

VILLA de MADRID



Ayuntamiento de Madrid

Sumario

Editorial.

Urbanismo de hoy en una ciudad de ayer. - Antonio Linares.

Estimación literaria de los factores naturales de la Villa - José Simón Díaz.

Madrid, pintado con aire, tierra, agua y digamos fuego.- Ramón Faraldo.

La transformación de Madrid durante el reinado de Felipe II y la creación de las primeras Juntas de Urbanismo. - Agustín Gómez Iglesias.

Carlos III, una nueva época en la historia urbana de la Villa y Corte. - Enrique Pastor Mateos.

El Cuartel de Reales Guardias de Corps. - José Luis Ibarrondo.

La reforma interior de Mesonero Romanos. - José Leal Fuertes.

Pepe Bonaparte, urbanista matritense. Federico Carlos Sainz de Robles.

Madrid siglo XIX: El barrio de Salamanca. - Juan Antonio Cabezas.

El plan de ensanche de 1860. - Miner Otamendi.

La infraestructura vial y de los transportes de Madrid. - Antonio Valdés.

Crónica.

Dibujos de Tauler y Sancha.

Fotos Gyenes, Loigorri y «paisajes españoles».

Depósito legal M. 4194-1959

PUEYO, Artes Gráficas, Luna, 27 - MADRID

VILLA
de
MADRID

R E V I S T A D E L E X C M O . A Y U N T A M I E N T O

DIRECTOR:

RUFO GAMAZO RICO

REDACCION Y ADMINISTRACION
PLAZA DE LA VILLA

DELEGACION DE EDUCACION

Precio por ejemplar: 70 pesetas

SUSCRIPCIONES:

Año..... 280 pesetas

Tel. 242 62 29

M A D R I D

AÑO V

NUMS. 22-23



*El cruce a desnivel Alcalá-Velázquez.
A la izquierda, la iglesia de San Manuel y San Benito. Abajo, el Retiro.
A la derecha, O'Donnell y Alcalá. Hacia arriba, Velázquez, ya sin boulevard.
En el centro el paso inferior de tres carriles de la calle de Alcalá.*



EDITORIAL

«UNA ciudad moderna —ha escrito Raymond Cartier— tiene que ser gigantesca para ser razonable. Hacen falta superficies inmensas para alojar una red de comunicaciones sin tacañerías, espacios abiertos para aparcar comodamente los autos, masas de verdor y extensiones acuáticas, que son una necesidad para el hombre moderno; escuelas, jardines, fábricas redimidas de su fealdad, servicios desembarazados de su atiborramiento. Las distancias han de evaluarse no en medidas lineales, sino en unidades de tiempo.»

No sabemos si Madrid conseguirá pronto ser una ciudad razonable. Hoy es evidente su afán de modernidad y doloroso su gigantismo. En una larga e interesante conversación del alcalde con los informadores municipales, ha anunciado el señor Arias Navarro su propósito de que el año 1968 signifique una estudiosa preparación del año 2000. Esto puede interpretarse como un deseo de hacer racional ese gigantismo, de hacer armoniosa la ciudad que nos ha sido dada. Un gigante no es necesariamente un ser monstruoso; puede ser ejemplar en la proporción de sus partes, en la disposición de sus elementos vitales, en la ordenada y bella distribución del todo.

Cierto es también que en esta novísima y vieja ciencia del urbanismo no parecen estar de acuerdo todos los autores. Así, frente a la ciudad gigante que propugna Raymond Cartier y que indudablemente es exigida por los nuevos tiempos, se alzan los defensores de las ciudades-límites con una población no más allá de los cincuenta mil habitantes. Indudablemente no es este el caso de Madrid, una ciudad que camina hacia los cinco millones; una ciudad que no podemos trazar ahora porque ha venido haciéndose a lo largo de unos siglos, que continúa haciéndose. Se dijo —y hoy es un buen tópico, asidero de perezosos— que «Madrid será bonita cuando la terminen». Madrid es bonita también mientras se está haciendo, y Dios quiera que nunca termine de hacerse, porque una ciudad «totalmente hecha» es una ciudad que empieza a morir. Lo que importa es la diligencia en la obra de cada día, la eficacia en los afanes, la continuidad en el esfuerzo

Quiere ser este número de «Villa de Madrid» una breve exposición del urbanismo madrileño y de las razones que en cada momento movieron a urbanistas y arquitectos en su obra. El medio geográfico, los elementos naturales, ejercieron lógicamente invencible influjo en las soluciones de los técnicos, en la visión de los pintores y en las descripciones de los literatos. Desde las primeras Juntas de Urbanismo de Felipe IV hasta las rápidas y espectaculares «operaciones» de estos años —asfalto, pasos a nivel, alumbrado, parque de atracciones, galería de servicios— corre una interesante historia de realizaciones y proyectos, de acertadas reformas y de propósitos cumplidos. Cada día tuvo su afán, aunque a veces los afanes de los hombres se limitaban al afán del día que les daba su luz. Pero los hombres no han de considerarse grandes por sus aciertos, sino por su noble ambición y la intensidad de su esfuerzo; y en la crónica de la villa figurarán siempre, con todo derecho, como sus hombres beneméritos los Ribera, Salamanca, Pepe Botella, Casto, Alberto Aguilera, Otamendi, etc. Su amor a Madrid, sus desvelos y dedicación entusiasta deben ser ejemplos tan duraderos como sus obras, que con tan cuidadoso respeto son consideradas en los nuevos planes de reforma de la villa. El propósito municipal de recuperación y restauración del cuartel del Conde-Duque es buena prueba de ese amoroso interés del Madrid de hoy por el Madrid de ayer.

URBANISMO DE HOY EN UNA CIUDAD DE AYER

PASOS A DISTINTO NIVEL

Por ANTONIO LINARES

La estructura viaria de Madrid corresponde, de las Rondas para dentro, a una ciudad de un millón de habitantes, que ha crecido lentamente a lo largo de cuatro siglos. Ni la riqueza de la tierra, ni la industria de la región hicieron pensar en el aumento que la población de Madrid iba a experimentar en los años que vivimos.

La afluencia de la mano de obra desplazada de otros sectores, especialmente el agrícola, está produciendo un intenso crecimiento de población; al mismo tiempo, la realidad de que Madrid es no sólo la capital del país, sino su mejor nudo de comunicaciones ferroviarias, terrestres y aéreas, está produciendo su industrialización.

En consecuencia, está aumentando vertiginosamente el número de desplazamientos urbanos de perso-

nas y mercancías sobre una red viaria inadecuada para soportarlos, y como consecuencia están apareciendo una serie de puntos y zonas de conflicto que conviene paliar para que no se estrangule la vida en la ciudad.

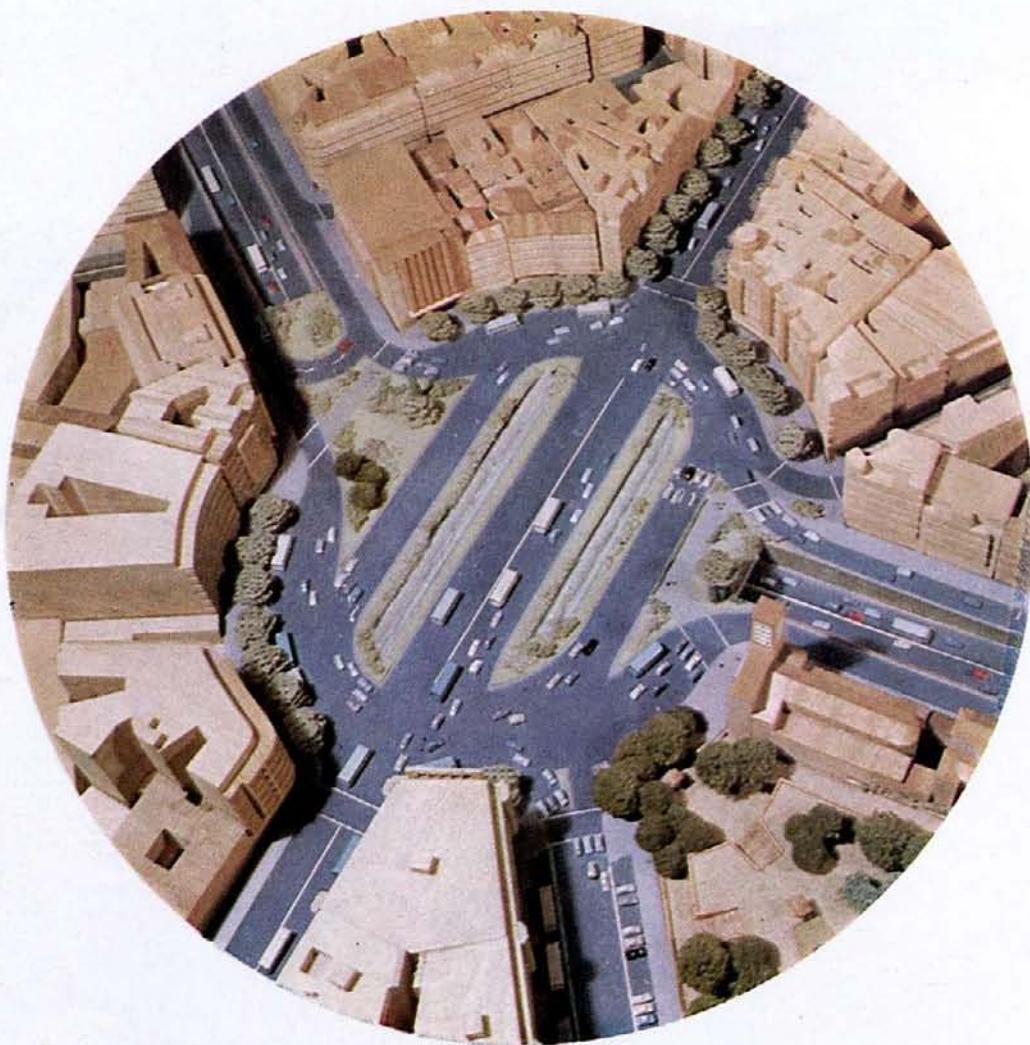
Las medidas que se adopten solamente pueden tender a mejorar la circulación en los grandes itinerarios urbanos dándoles una capacidad uniforme, que una vez alcanzada dentro de pocos años, no será posible aumentar sustancialmente por la falta de visión con que ha sido planeado el desarrollo de la ciudad, de Rondas para adentro, en nuestra posguerra, donde se está densificando la población por encima de todos los niveles aceptables.

Entonces, los transportes colectivos serán los que mejor permitan aprovechar la limitada capacidad de

esta red viaria concebida y aun modestamente, para una ciudad de un millón de habitantes; red viaria muy difícil de ampliar en el centro por el alto coste del suelo y las limitaciones del erario municipal y las ventajas a conseguir.

Planteado así el problema es necesario mantener a toda costa el flujo circulatorio en algunos itinerarios básicos que vamos a comentar, lo cual da origen a la construcción de varios pasos a desnivel.

— *En primer lugar* destaca en Madrid la necesidad de aprovechar al máximo la continuidad del itinerario Norte-Sur formado por la avenida del Generalísimo, la Castellana, Recoletos, El Prado, Atocha, bifurcándose aquí por el paseo de Santa María de la Cabeza los que bajan y por Delicias los



Vista aérea de la Plaza de Roma, con el Paso inferior desde Francisco Silvela a Doctor Esquerdo.

que suben. Este itinerario es la verdadera columna vertebral de Madrid y de su buen estado depende que la ciudad pueda seguir marchando, hasta que agotada su capacidad acuda al relevo la avenida de la Paz, antiguo Abroñigal, que, incluido en el segundo Plan de Desarrollo por el Ministerio de Obras Públicas, podrá ser una realidad hacia 1971 enlazando desde Manoteras, en la carretera de Burgos, hasta La China, en la carretera de Andalucía.

