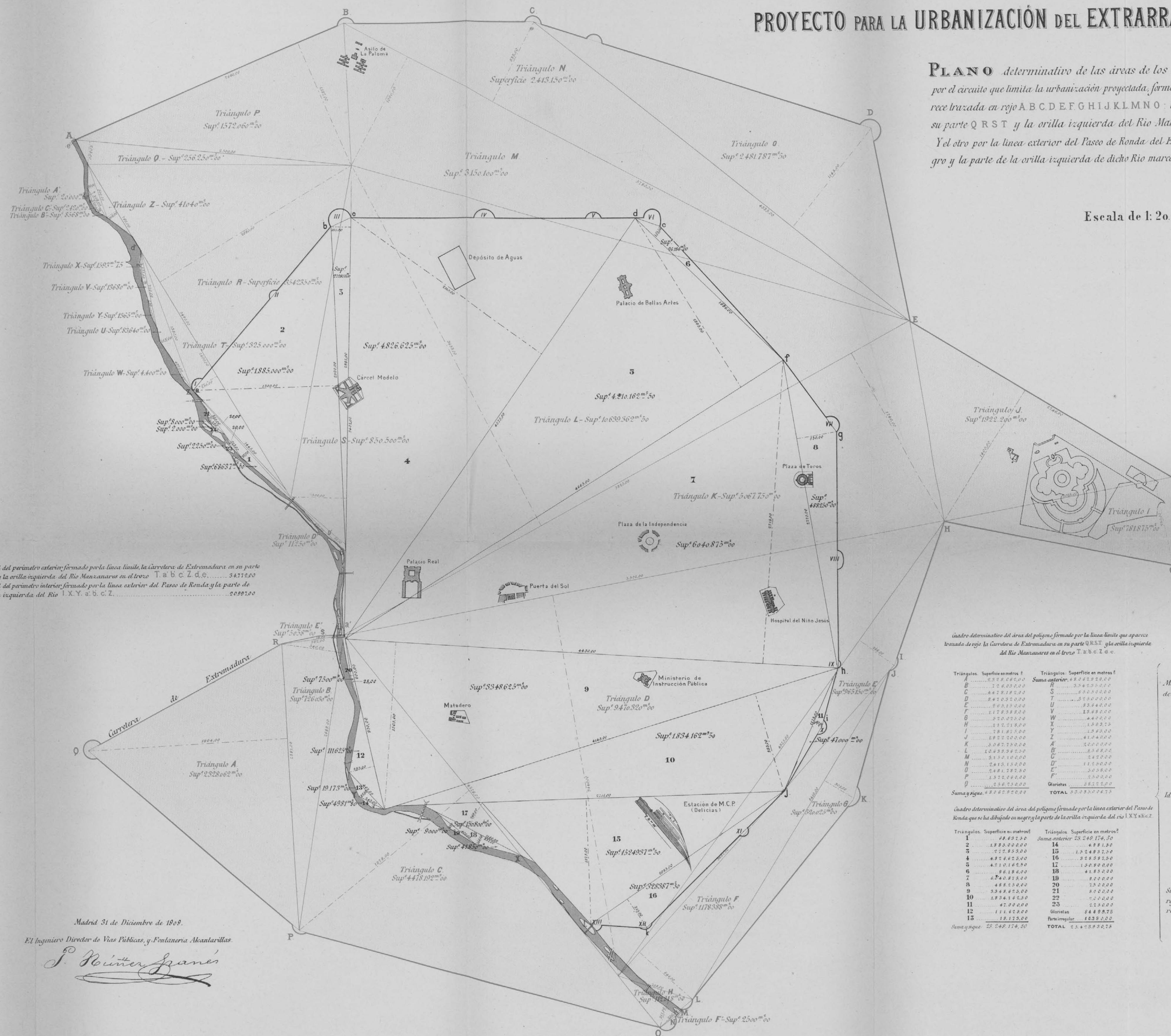
DE LAS VÍAS PROYECTADAS.

Escala de 1:10.000.



PLANO NÚMERO 3

PROYECTO PARA LA URBANIZACIÓN DEL EXTRARRADIO DE MADRID



PLANO determinativo de las áreas de los dos polígonos formados: El uno por el circuito que limita la urbanización proyectada, formado por la línea quebrada que aparece trazada en rojo A B C D E F G H I J K L M N O la carretera de Extremadura en su parte Q R S T y la orilla izquierda del Río Manzanares en el trozo T a b c Z d e. Y el otro por la linea exterior del Paseo de Ronda del Ensanche que se ha dibujado en negro y la parte de la orilla izquierda de dicho Río marcada con las letras I X Y a b c Z.

Escala de 1: 20.000.

Cuadro determinativo del área del polígono formado por la línea límite que aparece trazada de rojo la Carretera de Extremadura en su parte Q.R.S.T. y la orilla izquierda del Río Manzanares en el trozo T a b c Z d e.

Triángulos.	Superficie en metros ²	Triángulos.	Superficie en metros ²
B	1.259.000,00	R	4.000.000,00
C	641.719,200	S	3.420.000,00
D	841.032,000	T	3.344.000,00
E	841.032,000	U	3.344.000,00
F	1.178.938,000	V	1.588.000,00
G	512.053,000	W	4.400.000
H	112.218,000	X	1.693.216,00
I	181.825,000	Z	4.134.000,00
J	3.067.730,000	A'	4.000.000,00
K	5.067.730,000	B'	4.000.000,00
L	1.063.932,500	C'	2.420,000,00
M	5.130.100,000	D'	11.200,000,00
N	241.515,000	E'	3.500,000,00
O	1.775.900,000	F'	3.500,000,00
P	1.875.900,000	Glorietas	8.822.200,00
Q	5.597.500,000	TOTAL	52.033.000,15
Suma igual 48.862.900,000			

Cuadro determinativo del área del polígono formado por la línea exterior del Paseo de Ronda que se ha dibujado en negro y la parte de la orilla izquierda del río I. X. Y. a. b. c. Z.

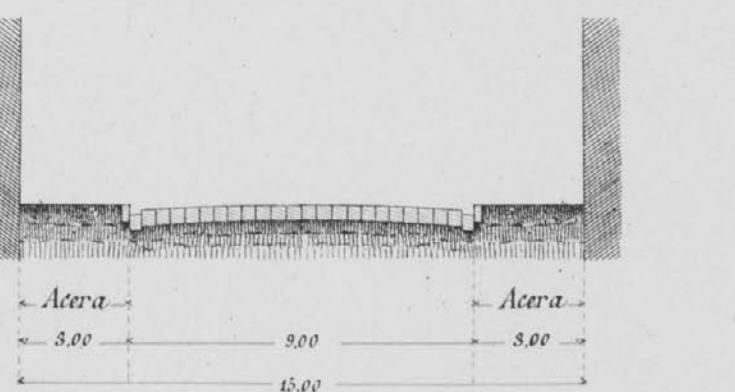
Triángulos.	Superficie en metros ²	Triángulos.	Superficie en metros ²
1	64.621,50	R	23.249.174,50
2	1.882.000,00	14	6.881,50
3	5.122.000,00	15	1.875.000,00
4	4.488.500,00	16	3.259.750,00
5	6.710.165,00	17	1.580.000,00
6	9.618.600,00	18	4.135.000,00
7	6.040.813,00	19	9.000,00
8	4.853.500,00	20	2.000,00
9	5.322.000,00	21	8.300,00
10	11.513.165,00	22	2.000,00
11	42.000,00	23	2.000,00
12	11.142.800	Glorietas	8.822.200,00
13	12.175,00	Perímetro irregular	16.235.000,00
Suma igual 23.249.174,50			
TOTAL 52.033.000,15			

Superficie diferencia de ambas a que se refiere este proyecto, que en el plano aparece dibujada en carmín. 27.611.076,00

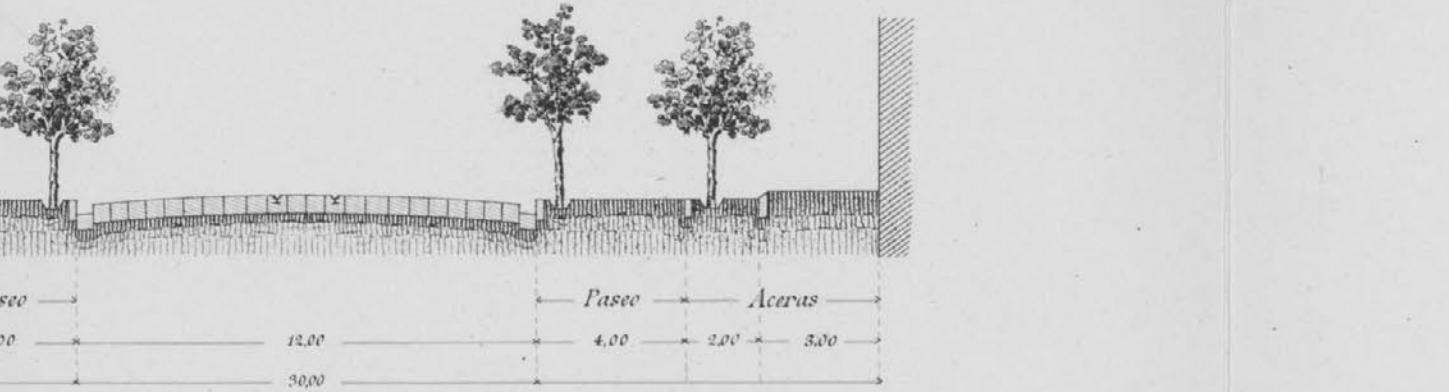
PERFILES TRANSVERSALES DE LAS CALLES

PLAN DE URBANIZACIÓN DEL EXTRARRADIO DE MADRID

Calle de 15 metros
Perfil mínimo de calle particular

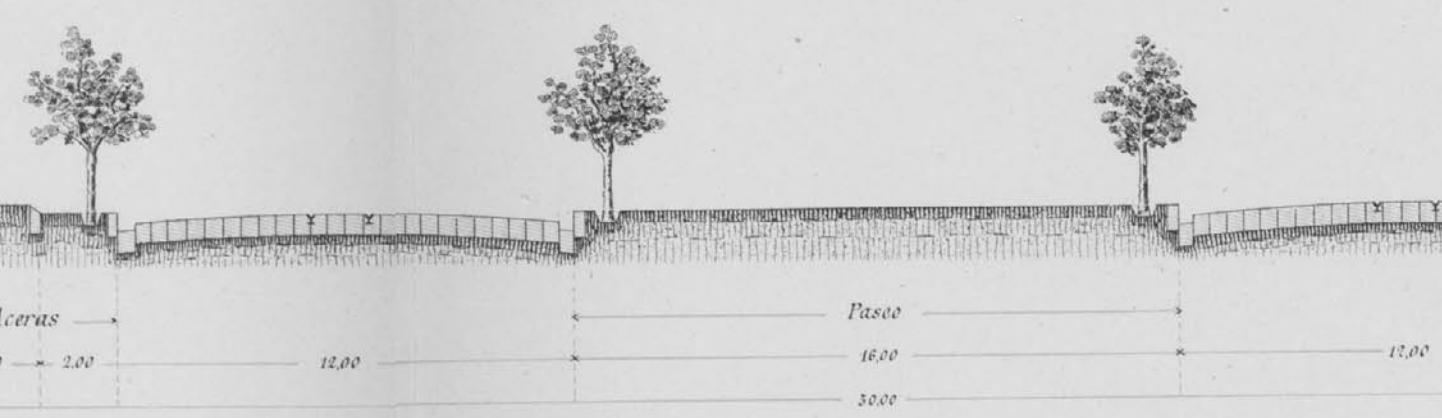


Calle de 30 metros
Perfil mínimo de calle oficial

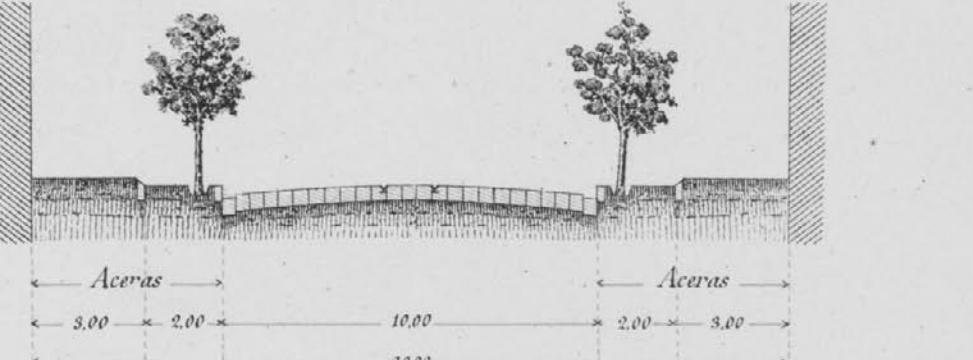


PERFILES TRANSVERSALES QUE EN ÉL SE PROPONEN PARA LAS CALLES
Escala del 1:200

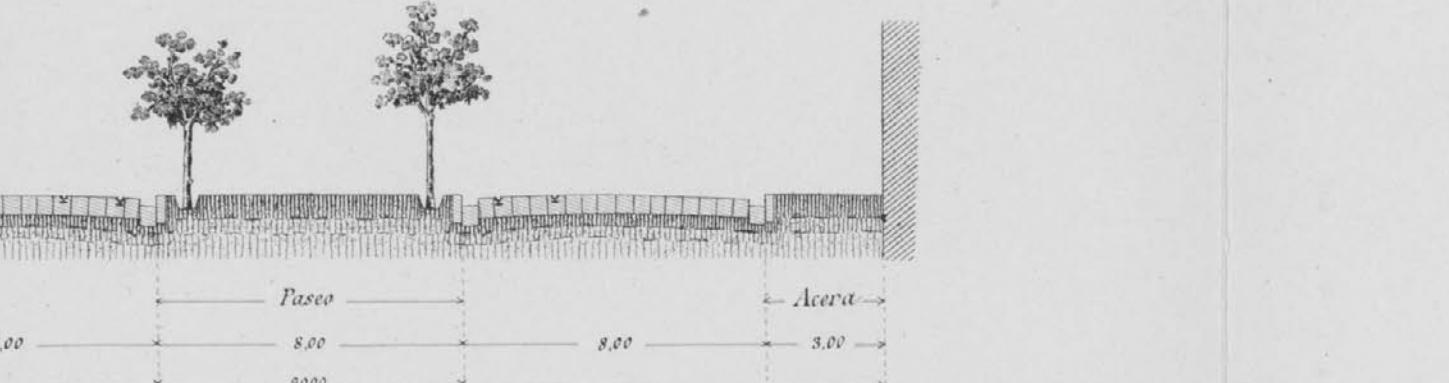
Perfil de calle oficial de 50 metros



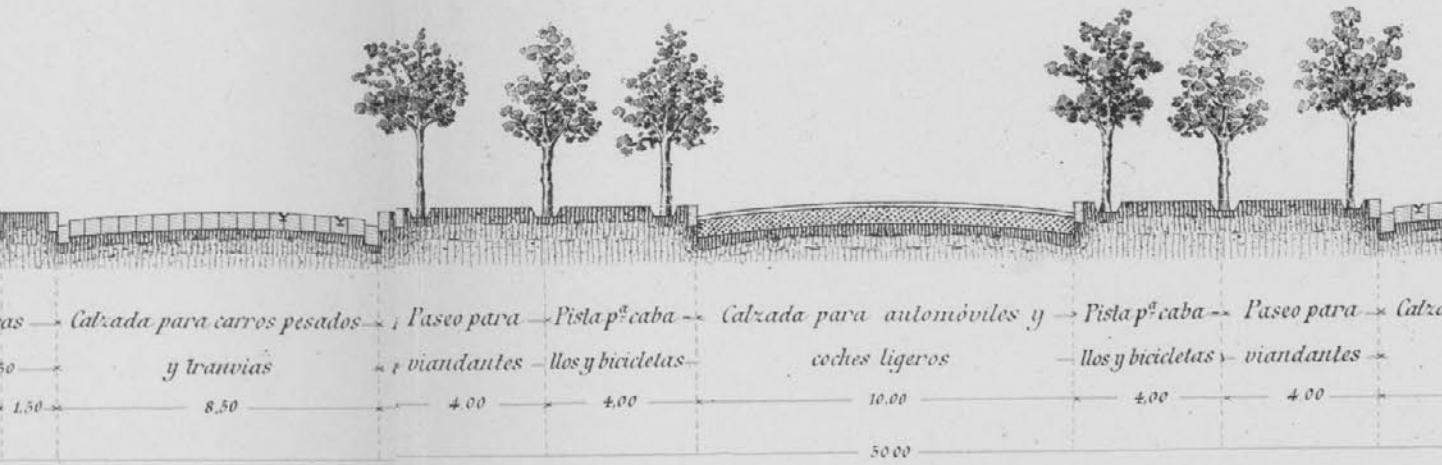
Perfil de calle particular de 20 metros



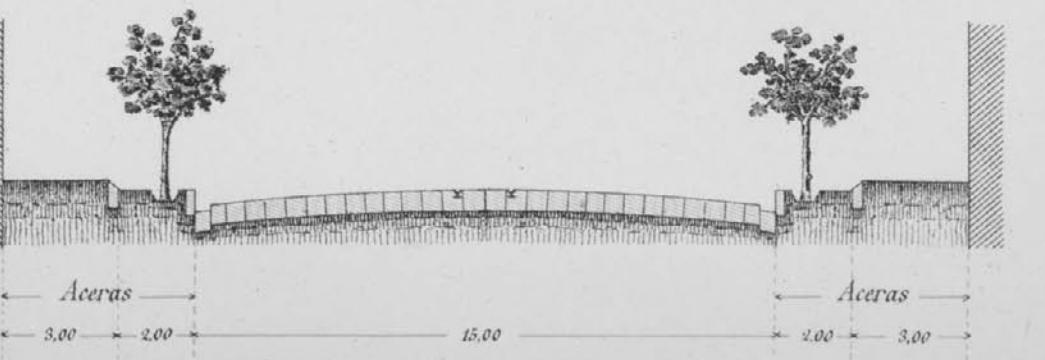
Calle de 30 metros
Otro modelo de perfil mínimo para calle oficial



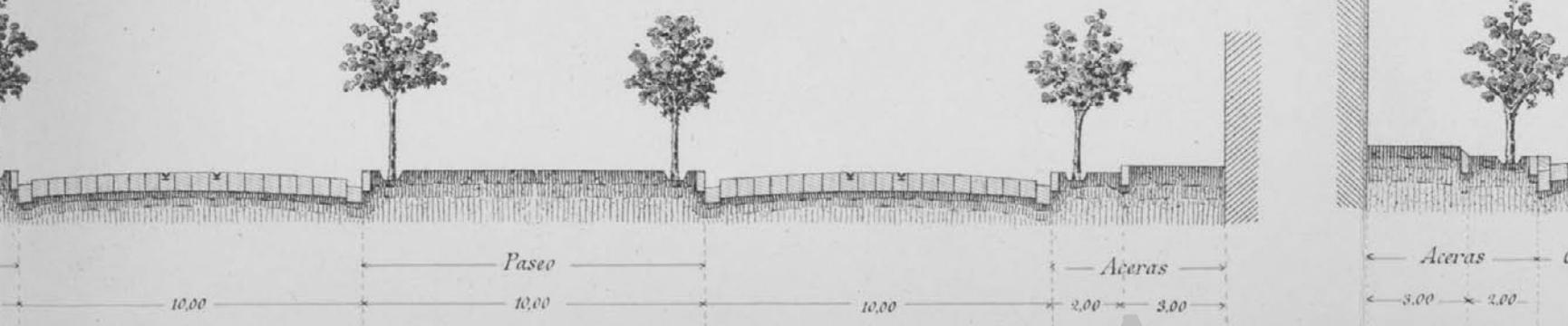
Otro modelo de perfil para calle oficial de 50 metros



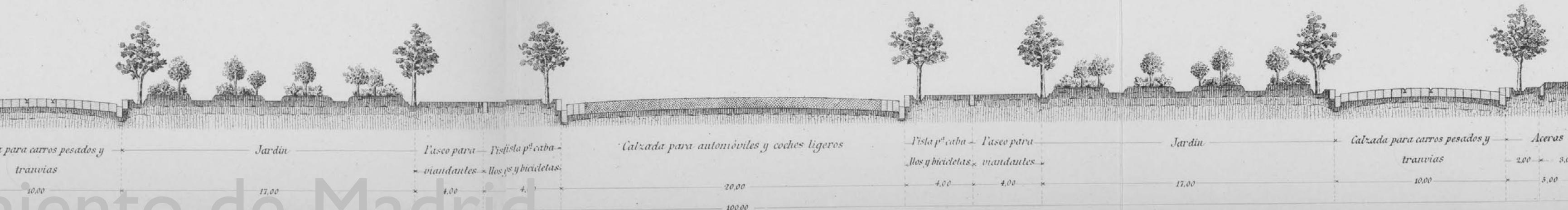
Perfil de calle particular de 25 metros



Perfil de calle oficial de 40 metros



Vía Parque de 100 metros



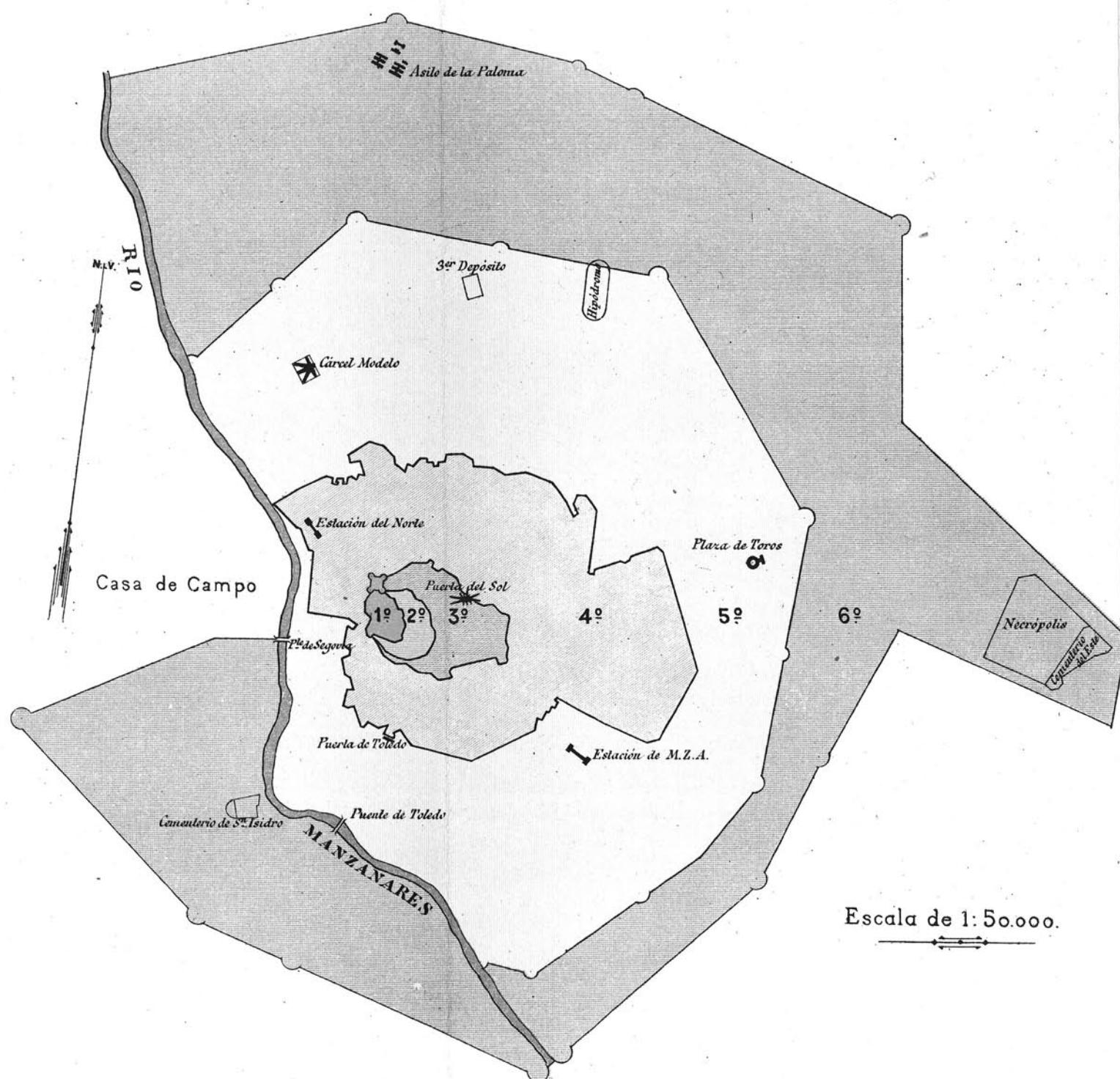
Madrid 3 de diciembre de 1919
El Jefe del Director de las Públ. Fijas para el Alumbrado.
J. Ruiz y Gómez

APÉNDICES

NÚMERO I

Plano de los diferentes circuitos que ha tenido Madrid.

PLANO DE LOS DIFERENTES RECINTOS QUE HA TENIDO MADRID



1º Recinto del siglo X. destruido por Ramiro II de León.

2º Recinto existente cuando Madrid fué conquistado en 1083 por Alfonso VI.

3º Recinto de la Villa en 1561, cuando Felipe II trasladó á ella su Corte.

4º Recinto iniciado por Felipe II y terminado por Felipe IV en el siglo XVII.

5º Recinto ideado por el Ingeniero Señor Castro en 1859 con las modificaciones propuestas por la Junta Consultiva de Obras del

Excmo. Ayuntamiento en 22 de Diciembre de 1904 y las que ahora se proponen.

6º Recinto que limitaría á Madrid si se aprueba el plan de urbanización que motiva este plano.

Los cuatro primeros recintos que aparecen en este dibujo, se han tomado del plano reducido que figura en el de Madrid y pueblos colindantes al empezar el siglo XX, de que es autor Don Facundo Cañada, Comandante de la Guardia Civil.

Madrid 31 de Diciembre de 1909.

El Ingeniero Director de Vías Públicas y Fontanería Alcantarrillas.

J. Painter Granes

NÚMERO 2

*Estado relativo á los vientos reinantes en Madrid durante un período
de treinta y cinco años (1860 á 1894).*

APÉNDICE NÚM. 2

ESTADO INDICADOR DE LOS VIENTOS REINANTES EN MADRID durante un período de treinta y cinco años (1860 á 1894).

En el período de treinta y cinco años (de 1860 á 1894), los vientos de los cuadrantes principales han soplado con la frecuencia que se expresa en el siguiente cuadro, cuyos números indican cuántos días, de cada ciento, ha reinado el viento que encabeza la columna correspondiente, durante los meses que se expresan y en el período de un año.

	Norte.	Nordeste.	Este.	Sudeste.	Sur.	Sudoeste.	Oeste.	Noroeste.
Enero.....	8	35	9	9	6	16	8	9
Febrero.....	8	28	8	9	7	19	10	11
Marzo.....	8	26	7	9	8	20	10	12
Abril.....	8	20	6	9	8	22	13	14
Mayo.....	6	22	7	9	8	25	12	11
Junio.....	7	25	8	9	6	20	12	13
Julio.....	7	23	7	9	6	22	13	13
Agosto.....	6	23	8	9	7	22	12	13
Septiembre.....	6	25	8	10	8	23	9	11
Octubre.....	7	26	7	10	9	21	10	10
Noviembre.....	8	28	8	10	9	20	7	10
Diciembre.....	8	36	8	8	8	15	7	10
AÑO.....	7	26	8	9	8	21	10	11

Dominaron, pues, los vientos del NE. y del SO, y les siguieron en frecuencia los del NO. y O.

NÚMERO 3

*Resumen de las ideas económicas que se proponen
para realizar este plan, hecho y publicado por el periódico “El País,,
en 28 de Octubre de 1910.*

APÉNDICE NÚM. 3

RESUMEN DE LAS IDEAS ECONÓMICAS
que se proponen para realizar este plan, hecho y publicado por el periódico "El País,"
en 28 de Octubre de 1910.

