

CONCURSO URBANÍSTICO INTERNACIONAL EN MADRID

Artículo publicado en la Revista Arquitectura Número 2 del año 1932 (1932-2) SECUNDINO ZUAZO - HERMANN JANSEN.

Hace pocos días se ha hecho público el fallo del Jurado para este concurso de anteproyectos. Después de declararlo desierto, el Jurado propone al Ayuntamiento que se indemnice a los autores en el orden y forma siguientes: Primero, de los Sres. Jansen y Zuazo: 100.000 pesetas. Segundo, de Ulargui y Czekelius: 75.000. Tercero, de Paz Maroto: 35.000. Cuarto, de Cárdenas y Fonseca, 35.000. Quinto, de Escario: 30.000 Sexto, de Cort y Stüben: 25.000.

ARQUITECTURA recoge en este número el informe del perito alemán Sr. Bonatz y una gran parte de los gráficos que componen la Memoria presentada por los Sres. Zuazo y Jansen. De esta Memoria, titulada “Anteproyecto del trazado viario y urbanización de Madrid”, copiamos en primer lugar, íntegramente, el “índice”, por parecernos un excelente ejemplo de claridad de concepto y estructuración de los problemas que integran el folleto:

A. INTRODUCCIÓN. -Capitalidad: Representación. **-Higiene y salubridad:** Reducción de densidad. El sol. **-Economía de la ciudad:** Su planeamiento. Sistema de urbanización.

B. DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS. -EL TRÁFICO: 1. Principios fundamentales: Formación de calles principales de tráfico. Cruzamiento de tráfico. Plazas circulares. Plazas en forma de estrella. Edificaciones en las calles de tráfico. Perfiles transversales. Perfiles longitudinales. **2. Las vías de tráfico:** a) Carreteras: Bilbao-Irún; Cádiz-Málaga; Zaragoza-Barcelona-Francia; Castellón-Valencia; Toledo; Fuenlabrada; Portugal; Madrid-Coruña. b) Calles de distribución de tráfico exterior: Tráfico actual a través del centro de la ciudad; Distribución del tráfico alrededor del núcleo de la ciudad; Calles de circunvalación; Calles de distribución de circulación exteriores; Calles de distribución de tráfico interior; Sus efectos; Calles de circulación alrededor del centro; Su correspondencia con las carreteras. c) El tráfico en el centro: El centro debe quedar sin tráfico de tránsito; Cambio de alineaciones; Reformas; Disposiciones que mejoren el tráfico. d) Calles de tráfico de segundo orden: Ciudad Lineal; Hortaleza; Calle sobre el Abroñigal; Calle del Canalillo; Otras calles. **3. Medios de tráfico:** a) Ferrocarriles: Ferrocarril a través de la ciudad; Estaciones; Línea de Circunvalación; Estaciones de clasificación; Estaciones de mercancías. b) Medios de tráfico urbano: Principios; Ferrocarril a los alrededores: Metropolitano; Tranvías; Autobuses; Peatones; Carros.

II. PLANEAMIENTO DE LA CIUDAD: Zonas verdes. Límites de la edificación. Poblados satélites. El centro como “City”: Industria. Barrios obreros. La parte antigua del sector Norte. Barrios próximos a la Ciudad Universitaria. Residencias en parque urbanizado. Barrios contiguos al Stadium actual. Zona en la prolongación de la Castellana. Tetuán de las Victorias y Castillejos. Barrio Nordeste. Chamartín de la Rosas. Prosperidad-Madrid Moderno. Zona ondulada del Este. Ciudad Lineal. Barrios antiguos de vivienda.

II. PROYECTOS: 1. Prolongación del Paseo de la Castellana. 2. Mercados: Problema de abastos de la ciudad. a) Gran Mercado Central y matadero. b) Gran conjunto de Mercados y edificios

INTERNATIONAL URBAN DEVELOPMENT COMPETITION IN MADRID. Article published in Revista Arquitectura issue number 2 of the year 1932 (1932-2).

A few days ago, the Jury's decision for this preliminary draft contest was made public. After declaring it abandoned, the Jury proposes that the Town Hall compensates the authors in the following order and form: First, to Mr. Jansen and Mr. Zuazo: 100,000 pesetas. Second, to Ulargui and Czekelius: 75,000. Third, to Paz Maroto: 35,000. Fourth, to Cárdenas and Fonseca, 35,000. Fifth, to Escario: 30,000, Sixth to Cort and Stüben: 25,000.

In this issue, ARQUITECTURA deals with the report of the German expert Mr. Bonatz and a large proportion of the graphs that compose the memo presented by Mr. Zuazo and Mr. Jansen. From this memo, titled “Draft of the road layout and urban development of Madrid”, we copy first of all, entirely, the “index”, for seeming to us to be an excellent example of clarity of concept and structure of the problems that make up the prospectus

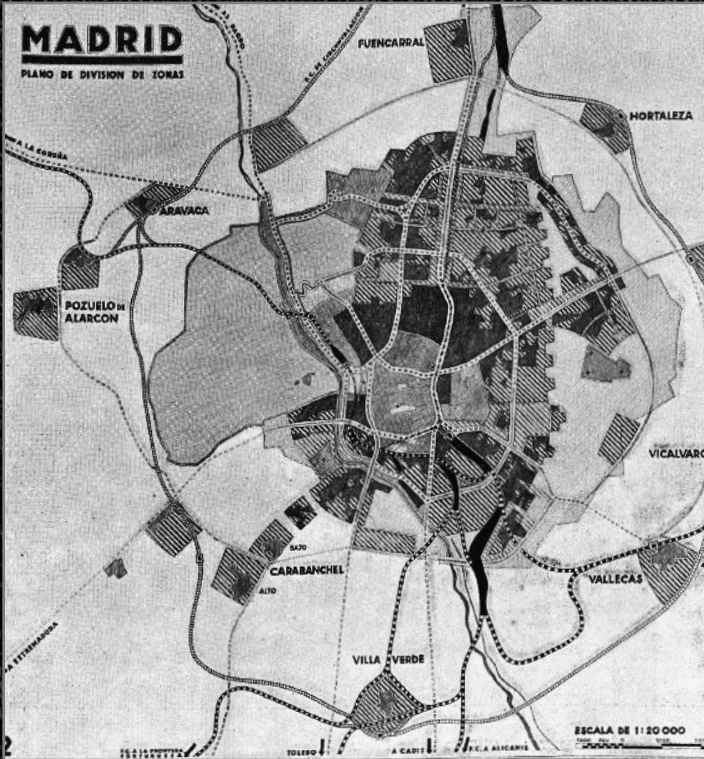
A. INTRODUCTION. - Capital status: Representation. **- Hygiene and health:** Density reduction. The sun. **- Economy of the city:** Its layout. Urban development system.

B. DESCRIPTION OF THE WORKS. - THE TRAFFIC:
1. Fundamental principles: Array of main traffic streets. Traffic intersections. Circular plazas. Plazas in the shape of a star. Buildings on the traffic streets. Transverse patterns. Longitudinal patterns.
2. Traffic routes: a) Highways: Bilbao-Irún; Cadiz - Malaga; Saragossa-Barcelona-Francia; Castellón-Valencia; Toledo; Fuenlabrada; Portugal; Madrid-Coruña. b) Distribution streets for external traffic: Current traffic across the centre of the city; Distribution of traffic around the city core; Ring roads; External traffic distribution roads; Internal traffic distribution roads; Their effects; Traffic streets around the centre; Their connection with the highways. c) Traffic in the centre: The centre should be without transit traffic; Changes of alignment; Reforms; Layouts that improve the traffic. d) Traffic streets of the second order: Ciudad Lineal; Hortaleza; Street on the Abroñigal; Canalillo Street; Other streets.
3. Transport resources: a) Railways: Railway across the city; Stations; Ringline; Marshalling stations; Freight stations. b) Urban traffic resources: Principles; Railway to the surroundings: Metropolitan; Tramcars; Buses; Pedestrians; Cars.

II. PLANNING OF THE CITY: Green spaces. Building limits. Satellite towns. The centre as “City”: Industry. Blue-collar neighbourhoods. The old part of the North sector. Neighbourhoods next to the University campus. Residences in developed parks. Neighbourhoods adjacent to the current Stadium. Area in the extension of the Castellana. Tetuán de las Victorias and Castillejos. Northeast neighbourhood. Chamartin de la Rosas. Modern wealthy Madrid. Undulating area in the east. Ciudad Lineal. Old housing neighbourhoods.

II. PROJECTS: 1. Extension of the Paseo de la Castellana. 2. Markets: Problem of supplies for the city. a) Large Central Market and slaughterhouse. b) Large group of markets and commercial buildings. c) Markets in the neighbourhoods. **3. Reforms in the Puerta del Sol. 4. New Plaza de Toros. 5. Barajas Airport 6. Recreation-Sports:** e) Large sports field in the Abroñigal. b) Playgrounds and swimming pool in Manzanares-San Isidro. c) “Sports” fields and baths in the Manzanares-El Pardo. d) New Racetrack. El Pardo. **7. Public education across the Municipality. 8. Charity. 9. Housing:** a) Principles. New regulations. b) Current city. c) Future

FIG. 02. Plano de medios de tráfico.



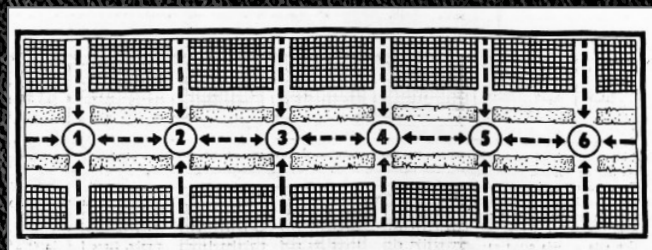
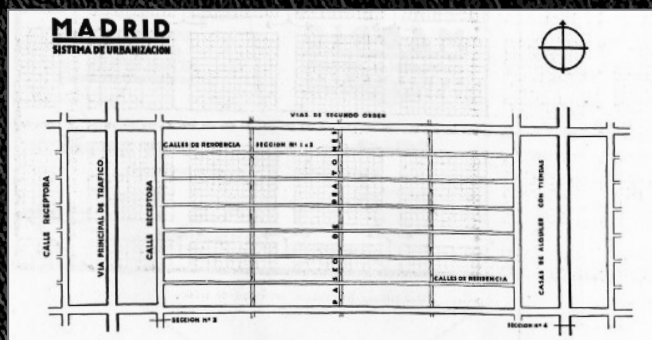


FIG. 01 El tráfico. Ejemplo con seis puntos de peligro. Tráfico lento e interrumpido.

city. d) Subdivisions. e) Types of housing: Type of transition; Modern types. C. IMPLEMENTATION OF THE PLAN. -1. Immediate determinations. Regulation of the traffic. Prohibition of building. 2. Reforms: a) The first Reforms. b) Reforms near the centre. c) Reforms in the North-South direction. Planned by the Town Hall and its criticism. 3. Widening of the city. 4. Current legislation: a) For interior reforms. b) For the widening of the city. c) For the extension of the widening to the outlying districts. d) Extension of the municipal district. Additions. e) Current and future districts.

THE SUN. - "The warm climate of Madrid calls for another orientation. Putting the rows of houses in the South-North direction, the sun impacts in the morning and afternoon, and being low, it will heat the rooms of both sides in an unbearable way ... "That's why the direction East-west is advisable."

ECONOMY OF THE CITY. - Its layout. It is necessary to cover the total composition of the city in order for its organisation to carry out its work functions without hindrance. Major industry will have small influence on the general appearance of the capital. The representative character of Madrid is primarily expressed in the great connection from North to South, from the Paseo de la Castellana to the Paseo del Prado, a splendid avenue that, in its natural beauty, comes close to being equal to the Champs Elysées of Paris, with such important and typical buildings like the Prado Museum, the Stock Exchange, the Post and Telegraph Office, the Spanish Bank, the National Library, International hotels and Embassies. But in terms of its significance with regard to the entire layout of Madrid, the defining importance of this avenue rests on its quality as a fundamental artery for the buildings and the traffic, being the road connection that links the North with the South of Spain, since the most important roads from outside flow into it. In the future, it will be here where the most important buildings are gathered: for culture, the Great Exhibition Hall, the Great Kursaal of Music; for the economy, commercial buildings of the State and large, private hotels and buildings of foreign representations.