Los pasos a desnivel que afectan a este itinerario plaza de Castilla-Atocha, son dos: *uno* bajo las Rondas que se enlazarán des-

de Joaquín Costa hasta Raimundo Fernández Villaverde, con un paso superior sobre el final de la Castellana; su construcción ya ha sido adjudicada y las obras empezarán antes de fin de año para terminarse a finales del próximo verano. Se trata de una estructura de hormigón pretensado muy airosa, con difíciles cimentaciones a través de la estación de los enlaces ferroviarios de los Nuevos Ministerios que está debajo.

El *otro*, sobre la plaza de Atocha, permitirá a los que bajen por el paseo del Prado saltar sobre el final de la calle de Atocha

y la plaza hasta el principio de los paseos de Santa María de la Cabeza y del General Primo de Rivera; y a los que suban por Delicias pasar sobre la plaza hasta el paseo del Prado delante del Jardín Botánico. También servirá, a los que suban por el paseo del General Primo de Rivera para, mediante una ingeniosa rampa, incorporarse a los que suben por Delicias y así utilizar también el paso superior. Las obras, que no afectan a la fuente luminosa, importan unos sesenta millones, están en avanzado estado de construcción y podrán entrar en servicio en la primavera de 1968.

Estos dos cruces a distinto nivel, junto con la renovación total del pavimento y alumbrado de todo este eje Norte-Sur, así como la reforma de todas sus plazas—ya ejecutadas San Juan de la Cruz, Gregorio Marañón, Cibeles y Neptuno, en obras Colón y de ejecución inmediata Castejar—le darán una gran y uniforme capacidad de tráfico

La calzada central del tramo Colón-Cibeles se renovará totalmente tan pronto terminen las obras del aparcamiento y de la estación de los enlaces ferroviarios que ahora se construyen. Entonces se realizará el ajardinamiento de los sufridos paseos para devolver a Recoletos su alto nivel urbanístico.

Ya al Sur, el paseo de Santa María de la Cabeza está en obras para dotarle de nuevo ancho y pavimentación; enlazará con el nuevo puente de los Héroes del Alcázar de Toledo que construye



La Plaza de Roma, vista desde Francisco Silvela. A la izquierda, los Jardines Eva Duarte y la Iglesia de Nuestra Señora de Covadonga. En el centro, la tolva que inicia el Paso subterráneo, con cuatro carriles, dos en cada dirección. Al fondo, el principio de la calle del Dr. Esquerdo.

el Ministerio de Obras Públicas sobre el Manzanares, sobre las dos calzadas de las márgenes del río y sobre la calle de Antonio López.

Y finalmente, al paseo de Delicias le falta reconstruir su último tramo desde la plaza de la Beata Ana María de Jesús hasta el puente de la Princesa, obra de gran necesidad, programada por el Ayuntamiento para 1968.

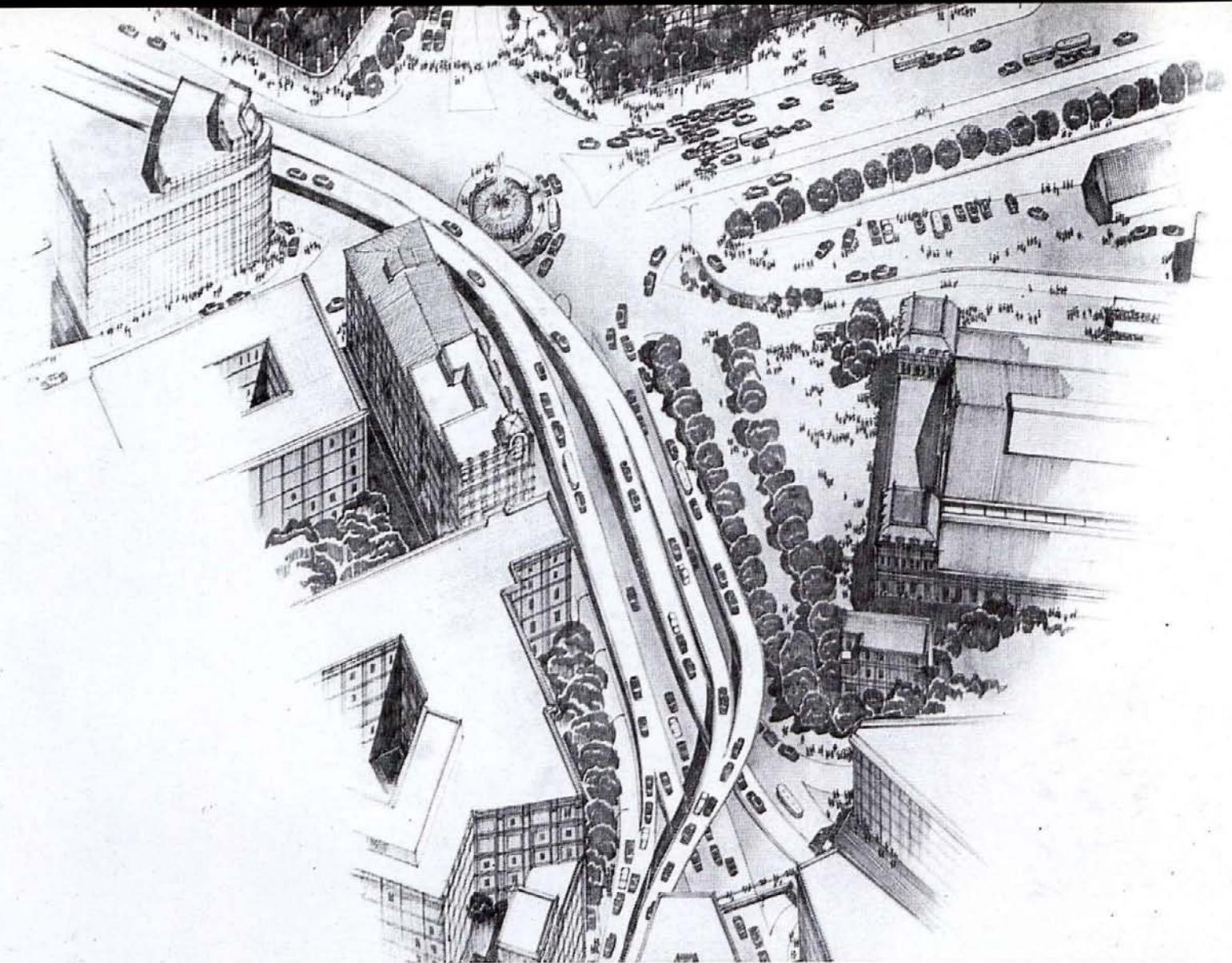
Así, pues, el año próximo quedará completamente renovado y al máximo de sus posibilidades urbanas este eje Norte-Sur, columna vertebral de Madrid

* * *

— *En segundo lugar* Madrid necesita poner en valor las Rondas que tienen un ancho uniforme de 40 metros, y su actual perfil transversal con aceras estrechas,

y un gran paseo central inutilizable, es inadecuado.

Las reformas de las Rondas es muy costosa porque se van instalando galerías de servicios y renovando totalmente el pavimento. Las obras son necesariamente pesadas y molestas porque hay que construir las galerías de servicios respetando todo el tráfico en una dirección y los autobuses, al menos, en la otra. Ahora están en construcción los de la aveni-



Cruce a distinto nivel de la Plaza de Atocha. Vista aérea con el trenzado de todos los bandos de circulación. A la derecha, la Estación del Mediodía

da de Reina Victoria, Raimundo Fernández Villaverde, Doctor Esquerdo y plaza del Conde de Casal. En un desarrollo normal de la ciudad estas obras deberían haberse realizado hace varios lustros; ahora significan una operación de cirugía urbana, pero sin anestesia, por lo que el paciente ciudadano se queja con razón y el cirujano sabe que el retraso producirá aun más molestias. Finalmente quedará la calzada con un carril central para los giros a la izquierda y cuatro carriles en cada dirección, más aparcamientos en línea y acera de 4,50 metros de ancho. Así tendrán una enorme capacidad de tráfico. Para evitarle estrangulamientos,

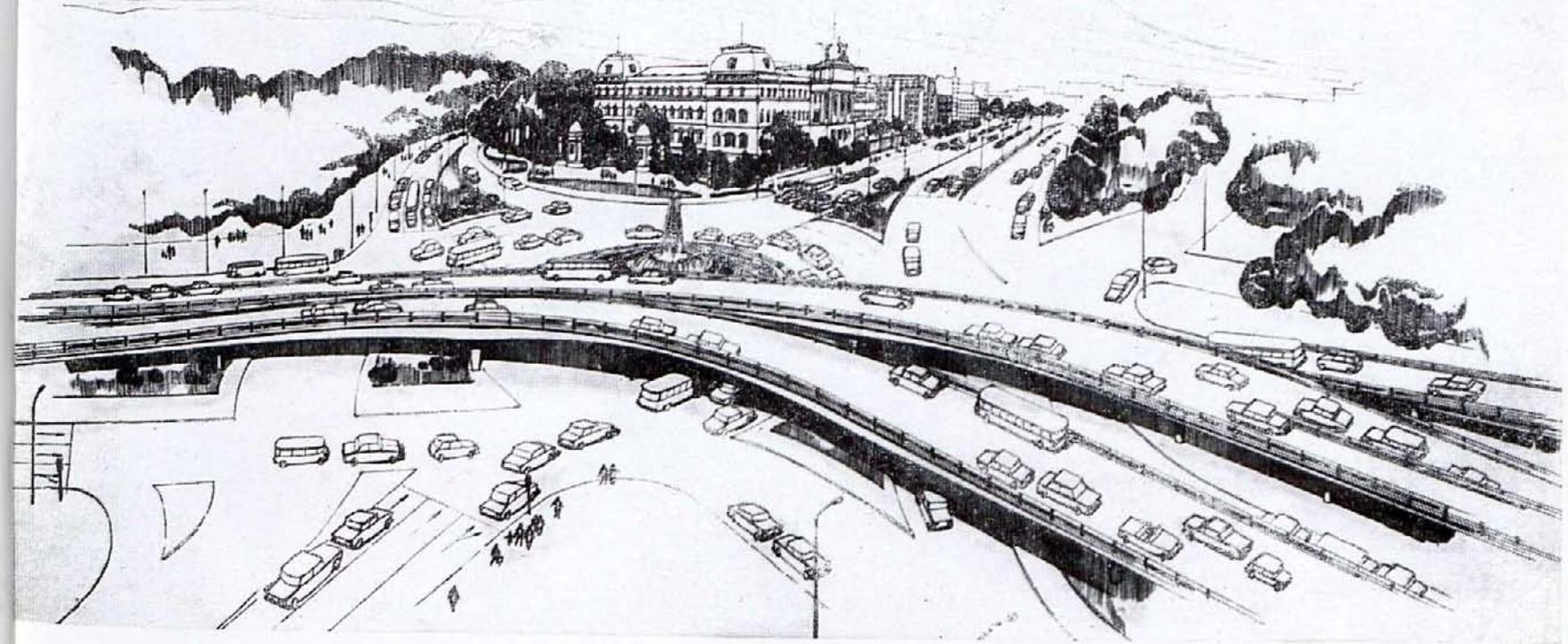
se proyectan cuatro cruces a distinto nivel, que vamos a comentar brevemente.