URBANIZACIÓN DEL EXTRARRADIO DE MADRID

Como sucede casi siempre en España, que hasta los problemas más importantes se olvidan pronto, háblase ya poco del relativo al asunto que encabeza este artículo, asunto del que, seguramente, ni se acuerdan ya la mayoría de nuestros ediles.

Para recordárselo, y como prometimos en el artículo que publicamos en 13 de Septiembre, vamos á tratar de la forma económica que propone el Sr. Núñez Granés para llevar á cabo su bien pensado proyecto, forma que debe estudiarse detenidamente, según expusimos en el referido artículo, y con absoluta independencia de la parte técnica del expresado proyecto.

Dicha forma económica la expone el Sr. Núñez Granés en su Memoria, manifestando que, tanto el repartimiento del aumento de riqueza que habrá de producir la ejecución del plan, como los sacrificios que su realización exija, deberán repartirse equitativamente entre el Estado, el Municipio y los propietarios. Estas tres entidades son realmente, según el Sr. Núñez Granés, las que habrán de lograr mayor suma de bienes con su ejecución, y, por consiguiente, sobre ellas deberán pesar, en primer término, los gastos á que dé lugar el llevarle á cabo.

Que realmente dichas entidades son las que más habrán de ganar con la ejecución del plan, se echa de ver observando:

Que el Estado percibirá, al cabo de algunos años, en concepto de contribución sobre la riqueza urbana, crecidas sumas en vez de las exigüas que hoy recauda por la de las fincas rústicas, al par que verá forzados sus ingresos en la cantidad que hará efectivos, por razón de los aumentos á que da lugar siempre el rápido progreso de las industrias que produce la ejecución de todo plan racional de urbanización.

Que el Municipio logrará poseer, casi sin sacrificio alguno, comprando por los tipos que figuren en el amillaramiento las parcelas necesarias para las amplias vías contenidas en el plan de que nos ocupamos; de balde las cedidas por los propietarios, á tenor de lo que indica el Sr. Núñez Granés en la página 90 de la referida Memoria; obteniendo al mismo tiempo grandes ingresos debidos á las múltiples obras de construcción que habrán de verificarse y al rápido progreso de las industrias, que son consecuencias obligadas, de la realización de mejoras urbanas.

Y que los propietarios convertirán sus *tierras de pan llevar en solares edificables*.

Veamos ahora la forma propuesta por el Sr. Núñez Granés para que dichas tres entidades contribuyan á la realización del plan.

El Estado, dictando una ley análoga á la ya en vigor para los ensanches de Madrid y Barcelona, creadora de recursos y que determine la forma de llevar á cabo las expropiaciones de las parcelas necesarias para la ejecución de las vías, plazas, parques, edificios públicos, etc., que figuren en el proyecto.

El Ayuntamiento, comprando de una sola vez los terrenos que sean precisos para llevar á cabo el plan, á fin de no tener que adquirirlos cuando la realización parcial de éste les haya hecho aumentar de valor; contribuyendo con cuantos recursos le sea posible, y efectuando, en fin, los trabajos, relativos á las vías de carácter general contenidas en el plan, en la forma y condiciones que con todo detalle se exponen en el capítulo X de la referida Memoria.

Y los propietarios, haciendo á su costa, en las condiciones que indica el proyecto del señor Núñez Granés, los planes de urbanización de los polígonos determinados por las vías radiales y envolventes que incumbe urbanizar al Ayuntamiento; sometiendo dichos proyectos á la aprobación de éste, haciendo más tarde, á sus expensas, las obras necesarias para la instalación de todos los servicios urbanos en las calles y plazas que figuren en los mismos, y cediendo, gratuitamente, por último, al expresado Ayuntamiento, la propiedad de las referidas vías y plazas cuando tengan ya instalados todos los referidos servicios.

Veamos ahora las consecuencias económicas de los supuestos indicados:

El plan de urbanización que nos ocupa, afecta, según se especifica en el cap. VII de la Memoria, á una superficie de 2.761 hectáreas.

De ésta pasan á ser propiedad de Madrid, una vez realizado el plan, las 1.375 que ocupan las vías y plazas oficiales, parques, necrópolis, etc. Restan, pues, en poder de los propietarios 1.386. Pero para que estos puedan edificar es preciso que abran calles á través de sus terrenos. Ahora bien, como la superficie ocupada por éstas debe ser aproximadamente, dadas las condiciones que el plan del Sr. Núñez Granés impone, algo menos de la tercera parte de la total, resulta que los propietarios tendrán que dedicar á este objeto unas 400 hectáreas. Una vez urbanizadas por los propietarios las 400 hectáreas indicadas que habrán de ocupar las vías á que venimos refiriéndonos, deberán ser éstas cedidas gratuitamente al Ayuntamiento, que resultará en definitiva poseedor de 1.775 hectáreas de las 2.761 á que afecta el plan.

Quedarán, pues, en poder de los propietarios 986. Con los crecimientos de valor que adquieran éstas, supone indudablemente el Sr. Núñez Granés que los propietarios podrán resarcirse de las pérdidas que les originen las cesiones gratuitas que habrán de hacer de los terrenos ocupados por los calles que deberán urbanizar á su costa y ceder al Municipio, de los gastos que les ocasione la referida urbanización y de los que les origine el pago de las contribuciones y gabelas que sobre ellas habrán de pesar, hasta que adquieran un valor capaz de compensar las expresadas pérdidas.

Lo propuesto por el Sr. Nuñez Granés, no es, á nuestro juicio, más que un término medio entre la «municipalización del solar», con la cual todos los gastos y todos los beneficios son de cuenta del Estado y Municipio, y la ya citada ley de Ensanche para Madrid y Barcelona, que concedió á los propietarios el derecho de conservar todos los solares no incluidos en las calle-plazas, sin que tuvieran que hacer sacrificio pecuniario alguno, toda vez que, teniendo solamente la generalidad de las manzanas que determinan los planes de ensanche 10.000 metros cuadrados, no era preciso abrir á través de ellas calle alguna, mientras que constituyendo las del plan del

Extrarradio, verdaderos pueblos, pues alcanzan extensiones de 1.000.000 de metros cuadrados, será preciso á los propietarios abrir vías en ellas para poder edificar. Dichas vías, que medirán en el plan que nos ocupa una extensión casi igual á la de las vías oficiales, son las que, según hemos manifestado, habrán de ser cedidas al Ayuntamiento, después de haber sido urbanizadas á costa de los propietarios.

La «municipalización del solar», cuya idea apunta el Sr. Núñez Granés en la página 46 de su tan citada Memoria, traería aparejada la necesidad de adquirir, no sólo todos los terrenos á que afecta el plan, sino también los 2.781 edificios enclavados hoy en el Extrarradio. Claro es que sólo pueblos inmensamente ricos pueden seguir este procedimiento, que indudablemente es el más ventajoso para el Estado y la Municipalidad. Los que por no ser tan ricos ó por respeto á la propiedad no pueden, ó no quieren seguirle, tienen: ó, como el inglés, que apelar á los *betterment taxes*, por medio de los cuales llega al común parte de los beneficios que adquiere la propiedad al realizarse los planes de urbanización, ó el ideado por el Sr. Núñez Granés, más oneroso para el propietario; pero menos arbitrario y más libre, puesto que deja á éste que abra y urbanice las calles, que habrá de ceder al Municipio, cuando le plazca, no imponiéndole, por consiguiente, el sacrificio en época determinada, mientras que la ley inglesa se lo exige en momentos dados, después que se ha llevado á cabo la mejora en cuya realización no intervino, imponiéndole una cuota sobre el beneficio que supone obtiene; beneficio difícil de fijar con justicia é imposible, casi siempre, de poder ser hecho efectivo por los propietarios cuando éstos lo deseen.

Tales son las ideas económicas que propone el Sr. Núñez Granés para llevar á cabo el proyectado plan de engrandecimiento de Madrid; ideas verdaderamente originales que demuestran la vasta ilustración y especiales conocimientos que posee su autor, y que deben estudiarse con todo detenimiento y buena voluntad, pues va envuelto en ellas el poder ó no llevar á la práctica tan hermoso estudio.



NÚMERO 4

Estado indicador de las longitudes, latitudes, anchos medios ó radios y superficies de las parcelas ocupadas por las vías y glorietas que figuran en el proyecto de urbanización del Extrarradio de Madrid, con detalle de la triangulación efectuada para hallar las superficies de las dehesas, parques, Necrópolis, parcelas que rodean á éstas y pradera de San Isidro, que figuran en el expresado plan.

APÉNDICE NÚM. 4

ESTADO INDICADOR DE LAS LONGITUDES, LATITUDES, ANCHOS MEDIOS ó RADIOS y superficies de las parcelas ocupadas por las vías y glorietas que figuran en el proyecto de urbanización del Extrarradio de Madrid, con detalle de la triangulación efectuada para hallar las superficies de las dehesas, parques, Necrópolis, terrenos necesarios para aislar éstas y pradera de San Isidro, que también aparece en el expresado plan (1).

VIAS Y GLORIETAS

PARCELAS	LONGITUDES	LATITUDES, ancho medio ó radio.	SUPERFICIES	PARCELAS	LONGITUDES	LATITUDES, ancho medio ó radio.	SUPERFICIES
1	250	248°86	62.215				
2	1.990	100	199.900				
3	100	50	5.000	28	333°66	30	10.010
4	595	100	59.500	29	30	30	900
5	350	92	32.200	30	552°66	30	16.580
6	586°25	100	58.625	31	771°66	30	23.150
7	30	100	3.000	32	860°83	30	25.825
8	386°50	100	38.650	33	666	80	53.280
9	30	100	3.000	34	606°66	30	18.200
10	430°25	100	43.025	35	411°83	30	12.325
11	"	100	31.415	36	335	30	10.050
12	465°25	100	46.525	37	244°66	30	7.340
13	30	100	3.000	38	652°66	30	19.580
14	405°25	100	40.525	39	715°50	30	21.465
15	"	100	31.415	41 (2)	520	50	26.000
16	1.230	30	36.900	42	488	50	24.400
17	"	100	31.415	43	480	30	14.400
18	2.263	50	113.150	44	569°66	30	17.090
19	"	75	17.668°15	45	468	80	37.440
20	1.545	50	77.250	46	496°83	30	14.905
21	"	75	17.668°15	47	830°37	40	33.215
22	426	50	21.300	48	775°25	100	77.525
23	"	75	17.668°15	49	670°62	40	26.825
24	2.445	50	122.250	50	41	105	4.100
25	320	30	9.600	51	530°50	40	21.220
26	375	125	46.875	52	30	40	1.200
27	459°66	30	13.790	53	431°66	30	12.950
Suma y sigue.....			1.183.529°45	Suma y sigue.....			1.713.504°45

(1) Véase el plano núm. 2.

(2) La parcela 40 y demás que faltan en la numeración correlativa de este estado, no se incluyen en él por referirse a glorietas del Ensanche que se proyectan ó modifican, debiendo hacerse la adquisición de las expresadas parcelas con arreglo a la ley de éste, según hemos manifestado en la pág. 61 de esta Memoria.

PARCELAS	LONGITUDES	LATITUDES, ancho medio ó radio.	SUPERFICIES	PARCELAS	LONGITUDES	LATITUDES, ancho medio ó radio.	SUPERFICIES
			Suma anterior....	1.713.504'45		Suma anterior....	3.365.500'10
54	542'50	40	21.700	110	100	30	3.000
55	1.638	100	163.800	111	»	75	17.668'15
56	629'66	30	18.890	112	3.265	100	326.500
57	526'66	30	15.800	113	»	75	17.668'15
58	30	30	900	114	»	75	17.668'15
59	302'66	30	9.080	115	2.290	100	229.000
60	504'66	30	15.140	116	445'80	30	13.375
61	598'66	30	17.960	117	»	50	7.853'75
62	526'66	30	15.800	118	760'83	30	22.825
63	30	30	900	119	151 hasta el río.	30	4.530
64	170'66	30	5.120	120	1.050	30	31.500
65	277'66	30	8.330	121	493'42	30	14.802'50
67	520'83	30	15.625	122	»	75	11.084'08
68	526'66	30	15.800	123	170	30	5.100
69	416'23	30	12.487	124	626'41	30	18.792'30
70	1.960	50	98.000	125	158	30	4.740
71	455'56	150	68.334	126	»	200	86.113'25
72	245'83	30	7.375	127	493'40	30	14.802
73	1.160'25	50	58.012'50	128	Parte de glorieta	75	11.084'08
74	1.100	30	33.000	129	910	30	27.300
75	870'41	30	26.112'50	130	430'41	30	12.912'30
76	40'40	30	16.212	131	»	150	27.456'25
77	865'83	30	25.975	132	1.620	30	48.600
78	1.450	10	14.500	133	396'66	30	11.900
79	1.430	30	42.900	134	295'41	30	8.862'30
80	500'41	30	15.012'50	135	272	30	8.160
81	2.295	100	229.500	136	221'66	30	6.650
82	429'66	30	12.890	137	431'25	30	12.937'50
83	555'40	30	16.662	138	400	30	12.000
84	»	100	31.415	139	350	30	10.500
85	400'83	30	12.025	140	156'66	30	4.700
86	385'83	30	11.575	141	770'83	30	23.125
87	352'83	30	10.585	142	200'83	30	6.025
88	524'88	30	15.745	143(I)	»	112'50	33.921
90	475	30	14.250	144	1.040	20	20.800
91	398'66	30	11.960	145	2.250	30	67.500
94	495	30	14.850	146	540	30	16.200
95	»	100	31.415	147	800	30	24.000
98	320	30	9.600	148	120	30	3.600
99	»	100	31.415	149	800	30	24.000
101	1.070	100	107.000	150	»	50	7.853'79
102	1.248	50	62.400	151	700	30	21.000
103	2.175	100	217.500	152	580	30	17.400
106	470'83	30	14.125	153	60	30	1.800
107	561'66	30	16.850	154	1.000	30	30.000
108	660	30	19.800	155	690	30	20.700
109	»	75	17.668'15	156	450	30	13.500
Suma y sigue.....				3.365.500'10	TOTAL.....		4.747.009'65 (2)

(1) De la superficie total de esta glorieta, se han descontado los 5.857 metros cuadrados situados dentro de ella que se incluyen en la parcela, 147.

(2) De estas 474 hectáreas, 30, según expusimos en la pág. 64, están ocupadas por carreteras del Estado, no siendo, pues, preciso adquirir para poder realizar este plan, más que 444.

A).—Parte de El Pardo.

	Superficies.
Triángulo <i>a</i>	1.088
Idem <i>b</i>	12.132
Idem <i>c</i>	18.500
Idem <i>d</i>	96.000
Idem <i>e</i>	101.200
	228.920
	—————

B).—Parte de la Moncloa.

	Superficies.
Triángulo núm. 1.....	99.450
Idem núm. 2.....	61.060
Idem núm. 3.....	48.280
Idem núm. 4.....	86.920
Idem núm. 5.....	25.420
Idem núm. 6.....	20.630
	341.760
	—————

B').—Parte de la dehesa de la Villa.

	Superficies.
Triángulo núm. 1'.....	22.750
Idem núm. 2'.....	64.480
Idem núm. 3'.....	96.720
Idem núm. 4'.....	14.850
Idem núm. 5'.....	126.075
Idem núm. 6'.....	106.080
Idem núm. 7'.....	13.260
	444.215
	—————

C).—Parte de la dehesa de la Villa.

	Superficies.
Triángulo núm. 1.....	164.300
Idem núm. 2.....	223.660
Idem núm. 3.....	36.365
	424.325
	—————

D).—Parte de la Moncloa.

	Superficies.
Triángulo núm. 1.....	9.800
Idem núm. 2.....	225.600
Suma y sigue.....	235.400

Superficies.

Suma anterior	235.400
Triángulo núm. 3.....	159.225
Idem núm. 4.....	50.000
Idem núm. 5.....	190.400
Idem núm. 6.....	407.500
Idem núm. 7.....	123.750
Idem núm. 8.....	83.500
Idem núm. 9.....	420.750
Idem núm. 10.....	7.500
Idem núm. 11.....	839.375
Idem núm. 12.....	50.325
Idem núm. 13.....	25.200
Idem núm. 14.....	34.800
Idem núm. 15.....	22.200
Idem núm. 16.....	43.125
Idem núm. 17.....	21.275
Idem núm. 18.....	7.500
Idem núm. 19.....	65.000
Idem núm. 20.....	64.000
Idem núm. 21.....	28.200
Idem núm. 22.....	7.000
Idem núm. 23.....	2.000
	—————
	2.888.025
	—————

E).—Puente de la Princesa (orilla izquierda).

	Superficies.
Triángulo núm. 1.....	112.800
Idem núm. 2.....	45.600
Idem núm. 3.....	26.400
	184.800
	—————

F).—Puente de la Princesa (orilla derecha).

	Superficies.
Triángulo núm. 1.....	78.750
Idem núm. 2.....	38.700
Idem núm. 3.....	29.700
Idem núm. 4.....	5.400
	152.550
	—————

G).—Necrópolis del Este y parcelas que la rodean.

	Superficies.
Triángulo núm. 1.....	70.000
Idem núm. 2.....	208.800
Suma y sigue.....	278.800

	Superficies.		Superficies.
<i>Suma anterior...</i>	278.800	<i>Suma anterior...</i>	353.300
Triángulo núm. 3.....	6.400	Triángulo núm. 6.....	20.400
Idem núm. 4.....	37.275	Idem núm. 7.....	19.800
Idem núm. 5.....	7.625	Idem núm. 8.....	18.000
Idem núm. 6.....	165.200	Idem núm. 9.....	28.000
Idem núm. 7.....	90.950	Idem núm. 10.....	7.700
Idem núm. 8.....	144.400	Idem núm. 11.....	3.150
Idem núm. 9.....	136.800	Idem núm. 12.....	13.000
Idem núm. 10.....	641.700	Idem núm. 13.....	5.500
Idem núm. 11.....	331.200	Idem núm. 14.....	476.000
Idem núm. 12.....	30.800	Idem núm. 15.....	415.800
Idem núm. 13.....	177.100	Idem núm. 16.....	10.925
Idem núm. 14.....	26.100	Idem núm. 17.....	15.500
Idem núm. 15.....	21.600	Idem núm. 18.....	3.000
Idem núm. 16.....	33.550	Idem núm. 19.....	8.750
Idem núm. 17.....	484.000	Idem núm. 20.....	7.875
Idem núm. 18.....	85.500	Idem núm. 21.....	14.000
	<hr/> 2.699.000	Idem núm. 22.....	49.000
	<hr/>	Idem núm. 23.....	45.000
	<hr/>	Idem núm. 24.....	14.950
	<hr/>	Idem núm. 25.....	21.000
	<hr/>	Idem núm. 26.....	1.950
	<hr/>	Idem núm. 27.....	19.250
	<hr/>	Idem núm. 28.....	10.925
	<hr/>	Idem núm. 29.....	6.400
	<hr/>	Idem núm. 30.....	20.800
	<hr/>	Idem núm. 31.....	18.500
	<hr/>	Idem núm. 32.....	12.950
	<hr/>		1.641.425
<i>Suma y sigue.....</i>	353.300		<hr/>

RESUMEN DE LAS SUPERFICIES OCUPADAS POR DEHESAS, PARQUES, NECRÓPOLIS, PARCELAS
que rodean á éstas y pradera de San Isidro.

	Superficies.
<i>A).—Parte de El Pardo.....</i>	228.920
<i>B).—Idem de la Moncloa.....</i>	341.760
<i>B').—Idem de la dehesa de la Villa.....</i>	444.215
<i>C).—Idem de la dehesa de la Villa.....</i>	424.325
<i>D).—Idem de la Moncloa.....</i>	2.888.925
<i>E).—Puente de la Princesa (orilla izquierda).....</i>	184.800
<i>F).—Puente de la Princesa (orilla derecha).....</i>	152.550
	<hr/> 4 664.595
<i>G).—Necrópolis del Este y parcelas que la rodean.....</i>	2 699.000
<i>H).—Idem del Oeste, parcelas que la rodean y pradera de San Isidro.....</i>	1.641.425
	<hr/> 4.340.425
TOTAL	<hr/> 9.005.020

RESUMEN GENERAL

	<u>Superficies.</u>
Superficie comprendida por la línea límite, la carretera de Extremadura y el río Manzanares.....	53.035.006'75
Superficie comprendida por el circuito constituido por la arista exterior del paseo de Ronda y el mencionado río.....	<u>25.423.930'75</u>
Superficie comprendida entre ambos circuitos, que según este plan va á urbanizarse.....	27.611.076 27.611.076
Superficies totales á descontar.	
Calles, plazas y partes de carreteras que se conservan.....	4.747.009'65
Parques, jardines y Necrópolis.....	<u>9.005.020 13.752.029'65</u>
Superficie total ocupada por las parcelas edificables y calles que habrán de urbanizar á su costa los propietarios y ceder, una vez hecho esto, al Exmo. Ayuntamiento.....	<u>13.859.046'35</u>



NÚMERO 5

Estado indicador de las pendientes y longitudes de las Vías que se proyectan en el plan de urbanización del Extrarradio de Madrid.

APÉNDICE NÚM. 5

ESTADO INDICADOR DE LAS PENDIENTES Y LONGITUDES DE LAS VÍAS
que se proyectan para el plan de urbanización del Extrarradio de Madrid (1).

PASEO LÍMITE

TROZOS	PENDIENTES	LONGITUDES	
		PARCIALES	TOTALES
10 á 19	0'0492	2.250	
Glorieta 19	0'00 (Horizontal).	150	
19 á 21	0'0132	1.530	
Glorieta 21	0'00 (Horizontal).	150	
21 á 23	0'026	445	
Glorieta 23	0'00 (Horizontal).	150	
23 á 168	0'0019	1.035	
168 á 12	0'0268	1.360	
Glorieta 12	0'00 (Horizontal).	200	
12 á 29	0'0177	1.940	
Glorieta 29	0'00 (Horizontal).	180	
29 á 30	0'0119	1.150	
Glorieta 30	0'00 (Horizontal).	200	
30 á 25	0'0176	1.235	11.975

GRAN VÍA-PARQUE

TROZOS	PENDIENTES	LONGITUDES	
		PARCIALES	TOTALES
Glorieta 6	0'00 (Horizontal).	240	
6 á 16	0'0504	1.980	
16 á 1	0'0277	565	
1 á 163	0'00 (Horizontal).	150	
163 á 7	0'0098	585	
Cruce 7	0'00 (Horizontal).	30	
7 á 11	0'0132	865	
Glorieta 11	0'00 (Horizontal).	200	
11 á 13	0'0087	460	
13 á 7'	0'0155	385	
Glorieta 7'	0'00 (Horizontal).	200	
7' á 170	0'0100	770	
170 á 178	0'0190	630	
178 á 24	0'0437	980	
<i>Suma y sigue.....</i>		8.040	

(1) Véase el plano núm. 2.

TROZOS	PENDIENTES	LONGITUDES	
		PARCIALES	TOTALES
<i>Suma anterior</i>	8.040	
Glorieta 24	0'00 (Horizontal).	150	
24 á 44'	0'0125	545	
44' á 44	0'0102	895	
44 á 25	0'0462	770	
Glorieta 25	0'00 (Horizontal).	200	
25 á 31	0'0164	1.150	
Glorieta 31	0'00 (Horizontal).	200	
31 á 48	0'0120	2.165	
Glorieta 48	0'00 (Horizontal).	150	
48 á 50	Idem.	100	
Glorieta 50	Idem.	150	
50 á 193	0'0039	400	
193 á 192	0'0257	735	
192 á 51	0'0068	1.100	
51 á 113	0'0205	930	
Glorieta 113	0'00 (Horizontal).	150	
113 á 114	0'0046	2.260	
Glorieta 114	0'00 (Horizontal).	150	20.240

LAS DEMAS VÍAS QUE FIGURAN EN EL PLAN

PASEOS, CALLES Ó PLAZAS	TROZOS	PENDIENTES	LONGITUDES	
			PARCIALES	TOTALES
Calle.....	22 á 16	0'0521	480	
	16 á 14	0'0443	510	990
Calle.....	204 á 26	0'0312	325	325
	5 á 1	0'0002	650	
Paseo del Canal.....	162 á 29	0'0280	240	
	29 á 166	0'0334	620	1.510
Calle.....	26 á 19	0'0370	315	315
Calle	27 á 165	0'0293	490	490
	4 á 163	0'0040	700	
Calle.....	163 á 162	0'0166	200	
	162 á 36	0'0140	330	1.230
Calle.....	27 á 29	0'0001	330	330
Calle.....	29 á 164	0'0008	770	770
Carretera de Irún.....	164 á 21	0'0087	900	900
	167 á 9	0'0114	570	
Calle.....	9 á 21	0'0152	1.030	1.600
Paseo del Oeste	3 á 11	0'0379	475	
	11 á 23	0'0266	785	1.260
Calle de Serrano	2 á 13	0'0240	490	
	13 á 185	0'2220	675	1.165
<i>Suma y sigue</i>				10.885

PASEOS, CALLES Ó PLAZAS	TROZOS	PENDIENTES	LONGITUDES	
			PARCIALES	TOTALES
<i>Suma anterior.....</i>				10.885
Calle.....	7 á 168	0'0168	475	475
Calle.....	2 á 169	0'0060	830	830
Calle.....	7' á 12	0'0233	1.220	1.220
Calle.....	184 á 171	0'0231	410	
	171 á 172	0'0178	505	
	172 á 174	0'0341	275	
	174 á 175	0'0300	385	1.575
Calle de López de Hoyos...	183 á 170	0'0258	670	
	170 á 171	0'0200	520	
	171 á 12	0'0085	540	1.730
Calle.....	182 á 179	0'0170	515	
	179 á 172	0'0342	525	
	172 á 173	0'0237	295	1.335
Calle.....	181 á 178	0'0039	590	
	178 á 174	0'0435	575	
	174 á 28	0'0450	160	1.325
Calle.....	180 á 177	0'0342	520	
	177 á 175	0'0269	520	1.040
Calle de Alcalá.....	74 á 24	0'0425	480	480
Gran plaza, calle de Alcalá.	24 á 29	0'000 (Horizontal).	480	480
Calle del Marqués de Zafra.	205 á 44'	0'0210	400	
	44' á 30	0'0391	540	940
Calle de O'Donnell	85 á 86	0'0298	390	
	86 á 30	0'0450	370	760
Calle (1)	30 á 30'	0'0440	900	900
Calle.....	40 á 43	0'0167	300	
	43 á 44	0'0344	360	
	44 á 30	0'0231	520	1.180
Calle.....	42' á 42	0'0348	395	395
Calle.....	27 á 25	0'0326	320	320
Calle.....	93 á 31	0'0421	510	510
Calle del Pacífico.....	187 á 31	0'0172	430	430
Calle.....	55 á 56	0'0039	470	470
Calle.....	57 á 188	0'0099	550	550
Calle.....	15 á 48	0'0044	660	660
Calle.....	61 á 192	0'0450	455	455
<i>Suma y sigue.....</i>				28.945

(1) Las rasantes de las demás calles que rodean á la Necrópolis, no figuran en este estado, porque habrán de ser fijadas cuando por haberse ejecutado el proyecto relativo á la expresada Necrópolis, se hayan determinado todas las cotas relacionadas con el mismo. La de la calle á que se refiere esta llamada, hemos podido fijarla, gracias á la amabilidad del Arquitecto señor García Nava, que nos ha proporcionado la ordenada de la expresada Necrópolis en el punto 80.