The central station will also be located here. With this avenue, there are direct connections to all the vital cores of the big metropolis. It functions as a fundamental artery in the whole organism; that is the reason for the importance that is attached to it.

Few main traffic routes gather all of the sector or the area by means of the receiving streets and make it possible to drive along them in a good direction for big distances without intersections, with the proper speed of modern vehicles.

A very big economic advantage can already be found in this, because the residential streets, not being of any interest to the vehicles, can be made quite narrow and with little expense on the pavement, remaining as they should be, only for road traffic directly to specific homes. As a consequence, the budgets of these streets and the indirect taxes to the owners of the neighbouring land and those corresponding to the City Council decrease. The open spaces might be better used as garden land or open space.

TRAFFIC. -Example with six danger points. Slow and discontinuous traffic. Example with two danger points, obtaining a greater speed of traffic. In the latter example, the traffic of the secondary streets is picked up by a second street. The main one continues to the centre without interruption.

TRAFFIC INTERSECTIONS. - The rectangular intersection is better where two directions intersect, because it can easily be regulated by only one policeman or mechanically during the main hours of traffic. But for this, it is necessary that the corners of the houses are chamfered or recessed enough so that free vision is guaranteed. The International Congress of Urban Development in Amsterdam believed that it would be appropriate for the visual projection to be 50 metres from

comerciales. c) Mercados de barrios. 3. Reforma en la Puerta del Sol. 4. Nueva Plaza de Toros. 5. Aeropuerto de Barajas. 6. Recreo-Deportes: e) Gran Campo de Deportes en el Abroñigal. b) Campos de juegos y piscina en el Manzanares-San Isidro. c) Campos de "sport" y baños en el Manzanares-El Pardo. d) Nuevo Hipódromo. El Pardo. 7. La Instrucción pública a través del Municipio. 8. Beneficencia. 9. La vivienda: a) Principios. Nuevos reglamentos. b) Ciudad actual. c) Ciudad futura. d) Parcelación. e) Tipos de vivienda: Tipo de transición; Tipos modernos.

C. REALIZACIÓN DEL PLANO.

-1. Determinaciones inmediatas. Reglamento del tráfico. Prohibición de edificar. 2. Reformas: a) Reformas primeras. b) Reformas próximas al centro. c) Reformas en dirección Norte-Sur. Proyectadas por el Ayuntamiento y su crítica. 3. Ensanche de la ciudad. 4. Legislación actual: a) Para reformas interiores. b) Para el ensanche de la ciudad. c) Para la extensión del ensanche a las zonas de extrarradio. d) Extensión de término municipal. Anexiones. e) Términos actuales y futuros.

EL SOL.

-"El clima cálido de Madrid pide otra orientación. Poniendo las filas de casas en dirección Sur-Norte, el sol da mañana y tarde, y estando bajo, calentará las habitaciones de los dos lados de una manera insoportable..." "Por eso es aconsejable la dirección Este-Oeste."

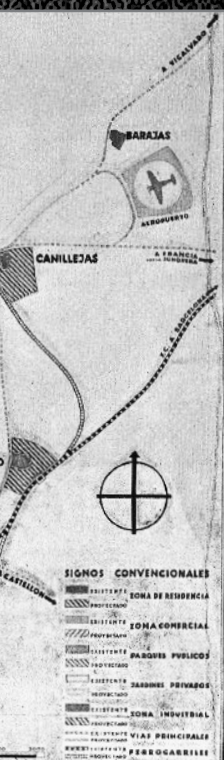
ECONOMÍA DE LA CIUDAD.

-Su planeamiento. Es necesario abarcar la composición total de la ciudad a fin de que su organismo realice sus funciones de trabajo sin obstáculo. La gran industria tendrá poca influencia en el aspecto general de la capital.

El carácter representativo de Madrid se significa principalmente en la comunicación grandiosa de Norte a Sur, del Paseo de la Castellana hasta el Paseo del Prado, avenida espléndida que llega, en su belleza natural, hasta igualar a los Campos Elíseos de París, con edificios tan importantes y característicos como el Museo del Prado, la Bolsa, la Casa de Correos y Telégrafos, Banco de España, Biblioteca Nacional, hoteles internacionales y Embajadas. Pero la importancia característica de esta avenida estriba, por su significación en relación al plano total de Madrid, en su calidad de arteria fundamental para la edificación y el tráfico, siendo el nexo viario que une el Norte con el Sur de España, puesto que en ella desembocan las carreteras más principales para el Extranjero.

En el futuro será aquí donde se agrupen los edificios más importantes: para la cultura, Gran Sala de Exposiciones, Gran Kursaal de Música; para la Economía, edificios comerciales del Estado y privados, grandes hoteles y edificios de representaciones extranjeras. Aquí también se situará la Estación central. Con esta avenida están en comunicación directa todos los núcleos vitales de la gran urbe. Hace función de arteria fundamental en todo el organismo; por eso la importancia que se le concede. Pocas vías principales de tráfico recogen por medio de las calles receptoras, todo el del sector o de la zona y hacen posible, con buenas orientaciones, conducirlo por grandes longitudes sin cruces, con la velocidad propia de los vehículos modernos.

Con esto se encuentra ya una ventaja económica muy grande, porque las calles de vivienda, no siendo de interés alguno para los vehículos, se podrán hacer bastante estrechas y de poco gasto en el pavimento, quedando como deben ser, sólo para el tráfico rodado directamente hacia determinadas viviendas. Como consecuencia, disminuyen los presupuestos de estas calles y los impuestos indirectos a los propietarios de los terrenos vecinos y los permanentes de entretenimiento correspondientes al Ayuntamiento. Los espacios ahorrados se podrían utilizar mejor como terreno de jardín o espacio abierto.



EL TRÁFICO. -Ejemplo con seis puntos de peligro. Tráfico lento e interrumpido. Ejemplo con dos puntos de peligro, obteniéndose una mayor velocidad de tráfico. En este último ejemplo se recoge el tráfico de las calles secundarias por una segunda calle. La principal sigue por el centro sin interrupción.

CRUZAMIENTO DE TRÁFICO.

-El cruce rectangular es el mejor, donde dos direcciones se cruzan, porque en las horas principales de tráfico puede ser fácilmente regulado por un solo guardia o mecánicamente. Pero es necesario que para ello las esquinas de las casas sean bastante achafanadas o retranqueadas para que esté garantizada la visión libre. El Congreso Internacional de Urbanización en Ámsterdam, creyó que sería conveniente que la proyección visual fuese de 50 metros desde el cruzamiento de los ejes de las calles.

PLAZAS CIRCULARES.

-Como consecuencia de esta conclusión, hay que rechazar en general la plaza redonda (salvo cuando sea en forma de estrella), puesto que en ella sigue existiendo el cruce, caso de no ser su diámetro muy grande, por lo menos de 70 metros. Además, la plaza redonda obliga a un rodeo molesto a los peatones y se forman puntos de peligro constante por la travesía de las calles que desembocan y su tráfico continuo.

EDIFICACIONES EN LAS CALLES DE TRÁNSITO.

Se acompañan dos soluciones. La primera pudiera ser conveniente en vías no comerciales, de residencia, y en donde los espacios libres, que aíslan y defienden la vivienda del ruido de la calle se destinarían a jardines y zonas de servicios, garajes, etc.; la segunda solución, será más acertada para vías que, siendo de tráfico, tengan ya un valor comercial, y por ello se establecerían las plantas bajas en dirección a la vía, destinadas al comercio.
b) Calles de distribución de circulación exterior

TRÁFICO ACTUAL A TRAVÉS DEL CENTRO DE LA CIUDAD.

-Las carreteras de Madrid se pierden casi todas en el centro, en un caos de calles pequeñas, donde no cabe el tráfico principal, y sin posible coordinación alguna. Además, casi todas estas carreteras conducen directamente al centro, por donde se tiene que pasar primero y luego salir de él para llegar a otros barrios. Así se obstruye el centro con movimiento de tránsito, impidiendo el tráfico normal y necesario de comercio.

DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO ALREDEDOR DEL NÚCLEO DE LA CIUDAD.

-Por eso es necesario obtener, ya antes de entrar en la ciudad, la posibilidad de aproximarse al destino lo más cerca posible por carreteras, sin edificaciones. Esto conduce a un sistema de calles de comunicación que forman juntas un anillo. Sólo aparentemente se parece este sistema a las calles de forma anular que se hacían antes por motivo de estética. El deber principal de las calles que pasan tangenciales al lado de la ciudad es de distribuir ya fuera de la misma el tráfico a los distintos barrios y de los alrededores. Además, estas calles unen los suburbios entre sí.

CALLES DE CIRCUNVALACIÓN.

-El sistema de forma de anillo no debe ser considerado como ronda, aunque también pudiera servir para ello. El tráfico de tránsito que no quiere entrar es Madrid -como, por ejemplo, de Toledo a Segovia- es tan raro que no tiene importancia comparado con el problema, mucho más trascendental, de una buena distribución de tráfico de unión de las carreteras.

CALLES DE DISTRIBUCIÓN DE TRÁFICO INTERIOR.

-También en la misma ciudad, en la mayor parte urbanizada, existe un sistema de calles distributivas. Esto es el complemento de la vía del valle del Manzanares y su unión con el sistema que ya existe de la calle del Doctor Esquerdo-Paseo de Ronda-Francisco Silvela-calle de Raimundo Fernández Villaverde-Avenida Reina Victoria y la prolongación de

the intersection of the axes of the streets.

CIRCULAR PLAZAS. - As a result of this conclusion, it is necessary to reject in general the round plaza (except when it is in the shape of star), since the crossing still exists in it if its diameter is not very large, at least 70 metres. Also, the round plaza forces the pedestrians on an annoying detour and points of constant danger are created by the crossing of the streets that flow into it and their continuous traffic.

BUILDINGS ON THE TRANSIT STREETS. Two solutions are combined. The first one could be suitable for non-commercial routes, those with residences, and where the open spaces that isolate and protect the housing from the noise of the street would be assigned to gardens and service areas, garages, etc.; the second solution will be more suitable for roads with traffic that already have a commercial value, and because of this, the ground floors would be established in the direction of the road, intended to be used for commerce. b) Distribution streets for external traffic

CURRENT TRAFFIC ACROSS THE CENTRE OF THE CITY. - The main roads of Madrid almost all end in the centre, in a chaos of small streets, where the main traffic does not fit, and without any coordination being possible. In addition, almost all these main roads lead straight to the centre, through which it is necessary to pass first and then exit from there to get to other neighbourhoods. In this way, the centre is obstructed with transit movement, preventing the normal and necessary commercial traffic.

DISTRIBUTION OF TRAFFIC AROUND THE NUCLEUS OF THE CITY. - Due to this, it is necessary, already before entering the city, to have the possibility of approaching one's destination as near as possible using roads without buildings. This leads to a system of connecting streets that together form a ring. Only apparently does this system look similar to the streets of annular form that were built before for aesthetic reasons. The main duty of the streets passing tangentially to the side of the city is to distribute the traffic outside the city to the different neighbourhoods and the surroundings. These streets also connect the suburbs with each other.

RING ROADS. - The system in the form of a ring must not be considered to be a ring road, although it could also be used for this. The transit traffic that does not want to enter Madrid - like, for example, from Toledo to Segovia - is so rare that it has no importance compared to the much more important problem of having a good distribution of traffic at road junctions.

INTERNAL TRAFFIC DISTRIBUTION STREETS. - There is also a system of distributive streets in the same city, which is developed for the most part. This is the complement of the Manzanares valley road and its junction with the system that already exists in Doctor Esquerdo street, Ronda-Francisco Silvela passage, Raimundo Fernández Villaverde street, Reina Victoria avenue and the extension anyway necessary to the big round plaza of Ciudad Universitaria. The union of this circle and its extension to the Manzanares valley, which would be necessary for technical reasons, already anticipates the Ciudad Universitaria project.

The extension of the large ring road to the Manzanares valley has the advantage that the uncomfortable transit traffic stays far from Ciudad Universitaria and the residential neighbourhoods on both sides of Princesa street. It is better to bring the roads in the undeveloped Manzanares valley up close to the city. In Valley street, the traffic can flow without any obstacle. Naturally, this intention does not change the axis system of Ciudad Universitaria in any way, but only relates to driving the traffic. The street initially planned from Puerta de Hierro to the round plaza of Ciudad Universitaria will have to be converted into a big promenade.