Uno enlazará la avenida del Doctor Esquerdo con la calle de Francisco Silvela bajo la plaza de Roma. Tendrá dos carriles en cada dirección. La obra es compleja por la serie de servicios que hay que remover en el subsuelo. Su presupuesto se eleva a ciento treinta y seis millones y se anunciará el concurso para su construcción antes de fin de año.

Otro paso inferior permitirá a la calle de Francisco Silvela cruzar bajo María de Molina-avenida de América. Su presupuesto es de cincuenta y seis mi-

llones de pesetas y se anunciará el concurso de las obras como el anterior. Eventualmente, este paso inferior podría prolongarse para cruzar bajo la calle del General Mola, que tan pronto como su prolongación se abra al tráfico dará origen a que se intensifique y cree un cruce a nivel con Francisco Silvela que debe evitarse. El tercer paso a distinto nivel de las Rondas será sobre la Castellana, al que ya nos hemos referido al hablar de aquel eje Norte-Sur.

El cuarto paso a distinto nivel de las Rondas se establecerá sobre la glorieta de Cuatro Caminos para dar continuidad a Rai-



Vista desde la calle de Atocha del cruce a distinto nivel, con el Ministerio de Agricultura al fondo

mundo Fernández Villaverde con Reina Victoria. Este cruce no puede hacerse inferior como parece lógico al ser la glorieta un punto alto, porque el metro va allí a poca profundidad y no deja galibo suficiente para pasar entre su bóveda y la superficie de la glorieta. Esta obra costará unos setenta millones de pesetas y saldrá a concurso de proyectos y construcción en el mes de

diciembre. En el plazo de un año podrá estar terminada.

Este itinerario periférico de las Rondas no podrá estar terminado antes de finales de 1969; entonces con su elevada capacidad permitirá al usuario utilizarlo como circunvalación para penetrar o salir de Madrid por el lugar más adecuado, descargando numerosas vías de pequeña ca-

pacidad que hoy se encuentran congestionadas.

* * *

— Y en tercer lugar tiene Madrid algunos itinerarios radiales que por su importancia es preciso mantener a un elevado nivel de servicio. De entre ellos, se han seleccionado dos, en cada uno de los cuales se trata de suprimir

El mismo cruce visto desde el Ministerio, con el Paseo del Prado a la derecha, la calle de Atocha al fondo





Paso a distinto nivel Bailén-Ferraz con Onésimo Redondo, visto de cerca para que puedan apreciarse los pasos de peatones, carriles de circulación, tolva del paso inferior, etcétera.

un cuello de botella que actualmente impide aprovechar íntegramente las buenas condiciones que tienen el resto de los itinerarios.

Nos referimos a los cruces de Alcalá con Velázquez y de Bailén-Ferraz con Onésimo Redondo.

En el primero se hace necesario permitir continuamente el giro a la izquierda de Alcalá hacia Velázquez, ya que esta calle

quedará en dirección única de subida cuando se reforme suprimiendo el bulvar, y hará pareja con Serrano que será única dirección de bajada. La solución adoptada, que puede verse en la fotografía de la maqueta, ha sido hundir, bajo el origen de Velázquez, tres carriles de Alcalá viniendo hacia Cibeles, y dejar así el giro a la izquierda de Alcalá subiendo hacia Velázquez al nivel actual, pero ya continuo. El pre-

supuesto de esta obra es de unos 28 millones de pesetas y podrá subastarse a primeros de 1968. Esta obra es interesante porque mejora también el itinerario Sur-Norte que desde los pasos inferiores de Mariano de Cavia y Alfonso XII sube por esta calle hacia la Puerta de Alcalá, calle de Alcalá y giro a la izquierda para continuar por Velázquez. Calle ésta que va a sufrir una interesante transformación simultánea



El Paso a desnivel Bailén-Ferraz con Onésimo Redondo, visto desde los Jardines de Sabatini. Arriba, la Plaza de España. La solución presenta el paseo de Onésimo Redondo en paso inferior, con cuatro carriles, dos en cada dirección.

de su calzada y subsuelo con la construcción de varios aparcamientos subterráneos y a la altura de Goya y Diego de León.

Y finalmente el segundo itinerario radial objeto de atención será Onésimo Redondo como salida que es para la Estación del Norte, la Casa de Campo, el paseo de la Virgen del Puerto y el paseo de la Florida, éste recién reconstruido y aquél en avanzado estado de las obras.

Ahora el cruce con Bailén-Ferraz está casi saturado y se han pensado dos soluciones para mejorarlo con un cruce a distinto nivel: una es un paso elevado de Bailén a Ferraz sobre Onésimo Redondo y otra es un paso inferior de Onésimo Redondo bajo el cruce actual. Cada solución tiene sus ventajas e inconvenientes, incluso de orden estético por su proximidad a Palacio. La solución que se presenta en la maqueta es la segunda.

Todas las obras forman itinerarios completos, están en marcha y con crédito dentro del Presupuesto Ordinario o del Extraordinario de 1.346 millones de pesetas que para mejoras viarias ha aprobado el Ayuntamiento de Madrid. Otras obras similares están en estudio y programadas, pues en breve plazo el desarrollo de Madrid las hará tanto o más necesarias que las que ahora nos parecen, y realmente lo son inaplazables.

A. L.

ESTIMACION LITERARIA DE LOS FACTORES NATURALES DE LA VILLA

Por JOSÉ SIMÓN DÍAZ

EL análisis de los factores naturales concurrentes en el «sitio» en que se alza la Villa de Madrid ha sido realizado científicamente por los especialistas y de manera empírica por el pueblo, pero mayor difusión que las monografías de los geólogos o de los climatólogos y que los dictados tópicos del saber vulgar han logrado en todas las épocas otros textos, verdaderos forjadores de los conceptos más indiscutidos.

Se da la circunstancia de que tales ideas, acertadas unas veces, falsas otras, figuran en obras que, por lo general, nada tienen que ver directamente con el tema y no como propias de los autores respectivos, sino en boca de entes de ficción. Una breve selección y confrontación permitirá apreciar qué elementos permanecen y cuáles varían en la interpretación literaria de estos aspectos generales.

LOS CUATRO ELEMENTOS

Aunque parezca extraño, no conviene tomar como punto de partida criterios nacionales o contemporáneos, sino concepciones de la filosofía helénica que un día fueron tan populares en nuestro país que no sólo las repetían eruditos y escolares, sino que el vulgo las veía representadas plásticamente en un tablado,

como cuando, por ejemplo, aparecen personificados los cuatro elementos en la primera escena del auto calderoniano *La vida es sueño*. A esta clasificación, que seguiremos, se atienden las referencias clásicas.

LA TIERRA

Acerca de la situación topográfica, no sólo se repite que Madrid ocupa el centro de la Península Ibérica, sino que según Alonso Núñez de Castro, es también el centro de Europa:

«Según el parecer de varios cosmógrafos está situada la Coronada Villa de Madrid en el corazón de Europa, porque la villa de Pinto, distante sólo tres leguas, se llamó así del nombre latino *Punctum*, por ser el centro de la Europa.» (*Libro histórico político. Sólo Madrid es Corte*. Madrid. 1658.)

La desigualdad del terreno, hace que el mismo autor, valiéndose de un paralelo muy repetido, establezca cierta analogía con Roma:

«Estriban los edificios de Madrid sobre cabezas de montes, como la soberbia Roma.» (Idem.)



La composición geológica es aludida cuando se suscita el tema del fuego, según se verá en el apartado correspondiente.

No faltan ponderaciones a la blancura de su yeso:

«—¡Qué hermosa y blanca sala!
—En España ningún lugar se iguala
con éste en materiales,
porque afrenta su yeso los cristales.»

(Tirso de Molina, *En Madrid y en una casa.*)

Una evolución radical y, por desgracia justificada, se registra en lo tocante a las producciones naturales. Durante mucho tiempo se insiste, aun considerándolo superfluo por conocido, en la fecundidad del territorio, como hace López de Hoyos en estos términos:

«Nuestra patria no debe ser pospuesta a las muy nobles y muy felices en fertilidad de todo género de bastimento de toda su comarca y térmi

no..., que no hay nación a quien no sean muy conocidos y notorios los toros, caza y pesca sabrosísima, pasto y sotos gravísimos, umbrosos y deleitables.»

(*Historia y relación verdadera de la enfermedad, felicísimo tránsito y sumptuosas exequias fúnebres de... doña Isabel de Valois.* Madrid 1569.)

Una curiosa explicación de esta fertilidad, atribuida a San Isidro, nos la facilita el ya citado Núñez de Castro:

«Yo no admiro sus fecundidades, habiéndose debido los surcos al afán de los Angeles, sustitutos del venturoso labrador Isidro, a cuya hijada rinde nuestro español Monarca su cetro; sino que no rindiese la tierra, en vez de macallas, estrellas, pues a celestiales surcos, natural



era la cosecha de Astros, y el agosto en Luceros. Finalmente, los Cortesanos del Cielo se preciaron en nuestra Corte de labradores calificando de cielo el terruño de Madrid, y en la verdad, después de Madrid el Cielo.»

(Obra citada.)

Aunque, por otra parte, justifica la abundancia de productos importados como muestra de la categoría política de la Villa, replicando a los que señalan que todos los abastos son de acarreo, con estas razones:

«En los manjares simples, no hay ave tan esquivada, ni pece tan retirado, que si alguna tierra le goza, Madrid no le alcance.»

.....

«Sólo prueban con eso, que todas las naciones crían oficiales para Madrid, y que es la señora de las Cortes, pues la sirven todas y a nadie sirve.»

(Obra citada.)

Nos hallamos en la época en que el teatro y la novela ofrecen constantes alusiones a las selvas circundantes y en que junto a otros varios supuestos nombres antiguos de la Villa se da el de Ursaria, debido a la abundancia de osos. No cabe duda de que existe una base real que no es sino prolongación de la que en la Edad Media se refleja en el *Fuero*, en

el *Libro de la Montería* y en otros tratados que evocan una situación hoy difícil de imaginar, cuyo permanente recuerdo nos lo ofrece la heráldica al conservar en las armas municipales sendos ejemplos de la flora y de la fauna. El tema de los elementos integrantes del escudo lo trata, por ejemplo, Lope de Vega, cuando nos dice que tras la victoria sobre los moros:

«Ya su madroño se convierte en
[roble,
y por las blancas bárbaras adargas,
su fruta en sangre, porque al Norte
[helado
llegó el valor del oso coronado.»

Otro imaginario nombre antiguo y la correspondiente falsa etimología, llevó al Fénix a contradecir la opinión general sobre la desigualdad del terreno para sostener que se caracterizaba por sus grandes llanos, de donde se deducía la abundancia de carros, los cuales le permitían saltar hasta su grato mundo astrológico donde, de paso, encontraba la explicación de otro de los componentes del escudo:

«...Madrid, fundada
en los llanos que dijeron
carpentanos los antiguos,
por los carros a quien dieron
ocasión sus grandes llanos,
y así, en su primero tiempo
Mantua Carpentanea fue
su nombre...»

.....

«Así que aquellos mancebos
con los bueyes, son el carro
que al Norte luciente vemos;
él las armas de Madrid
cuyas estrellas pusieron
alrededor del escudo.»