PASEOS, CALLES Ó PLAZAS	TROZOS	PENDIENTES	LONGITUDES	
			PARCIALES	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>				28.945
Calle.....	119 á 78	0'0295	755	755
Calle.....	72' á 191	0'0432	800	800
Calle	72' á 72	0'0266	620	620
Glorieta.....	70	0'00 (Horizontal).	220	220
Calle.....	72' á 70	0'0079	550	550
Calle.....	122 á 195	0'0182	150	150
Glorieta.....	72'	0'00 (Horizontal).	400	400
Calle.....	72' á 71	0'0421	215	215
Calle.....	207 á 139	0'0355	320	320
Calle.....	139 á 190	0'0226	1.400	1.400
Calle.....	138 á 136	0'0402	380	
Calle.....	136 á 189	0'0138	1.215	1.595
Calle.....	199 á 139	0'0145	420	420
	198 á 136	0'0491	485	
Calle.....	136 á 200	0'0613	220	
	200 á 71	0'0376	530	1.235
Calle	129 á 72'	0'0220	720	720
Calle.....	194 á 134	0'0426	400	400
Calle.....	134 á 128	0'0100	280	280
<i>TOTAL</i>				39.025

RESUMEN DE LONGITUDES

	METROS
Longitud total del paseo límite.....	11.975
Idem de la Gran Vía-Parque	20.240
Idem total de las demás calles.	39.025
TOTAL GENERAL.....	71.240

RESUMEN DE PENDIENTES

PASEO LÍMITE

NÚMERO	PENDIENTES	LONGITUDES	OBSERVACIONES
6	De 0'00 (Horizontales)	1.030	
1	De 0'000 á 0'01.	1.035	
4	De 0'01 á 0'02.	5.855	
2	De 0'02 á 0'03.	1.805	
1	De 0'04 á 0'05.	2.250	Corresponde á la parte de la Moncloa y de El Pardo, donde no hay parcelas edificables.
14	TOTAL	11.975	

GRAN VÍA-PARQUE

NÚMERO	PENDIENTES	LONGITUDES	OBSERVACIONES
13	De 0'00 (Horizontales)	2.070	
6	De 0'000 á 0'01.	6.105	
7	De 0'01 á 0'02.	6.630	
2	De 0'02 á 0'03.	1.300	
1	De 0'03 á 0'04.	400	
2	De 0'04 á 0'05.	1.755	
1	De 0'05 á 0'06.	1.980	Corresponde á la parte de la Moncloa y de El Pardo, donde no hay parcelas edificables.
32	TOTAL	20.240	

LAS DEMÁS VÍAS QUE FIGURAN EN EL PLAN

NÚMERO	PENDIENTES	LONGITUDES	OBSERVACIONES
3	De 0'00 (Horizontales)	1.100	
14	De 0'000 á 0'01.	8.335	
11	De 0'01 á 0'02.	5.625	
19	De 0'02 á 0'03.	11.505	
13	De 0'03 á 0'04.	5.520	
13	De 0'04 á 0'05.	6.240	
1	De 0'05 á 0'06.	480	corresponde á la Moncloa y dehesa de la Villa.
1	De 0'06 á 0'07.	220	Pequeño trozo próximo á la Necrópolis del Oeste: poco importante.
75	TOTAL	39.025	

RESUMEN GENERAL DE PENDIENTES

NÚMERO	PENDIENTES	LONGITUDES
22	De 0'00 (Horizontales).....	4 200
21	De 0'000 á 0'01.....	15 475
22	De 0'01 á 0'02.....	18 110
23	De 0'02 á 0'03.....	14 610
14	De 0'03 á 0'04.....	5.920
16	De 0'04 á 0'05	10.245
2	De 0'05 á 0'06.....	2.460
1	De 0'06 á 0'07	220
121	TOTAL.....	71.240

NÚMERO 6

*Anteproyecto de ley para los extrarradios ó campo
de las grandes poblaciones.*

APÉNDICE NÚM. 6

ANTEPROYECTO DE LEY PARA LOS EXTRARRADIOS Ó CAMPO de las grandes poblaciones.

COMISIÓN MUNICIPAL
DE
REFORMA DEL SUELO Y DEL SUBSUELO
DE MADRID

Proposición del Exmo. é Ilmo. Sr. Marqués de Zafra.

Estudiada la Memoria del Sr. Ingeniero Director de Vías públicas D. Pedro Núñez Granés, correspondiente á los años 1904 y 1905, á que se refiere el acuerdo cuarto del acta de la sesión celebrada por esta Comisión en 2 del próximo pasado Agosto.

Resultando del cap. XI de dicha Memoria (páginas 29 á 35):

Que todas las disposiciones dictadas sobre la urbanización del término de Madrid—inclusa la excelente ley de 17 de Septiembre de 1896, propuesta á las Cortes por el actual Exmo. Sr. Alcalde Presidente D. Alberto Aguilera, y votada por aclamación en ambas Cámaras—, se hallan incumplidas; sin que se haya hecho plan alguno para dicha urbanización.

Que por tal motivo, los alrededores de Madrid se hallan entregados á sí mismos, haciendo cada cual vías y construcciones dónde y como quiere.

Que para salir de esta situación no basta mandar (pues los nuevos mandatos quedarían tan incumplidos como los anteriores), sino *crear los recursos* de que hoy carece Madrid, necesarios para esa importantísima y costosa obra, y *dictar una ley orgánica* que sirva como de carriles para la marcha en la ejecución de la misma.

Y que mientras nuestros representantes en Cortes, dando á estas materias que afectan esencialmente á la vida de los pueblos, la inmensa importancia que tienen, purgan de sus defectos, unifican y complementan el transcendentalísimo derecho urbanizador, convendría que el Ayuntamiento formulase y propusiera un anteproyecto de ley, que de alguna manera atienda á la urbanización de los alrededores de las grandes poblaciones.

Y considerando:

Que dada la grandísima urgencia de que los alrededores de Madrid dejen de ser un caos, en que impera libremente la voluntad de los propietarios, sin plan alguno ni la menor consideración á la higiene, á la comodidad y al ornato públicos, no cabe esperar, para poner remedio á mal tan grave, á que se piense, formule, trámite, presente á las Cortes (tan ocupadas por mucho tiempo), y llegue á ser ley un proyecto completo de legislación urbanizadora, ó meramente suburbana, que aun estando las Cortes mucho menos ocupadas, habría de tardar en ser aprobado, por las dificultades que su estudio y discusión ofrecerían,

Que además no existen hoy reunidas, cual prueba la diligencia del folio que precede, antecedentes ni estudio que puedan ser garantía de acierto para la redacción de un buen proyecto de ley para los suburbios.

Que, bien mirado, la urbanización de los alrededores de las poblaciones constituyen siempre un *nuevo ensanche* de las mismas; por lo que, sin perjuicio de las modificaciones que la ciencia y la experiencia aconsejen (que podrán introducirse en plazo relativamente breve, otorgando para ello al Gobierno la necesaria autorización), es perfectamente aplicable á dicha urbanización ó suburbanización la legislación de ensanche, contenida en la ley de 26 de Diciembre de 1876 (que es la única ley de Ensanche, orgánica y completa que hoy existe, pues la de 26 de Junio de 1892, fué ley de composición de ilegalidades anteriormente cometidas y de circunstancias), así como en el Reglamento para su ejecución y en las demás disposiciones complementarias.

Y que la experiencia ha demostrado que los organismos, recursos y procedimientos creados por la legislación de 1876 para la realización de los ensanches de las poblaciones, sirven perfectamente, tanto para el estudio y formación de nuevos proyectos y para lograr su aprobación y realización, como para llevar á ejecución los que al tiempo de la promulgación de aquella ley se hallaban aprobados (verbigracia, el que lo fué en 1860 para Madrid, mucho antes de promulgarse la ley de 1876), y para proponer y conseguir la mejora de todo (como se ha logrado la del citado proyecto de 1860).

El Vocal que suscribe, tiene la honra de proponer á la Comisión se sirva acordar:

Se eleve al Excmo. Sr. Alcalde Presidente el siguiente anteproyecto de ley, á fin de que— para evitar, con la mayor posible urgencia, los gravísimos perjuicios que á Madrid está causando la situación actual de su extrarradio—pueda, si lo tiene á bien, usar de su iniciativa parlamentaria, presentando á las Cortes como proyecto de ley dicho anteproyecto, ó lo que sobre la materia á que éste se refiere le parezca mejor: desde luego, á fin de que el asunto tome estado parlamentario, adquiera la mayor posible antigüedad en el mismo y pueda ser votado en la presente legislatura.

Y proponer también al Excmo. Sr. Alcalde Presidente, que además de lo dicho, someta dicho anteproyecto á las Comisiones municipales de Reforma del subsuelo y suelo de Madrid y de Obras, reunidas, y después, con el dictamen de éstas, al Excmo. Ayuntamiento; para que, tanto por la Comisión parlamentaria que se nombre, como al ponerse á discusión en ambas Cámaras el dictamen de la misma, puedan ser tenidas en cuenta las razones que expongan y las conclusiones que formulen dichas Comisiones y la Corporación municipal.

* * *

La parte dispositiva del anteproyecto citado, es como sigue:

Artículo 1.º Hasta que otra cosa se disponga, la ley de Ensanche de 26 de Diciembre de 1876, el Reglamento para su ejecución y las demás disposiciones complementarias de la legislación expresada, se aplicarán para la debida urbanización ó suburbanización de los alrededores de las poblaciones.

La zona á que dicha urbanización ó suburbanización alcanzarán en Madrid, será la determinada por el art. 8.º de la ley de 17 de Septiembre de 1896; quedando para tal fin agregados al término municipal de Madrid los terrenos necesarios, que se determinarán y amojonarán á la mayor posible brevedad.

En las demás poblaciones será la que esté ya fijada ó la que se fije por la disposición correspondiente.

Art. 2.º Por consecuencia de la aplicación de la legislación de Ensanche de 1876 á los suburbios, habrá en los Municipios de todas las grandes poblaciones la correspondiente Comisión de suburbanización.

Ésta se compondrá de cinco Concejales y de cinco propietarios en los suburbios; tres de ellos elegidos á la suerte y dos nombrados por la ó las Juntas directivas de la Asociación ó Asociaciones especiales, de propietarios en dichos suburbios legalmente constituidas; presididas en el acto de la elección por la Presidencia de la Asociación de dicha clase más antigua.

Las atribuciones y funcionamiento de dicha Comisión, en cuanto á los alrededores de la población respectiva, serán iguales á los de la Comisión de Ensanche, con relación á éste, según las legislaciones de 1876 y 1892.

Art. 3.º Dentro del año siguiente al día que comience á regir esta ley, el Gobierno, oyendo á todos los Ayuntamientos que quieran remitir observaciones y á la Junta consultiva de Urbanizaciones y Obras del Ministerio de la Gobernación, promulgará una ley completa para los suburbios; á cuyo fin queda autorizado.

Dios guarde á los señores de la Comisión muchos años.

Madrid 15 de Noviembre de 1908.

El Marqués de Zafra.

ACUERDO

En Comisión ejecutiva:

Tomada en consideración la moción que precede, habiendo usado de la palabra todos los señores asistentes; reconocida la excepcional importancia que la misma entraña; y estimando la feliz solución á las grandes dificultades que ofrece hoy, por no existir reunidos los antecedentes precisos y por los trabajos parlamentarios pendientes, la redacción, discusión y aprobación de una nueva ley completa para los suburbios: la Comisión acordó aprobarla en todas sus partes y proponer al Excmo. Sr. Alcalde la ejecución de lo que en la misma se interesa.

El Presidente,

M. Alberto de Palacio.

El Vocal Secretario,

Marqués de Zafra.



NÚMERO 7

*Informe emitido acerca de este proyecto por la Junta consultiva
de Obras del Excmo. Ayuntamiento (1).*

(1) Por la razón expuesta en el índice, no se acompaña dicho informe.

NÚMERO 8

Proposición de ley del Excmo. Sr. D. Alberto Aguilera, sobre ensanche del término municipal de Madrid y su discusión y aprobación por el Senado en 13 de Diciembre de 1910 (1).

(1) Como los estudios que habrán de hacerse á virtud de este proyecto de ley, luego que llegue á ser ley, serán continuación de los que aparecen en el proyecto de urbanización que nos ocupa, que habrá de tomarse como base para la realización de aquéllos, he creído de utilidad insertar aquí el proyecto de ley y su discusión y aprobación por el Senado.

PROPOSICIÓN DE LEY DEL SR. AGUILERA sobre ensanche del término municipal de Madrid.

AL SENADO

La ley de 17 de Septiembre de 1896, aprobada por unanimidad en el Congreso y en el Senado, disponía en su art. 8.^o que por el Ministerio de la Gobernación se ordenase lo necesario para que la Junta de urbanización de aquel Centro, estudiara un plan de urbanización del término municipal de Madrid sobre la base del de Ensanche, en un radio que no excediera de ocho kilómetros, á partir de la Puerta del Sol.

La transcendencia de aquel precepto legislativo es inmensa, puesto que habría de aumentar en forma definitiva la riqueza del Estado; desarrollaría extraordinariamente el desenvolvimiento de la riqueza ó propiedad urbana, y agrandaría muchísimo la extensión y la importancia de la capital de España, con aumento considerable de su censo de población, fomentando los recursos de su Ayuntamiento y llevando la acción de éste á suburbios íntimamente enlazados con la vida de Madrid, pero que carecen de medios de desenvolvimiento y urbanización adecuados.

Á pesar de todo esto, nada se ha hecho hasta el presente para cumplir lo que las Cortes acordaron y sancionó la Corona en aquella ley.

Enlazado con este importante asunto está la reforma del extrarradio de Madrid, para la cual se han hecho por el Ayuntamiento meritísimos trabajos, que puntualiza la notable Memoria presentada al mismo en 31 de Diciembre de 1909, por el Ingeniero Director de Vías públicas D. Pedro Núñez Granés.

La relación que existe entre las zonas de Ensanche regidas por leyes especiales, la del extrarradio actual y el restante terreno comprendido dentro del radio de ocho kilómetros, al que se refirió la legislación previsora de 1896, exige un meditado procedimiento, para que la expansión y el desarrollo que instintivamente tome la población, en vez del bienestar y del abaratamiento de la vida que buscan los que la procuran, no sean peligros para la higiene, obstáculos para la urbanización y dificultades irreparables para que los alrededores de Madrid, en vez de suburbios infectos que lo deshonren, sean, como en todas las grandes capitales, prolongaciones de la importancia indudable y del desarrollo creciente de su vida interior.

El Ayuntamiento, aunque hasta ahora en vano lo ha intentado, puede reformar su extrarradio, y aun con la ayuda de la acción legislativa llevar á él los beneficios de la ley de Ensanche modificada; pero para que la reforma sea completa será necesario incorporar al término municipal las grandes barriadas que existen en las mismas puertas de Madrid.

La necesidad de esta reforma total á simple vista se observa. La ley de Ensanche de 1892, dictada principalmente para la enmienda de irregularidades que se habían cometido, no ha podido producir todos los beneficios apetecibles; y es preciso volver la vista á la legislación más orgá-

nica, completa, equitativa y justa de 1876 para introducir en ella reformas aplicables al extrarradio y á los demás terrenos que la ley de 1896 trataba de incorporar al término municipal.

Aunque comprendida en éste, la zona del extrarradio se encuentra en una situación anormal y vergonzosa, porque no pertenece ni al interior ni al ensanche, é impera en ella como única regla de acción para la higiene, para la regularización del suelo y del subsuelo, y para lo que la cultura y la estética de la capital de España exigen de consumo, la más perfecta anarquía, á la cual de seguro pondrá coto el proyecto de la Memoria referida del Director de Vías públicas municipales y la aplicación por parte del Gobierno, de acuerdo con el Ayuntamiento, de los remedios que en la misma se proponen, con las modificaciones que se estimen oportunas.

En cuanto á la incorporación al término municipal de la zona acordada en la ley de 1896, aparte de que el cumplimiento de aquel precepto, á semejanza de lo que ha ocurrido en Barcelona, aumentará considerablemente el censo de población, basta consignar que casi en el puente de Toledo principia la jurisdicción municipal de Carabanchel, comprendiendo la gran masa de población que se extiende por la carretera hasta aquel pueblo; que el término municipal de Vallecas llega hasta el puente del mismo nombre; que hasta el puente de las Ventas del Espíritu Santo llega el término municipal de Canillas, y en la terminación de la calle de Bravo Murillo principia el término de Tetuán. Y en todas estas barriadas tan populosas, que cruzan los tranvías, que habitan modestos empleados y numerosísimos obreros, los cuales pasan todo el día en el interior de Madrid, no tienen con éste relación oficial de ningún género, ni Casas de Socorro, ni servicios de incendios, ni medios de atender á su limpieza ni á las necesidades de su urbanización.

Y es en vano que el Alcalde de Madrid dicte bandos, por ejemplo, para mejorar las condiciones higiénicas de los alrededores de la población, si los más importantes barrios que la circundan no dependen de su autoridad. Sin embargo de lo cual, si en ellos ocurre un siniestro van á ampararlo, como por caridad, los elementos de que Madrid dispone; aunque en muchos casos no es posible tampoco hacerlo, cuando es llamada á prevenirlos ó repararlos la autoridad judicial. Dándose el caso de que los jueces de instrucción de Getafe, Alcalá ó de Colmenar Viejo, tengan que venir á instruir diligencias en barriadas que son prolongación de las calles de Madrid.

Todas estas circunstancias, tan anormales y tan dignas de ser tenidas en cuenta, mueven al Senador que suscribe á presentar á la consideración del Senado la siguiente

PROPOSICIÓN DE LEY

Artículo 1.^º En cumplimiento de lo preceptuado en el art. 8.^º de la ley de 17 de Septiembre de 1896, y para la incorporación al término municipal de Madrid de los terrenos en él mencionados, el Ministro de la Gobernación encargará desde luego á la Junta de urbanización que haga un estudio de las alineaciones y rasantes no estudiadas en la Memoria del Ingeniero Director de Vías públicas de Madrid, D. Pedro Núñez Granés, que sean necesarias para cumplir totalmente aquel precepto legislativo.

Art. 2.^º El estudio comprenderá, además, el de la reforma de la ley de Ensanche y de su aplicación al extrarradio total de Madrid.

Art. 3.^º Para instalar la oficina y sufragar los gastos necesarios para la ejecución de estos trabajos (cuya base primera es la formación de un plano horizontal y otro plano topográfico de los 300 kilómetros cuadrados á que proximamente extiende el estudio por la ley de 1896 ordenado y de los cuales no existe plano alguno hecho), se consignará en los presupuestos del Estado la

cantidad de 50.000 pesetas por un año, dentro del cual quedarán terminados los trabajos referidos.

Art. 4.^º Una vez concluídos los estudios á que se refieren los artículos anteriores, y teniendo en cuenta el informe que la Junta eleve al Sr. Ministro de la Gobernación, presentará éste á las Cortes el correspondiente proyecto de ley.

Art. 5.^º La Junta consultiva de Urbanización y Obras del Ministerio de la Gobernación existirá en lo sucesivo por virtud de esta ley para los fines de la misma y otras leyes; y se constituirá por el Ministro de la Gobernación, presidente; el Subsecretario, vicepresidente; un Consejero de Estado, un Diputado á Cortes y un Senador por Madrid, el director general de Administración, el Alcalde de Madrid y dos Concejales designados por su Ayuntamiento; el vicepresidente de la Diputación provincial, cuatro propietarios, dos designados por la Asociación de propietarios del interior y dos por la Asociación del ensanche; los decanos de los Colegios de abogados y de médicos, el jefe de la Sección de ingenieros del Ministerio de la Guerra; el ingeniero jefe de Obras públicas de la provincia, el director de la Escuela de Arquitectura, un arquitecto nombrado por la Academia de Bellas Artes de San Fernando, el arquitecto municipal decano de los de esta villa y el ingeniero director de Vías públicas del Ayuntamiento de Madrid.

Palacio del Senado 29 de Octubre de 1910.—Alberto Aguilera.

DICTAMEN DE LA COMISIÓN sobre ensanche del término municipal de Madrid.

AL SENADO

La Comisión encargada de dar dictamen sobre la proposición de ley del Sr. Aguilera relativa al Ensanche del término municipal de Madrid, la ha examinado con la atención que su importancia merece, y desde luego reconoce la oportunidad y conveniencia que su contenido encierra, puesto que es ya de urgente necesidad cumplir el art. 8.^º de la ley de 17 de Septiembre de 1896, que las Cámaras aprobaron por unanimidad. Con ello, no sólo ganaría la riqueza del Estado, sino que aumentará la extensión é importancia de Madrid, y por consecuencia los recursos de su Ayuntamiento, á la vez que podrían desenvolverse y urbanizarse con medios suficientes las barriadas, á veces considerables, del extrarradio de la capital, que no siempre son ni pueden ser, en sus actuales condicioneas de vida, modelos de higiene y salubridad. Pero considerando también que el estudio del plan de Ensanche, ordenado por la ley de 1896, podría dificultarse por la rigidez del precepto que señala el radio de 8 kilómetros, á partir de la Puerta del Sol, para que el terreno en ese radio comprendido quede dentro del nuevo proyecto de urbanización, ha creído que debía concederse alguna mayor elasticidad al citado precepto legislativo facultando á la Junta que se forma para tener en cuenta la topografía de los alrededores de la Capital ampliando ó disminuyendo dicho radio, según lo exijan las condiciones de aquélla.

En su virtud, la Comisión tiene el honor de proponer á la deliberación y aprobación de la Cámara el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.^º En cumplimiento de lo preceptuado en el art. 8.^º de la ley de 17 de Septiembre de 1896, y para la incorporación al término municipal de Madrid de los terrenos en él mencionados, el Ministro de la Gobernación encargará desde luego á la Junta de urbanización que haga un estudio de las alineaciones y rasantes no estudiadas en la memoria del Ingeniero Director de Vías públicas de Madrid, D. Pedro Núñez Granés, que sean necesarias para cumplir aquel precepto legislativo, teniendo en cuenta para ampliar ó limitar el radio las condiciones geográficas de los terrenos á que el estudio ha de referirse.

Art. 2.^º El estudio comprenderá, además, el de la reforma de la ley de Ensanche y de su aplicación al extrarradio total de Madrid.

Art. 3.^º Para instalar la oficina y sufragar los gastos necesarios para la ejecución de estos trabajos (cuya base primera es la formación de un plano horizontal y otro plano topográfico de los 300 kilómetros cuadrados á que próximamente extiende el estudio por la ley de 1896 ordenado y de los cuales no existe plano alguno hecho), se consignará en los presupuestos del Estado

la cantidad de 50.000 pesetas por un año, dentro del cual quedarán terminados los trabajos referidos.

Art. 4.^o Una vez concluidos los estudios á que se refieren los artículos anteriores, y teniendo en cuenta el informe que la Junta eleve al Sr. Ministro de la Gobernación, presentará éste á las Cortes el correspondiente proyecto de ley.

Art. 5.^o La Junta Consultiva de Urbanización y Obras del Ministerio de la Gobernación, existirá en lo sucesivo por virtud de esta ley para los fines de la misma y otras leyes, y se constituirá por el Ministro de la Gobernación, Presidente; el Subsecretario, Vicepresidente; un Consejero de Estado, un Diputado á Cortes y un Senador por Madrid, el Director general de Administración, el Alcalde de Madrid y dos Concejales designados por su Ayuntamiento, el Vicepresidente de la Diputación provincial, cuatro propietarios, dos designados por la Asociación del Ensanche, el decano del Colegio de Abogados y el Presidente del de Médicos, el Jefe de la sección de Ingenieros del Ministerio de la Guerra, el Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia, el Director de la Escuela de Arquitectura, un Arquitecto nombrado por la Academia de Bellas Artes de San Fernando, el Arquitecto municipal decano de los de esta Villa, el Ingeniero Director de Vías públicas del Ayuntamiento de Madrid y el Jefe del Negociado de Ensanche del mismo.

Esta Junta nombrará de su seno una ponencia ó Comisión ejecutiva que proponga los medios necesarios para el cumplimiento de la presente ley.

Palacio del Senado 17 de Noviembre de 1910.—Alberto Aguilera, Presidente.—Angel Pulido.—Enrique Arroyo.—Estanislao de Urquijo.—Conde de Vilches.—Juan de Ortueta.—Carlos Prats, Secretario.



ENMIENDAS Á DICHO DICTAMEN

Del Sr. Lastres.

AL SENADO

El Senador que suscribe tiene el honor de proponer á la Cámara la siguiente enmienda al dictamen de la Comisión relativo al proyecto de ley sobre ensanche del término municipal de Madrid:

El art. 1.^º quedará redactado en la forma siguiente:

«Artículo 1.^º En cumplimiento de lo preceptuado en el art. 8.^º de la ley de 18 de Septiembre de 1876, queda incorporado al término municipal de Madrid el radio de ocho kilómetros, á partir de la Puerta del Sol, y con motivo de la incorporación, el Ministro de la Gobernación encargará desde luego á la Junta de urbanización que haga un estudio de las alineaciones y rasantes no estudiadas en la memoria del Ingeniero Director de Vías públicas de Madrid, D. Pedro Núñez Gráñez, que sean necesarias para cumplir totalmente el precepto legislativo».

Palacio del Senado 25 de Noviembre de 1910.—Francisco Lastres.

El Senador que suscribe tiene la honra de proponer á la Cámara la siguiente enmienda al dictamen de la Comisión acerca del proyecto de ley sobre ensanche del término municipal de Madrid:

El art. 2.^º queda suprimido.

Palacio del Senado 25 de Noviembre de 1910.—Francisco Lastres.

El Senador que suscribe tiene el honor de proponer á la Cámara la siguiente enmienda al dictamen de la Comisión referente al proyecto de ley sobre ensanche del término municipal de Madrid:

El art. 4.^º queda suprimido.

Palacio del Senado 25 de Noviembre de 1910.—Francisco Lastres.

Del Sr. Olmedilla.

AL SENADO

El Senador que suscribe tiene el honor de proponer á la Cámara la siguiente enmienda al dic-

tamen de la Comisión referente al proyecto de ley sobre ensanche del término municipal de Madrid:

Al art. 5.^º se añadirá, entre las representaciones de que ha de componerse la Junta consultiva de Urbanización y Obras: El Presidente de la Sociedad Económica de Amigos del País.

Palacio del Senado 10 de Diciembre de 1910.—Joaquín Olmedilla.

—XXXXX—

EXTRACTO OFICIAL DE LA SESIÓN CELEBRADA EN EL SENADO

el sábado 10 de Diciembre de 1910, en su parte relativa al debate del proyecto de ley sobre el ensanche del término municipal.

ORDEN DEL DÍA

El Sr. Presidente: Discusión del dictamen de la Comisión acerca del proyecto de ley sobre ensanche del término municipal de Madrid.

Leído dicho dictamen, y abierto debate sobre la totalidad, dijo

El Sr. Presidente: El Sr. Tormo tiene la palabra en contra. (*Pausa prolongada por no hallarse en el salón el Sr. Tormo.*)

Como por causas superiores á su voluntad, indudablemente, el Sr. Tormo se ha visto obligado á ausentarse del salón de sesiones y el Senado no puede aguardar más tiempo, no teniendo pedida la palabra sobre la totalidad ningún otro Sr. Senador.....

El Sr. Marqués de Ibarra: Pido la palabra.

El Sr. Presidente: ¿Sobre la totalidad?

El Sr. Marqués de Ibarra: Sí, Sr. Presidente.

El Sr. Presidente: Tiene S. S. la palabra.

El Sr. Marqués de Ibarra: No pensaba ocuparme en este asunto. (*Entra en el salón el Sr. Tormo.*) Veo que el Sr. Tormo entra en este instante en el salón, y como mi intervención en el debate no tenía más objeto que dar tiempo á que viniese dicho Sr. Senador, si le parece al Sr. Presidente puede concederle la palabra.

El Sr. Presidente: Tiene la palabra el Sr. Tormo.

El Sr. Tormo: Ante todo he de pedir mil perdones á la Cámara. Estaba asistiendo á la Subcomisión de presupuestos en el momento en que parecía que varias preguntas que se habían iniciado iban á tener un mayor desarrollo; esta ha sido la causa de mi retraso.

Entiendo que cumple un deber combatiendo el dictamen presentado por la digna Comisión acerca de la proposición de ley del Sr. Aguilera sobre el ensanche de Madrid. No es extraño que persona tan identificada con el pueblo de Madrid, que tanto le debe á S. S., pueda tener respecto de su desarrollo futuro, aunque inmediato (si no fuera inmediato no habría necesidad de legislar para él), aquellos altos pensamientos á que obedece la proposición de ley de S. S. Este afán de engrandecimiento por la ciudad á la que tanto afecto profesa S. S., y á la cual todos se lo tenemos también muy grande, yo muy particularmente, puede ser causa, como en toda idea noble, de alguna equivocación, y yo entiendo que ha padecido S. S. un error gravísimo.