TRAFFIC STREETS AROUND THE CENTRE. - Almost all the streets of this network already exist: in the south, the Toledo ring road, the Valencia ring road, the Atocha ring road. In the west, the Paseo del Prado and the Salón del Prado. In the north, Alcalá street, in addition to the new direction of Conde de Peñalver, Pi y Margall avenue, and Eduardo Dato avenue. The corresponding street in the west must be the result of the widening of Bailén street. It is necessary to develop a new street (Reform number 1) from the church of San Francisco up to Puerta de Toledo.

ITS CONNECTION WITH THE HIGHWAYS. -all the highways would have a good connection with this ring of streets, indicated for the approximate limits of the old city, except that of San Bernardo street, which comes from the west. Here, a development will be necessary from Plaza de España to the old University (Reform number 1). Consequently, it will also be necessary to expand a short piece of San Bernardo street. This new reform will especially reduce the traffic of Fuencarral street, to the point that this street will not need to be transformed for now, because it would be counterproductive to guide the traffic to expand to the city centre, when it is necessary that the traffic can run around the centre, as we have just described in our system.

a) Railways. -The changes and enlargement already proposed by the railway authorities have been taken into account as much as possible, because it is not up to the urban planner to encroach on these projects. They have been modified only when it was necessary to put the city first, for reasons of the good planning of the city.

RAILWAYS ACROSS THE CITY. -For the most comfortable, rapid and economic passenger transport over long distances, the railway is planned across the city, to be used

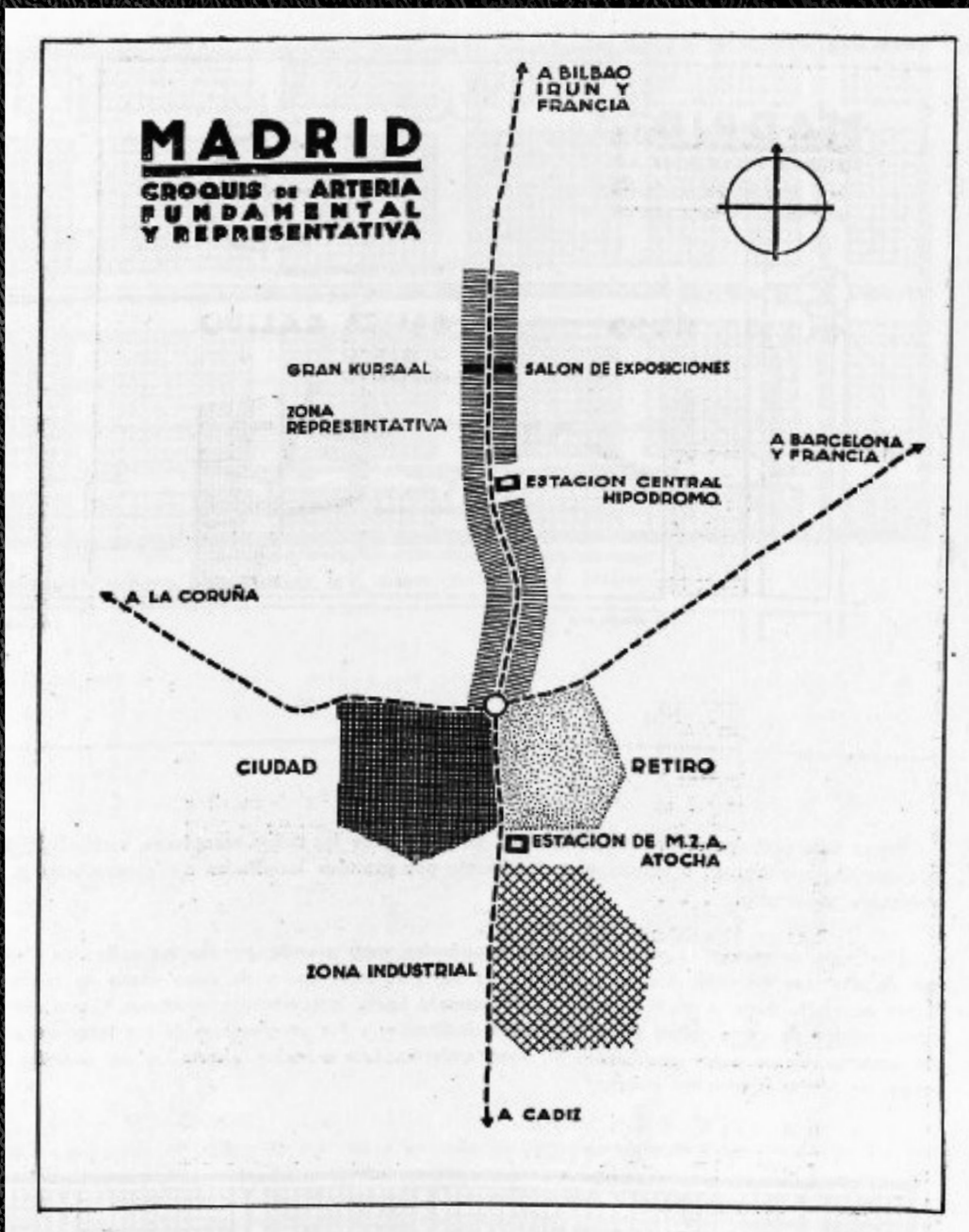


FIG. 03.
Croquis de Arteria
Fundamental y
Representativa.

ensanche de la calle de Bailén. Se tiene que abrir una nueva calle (Reforma número 1) desde la iglesia de San Francisco hasta la Puerta de Toledo.

SU CORRESPONDENCIA CON LAS CARRETERAS.

-Con este anillo de calles, indicado para los límites aproximados de la ciudad vieja, todas las carreteras tendrían buena comunicación, exceptuada la de la calle de San Bernardo, que viene del Oeste. Aquí será necesaria una apertura desde la Plaza de España hasta la Universidad vieja (Reforma número 1). En consecuencia, se tendrá que ensanchar también un corto trozo de la calle de San Bernardo. Esta nueva reforma disminuirá, sobre todo, el tráfico de la calle de Fuencarral, al punto de que esta no necesitará transformarse por ahora, porque resultaría contraproducente llevar el tráfico al ensanchar al centro de la ciudad, cuando se hace necesario que el tráfico pueda desarrollarse alrededor del centro, como acabamos de describirlo en nuestro sistema.

a) Ferrocarriles.

-Los cambios y ampliaciones ya propuestos por las autoridades ferroviarias se han tenido en cuenta todo lo posible, porque no incumbe al urbanista invadir estos proyectos. Se han modificado solamente cuando era necesario anteponer la ciudad, por causas del buen planeamiento de la misma.

FERROCARRIL A TRAVÉS DE LA CIUDAD.

-Para el transporte más cómodo, rápido y económico de viajeros a largas distancias se proyecta el ferrocarril a través de la ciudad, sirviendo a la vez para el tráfico urbano y para el interurbano.

Por esta nueva línea se deberán conducir los trenes del Norte (Irún, Burgos) a los del Sur y Este, a fin de acabar con la interrupción del tráfico en Madrid y con las soluciones de continuidad.

La línea empieza en el Norte, como prolongación inmediata de la nueva línea principal de trenes rápidos de París, y pasa, subterránea, por la ciudad hacia el Sur hasta la estación del Mediodía. En los barrios del Norte el ferrocarril estará construido, en

todos modos necesaria, hasta la gran plaza redonda de la Ciudad Universitaria. La unión de este círculo y su prolongación hasta el valle del Manzanares, que sería necesaria por causas técnicas, anticipa ya el proyecto de la Ciudad Universitaria.

La prolongación de la gran ronda, hasta el valle del Manzanares, tiene la ventaja de que el tráfico incómodo de tránsito queda lejos de la Ciudad Universitaria y de los barrios de vivienda en los dos lados de la calle de la Princesa. Es mejor aproximar las carreteras en el valle no edificado del Manzanares hasta cerca de la ciudad. En la calle del valle, el tráfico puede desarrollarse sin obstáculo alguno. Naturalmente, este propósito no cambia en nada el sistema del eje de la Ciudad Universitaria, sino que se refiere nada más que a la conducción del tráfico. La calle primeramente proyectada desde la Puerta de Hierro hasta la plaza redonda de la Ciudad Universitaria, deberá convertirse en un gran paseo.

CALLES DE CIRCULACIÓN ALREDEDOR EL CENTRO.

-Casi todas las calles de esta red existen ya: en el Sur, la Ronda de Toledo, Ronda de Valencia, Ronda de Atocha. En el Este, el Paseo del Prado y el Salón del Prado. En el Norte, la calle de Alcalá, además de la nueva dirección Avenida del Conde de Peñalver, Avenida de Pi y Margall, Avenida de Eduardo Dato. La calle correspondiente es el Oeste ha de ser la resultante del

general, en una incisión abierta en el terreno, en trinchera. Por ser posible llevarlo muy cerca de la superficie, puede colocarse rodeado por céspedes nuevos, en la zona verde que se crea a los lados de la prolongación de la Castellana. Más meridionalmente, el tren tiene que ser subterráneo por completo en el trozo del actual Paseo de la Castellana hasta el Paseo del Prado, y aquí tiene que realizarse con una sección transversal, abovedada si es posible. En el Sur desembocará en la nueva estación del Mediodía.

ESTACIONES.

-La estación de Atocha, la principal, será en el futuro el centro más importante para el tráfico interurbano: por eso habrá que transformarla. No se podrán conservar íntegramente los proyectos que ahora tiene la Compañía de M. Z. A., porque éstos tienen como idea primordial una estación terminal, mientras que la nueva estación tiene que ser de tránsito, adaptada a esta necesidad que ya se siente en la actualidad. Tendrán que recogerse en ella las líneas citadas y también las líneas de la dirección de Portugal. La estación final de estas líneas tendrá que dejar de ser estación de viajeros, y servirá nada más que para el tráfico de mercancías. Para la comunicación de la línea de Portugal con la nueva estación del Mediodía, tendrá que establecerse una curva de comunicación, cerca de la estación de Villaverde, conforme a lo que indica el proyecto.

Desde la estación del Mediodía, seguirán en dirección Norte:
1) El ferrocarril, que será urbano, Norte-Sur, y servirá para el tráfico interurbano.
2) El ferrocarril para el Noroeste más tarde, y que será subterráneo, de doble vía, a la estación actual del Norte para el tráfico interurbano y para el tráfico de los alrededores, y ferrocarriles electrificados, cortos, a la Sierra, Ávila, Segovia, etc.
Por eso se tendrá que edificar la estación del Mediodía como una gran estación moderna, adecuada al tráfico actual y al de tránsito.

Las vías férreas están situadas en trinchera. El edificio de recepción con la parada de coches y con plaza delante, se encuentra encima de los rieles, a la altura de la calle. Se ha tenido especial cuidado en obtener gran comodidad para el tráfico de equipajes, etc. como igualmente para la mayor seguridad de los peatones. La parada del “Metro” se tiene que unir directamente con la plaza. Asimismo han de aproximarse las líneas del tranvía al edificio de la estación.

Aparte de la del Mediodía, la estación más importante es la intermedia, proyectada en el Hipódromo. Bien situada con respecto al centro, podrá recoger la mayor parte del tráfico especialmente de los alrededores. Por eso la causa necesita esta estación intermedia una construcción especial. Para el ferrocarril Norte-Sur hay situadas unas estaciones intermedias pequeñas en Charmartin y Plaza de Castelar, con correspondencia con el “Metro” y que sirven especialmente para que el tráfico en los alrededores sea distribuido convenientemente en el centro de la ciudad.

LÍNEA DE CIRCUNVALACIÓN.

-Se conserva como elemento importantísimo de la futura red completa del gran Madrid, el ferrocarril de circunvalación. Según su situación, servirá, en primer término, al tráfico de mercancías, y su principal cometido será llevar el tráfico mercantil de tránsito alrededor de la ciudad, con lo que se descongestionarán las estaciones de mercancías y sus líneas. Resulta también más a propósito para otros fines, el de abastos, por ejemplo, aparte de la distribución inmediata al centro, especialmente para la industria, que pide comunicaciones directas.

ESTACIONES DE CLASIFICACIÓN.