(*La niñez de San Isidro.*)

A comienzos del siglo XIX ya no quedaban rastros del antiguo vergel, hasta el punto de que Mesonero Romanos puede darnos esta primera impresión de un recién llegado de Andalucía al penetrar por la puerta de Toledo:

«—Y bien, primo mío, ¿qué te parece del aspecto de Madrid?»

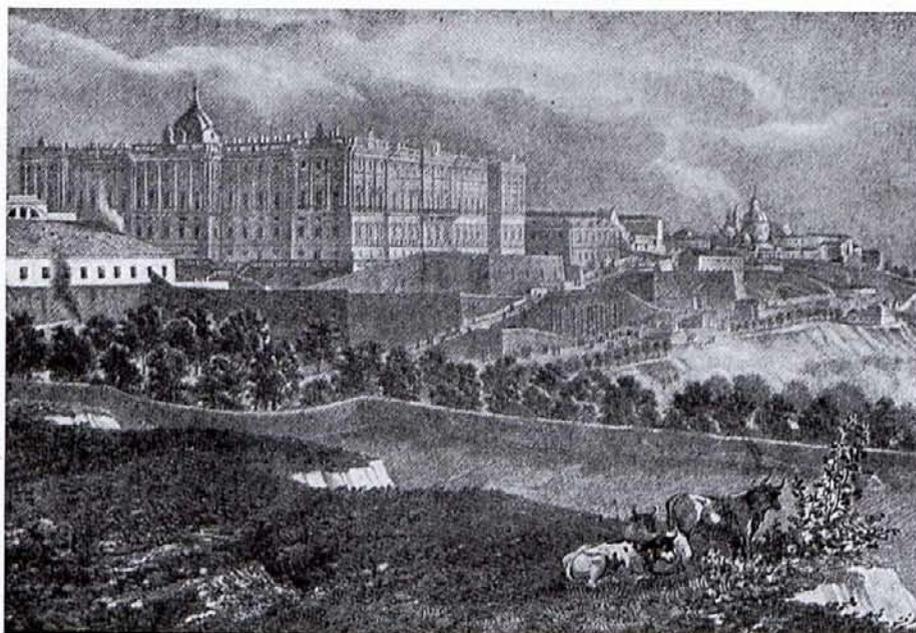
—Que ze pué desir dél lo que de Parmira, que es *la perla del desierto.*»

(*Escenas matritenses.*)

De aquí va a derivarse la imagen de Madrid como creación artificial e injustificable en medio de una naturaleza muerta, de la capital devoradora de cuanto produce el resto del país.

EL AGUA

Factor determinante de la antigua fecundidad, del primitivo emplazamiento y hasta de la que hoy se tiene por auténtica raíz del nombre de la Villa, fue el agua tan escasa en el río, según se cuidaron de subrayar los famosos autores de sátiras bien conocidas, como abundante en manantiales y fuentes, hasta el punto de que el emblema medieval que



luego recordaremos llegaba a poner en labios de la urbe la hiperbólica afirmación de: «fui sobre agua edificada».

Entre las menciones a las fuentes ha de recordarse, por ser una de las contadísimas que dedica a Madrid, la que se hace de «la de Leganitos y de la extremadísima fuente Castellana» en *La ilustre fregona*, de Cervantes, sin olvidar que a las numerosas públicas se sumaban las existentes en los jardines de los palacios, algunas de las cuales, según Núñez de Castro, tenían estatuas y música.

Si hubo apologistas «del *agua gorda*, el agua entrañable del Madrid prehistórico, el agua en que aún se sedimentan, y de la que son solera las aguas del Diluvio», según afirma Gómez de la Serna en su *Elucidario*, no menos logró en poquísimo tiempo la procedente del río Lozoya desde que el 24 de junio de 1858 hizo su entrada oficial en la Villa.

EL AIRE

La «clemencia y serenidad de cielo» y «los aires salutíferos», que dice López de Hoyos, fueron siempre destacados entre los mejores ornatos de Madrid. Del cielo, inmortalizado por Velázquez, abundan las ponderaciones, como éstas de Pedro Antonio de Alarcón, en que hay un atisbo del presente turístico:

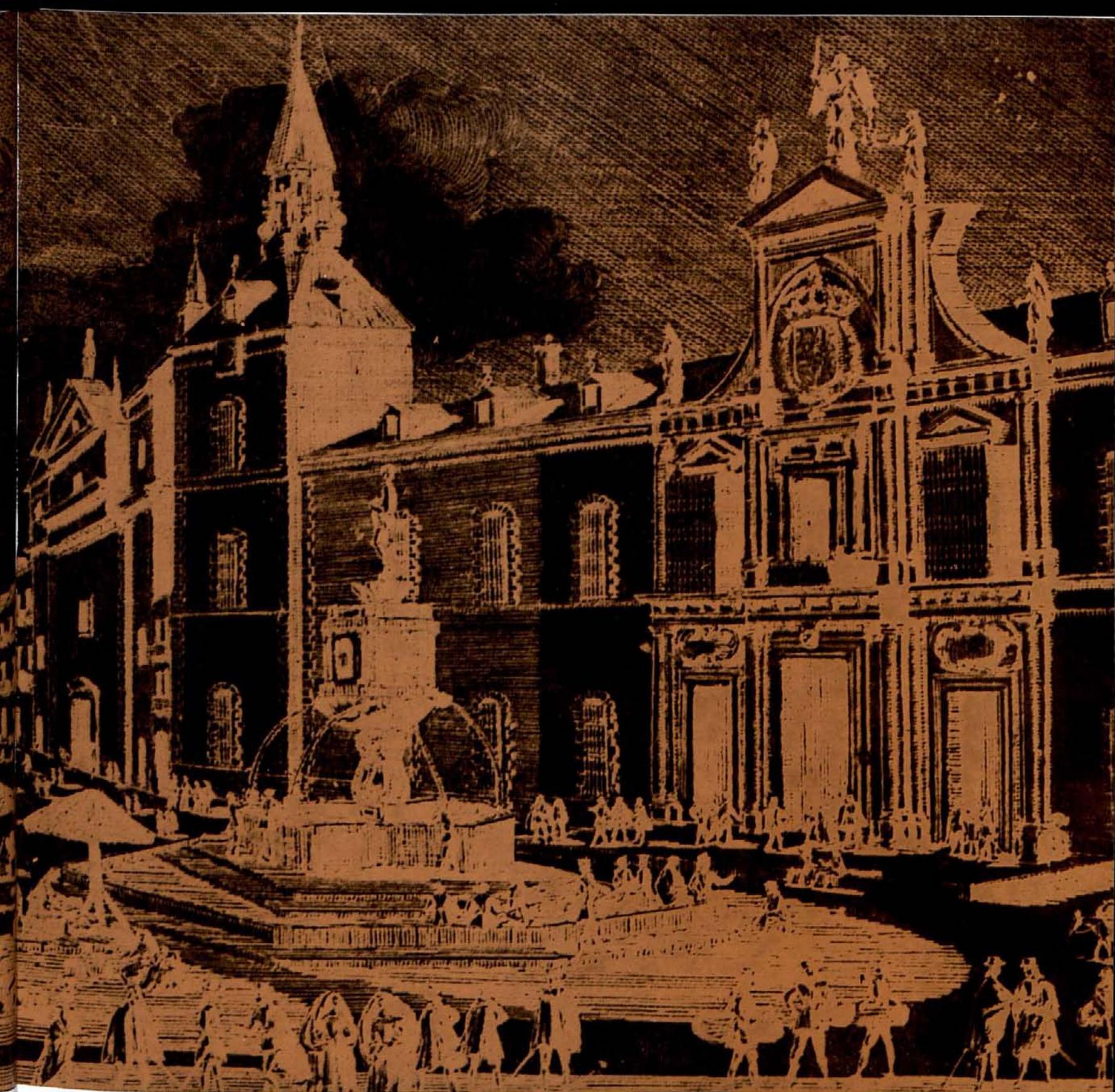
«Una hermosa extranjera, que en bailes y conciertos representa gloriosamente a su remoto país, la decía la otra noche a un legislador,



no sé si senador o diputado: «¡Qué sol el de Madrid! ¡No comprendo cómo pasan ustedes la tarde en la triste atmósfera de las Cortes, hablando de ruines intereses humanos, en vez de disfrutar estos hermosos días, ver un cielo tan infinito y recibir los halagos de un sol tan cariñoso!» «¡Ah, señora!... (contestó el hombre de Estado). Usted

es del Norte, y le da valor a eso. ¡Nosotros los españoles hemos llegado a cansarnos de tanto sol, y hay días en que no sabemos qué hacer con él!» De aquí, Marquesa, concluyo yo que, si el sol se exportara, seríamos la primera nación comercial de Europa.»

(Visitas a la Marquesa.)



éstas de Galdós, en *Realidad*:

«¡Qué noche tan clara y serena! Se ensancha el alma mirando al cielo estrellado, y espaciándose por ese azul inmenso. Las noches de Madrid son mejores y más bellas que los días, y en mi opinión, toda la vida, la política, los negocios, el

comercio y la poca industria que hay, debiera hacerse de noche.»

o las exclamaciones frequentísimas en los personajes de Arniches:

«—...Y es que este gozo lo da Madrid, sólo Madrid.»



—¡Natural! ¿Quién está triste con esta gloria de cielo y esta bendición de sol?»

(*Mariquita la pispajo.*)

«—El cielo azul, la sierra blanca, el sol de oro... ¡Un día madrileño puro!»

(*Rositas de olor.*)

Las más sutiles e ingeniosas distinciones sobre las modalidades del aire o del cielo de distintas plazas y rincones pueden hallarse en las páginas de Ramón Gómez de la Serna, y *El aire de Madrid* se titula una aplaudida obra teatral de Serrano Anguita estrenada en 1924.

Siempre se admitió la favorable influencia del aire sobre la salud

de los madrileños y cuando hubo motivos para ponerla en duda no faltó quien se dedicara a indagar las causas, como hizo en 1679 el cirujano de don Juan José de Austria, Juan Bautista Juanini, milanés, que dirigió a su señor el resultado de sus estudios en el curioso «*Discurso político, y physico, que muestra los movimientos y efectos que produce la fermentación y materias nitrosas en los cuerpos sublunares, y las causas que perturban las saludables y benignas influencias que goza el ambiente de esta Imperial Villa de Madrid.*»

EL SOL

El aire comparte su prestigio con el Sol, a quien algunos cronistas suponen que los árabes dedicaron la primitiva población denominándola «Pueblo del Sol», pero si no es cierto que su nombre estuviera unido al toponímico, lo es en cambio que añadido al de la Puerta y luego Plaza más popular, sería recordado en todo tiempo.

Mientras que para algún personaje de Baroja resultaba molesto, por demasiado brillante, es lo único que se salva en una de las revisiones más acres y negativas que se han hecho de los valores de la Villa, debida a Manuel Azaña:

«En Madrid lo único es el sol. La luz implacable descubre toda lacra y miseria, se abate sobre las cosas con tal furia que las incendia. las funde, las aniquila. Por el sol es

Madrid una población para Jueves Santo o día del Corpus; suspensión del tráfico, tiendas cerradas, formaciones, pausados desfiles...»

(*Madrid, en Plumas y palabras.* 1930.)

En la antigüedad, suelen carecer de relieve las indicaciones relativas al paso de las diversas épocas del año. (Lope de Vega, en *Santiago el Verde*, nos hace saber que existía la costumbre de sentarse a las puertas de las casas, por las noches, para tomar el fresco durante el buen tiempo.) En cambio, según se va realizando la transformación del contorno, los escritores acusan con creciente intensidad las modificaciones climáticas y a partir del siglo XIX son frequentísimas las alusiones a los bruscos cambios y a las peculiaridades de las distintas estaciones.