He de recordar á la Cámara (porque es problema que me ha preocupado mucho) cómo en este país, en que suelen tener fama de visionarios los poetas, un escritor insigne, un madrileño ilustre, pero sobre todo un escritor (que personalidad suya era la de escritor), Mesonero Romanos, en la época en que habían de caer las malas murallas, las tapias que formaban el circuito

de Madrid, y en que esta ciudad (todavía se llama oficialmente villa, pero yo creo que ya es ciudad) iba á tener el ensanche que se inició en el siglo XIX, puso una tan grande en el problema urbano de Madrid, que se adelantó á todos en un gran plan de reformas, de mejoras, de engrandecimiento, que casi totalmente se ha llevado á efecto, y al cabo de varios años, cuando parte de él se estaba realizando, varios espíritus avanzaron sobre el de Mesonero Romanos, en este afán insólito de grandezas, en esta idea generosa que los italianos de los tiempos modernos, con una palabra traída del griego, han llamado *megalomanía*, monomanía de grandezas, y hubo entonces elementos de la ciudad y aun Gobiernos que proyectaron para Madrid un ensanche tan desproporcionado, tan extraordinario, que el propio Mesonero Romanos, que tenía sobre todos los demás la circunstancia de conocer positivamente al detalle las condiciones de Madrid, se opuso, y al oponerse dictó esta frase que en varios de sus libros ha sido repetida por él, como quien estaba satisfecho de ella:

«Que lo que por ahora conviene á la capital no es tanto la extensión de sus límites como la regularización y aprovechamiento del espacio que hoy ocupa.....»

Esta era como una tesis que repitió y copió en varias de sus publicaciones diarias y en libros, que llevó al Ayuntamiento de Madrid cuando fué digno Concejal del mismo, y tuvo virtualidad bastante para que en cierta ocasión en que un Gobierno precipitó el proyecto del ensanche actual, aun no tan grande como el ensanche actual, el Ayuntamiento de Madrid, á propuesta de Mesonero Romanos, replicó que era extraordinariamente excesivo para las necesidades urbanas de la ciudad. No fué entonces atendida la prudencia del Sr. Mesonero Romanos, de la Corporación y de los elementos que con él estaban en la misma idea, y ha ocurrido una cosa que yo creo que nadie puede negar: que al cabo de muchos años, cuando Madrid, como todas las ciudades, aunque menos que otras grandes capitales de Europa, ha tenido un crecimiento extraordinario, y por lo menos dobla la población que tenía en tiempos de Mesonero Romanos, es decir, en los tiempos en que Mesonero Romanos sostenía su tesis, hoy nos encontramos ante una ciudad vacía de casas en casi todo su ensanche. Cualquiera que conozca los planos del actual ensanche de Madrid estará convencido de que las dos terceras partes de la misma todavía no están edificadas..... mucho más de las dos terceras partes, oigo decir..... (*El Sr. Conde de Tejada de Valdosera: Como la Prosperidad y la Guindalera.*) El ensanche de Madrid, el actual, sin necesidad de dictar leyes que lo prolonguen, es tan desproporcionado para las necesidades urbanas de Madrid, que Madrid es la gran ciudad de los solares del mundo. Yo creo, y quisiera con mucho gusto que se me desmintiera, que no existe una sola ciudad en el mundo cuyos solares estén en la extraordinaria proporción en que están con relación á la parte edificada en Madrid; porque no basta que nosotros recorramos aquella parte del ensanche que ya está repleta; claro está que existen barrios, que existen trozos, en que apenas faltan casas; pero ¿quién duda de que aun en las calles más importantes, en aquellos sitios en que había de existir edificación, sobre la que fué la muralla de Madrid, en las mismas Rondas, hay centenares de metros seguidos en que no se ha construído todavía?

Nuestros bisabuelos, nuestros tatarabuelos, los hombres del siglo XVIII, en aquella época ilustrada, del llamado despotismo, tenían una idea algo más conforme á la realidad de lo que son estas cosas. Y á mí me parece maravilloso, á través del Madrid actual, que se haya podido dictar una disposición como la de Fernando VI, que está en la Novísima Recopilación, ley 2.^a, título 23, del libro VII, «Ordenanza general para los intendentes corregidores» de 1749, reproducida por Carlos III en la Instrucción para los corregidores de 1788, en la cual se dispone algo

que ahora nos parece enteramente inverosímil, cual es la negación del derecho de los propietarios dentro de una ciudad ó villa á conservar yermo su solar, sin edificarlo. Tenían aquellos hombres la idea de que aun la propiedad urbana metida dentro del casco antiguo de una antigua población tiene deberes en concepto de edificio, no de solar (porque éste perjudica á todos sus conciudadanos, y no hablamos del perjuicio particular), en cuanto interrumpen las aceras, como si éstas fueran para el dueño de la casa y no para el tránsito de sus convecinos. Pues aquellos grandes Reyes, que no dictaban las leyes sin el concurso y la gran preparación de Cuerpos como el Real Consejo de Castilla, dijeron que el dueño de una casa ruinosa no tiene el derecho de mantenerla en estado de solar, y que se le podría dar un plazo de seis meses para que presente su titulación, y el de un año para que la reedifique, y que si dentro de él no reedifica, el Estado hará que se venda judicialmente, en subasta, con la obligación precisa, para el comprador, de reedificar también dentro de un año, porque no hay calle ni plaza, cuando lo que hay es el espacio que á ellas se destina solamente, y sólo existen aquéllas cuando hay edificios que cierran y cuando la compañía de todos ellos establece la vida ciudadana, formando un solo cuerpo dentro del cual viven todos juntos, en un mismo Municipio. Pues esto se decía en el siglo XVIII, y en el XIX ya estamos viendo lo que ocurre en muchas ciudades, porque esta crítica que hago no es sólo del régimen establecido en la capital, sino que se refiere á otras poblaciones.

La ruina se convierte en solar á veces casi perpetua; y dentro del casco antiguo de las poblaciones, y cuando el Ayuntamiento de Madrid ha recordado, si no precisamente al pie de la letra, con cierta aproximación, el nombre del Barón Haussman, y ha tratado de *haussmanizar* una parte de Madrid, hemos tenido la risa en los labios, más que otra cosa, ante la eternidad que duró la calle de Sevilla en su estado imperfecto de construcción. (*El Sr. Conde de Esteban Collantes: Que son dos cosas.*) Y hace bien pocos días dirigió elocuentemente, como siempre, á la Cámara su palabra el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, y considerando las ventajas y las desventajas de este otro intento de *haussmanizar* Madrid, que se llama la Gran Vía, echaba de menos el establecimiento de un plazo más corto, ó de alguna manera más eficaz para obligar á la reedificación de los solares resultantes.

De modo que si una gran ciudad la tomamos como cuerpo vivo, y suponemos que no puede haber entre los tejidos orgánicos solución de continuidad, sino mediante la formación de una bolsa de substancias patógenas, la cicatriz del antiguo casco de Madrid tarda siempre; cualquier reforma, cualquier arreglo de calles eterniza en estado de solar, en parte ó en toda la calle; las energías vitales de esta ciudad son escasas para llenar inmediatamente esas consecuencias de la reforma. Pues todo esto ocurre en el primitivo casco estrecho de Madrid, dentro de rondas, y en cuanto pasamos á la inmensa zona de ensanche que existe, no sólo en la ley y en los planos, sino en sus consecuencias jurídicas más perjudiciales para el Municipio, desde más abajo del puente nuevo Princesa Mercedes, á lo último del Canal (que no suelen frecuentar los Sres. Senadores, ni los demás habitantes de Madrid, salvo los que asisten á enterrar la sardina), desde allí á la Glorieta y más allá de los Cuatro Caminos, y hasta el llamado foso del ensanche, que existe en los planos, aunque apenas se conoce en la realidad, todo eso está perfectamente parcelado, convertido en líneas perpendiculares y horizontales, de Norte á Sur y de Este á Oeste, de que se tiene una idea cuando el arquitecto ó el topógrafo las dibuja con colores distintos, separando lo edificado de lo proyectado, y dan idea, digo, del «querer y no poder», que es característico de este eterno proyectado legal, regimentado, planeado ensanche de Madrid, contra el cual protestaba en su día aquel poeta, Mesonero Romanos, que decía terminantemente lo que antes tuve ocasión de leer:

que lo que por entonces y aun por ahora conviene á la capital, no es tanto la extensión de sus límites como la regularización y aprovechamiento del espacio que hoy ocupa.

Y es un problema, Sres. Senadores, que tiene una importancia algo mayor que la que á primera vista parece: poner en estado de ensanche, extender en consideración de ensanche, avanzar topográficamente en las líneas de un plano, no es nada; pero es mucho establecer una condición jurídica excepcional, que insensiblemente se forma en favor de los terratenientes de aquellos terrenos, antes sólo dedicados á cultivo, una situación excepcional, por la cual, según las leyes vigentes, se establece una indemnización para aquella parte de servicios públicos, de vía pública, sin la cual el conjunto de aquellos terrenos no podría tener carácter de solar.

Yo quisiera, Sres. Senadores, que se meditara un momento en lo que significa el caso, tan frecuente en España, de expropiar para calle ó plaza por el valor de lo que ha de ser después solar, cuando no lo sería si no hubiera calle ó plaza; expropiar el metro cuadrado, como si ya tuviera viabilidad, sobre la cual poner balcones y tener acceso de entrada y arranque para aguas limpias y sucias, para condiciones de luz, etc., etc., y, sin embargo, todavía no existe esto. También aquí tengo que recurrir á la experiencia de nuestros antepasados, porque creo que cuando una sociedad no comprende la injusticia de semejante régimen de expropiación es porque no vuelve la vista á otras situaciones extraordinariamente parecidas á ésta. Nuestros antepasados eran más sabios. Aquí al lado, hablo del lado de este edificio, estaba lo que se llamaba la Puebla Nueva de Madrid, y aun se llamó antiguamente calle de la Puebla Nueva la que hoy se llama calle de Fomento; y la calle de la Puebla Nueva y todo el barrio de sus alrededores, ocho, diez ó once, eran de D. Joaquín Peralta; y restablecida la Corte en Madrid en la época de Felipe III, y trazada la nueva urbe, comprendió que á sus intereses particulares convenía convertir sus fincas de cultivo en explotación urbana; pero no podía menos de comprender también, y comprendió, al solicitar, como solicitaba, toda clase de autorizaciones de los representantes del interés público, comprendió, repito, que para hacer casas necesitaba regalar calles á ese interés público, y que sin esto no podía hacer casas.

De modo que lo que en aquella época ocurrió en la Puebla de D. Joaquín de Peralta sucedió después en otra Puebla, llamada hoy precisamente calle de la Puebla: que un propietario, poseedor de una gran extensión de terreno, pensó ensanchar la ciudad, pero en beneficio suyo, y lo primero que tuvo que hacer fué facilitar el terreno para los servicios comunes. Porque, señores Senadores, sucede en esto lo que con la escalera de una casa de vecindad: que todos los vecinos son copropietarios de esa escalera, aunque el propietario es el dueño de la finca. ¿Cómo sería posible la copropiedad si la escalera no fuera de todos? Lo mismo sucede con la propiedad de la calle, de que son copropietarios todos los vecinos, aunque el dueño de la propiedad se considere que es el Municipio; por consiguiente, es indispensable que para ensanchar una población, en beneficio de un particular, éste ceda terrenos en beneficio del público.

En efecto; sin recurrir á otras ciudades, solamente en Madrid, en el siglo XVII, en que el conocimiento económico y la razón de las leyes no era tan extenso en lo fundamental, ni seriamente estudiadas, como en el día, se consideraba que el derecho de poblar, el derecho de transformar terreno dedicado al cultivo en población nueva, ya fuera independiente, ya fuera un barrio de otra población vieja, exigía grandes obligaciones por parte del que obtenía la ventaja de los solares, y de estas obligaciones, la principal, la primera de todas, la indispensable, era la concesión del dominio público de toda aquella parte de terreno necesaria para poner en verdadero valor á los solares. Recuerdo en este momento que esto mismo ocurrió en París en el

Faubourg Saint-Germain. Es el pueblo que el Monasterio de Saint-Germain de los Prados hizo independientemente del Ayuntamiento, pero al otro lado del río. Y ¿cómo lo hizo? Cediendo para el uso común las calles y plazas necesarias, encargándose de todos aquellos servicios que son indispensables entre los vecinos que habitan casas inmediatas, servicios que son de carácter municipal, y los del Faubourg Saint-Germain los sostenía el mismo Monasterio, del cual fué desprendimiento la propiedad de las casas.

En España, y principalmente en Madrid, no rige este principio. Las inmediaciones de una gran ciudad, aunque tengan una utilidad relativamente escasa por consecuencia de la explotación agrícola, ó aunque puedan ser casas de lujo, de recreo, toda esta clase de propiedades instantáneamente las transforma en solares, sin serlo todavía, cualquier avance del actual régimen de expropiación aplicado al ensanche de poblaciones; y basta que esto se establezca para que se considere todo propietario con el derecho absoluto de hacer pasar á los demás por las horcas caudinas del precio que no es conveniente para el interés público, cuando empieza á expropiar las calles ó plazas ó cualquier otro terreno que es necesario para la urbanización subterránea de aquella parte de la nueva población. Esto entraña un gran perjuicio, tanto, que á pesar del individualismo jurídico y aun económico, exagerado y exótico, traducido del extranjero, que ha sido el inspirador de muchas disposiciones de nuestras leyes, especialmente en los tiempos en que se empezó á formar nuestra legislación de ensanche, todavía la razón fundamental de esta condición hizo que en la ley general de Ensanche se estableciera un precepto, que de otro modo sería injustificado, precepto que dice que los dueños de los que van á ser solares están obligados á ceder al dominio público una quinta parte de la extensión de su predio; precepto que, por cierto, al dictarse una ley especial para el ensanche de Madrid y Barcelona, se transformó para esta ciudad y para aquellas otras á que se aplica, con ciertas modificaciones de alguna entidad, es decir, que desaparecía esta necesidad, convirtiéndose tan sólo en la concesión al dominio público de la mitad del espacio dedicado á vía pública, con tal de que se pague la otra mitad; pero se paga, como he dicho antes, aun cuando no lo es al precio de solar, y aun en este caso, al que se niega á esta concesión al dominio público, con lo único que se le castiga y se le apremia es por el procedimiento de la expropiación total; pero sin decir que en esa expropiación total entre otra calificación de riqueza que la primitiva anterior, agrícola, industrial, de lujo ó de recreo, pero anterior á las esperanzas de una inmediata y futura urbanización. Pues este es el régimen y esta es la extensión que en la ciudad capital tiene hoy el estado del fracasado ensanche; y cuando esto ocurre, y cuando este régimen, en mi sentir irracional; y cuando esta población, en mi sentir todavía incompleta en su ensanche, lo que está pidiendo es que se consolide este ensanche y se formalice este régimen, se piensa en una ley como la presente, en que se anuncia ó no se anuncia, en que se declara ó no se declara que va á ensancharse el término de Madrid hasta una circunferencia de ocho kilómetros de radio, como decía la proposición, y aunque ésta no ha sido copiada fielmente en el dictamen, viene á ser poco más ó menos lo mismo, confesando el dictamen que va á poner en estado de ensanche, de cuadrícula, de proyecto, y, sobre todo, de reconocimiento de valor, como solares, una extensión de 300 kilómetros cuadrados.

¿No creen los Sres. Senadores que la palabra *megalomanía*, traída del italiano, puede ser aplicada á la explicación de este proyecto? Tiene, se ha alegado esta gran verdad, tiene Madrid, fuera de sus límites del proyectado ensanche, una serie de arrabales de condiciones higiénicas y sociales inverosímiles; y la razón que parece que movió al ilustre autor de la proposición y á los dignos individuos de la Comisión es esta; ya estoy viendo que se me dice: «Eso será verdad;

pero es lo cierto que más allá del llamado Foso del Ensanche, donde éste parece que termina, según la reglamentación establecida, se están desarrollando en núcleos de población, por sus condiciones materiales y antihigiénicas y por sus condiciones morales algo peor, porque tan alejados del centro, tan apartados de aquellas otras condiciones de urbanización que, no por ser materiales dejan de influir en la vida de los habitantes, constituyen otros tantos centros, una corona de centros alrededor de Madrid, y, por fortuna, no cierran todo el alrededor, porque el Real Patrimonio tiene un sector considerable, desde las tapias de la Casa de Campo hasta las tapias de El Pardo; fuera de ese sector una gran corona de suburbios innobles que perjudican á la normalidad de la vida madrileña y que establecen condiciones indignas de la capital de España». Esto es indiscutible.

Esta manera de poblar, que yo llamaría miserable, tiene sus raíces en un sistema que no está en la ley de Ensanche, sino en la ley de Impuestos; donde cabe una zona de tributación de consumos en una gran ciudad, es evidente que comenzará una serie de barrios en los que se busque una vida más barata, y en los que se busque también una concurrencia dominguera, atraída por esa misma baratura, para explotar á los habitantes de Madrid que durante unas horas se alejan de él en esos días.

El fraude, en una ó en otra forma, ha sido la razón de existencia de esta clase de barrios pobres, y todavía hay algunos barrios que no pueden llamarse pobres y antihigiénicos, que son verdaderas pueblas, en las cuales no existe ahora un señor feudal, pero existen las Sociedades anónimas, por las cuales se pueden establecer nuevas barriadas, de construcción urbana ó semi-urbana, en las que predominan los jardines y hotelitos, en las que se puede dudar si se trata de una prolongación del campo para provecho de los ciudadanos ó de una prolongación de la ciudad para hacer una vida más higiénica en el campo. Pero para esta clase de edificaciones, para esta clase de pueblas, ¿qué remedio ofrece el proyecto de ley?

Repite que yo no sé si, dado el texto de la misma, se puede creer autorizado un Ministro de la Gobernación para dar por agregada á Madrid aquella parte de término de otros pueblos circunvecinos que propiamente están dentro de la vida urbana madrileña. No voy á suponer ni lo uno ni lo otro; el digno individuo de la Comisión que tenga la bondad de contestarme, espero tendrá la amabilidad de decirme cómo interpreta esa frase del art. 1.º del dictamen. Pero voy á suponer lo que es más, que efectivamente se decretara la agregación de toda esa parte de término ó de aquella parte de término que envuelve á Madrid, y es, en cierto modo, una prolongación de Madrid. ¿Qué remedio pone la ley? ¿Qué remedio ponen las Ordenanzas municipales? ¿Qué remedio legal existe hoy (existiría mañana al promulgarse esta ley) para evitar, para amigar, para suprimir esa profusión con que, como hongos venenosos, se va estableciendo aquí y allá un barrio de esos que tienen nombres tan típicos como el de las Injurias, las Cambroneiras, etc.? Pues qué, acaso esa clave de población, esa clase de arrabales indignos ¿han sido una especialidad en los términos vecinos á Madrid? Pues qué, dentro del término de Madrid ¿no los tenemos también? ¿Qué medios ha podido tener el Ayuntamiento de Madrid y las autoridades para evitarlos dentro de su propio término?

Habla la proposición de ley de la necesidad de conquistar para Madrid la parte derecha del río Manzanares (ese famoso río que, según los estudiantes antiguos, tenía nueve meses de curso y tres de vacaciones), la parte derecha del Manzanares, digo, y la carretera de los Carabanchelos; pero ¿es que más acá no hemos tenido barrios de esa clase? ¿Es que no ha sido una consecuencia del régimen actual de la libertad inverosímil, de habitación caprichosa en los alrededores

de la ciudad, lo que ha permitido que se formen esos centros que solamente por una aplicación dictatorial de las leyes de Sanidad, que yo alabo, han podido á veces suprimirse, pero que casi siempre después de suprimidos han renacido como renacen las cenizas del incendio á que se les condenó por medida de salvación pública? No; no podeis evitar que ya el extensísimo perímetro del proyecto de ensanche de la ciudad esté todavía rodeado de esa corona de malos suburbios. No pone remedio este proyecto de ley; el único remedio está en una ley que ahora no es aplicable á Madrid, una ley que tiene un artículo que á mí me consuela aunque ha sido absolutamente olvidado é inaplicado; un artículo que me demuestra que aquellos antepasados nuestros de los siglos XVII y XVIII que trataba el derecho de propiedad con un respeto tal como que eran tratadistas de derecho romano ó inspirados por los tratadistas de derecho romano, los jurisconsultos de aquella época. Aquel principio de reconocimiento de la propiedad sin ninguna de las exageraciones y caprichos del derecho de propiedad, todavía ha sido reconocido en el siglo XIX; pero por desgracia en un artículo de una ley que jamás se ha aplicado en España; me refiero á la ley general de Ensanche vigente, aunque no vigente para Madrid, Barcelona y demás ciudades que han recibido el régimen especial de la ley también especial del año 1892. Repito que hay una ley general de Ensanche, aplicable á toda clase de poblaciones, la de 22 de Diciembre de 1876, y que hay una ley especial de Ensanche para Madrid y Barcelona de 26 de Julio de 1892.

Pues en la primera, en un artículo que no se ha repetido, ni copiado, ni imitado, en la ley de Madrid, hay un principio que yo lamento muchísimo que se haya olvidado. (*El Sr. Aguilera*: No se ha olvidado; está en el preámbulo del dictamen), y es el principio de que las Ordenanzas municipales pueden prohibir que alrededor de un ensanche de ciudad se construyan, y que cuando quieran autorizar la construcción ó edificación habrá de ser con entera sumisión á las disposiciones que para ese caso particular dicten las mismas Ordenanzas. Es decir, que el legislador del año 76 comprendía la necesidad, en cierto modo vital y fisiológica, de que las ciudades no fueran algo descosido ó roto como trapo viejo, sino que formaran con una figura ó con otra, con un perímetro más ó menos normalizado, que formaran un conjunto repleto de edificios, y que á la idea de que este conjunto estuviera repleto de edificios hay que sacrificar el supuesto derecho de propiedad, de la propiedad agrícola ó industrial, de los alrededores, diciendo: «no podeis construir de ahí á allá». Si una ley de esta clase se hubiera aplicado y hubieran tenido los hombres que han dirigido los ensanches de las grandes ciudades aquella idea de prudencia del gran Mesonero Romanos á que me he estado refiriendo dentro de este modesto discurso, de que lo que debe establecerse en éste, es, por ejemplo, dividir el ensanche en tres zonas: una de lujo, otra pobre, otra para la clase media, lo bastante modestas para que en un período de cuatro, seis, ocho años se pueda conseguir que estén completamente edificadas, y haciendo estas zonas siempre graduales, siempre relativamente modestas, pero siempre con arreglo á las necesidades y esperanzas inmediatas de realización verdad, no podría darse el caso lamentable en que se encuentra el Ayuntamiento de la capital de la Monarquía; y el caso es en el fondo una consecuencia del régimen de ensanche.

El Ayuntamiento de Madrid, todo el mundo lo reconoce, tiene un presupuesto desproporcionado con sus necesidades; todo el mundo reconoce que no tiene para su presupuesto de gastos una apropiada dotación de ingresos. ¿Por qué ocurre esto? Son múltiples las causas; pero una de ellas, principalísima, consiste en que la extensión de nuestras vías públicas, con todos los servicios que estas vías han de traer consigo, servicios de carácter material en obras subterráneas á ras del suelo, con servicios que aunque se refieren á personal también son consecuencia de la

misma extensión y proporción de la propiedad pública, es desproporcionada con la propiedad particular. Imaginad que todas las casas que bailan por esos barrios extremos, aisladas á veces 200 ó 300 metros, con paredes medianeras todas al aire, muchas veces las tres, salvo la de la calle; imaginad cuando en las altas horas de la noche la fantasía conviene en hacerlas personas racionales; suponed que son personas que tienen un instante deseos de acercarse, de juntarse, de abrazarse, y entonces el Madrid extenso habrá reducido su área; pero los gastos del Ayuntamiento de Madrid en calles y plazas y como consecuencia el personal, habrán sufrido una disminución considerable. Ocurre en esto, en pequeño (no es tan pequeño, porque al fin y al cabo la extensión de nuestras calles es de muchos centenares de kilómetros), lo que nos ocurre en el régimen general de la Nación con las carreteras que pedimos: que no tenemos presupuesto para sostenerlas, y todas las carreteras de España están demostrando el «quiero y no puedo» de ese régimen de aumentar las carreteras con relación á los recursos del país. Pues el régimen particular de las vías públicas en Madrid en calles y plazas es *mutatis mutandi* absolutamente lo mismo; y ante una tan grande extensión de necesidades á que acude el presupuesto de una ciudad de 600.000 habitantes, con extensión suficiente para que con toda facilidad cupieran el millón y medio ó los dos millones, el proyecto de ensanche, resulta la extraordinaria desproporción entre los gastos y recursos del Ayuntamiento de Madrid.

Cuando se lee en los periódicos que los vecinos de tal ó cual calle están abandonados por el Municipio, que allí no hay urbanización alguna, que no hay luces, ni guardias para la custodia de sus intereses; que allí no existen aceras, etc., etc. (lo de las aceras ya sabemos que es cosa encomendada á la propiedad individual y que no pueden existir mientras no haya propiedad edificada); la benevolencia con que todo esto se lee, nos lleva á decir: «Tienen razón; por esa calle he pasado yo y no se puede andar; por allí no hay luces, y, sobre todo, de noche no se puede transitar».

Pero esto ¿por qué? Porque está rigiendo el proyecto megalómano del ensanche, para el cual no está preparada la población de Madrid, ni los recursos de su Municipio. Si en estas condiciones de realidad se piensa en extender ese régimen, es decir, en transformar, no se dice cómo, se piensa en la prolongación del ensanche con la consecuencia jurídica de legitimar estados de dulce esperanza de dueños de terrenos, convertidos en su imaginación, ya, en solares, habremos condenado á Madrid por otra vez á siglos enteros á la desproporción en sus necesidades y sus recursos.

Cualquiera que seriamente haya estudiado la historia urbana de Madrid, creo que se convencerá de dos cosas: que, desde la vuelta de la Corte á Madrid, mediante el loco desembolso que hizo la ciudad en favor de la Monarquía para siempre, lo que se convirtió después en el impuesto de aposentos y que ha pesado sobre la propiedad urbana de Madrid, hasta la reforma de D. Alejandro Mon, aquella oferta que hizo el Ayuntamiento para recobrar la capitalidad, en tiempos de Felipe III, ha sido durante dos siglos y medio la causa de la pobreza de los recursos municipales, y cuando gracias á la reforma de D. Alejandro Mon, la propiedad de Madrid no tuvo un impuesto distinto, más pesado de las restantes propiedades de España, cuando desaparecen las consecuencias de aquella impremeditada y loca promesa del aposento, la fantasía con que se concibe un ensanche extraordinario, ha hecho más que nada que no pueda existir un régimen normal en los intereses del Municipio. ¿Queréis ahora, con esta idea que se anuncia en la ley, que se proyecta en la ley, que se basa en la ley, traer al Municipio para otro siglo un mayor fracaso? Sea; pero como habéis tenido en la proposición de ley y en el dictamen que ahora se discute la prudencia

de recordar que esa otra ley de 1896 se aprobó en la Cámara por unanimidad, yo creo haber cumplido con mi deber de impedir que el día de mañana se pueda decir de esta ley otro tanto, pues no se votará sin mi voto en contra. He dicho. (*Muy bien, muy bien, en la minoría conservadora*).

El Sr. Aguilera (de la Comisión): Pido la palabra.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): La tiene S. S.

El Sr. Aguilera (de la Comisión): Más que un discurso de oposición al dictamen que la Comisión ha tenido el honor de presentar á la deliberación del Senado, ha hecho en forma elocuente digna de él, el Sr. Tormo, una conferencia en la que ha demostrado su competencia jurídica; y ha probado que se movía gallardamente dentro de los límites absolutamente literarios al intentar impugnar el proyecto de ley, pero en mi concepto sin poderlo conseguir.