-El ferrocarril de circunvalación está en comunicación directa con las estaciones de clasificación (apartaderos para formar y descomponer los trenes). De éstas hay proyectadas en los diferentes estudios técnicos, una en el Norte y otra en

simultáneamente para ambos tráfico urbano e inter-ciudad.
For this new line, trains from the north (Irún, Burgos) will have to lead to those from the south and east, in order to end the interruption of traffic in Madrid and for solutions of continuity.
The line starts in the north, as a direct extension of the new line of fast trains from Paris, and passes underground through the city towards the south, to Mediodía station. In the northern neighbourhoods, the railway will generally be constructed in an open incision in the ground, in a trench. To make it possible to place it very close to the surface, it can be positioned in the green area that is created to the sides of the Castellana extension, surrounded by new lawns. More to the south, the train has to be completely underground in the section of the current Paseo de la Castellana to Paseo del Prado, and here, it must be implemented with a transverse cross-section, domed if possible. In the south, it will end at the new Mediodía station.

STATIONS. - Atocha station, the main one, will in future be the most important hub for inter-city traffic: that's why it will be necessary to transform it. The projects that the M.Z.A. Company now has will not be able to survive entirely, because these take a terminal station as an essential idea, while the new station has to be one of transit, adapted to this need that is already being felt today. The said lines will have to be gathered in this, and also the lines in the direction of Portugal. The final station of these lines will have to stop being a passenger station, and will be used for nothing more than freight traffic. For the connection of the Portugal line with the new Mediodía station, a connection curve will have to be established, close to the Villaverde station, in accordance with what is indicated by the project.
From Mediodía station, the following will continue in a northerly direction:
1) The railway, which will be urban, a north-south one, and which will be used for inter-city traffic.
2) The railway for the northwest later on, and that will be underground, double-track, to the current North station for inter-city traffic and for surrounding traffic, and short, electrified railways to Sierra, Ávila, Segovia, etc.
That is why it will be necessary to build Mediodía station as a large modern station adapted to current traffic and to transit traffic.
The railway tracks are located in a trench. The reception building, with the parking lot and plaza in front, is above the rails, at the height of the street. Special care has been taken to obtain great convenience for baggage traffic, etc. and also greater safety of pedestrians. The “Metro” stop has to join directly with the plaza. Moreover, the tramcar lines have to come closer to the station building.
Apart from Mediodía, the most important station is the intermediate one planned for the Racetrack. Well placed with regard to the centre, it will be able to absorb most of the traffic, especially from the surroundings. That is why this intermediate station needs special construction. For the north - south railway, there are a few small intermediate stations in Charmartin and Plaza de Castelar, connecting with the “Metro” and that are used especially so that the traffic in the surroundings is distributed properly in the centre of the city.
RING LINE. - The ring railway survives as the most important element of the future finished network of greater Madrid. According to its position, it will initially be used for freight traffic, and its main assignment will be to take the freight transit traffic around the outside of the city, which will reduce congestion of the freight stations and their lines. It is also more appropriate for other purposes, that of supplies, for example, especially for industry, which requires direct connections, apart from the immediate distribution to the centre.
MARSHALLING STATIONS. -The ring railway is in direct connection with the marshalling stations (rest areas to marshal and disassemble the trains). Of these, there are plans in the different technical studies, one in the north and another one in the south.
FREIGHT STATIONS. -The existing freight stations have not changed in the project. However, the main station for traffic will be Delicias, because it has a more favourable position and also for technical reasons, which make it more useful than Peñuelas station. But the latter will take on major importance as a station to supply the slaughter house and the future large group of markets. With the successive transfer of freight traffic to Delicias station, there will be no need for an extension of Peñuelas station.
To supply the north sector of the city, the freight station that we propose will be used, diverting the approaches by different bodies towards Charmartin de la Rosa, next to the shunting station. The transport of freight to the city turns out to be very favourable all the way downtown and, for streets that are not needed for long-distance traffic, following the direction of the receiving streets of Serrano-Alfonso XII.
GREEN AREAS. -These border on Parque del Retiro as a wedge between the real estate property in the west of the city, and in the opposite direction towards the centre. The area in the back of this big green spot will have to remain very free of buildings. This will result in another secondary area in this sector of the city.
These incursions will ensure that Madrid has a direct connection with nature in the future, and better conditions in order to obtain healthy homes. They are indispensable channels that provide fresh air, especially to the centre, which is built up so dense

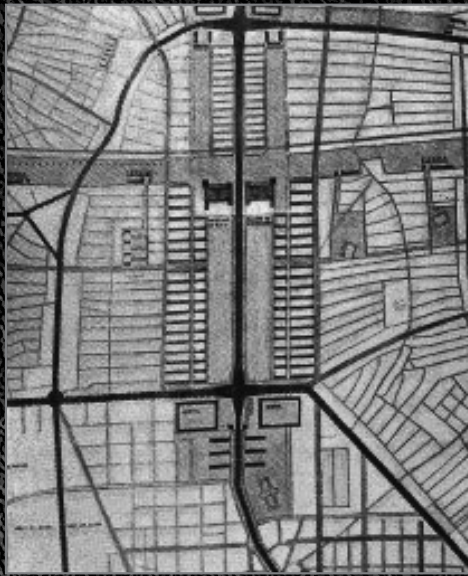


FIG. 04.
Prolongación
de la Castellana.

de

that there are maximum coefficients of density and mortality, which do not correspond to a modern European city. For the same reason, there have been other incursions proposed in the new residential neighbourhoods and they are in connection with each other and with the fields on the outside of the city. A wide green strip (east-west) has been arranged in the project in the North quarter of the city, which is of importance for the connection with the Gran Paseo and with its public parks. This also justifies the fact that, for its final realisation, it has been thought that over time, some of the present buildings may be eliminated. Since these are buildings of little value, leaving them initially held by the current property, the implementation of this green strip will not have many difficulties, and also it will be possible to easily defend the economic aspect of the work, in this fundamental case. The extension to the east is the connection with the deeper part of the Abroñigal creek and one that cannot be built on.

PROJECTS. I. Extension of the Paseo de la Castellana. Organisation of the housing in the whole extension of the Gran Avenida, with the blocks and their subdivision. Proposed are two big green spaces 190 meters wide, a future park, limited by two strips of tall buildings, some buildings of representative character and others for luxury housing. The initial plaza of the Town Hall project is replaced by a large set of buildings of monumental character, plus two large hotels and Hipódromo station. At the end of the green area will be the municipal and state buildings, the Great Concert Hall, Kursaal and the Great Exhibition Hall. In its middle part, the composition changes, placing the green areas laterally to the building blocks.

2. MARKETS. - a) **Large Central Market and Slaughterhouse.** -In addition to the central market proposed by the Town Hall, correctly together with the slaughterhouse, an overall plan is necessary that makes it possible to solve in a definitive way the problem that has so much importance for the economy of the life of Madrid citizens and for the income of the municipality.

b) **Large group of markets and commercial buildings.** - It is proposed that the creation of this overall plan be set in a neighbourhood that has excellent connections and is in need of radical sanitation of its streets and homes, namely: between the streets of la Encomienda, Esgrima, Calvario and del Olmo, on the one hand, and those of la Magdalena and Duque de Alba, on the other, being transformed little by little with new buildings, so that they remain surrounded by a few department stores separated by open space, only assigned to different markets for vegetables and fruit, meat and fish, etc. In the Plaza del Progreso, a skyscraper. Every free part will represent a completed organisation. Between the buildings there are located courtyards that are used for the markets, as well as for traffic services and for parked cars.

The process of implementation of this convenient and important reform can run over a course of fifteen or twenty years, in the stages that are indicated in the graphs. The whole affected area would remain subordinated to a joint performance in the expropriations, so that the idea carried out partially would not hurt the increase of value that would impede the transformation of the future Madrid, which would be harmonised perfectly with the traffic system and the proposed reforms.

After the building of a part of this group, it would be possible to destroy the current markets that are a hindrance, and to use its spaces.

c) **Markets of the districts or neighbourhoods.** - Furthermore, outside the old town of the city, the condition of the markets is very bad. But in general, demolishing the blocks is not economical to produce spaces destined for the building of markets. In the Hospicio neighbourhood, a new retail market is proposed, and another in the location of the current University.

In the east of the city, the terrain that remains of the current Plaza de Toros that has to be demolished and used is very suitable so that, using the set of buildings that is proposed in its interior part, it is possible to place a market area and warehouses.

In Cuatro Caminos, a quite large area will

el Sur.

ESTACIONES DE MERCANCÍAS.

-No se han cambiado en el proyecto las estaciones de mercancías existentes. Sin embargo, la estación principal para el tráfico será la de las Delicias, porque tiene una situación más favorable y por razones técnicas que la hacen más útil que la de las Peñuelas. Pero ésta tendrá mayor importancia como estación de aprovisionamiento del Matadero y del gran Conjunto de Mercados futuro. Con el traslado sucesivo del tráfico de mercancías a la estación las Delicias, no se necesitará una ampliación de la estación de las Peñuelas. Para el abastecimiento del sector Norte de la ciudad sirve la estación mercancías que proyectamos, desviando las propuestas por diferentes organismos hacia Chamartín de la Rosa, al lado de la estación de maniobras. El transporte de las mercancías a la ciudad resulta muy favorable hacia abajo y, por calles que no se necesitan para el tráfico a distancia, siguiendo la dirección de las calles receptoras de Serrano-Alfonso XII.

ZONAS VERDES.

-Como una cuña entre la propiedad real en el Oeste de la ciudad, y por la opuesta orientación al centro, está lindando con el Parque del Retiro. El terreno en la parte posterior de esta gran mancha verde deberá quedar muy libre de edificaciones. Así resultará otra segunda zona en este sector de la urbe.

Estas penetraciones aseguran a Madrid para el futuro una comunicación directa con la Naturaleza y mejores condiciones para llegar a obtener viviendas sanas. Son canales indispensables, que proveen de aire fresco, especialmente al centro, tan denso, en donde se obtienen los máximos coeficientes de densidad y los de mortalidad, que no corresponden a una moderna ciudad europea. Por la misma razón se han proyectado las demás penetraciones en los nuevos barrios de vivienda y están en comunicación entre sí y con los campos del exterior de la ciudad.

Se ha dispuesto en el proyecto una ancha faja verde (Este-Oeste) en el barrio Norte de la ciudad, que es de trascendencia por la comunicación con el Gran Paseo y con sus parques públicos. Esto justifica también el que para su realización definitiva se haya pensado en que con el tiempo se pueda ir suprimiendo parte de la edificación presente. Como se trata de construcciones de poco valor, dejándolas en un principio en poder de la propiedad actual, la realización de esta faja verde no tendrá muchas dificultades, y también se podrá defender fácilmente el aspecto económico de la obra, en este caso fundamental. La prolongación hacia el Este es la comunicación con la parte más profunda e inedificable del arroyo Abroñigal.

PROYECTOS. I. Prolongación del Paseo de la Castellana. Organización de las viviendas en toda la extensión de la Gran Avenida, con las manzanas y su parcelación. Se proyectan dos grandes zonas verdes de 190 metros de ancho, futuro parque, limitadas por dos fajas de edificios de altura, unos de carácter representativo y otros para viviendas de lujo. La plaza inicial del proyecto del Ayuntamiento se sustituye por un gran conjunto de edificios de carácter monumental, más dos grandes hoteles y Estación del Hipódromo.

Al final de la zona verde irán los edificios municipales y del Estado, Gran Sala de Conciertos, Kursaal y Gran Sala de Exposiciones. En su parte media cambia la composición, situándose las zonas verdes lateralmente a los bloques de edificación.

2. MERCADOS.

a) **Gran Mercado central y Matadero.** -Además del Mercado central proyectado por el Ayuntamiento, muy acertadamente junto al Matadero, es necesario un plan de conjunto que permita resolver de manera definitiva el problema que tiene tanta trascendencia para la economía de la vida del ciudadano madrileño y para los ingresos del Municipio.

b) **Gran Conjunto de Mercados y edificios comerciales.** -Se

propone la creación de este conjunto en un barrio que tiene excelentes comunicaciones y está necesitado de un radical saneamiento de sus calles y viviendas, a saber: entre las calles de la Encomienda, Esgrima, Calvario y del Olmo, por un lado, y las de la Magdalena y Duque de Alba, por el otro, transformándose poco a poco con nuevas edificaciones, de modo que queden rodeados por unos grandes almacenes, separados por espacio libres, únicamente reservados a los varios Mercados de legumbres y frutas, carnes y pescados, etc. En la Plaza del Progreso, un rascacielos.