LAS ESTACIONES

Por lo general, la primavera y el otoño (en especial el mes de octubre) tuvieron siempre simpatizantes, pero destacan mucho más los detractores del verano y del invierno. Como podrá verse, un rasgo del clima era la «informalidad» en cuanto a proceder en cada momento como la lógica parecía aconsejar.

A veces las noches de diciembre resultaban magníficas:

«—*No vi noche más clara y agradable:*

el diciembre se ha vuelto en mayo
[afable.]»

(Tirso de Molina, *Los balcones de Madrid.*)

Y en ocasiones se prolongaba el calor hasta entrado noviembre, por lo que un personaje de don Ramón de la Cruz podía afirmar:

«Antes en este año ha sido primavera todo el tiempo.»

(*La elección del cortejo.*)

Veamos algunos comentarios sobre las extralimitaciones del verano. Bécquer escribía el 3 de agosto de 1864, día en que el termómetro Reaumur marcaba treinta grados:

«¡Esto es una indignidad, un escándalo, un abuso de confianza!...

¡Esto no es ya calor, es ir embozado en un manto de plomo candente como los comparsas de la procesión de los hipócritas en el infierno de Dante!

La luz me persigue, me acosa, me acorrala durante el día, se entra osadamente en mi habitación por las rendijas de las puertas, por el agujero de la llave, hasta creo que se transparenta a través de las paredes de estas casas de cartón en que vivimos.

.....

Cuando el sol cae a plomo sobre la coronada Villa, cuan-

do los objetos se visten todos de una luz blanca de puro intensa, que abrasa y deslumbra como la del rayo; cuando la sombra se encoge y se mete debajo de los pies; cuando la bola negra del ministerio de la Gobernación anuncia (creo que seguirá anunciándolo) que el sol pasa por el meridiano de Madrid, es un verdadero delirio el que me acomete. Yo sueño, sumido en una especie de sopor inconsciente, cor. todo lo fresco que he sentido o me he imaginado en mi vida...»

(*El calor.*)

De Alarcón, en 23 de julio de 1858:

«El verano en Madrid es horrible. desconsalor, *bochornoso* en el doble sentido de la palabra.

.....

¡Qué calor! ¡Qué polvo!
¡Qué fetidez! ¡Ni un árbol, ni una flor, ni un chorro de agua, ni un pájaro, ni la sombra de una peña, nada que solace los sentidos!»

(*Diario de un madrileño, en La Epoca; después en Cosas que fueron.*)

De Galdós:

«Al día siguiente, que fue el 25 de julio, día de Santiago,

apretó el calor de una manera horrible.»

(*La de Bringas.*)

Si esto decían tres meridionales, no es extraño que lo mismo opine un norteño como Baroja, unas veces atribuyéndoselo a un personaje, otras en confesión propia:

«El verano me parecía muy molesto.»

(*La sensualidad pervertida.*)

.....

«El verano fue verdaderamente caluroso y pesado; por lo menos, a mí me lo pareció así.»

(*Memorias.*)



Menos constante en sus rigores, o a veces más hábil en disimularlos, solía ser el invierno, según puede apreciarse en estos párrafos de Galdós:

«¡Maldito tiempo! ¡Vamos, que ni esto es invierno, ni esto es Madrid, ni esto es nada! ¡Por vida de...! ¡Cuándo se ha visto aquí, en la última decena de enero, estas noches tibias, este aire húmedo y templado, este cielo benigno...? Otros años en los días que corren de «cátedra» a «cátedra», como dicen los paletos, el tiempo suele ser tan duro, tan destemplado y variable, que cae la gente como moscas. Pero llevamos un invierno..., ¡ay, que invierno pastelero! Con esta temperatura de estufa, los viejos y gastados se agarran a la pícarra existencia, y como no se les dé estricnina. .»

.....

«Si el condenado enero se portara como teníamos derecho a esperar de su formalidad, nos traería esos viente-cillos de rechupete, esos cambios bruscos, que son la gala de Madrid. Lo que yo le he dicho hoy al presidente: Pero, ¿dónde están aquellas heladitas que de una barredura, ¡ras!, se llevaban a seis o siete carcamales, de esos que no aciertan ni a ponerse los pan-



talones?... Créame usted, hay que quitarle al Guadarrama su reputación.»

(Realidad.)

«—Gracias a Dios me voy defendiendo, que no es flojo milagro con estas heladas y este pícaro viento Norte, capaz de encajarle una pulmonía al caballo de la Plaza Mayor.»

(Misericordia.)

«El día era de los mejores que suele tener Madrid en invierno, con cielo limpio y espléndido sol.»

(Los apóstolicos.)

O en estos de Arniches:

«—¡Ya, vaya un frío que hace!

—Es un día de los madrileños: clarito, pero que congela.»

(La gentuza.)

Una peregrina hipótesis sobre la duración real de los días, para demostrar además que la palabra «Corte» es derivada de «corto», fue formulada por Núñez de Castro:

«Vulgar es entre los cortesanos que los días de Madrid son un soplo, y fuera dél se les hace en las aldeas cada día un siglo.»

(Obra citada.)

EL FUEGO

Para que nada faltase, el fuego se hizo presente a través del peder-nal, utilizado para la construcción de las murallas, lo que le permitió decir a Juan de Mena, refiriéndose a una estancia aquí de Juan II de Castilla, que el rey estaba:

«En la su Villa de fuego cercada.»

Fernández de Oviedo nos informa de que, aparte del escudo, la Villa utilizó durante la Edad Media un emblema o divisa en que unos eslabones arrancaban fuego a un peder-nal, para simbolizar lo que rezaba la letra:

«Fui sobre agua edificada,
mis muros de fuego son,
esta es mi insignia y blasón.»

También fueron utilizadas estas piedras para pavimentar las calles, por lo que con frecuencia se alude a las chispas que despedían las calzadas al paso de caballerías y carruajes.

La solidez de estos cimientos garantizaba para Góngora la inmortalidad de la Villa:

*«Emula la verán siglos futuros
de Menfis no, que el término le ta-
[sas;
del tiempo sí, que sus profundas
[basas
no son en vano pedernales duros.»*

*(A la grandeza y dilatación
de Madrid.)*

Y para no ser menos que los otros tres, también el fuego se supuso que había inspirado otro fabuloso nombre antiguo de la Villa: el de Ursaria, que para algunos provenía de Ur=fuego.

ARMONIA DE LOS CUATRO ELEMENTOS

La positiva conjunción de esos cuatro elementos llevaba a una conclusión optimista que Núñez de Castro formula de esta manera lapidaria:

«Con que en cielo, en tierra, en agua, en aire, es Madrid sin emulación victorioso.»

(Obra citada.)

Pero el mejor compendio de cuanto llevamos dicho lo constituye la fervorosa apología que Tirso pone en boca de uno de sus personajes:

«—Valladolid dicen que es competidora de su grandeza.

—Sí fuera si el clima y cielo tuviera que a Madrid hacen señora. Mas, si sus partes te alego contestarás que es mejor: patria es Madrid del amor, y así está fundada en fuego. Agua los celos le han dado, si su fuerza hace llorar, de fuentes que pueden dar salud al más deshauciado. Si saber sus frutos quieres Flora sus campos corona, su tributaria es Pomona, sus venteros Baco y Ceres. Dale en olivos Minerva oro puro y generoso, ganado, el monte, sabroso, tomillos el campo y hierba. Las Musas un Alcalá que llamar Atenas puedo; la cortesía, un Toledo

que doce leguas está.

Sus hechizos, la hermosura; sus hazañas, el valor; su mansedumbre, el amor; sus milagros, la ventura; nuestra religión su ley. de quien es seguro Norte; dos mundos le dan su corte, la corte le da su rey. Goz adel llano y montaña que sus términos incluye; y en fe que en todos influye valor, es centro de España.»

(La fingida Arcadia.)

Es indudable que el desarrollo de la urbe tuvo que apoyarse en unos factores naturales de índole favorable, los cuales determinarían, por otra parte, la constitución de un cierto tipo humano, cuyos rasgos distintivos, analizados por escritores de distintas épocas, expondremos en otra ocasión.



MADRID

PINTADO

CON AIRE, TIERRA, AGUA Y, DIGAMOS,

POR RAMON FARALDO

Pensándolo bien, la sugestión universal de una ciudad resulta de sus juglares y de sus pintores más que de su cubicación real. Técnicos urbanistas y arquitectos construyen ciudades en cuanto al cuerpo físico; poetas y plásticos le otorgan alma, y sin su intervención los núcleos humanos serían algo más que bloques de cemento habitable y transitable, aunque difícilmente serían París, Holoed, Heidelberg o Amsterdam. París, cénit urbano de Occidente, halló su magnetismo en la invención poética de Charles Baudelaire y otros inspirados, que arbitraron *charme*, *spleen*, *ville lumière* místicas y perdiciones del Sena. Manet, Renoir, Maurice Utrillo recientemente, elaboraron en colores otros fetichismos parisienses, de los que París era a menudo inocente. Respecto a Toledo, ¿qué no deberán a sus muros Domenico Greco y Maurice Barrés y que dejarán de deber los muros toledanos a Greco y a Barrés?... Entre la paleta sulfurosa del candiota y el verbo alucinado de Barrés, la pulsación del Tajo se hace oír espacialmente. Parecidas razones identifican a Venecia, Oxford, Gante y otros enclaves estelares, cuya gravitación sigue hoy actuando y decidiendo itinerarios de viaje.

Cuando Madrid es nombrado, se nombra también otro acantonamiento estelar, cuya sustancia ha interesado a narradores y coloristas a través de estilos y generaciones. Como espectáculo, como fondo, como protagonista colectivo, en acepciones risueñas o graves, a menudo discrepantes y hasta irreconciliables entre sí, la capital española suscitó relatos y cuadros. Los escritores, seguramente por personificación absoluta los de aquí y por folklorismo de ocasión los extranjeros, no alcanzan a trazar un semblante de Madrid equivalente al que Rodenbach atribuye a Brujas y Flambert a la provincia francesa. Literariamente, Madrid no es un personaje en busca de autor, aunque sí personaje en busca de un espejo que le instruya respecto a quién es y cómo es.