Su señoría, en sus últimas palabras, ha recordado el principio fundamental que informa el dictamen, y que me sirvió á mí de base para presentar á la deliberación del Senado la proposición de ley que éste tuvo la bondad de tomar en consideración. Y es que no se trata de una innovación; que no se ocupa la Comisión en proponer al Senado que se aventure en una empresa, dando un salto en las tinieblas y sin antecedente ninguno que pueda demostrar la eficacia de su acción y de su iniciativa, sino que se funda, como ha dicho S. S., en unas palabras que él mismo ha recordado en un voto solemne formulado por unanimidad en ambas Cámaras, cuando al calor de la protección del insigne Cánovas del Castillo yo tuve el honor de proponer al Congreso entonces, éste de aceptar y el Senado de tomar en consideración, la proposición de ley del año de 1896, para que se incluyese en el término municipal de Madrid los ocho kilómetros de radio á que se refiere la proposición que actualmente discute la Cámara, y S. S. más que impugnar nuestros actos de hoy, ha combatido aquella teoría, aquella iniciativa, en virtud de la cual las Cortes del Reino consideraron necesario para el engrandecimiento, para el ensanche de Madrid, ampliar el término municipal en los ocho kilómetros de referencia. Y como lo que ha dicho S. S. está en contradicción con el parecer de insignes republicanos del partido á que pertenece, de estadistas notabilísimos y personas que se han ocupado en el proyecto de urbanización de la capital de España, y que contextes y unánimemente han afirmado el principio contrario á lo que ha sostenido S. S., más que mis argumentos le contestan estos significativos antecedentes, yo le agradezco, como es deber de cortesía y consideración y se las devuelvo amplias, las frases que ha dedicado á mi modesta personalidad, diciendo lo que no es un misterio para nadie, lo que está en el fondo de mi conciencia, lo que yo puedo afirmar inmodestamente, es decir, que me ha guiado un buen deseo al proponer en bien de Madrid lo que he presentado ante la consideración del Senado, pero S. S. en seguida, honrándome mucho, ha hablado de proyectos visionarios y de algo que está fuera de la realidad, refiriéndose al insigne literato Mesonero Romanos, afirmando para empresas análogas á la que hoy perseguimos algo que está en contradicción con nuestro propósito.

No tomo á mala parte eso de visionario, que me honraría mucho, porque sabe S. S. que yo no soy autor de este proyecto, sino reflejo de lo que otros han indicado anteriormente, y á mí no me ofende lo de visionario, sino que me honraría, porque así se han llamado á todos los que han encaminado sus propósitos al bien de la humanidad y combatidos por sus contemporáneos han obtenido éxitos extraordinarios ante la consideración de la historia.

Mesonero Romanos se equivocó, porque consideraba extraordinario para Madrid aquello que no era más que una vigésima parte de lo que se ha realizado en pro de la capital de España;

pero después la ley de Ensanches á que S. S. se ha referido y que ha considerado como fundamento y base de lo que pudiera ser con relación á un carácter general, no con lo que las leyes posteriores han determinado para Madrid y Barcelona, la ley de Ensanche de 1876 contiene en sus preceptos principios salvadores, y yo creo (en esto tiene razón S. S.) que las leyes posteriores aplicadas á Madrid y á Barcelona, contienen errores de consideración que impidieron desenvolver el principio general en que se informó la legislación del 76.

Esto no es una novedad, porque lo he dicho en las consideraciones que expuse ante el Senado al presentar mi proposición de ley. Entonces dije que una de las cosas que se necesitaban para que el Ensanche de Madrid produjera los efectos que está llamado á producir, era la necesidad de volver la vista desde la legislación de 1892 á la de 1876, porque consideraba yo que ésta era más justa, equitativa y orgánica que las que les siguieron, recomendando yo, y así se recomendó á la Comisión que había de dar dictamen desde la Junta de organización y obras del Ministerio de la Gobernación, que no se perdiere de vista la legislación de 1876, acogiendo también el Ministerio de la Gobernación la necesidad de reformar la legislación de ensanche en este sentido. Por consiguiente, ya ve S. S. que estamos completamente de acuerdo y conformes, y lo que ha dicho S. S. en son de oposición á este dictamen era fundamento esencial del mismo, según las palabras del que tuvo el honor de proponerlo á la consideración del Senado.

El Sr. Tormo, bien á pesar suyo, en la serie de manifestaciones que ha hecho, y que tan alta han colocado su erudición histórica, ha incurrido en una contradicción al decir unas veces que se trataba de exóticos individualismos, ya arcaicos, ya desterrados, ya pasados de moda, y otras formulando ante el Senado, como recuerdo histórico de transcendencia inevitable, el de la legislación de nuestros mayores, que tanto respeto tenía á la propiedad individual.

Yo, á pesar de todo, me siento un individualista impenitente en esta materia. Lo confieso con entera y absoluta sinceridad, con la franqueza que me caracteriza y que es base de mi modo de ser. Creo que la propiedad anda en estos tiempos demasiado maltratada; creo que aquel criterio individualista, el criterio de la escuela economista, va perdiendo en sucesivas evoluciones algo de su primitivo carácter, y que era fundamento esencial de un principio que está en la masa de nuestra legislación, en la masa de nuestros derechos, que arranca del Derecho romano, y que es inevitable para que no se produzcan las perturbaciones que se producen actualmente y que tal vez influyen en los temores, muchas veces infundados, del capital que, siempre receloso, no tiene confianza en ciertas reformas sociales, y sobre todo tiene la indebida aplicación de las reformas en que todos vamos participando.

No se ha interrumpido la edificación por efecto de las leyes de Ensanche, al contrario, porque cuando se aplicaron las leyes de Ensanche, cuando se estableció el principio, en virtud del cual Madrid rompió las mallas de hierro que le rodeaban y se extendió por el barrio de Salamanca, por el de Argüelles y por los barrios que existen por las calles de Zurbano y Monte Esquinza y en la prolongación de la de Alcalá, quedó demostrado en las grandes barriadas construidas que no son todos solares, sino también magníficos edificios que realzan la belleza de nuestra población; pero cuando eso sucedía hubo, sin embargo, un momento en que todo se paralizó, hubo un instante en que circunstancias imprevistas detuvieron aquel desarrollo. No era una relación entre la oferta y la demanda; no era una relación entre el capital empleado y las necesidades de la clase obrera; era un estado social que á todos nos ha preocupado y nos ha embargado, que ha ido de progreso en progreso y de sucesión en sucesión, del cual no culpo á nadie, pero que da lugar á lo que S. S. señalaba, y si no pregúntele al Sr. Marqués de Ibarra, que abunda en los concep-

tos que S. S. ha expuesto, si hoy, á pesar de su capital y del desahogo de sus medios de acción, está dispuesto á edificar en Madrid ó fuera de Madrid, y si este resultado se debe á la ley de Ensanche ó á otras causas sociales con las cuales es preciso contar, si el capital no ha de atravesar los peligros y las contingencias que hoy, con perjuicio de la misma clase proletaria, está atravesando. (*El Sr. Marqués de Ibarra*: Pido la palabra).

El Sr. Tormo ha insinuado una indicación que podría haberme detenido en mi camino; pero ante la convicción que tengo de la bondad del principio que informa la ley, no detiene mi acción, ni perturba mis razonamientos. Su señoría se ha referido al peligro que se corre de que, establecida una legislación en el sentido del ensanche, las fanegas de tierra se puedan convertir en solares y puedan quedar el legislador y la urbanización de Madrid á merced del capricho de los propietarios, que impongan grandes precios á los terrenos que poseen y que perturben en absoluto la acción del legislador, que persigue solo el beneficio de Madrid.

Si esa consideración se aplicase, Sr. Tormo, no se haría ninguna obra pública, y el mismo Carlos III, á quien S. S. aludía, cuando se refería á preceptos de la Novísima Recopilación, no hubiera proyectado ensanches tan importantes de Madrid que marcan la huella gloriosa que aquel Monarca dejó en todos sus actos relativos á la urbanización de la capital de España, porque basta que S. S. salga de la puerta de Atocha y se dirija por el paseo de las Delicias, ó por Santa María de la Cabeza, ó vaya en cualquiera otra dirección por los barrios del Sur, y verá trazado un ensanche magnífico, que las corrientes de la población, yéndose hacia el Norte, han impedido que se realice, pero que está allí trazado para el porvenir. (*El Sr. Tormo*: Son paseos con arbolado, no proyecto de ensanche). Pero los paseos, ¿para qué son? Son magníficas calles, que pueden servir de ensanche á la población cuando las corrientes vayan por aquel lado, por el establecimiento en esa zona de elementos fabriles ó por cualquier otra circunstancia.

Y á propósito de esto (y perdóneme el Senado que, ante la extensión que ha dado el Sr. Tormo á sus palabras y á sus consideraciones, no pueda seguir ordenada y metódicamente el hilo de su oración y tenga que referirme según van reproduciéndose en mis recuerdos los antecedentes que S. S. ha tenido la bondad de exponer para contestarme), S. S. habló de que el proyecto que se discute va á establecer cuadrículas y á trazar líneas en un sentido ó en otro. No; eso no está en el proyecto, está en el porvenir, porque el proyecto lo que hace es presentar á la consideración del Sr. Ministro de la Gobernación una serie de antecedentes para que los examine asesorado de todas las fuerzas vivas, jurídicas, de propiedad, de capital, de trabajo, que puedan formar la vida de Madrid y puedan ilustrar su ánimo á fin de presentar dentro de un año un proyecto de ley, que habrá de ser discutido por las Cámaras. Con esos antecedentes se podrán examinar esas líneas, hacer los planos topográficos y las cuadrículas á que S. S. se refería, reservar terrenos para paseos y jardines, como hizo Carlos III, ó accionar sobre los alrededores en el sentido que más favorezca la vida de Madrid, porque lo que hoy le ahoga es lo que puede ser su salvación real, pues olvida S. S. la relación inmediata que hay entre lo que vemos en los alrededores de Madrid y lo que existe en el centro. ¿Puede realizarse la reforma del interior sin pensar en la extensión de la población hacia el exterior? ¿Pueden derribarse casas, hacerse la Gran Vía, hacerse la otra Gran Vía de Norte á Sur, que tan necesaria es, sin proporcionar viviendas á los que habiten esas calles? ¿Puede producirse la salud del interior sin que esté rodeado Madrid de una arboleda, de algo que modifique las condiciones del ambiente que respira en el interior, que viene nefítico, hiela la sangre y concluye por aniquilarle? De ninguna manera. Está relacionada la reforma y la salud del interior con la reforma y la salud del ensanche, y esto no puede hacerse

sino en el sentido de la proposición que tuve el honor de presentar á la consideración del Senado, porque no es una aventura, no es una medida dictatorial, algo que perturbe esencial ni momentáneamente grandes intereses, sino que se concede un plazo en el cual puedan informar todos los elementos de seriedad que integran la vida de la población.

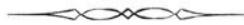
Si nos detenemos en otro género de consideraciones, si traemos antecedentes de carácter puramente histórico como los que ha citado S. S. (*El Sr. Tormo*: No; reales no son históricos). Cíteme S. S. un hecho del que aparezca que no vamos al ensanche de Madrid.

Perdóneme S. S. que yo, desde mi modestia, proteste de las palabras que ha pronunciado atribuyéndome una especie de perturbación mental, y suponiéndome movido de una manía (no de persecución...) (*El Sr. Tormo*: No he dicho ni pensado nada de eso) de grandeza para Madrid, con lo cual ni he soñado siquiera. ¡Pobre Madrid! Tener manía de grandes cuando está completamente olvidado, cuando los Poderes públicos no piensan en él; cuando, si por fortuna, hay Senadores por Madrid que se llaman Ortueta ó Prast, que sean genuinamente madrileños, esto no ha sido lo normal, y constan muy pocos en los anales parlamentarios como estos individuos amigos míos, ó como el Sr. García Molinas, que se preocupen por Madrid; y en cambio, vemos constantemente los trabajos incessantes de otros legisladores que, representando á Cataluña ó Valencia, consiguen sin tasa beneficios que Madrid no ha alcanzado jamás. Gracias á que el señor Prast ha logrado lo del puente Victoria, y á que otros amigos míos que ahora se mueven y que empiezan á ser madrileños, han obtenido también algunas otras mejoras de consideración, pero hasta la fecha, Madrid no ha podido tener manía de grandes, porque estaba en la más absoluta pequeñez.

Y, Sres. Senadores, comprendo la situación de la Cámara; ésta ha podido oír con muchísimo gusto, como yo las he oído, las elocuentes frases de mi amigo el Sr. Tormo; pero no puede tolerar que yo entre en una serie de disquisiciones que molesten su atención, y como el principio fundamental es el del cumplimiento de una ley aprobada por unanimidad en las Cámaras y patrocinada por D. Antonio Cánovas del Castillo, que fué el autor del principio que á la misma se llevó; como esta ley está inspirada en la legislación de 1876, no en la de 1892; como el ensanche de Madrid, á pesar de las condiciones en que se ha realizado, ha producido tan inmenso resultado, que, de representar para la ciudad una renta de 300.000 pesetas, que era lo que representaba en 1876, representa hoy una renta de 16 millones de pesetas; como eso es beneficioso para el propietario á la vez que para el Municipio y aumentará los recursos del Estado, yo afirmo que este proyecto de ley en ese concepto es bueno, y que el Senado debe prestarle su conformidad.

Creo, Sres. Senadores, haber contestado á las principales observaciones que ha expuesto el señor Tormo, y termino rogando á la Cámara se sirva aprobar el dictamen presentado por la Comisión.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): Se suspende esta discusión.



EXTRACTO OFICIAL DE LA SESIÓN CELEBRADA EN EL SENADO

el lunes 12 de Diciembre de 1910, en su parte relativa al debate del proyecto de ley sobre el ensanche del término municipal.

ORDEN DEL DÍA

El Sr. Presidente: Continuación del debate sobre el dictamen de la Comisión, acerca del proyecto de ley sobre ensanche del término municipal de Madrid.

De acuerdo con el Sr. Tormo, que tenía pedida la palabra para rectificar, se concede la palabra al Sr. Marqués de Ibarra para una alusión personal.

El Sr. Marqués de Ibarra: Accedo gustoso á contestar á la alusión que tuvo la bondad de dirigirme en la tarde anterior mi querido amigo el Sr. Aguilera, y he de procurar hacerlo con la mayor concreción posible para molestar el menor tiempo que pueda la atención del Senado. Entendía el Sr. Aguilera que no es la causa de la paralización que se advierte en las obras de Madrid la relación que pueda tener con éstas la ley de Ensanche, y S. S. me invitaba á que diese mi opinión respecto de este asunto. Con toda lealtad he de decir que, en efecto, á mi entender, no es la causa principal, ni mucho menos, de la paralización que se advierte en las obras de Madrid la ley de Ensanche; más importantes y más hondos son los orígenes de este estado de cosas que impide el crecimiento, por falta de construcciones, de la población de Madrid; y ahora mismo, hace breves momentos, ha podido el Senado comprender cuál es una de las causas de esa paralización de las obras. Es, á mi juicio, la primera, la más importante, la primordial, la situación á que hemos llegado en lo relativo á la cuestión obrera. Hoy no hay propietario que se decida á realizar una construcción, por pequeña que sea, á no ser que tenga mucha necesidad de ella; hoy faltan los dos principales factores, digámoslo así, que debe tener en cuenta todo propietario para ejecutar una obra: no se puede hacer presupuesto de tiempo, no se puede hacer presupuesto de dinero. No se puede hacer presupuesto de tiempo, porque con estas huelgas tan continuas y tan constantes una obra que está presupuestada para dos años, con la mayor facilidad transcurre mucho más tiempo sin que haya terminado. No se puede hacer presupuesto de dinero, porque todos sabemos lo que sucede con los jornales, que tienen fluctuaciones siempre en alza en las Sociedades de resistencia, por desgracia para todos, y á mi entender, principalmente, por desgracia para ellos.

Veréis que tienen unos tipos que no sabe el propietario que quiere construir á cuánto pueden ascender; y digo que, por desgracia principalmente para ellos, refiriéndome á los obreros, porque si el propietario tiene algunos solares en que construir unas casas que puedan mejorar sus rendimientos el día de mañana, no es menos cierto que, por virtud de todas estas circunstancias, muchos obreros se encuentran hoy sin trabajo, porque en Madrid es un hecho que está á la vista de todo el mundo que la construcción sufre en estos momentos una excepcional crisis, por las razones á que me vengo refiriendo. Verdad es que el obrero trabaja menos horas, pero también

es exacto que cobra mucho menos de lo que podía ganar; creen los que han sido sus apóstoles, ó lo son todavía, que con eso han beneficiado al individuo, evitando que trabaje más de ocho horas; pero lo que han hecho con eso ha sido perjudicarle extraordinariamente, porque gran número de esos obreros tendrían horas extraordinarias, que en toda obra suele y puede haber; pero sepan los Sres. Senadores que los mismos individuos, inspectores de esas Sociedades de resistencia, que son los tiranos de los mismos obreros, les han impedido y les impiden que puedan llevar dos ó cuatro reales más de jornal á su mujer y á sus hijos, porque entienden que eso pudiera redundar en perjuicio de los otros compañeros asociados. Por estas razones hoy no hay posibilidad de que la construcción en Madrid sea un hecho, y así vemos que, lejos de lo que sucedía hace diez y doce años, Madrid no progresá, Madrid está en un gran estancamiento y que la situación de todos esos infelices trabajadores es peor cada día por la manera que tiene aquí de hacerse eso que llaman reglamentos y todas las cuestiones interiores de las Sociedades de resistencia y de la mal llamada «Casa del Pueblo».

Pero hay todavía otra razón importantísima para que continúe esta crisis de la construcción en Madrid, y es el Ayuntamiento de esta capital; el Ayuntamiento que, lejos de favorecer todo lo que sea engrandecimiento y crecimiento de la población, no hace más que poner trabas, crear inconvenientes, ocasionar molestias al propietario é impedirle, por los mil medios que tiene en su mano, que pueda llevar á cabo lo que debiera ser el fin principal de una buena administración municipal.

Todavía no hace tres días que un compañero nuestro, muy querido de todos, me narraba lo que le había sucedido hace poco tiempo aquí en Madrid. Es dueño de un solar y quiso vallarlo, pero no con tablas ó con maderas, sino con piedra y ladrillo. Se le exigió la licencia municipal, pidió el presupuesto á un maestro de obras de la cantidad que le podía costar el vallar dicho solar, y esa cantidad ascendía á 3.500 pesetas; solicitó entonces del Ayuntamiento la licencia para vallarlo, y la tira de cuerda, resultando que para una obra que le costaba 3.500 pesetas importaban las diferentes licencias del Ayuntamiento para la valla, tira de cuerda, etc., nada menos que 4.500 pesetas. (*El Sr. Ortueta: Eso no puede ser.*) Exacto. (*El Sr. Ortueta: Digo que no.*) Pues daré á S. S. el nombre del propietario y el nombre de la calle. (*El Sr. Ortueta: Yo me enteraré de los datos en el Ayuntamiento.*) Pero hay más; ya que S. S. me obliga á decirlo lo diré; el maestro encargado de la obra era uno de los personajes importantes, influyentes, digámoslo así, de esas Sociedades de resistencia, y como parece ser que ahora tienen bastante acceso al palacio municipal, enterado de la cosa, habló con sus compañeros de concejo (él no es concejal), y lo llamo compañero, porque pertenece al mismo gremio. (*El Sr. Ortueta: No es lo mismo.*) No llamo gremio á los ediles; llamo gremio porque son socios de la Casa del Pueblo, como aquí hay un digno compañero nuestro que, no hace mucho, nos dijo que era compañero ó socio de la Casa del Pueblo. (*El Sr. Ortueta: Compañero de la Casa del Pueblo, sí.*)

Pues ese señor se las arregló de tal manera, que 4.500 pesetas que costaban las licencias y demás cosas en el Ayuntamiento, quedaron reducidas un poco; importaban las obras 3.500 pesetas, y las licencias municipales se rebajaron á otras 3.500 pesetas.

Dígame el Senado y mi querido amigo el Sr. Aguilera si creen que con estas cosas es posible que la construcción pueda desarrollarse y tener la importancia que debe tener en Madrid, que es capital de la Monarquía.

Creo haber dejado contestada debidamente la benévolas alusión que el Sr. Aguilera me dirigió, entiendo que con tener alguna relación en lo que pueda afectar al desarrollo de las obras de

Madrid, los proyectos de ensanche, sin embargo, no son esos los suficientes, ni mucho menos para que las cosas no se hallen en la situación en que están hoy, y, por el contrario, las dos razones principales que á mi entender pesan para la paralización de las obras, son: primero, el lamentable extravío de la situación que ha sido creada aquí en Madrid, como en muchas partes, por la cuestión obrera, por las Sociedades de resistencia; y segundo, la ninguna facilidad, mejor dicho, los grandes obstáculos que el Ayuntamiento de Madrid, con sus crecidas restricciones de una y otra clase pone, para que el propietario, lejos de construir, cada día se vaya retrayendo más de realizar edificaciones de ninguna clase.

Si alguna otra cosa desea el Sr. Aguilera, sabe que estoy siempre á su disposición con mucho gusto.

El Sr. Aguilera (de la Comisión): Pido la palabra.

El Sr. Presidente: La tiene S. S.

El Sr. Aguilera: Brevísimas palabras para contestar á la honra que me ha dispensado mi amigo el Sr. Marqués de Ibarra, haciéndose cargo de la alusión de que fué objeto por mi parte.

Para mí lo principal es que S. S. á quien ha contestado ha sido á nuestro distinguido compañero el Sr. Tormo, correligionario de S. S., porque este Sr. Senador hacía la afirmación de carácter absoluto, atribuyendo al desarrollo y aplicación de la ley de Ensanche la paralización de las obras en Madrid, y S. S. ha contestado que no es esa sino otra la causa, y que reside en otros elementos de juicio que S. S. ha expuesto ante el Senado; y aunque en el fondo hay algo de realidad en las palabras de S. S. respecto al primer punto de vista, yo he de decirle que existe mucha exageración de su parte, porque una cosa son las Sociedades de resistencia, en algún caso, no en todos, y las Sociedades obreras y la Casa del Pueblo, expansionando sus solicitudes, y otra cosa es el principio á que obedecen.

Su señoría sabe perfectamente el estado en que se encuentra la clase obrera en Madrid; la carestía de las subsistencias, el precio de los alquileres, la situación que se crea en virtud de las relaciones internacionales y arancelarias, hace que la vida en Madrid sea absolutamente imposible; muy difícil para las clases medias, muy molesta para las clases desahogadas, pero insostenible para las clases obreras; y yo, profesando gran respeto al principio de propiedad, base fundamental en mi concepto del orden social existente, no puedo desconocer la situación en que vive la clase obrera ni los derechos que tiene al amparo de la Constitución, para asociarse y pedir lo que más le convenga.

Por consiguiente, yo creo que si solicitan y si obtienen algo, lo hacen con justicia, y así lo demuestran los actos realizados por el partido conservador de quien tan devoto es S. S. Porque el Sr. Dato tiene su característica especial, en la protección que ha dispensado á las clases obreras, haciendo penetrar su derecho en nuestra legislación y transformando, en este sentido, nuestro derecho, por lo que hay que reconocer que las clases proletarias han obtenido, aun en tiempos conservadores, más que en las legislaciones anteriores, lo ha obtenido en situaciones liberales y del Gobierno que esté en el poder, y lo obtendrán en el posterior. Pero de ahí á que se abuse, en el sentido que ha denunciado esta misma tarde el Sr. Marqués de Ibarra, y á que el Gobierno tenga que poner coto á esos abusos, hay una distancia enorme. Y no es la causa de la actitud de los obreros la falta de construcciones, porque aunque hay capitalistas recelosos que se retraen sin fundamento, hay otros que emprenden importantísimas obras en esta Capital, y que no son una perturbación para el orden social, ni perjudican á las clases obreras, ni se perjudica en el capital empleado como S. S. indicaba anteriormente.

Respecto del segundo punto, la exageración del Sr. Marqués de Ibarra es absolutamente notoria. Yo estoy cansado de oír que el Ayuntamiento de Madrid tiene la culpa de todos los males que padecemos. Es verdad que el Ayuntamiento, cuya gestión está sometida á una crítica semanal por parte de periodistas de todos los matices, y que á veces sirve para llenar los ocios parlamentarios á falta de otros asuntos, puede incurrir, como todo organismo, en algunas deficiencias; pero al lado de ellas se encuentran los importantísimos servicios que su Ayuntamiento ha prestado á la capital de España, no sólo en pro de la clase proletaria, de la cual forman parte algunos dignos individuos del Concejo, sino en favor de la propiedad, del comercio y de todos los intereses sociales, y si hay defectos, discreta y oportunamente señalados por mi querido amigo el Sr. Prast, ni él ni el Sr. Marqués de Ibarra pueden dесconocer que en el Ayuntamiento de Madrid hay manifestaciones que llaman la atención por su absoluta corrección.

El Sr. Conde de Peñalver me oye, y aquí están los Sres. Ortueta, Prast y Marqués de Ibarra, á quienes, como á otros, se puede preguntar. ¿Conocen SS. SS. algo tan diáfano y tan claro en todas sus manifestaciones como la Secretaría del Ayuntamiento de Madrid? ¿Conocen, entre todos los organismos del Estado, algo más correcto que la Contaduría del Ayuntamiento de Madrid? ¿Conocen á alguien más caballeroso, discreto y perito que el actual Director de Vías públicas del Ensanche y del Interior? ¿Conoce el Sr. Marqués de Ibarra al Director de Fontanería, dignísimo Ingeniero militar que está al frente, con gran pericia, de cuanto á este ramo se refiere? Pues bien; por todo esto, yo tengo, no el valor, sino el deber de manifestar que, si puede haber deficiencias y errores como los que censuró el Sr. Prast ó como los indicados por el Sr. Marqués de Ibarra, en general, el Ayuntamiento de Madrid está al nivel de otras Corporaciones que son dignas de aplauso y que no merecen las críticas y censuras semanales que á aquél se dirigen, á pesar de las buenas intenciones que seguramente guían los propósitos de los que, como S. S., le censuran, aunque en sus críticas no haya nada de personal ni para el dignísimo Alcalde ni para los Concejales.

Pero esto me va apartando de mi objeto principal, y como va á hablar el Sr. Tormo, cosa de que me felicito, porque yo disfruto siempre con la elocuencia sugestiva de S. S., si bien al mismo tiempo le temo, en el sentido de que pueda ser extenso y perturbe el natural éxito á que aspira la Comisión en sus gestiones, para darle ejemplo, á reserva de contestarle, he de decir que me basta con las indicaciones someras que acabo de hacer, satisfaciendo así á la benevolencia con que me ha tratado el Sr. Marqués de Ibarra.

El Sr. Marqués de Ibarra: Pido la palabra.

El Sr. Presidente: La tiene S. S.

El Sr. Marqués de Ibarra: Comenzaré por la segunda parte de la atenta contestación que ha tenido la bondad de darme mi querido amigo el Sr. Aguilera. Yo, hasta ahora, no había dicho una sola palabra del Ayuntamiento de Madrid, y en la tarde de hoy únicamente he referido un hecho, y pediré desde luego á nuestro compañero, que me facilitó los datos hace tres días, los recibos que haya pagado el Ayuntamiento por los conceptos á que me he referido, teniendo mucho gusto en entregarlos á S. S. y demás dignos individuos de la Comisión.

Yo soy el primero en reconocer, como S. S., las excepcionales condiciones que tiene la Secretaría, la Contaduría, el Ingeniero de obras y demás dependientes del Ayuntamiento; pero aun así y todo, nunca mejor que en la ocasión presente se podría decir aquel antiguo refrán de que «Mi capa no parece.....»; porque ya ve S. S. en qué estado se encuentran las calles de Madrid y cómo está todo, y S. S. dice que es debido á la crítica semanal, que aun algunas

vezes sirve de ocio parlamentario. Pues yo creo que sobre este particular no se dice ni la décima parte de lo que se debiera exponer, porque no hay en el mundo, puede asegurarse, una capital que se encuentre en las malas condiciones en que está Madrid. Repito que no había dicho hasta ahora ni una sola palabra del Ayuntamiento; que reconozco tanto como S. S., y si cabe más, más, las condiciones especiales y apreciabilísimas que adornan á todos los empleados de la Secretaría, Contaduría, Ingenieros y todos los demás Negociados, así como á todos los Concejales; pero vuelvo á decir que «mi capa no parece».