Cada parte suelta representará una organización completa. Entre las edificaciones se sitúan patios que sirven a los Mercados y a los servicios de tráfico y de coches estacionados.

El proceso de realización de esta convenientísima e importante reforma puede ejecutarse en un transcurso de quince o veinte años, en las etapas que se indican en los gráficos. Toda la zona afectada quedaría supeditada a una actuación de conjunto en las expropiaciones, para que la idea llevada a cabo parcialmente no sufriese la incrementación de valor que impidiese la transformación del futuro Madrid, el cual estaría perfectamente armonizado con el sistema de tráfico y reformas propuestas. Después de la edificación de una parte de este conjunto, sería posible destruir los actuales mercados, que estorban, y utilizar sus espacios.

c) Mercados de distrito o barrio.

-También fuera del casco de la ciudad las condiciones de los mercados son muy malas. Pero en general no es económico el derribo de manzanas para producir espacios destinados a la edificación de Mercados. En el barrio del Hospicio se propone un nuevo Mercado al detall, y otro en el lugar de la Universidad actual. En el Este de la ciudad, el terreno que quede de la actual Plaza de Toros que se ha de derribar y utilizar, es muy apropiado para que, sirviéndose del conjunto de edificación que se proyecte en su parte interior, se pueda situar una zona de mercado y almacenes. En Cuatro Caminos se deberá conseguir un terreno bastante grande para Mercados, cerca de los Depósitos del Canal de Isabel II. El plano que se acompaña define claramente las soluciones propuestas y las buenas condiciones de enlace a través de vías de tráfico.

3. REFORMAS DE LA PUERTA DEL SOL.

-Se propone, llegado el momento, reemplazar toda la parte meridional de la Puerta del Sol, con la desaparición del viejo e inservible Ministerio de la Gobernación, retirándose la alineación de la nueva edificación, ensanchándose las zonas de tráfico y permitiendo una comunicación independiente de la calle Mayor y Carrera de San Jerónimo, produciéndose la fácil comunicación circular y una plaza en la parte posterior, del gran edificio de altura, que recogiese las futuras necesidades, creándose el nuevo Palacio de la Ciudad. Esta solución, siempre necesaria por forzosas razones de tráfico, haría que el movimiento circular fuese normal, consiguiéndose el lugar necesario de estacionamiento de automóviles, autobuses, centrales de comunicaciones subterráneas, etc. para el futuro Madrid.

4. NUEVA PLAZA DE TOROS.

-El estudio que se ha realizado por las Oficinas municipales resuelve los importantes problemas de tráfico que este espectáculo origina a Madrid. En el proyecto se armonizan los intereses del buen planeamiento general y del caso particular, siendo urgentísimo la ampliación del puente, la organización nueva de las comunicaciones de tranvías y el saneamiento de todo el sector.

5. AEROPUERTO DE BARAJAS.

-Propuesto el lugar de su emplazamiento, solamente se han estudiado las comunicaciones con las actuales carreteras, debiéndose tener presente que las comunicaciones aéreas en el futuro han de tener excepcional importancia, y

have to be obtained for markets, close to the warehouses of the Canal de Isabel II. The accompanying plan defines clearly the proposed solutions and the good link conditions across traffic routes.

3. REFORMS OF THE PUERTA DEL SOL. - It is proposed, when the moment comes, to replace the whole southern part of the Puerta del Sol, with the disappearance of the old and useless Department of the Interior, with drawing the alignment of the new building, expanding the traffic areas and allowing a connection independent from Mayor street and Carrera de San Jerónimo, producing easy circular connection and a plaza in the back of the large tall building, which would meet future needs, creating the new Palacio de la Ciudad. This solution, always required because of necessary traffic reasons, would mean that the traffic movement was normal, as there would be obtained the necessary parking place for cars, buses, underground communications stations, etc. for the future Madrid.

4. NEW PLAZA DE TOROS. - The study that has been carried out by the municipal offices solves the important traffic problems that this spectacle causes Madrid. In the project, the interests of good general planning and the particular case are harmonised, with the most urgent for the latter being the enlargement of the bridge, the new organisation of the tram car connections and the restructuring of the whole sector.

5. BARAJAS AIRPORT. - Proposed is the place of its site, only the connections with the current highways have been studied, having to bear in mind that the air connections in the future will have to have exceptional importance, and all the forecasts that are possible to be made at present will turn out to be too small.

6. PLAYTIME - SPORT. a) **LargeSports field in the Abruñigal.** - A large sports complex should be constructed gradually in the open space to the east of the Retiro, a field that, when converted into green space, would in any case be of the greatest importance for the defence of the city against the wasteland that surrounds it in this part. This sports complex must not be intended for shows, but for daily and constant use by the sports clubs of middle-class and working-class people. Entry will be made conveniently from the Parque del Retiro via a strip several hundred metres wide and subsequently being able to construct it after prior refilling and levelling the land slightly that they would occupy. Doctor Esquerdo street, which would cross this complex, would goon a viaduct, and so it would arrive at the stadium in stages through plazas. A branch of the "Metro" should connect it with the whole city. As soon as possible, small gardens should be planted there, which would later belong to the large complex.

b) **Playgrounds and swimming pool in Manzanares (San Isidro).** - In the area below the industry and working neighbourhood, with the beautiful scenery of the Prairie of San Isidro in front, a group of outdoor playgrounds and swimming pool was proposed, so that this entire important sector has a place for relaxation and recreation.

c) **Sports fields and baths in Manzanares (El Pardo).** - In the lower part of the valley of El Pardo, on the limits of San Fernando bridge and in the property of the Royal Heritage, an area has been arranged to accommodate sports fields, tennis, outdoor games and a swimming pool, with restaurants and all the services necessary for all the social classes of Madrid.

d) **New Racetrack (El Pardo).** - Next, taking advantage of the topography of the terrain and the less wooded part, the new Racetrack would connect with the main El Pardo road, with a new bridge, and with direct entry from the current El Pardo road, which should undergo an extension until the beginning of the main La Coruña road, and a new access, going around the proposed park development. The spacious dimensions that are allocated to the Racetrack and its services, with space for parking cars, for restaurants, etc., demonstrate that it will be possible for us to give Madrid a more suitable site and one where so many favourable aspects meet, with a beautiful location and beautiful surroundings.

Without detailing the general composition of

FIG. 05. Proyecto de Polígono Guadalajara Higueras de en F.



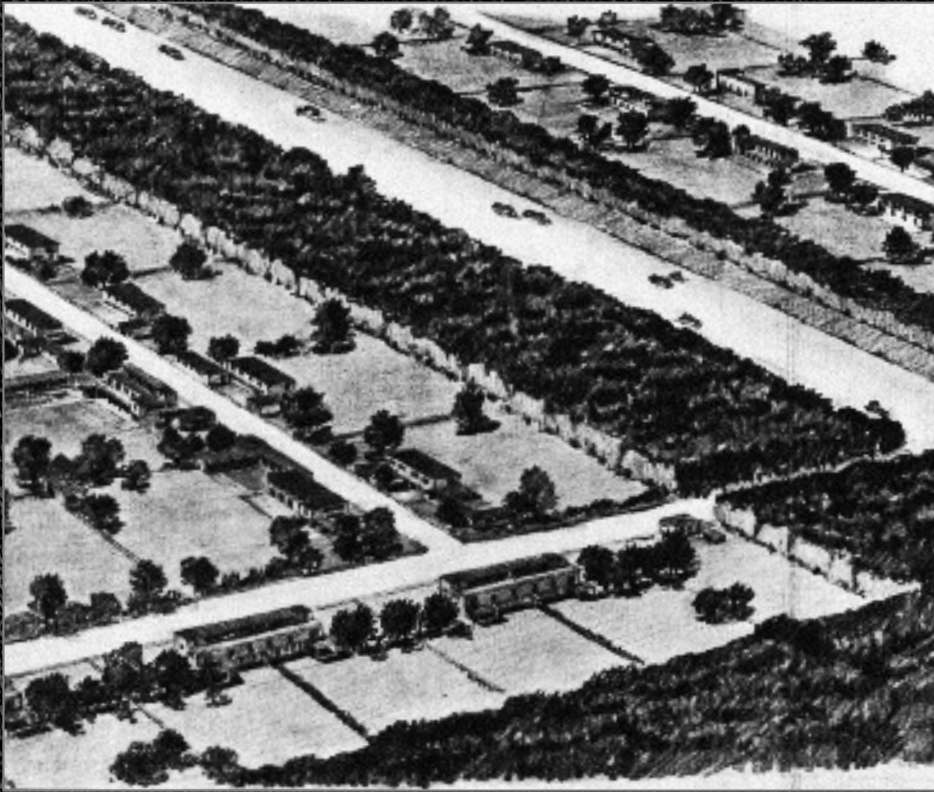


FIG. 06.
Perspectiva de
Carretera y
Zonas Verdes
de Defensa.
(Perteneciente
al capítulo
"Vías de Tráfico"
A) Carreteras.

the plan that provides a solution to this problem, it has been arranged that all the new school groups, Arts and Office Schools, Public Libraries, Graduate and Unitary Schools, are placed away from the main traffic routes, in the green spaces and in the most beautiful places of the future metropolis, next to the playgrounds and always answering to the new needs that are created by the hubs that are established in the city.

A brief examination of Plan no. 3 will account for the ideas that have prevailed in the provision of these schools in the green spaces, which will make possible the financing that is being prepared for immediate solutions, since the use of land in these open spaces for buildings will mean that the City Council, in order to solve health problems, does not leave the preparation of this important aspect unaddressed and implements the essential function that concerns the current generation, which has to prepare the destinies of the new Madrid.

9. HOUSING. - Principles. - The housing realised in the last twenty years, since it has been subject on the one hand to a misguided arrangement of the city in its expansion and to the greatest mayhem in its outlying districts and neighbouring towns, and to the tendency that is clearly exhibited in the corresponding chapter in the memoir "Information about the City": building defective houses erected mostly by owners who, using mortgages and bad villains not savvy with the art of construction, all this having been allowed by an outdated and absurd building regulation, demonstrates to us with how much interest we must try to exit from this state of affairs and make progress with the healthiness of the housing and in the order and classification of the same within the planning of the city.

It is clear that there cannot be a possibility of establishing a good plan if the housing problem has not been previously studied, since the good solution of the same has to come from the knowledge of the different modules that have to influence the planning of the areas or part of the city and its classification, it being the case that these modules are almost always produced for the house or housing in its different classes and aspects.

As a result of everything exhibited with a generality concept, the prior study presents the classification into zones of the city and a study is included in the general plan of delimitation of the same and the establishment of new Ordinances and Regulations, as well as the different types of classes that jointly have to form the city.

Therefore, what must be fundamental is the detailed study of the new regulations and the establishment of building ordinances that correspond to the current city and to the one that is intended to be implemented, in accordance with the accompanying arrangement and bearing in mind the legislation not enforced there and the modern principles that are already in operation in many foreign cities.

NEW REGULATIONS. - For the current city. - The Ordinances that apply, modified with regard to modern realities, avoiding buildings with the current density in Madrid, will include:
a) Ordinances for the old town of the city;
b) Ordinances for the development zone;
c) Ordinances for the industrial and manufacturing area;

For the future city. - Ordinances of general character of the same, having distinguishing features in the following areas:

a) Area of neat and luxury housing, with garages: Building of 0, 7, 6 and 5 storeys; average number of inhabitants per hectare, 300; buildable surface, 1/3; area without building 2/3.

b) Area of collective neat middle-class housing, with garages: Building of 5-4 and 3 storeys; average number of inhabitants per

todas las previsiones que se tengan en la actualidad resultarán pequeñas.

6. RECREOS-DEPORTES.

a) Gran Campo de Deportes en el Abroñigal.

-Debería construirse paulatinamente un Gran Conjunto Deportivo en el espacio libre al este del Retiro, campo que, convertido en zona verde, sería en todo caso de la mayor importancia para la defensa de la ciudad contra el páramo que por esta parte le rodea. Este conjunto de campos deportivos no debe estar destinado para espectáculos, sino para el uso diario y constante de las Sociedades deportivas del pueblo, de la clase media y obrera. La entrada se realizará cómodamente desde el Parque del Retiro por una faja de anchura de varios centenares de metros y pudiéndose construir a continuación rellenando previamente e igualando algo los terrenos que lo ocuparían. La calle del Doctor Esquerdo, que cruzaría este conjunto pasaría en viaducto, y así se llegaría escalonadamente pasando por plazas, al Stadium. Un ramal del "Metro" debería comunicarlo con toda la ciudad. Lo más pronto que fuese posible se deberían

plantar allí pequeños jardines, que habrían de pertenecer más tarde al gran conjunto.

b) Campo de juegos y piscina en el Manzanares (San Isidro).