Por el contrario, en traducciones plásticas la sustancia colorista y ambiental de Madrid, lo que alguien llama «predestinación solar», revelada a veces por las apariencias y oculta otras bajo las apariencias, ha motivado muchas obras nobles y algunas obras maestras. Analizado en atmósfera, tierra, agua y tal vez fuego, la ciudad central de la Península posee una extensa y radiante iconografía. Los buenos cuadros, según se dice, garantizan la perpetuidad del paisaje que los inspiró, y componen algo así como su testa-

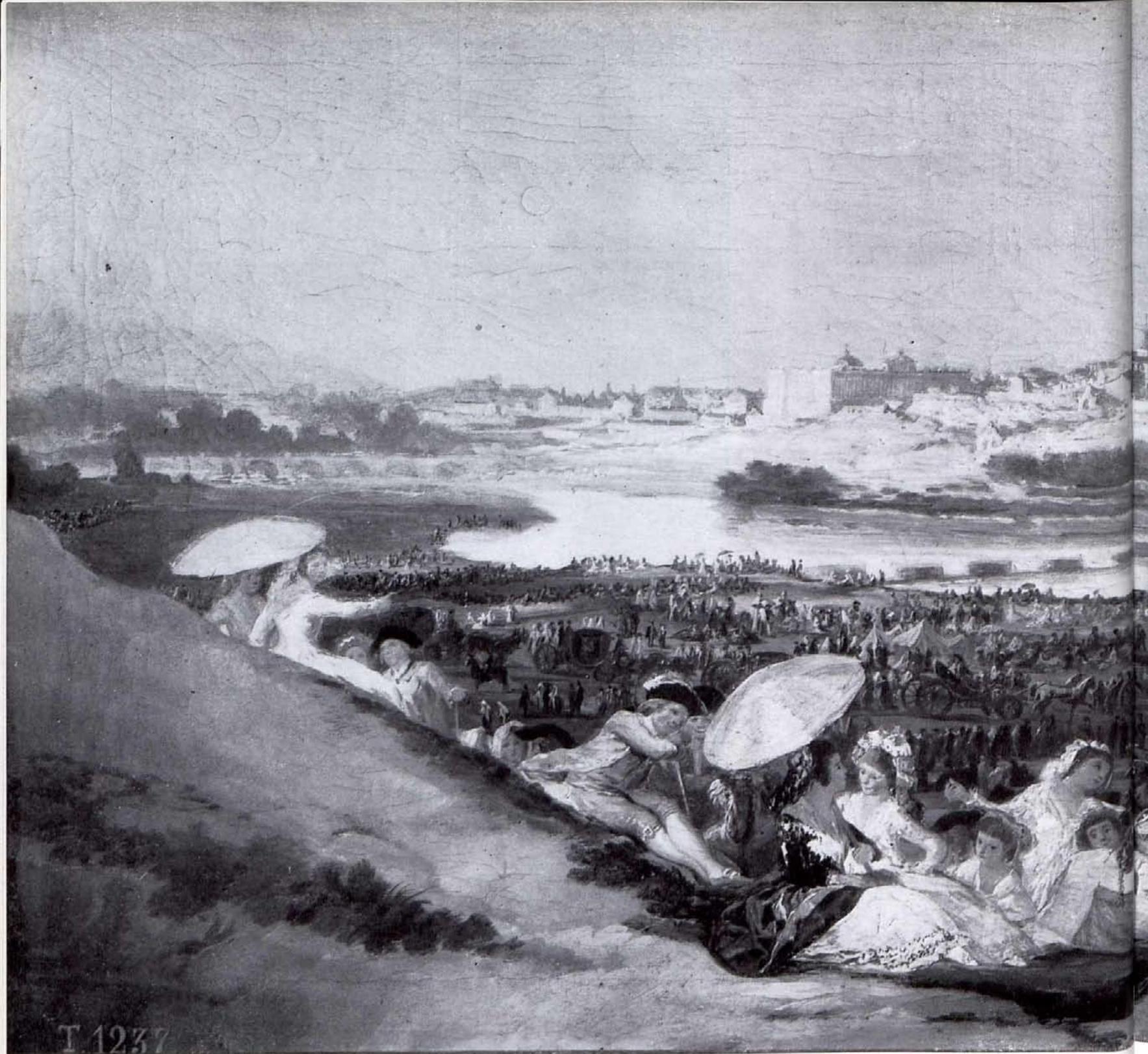
FUEGO

mento gráfico, su duplicado para la eternidad. Si es así, el «castillo famoso» puede afrontar serenamente todas las coyunturas.

A I R E

La envoltura aérea, nimbo o entidad respirable que designa el espacio madrileño, se conjetura único respecto a nitidez e irisación. No es la calidad aterciopelada y mórbida del espacio parisiense, que evoca jarabes, felpas y jardinería exótica; el aire de Madrid corta toda evocación, es como es. Rechaza términos ambiguos o evasivos, y, con vagas querencias doradas, azuleantes, níveas u opalescentes, según la estación, ejerce una concisa influencia sobre sus esquinas, torres, techumbres y fachadas. La influencia es tan límpida que los aspectos





más ásperos de la ciudad, sus abandonos y sus incoherencias, sometidos a esta luz, que corta cualquier exceso imaginativo, pueden verse sin pesadumbre, como una operación matemática. Esta luz no actúa exteriormente o por refracción; penetra, interviene en las cosas que no flotan en ella, que más bien la integran. Las noches de invierno madrileño se hallan trazadas en la oscuridad como en el mediodía. Las mañanas del verano parecen metalizaciones de la urbe en su propio resplandor, y el que llega entonces a Madrid no cree lo que ve, o, mejor dicho, no ve lo que cree.

El descubrimiento de una atmósfera plástica, de una interioridad respirable en un cuadro, distinta a la simulación de la perspectiva y el evasiónismo del claroscuro, lo efectúa en un lugar de Madrid, y frente a sus horizontes, el pintor Diego Velázquez. Tal descubrimiento sucede aquí porque debiera ser aquí; Velázquez comprueba que la luz del Guadarrama y su vitalismo no distingue exteriores de interiores y que todo es, finalmente, paisaje dentro de esta imperativa transparencia.

Velázquez la respeta como tal hasta donde puede, humanamente, pintarla. Goya, menos respetuoso, la

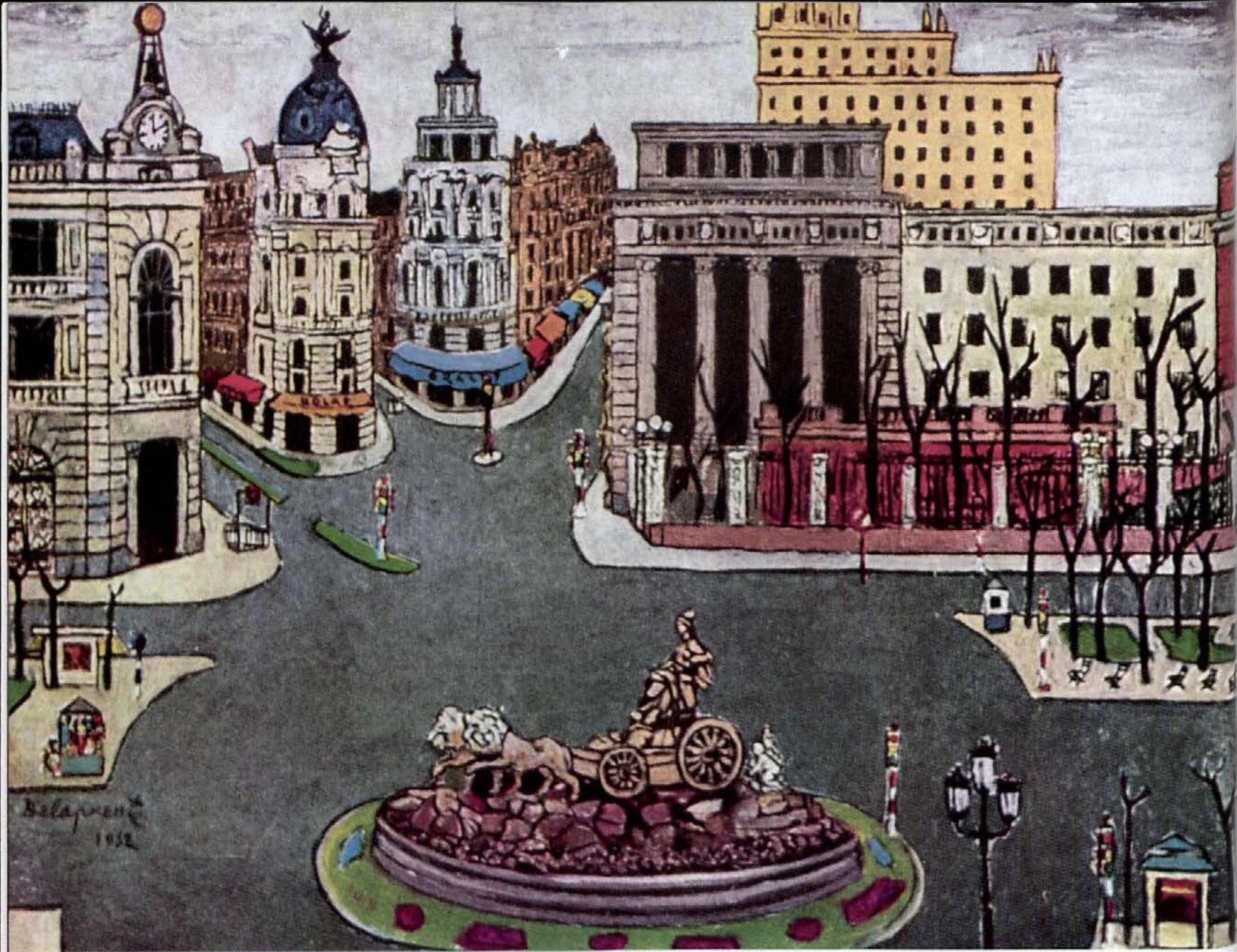


complica en lo goyesco, haciéndole actuar sombríamente o festivamente, aunque sin atreverse a supeditarla del todo a sus designios. El cuadro de la pradera de San Isidro parece de lo más textual dentro de la relativa textualidad que observaba Goya cuando pintaba un goya.

José Gutiérrez Solana, el norteño vecindado en Madrid, pinta escenarios madrileños y pueblo madrileño. Es igual; Solana dibuja el mundo exterior, pero sólo ve su mundo interno. No diferencia un puerto cantábrico de un suburbio vallecana, ni el Apocalipsis del

Carnaval. El valor comprobatorio de sus cuadros, respecto a planos de la capital, es menos efectivo como documento social que como documento patológico.

Aureliano de Berruete, Regoyos, *uloaga, la etapa vallecana de Benjamín Palencia y sus camaradas de la escuela de Madrid; la delicada visión de Eduardo Vicente, el cubismo solar de G. Manuel Díaz Caneja, muchas personalizaciones de Martínez Novillo, Redondela, García Ochoa, Francisco San José, Máximo de Pablo, Juan Guillermo, De la Puente, Alvaro Delgado, Carlos de Lara, tipificación de Fernando Santos



y Santos Viana, paisajistas del Retiro y Casa de Campo, dan continuidad al axioma solar que Madrid irradia, o por el que es irradiado.

T I E R R A

Componiendo un cuadro, traducida a color, la tierra viene a ser lo que quiere la luz. No importan apenas altitud, geología, encrespamiento o lisura, porque su aptitud y su inutilidad plasmables vienen por lo que reciben del día o de la noche. Una piedra preciosa deja de serlo en la penumbra; un vidrio de bisutería fascina bajo luces adecuadas.

Respecto a su base mineral, la ciudad madrileña,

en alrededores próximos y lejanías visibles, ofrecería las perspectivas caliginosas, los blancos áridos, el acortezado pálido del secano, marcado por escarchas y estiajes implacables. Tal paisaje, situado en otras latitudes bajo atmósferas sinuosas o empañadas, produciría una espectacularidad más bien dramática, con contrastes blanquecinos y grises subrayados por la maleza pobre. Los desmontes urbanos serían duros de ver en aquel caso, y su laminación infecunda sugeriría planos de la pintura expresionista centro-europea, que usaba estas decoraciones para divulgar su fobia frente a las grandes metrópolis.