Dice S. S. que es imposible la vida para el obrero en Madrid. Evidentemente, y lo es también para el que no es obrero, porque tenga S. S. en cuenta una cosa, que la mayor parte de la población de Madrid, que no es burguesa ni obrera, vive mucho peor que el obrero, puesto que gana mucho menos, y por sus relaciones y condiciones tiene que tener otra apariencia y más necesidades que el que viste la blusa. Con mucho más infelices y más dignos de consideración y commiseración que el individuo que va á una obra á ganar 3, 4, 5, 7 y hasta 8 pesetas, mientras que estos desgraciados, que muchos de ellos pasan la vida detrás de un escritorio, ganan mucho menos y pasan mayor número de necesidades, porque el género de ocupación que tienen les obliga también á otra indumentaria bastante más cara que la que puede llevar el jornalero. Además, hay otra cosa, y es que el obrero, en muchas ocasiones, puede ganar más jornal del que en realidad percibe, si bien muchas veces sus propios compañeros no se lo dejan ganar, porque yo he tenido una obra en la cual he querido por indicación de ellos mismos que trabajaran una ó dos horas extraordinarias cuando había luz, y sus propios compañeros se lo han impedido. De modo que ya ve S. S. que no son ciertas clases las causantes del peor estado en que se encuentran, sino sus propios individuos, que ejercen de verdaderos tiranos para con ellos.

El Sr. Dato, dignísimo individuo del partido conservador, en efecto, tuvo la fortuna de ser el primero que comenzase dentro del Gobierno la dichosa labor de la reforma social en beneficio de las clases proletarias, de las clases obreras, y tuvo la suerte de que esas reformas llevasen su nombre por ser Ministro de la Gobernación. Ya ha visto S. S. la labor que ha realizado el partido conservador en la última etapa de su mando, y con el Sr. Dato estaban los demás individuos que formaban el Gobierno y el partido entero. ¡Ojalá que el partido liberal pueda realizar una labor tan hermosa como la que ha llevado á cabo el partido conservador! Pero yo no sé si esas clases, que son las beneficiadas, agradecen lo que es debido esa labor.

El Sr. Aguilera: Pido la palabra.

El Sr. Presidente: La tiene S. S.

El Sr. Aguilera: En cuanto á lo de la capa, ha parecido y todo el mundo puede verla, porque en su confección han tomado parte artífices tan hábiles como los Sres. Allendesalazar, Aguilar de Campóo, Rodríguez San Pedro, Duque de Sexto, Romanones, Vincenti, Conde de Peñalver, Dato y otros tantos hombres insignes; yo, si acaso, habré dado una puntada, pero compare S. S. el Madrid de ahora y el de hace cuarenta años. (El Sr. Marqués de Ibarra: Nunca lo hemos visto como ahora.) ¿Qué significa que esté una calle en más ó menos peor estado, que haya un bache más ó menos, ante el beneficio que va á recibir con la baratura del fluido eléctrico, con ese gran elemento de riqueza y de servicio de la población? Yo comprendo que hay defectos, y en ello tiene razón el Sr. Conde de Peñalver; pero de esto á hacer un motivo de censura para el Ayuntamiento de Madrid, hay una distancia enorme.

En cuanto á lo que nos ha manifestado S. S. del Sr. Dato, yo he sido el primero en aplaudir al Sr. Dato por el desarrollo que ha dado á la legislación obrera, y por haber aprovechado á la

reforma de nuestro derecho los informes del Instituto de Reformas Sociales, que fué creado por mi insigne amigo y jefe el Sr. Moret, y en el que colaboran conservadores, republicanos, liberales y socialistas. Por consiguiente, sin que el Sr. Dato deje de tener el galardón que merece por ese motivo, no ha de atribuirse sólo á esa respetabilísima personalidad, sino que ha de repartirlo su señoría entre los demás ilustres ciudadanos que han intervenido en tan interesantes cuestiones.

El Sr. Marqués de Ibarra: Pido la palabra.

El Sr. Presidente: La tiene S. S.

El Sr. Marqués de Ibarra: Yo creía que al exponer lo que he manifestado respecto al asunto relativo á las cuestiones sociales refiriéndome al Sr. Dato, después de las palabras del Sr. Aguilera, me lo agradecería S. S.: pero yo ahora he de hacerle una pregunta. ¿Es que cuantas propuestas haga el Instituto de Reformas Sociales tiene necesidad, ineludible obligación, el Ministro de la Gobernación y el Gobierno de S. S., de traducirlas en proyectos de ley y presentarlos á las Cámaras? (*El Sr. Aguilera:* Lo hizo el Sr. Dato, lo ha hecho el Sr. Merino, lo ha hecho el Sr. Moret, y lo he hecho yo cuando tuve el honor de ser Ministro de la Gobernación, y, por consiguiente, habiendo sido el primero en reconocer el buen deseo y acierto del Sr. Dato, no merme S. S. la parte que corresponde á los demás que intervinieron en este asunto.)

El Sr. Tormo: Pido la palabra.

El Sr. Presidente: La tiene S. S.

El Sr. Tormo: Yo quedaría subyugado, Sres. Senadores, por el deseo del Sr. Aguilera de que también fuera breve si no hubiera de rectificar especialmente dos puntos: aquel en que S. S. supuso que yo había sido altamente injusto con S. S., y aquel otro en que yo creo que S. S. ha sido injusto para conmigo. Por fortuna no es una cuestión en sí misma personal, es sobre la manera de argumentar el asunto. Cuando yo usé, quizás con impropiedad, aquella frase de ideal de grandezas, no sé si dije monomanía de grandezas, no sé si añadí megalomanía, estaba á gran distancia de mi pensamiento nada que pudiera referirse y las altas dotes que honran á S. S. y que le dan el grandísimo prestigio que tiene. Las palabras, como las ideas, como las cosas, pueden verse desde distintos puntos de vista, y yo quiero que quede convencido S. S. de que al hablar de aquéllo, no me refería á otra cosa sino al proyecto en sí mismo, al ideal á que aspiraba dicho proyecto. Quizás la palabra resultase impropia, desusada en discusiones en que se tratase de personas, pero no me parece del todo impropia cuando se trataba del ideal de extensión, porque me estaba acordando de Italia, cuando esta nación pensó en acrecentar sus dominios, que fué cuando en la ciencia política y en la historia contemporánea tuvo carácter la palabra megalomanía, atribuída á Crispi. De modo que yo repito, que al hablar de afán de grandezas, lo hacía en el concepto, ó mi intención, por lo menos, era la de ponderar el mérito, el extraordinario amor que S. S. tiene por esta ciudad que tanto le debe á S. S. y que S. S. piensa en agrandarla mucho más.

En cambio, S. S. fué injusto conmigo, y lo fué de dos maneras: la primera, haciendo que se levantara de su tumba gloriosa el antiguo jefe del partido conservador, D. Antonio Cánovas del Castillo, y me excomulgara con el texto de la ley del año 96, y la segunda, en que S. S. no creyó á bien que había de tomar, ni siquiera como base de sus dichos, el argumento principal de los míos, que consistía, ó yo me equivoco mucho, en el siguiente, y que no ha sido contestado por su señoría. Yo decía: el ensanche de Madrid está todavía en principio de realización; es considerablemente desproporcionada la parte de ensanche, que no es más que proyecto, y si esto es

así, ¿cómo pensar en un nuevo ensanche, cómo pensar en los 300 kilómetros cuadrados de ensanche en que piensa S. S. y en que piensa la Comisión que defiende este proyecto de ley?

Á este punto no se me ha contestado, y es tan evidente, es tan palpable, que la verdad no puede desconocerse y que toda la extensión actual del ensanche no es más que un proyecto, que no se necesita más que dar unas vueltas, no digo por aquellas zonas, que están en los límites del proyectado ensanche, sino en las más inmediatas, para comprenderlo. Todavía es más inverosímil que se piense en un ensanche nuevo, cuanto que en la ley de Ensanche, en sí misma, en su manera de ser, de estar estudiada, en el reconocimiento excesivo de derechos que concede y en la reserva de derechos que al común atribuye en conjunto; es una ley que es preciso revisar, y que sin revisión de sus principios, no de su extensión (que en eso quizás no habría que tocar nada de la actual ley de Ensanche de Madrid, no en su carácter de autonomía de zonas, de cajas especiales de distribución de cantidades en los gastos de cada zona, que eso me parece que no podría tocarse, porque constituye algo como la personalidad jurídica, no independiente del Municipio, pero, al fin y al cabo, reconocida por una ley y que sería atentatorio á algo que supone colaboración de muchos en una sola obra, el que ahora se esfumara, se extendiera, se mezclara), pero el principio fundamental entiendo que, en la extensión especial del ensanche, es completamente opuesto al interés público, y sobre ese punto no dijo nada S. S. y yo tengo que referirme á lo ya dicho.

Queda, por último, la excomunión mayor. Yo confieso á S. S. que la ley á que se alude y que se dice aquí que se va á aplicar no está en el Alcubilla; y como se precipitó la discusión el último día y yo no tuve con anticipación noticia de que se iba á discutir, no pude buscarla, y aquí, en la casa, es donde pude encontrar la ley de 1896, en donde yo esperaba que el Sr. Cánovas del Castillo dijera que era dogma del partido conservador el extender á 8 kilómetros de la Puerta del Sol el régimen del ensanche de Madrid, y me encontré con que es una ley circunstancial, una ley que en uno de sus artículos se ocupa del derribo del cuartel de San Gil; en otro, de la Cárcel de mujeres, y otro habla de compensaciones con el Obispado para los solares del antiguo convento de la Trinidad, que fué Ministerio de Fomento, cosa que de manera alguna puede referirse á dogma de partido.

Ya después, en el art. 8.º, es donde está aquella mera indicación que S. S. ha creído que debía desarrollarse en una ley nueva, puesto que dice: «Por el Ministerio de la Gobernación, Puerta del Sol»; es decir, que en cualquiera de sus direcciones exceda de 8 kilómetros, y nada dice de los términos municipales circunvecinos. .

Pero, en fin, doy por supuesto que sea así: ¿es que se ha podido comprometer por acuerdo de las Cortes del año 96 la discusión de un proyecto presentado el año 1910? Una injusticia semejante es la que S. S. me ha hecho esta tarde, afirmando que el Sr. Marqués de Ibarra y yo estamos en contradicción, puesto que mientras el uno dice que la causa del malestar económico de la municipalidad madrileña se basa principalmente en la manera de estar ordenado jurídicamente el ensanche, dice el otro que la paralización de las obras se debe á la actitud de la clase obrera del ramo de construcciones. Yo felicito á S. S. por la contradicción en que cree habernos encontrado. (*El Sr. Conde de Peñalver: Pido la palabra.*)

Es posible que sobre uno y otro tema pueda haber discrepancia, como puede haberla entre los coherederos sobre si al uno se le adjudican dos quintos y al otro tres quintos; pero en el fondo son los argumentos contra S. S., porque S. S., ó reconoce que el estado del Municipio de Madrid, económicamente, es difícil á causa de su disipación, ó reconoce, como el Sr. Marqués

de Ibarra, que es difícil la construcción de nuevos barrios, pero siempre tendrá que reconocer una cosa, y es que jamás era más inoportuno un proyecto indefinido, extralimitado del ensanche de Madrid que ahora, en que por unas ú otras causas, ni en el ensanche ni en el interior se atrevan los particulares á edificar. Que son los obreros, que es la escasez de recursos del Ayuntamiento de Madrid, como quiera S. S., pero ciertamente que ahora no estamos en tren de edificar.

Es indiscutible (lo he oído en los pasillos á muchos dignos compañeros que prácticamente conocen el asunto) que después de muchos años de no haber interrumpido obras en sus edificios ni en sus solares, ahora las tienen indefinidamente paralizadas. ¿Es esta ocasión de presentar un proyecto tan extenso, tan magnífico, tan espléndido para ciudad de 8 ó 10 millones de habitantes como los que serían menester para llenar esos kilómetros cuadrados que S. S. quiere ya, desde luego, dividir en parcelas, adjudicar idealmente la calle el Ayuntamiento cuando la expropie y el resto á los individuos particulares para que desde luego reconozcan aquella plenitud de derechos y de propiedades que yo creo que es dudoso que se puedan reconocer antes de haberse hecho la expropiación para el interés público?

Quisiera hacer concretamente algunas observaciones á algunos de los artículos, pero creo preferible reservarme para ellos, aunque no he de ser muy extenso en ninguna de las manifestaciones que haga. Sin embargo, si S. S. cree que debo hablar, yo no tengo inconveniente, pero repito que preferiría decir pocas palabras en cada uno de los artículos que merezcan alguna consideración. Y no tengo más que manifestar.

El Sr. Aguilera: Pido la palabra.

El Sr. Presidente: La tiene S. S.

El Sr. Aguilera: Ni el Sr. Tormo ha sido injusto conmigo, ni yo me he permitido tratarle con la injusticia á que S. S. se ha referido. No ha sido injusto conmigo, porque no me hice cargo de algunas de sus palabras, de aquellas á que aludía de la megalomanía y de visionario, sino como de pasada y sin darme por entendido ni por aludido personalmente, refiriendo mis observaciones á aquellas que con carácter general se había servido hacer el Sr. Tormo. Por tanto, en este punto S. S., realmente, comete ahora una injusticia conmigo suponiendo en mí agravios que no había expresado.

La injusticia de mi parte parece que consiste en haber resucitado la memoria del ilustre é inolvidable hombre público D. Antonio Cánovas del Castillo suponiendo que había declarado dogma del partido conservador el ensanche de Madrid. Tampoco dije eso; únicamente me referí, con razón y con egoísmo, á la ayuda que me pudiera prestar la cooperación que dispensó al proyecto de 1896 el ilustre jefe del partido conservador.

La ley de 1896, Sr. Tormo, se debe á la iniciativa de este humilde Senador. Yo presenté ante el Congreso una proposición que conmigo firmaron el Sr. Conde de Romanones, D. Angel Pujido y otros hombres ilustres del partido conservador y del partido liberal, y tratándose de puntos de vista tan importantes como los que informaban aquella proposición, me consideré en el deber de ir en consulta al jefe del Gobierno, que á la sazón era D. Antonio Cánovas, el cual prestó su sanción personal y política á los proyectos que tuve el honor de exponer á la consideración del Congreso, y aconsejó á las mayorías de ambas Cámaras que no pusieran dificultades á la acción de aquella proposición de ley. De modo que yo evoqué la memoria de aquel respetabilísimo hombre público para reforzar mis argumentos y apoyarme en ellos, sin perjuicio de que no pudiera afirmar que fuera dogma del partido conservador una cuestión en la que caben diferentes puntos de vista.

Quizás haya algún liberal que no esté conforme con mis propósitos actuales, y de la Comisión forman parte los conservadores Sres. Conde de Vilches y D. Carlos Prast, que están completamente de acuerdo con el espíritu de la proposición de ley, y que han firmado el dictamen sometido á la consideración del Senado.

Por consiguiente, desde este aspecto de la cuestión, ni S. S. fué injusto conmigo, ni yo lo fuí con S. S., y comprenda el Sr. Tormo ahora la razón por que yo evocaba, con respeto y gratitud, la participación que en la ley de 1896 tuvo el Sr. Cánovas del Castillo.

Su señoría insistía en el perjuicio que á las clases proletarias pudiera ocasionar el ensanche de Madrid, y entendía que, desde su aspecto del bien común y desde el de su aplicación práctica, el ensanche de Madrid dificultaba la edificación, el trabajo que se pudiera ofrecer á las clases obreras, y era en este sentido una verdadera perturbación social, apartándose del criterio del Sr. Marqués de Ibarra, quien creía que ésta no era la causa principal (aunque él la concedía algún motivo de origen para coincidir con S. S.) de la crisis por que atravesan las clases proletarias.

No sé en qué se funda S. S. para ello, porque á pesar de su afirmación de que la mayor parte del ensanche está sin edificar, yo puedo aducir hechos prácticos que saltan á la vista de todos.

Después de la publicación de la ley de Ensanche, después de los trabajos hechos para trazar los planos por el ilustre Ingeniero Sr. Castro, han surgido, con la aplicación jurídica y con el desarrollo práctico de aquellos planos, nada menos que el barrio de Salamanca, aquel á que pertenecen las calles de Zurbano y Monte Esquinza, el barrio de Argüelles, notables reformas en los barrios del Sur de Madrid, y aunque no haya llegado la acción del ensanche á toda la zona que comprende, indicado está el camino de las edificaciones y trazados están nuevos sitios de solaz para la población.

Pero S. S. dice: «Si no se ha podido realizar aquello, ¿por qué se intenta ahora algo, con esa manía de grandes que sienten los autores de la proposición, para ensanchar los límites y la esfera de acción del ensanche?» Es que S. S. olvida que este nuevo ensanche está ya trazado automáticamente por el aumento de la población, y que la calle de Alcalá se prolonga á través de las Ventas del Espíritu Santo, en una extensión quizá próxima á los ocho kilómetros á que antes me he referido; que la carretera del Pacífico se prolonga por el puente de Vallecas en una línea de edificaciones completamente terminadas, al amparo de la cual han surgido los barrios de Doña Carlota, Nueva Numancia y otros muchos núcleos importantes de población; que por la parte del Sur de Madrid, después del puente de Toledo, está la carretera de Carabanchel, casi toda edificada, y á su sombra la colonia y otra porción de edificaciones, como también existen en la carretera de Extremadura y en la prolongación de otras vías públicas de Madrid.

Pues bien; todo esto se halla fuera de los límites del ensanche y del extrarradio, y la ventaja principal que me proponía conseguir con mi proposición era la siguiente: esas barriadas que son prolongación de las vías de Madrid, en las que viven multitud de empleados y gran número de obreros que pasan todo el día en Madrid, carecen de los beneficios que tiene el casco de la población; no hay en ellas Casas de Socorro, servicio de incendios, alumbrado, agua, ni servicio municipal alguno, porque no lo pueden proporcionar los Ayuntamientos de Canillas, Carabanchel, Fuencarral, Vallecas, etc., aunque están dentro de sus respectivas jurisdicciones municipales; y se da el caso también de que si se comete un crimen en la puerta de Toledo, tiene que intervenir el Juez de Getafe; si ocurre en los Cuatro Caminos, tiene que venir el Juez de Colmenar Viejo, y si sucede en el puente de Vallecas, tiene que intervenir el Juez de Alcalá; con todo lo

cual, resulta que están completamente desamparados aquellos vecinos de todos los servicios municipales y sin el amparo oportuno de las autoridades judiciales.

Pero hay más; el Alcalde de Madrid, convencido del daño que para la salud existe con determinadas estabulaciones, ha prohibido la existencia de palomares, gallineros, etc., así como la existencia de muladeras; pero como su acción no llega más que hasta el puente de Toledo por ese lado de Madrid, después de él existen multitud de verdaderos focos de infección que hacen llenar de vergüenza la cara del que los contempla y no puede impedirlo.

Lo mismo sucede en el puente de Vallecas y en la carretera de las Ventas. Todo el que va, por desgracia, á acompañar á un cadáver á uno de los cementerios, ¿no siente pena al ver que alrededor de Madrid hay algo que le deshonra, algo que le infecta, algo que es preciso destruir y que la autoridad municipal es impotente para llevar su acción á estos efectos interesantísimos de la vida social de Madrid? Por consiguiente, es necesario extender la acción del Ayuntamiento, que será deficiente en ciertos casos, pero que al fin es poderosa, á esos suburbios para hacerlos dignos de la capital de España, á la que circundan. Esta es una necesidad social importantísima ante la cual valen poco, aun valiendo mucho en labios de S. S., las consideraciones de índole jurídica é histórica que ha expuesto ante el Senado.

Creo que he contestado á la serie de observaciones que ha expuesto el Sr. Tormo al dictamen que se discute, y que, por tanto, no debo molestar más la atención de la Cámara; si S. S. hace algunas otras al articulado, ya tendrá la Comisión el gusto de recogerlas.

El Sr. Tormo: Pido la palabra.

El Sr. Presidente: La tiene S. S.

El Sr. Tormo: Es ahora cuando el Sr. Aguilera entiendo yo que ha venido á discutir el punto en sí mismo, porque no basta pensar que el proyecto está inspirado en el amor á Madrid; es preciso que sea bueno el consejo de ese amor, y que, tratando de hacer á Madrid un beneficio, no se le cause un perjuicio.

Mi argumento del otro día era el siguiente: una extensión enorme de población aislada, con casas también aisladas, formando cada una de ellas un barrio suelto ó un principio de barrio, trae como consecuencia el que los servicios municipales sean extraordinariamente más caros que si todo el casco de la población fuera homogéneo, reducido y acumulado. A este argumento objeta S. S. lo siguiente: porque la espontaneidad de las gentes en la construcción haya hecho que detrás, al lado, á la derecha ó á la izquierda de cada una de las tres, cuatro ó cinco carreteras principales de Madrid se hayan ido prolongando las edificaciones, ¿vamos, no á traer esto al Municipio de Madrid como término, sino á declarar desde luego en estado de ensanche, no sólo á esas calles-carreteras, sino los inmensos sectores que cada dos de ellas separan? Sr. Aguilera, hay que llevarles agua, hay que llevarles luz, hay que llevarles, como decía el otro día, policía, agentes; hay que llevarles subterráneamente el servicio de desagüe, y pregunto á S. S.: si una ciudad, por ejemplo, de 10.000 kilómetros cuadrados de edificación, por el número de habitantes que tiene, se empeña en urbanizar, en vez de esos 10.000 kilómetros cuadrados, 300.000, ¿no comprende S. S. que el Ayuntamiento de esa ciudad está eternamente condenado á la impotencia?

Tuve yo el honor de conocer á uno que fué digno representante del país en la otra Cámara, y entusiasta de la agricultura. Había sido profesional de la abogacía y de la política; se había retirado para cultivar sus tierras; se encontró con un monte y se creyó en condiciones para ponerlo todo en cultivo; el afán no podía ser más noble. No tenía bastante capital mobiliario para poderlo realizar; recurrió al préstamo hipotecario y comenzó la explotación; aún era válida la ley de co-

lonias agrícolas, y á ella se acogió. Pues murió arruinado, porque había una desproporción evidente entre la gran extensión de campo que quería cultivar y la riqueza con la cual iba á desarrollar esa explotación. Mi argumento es el siguiente: cierto que hay barrios construidos, como su señoría reconoce y yo también; pero hay muchos que no están edificados ni pueden estarlo en cincuenta, en ciento ó en ciento cincuenta años. Pues si la actual riqueza municipal no puede alcanzar á esa extensión, en lo que se refiere á luz, servicios de aguas sucias, etc., ponga S. S. en estado de explotación muchos más kilómetros, y el fracaso me parece tan evidente como el del pobre Diputado que acabo de citar, que tuvo la noble aspiración de favorecer una explotación con elementos que no le respondían para ello.

Á esto y no á otra cosa me refería yo cuando hablaba del afán de grandesas, del cual es S. S. muy generoso por el excesivo amor que á Madrid tiene. He dicho.

El Sr. **Aguilera** (de la Comisión): Pido la palabra.

El Sr. **Presidente**: La tiene S. S.

El Sr. **Aguilera** (de la Comisión): Dos palabras nada más. No tengo más que recordar á S. S. lo que ha sucedido con la vigente ley de Ensanche, pues el engrandecimiento de la población de Madrid en el grado que S. S. ha reconocido en sus últimas palabras no le ha costado al Ayuntamiento ni una sola peseta, y en cambio le ha producido pingües resultados, porque por la combinación de la ley de Ensanche, por el principio de la ley del 76, por lo que S. S. ha aludido referente á las leyes del 92 y á la de Ensanche de Madrid y Barcelona, y mediante combinaciones con los propietarios, cesión de terrenos, etc., el ensanche ha sido una fuente de riqueza inmensa para el Ayuntamiento; no le ha producido perturbación ninguna, ni en sus ingresos, ni en sus gastos, ni en sus arcas; de manera que referido el ensanche á la extensión que yo le doy, sucederá lo mismo. Hay una Junta de Urbanización y Obras, que es la que asesorará al Sr. Ministro de la Gobernación, y en ella están representadas todas las fuerzas sociales de Madrid, que pondrán pesar el pro y el contra. Las dificultades jurídicas que S. S. ha apuntado y podrá hacer con los elementos que tiene, y presentar al Sr. Ministro de la Gobernación un trabajo que él apreciará en su día según tenga por conveniente, pero que podrá servir de fundamento.

Por consiguiente, la última y más esencial de las indicaciones que el Sr. Tormo ha hecho, la referente á los gastos ó perturbaciones que pueda ocasionar este proyecto al Ayuntamiento de Madrid, queda contestada con las palabras que acabo de pronunciar en cuanto á la ley de Ensanche actual, que, lejos de producir perturbaciones, sólo ha producido beneficios.

El Sr. Barón del **Castillo de Chirel**: Pido la palabra.

El Sr. **Presidente**: El Sr. Conde de Peñalver tenía pedida la palabra para consumir un turno en contra.

El Sr. Barón del **Castillo de Chirel**: Ya sabe S. S. que raras veces molesto la atención de la Cámara, y esas veces que lo hago es sólo por unos minutos. De manera, que si el Sr. Conde de Peñalver me lo permitiera..... (*El Sr. Conde de Peñalver*: Con mucho gusto; yo no tengo inconveniente, siempre que la Presidencia acceda.)

El Sr. **Presidente**: No existiendo inconveniente por parte del Sr. Conde de Peñalver, tiene la palabra el Sr. Barón del Castillo de Chirel.

El Sr. Barón del **Castillo de Chirel**: He pedido la palabra para dar la razón al Sr. Aguilera al oír sus observaciones. Es exacto que en el ensanche de Madrid no ha gastado el Ayuntamiento ni un solo céntimo ni le ha producido más que beneficios de toda clase; pero tengo que rectificar que no ha sido á causa de una combinación, como decía S. S., sino por un recargo efectivo y

real que paga sobre la contribución cada una de las obras del ensanche y al amparo de la ley, y con esos recursos se han mejorado las respectivas zonas, con el fondo que como recargo pagan los propietarios del ensanche. Y á este propósito añado, que no tengo bien formada la opinión, porque no he estudiado el asunto acerca del fondo del dictamen que se debate; creo que todo el mundo tiene derecho á la vida; pero conviene, Sr. Aguilera, que se haga entender á esos propietarios, que cuanta mayor sea la extensión que se dé á ese ensanche, no van á tener las mejoras pagando lo que pagan ahora; jah, no!; tendrán sus fondos, los que paguen ellos mismos, los que den de sí las zonas, y, en todo caso, será muy difícil que una ley trastorne una organización económica, gracias á la cual vive cada una de las zonas que por la ley constituyen el ensanche de Madrid.

Hay otra cosa, que me tomo la libertad de añadir, y es que no sé si para estudiar este proyecto de ley se ha tenido en cuenta la opinión de los Municipios colindantes. No hago más que apuntar esta indicación.

El Sr. Presidente: Tiene la palabra el Sr. Conde de Peñalver.

El Sr. Conde de Peñalver: No pensaba, señores Senadores, intervenir en la discusión de esta interesante proposición de ley; pero las repetidas alusiones del Sr. Aguilera me han impuesto el deber de intervenir para corresponder á la cortesía de S. S., y además voy á aprovechar la ocasión de esta intervención para manifestar algunas de mis opiniones sobre el sentido y alcance de esta proposición de ley, que considero de importancia siempre (no puede menos de tenerla, siendo de iniciativa de S. S.), pero que creo que pudiera tener influencias perniciosas, si se desviara de ciertos caminos que no fueran el objetivo principal de la misma, tal como está expresado en su art. 2.^º

Esta cuestión del ensanche de Madrid es algo que hemos gozado y padecido todos los que de cerca ó de lejos hemos tenido alguna relación con la administración municipal, porque es indudable que el ensanche de Madrid ha producido á la población, en general, beneficios incalculables, extendiendo sus zonas urbanizadas (y empleo esta palabra en un sentido genérico porque sobre urbanización y ensanche de Madrid hay mucho que hablar), y al mismo tiempo porque ha concedido á los habitantes de esta Metrópoli, á pesar de todos los inconvenientes que eso lleva consigo, zonas de emplazamiento donde se han podido construir casas modernas y respirar un aire más puro que el que se suele respirar en Madrid. Eso es evidente, pero también lo es que eso no se ha hecho por arte milagrosa, sino por combinaciones financieras, producto de la ley y por un gravamen muy grande sobre el tipo contributivo que debían satisfacer los propietarios que, afortunadamente, han sido los causantes de esas mejoras.