-En la zona baja del barrio de industria y obrero, con el bello paisaje de la Pradera de San Isidro enfrente, se proyectó un grupo de campos de juegos al aire libre y piscina, para que todo este importante sector tenga lugar de esparcimiento y recreo.

c) Campos de sport y baños en el Manzanares (El Pardo).

-En la parte baja del valle de El Pardo, en los límites del Puente de San Fernando y en la propiedad del Real Patrimonio, se ha dispuesto una zona para invertirla en campos de sport, tenis, juegos al aire libre y piscina, con restaurante y todos los servicios necesarios para todas las clases sociales de Madrid.

d) Nuevo Hipódromo (El Pardo).

-A continuación, y con ingreso directo de la carretera actual de El Pardo, aprovechándose la topografía del terreno y la parte menos arbolada con nuevo puente se comunicaría el nuevo Hipódromo con la carretera de El Pardo, que habría de sufrir un ensanchamiento hasta el comienzo de la carretera de La Coruña, y un nuevo acceso, rodeando el Parque Urbanizado proyectado.

Las amplias dimensiones que se dan al Hipódromo y a los servicios del mismo, lugar de estacionamiento de coches, restaurantes, etc., son demostrativas de que nos será posible dar en Madrid con lugar más a propósito y en donde se reúnan tantas condiciones favorables, belleza de lugar y alrededores.

Sin detallar la composición general del plano, dando solución a este problema, se ha dispuesto que todos los nuevos grupos escolares, Escuelas de Artes y Oficina, Bibliotecas públicas, Escuelas Graduadas y Unitarias, se hallen situados fuera de las vías principales de tráfico, en las zonas verdes y en los lugares más bellos de la futura urbe, próximos a los campos de juegos y respondiendo siempre a las nuevas necesidades que se crean con los núcleos que se establecen en la ciudad.

Un ligero examen del plano n°. 3 dará cuenta de las ideas que han predominado en la disposición de estas Escuelas en las zonas verdes, lo que hará posible la financiación que se prepara para dar soluciones inmediatas, pues la utilización del suelo en estos espacios libres para las edificaciones traerá consigo que el Ayuntamiento, al resolver problemas

de Salubridad, no deje desatendida la preparación de este trascendental aspecto y realice la función primordial que incumbe a la generación actual, que ha de preparar los destinos del nuevo Madrid.

9. LA VIVIENDA. -Principios.

-La vivienda realizada en los últimos veinte años, supeditada como ha estado por un lado a una ordenación equivocada de la ciudad en su ensanche y a la mayor anarquía en su extrarradio y poblados vecinos, y a la tendencia que claramente se expone en el capítulo correspondiente en la Memoria de la "Información sobre la Ciudad"; construyéndose casas defectuosas levantadas en su mayor parte por propietarios que, valiéndose de hipotecas y de malos aficionados al arte de la construcción, permitido todo por un reglamento de edificación anticuado y absurdo, nos demuestra con cuánto interés debemos procurar salir de este estado de cosas y progresar en la salubridad de la vivienda y en el orden y clasificación de la misma dentro del planeamiento de la ciudad.

Es evidente que no puede haber posibilidad de establecer un buen plano si no se tiene previamente estudiado el problema de la vivienda, ya que de la buena solución del mismo ha de venir el conocimiento de los distintos módulos que han de influir en el planeamiento de las zonas o parte de la urbe y su clasificación, siendo estos módulos casi siempre producidos por la casa o vivienda en sus diferentes clases y aspectos. Como consecuencia de todo lo expuesto con un concepto de generalidad, se presenta como estudio previo la clasificación en zonas de la ciudad y se acompaña un estudio en el plano general de delimitación de ellas y el establecimiento de nuevas Ordenanzas y Reglamentos, así como los diferentes tipos de las clases que conjuntamente han de formar la ciudad. Debe ser, por tanto, fundamental el estudio detallado de la nueva reglamentación y la formación de unas Ordenanzas sobre edificación que correspondan a la ciudad actual y a la que se pretende realizar, con arreglo a la ordenación que se acompaña y teniendo en cuenta lo legislado y no puesto en vigor y los modernos principios que ya en muchas ciudades extranjeras se ponen en función.

NUEVOS REGLAMENTOS.

-Para la ciudad actual. -Las Ordenanzas que rigen, modificadas en un sentido de realidades modernas, evitando se produzcan edificaciones con la densidad corriente en Madrid, comprenderán:

- a) Ordenanzas para el casco antiguo de la ciudad;
- b) Ordenanzas para la zona del ensanche;
- c) Ordenanzas para la zona industrial y fabril;

-Para la ciudad futura. -Ordenanzas de carácter general para la misma, teniendo características diferenciales las siguientes zonas:

- a) Zona de viviendas ordenadas y de lujo, con garajes: Edificación de 0, 7, 6 y 5 plantas; promedio de habitantes por hectárea, 300; superficie edificable, 1/3; superficie sin edificar 2/3.
- b1) Zona de viviendas ordenadas colectivas de clase media, con garajes: Edificación de 5-4 y 3 plantas; promedio de habitantes por hectárea, 320; superficie edificable ¼; superficie sin edificar ¾.
- b2) Zona de viviendas ordenadas colectivas de clase media (oficinistas, empleados del Estado, Municipio, etc.): Edificación de 4-3 y 2 plantas; promedio de habitantes por hectárea, 340; superficie edificable ¼; superficie sin edificar ¾.
- c) Zona de viviendas ordenadas colectivas de clase trabajadora, obreros, etc. con pequeños talleres, garajes, etc.: Edificación de 4-3 y 2 plantas; promedio de habitantes por hectárea, 350; superficie edificable 1/3; superficie sin edificar 2/3.
- d) Zona de vivienda aislada: Promedio de habitantes por hectárea, 50; superficie edificable, 1/6; superficie sin edificar 5/6.
- e) Zona de vivienda de lujo, aislada en parque urbanizado: Promedio de vivienda, una por media hectárea; superficie edificable, 1/20; superficie sin edificar 19/20.
- f) Zona de industria: Características especiales, sin permitirse la edificación de viviendas más que en casos justificados.

hectare, 320; buildable area ¼; area without building ¾.

b2) Area of collective neatmiddle-class housing (clerks, employees of the State, Municipality, etc.): Building of 4-3 and 2 storeys; average number of inhabitants per hectare, 340; buildable area ¼; area without building ¾.

c) Area of collective neatworking-class housing, workers, etc. with small workshops, garages, etc.: Buildings of 4-3 and 2 storeys; average number of inhabitants per hectare, 350; buildable area 1/3; area without building 2/3.

d) Area of detached housing: Average number of inhabitants per hectare, 50; buildable area, 1/6; area without buildings 5/6.

e) Area of luxury housing, detached in park development: Average of housing, one for each half a hectare; buildable area, 1/20; area without building 19/20.

f) Industry area: Special features, without allowing the building of houses except in justified cases.

g) Mixed industrial and housing area: Special features.

All these special ordinances will be governed by general regulations that will include the following:

Regulation on the safety of buildings and against fires.

Regulation on conditions of hygiene and health.

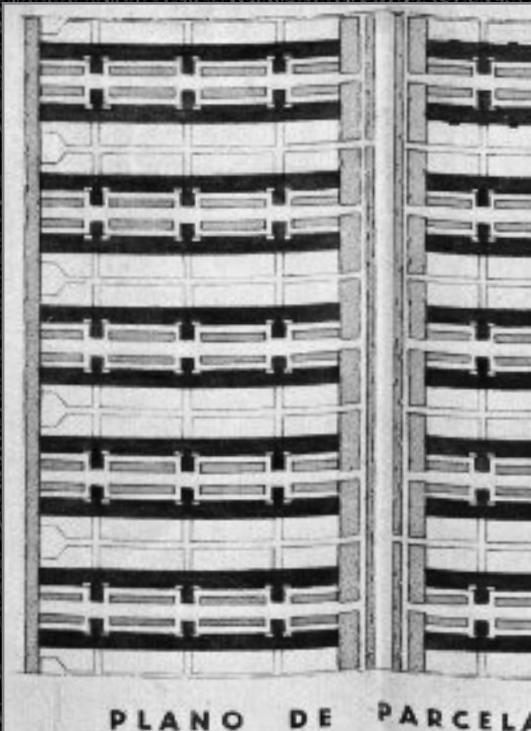
Regulations on the handling of records.

Regulations on violations.

Subdivisions. -The absence of good subdivisions, the special conditions of the climate of Madrid, the customs and the misunderstanding of the economy, have made it impossible to apply in the Spanish capital the array of blocks developed in Central Europe. In the construction of neighbourhood houses, they have followed the orientations that were implemented in France in the last century, and in making them worse by means of the defective composition of the city and the municipal ordinances, we have arrived at the present state, falsely and wrongly, namely that of disastrous consequences for the health of the individual, disastrous for the municipal economy and rapid losses of the intrinsic value of the property. The houses constructed today do not correspond to modern requirements. There is no more to be done than to observe the formation of a complex that serves itself, where the consequences of this way of making a city can easily be appreciated. In a block of current Madrid, the storeys of the houses are with surface courtyards that do not allow the ingress of air or light, and therefore, have the disadvantages of a dark foyer, incoherent corridors, long and lacking in ventilation, and wrong distributions, and because of this, quite sadly as a result, the houses are lacking in happiness and always lacking in healthiness. In the planning that was done of the expansion, the proposed blocks had the traditional composition of a central courtyard; being still defective, it turns out to be incomparably more hygienic and more valuable economically than those of the previous case: that housing has experienced the natural value increase from being well thought out at one time, while those of the previous case today suffer the consequences of the absence of conditions of healthiness. It should be studied how far to go in order to produce housing of more modern structure, imposing special conditions on the blocks that have effect for the implementation of the precise works to end the plan of the current expansion. As a good transition study, the building of a block of flats can be exhibited in the development zone of Madrid.

Transition type. -The area occupied by the block is 9,467 m2, of which 2,222 m2 is allocated to the interior area in the garage and playground for children, and 1,520 m2 for open spaces, with 35 percent of the area not destined for building. Two building cubes are erected, forming the complex, and making the sun and the air always surround the building. The distribution is the following: two

FIG. 07.Plano de Parcelación Superficie Edificable



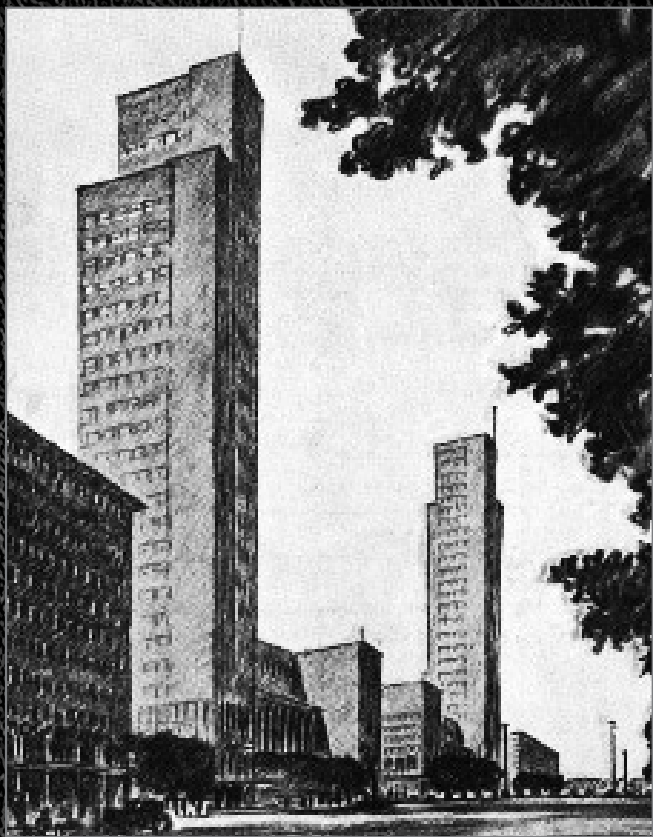


FIG. 08.
Prolongación de la Castellana.
Perspectiva de los Grandes Conjuntos, en el cruce al Gran Paseo.

housing areas, one exterior and one interior, connected by a staircase; the accommodation, with four, five and six rooms, plus kitchen, bathroom and WC, and pantry, all regular, good size and direct lighting.