Aquí no ocurre eso, porque interceden flúidos de origen celeste, una diafanidad suprema y una asepsia diurna que disipa supersticiones, traspasa grises y

encuentra en la aridez vértices in-sados, combustible para su acción y anchura sin obstáculos. Ocurre incluso que en parajes artificialmente irrigados, con sombras y ver-dura flagrante, el efecto resulta vul-garizado y forzado, aunque gane en clemencia. La paramera iniciada en la salida oriental de la ciudad, las extensiones rizadas, con cerros de coral al fondo, que suben hacia la Alcarria; los rastrojales y modela-do del campo que ondula hacia la sierra de Grados, ofrecen una ori-ginalidad, una conexión de arcilla y éter, mucho más autónomos y pe-netrantes que la de algunos arbo-lados madrileños de perentoria ar-tesanía.

Los pintores que ilustran esta teoría son los mismos que encon-traron el aire madrileño. La tierra montuna de los fondos velazqueños es poco más que luz densificada, luz estatuaria, cerro o soto nacido por un leve espesamiento del aire. Los horizontes bruñidos por la nie-ve, que pinta Berute, parecen ma-terializar, en cielo y geología, dos grandezas que se inspiran e imitan mutuamente.

A G U A

Sobre este particular hay poco que decir. El alma translúcida de la meseta debe muy poco a lluvias, ríos o hálitos oceánicos. Madrid re-presenta en Europa la capitalidad más tercamente adicta a tierra fir-me en que enraiza y de la que se circunda anchamente. Aquí nada es navegable, ni apenas derramable. Uno piensa que si la capital no se erigió más hacia dentro fue porque no existía enclave más interior en l Península, como no fuera cavan-do o ensanchando su perímetro. Ante ambas extravagancias, Madrid se limitó a un diálogo entre un ele-mento supremamente vaporoso y otro supremamente estable; el res-

to fue incluido, y sus reminiscencias fluviabiles tan coartadas que su río, eternamente naciente o eternamente agonizante, semeja estar aquí como alusión ironizante a todo cuanto moja.

El hecho resulta algo pasmoso, tratándose de lo que fue eje de océa-nos, cabeza de un imperio que no se encontró a gatas ni a caballo, y cuyo gobierno suponía contactos con el mar en primera instancia. Ante tal conveniencia, Madrid se encerró en el secano, interpuso montañas entre su reducto y la costa y pareció ensimismarse en un nirvana en-juto.

Vamos a dejarlo así, porque no hay otra opción. Tampoco la pintu-ra de la Corte dedica mucho tiempo a las aguas, cuya rareza, por otra parte, contribuye al esplendor de una atmósfera sin vaho y sin moños. Como vestigio de humedad sedentario, Aureliano de Berute ejecutó al-





gunas telas sobre remansos del Manzanares, y el charco irisado sugiere la paz de la tarde y el reflejo celeste, dentro de la ascética modestia del espejo.

F U E G O

Ignora el derecho de propiedad. No puede incautarse ni marcarse con señales típicas de región o de patria. No se han investigado aún las razas del fuego ni sus matizaciones según origen o procedencia. Es el elemento nómada, la energía cósmica que los siglos no han cambiado ni avecindado, y continúa su vagabundeo dirigido por el azar.

Nuestra ciudad carece de un fuego propio, aunque disponga de vientos y aromas de su exclusivo dominio.

Meditándolo mucho, se nos ha ocurrido simbolizar una combustión de índole privativamente madrileña con el cuadro goyesco de *Los fusilamientos*, a raíz de sucesos ocurridos cierto día de mayo. La iluminación de este episodio obedece a incandescencia más que a otra cosa, y la tensión, el retorcimiento, la caprichosidad figurativa de los que van a morir, emula vivamente el cuerpo de las llamas cuando se atiza una hoguera. Claro que en este cuadro no existe materia propiamente inflamable, ni ese desmonte de la Moncloa, con sombras de viviendas y torres detrás, es lugar apropiado para incendios. Aunque quién sabe, Goya lo vio así, y aunque Goya era parte interesada más que parte testimonial, su confesión tuvo esta sintaxis y su firma prefirió este texto.

R. D. F.

LA TRANSFORMACION DE MADRID DURANTE EL REINADO DE FELIPE II Y LA CREACION DE LAS PRIMERAS JUNTAS DE URBANISMO

Por AGUSTIN GOMEZ IGLESIAS

LA actual etapa referente a la evolución de las grandes ciudades contemporáneas no es, como pudiera pensarse, la ciudad moderna, o sea una versión ampliada de la ciudad tradicional, sino una forma diversa de asentamiento urbano: la metrópoli moderna (1). La evolución urbana de Madrid, gran metrópoli ya y con uno de los índices mundiales más altos de crecimiento, ha suscitado y suscita problemas enormes, tremendas dificultades a la Administración municipal y estatal, no en lo que al área metropolitana atañe —por más que aquí éstas no sean escasas en número ni insignificantes en calidad—, sino dentro del apretado núcleo urbano central.

I

Veamos algunos testimonios referidos a la época objeto de nuestra atención. Sobre cómo se construía en la Villa, Corte ya, dentro de la segunda mitad del XVI, cabe incluir una amarga queja, esclarecedora y de calidad, expresada nada menos que por Juan de Herrera, aposentador de Palacio a la sazón, en carta al secretario Mateo Vázquez (marzo de 1582), acerca de cuyo contenido volveremos:

«Es menester ir innobleciendo este pueblo de esta manera, porque cierto es cosa extraña con todo lo que se fabrica en él y gastan dineros en edificios, cuán poco luce y se echa de ver, y todo esto a costa de no aver fabricado con orden, ni en lugares que se acompañen unos con otros, sino tan desbaratado

todo que no ay tomalle tino; y convendría mucho, siendo su Magd. (Felipe II) servido, que las ruines casas, o choças por mejor decir, que ay dentro de lo principal de la Villa, que o los dueños las reedificasen o se las tomasen por lo que valen, no pudiendo ellos reedificar, que esto sufridero es hacerse. Por la pulçia y



buen gobierno, cosa es que en coyuntura podrá V. m. (*Mateo Vázquez*) tratallo con su Magd.» (2).

Recojamos ahora la apreciación coincidente de un ilustre urbanista actual acerca del desarrollo urbano del Madrid de la época imperial:

«... Se puede calificar de pueblerino, anárquico y profundamente individualista. En efecto, sorprende que en los años en que los colonizadores españoles fundaban Buenos Aires (1583), La Habana, Méjico y Lima, siguiendo la norma de los trazados rectangulares recomendados en las Leyes de Indias, la capital del Estado se extendiera según patrones medievales, sin las virtudes de la Edad Media. Delimitada la nueva cerca de la Villa, el trazado de las calles se efectuó a base de conservar los caminos existentes hacia las aldeas de la comarca y parcelar las fincas particulares según el capricho de los propietarios, de análoga manera a lo que últimamente se ha hecho en los suburbios» (3).

Estas son adveraciones de dos técnicos prestigiosos, representantes ambos, cada uno en su tiempo, del criterio oficial, que coinciden en el enjuiciamiento cualitativo de tal cuestión, bien que la amplitud cuantitativa de ésta sea muy diversa. Herrera nos dice: «En este estado nos hemos encontrado la Villa, así vamos construyendo ahora y hacen falta tales remedios para ordenar el caos urbano madrileño, a fin de acomodarlo en lo posible a su alto destino presente.» Bidagor, en cambio, enjuicia desde 1964 un período (1561-1860), concluso y completo, de la trayectoria histórica urbana de nuestra ciudad.

II

¿Cuáles fueron las causas determinantes de que un tan vasto intento constructivo, como lo fue la gran transformación acaecida a Madrid durante el reinado de Felipe II, lograra tan pobres resultados desde el punto de vista urbanístico? ¿Cabía haber hecho otra cosa, una ciudad nueva o al menos una planificación previa de lo que se avecinaba tras una discreta reforma de lo antiguo, o bien existió el deliberado propósito de conservar y ampliar lo existente dentro de límites moderadamente reducidos y abarcables? ¿Obró la imprevisión tradicional, se impusieron razones de índole política y social o bien faltó el dinero o la voluntad de aplicarlo a tal empresa?

Poco ha mi compañero y amigo Molina Campuzano ha tocado el tema en un denso y brillante artículo (4), infundiendo luz a esta cuestión histórica, compleja de suyo a causa del cúmulo de incidencias y detalles concomitantes, y confusa, además, dada la gran variedad de interpretaciones. Interesa recoger aquí algunas de sus atinadas observaciones antes de penetrar en el meollo de nuestro artículo, a fin de lograr

una más fácil y eficaz comprensión de su contenido.

A excepción del escarpe occidental—lugar utilizado siempre por moros y cristianos para fines estratégicos—, la topografía de Madrid, «tanto al Norte como al Este, era cómoda para una extensión de la ciudad, brindando excelentes posibilidades para alzar una hermosa ciudad nueva; pero no hubo propósito de crearla, ni siquiera una idea definida de su necesidad... Consecuencia de ello sería la falta no ya de una técnica, sino de una auténtica política urbanista...»

Con arreglo a la más atinada conjetura, Madrid contaba con unos tres mil inmuebles en 1561. La Villa se consideraba holgada, y a menudo había conocido estancias, más o menos prolongadas, de la Corte durante la Edad Media y comienzos de la Moderna. No se trataba entonces (1561) de una estancia transitoria más, sino de acoger dentro de su exiguo caserío una administración complicada; para subvenir la necesidad se acudió a una única e improvisada medida: la común de ceder al Real Aposento la mitad de las casas de la Villa (5). «Madrid quedó—así—materialmente ocupada por la Corte de Felipe II.»

La improvisación tenía la doble excusa de que la actividad de la Corte se consideraba al principio restringida y su misma instalación en la Villa se juzgaba, al menos teóricamente, provisional; mas asentada de hecho la Corte, la población creció a ritmo vertiginoso (6) y de manera espontánea, ya que ni se reformó moderadamente la parte antigua ni se había planeado previamente la que iba a surgir. Hemos dicho crecimiento espontáneo, mas no caprichoso ni anárquico, puesto que se adaptó a la topografía del solar, medida sencilla y afortunada en general; facilitó los desagües, favorecía el tránsito y era también barata—evitaba costosos desmontes y rellenos—y aun grata de ver además, ya que con la adaptación del caserío «a los perfiles de un terreno moderadamente movido se pudo contar con algunas agradables perspectivas interiores».

Por último, falta aún la respuesta a una de las más importantes interrogaciones arriba formuladas. ¿Quién sufragaba tan cuantiosos gastos? «... Propiamente no hubo una aportación de recursos nacionales, habiendo de pesar casi todo sobre la modesta hacienda municipal, nutrida con inapropiados arbitrios, las *sisas*. Para el pueblo madrileño la presencia de la Corte fue una carga que exigió el empleo de todas sus energías. Y, por otra parte, apenas dedujo de ello beneficios, cual en cierto modo ocurre también hoy, en que, honor aparte, el rango de capitalidad no constituye propiamente una prebenda para la mayoría de los madrileños. Su función con respecto al país no se definió claramente, ni, en consecuencia, como hubiese sido conveniente, le fue atribuida y delimitada con toda precisión. En realidad fue una ciudad «con Corte», una urbe casi como otra cualquiera, que cada

vez iría alcanzando las más desmedidas proporciones.»

Es justo reconocer que Felipe II se dio perfecta cuenta del angustioso estado financiero del Municipio madrileño así que éste se lo expuso; el remedio fue pronto y eficaz, y así surgieron las denominadas *sisas ordinarias* (1582), después prorrogadas por más tiempo y que, cronológicamente, fueron las primeras de la serie extendida a través de los años 1582-1679. Los Propios de la Villa no eran muchos, y, por añadidura, su administración a cargo de los mayordomos de Propios era muy deficiente en general, conforme he podido comprobar repetidas veces. Sin duda alguna, las fuentes principales de ingresos referentes a la hacienda municipal eran sus derechos y arbitrios, y entre ellos las sisas. Fueron muy antipáticas, tanto al menos como sus sucesores inmediatos los Derechos de Puertas.