Pero ¿cuál es la situación? Y voy ahora á extenderme fuera de la cuestión del ensanche, porque se trata de extender los beneficios del ensanche á las zonas de ampliación. ¿Cuál es la situación, Sres. Senadores, de algo que constituye el *statu quo* actual? Pues, sencillamente, después del ensanche hay una zona que pertenece al término municipal de Madrid, que es el extrarradio, en que hasta hace pocos meses, *no más allá del tiempo que tardó el ilustre Ingeniero Jefe del ramo de Vías y obras del Ayuntamiento de Madrid, Sr. Núñez Granés, en comenzar el estudio del plano de urbanización*, no más allá de esa época, no han transcurrido muchos meses, lo que pasaba era que los propietarios estaban edificando con una absoluta independencia de esas zonas. (*El Sr. Aguilera:* Mucho más allá.) No quiero salir del término municipal de Madrid, y á este objeto se dirige la observación que hago ahora desde el punto de vista de la limitación de la extensión del radio de Madrid.

Si he de ser franco con S. S., á mí no me entusiasma la ley; veo en ella una tendencia generosa, noble, de dar beneficios y ventajas al Ayuntamiento, dilatando sus horizontes, si bastara tender la vista en derredor, para llevar al límite todos los beneficios de la civilización y de la cultura; desgraciadamente, lo que está pasando en el extrarradio con relación al Ayuntamiento de Madrid, y no me refiero al ensanche, sobre el cual hay reglamentación y legislaciones prolijas, lo que pasa en el extrarradio es que los vecinos que forman parte de la jurisdicción municipal del Ayuntamiento de Madrid, están clamando, porque, siendo vecinos de Madrid, resulta que las casas en algunos sitios son verdaderos aduares, en donde no hay ni siquiera rudimento de higiene, de bienestar, de decencia. Esto ha sido objeto de verdaderas preocupaciones para todos los que han ocupado el primer puesto en la administración municipal de Madrid, y el Sr. Aguilera es una figura de gran magnitud en este orden, ilustre por los éxitos con que ha desempeñado la Alcaldía de Madrid. El resultado es que el Ayuntamiento de Madrid no puede subvenir á esas necesidades, porque esos barrios no son del ensanche ni del interior, y teníamos vergonzosamente que acudir á proveer algunas de las más apremiantes necesidades que señalaba aquel vecindario; algunas veces, faltando á la ley y faltando á los reglamentos, teníamos que pasar por la pesadumbre de que, por ese espíritu pequeño de crítica, fueran los Alcaldes señalados como malversadores, porque habían enviado personal del interior á las obras del extrarradio, ni siquiera del ensanche. Estas son las ventajas de las censuras mezquinas que hoy se estilan y de las críticas exageradas.

¿Cómo se evita esto? Pues se evita de una manera muy sencilla, en la teoría no cabe nada más claro. ¿Cómo ha vivido el ensanche? ¿Cómo se ha creado? ¿Cómo ha vivido esta vida que yo llamaré algo rastrera? Lo que resplandece en el ensanche es la iniciativa del propietario, lo que resplandece en el ensanche es el sacrificio individual, y la acción civilizadora de urbanización, de mejoras del Ayuntamiento, es un concepto muy relativo, no porque el Ayuntamiento no tenga buenos deseos, no quiero dirigir censuras, es que la epidermis que se va afinando por las preocupaciones de las colectividades, que yo no había conocido nunca, pues sencillamente lo que hay que hacer es llevar al extrarradio lo que tiene el ensanche, merced á lo cual ha nacido, ha vivido. Hay que hacer una ley de Ensanche para el extrarradio. (El Sr. Aguilera: Eso es lo que se propone.) A eso iba; pero he creído que debía razonar esta indicación, por tratarse de S. S., y, sobre todo, cuando antes he dicho que no me gustaba la ley. He de decir que no quiero molestar el criterio, la opinión de algún querido amigo mío y correligionario. Yo voy mucho más allá; creo que Madrid no será una población uniforme y perfectamente reglamentada, desde el punto de vista de la policía urbana, mientras la ley de Ensanche no se modifique fundamentalmente, y la verdadera modificación fundamental es la supresión de las zonas.

Y no se puede decir que mi opinión sea interesada, porque tengo la fortuna, que siempre lo es, de ser propietario en Madrid y de serlo en una de las zonas ricas, es decir, de aquellas en que sobra el dinero. Pues aun así, entiendo que el espíritu de solidaridad que informa la legislación en todo lo que se relaciona con un país, con una provincia ó con un Municipio, tiene su virtual comprobación, haciendo desaparecer un regionalismo administrativo que, aparte de lo que perturba la Administración municipal, hace imposible la normal y regular urbanización de Madrid, porque en unas zonas sobra mucho y en otras falta todo, y resultará siempre en la capital de España un contraste viviente entre lo más adelantado, aunque nunca perfecto, y aquello que está denunciando un completo abandono. ¿Es que en el proyecto de ley que discutimos se va á eso? ¿Es que se fundamenta este proyecto de ley en eso y que eso principalmente lo justi-

fica? Pues entonces soy su principal defensor, pues ese es el espíritu y la letra del art. 2.^o Pero fuera de ello, extender la jurisdicción del Ayuntamiento de Madrid, tomando pie del artículo de la ley de 1896 á esto referente, cuando se habla de un límite máximo para fijar el mínimo de la extensión de su radio, es cosa, señores, que debe servirnos para que veamos que es preciso vivir en la realidad, porque Madrid es una población, que no diré yo que perezca, pero que desde luego, como tenemos á la vista y hoy mismo acaba de manifestarse el estado de ánimo que se produce públicamente ante espectáculos de extrema miseria, por lo menos es una población estacionaria, que no prospera y que no florece en la medida de nuestros deseos (1).

Estudiar las causas de tal fenómeno nos llevaría á una discusión tan prolífica y tan larga, que no creo que sea éste el lugar ni el momento de intentarla; pero este estado de estacionamiento, en que su crecimiento es un mito, en que las obras públicas están paralizadas, en que las dificultades de todo orden para el Ayuntamiento, unidas á la viciosa constitución orgánica y política que tiene, hace que vaya siendo motivo de honda preocupación para los madrileños, más que para los españoles, lo que puede pasar, si no se atiende de modo práctico á las grandes necesidades de esta gran Metrópoli, completamente abandonada por el Estado.

Así es que yo con esto sólo hago una exposición de tendencias, expongo una opinión modesta, y no creo que de ella pueda deducirse nada molesto para el Sr. Aguilera, sino todo lo contrario, porque desde luego sabe S. S. que para cuanto sea de provecho y de utilidad para Madrid, me ha de contar siempre como un auxiliar resuelto, y en cuanto á lo que ha dicho de aquel personal dignísimo, sólo tengo que acentuarlo con el comentario más entusiasta.

El Sr. Aguilera: Pido la palabra.

El Sr. Presidente: La tiene S. S.

El Sr. Aguilera: Realmente, si no fuera por la consideración que debo al Sr. Conde de Peñalver, y si no tuviera que cumplir un fundamental deber de cortesía, no tendría necesidad de contestar á S. S., porque, en realidad, no ha impugnado la ley, sino que se ha referido únicamente, aparte de ciertas indicaciones, en las que abundo, todas ellas de carácter fundamental y

(1) Desde luego, es evidente, á nuestro juicio, la necesidad de que el actual Ensanche de Madrid esté constituido por una sola zona, teniendo en cuenta las razones brillantemente expuestas por el Sr. Conde de Peñalver en los anteriores párrafos. Mas, en nuestra opinión, la ley que se dicte para conseguir este resultado, modificando la actual legislación del Ensanche, debe ser, en absoluto, independiente de la relativa al Extrarradio.

En tres distintas situaciones están, á nuestro entender, las ampliaciones urbanas que es preciso hacer en Madrid, para llegar con ellas hasta los 8 kilómetros que, como límite máximo, fijó el art. 8.^o de la ley de 17 de Septiembre de 1896.

La primera ampliación, el Ensanche actual, tiene ya su legislación, y sólo es necesario, á nuestro ver, modificarla en el sentido expuesto por el Sr. Conde de Peñalver.

La segunda ampliación, la relativa á la zona á que se contrae este proyecto, en la que ya existen núcleos importantes de población, debe ser objeto de otra ley que determine la forma de llevar á cabo las expropiaciones de las parcelas necesarias para realizar esta segunda ampliación, y dote además al Ayuntamiento, de los fondos indispensables para adquirir dichas parcelas y efectuar las obras, imponiendo por otra parte á los propietarios, la obligación de que cuantos edificios sitúen en la expresada zona, tanto en las calles oficiales como en las que en este proyecto hemos clasificado como particulares, se sujeten á las alineaciones y rasantes aprobadas para unas y otras.

La tercera ampliación, la relativa á la superficie comprendida entre los límites de este proyecto y la circunferencia de 8 kilómetros á que hace referencia la ya citada ley de 1896; superficie en que la densidad de población es escasísima, no debiera, en nuestro sentir, más que ser objeto de una preparación para poder efectuar, más tarde, la urbanización correspondiente en buenas condiciones, procediendo dictar para conseguir tal fin, una disposición, en virtud de la cual se estudiará un plan de alineaciones y rasantes limitado á las vías de carácter oficial, y se obligara á los que edificaran en las inmediaciones de éstas, á que se colocaran en las alineaciones y rasantes para ellas determinadas.

que han merecido el aplauso de la Cámara, á ciertos principios generales que informan la vida actual de Madrid. Aparte de eso, en la cuestión concreta que discutimos, S. S., lejos de impugnar la ley, la ha favorecido con su argumentación, porque S. S. se ha referido á la necesidad de que el ensanche se refiera al extrarradio y á las zonas en las que vive una gran población, y no llegan á ella los beneficios que el Ayuntamiento de Madrid ha hecho para una parte de esta capital, porque el límite que se señalaba en la ley de Ensanche hacia extensivo el beneficio á las zonas que se marcaban por esa malla de hierro que no se podía traspasar, resultando que la población ha ido mucho más allá de lo que se proyectaba para su ensanche, creándose una situación anormal.

Pero además se ha extendido la población de una manera considerable, en virtud de la cual su señoría solicita para el extrarradio los beneficios de que disfrutan, por decirlo así, los interiores de Madrid, y hasta ha llegado á las barriadas de Doña Carlota, de los Cuatro Caminos, de Tetuán, del puente de Vallecas, de las Ventas del Espíritu Santo, todo fuera del extrarradio y ensanche y sin disfrutar en nada de la acción benéfica que pudieran llevar á ellas los beneficios del Ayuntamiento. De manera que S. S. tiene que convenir conmigo en la bondad de la ley y en la justificación con que los dignos individuos de la Comisión me han acompañado en mi empresa haciéndome el honor de prestar sus firmas á mi proposición.

Estas son las únicas palabras que debo exponer, contestando al Sr. Conde de Peñalver, porque son las únicas que responden á las suyas para impugnar en parte, en un solo aspecto la proposición, porque en los fundamentos S. S. ha convenido con ella. Después de todo, yo me felicito de que una opinión tan autorizada como la de S. S. haya producido el efecto que habéis podido notar en la Cámara, no descendiendo, por mi parte, á otro género de consideraciones con las cuales estoy tal vez de acuerdo.

El Sr. Conde de Tejada de Valdosera: Pido la palabra.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): La tiene S. S.

El Sr. Conde de Tejada de Valdosera: Verdaderamente, señores, si estuviéramos al fin de la discusión de la ley, bien podría decirse que la pregunta que voy á dirigir á la Comisión equivaldría á aquella de nuestro antiguo reglamento que se intitulaba para votar. Yo ruego á la Comisión que de una manera concreta y manifiesta nos diga cuál es su sentir acerca de este extremo. El Ayuntamiento de Madrid va á poseer un espacio de terreno, de gran campo, un extenso término, á cuyos servicios tendrá necesidad de atender, como el de agua, el de luz, urbanización, etcétera. Ahora bien; ¿cómo va á indemnizarse el Ayuntamiento de Madrid del coste de esos servicios? ¿Es que el Ayuntamiento de Madrid se propone no realizarlos? Esto no se puede suponer porque sería inmoral, puesto que cobrar á los recargos é impuestos que cobran los otros pueblos que va á absorber sin atender á sus necesidades; y si atiende á ellas realizando servicios que mejoren sus condiciones actuales, ¿cómo se va á indemnizar al Ayuntamiento de Madrid de los sacrificios inmensos que tiene que realizar si ha de llevar á cabo esas mejoras, comenzando por la urbanización de esa extensión que va á quedar dentro del término municipal madrileño?

El Sr. Aguilera: Pido la palabra.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): La tiene S. S.

El Sr. Aguilera: La pregunta del Sr. Conde de Tejada de Valdosera ya la había formulado elocuentemente el Sr. Tormo. S. S. se refiere al sacrificio que puede ocasionar al Ayuntamiento el establecimiento de nuevos servicios en la zona que la Comisión considera ampliable, y que debe incluirse dentro del término municipal de la capital de España. S. S. cree que ese sacrificio

será inmenso, dada la extensión de esa zona, y que no podrá atenderse sino con un gran sacrificio del Ayuntamiento de Madrid. Yo únicamente debo contestar á S. S. que el principio fundamental de la ley no se refiere sólo á la incorporación del término municipal de la capital de España, de esa zona, sino á la aplicación á ese mismo término de los beneficios de la ley de Ensanche, modificada en el sentido que pueda tener en cuenta una Comisión que al efecto se designe, para que asesore al Sr. Ministro de la Gobernación, á fin de que oyendo todas las observaciones y teniendo en cuenta todas las cuestiones que gravitan dentro de este interesantísimo problema, dentro de un año pueda proponer al Sr. Ministro lo que crea conveniente, y éste entonces, según su leal saber y entender y en virtud de la jurisdicción que le es propia y privativa, presente, si lo cree oportuno, á la consideración de la Cámara el correspondiente proyecto de ley.

De modo que esto se refiere á un trabajo de información previa, no á un trabajo de realización inmediata, y concretándome ya más á la pregunta de S. S., yo le diré: ¿cómo se ha hecho el ensanche de Madrid? ¿Cómo se ha llevado al ensanche de Madrid la luz, el agua y todos los servicios municipales? (*El Sr. Tormo*: No se ha llevado todavía). ¿Cómo se ha llevado á toda esa barriada de Salamanca, cómo se ha construído el barrio de Argüelles, la calle de Zurbano y de Monte Esquinza, y todas aquellas que hoy forman una aristócratica barriada de Madrid? Pues aplicando esa serie de combinaciones que están en la ley de Ensanche del 76 y en la del 92, merced á las cuales, como recordó el digno Barón del Castillo de Chirel, los propietarios contribuyeron, y no faltaba más sino que los propietarios que pudieran ser beneficiados no contribuyeran á esas cargas, y con esa serie de combinaciones y de aplicación de esa misma ley, sin recargo en el presupuesto municipal, sin sacrificio para el Ayuntamiento, y así lo ha reconocido el Sr. Barón del Castillo de Chirel, lo mismo que el Sr. Tormo (*El Sr. Tormo*: Yo no), se han hecho todas esas importantes modificaciones en la vida municipal. Lo mismo sencillamente se hará esto; no es que se vayan á cuadricular los 300 kilómetros como decía el Sr. Tormo, no se van á establecer todos los servicios de una vez, sino que se irá poco á poco modificando, ampliando, y mediante la acción del tiempo se podrán ir aplicando los servicios, y Madrid podrá de este modo disfrutar de ese beneficio. Ahora, lo que importa es que esos suburbios infectos que ahogan á Madrid, que perturban su vida, que molestan al vecindario, que son absolutamente antihigiénicos, se modifiquen, y esto no se puede hacer sino por la acción benéfica de esta ley, y aunque hubiera dificultades jurídicas, aunque hubiera algunos precedentes históricos que romper, aunque hubiera que traspasar ciertos límites de la actual legislación, para eso está la ley, la ley que tiene un principio general que borra todos esos inconvenientes, y sobre todo está el *salus populi*, para que se realice aquello que es beneficioso para la vida de Madrid.

El Sr. Conde de Tejada de Valdosera: Pido la palabra.

El Sr. Presidente: La tiene S. S.

El Sr. Conde de Tejada de Valdosera: Pocas palabras para rectificar. Las mejoras de las zonas de ensanche de Madrid ya se ha dicho aquí que se han realizado, no con los fondos ordinarios del Ayuntamiento, sino por medio de un recargo sobre la contribución territorial que pagan los dueños de terrenos en aquellas zonas. ¿Es que esto va á aplicarse á los nuevos grupos de población, supongo que Municipios que van á formar parte del Ayuntamiento de Madrid? (*El señor Aguilera*: Municipios, no). ¿Es que va á declararse que esos grupos, esos vastos terrenos que van á absorberse formarán una nueva zona especial, y se han de aplicar á ella recargos cuales los que hoy tienen las zonas 1.^a, 2.^a y 3.^a del ensanche de Madrid? Pues eso debe decirse en la ley. ¿Por qué no se dice? S. S. nos anuncia leyes complementarias que en el día de mañana ven-

drán á hacer posible realizar el plan de esta ley sin los grandísimos perjuicios que yo preveo y que han previsto otros Sres. Senadores para el Tesoro municipal de Madrid.

Entiendo que estas leyes han debido venir antes, ó á la vez. ¿No han venido? Luego está incompleto el proyecto, y, por consiguiente, sintiéndolo mucho, no puedo votarlo.

El Sr. **Prast** (de la Comisión): Pido la palabra.

El Sr. **Vicepresidente** (López Muñoz): La tiene S. S.

El Sr. **Prast**: Tal vez no ha leído el Sr. Conde de Tejada de Valdosera el proyecto de ley que se está discutiendo ahora en el Senado, porque en uno de sus artículos se hace notar eso que echa de menos el Sr. Conde de Tejada de Valdosera. Aquí se pide que eso que va á pertenecer al término municipal de Madrid quede incorporado á la ley del Ensanche, modificándola en los términos que sea preciso, para que tenga los beneficios que tienen hoy las zonas que están comprendidas en la ley del Ensanche; pero no se prejuzga nada de la manera de cómo se ha de hacer esto, ni respecto á la manera de cómo se ha de desarrollar esta zona. Lo que ha dicho el Sr. Conde de Tejada de Valdosera respecto á lo que ocurre con las zonas 1.^a, 2.^a y 3.^a que tan desigualmente se desarrollan, es un proyecto que tenemos todos los que profesamos cariño á Madrid, para procurar la unificación de zonas, pues sucede, y es tan visible, que no hace falta grandes discursos para convencer á nadie, que la zona 2.^a, que corresponde al barrio de Salamanca, acabará por tener faroles de oro, y en cambio la 1.^a y 3.^a, pertenecientes al barrio del Sur, están en tal abandono que no hay posibilidad por parte del Ayuntamiento de Madrid de hacer nada en favor suyo, y esto es debido á que en la zona 2.^a hay cuantiosos ingresos que por la ley de Ensanche debe el Ayuntamiento emplearlos exclusivamente en beneficio de ella. (*El Sr. Marqués de Ibarra: Pido la palabra.*) Claro está que la forma en que el Sr. Marqués de Ibarra ha pedido la palabra me hace comprender que va á tratar de este asunto, que no queríamos nosotros tratarlo, porque no es cuestión de esta ley, es una cosa completamente ajena, pero hemos creído de necesidad exponerlo con objeto de aclarar las dudas de S. S.

El Sr. **Vicepresidente** (López Muñoz): Tiene la palabra el Sr. Marqués de Ibarra.

El Sr. **Marqués de Ibarra**: No puedo estar conforme con la teoría que ha sustentado el señor Prast, mi querido amigo, pues de esos fondos no se podrá nunca disponer en la forma que S. S. ha dicho, sin que venga una ley especial que así lo determine. (*El Sr. Prast: Naturalmente.*) Pero yo entiendo que no habrá ningún Ministro de la Gobernación que se atreva á presentar esa ley en esa forma, porque esos fondos cuantiosos ó no cuantiosos, no son del Ayuntamiento, son de la zona, son de los propietarios que los han dado, y nadie tiene absolutamente derecho á ellos como no sea realizando una verdadera expoliación.

Pero además creo que estamos tratando de esta ley como si en efecto fuera á tener ejecución pasado mañana, y no es nada de eso; á mi juicio no es más que una autorización que se concede para en el término de un año, después de vistos todos los antecedentes que aporte la Comisión y su informe, presentar el proyecto de ley, y entonces, si Dios nos da salud, podremos discutir el proyecto que presente el Sr. Ministro.

El Sr. **Aguilera**: Pido la palabra.

El Sr. **Presidente**: La tiene S. S.

El Sr. **Aguilera**: Ya sabe el Sr. Marqués de Ibarra, como sabe mi distinguido amigo el señor Barón del Castillo de Chirel, mi opinión particular respecto de la unificación de zonas; pero esa me la he dejado á la puerta, al presentar esta proposición de ley, porque S. S. con hechos, más que con palabras, me convenció hace mucho tiempo.

Yo tengo bastante experiencia, soy bastante viejo, para luchar contra la realidad; por consiguiente, prescindo en absoluto, lo mismo que el Sr. Prats, de una opinión particular. No la he referido á la acción de la ley, y no queremos que sirva de obstáculo á la misma, porque esa cuestión no se prejuzga, ahí se queda la Junta de ampliación compuesta de personas dignísimas, asesorará al Sr. Ministro respecto de la cuestión jurídica, y éste, en vista de su informe, traerá el proyecto sin perjuicio alguno.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): Terminado el debate sobre la totalidad, se procede á la discusión por artículos.

Leído el art. 1.^o y una enmienda presentada al mismo por D. Francisco Lastres, dijo

El Sr. Secretario (Marqués de Laurencín): Es segunda lectura, y la Comisión se servirá manifestar si admite ó no la enmienda que acaba de leerse.

El Sr. Prast (de la Comisión): La Comisión tiene el sentimiento de no poder aceptar la enmienda.

No hallándose presente el Sr. Lastres, y consultada la Cámara, no se toma en consideración la enmienda.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): Ábrese discusión sobre el art. 1.^o

El Sr. Tormo: Pido la palabra en contra.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): La tiene S. S.

El Sr. Tormo: Al molestar al Senado en discusión de totalidad, hube de hacer la pregunta á la Comisión respecto á la interpretación que iba á dar á este artículo. En este punto no he sido contestado, y vuelvo á insistir.

Dice el art. 1.^o: «En cumplimiento de lo preceptuado..., etc., y para la incorporación al término municipal de Madrid, de los terrenos en él mencionados (ley de 1896), el Ministro de la Gobernación encargará, desde luego, á la Junta de urbanización..., etc.»

Primer punto que voy á discutir: ¿qué dice este artículo? Interpretado por la negativa de la Comisión á aceptar la enmienda del Sr. Lastres, quiere decir que no se incorporarán, y el señor Prast ha dicho en su discurso que desde hoy... (El Sr. Prast: Yo no he dicho eso.) Celebraré muchísimo que no lo haya dicho, pero tengo la debilidad de creer haberlo oido bien; y como las palabras de S. S., que me merecen atención y respeto, no son las del proyecto de ley, por eso pregunto: ¿qué hay en ese proyecto de ley? ¿Es la incorporación en el acto? Por lo visto no. ¿La incorporación facultativa en el Ministerio de Fomento? En el artículo no se dice nada. De la misma manera que se dice que «se presentará un proyecto de ley reformando la de Ensanche», y todo parece indicar que lo que se hace ahora es proyectar, parecía natural que, después de proyectado, lo mismo si se trata de incorporación, que de reforma de la ley de Ensanche, volviera á las Cortes; pero, por lo visto, no sucederá así.

El Sr. Aguilera (de la Comisión): Pido la palabra.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): La tiene S. S.

El Sr. Aguilera (de la Comisión): El proyecto de ley autoriza al Sr. Ministro de la Gobernación para que, asesorado por una Colectividad en la que estén representadas las fuerzas vivas sociales de Madrid, presente á las Cortes en su día el proyecto que tenga por conveniente. De modo que no se trata más que de un estudio.

El Sr. Tormo: Pido la palabra.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): La tiene S. S.

El Sr. Tormo: Tengo la debilidad de creer que ha habido tres modalidades en menos de tres

minutos en la impresión que tiene la Comisión respecto á este proyecto; la una, según creí oír al Sr. Prast, es la de la incorporación, *ipso facto*; la otra, que también creí haber oído á la Comisión y aun al Sr. Ministro de la Gobernación, es la de la incorporación como facultad del Gobierno; y la tercera, la que anuncia el Sr. Aguilera de que la incorporación será objeto de un proyecto de ley. Esta triple e incompatible interpretación del artículo me está dando el argumento de que es preciso decir una ú otra cosa; pero decirlo claramente: «Para la incorporación en su día por la ley.» ¿Por qué no decir para el proyecto de incorporación, ó para preparar el proyecto de incorporación al término municipal? Para lo que queráis busqué la frase la Comisión; pero no nos pidáis que votemos un artículo del cual en un momento se han dado tres versiones distintas desde el banco de la Comisión.

Segunda observación. «Hay que hacer un estudio de las alineaciones y rasantes no estudiadas en la Memoria del ingeniero director de Vías públicas en Madrid D. Pedro Núñez Granés, que sean necesarias para cumplir aquel precepto legislativo, teniendo en cuenta para ampliar ó limitar el radio, las condiciones geográficas de los terrenos á que el estudio ha de referirse.»

Esto no es aquel anteproyecto que trae como consecuencia la incorporación y las líneas generales de lo que podrá ser en su día ese ensanche de la nueva Londres, que todavía creo que Londres, no necesitaría tanto espacio como el que se proyecta para Madrid, sino que es ya el detalle de las rasantes y alineaciones. Me parece que en esta materia los técnicos tienen unos honorarios que van á ser extraordinarios en aquel á quien se le pida que de repente, en unos meses ó años, haga todas las alineaciones de esos kilómetros cuadrados. No me explico que se pueda pensar desde luego en las alineaciones y rasantes de todo ese espacio. (*El Sr. Ministro de la Gobernación*: De lo que falte.) Este encargo, por lo que después se dice (y hago estas observaciones para no intervenir en el art. 3.º, se ha de basar en un crédito del Estado de 50.000 pesetas por un solo año; y con esta cantidad entiendo que no pueden asegurar, ni el Sr. Ministro, ni la Comisión, que se pueda realizar este proyecto técnicamente.

Hay, por tanto, aquí una incompatibilidad entre el crédito que se piensa que se establezca en la ley de Presupuestos y la importancia excepcional del detalle de rasantes y alineaciones que se contienen en el art. 1.º que discutimos.

Desearía que la Comisión me explicara cómo es posible la ejecución de un proyecto tan grande con cantidad tan pequeña.

El Sr. Aguilera (de la Comisión): Pido la palabra.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): La tiene S. S.

El Sr. Aguilera (de la Comisión): Sencillamente: si el proyecto se encargase á un arquitecto ó ingeniero del Ministerio de la Gobernación, cobraría el 1 por 1.000 y resultaría para él un beneficio tan inmenso que quizá no bastase con 400 ó 500.000 pesetas; pero hecho directamente por la Junta, en la cual hay personas técnicas que desempeñarán sus funciones con patriotismo, las 50.000 pesetas serán bastantes.

El Sr. Tormo: Pido la palabra.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): La tiene S. S. para rectificar.