Modern types. - Type A. The high building makes it possible to plan wide gaps between the houses. The value of the land has an appropriate yield. The intermediate gaps would be used alternatively for car access with parking and gardens. All the rooms, and also the entrance "hall", have direct light and air (with two orientations). Grouping of the living rooms. Direct entry to the dining room from the "office". Separation of the bedrooms by a cool "hall" placed behind a veranda. Independent part for the servitude, with separate entrance towards the kitchen, pantry, etc. For every residence, own garage, with orderly courtyard and with rooms for the chauffeur on the ground floor, with its separate entry.

Type B1. It looks similar to type A, but it is more limited. It does not have stairs for the service entry, nor independent parts of the building for servants. The servant's quarters do not have access from the housing, but from the kitchen, going through the gallery. Behind the houses there are gardens and garages.

Type B2. The previous types have been more simplified still. The dining room is a small room next to the kitchen. If the family is large, they eat in the "hall", and the dining room is the "office" that serves to contain the smell from the kitchen. The bedrooms placed behind the living rooms, each have two exits to different rooms. The space that is not needed for a corridor is used to extend the living rooms. The garages will be built according to need in the gardens, behind the houses. At the end of the rows of houses, single-storey buildings have been proposed for shops and for small scale industry works.

Type C. For workers. The type of house with gallery is already known in Spain. The open space of the stairs is used to increase the housing space. Adjacent to the kitchen there is always a shower and pantry that connects with the living room. According to the number of children the families have, it is possible to extend this type. Here are planned more small premises of companies of the manual industry, making possible the development of this way to produce, which is very typical of Madrid.

Type D. Detached houses. 1st Small house for only one family. The housing space corresponds more or less to type B. In addition, it has a garden of approximately 5.0 square metres. In order not to interrupt this relatively small garden area, this type is proposed as a two-family detached house. It is not in any way economical to construct smaller types. The people who could pay less rent would live with more space and more orderly in types C and B.

2nd The housing space corresponds to housing grade A. This house for only one family, which already needs a garden area of 2,000 m², will always be changed according to the personal needs, so that it serves as transition for larger hotels with larger areas in the Park development.

C. IMPLEMENTATION OF THE PLAN. - It is clear that all the reforms and the new urban development cannot be realised simultaneously, as the coordination of so much collective effort is necessary prior to that. The plan shows nothing more than the main completion of the expansion of the city during the next decades. For its development in detail, even deeper studies of the problems of the city should be made, in order to be able to go far enough to rationalise the life of the city and to cause the most prestigious authorities in all branches of urban planning to intervene, through consultation with them. In the

g) Zona mixta de industrial y vivienda: Características especiales.

Todas estas Ordenanzas especiales se regirán por Reglamentos de carácter general que abarcarán los siguientes:

Reglamento sobre la seguridad de los edificios y contra incendios.

Reglamento sobre las condiciones de higiene y salubridad.

Reglamento sobre la tramitación de expedientes.

Reglamento sobre las infracciones.

Parcelación.

-La falta de una buena parcelación, las condiciones especiales del clima de Madrid, las costumbres y la economía mal entendida, han hecho imposible aplicar en la capital española la formación de manzanas desarrolladas en la Europa Central. Se han seguido en la construcción de casas de vecindad las orientaciones que en el siglo pasado realizaba Francia, y empeorándolas por medio de la composición defectuosa de la ciudad y las Ordenanzas municipales, hemos llegado al estado presente, falso y equivocado, que las consecuencias funestas para la salud del individuo, desastrosas para la economía municipal y de pérdidas rápidas del valor intrínseco de la propiedad.

Las casas construidas hoy no corresponden a las exigencias modernas. No hay más que observar la formación de un conjunto que se acompaña, en donde fácilmente pueden apreciarse las consecuencias de esta manera de hacer ciudad.

En una manzana del Madrid actual las plantas de las casas se hallan con patios de superficie que no periten la entrada del aire ni de la luz, y consiguientemente, los inconvenientes del vestibulo oscuro, pasillos desarticulados, largos y faltos de ventilación, y distribuciones equivocadas, y de este modo, como consecuencia bien triste, las habitaciones faltas de alegría y siempre faltas de salubridad.

En el planeamiento que se hizo del Ensanche, las manzanas proyectadas tenían la composición tradicional del patio central; siendo aún defectuosa, resulta incomparablemente más higiénica y más valorada económicamente que las del caso anterior: aquellas viviendas han experimentado la incrementación natural de valor por estar en un tiempo bien pensadas, mientras las del caso anterior sufren hoy consecuencias de la falta de condiciones de salubridad.

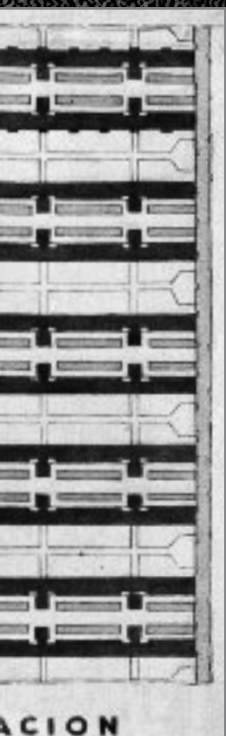
Debe estudiarse la manera de llegar a producir viviendas de estructuración más moderna, imponiendo condiciones especiales a las manzanas que se producen por la realización de las obras precisas para dar fin al plan del actual Ensanche. Como buen estudio de transición, puede exponerse la edificación de un bloque de viviendas en zona del Ensanche de Madrid.

Tipo de transición.

-La superficie que ocupa la manzana es de 9.467 m², de la cual se destina a zona interior en garaje y campo de juegos para niños, 2.222 m², y para espacios abiertos, 1.520 m², con un 35 por 100 de superficie no destinada a la edificación. Se establecen dos cubos de edificación formando el conjunto y haciendo que el sol y el aire rodeen siempre la edificación. La distribución es la siguiente: dos zonas de viviendas, una exterior e interior otra, unidas por un cuerpo de escalera; las habitaciones, de cuatro, cinco y seis piezas, más las de cocina, baño y W. C. y despensa, todas regulares, buen tamaño y luces directas.

Tipos modernos.

-Tipo A. La edificación alta hace posible proyectar distancias amplias entre las casas. El valor del suelo tiene un debido rendimiento. Las distancias intermedias se utilizarían alternativamente por entradas de coches con estacionamiento y jardines. Todos los cuartos, también el "hall" de entrada, tienen luz y aire directos (con dos orientaciones). Agrupamiento de los cuartos de estar. Entrada directa al comedor desde el "office". Separación de los dormitorios por un "hall" fresco situado detrás de un mirador. Cuerpo independiente para la servidumbre, con entrada separada hacia la cocina, despensa, etc. Para cada habitación, garaje propio, con patio de limpieza y con habitaciones para el



chófer en el piso bajo, con su entrada separada.

Tipo B1. Se parece al tipo A, pero es más reducido. No tiene escalera para el servicio ni cuerpo de edificio independiente para criados. El cuarto de los criados no tiene acceso desde las habitaciones, sino desde la cocina, pasando por la galería. Detrás de las casas hay jardines y garajes.

Tipo B2. Los tipos anteriores han sido simplificados más todavía. El comedor es un cuarto pequeño junto a la cocina. Si la familia es numerosa se come en el “hall”, y el comedor es “office” que sirve para recoger el olor de la cocina. Los dormitorios situados detrás de los cuartos de estar, tienen cada uno dos salidas a diferentes cuartos. El espacio que no se necesita para corredor sirve para ampliar los cuartos de estar. Los garajes serán edificados según la necesidad en los jardines, detrás de las casas. Al fin de las filas de casas se han proyectado edificios de un solo piso para tiendas y para trabajos de pequeña industria.

Tipo C. Para obreros. Tipo de la casa con galería ya conocida en España. El espacio ahorrado de la escalera sirve para aumentar el espacio de vivienda. Contigua a la cocina hay siempre ducha y despensa y aquélla comunica con el cuarto de estar. Según el número de niños que tengan las familias, se puede ampliar este tipo. Aquí se han previsto más locales pequeños de empresas de industria manual, haciendo posible el desarrollo de esta manera para producir, muy característica de Madrid.

Tipo D. Casas aisladas. 1.º Casa pequeña para una sola familia. El espacio de vivienda corresponde más o menos al tipo B. Además, tiene un jardín de unos 5,0 metros cuadrados. Para no interrumpir este terreno de jardín, relativamente pequeño, se propone este tipo como casa aislada doble.

No es de ningún modo económico construir tipos más pequeños. Gente que tuviera que pagar menos renta viviría con más espacio y más saneada en los tipos C y B. 2.º El espacio de vivienda corresponde al grado A de vivienda. Esta casa para una sola familia, que necesita ya un terreno de jardín de 2.000 m2, se variará siempre según las necesidades personales. De modo que sirva de tránsito para hoteles más grandes con mayores superficies, en el Parque Urbanizado.

C. REALIZACIÓN DEL PLANO.

-Claro que no se pueden realizar simultáneamente todas las reformas y las nuevas urbanizaciones, siendo necesario previamente la coordinación de tantos esfuerzos colectivos. El plano muestra nada más que el fin principal del ensanche de la ciudad en los próximos decenios. Para su desarrollo en detalle habrían de hacerse estudios aún más profundos de los problemas de la ciudad, para poder llegar a racionalizar la vida de la misma y hacer intervenir, consultándolas, a las autoridades de mayor prestigio en todas las ramas de la técnica urbanística. En el trabajo que se presenta se pueden dar solamente ideas y un anteproyecto del trazado de las zonas principales del Ensanche propuesto.

1. DETERMINACIONES INMEDIATAS. -Reglamento del tráfico.

-Es necesidad urgentísima a organización y mejora, sin grandes gastos, de la reglamentación del tráfico, especialmente en el centro, con arreglo a las ideas expresadas en el plano del interior de la ciudad, que se acompaña. También urge cambiar las normas concernientes a la edificación. Se deberá prohibir que se realicen edificaciones en los parques y zonas verdes futuras de la ciudad y en todos los terrenos que se necesiten para el tráfico, evitándose así las reformas caras.

2. REFORMAS.

-a) Reformas primeras. -El plano nº 9, a escala 1:2.000, define la idea sobre las reformas interiores en el centro de la ciudad. Las más importantes de las que se proyectan son aquellas que vienen a producir la formación lo más perfecta

existing work, all that can happen are only ideas and a draft of the layout of the main areas of the proposed expansion.

1. IMMEDIATE DETERMINATIONS. - Regulation of the traffic. -There is a very urgent need for organisation and improvement, without great expense, of the traffic regulations, especially in the centre, according to the ideas expressed in the plan of the interior of the city, which is attached. Moreover, it is urgent to change the standards relating to construction. It will have to prohibit buildings being constructed in the parks and future green spaces of the city and in all the areas that are needed for traffic, thereby avoiding expensive reforms.

2. REFORMS. - a) First Reforms. - Plan no. 9, scale 1:2,000, defines the idea on the interior reforms in the centre of the city. The most important of those that are proposed are those that come to produce the most perfect possible formation of the fundamental lines of traffic, for the creation of a clear exchange between the main directions of the same. The most urgent thing is to provide a solution for the north - south connection of the city, without trying to cross the centre via the Puerta del Sol. The route that gathers all the traffic from the north via the streets of Bravo Murillo, Fuencarral, Ancha de San Bernardo. Reform through the back part of the current University to Plaza de España via Reyes (the first reform), continuing along Bailén street, modifying its alignment, Palacio Real, via the Segovia Viaduct to the plaza of San Francisco el Grande, and from here, in the reform of the sector, to the Puerta de Toledo.

c) Reforms in the north - south direction. - Although the purpose of the contest is nothing more than to give ideas for solving the problem in the complex aspect of future planning, understanding that, although only schemes of ideas are requested on the reforms and extension of Madrid, the fact that the Town Hall has entrusted to the municipal office of "Information about the City" studies related to the traffic, and having made public the preliminary drafts of the link roads Plaza de Castelar-Glorieta de Bilbao and Red de San Luis-Plaza de Santa Bárbara, makes the candidate aware of the work implemented exposing ideas that avoid the confusion that the "Improvised project" has to produce for the good planning of the traffic in the centre or core of the city. Undoubtedly, at the present moment, the City Council should have been prohibited from studying partial road solutions, because the new ideas could well come to obstruct a joint plan.

Connections proposed by "Information of the City". - The main directions of the traffic from the north to the south come to the Glorieta de Bilbao and the Plaza de Santa Barbara; the drafts proposed to the Town Hall direct this traffic rapidly, and violating the whole current structure of the metropolis, to the San Luis network and to the Plaza de Castelar. The first circulation would only complicate the traffic in the centre today, until other reforms were made, because it would continue the strangulation in the San Luis and Montera networks.

The second circulation is not necessary; it already exists today, from the Glorieta de Bilbao, across Alonso Martínez, Génova and Recoletos, to Castelar. Also, the extension of La Castellana will gather more traffic from the North and will lead it straight to the Plaza de Castelar. On the other hand, traffic from the Northwest will come from Bravo Murillo via the aforementioned large traffic line Fuencarral-Glorieta de Quevedo, Glorieta de San Bernardo, San Bernardo street, Reform of Plaza de España - Bailén-Viaduct of Segovia - San Francisco el Grande - Reform of Bridge of Toledo.

The reform across the gardens of the Defence Department, apart from other obstacles, would bring insurmountable difficulties to the traffic in the Plaza de Castelar, and the consequences of an exit, as in the proposal, is easy to verify at the outlet of the Gran Vía in Alcalá street, and presumably here it would be worse.

In the city sector included between the roads of Glorieta de San Bernardo - Carranza - Génova - Sagasta - Castellana - Alcalá-Gran Vía-Ancha de San Bernardo, the reforms must be delayed as long as necessary to clean up the city centre from the confused traffic, in such a way that it can pick up the increase in traffic that will naturally result from the growth of the capital through the creation of new extensions.

Reforms that are proposed. - The possible solution in this sector, in its north - south connection, seems to be managing to easily connect the Glorieta de Bilbao and the Glorieta de Santa Barbara with a centre as important as the San Luis network. This big triangle must be fundamentally modified, to try to solve the traffic problems; it is also necessary to provide solutions for the sanitation of the sector and to plan the future of the new buildings properly, without allowing construction on such important traffic routes, as has been done in the Gran Vía, because nothing beneficial is obtained by that, not even in the economic aspect.

The reform that is proposed solves the problems of traffic, car parking and sanitation, greatly reducing the density, and contemporarily articulates this sector with the next ones, and the building is ordered, as very rightly proposed by the technicians of "Information of the City".

The plans that are attached clearly define the ideas, in many respects in accordance with the proposals for the Town Hall.

d) Other reforms proposed by the Town Hall and their critique. -The connection of the San Francisco el Grande neighbourhood with



FIG. 09.
Madrid: Zonas
de ordenanzas.

Mercados tendríamos el centro de Madrid preparado para solucionar los problemas de tráfico.

c) Reformas en dirección Norte-Sur. -Aunque no sea finalidad del concurso más que el dar ideas de solución del problema en el aspecto complejo del planeamiento futuro, entendiendo que, aunque solamente se soliciten esquemas de ideas sobre las reformas y extensión de Madrid, el hecho de que el Ayuntamiento haya encargado a la Oficina municipal de "Información sobre la Ciudad" estudios relacionados con la circulación, y haber hecho públicos los anteproyectos de las vías de enlace Plaza de Castelar-Glorieta de Bilbao y Red de San Luis -Plaza de Santa Bárbara, hace que el concursante consciente de la labor realizada exponga ideas que eviten la confusión que el "Improvisado proyecto" ha de producir al buen planeamiento del tráfico en el centro o núcleo de la ciudad. Es indudable que el momento presente el Ayuntamiento debería haberse inhibido de estudiar soluciones viarias parciales, pues bien pudieran venir las nuevas ideas a entorpecer desde luego un plan de conjunto.

Comunicaciones proyectadas por "Información de la Ciudad".

-Las grandes direcciones del tráfico del Norte al Sur llegan a la Glorieta de Bilbao y a la Plaza de Santa Bárbara; los anteproyectos propuestos al Ayuntamiento conducen estas circulaciones de manera rápida y violentando toda la estructura actual de la urbe, a la Red de San Luis y a la Plaza de Castelar. La primera circulación no haría más que complicar en la actualidad, mientras no se hiciesen otras reformas, el tráfico en el centro, pues seguiría el estrangulamiento en la Red de San Luis y Montera.

La segunda circulación no es necesaria; ya existe hoy, desde la Glorieta de Bilbao, a través de Alonso Martínez, Génova y Recoletos, a Castelar. Además, la prolongación de la Castellana recogerá más tráfico del Norte y lo conducirá directamente a la Plaza de Castelar. Por otra parte, el del Noroeste vendrá desde Bravo Murillo por la gran línea de tráfico anteriormente citada Fuencarral-Glorieta de Quevedo, Glorieta de San Bernardo, calle de San Bernardo-Reforma Plaza de España-Bailén-Viaducto de Segovia-San Francisco el Grande-Reforma Puente de Toledo. La reforma a través de los jardines del Ministerio de la Guerra, a parte de otros obstáculos, traería dificultades invencibles al tráfico en la Plaza de Castelar, y las consecuencias de una salida como la propuesta es fácil comprobarla en la desembocadura de la Gran Vía en la calle de Alcalá, y es de suponer que aquí sería peor. Es el sector de ciudad comprendido entre las vías Glorieta de San Bernardo-Carranza-Génova-Sagasta-Castellana-Alcalá-Gran Vía-Ancha de San Bernardo, deberán retrasarse las reformas tanto tiempo cuanto sea necesario sanear el centro de la ciudad del confuso tráfico, del tal modo que pueda recoger el aumento de tráfico que

posible de las líneas fundamentales del tráfico, para la creación de un intercambio claro entre las direcciones principales del mismo. Lo más urgente es dar la solución a la comunicación Norte-Sur de la ciudad, sin pretender cruzar el centro por la Puerta del Sol. La vía que recoge toda la circulación del Norte a través de las calles de Bravo Murillo, Fuencarral, Ancha de San Bernardo. Reforma a través de la parte posterior de la actual Universidad a Plaza de España por Reyes (primera reforma), siguiendo por la calle de Bailén, modificada su alineación, Palacio Real, por el Viaducto de Segovia hasta la plaza de San Francisco el Grane, y de aquí, en reforma del sector, hasta la Puerta de Toledo.

b) Reformas próximas al centro. - Siguiendo la idea iniciada por el Ayuntamiento de comunicar la Plaza del Callao con la de Santo Domingo, y variando ligeramente el trazado propuesto, viéndose la necesidad de llevar el tráfico del interior por la Plaza de Isabel II a la calle Mayor, y aislado de circulación a la bella Plaza Mayor, seguir por la Plazuela de San Miguel, a salir a la calle Toledo. Se completan estas reformas con la prolongación de la calle de Nicolás María Rivero (antes Cedaceres) a través de la Carrera de San Jerónimo y de la manzana que forma esta calle con la Santa Catalina-Prada y Ventura de la Vega, siguiendo la del León, modificando solamente una alineación, llegándose al encuentro con la Plaza de Antón Martín. Con la amplia reforma del Conjunto de

resultará naturalmente del crecimiento de la capital por la creación de nuevos ensanches.

Reformas que se proponen.

-La solución posible en este sector, en su comunicación Norte-Sur, parece ser el conseguir unir fácilmente la Glorieta de Bilbao y la Plaza de Santa Bárbara con centro tan importante como es la Red de San Luis. Este gran triángulo debe modificarse fundamentalmente, procurando resolver los problemas de tráfico; se debe dar solución también al saneamiento del sector y planear convenientemente el futuro de la nueva edificación, no permitiendo las construcciones en vías tan importantes de tráfico, como se ha hecho en la Gran Vía, pues nada beneficioso, ni aún en el aspecto económico, se consigue. La reforma que se propone resuelve el problema del tráfico y el de estacionamiento de coches y el de saneamiento, reduciendo considerablemente la densidad, y articula modernamente este sector con los próximos, y la edificación se ordena, como muy acertadamente se propone por los técnicos de "Información de la Ciudad". Los planos que se acompañan definen claramente las ideas, en muchos aspectos de acuerdo con las propuestas para el Ayuntamiento.

d) Otras reformas proyectadas por el Ayuntamiento y su crítica. -La comunicación del barrio de San Francisco el Grande con la Estación de Atocha es de urgente necesidad. La comunicación del barrio que rodea a San Francisco el Grande con la Estación de Atocha (de que trató ya el Ayuntamiento) es extraordinariamente necesaria. La proyectada de la calle de Argumosa con la iglesia de San Francisco sería imposible desde el punto de vista económico, porque o sería comercial; así es que el Ayuntamiento tendría que pagar el total del coste de la reforma.

Teniendo en cuenta esto, adquiere la apertura de San Francisco-Puerta de Toledo otra segunda importancia, además de la posibilidad de la comunicación Norte-Sur, ya que el tráfico desde San Francisco a Atocha podrá pasar entonces por la Ronda de Toledo y Ronda de Atocha.

Comparando, resultarían las siguientes longitudes:

- 1.º Apertura Argumosa-San Francisco.....1.150 metros
- 2.º Apertura San Francisco-Puerta de Toledo.....400 metros
- 1.º Recorrido de San Francisco - Argumosa-Atocha.....2.350 metros
- 2.º Recorrido desde San Francisco - Puerta de Toledo-Atocha.....2.500 metros

Además de reducirse 750 metros de reforma, supone el ahorro total de los 1.150 metros, porque la apertura de San Francisco-Puerta de Toledo se tiene que hacer de todos modos, para el gran tráfico de distancias largas y se obtiene, pues, según la proposición nº. 2 una comunicación San Francisco-Atocha que sólo tiene el 6 por 100 más del longitud que en el trazado nº. 1.

No se debe olvidar que el trazado nº. 1 tendrá de todos modos y desde el principio muchas dificultades de tráfico a causa de desembocar muchas calle secundarias cuyo tráfico no puede ser recogido de otro modo a causa de la estructura especial de los barrios bajos. Además, traería consigo esta comunicación a la calle de Toledo y a la calle de Embajadores, la cual más tarde será de importancia y en la Ronda de Atocha también, menos punto de cruce y de obstáculos, mientras el trazado nº. 2 se refiere a unión de puntos de tráfico de todos modos necesarios.

Atocha Station is urgently needed. The connection of the neighbourhood that surrounds San Francisco el Grande with Atocha Station (which the Town Hall has already processed) is extremely necessary. The project for Argumosa street with the church of San Francisco would be impossible from an economic point of view, because it would be commercial; so the Town Hall would have to pay the whole of the cost of the reform.

Bearing this in mind, the opening of San Francisco-Puerta de Toledo acquires another second importance, in addition to the possibility of the north-south connection, since the traffic from San Francisco to Atocha will then be able to go through the Ronda de Toledo and Ronda de Atocha.

By comparing, the following lengths would result:

1st Opening of Argumosa-San Francisco.....	1,150 metres
2nd Opening of San Francisco-Puerta de Toledo.....	400 -
1st Journey of San Francisco - Argumosa-Atocha.....	2,350 -
2nd Journey from San Francisco-Puerta de Toledo-Atocha.....	2,500 -

In addition to reducing 750 metres from the reform, it supposes the entire saving of 1,150 metres, because the opening of San Francisco-Puerta de Toledo has to be done anyway for the large amount of long-distance traffic, and then, according to Proposal no. 2, a San Francisco-Atocha connection is obtained that only has 6 percent more length than in Layout no. 1.

It must not be forgotten that Layout no. 1 will have many traffic difficulties from the start, because of leading into many side-streets where traffic cannot be picked up in any other way because of the special structure of the slum neighbourhoods. In addition, this would bring a connection to Toledo street and Embajadores street, which will be of importance later, and also fewer crossing points and obstacles on the Atocha ring road, while Layout no. 2 refers to traffic junction points that are necessary anyway.

FIG. 10. Encuentro de Gran Vía con Alcalá. "Estado Actual".