El Sr. Tormo: Ahora lo entiendo menos. Para una cosa tan concreta como esta se nos pide, también entre líneas, que se decida que ese proyecto se haga por personas que no sean técnicas. (*El Sr. Aguilera*: No; técnicas.) ¡Si no lo va á hacer el Ayuntamiento, sino con un crédito del Estado el Ministerio de la Gobernación! ¿Y se va á pedir que este trabajo, cuyos honorarios normales del arquitecto ó ingeniero ascenderán á 500.000 pesetas ó quizá un millón, se haga por

alguien que no sea arquitecto ni ingeniero, ó que sea arquitecto ó ingeniero y falte á las leyes de compañerismo, que todos sabemos que en esa clase de Cuerpos se sienten con solidaridad eficaz? Creo que no existe técnico en España que de tal modo sacrifique los intereses colectivos, haciendo gratis un servicio que comienza por confesarse que exige de 500.000 á un millón de pesetas como honorarios del técnico, bien sea arquitecto ó ingeniero. El Senado que decida, y conste que he solicitado sin éxito la explicación del art. 1.º, en cuanto á si hay ó no incorporación. (*El Sr. Prast*: En el proyecto se dice: el Jefe de la Sección de Ingenieros del Ministerio de la Guerra; el Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia; el Director de la Escuela de Arquitectura; el Arquitecto municipal decano; el Ingeniero Director de Vías públicas. ¿Cabe mayor tecnicismo?) Pero, ¿van á trabajar gratis? (*El Sr. Aguilera*: Como individuos de la Junta, claro.) Yo aseguro á S. S. que no.

El Sr. Prast (de la Comisión): Pido la palabra.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): La tiene S. S.

El Sr. Prast (de la Comisión): Para contestar terminantemente, *terminantemente*, al señor Tormo, á fin de que no vuelva á caberle duda sobre que la incorporación no puede ser desde hoy, y si he podido decir eso, habrá sido en el momento en que discutímos antes en hipótesis sobre las consecuencias del proyecto, y, naturalmente, si S. S. toma por fundamental, por cierto y por evidente lo que podamos decir en hipótesis, claro está que enseguida S. S. trueca por completo el sentido de nuestras palabras, y resulta que lo que hemos dicho, no es lo que hemos dicho, sino lo que S. S. quiere que nosotros digamos.

Por consiguiente, si es preciso que se aclare, que se aclare bien; pero lo que decimos es lo que decimos, y no lo que S. S. quiere que digamos. S. S. interpreta á su gusto nuestras palabras, y es preciso que las interprete con arreglo á lo que quieren decir, porque es natural que el proyecto sea lo que nosotros hemos pensado, y no lo que piense el Sr. Tormo. Yo, pues, aclararé á S. S. todo cuanto quiera y cuanto preciso sea del proyecto; pero bien entendido que lo que dice el proyecto es lo que queremos que diga, y no lo que quiere que diga cualquiera que se empeñe en interpretarlo á su gusto.

De manera que el proyecto no quiere decir que la incorporación al término municipal sea inmediata, y hasta puede decirse con razón que este proyecto no es un proyecto de ley, sino un proyecto para un proyecto de ley. Eso es lo que traemos aquí. ¿Cree S. S. que está bien claro ahora? (*El Sr. Tormo*: Ya lo había entendido antes.) Pues no vale la pena de seguir discutiendo sobre eso. Ya sabe S. S. que la incorporación no va á ser ahora, sino que será cuando se apruebe el proyecto de ley que presente el Sr. Ministro de la Gobernación, después de constituida la Junta y hecho lo que se propone en el actual proyecto.

El Sr. Tormo: Pido la palabra.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): La tiene S. S. para rectificar.

El Sr. Tormo: El Sr. Prast puede negar, y yo difiero á sus palabras, que haya habido tres interpretaciones desde esos bancos; lo que no puede negar S. S. es que una redacción que dice: «y para la incorporación al término municipal», no dice claramente si esa incorporación la autoriza, la decreta ó la anuncia. (*El Sr. Prast*: Perdóneme S. S.; no la decreta, no la autoriza; no hace más que anunciarla.) ¿Esta es la tesis de S. S.? Pues yo pido á S. S. por caridad que eso que dice S. S. en sus palabras elocuentes, lo diga el texto del art. 1.º (*El Sr. Prast*: ¡Pero si á nuestro juicio lo dice! Si S. S. lo quiere más claro, la Comisión está dispuesta á aclararlo más.) Cuando hay alguien que confiesa que en su inteligencia pobre le cabe una duda, es obra de

caridad que S. S. la aclare en el texto, diciendo que se anuncia, pero que no se decreta ni autoriza la incorporación. (*El Sr. Prast*: Proponga S. S. la fórmula.) Yo no tendría el menor inconveniente en proponerla con dos, tres ó cuatro minutos de tiempo para redactarla.

El Sr. Aguilera (de la Comisión): Pido la palabra.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): La tiene S. S.

El Sr. Aguilera (de la Comisión): La fórmula está en la ley misma porque el art. 1.^º es preciso ponerle en relación con los siguientes, y el art. 4.^º que explica la tendencia, el espíritu de los artículos anteriores, está redactado de la siguiente forma: «Una vez concluidos los estudios á que se refieren los artículos anteriores (los artículos anteriores no se refieren más que á estudios, no resuelven nada de un modo positivo, efectivo é inmediato), y teniendo en cuenta el informe que la Junta eleve al Sr. Ministro de la Gobernación, presentará éste á las Cortes el correspondiente proyecto de ley.» (*El Sr. Tormo*: Pues añadid ahí: «de incorporación y de reforma de la ley de Ensanche.») No hay inconveniente; se dirá: «y de modificación, necesaria al efecto de la ley de Ensanche.» (*El Sr. Tormo*: Pero la fórmula ha de ser escrita, como se hace en estos casos. Yo siento exigirla, pero de viva voz no se puede uno dar cuenta exacta de las frases.) Como S. S. quiera. (*El Sr. Tormo*: En este momento lo que yo discuto es el problema de cuándo ha de hacerse la incorporación.—*El Sr. Prast*: La Comisión está dispuesta á complacer á S. S. Diga S. S. lo que quiere.—*El Sr. Tormo*: Pero se va á suspender la marcha del debate si se espera á que yo redacte la fórmula.)

Su señoría, que tiene medios tan fáciles y espontáneos de expresión, no necesita acudir á la pluma, sino que puede presentar esa fórmula de palabra.

El Sr. Tormo: Pido la palabra.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): La tiene S. S.

El Sr. Tormo: La fórmula, si le parece á la Comisión, puede ser ésta:

«En cumplimiento de lo preceptuado en el art. 8.^º de la ley de 17 de Septiembre de 1896 y para la presentación á las Cortes del proyecto de incorporación al término municipal de Madrid, etcétera.»

Es decir, que en la tercera línea, entre el «para» é «incorporación», se añadirían las palabras siguientes: «la presentación á las Cortes del proyecto de ley».

El Sr. Aguilera: Pido la palabra.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): La tiene S. S.

El Sr. Aguilera (de la Comisión): La Comisión acepta, desde luego, esa modificación.

Hecha la pregunta de si se tomaba en consideración la modificación propuesta por el señor Tormo, el acuerdo de la Cámara fué afirmativo.

Abierto debate sobre el artículo con dicha modificación, fué aprobado sin ninguno.

Leído el art. 2.^º y una enmienda al mismo del Sr. Lastres, dijo

El Sr. Secretario (Marqués de Laurencín): Es segunda lectura. La Comisión se servirá manifestar si acepta ó no la enmienda.

El Sr. Prast: La Comisión tiene el sentimiento de no poder admitir esta enmienda.

No hallándose presente el Sr. Lastres, y consultada la Cámara, ésta acordó no tomar en consideración dicha enmienda.

Abierta discusión sobre el art. 2.^º, fué aprobado sin ninguna, como también el 3.^º

Leído el 4.^º y una enmienda al mismo del Sr. Lastres, no la admite la Comisión ni la toma en consideración la Cámara. Sin debate se aprueba el art. 4.^º

Leído el 5.^o y una enmienda del Sr. Olmedilla, dijo

El Sr. **Secretario** (Marqués de Laurencín): Es segunda lectura. La Comisión dirá si admite ó no esta enmienda.

El Sr. **Prast**: La Comisión tiene mucho gusto en aceptar la enmienda del Sr. Olmedilla.

Abierta discusión sobre el artículo con la enmienda, dijo

El Sr. **Tormo**: Pido la palabra en contra.

El Sr. **Vicepresidente** (López Muñoz): La tiene S. S.

El Sr. **Tormo**: Creo que no dudarán los Sres. Senadores de que hemos estado discutiendo una ley particular para Madrid; lo dicen todos los artículos anteriores; pero, de repente, viene el artículo 5.^o, último, que es lo que en ciencias médicas se llama una *superfetación*, porque con la excusa del proyecto que se refiere al Ayuntamiento de Madrid se va á constituir la Junta consultiva de urbanización y obras del Ministerio de la Gobernación en la forma que se indica; es decir, que existiendo en ese Ministerio una Junta de urbanización y obras de carácter general para España, la iniciativa de un digno Sr. Senador, por lo visto aceptada por el Sr. Ministro de la Gobernación, decreta la supresión de dicha Junta y la creación, en sustitución de ella, de otra Junta.

Yo suplicaría al Sr. Ministro de la Gobernación que, aunque fuera sólo con algunas palabras me adelantara si está conforme con esa reforma orgánica de la Junta de urbanización y obras, de carácter general, porque la actual Junta he visto en la *Guía oficial* de España que se forma con vocales natos, subsecretario y directores generales del Ministerio, y con vocales de Real nombramiento hasta el número de catorce y un secretario. Entre los nombres, todos distinguidos é ilustres, hay unos que representan la profesión médica, otros la profesión de la arquitectura, otros la de ingeniero, etc., y uno de ellos es nada menos que el Excmo. Sr. D. Eugenio Montero Ríos, Presidente de esta Cámara, á todos los cuales se les da donosamente la cesantía por virtud de una proposición de ley de iniciativa parlamentaria, para sustituirles por una Comisión de 23 individuos, que con la aceptación de la enmienda del Sr. Olmedilla van á ser 24.

Veinticuatro vocales van á formar la Junta de urbanización y obras para toda España, y, sin embargo, tienen carácter estrictamente madrileño los siguientes: un Diputado á Cortes por Madrid; un Senador por Madrid; el Alcalde de Madrid; dos Concejales designados por el Ayuntamiento de Madrid; el Vicepresidente de la Diputación provincial de Madrid; cuatro Propietarios, dos designados por la Asociación de Propietarios del Interior de Madrid y dos por la Asociación de Propietarios del Ensanche de Madrid; el Decano del Colegio de Abogados de Madrid; el Presidente del Colegio de Médicos de Madrid; el Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia de Madrid; el Arquitecto municipal Decano de los de la Villa de Madrid; el Ingeniero Director de Vías públicas del Ayuntamiento de Madrid y el Jefe de Negociado del Ensanche de Madrid. Esta va á ser la Junta de urbanización y obras general para toda España (*El Sr. Ministro de la Gobernación*: No), en sustitución de la que nombra S. M. el Rey á propuesta del Sr. Ministro de la Gobernación. Diez y seis vocales de 24 tienen carácter estrictamente madrileño.

No es cuestión de que ahora discutamos esas frases que en la discusión de estos días han sido vertidas sobre si es más ó menos favorecida la capital en el efecto del Poder público; no es problema que deba discutirse; pero ¿puede admitir el Sr. Ministro de la Gobernación que una Junta que generosamente está constituida para la aplicación de esta ley y para la del Ensanche de Madrid, tenga carácter de preponderancia tal de algunos elementos municipales y provinciales, que abarque luego todo el resto de España donde existen leyes de ensanche y de urbaniza-

ción considerables (que no tengo por qué parangonar con las de Madrid, pero que pueden admitir parangón) y que todas ellas estén sometidas al carácter estrictamente municipal de esta Junta? ¡Pero si parece que los individuos de esta Junta han echado á correr por la Puerta del Sol y se han metido todos ellos en la Casa de la Villa! ¡Si gran número de ellos dependen de la Casa de la Villa ó de su vecino edificio, el Gobierno civil!

Se me podrá contestar que tiene tal importancia el proyecto de ley de Ensanche de Madrid y son tantas las consideraciones que merece este Municipio que hagan precisa una Junta especial, y puestos á constituir esta Junta especial, no tendría inconveniente en reconocer como lógica la inspiración de esta lista, pero como Junta general, como Junta de obras para toda España; creo que es imposible que pueda defenderse, á no ser que reconozcamos que, por la similitud de problemas, nadie más capacitado que un Municipio para resolver los asuntos jurídicos y económicos de otro; pero en este caso nos encontrámos con aquellas hegemonías de Roma y Atenas, tanto por las autoridades especiales que pueden formar parte de ella como por la desproporción extraordinaria que resulta de que las dos terceras partes de los individuos de esta Junta tiene un carácter esencialmente municipal ó todo lo más provincial.

Creo que este punto es gravísimo, porque no es sólo lo que dice, son las circunstancias prácticas de lo mismo. ¿Qué idoneidad particular van á tener esta clase de funcionarios, cuando los problemas á pesar de ser semejantes tengan alguna diferenciación, cuando tengan que resolver problemas distintos, y unas veces se trate de países llanos y otras veces de países montuosos donde hay que hacer desmontes y terraplenes? Cada problema necesita estudiarse con arreglo á las condiciones particulares del país y de la localidad, y por eso pregunto: ¿es que de tal modo el criterio de esta Villa y Corte va á prevalecer en la Junta que parezca que no queda representación para otra clase de intereses y de suficiencias?

Creo que este es un artículo que la Comisión ha podido concebir, olvidando que legislaba para toda España, pero que en el momento en que recapacite un poco sobre la naturaleza de la Junta y el carácter que no puede menos de tener para toda la Nación, no mantendrá el artículo; y entiendo que si la Junta se constituye como informadora especial, como tal Junta especial no puede serlo para toda España. Lo que digo es que no puede ser «Junta general de Urbanización y Obras» para toda España.

El Sr. Ministro de la **Gobernación** (Merino): Pido la palabra.

El Sr. **Vicepresidente** (López Muñoz): La tiene S. S.

El Sr. Ministro de la **Gobernación** (Merino): Me perdonará el Sr. Tormo y el Senado que no haya intervenido en la discusión de este proyecto, tan elocuente y con tanto conocimiento del asunto defendido por mi querido y respetado amigo y correligionario Sr. Aguilera. Ha sido conveniente en alto grado para el Ministro que tiene el honor de dirigir la palabra el oír esta discusión, puesto que, en último término, quien tiene que concertar todas las voluntades, todas las informaciones, formular el proyecto, traerlo y defenderlo, es el Ministro de la Gobernación; pero requerido en este momento al discutirse el art. 5.^o de este proyecto de ley por el Sr. Tormo, no tengo más remedio que hacer uso de la palabra y molestar por breves momentos al Senado.

Le preocupa á S. S. la formación de la Junta á que se refiere el art. 5.^o del proyecto de ley; y le preocupa á S. S. en términos que cree que puede haber incompatibilidad entre la Junta permanente creada, funcionando con carácter estable y general en el Ministerio de la Gobernación, y la que se propone aquí; pero en los mismos razonamientos que S. S. exponía al Senado, se estaba dando S. S. la contestación, estaba aclarando el concepto que desvirtuaba sus dudas,

porque decía S. S.: «es evidente que la Junta no debe entender en forma de consulta, ó de ilustración, ó informe (que es á lo que se refiere el proyecto de ley); no debe entender en todos los asuntos relacionados con la urbanización y el ensanche de todas las poblaciones de España, ¿por qué?, porque es necesario que se conozca el país, las costumbres, los medios de vida económicos del Ayuntamiento, etc.. etc.» Ya ve S. S. cómo en esas mismas observaciones, muy atinadas, que hacía, se estaba dando la explicación de aquello que dudaba. No, Sr. Tormo; no hay cesantía de la Junta central; lo que hay es una ampliación, y una ampliación impuesta por éste que es un proyecto de ley exclusivamente para Madrid; y cuando se presenten problemas de esta naturaleza, que afectan á la riqueza y á otros intereses del Ayuntamiento, es preciso que intervengan aquellas personas que por sus conocimientos especiales, por el puesto que ocupan, por la representación que tienen, están perfectamente capacitadas para hacer un estudio y dar un informe en su día al Ministro de la Gobernación.

Yo me complaceré en que estas observaciones hayan satifecho al Sr. Tormo, y si las considera deficientes estoy dispuesto á ampliarlas.

El Sr. **Tormo**: Pido la palabra.

El Sr. **Vicepresidente** (López Muñoz): La tiene S. S.

El Sr. **Tormo**: Estoy completamente de acuerdo con el Sr. Ministro; pero S. S. no está de acuerdo con el proyecto. Dice éste:

«La Junta consultiva de Urbanización y Obras del Ministerio de la Gobernación existirá en lo sucesivo, por virtud de esta ley, para los fines de la misma y otras leyes, y se constituirá por el Ministro de la Gobernación, Presidente; el Subsecretario, Vicepresidente; un Consejero de Estado, etc., etc.»

Si con esta lista no está la cesantía del Sr. Presidente de esta Cámara (*El Sr. Aguilera*: Forma parte de la Junta como Presidente de la Asociación de Propietarios) y de los demás individuos de la Junta actual, confieso que no entiendo de letra. El Sr. Aguilera me perdonará que no haya podido atenderle, llevado de mi palabra en estos instantes, y yo pregunto: la Junta consultiva de Urbanización y Obras del Ministerio de la Gobernación, ¿existirá en lo sucesivo en Madrid? Y si se constituye así, ¿no es lo mismo que suprimir la actual organización y sustituirla por otra nueva? Esto es lo mismo que dije antes.

El Sr. **Aguilera**: Pido la palabra.

El Sr. **Vicepresidente** (López Muñoz): La tiene S. S.

El Sr. **Aguilera**: Puedo dar una interpretación auténtica á la legislación que creó la Junta de Urbanización de obras, porque teniendo yo el honor de ser Ministro de la Gobernación, por un Real decreto dí vida á esa organización. Después un sucesor mío modificó las condiciones de la Junta por mí creada, y en la actualidad está compuesta de los individuos á que se ha referido el Sr. Tormo.

Habiendo antes oido el nombre de nuestro respetable y querido Presidente Sr. Montero Ríos, he de decir que el Sr. Montero Ríos, como otros individuos que forman parte de esa Junta, son, por decirlo así, madrileños, porque residen en Madrid hace mucho tiempo, aunque su origen sea distinto, y lea S. S. la lista y verá que adolece de los mismos defectos que ha señalado en el Senado de las representaciones y de las provincias; está el Ministro de la Gobernación que representa todas las provincias, como también las representa el Director de Administración local, el Subsecretario del Ministerio de la Gobernación y otros funcionarios que son completamente extraños á Madrid, y sus funciones son de carácter general.

Pero, en fin, la Comisión en este punto no tiene inconveniente, después de oídas las explicaciones que se ha servido dar y la interpretación que ha hecho de sus actos en el artículo el Sr. Ministro de la Gobernación en suprimir el concepto de «otras leyes», poniendo en su lugar «leyes aplicables á Madrid», para que así no haya zozobra de ningún género en el ánimo de su señoría, aunque creo que redactado como está responde á los mismos efectos de la actual legislación.

Dice S. S. que se suprime el nombre del Sr. Montero Ríos, y yo digo que no, porque ahora figurará como Presidente de la Asociación de Propietarios, y entonces figuraba como Diputado ó Senador, teniendo de todos modos el apoyo de su respetable persona. Así que no diré que esto sea una sutileza, porque S. S. no usa esta clase de medios; pero sí que es procedimiento dialéctico para presentar las cosas á los que escuchan conforme á una sugerencia que padece, pero que está apartada de la realidad de los hechos, y esa Junta, que consta en el libro que S. S. tiene en la mano, es esencialmente madrileña, como ésta, porque no vamos á traer al Ministerio de la Gobernación personas que residan en otras provincias.

El Sr. Tormo: Pido la palabra.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): La tiene S. S. para rectificar.

El Sr. Tormo: Hay dos puntos. Si S. M. el Rey ha nombrado individuos que son los mismos, ha de reconocer el Sr. Aguilera que los llama por su persona, y S. S. lo hace por su cargo, lo cual establece una diferencia. Porque vamos al caso concreto de nuestro digno Presidente, por ser el más próximo. Es verdad; en la Junta anterior tenía un destino permanente, y á la Junta nueva pertenecerá hasta que dimita la presidencia de la Asociación de Propietarios. ¿No hay en esto diferencia? Su propia alta personalidad es clara que continuará allí; pero una cosa es llamarle á los Consejos, como el Sr. Montero Ríos, y otra llamarle como presidente de una Liga de propietarios de Madrid, sin que por esto, ¡claro está!, pueda ser distinto el concepto que de sus propios deberes se forme, por ser siempre la misma personalidad.

Pero vamos á dejar este punto. En definitiva, se crea una Junta especial. (*El Sr. Ministro de la Gobernación: Se amplía.*) ¿Ve S. S. cómo antes, cuando estaba de acuerdo conmigo, no lo estaba con el proyecto de ley, y ahora ocurre lo contrario? (*El Sr. Aguilera: No siga S. S. porque estoy conforme, lo he indicado; y además respeto este concepto del Sr. Ministro de la Gobernación, y así haremos la modificación.*) De modo que se haría una ampliación, como ha dicho S. S. antes, en cuanto al ensanche de Madrid, y para la urbanización y para las obras. (*El señor Aguilera: Ya, para todo.*) ¿Ve S. S. cómo cambiamos á cada instante? Hace un momento ha dicho que sería una Junta especial. (*El Sr. Aguilera: Era para complacer á S. S., que indica la forma de ampliación y yo la acepto.*)

Yo no he indicado nada de ampliación; sigo creyendo que la desproporción es extraordinaria, y que ofende al sentido de la justicia intrínseca el que de 24 individuos, 16 ó 18 sean llamados, no por su personalidad, que es de exigir, porque, naturalmente, los que viven aquí asisten á las reuniones de la Junta, sino porque sean madrileños, y no comprendo, como digo, que esos 16 ó 18 tengan su llamamiento por su condición de individuos del Ayuntamiento de Madrid, de la Diputación provincial, ó por representación parlamentaria. (*El Sr. Aguilera: Probablemente ninguno de ellos será madrileño.*) Quedo, pues, confundido, porque se me dice unas veces que se aceptará la fórmula de Junta especial, y después, que se trata de una ampliación. (*El señor Aguilera: Yo acepto lo de la ampliación que ha dicho el Sr. Ministro, porque lo ha dicho él y por su autoridad, y así se satisface además en parte á S. S.*) Permítame S. S., yo no soy llamado

á esa Junta ni por Real decreto ni por ningún llamamiento; no hablo más que del concepto legal en su carácter abstracto, y en ese carácter tienen SS. SS. que redactar el artículo diciendo «tantos vocales de Real nombramiento, y además estos y los otros»; pero eso exige una redacción; eso es ampliar; lo demás es sustituir, que era lo que hacían SS. SS. sustituir la Junta antigua por una nueva. (*El Sr Aguilera*: La Comisión desea que se redacte con la fórmula que S. S. ha indicado; es decir, se consignará al final del artículo: Además de los vocales de Real nombramiento que en la actualidad forman parte de la misma.) Es una transacción que hace la Comisión atendiendo á los deseos de S. S. y á las indicaciones del Sr. Ministro.»

Sin más debate queda aprobado el art. 5.^o con la modificación propuesta por la Comisión.

El Sr. Vicepresidente (López Muñoz): Aprobado este proyecto de ley, quedará sobre la mesa para su votación definitiva.

En la Sesión del Senado del 13 de Diciembre quedó definitivamente aprobado dicho proyecto redactado en la forma que á continuación se expresa.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.^o En cumplimiento de lo preceptuado en el art. 8.^o de la ley de 17 de Septiembre de 1896, y para la presentación á las Cortes del proyecto de ley de incorporación al término municipal de Madrid de los terrenos en él mencionados, el Ministro de la Gobernación encargará desde luego á la Junta de urbanización que haga un estudio de las alineaciones y rasantes no estudiadas en la Memoria del Ingeniero Director de Vías públicas de Madrid, D. Pedro Núñez Granés, que sean necesarias para cumplir aquel precepto legislativo, teniendo en cuenta para ampliar ó limitar el radio las condiciones geográficas de los terrenos á que el estudio ha de referirse.

Art. 2.^o El estudio comprenderá además el de la reforma de la ley de Ensanche y de su aplicación al extrarradio total de Madrid.

Art. 3.^o Para instalar la oficina y sufragar los gastos necesarios para la ejecución de estos trabajos (cuya base primera es la formación de un plano horizontal y otro plano topográfico de los 300 kilómetros cuadrados á que próximamente extiende el estudio por la ley de 1896 ordenado y de los cuales no existe plano alguno hecho), se consignará en los presupuestos del Estado la cantidad de 50.000 pesetas por un año, dentro del cual quedarán terminados los trabajos referidos.

Art. 4.^o Una vez concluidos los estudios á que se refieren los artículos anteriores, y teniendo en cuenta el informe que la Junta eleve al Sr. Ministro de la Gobernación, presentará éste á las Cortes el correspondiente proyecto de ley.

Art. 5.^o La Junta Consultiva de Urbanización y Obras del Ministerio de la Gobernación funcionará en lo sucesivo por virtud de esta ley para los fines de la misma y otras leyes, y se constituirá por el Ministro de la Gobernación, presidente: el Subsecretario, un Consejero de Estado, un Diputado á Cortes y un Senador por Madrid, el Director general de Administración, el Alcalde de Madrid y dos Concejales designados por su Ayuntamiento, el Vicepresidente de la Diputación provincial, el Presidente de la Sociedad Económica de Amigos del País, cuatro Propietarios

rios, dos designados por la Asociación de Propietarios del Interior y dos por la Asociación del Ensanche; el Decano del Colegio de Abogados y el Presidente del de Médicos, el Jefe de la Sección de Ingenieros del Ministerio de la Guerra, el Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia, el Director de la Escuela de Arquitectura, un Arquitecto nombrado por la Academia de Bellas Artes de San Fernando, el Arquitecto municipal decano de los de esta Villa, el Ingeniero Director de Vías públicas del Ayuntamiento de Madrid y el Jefe del Negociado de Ensanche del mismo.

Esta Junta nombrará de su seno una ponencia ó Comisión ejecutiva que proponga los medios necesarios para el cumplimiento de la presente ley.

Palacio del Senado 13 de Diciembre de 1910.



ACLARACIÓN Á LA BASE PRIMERA (CAPÍTULO VI)

Parece existir contradicción entre el párrafo décimo de la citada base, que empieza: «Y como probablemente Madrid....»; y el décimosexto, que da principio diciendo: «Debe, pues, á mi ver, aplazarse.....»

Esto consiste en que después de dichos párrafos se han omitido, por error de copia, los siguientes:

Después del párrafo décimo.

«Claro es que al estimar inconveniente extender el plan que nos ocupa hasta los referidos ocho kilómetros á partir de la Puerta del Sol, no nos referimos para nada al relativo á las vías radiales y envolventes que han de unir á Madrid con los pueblos colindantes y á éstos entre sí, pues la determinación de estas grandes vías es absolutamente necesaria y urgente, como se echa de ver con solo considerar cuál es su misión. Nos referimos únicamente á las vías secundarias situadas dentro de los polígonos determinados por dichas grandes vías, cuya utilidad, durante mucho tiempo, sería casi nula por lo deshabitados que se hallan y hallarían durante muchos años los lugares en que habían de emplazarse, dando lugar, por otra parte, su determinación y ejecución á una limitación de los derechos de los propietarios y á gastos inútiles durante largo tiempo y acaso completamente estériles, toda vez que, probablemente, para nada servirían dichas vías en lo porvenir por las razones alegadas».

Y después del décimosexto.

«Bien entendido que al decir que todas las construcciones que se levanten á partir del nuevo circuito hasta el límite de la zona determinada por la referida circunferencia de ocho kilómetros, se sitúen con arreglo al mencionado plan de alineaciones y rasantes; nos referimos exclusivamente á todas las que deban ser emplazadas sobre las calles cuyo trazado se determine en dicho plan, que como hemos manifestado debe limitarse á proyectar las vías radiales que unan á Madrid con los pueblos limítrofes y las envolventes que unan éstos entre sí».