Vale la pena reproducir en parte la provisión del Consejo de Felipe II (1582, enero, 31. Madrid) (7). La exposición de motivos aclara la precaria situación financiera concejil, y, además, se compendia la institución y el objeto de tan famosas rentas:

«Don Felipe por la gracia de Dios, Rey de Castilla... por parte de Vos el Concejo, Justicia y Regimiento de esta villa de Madrid, nos fue hecha relación que a causa de la merced, que os hemos hecho en residir en ella con la nuestra Corte, os habiades esforzado a gastar mucha suma de maravedís y empeñar los Propios y Hacienda, empleándola en nuestro servicio e beneficio de la nuestra Corte, así en la provisión y abastecimiento de ella, como en las obras públicas que por nuestra orden y mando se habían hecho y hacían, y las demás necesarias para el ornato, pulicía y limpieza... Y con estas coasiones esta... Villa había contraído muchas deudas y estaba muy necesitada e imposibilitada de seguir sus pleitos y proseguir las obras y reparar las fuentes y caminos y empedrar las calles. tenerlas limpias y abastecer de mantenimientos y acudir a otras muchas cosas tan urgentes y precisas en que había el gasto ordinario que era notorio para las que no sólo era necesario salir de la deuda en que estaba, sino fundarla y aumentarse algunos Propios, porque sin ellos no podía gobernarse bien ninguna República. mayormente la de esta dicha... Villa, que había venido en tan grande aumento por la dicha razón; y porque los mejores medios y arbitrios, con que de presente se podía desempeñar con más facilidad, era imponiéndose en los mantenimientos, que en ella se vendiesen en más bajos precios, nos fue suplicado os mandásemos dar licencia para ello... Y Nos tuvimoslo por bien, por lo cual nos damos licencia y facultad para que por todo este año de quinientos ochenta y dos podáis echar y echéis por sisa en cada azumbre de vino que esta Villa se vendiese por menudo los dos maravedís... que están impuestos para el edificio de las fuentes, y en el aceite sobre el remate y lo que está cargado de la

alcabala, podáis cargar hasta cinco maravedís por panilla y en cada libra de tocino dos maravedís. Y en cada libra de anguilas, peces, truchas, carpas, brujete, tencas, sollas, salmón, sábalo, congrio, merluzas, aguja, paladar, lampreas, mero, besugos, doradilla, ostras, lenguados, ajedias, o en cualquier otro género de pescado fresco o en escabeche, que en esta dicha Villa se vendiere por menudo, dos maravedís. (*Se cargaban otros dos maravedís en los pescados salados, secos, remojados de mar y río, etc.*) ... Para que... podáis desempeñar redimir, y quitar los censos... cada mes lo que alcanzare y no se gaste en otra cosa alguna...»

III

Las cortas nociones generales precedentes nos abren ahora vía libre para exponer los momentos cruciales relativos al desarrollo urbano del Madrid filipino, el pensamiento y las decisiones de aquel tremendo trabajador, metódico y ordenancista monarca, Felipe II, y los trabajos de la denominada *Junta de Policía, Limpieza, Ornato y Obras Públicas* (8), hoy denominada la primera *Junta de Urbanismo*—aceptada la palabra usual—, que en buena parte cambió el aspecto de la Villa. Las principales fuentes documentales que utilizaremos en rápido análisis, son dos, ambas ya publicadas y utilizadas en sus aspectos diversos por los señores González de Amezúa e Iñiguez Almech. A ellos deberá acudir quien desee una información más amplia (9). Nosotros destacaremos tan sólo aquello que interesa a nuestro propósito.

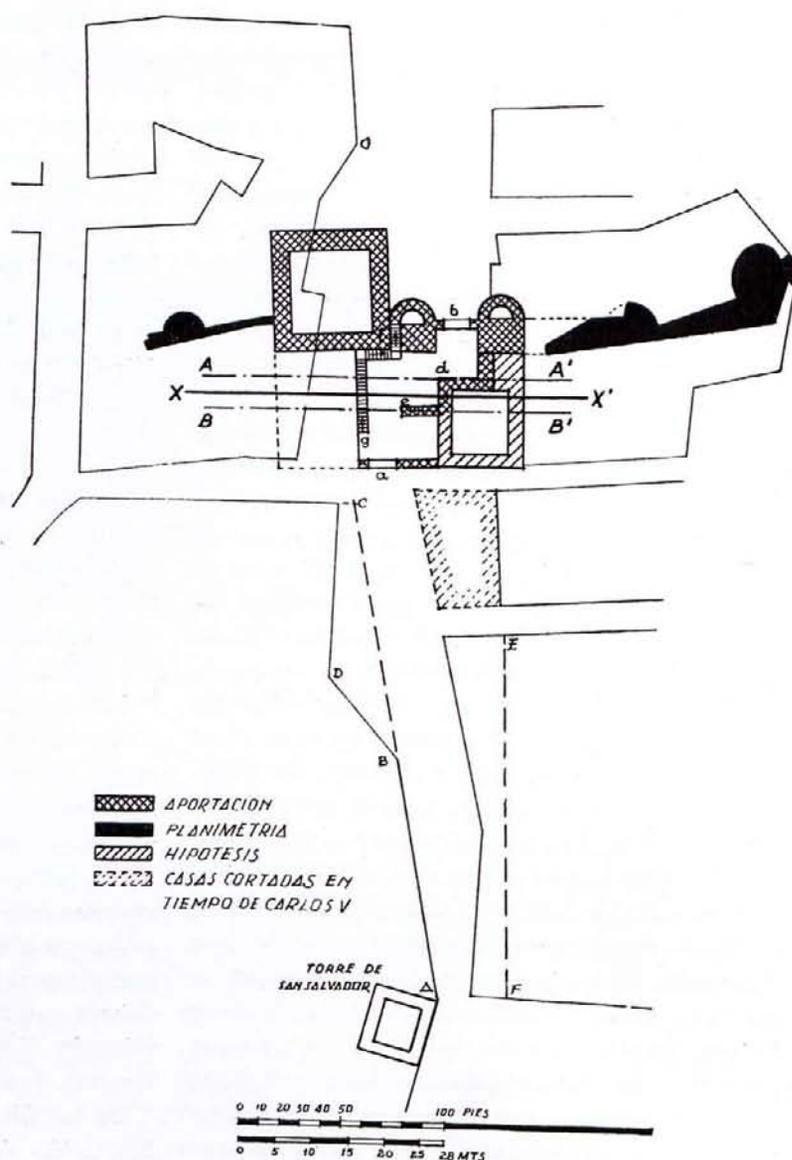
De los *Límites y Ordenanzas de 1667* importa la delimitación de Madrid, su finalidad y oculto sentido. Una provisión del Consejo de Castilla, dada en Madrid a 18 de septiembre de 1567, delimita la Villa, utilizando los linderos del año anterior (1566), en que «estuvo cerrada con puertas y cercada con casas y tapias» a causa de una epidemia. En la exposición de motivos del documento se alegan aquellos de índole económica, social y aun política; se labran muchas casas pequeñas alrededor de la Villa, gástanse en ello excesivos materiales (10) y se emplean numerosos oficiales; con ello «se disminuye el ennoblecimiento y ornato del pueblo», además de ser «apostento acomodado para personas y gentes vagabundas y de mal vivir y ocasión de cometerse y encubrirse muchos delitos». Y «porque somos informados que es buen y bastante sitio para población de esa Villa», se dispone y comunica al Concejo, a quien va dirigida la provisión real, que «de aquí adelante no se pueda hacer edificar [inmueble] alguno de nuevo, ni acabarse los que estuvieren comenzados, fuera de las partes y límites por donde la dicha villa de Madrid estuvo cerrada con puertas y cercada con tapias y casas el año pasado de 1566».

Los límites de tal cerca, debida a un hecho acciden-

tal y establecida oficialmente al año siguiente gracias a la provisión mencionada, enunciaban con detalle los lugares por donde transcurría. No todos las referencias son identificables, ya que se alude con frecuencia a inmuebles de propiedad particular; para abreviar y hacer la relación clara y comprensible para el lector, citamos los nombres actuales de las calles y asimismo los números y letras incluidas en la planta de Madrid hacia 1635, trazada por Molina Campuzano e intercalada en su utilísima obra *Planos de Madrid de los siglos XVII y XVIII* (11).

Arrancaba de la vieja muralla medieval, desde un punto situado al oeste de Puerta de Moros (núm. 3); utilizaba las edificaciones existentes, y tras un quiebro, bien perceptible en el trazado, se ceñía a la calle de Calatrava actual—de ascendencia medieval (12)—hasta llegar a la rección establecida Puerta de Toledo (letra *a*), que sustituía y servía a las anteriores Puerta de Moros y de San Francisco (*A*), correspondiente al antiguo arrabal. La tal Puerta de Toledo interrumpía la calle de su nombre precisamente en el punto de bifurcación entre las calles del Humilladero y Arganzuela. Desde allí continuaba hacia el Este, alcanzaba el viejo matadero de la Villa (13), situado entre la plazuela del Rastro y Embajadores, y desde aquí atravesaba la calle «que va a los yesares» (Embajadores actual), yendo a dar a Mesón de Paredes y al camino, hoy calle de Lavapiés, etcétera, y después a la calle de Atocha, donde se puso una Puerta, denominada de Antón Martín (*b*) o de Atocha, mencionada incidentalmente por Quintana, mas de localización exacta difícil, si bien dejaba fuera del recinto el hospital de Antón Martín, fundado en 1552.

El lado oriental se dirigía, casi en línea recta, a la Carrera de San Jerónimo, tras atravesar las calles de las Huertas y Prado. Ahora bien: la llegada a la mencionada Carrera de San Jerónimo tocaba la esquina de la casa que perteneció al capitán Juan Calderón —«la que por cierto fue luego del pintor Eugenio Caxes» (14)—, situada al comienzo de la manzana 218, entre las actuales calles de Echegaray y Ventura de la Vega. Desde allí modificaba su rumbo Norte tirando al Este, «a fin de englobar las edificaciones alzadas



Planta de la Puerta Vieja de Guadalajara.

allí con cierto avance respecto al caserío precedente», cerraba la calleja del Sordo (calle Zorrilla actual), atravesaba Cedaceros tras encerrar parte de tal calle, dejaba dentro del recinto la calle de Arlabán (antes de los Gitanos) y, tirando al Oeste, salía a la calle de Alcalá, «donde se atajó la calle y se hizo la Puerta del Sol, que está al presente».

La Puerta está señalada en la traza que adjuntamos con la letra *c*, y, efectivamente, en la documentación inmediatamente posterior a la provisión que analizamos aparece denominada Puerta de Alcalá, en competencia con la denominación más tradicional de Puerta del Sol; la titulación primera triunfa definitivamente «luego de dos traslados en los siglos XVII y XVIII hasta su emplazamiento actual» (15). Estaría situada en plena calle de Alcalá «al comienzo de su declive, entre las manzanas posteriores números 267 y 289», ya que había otra razón de peso: la de que la prolongada



PLANTA DE MADRID HACIA 1635
 CON LOS VIEJOS CAMINOS NATURALES MBS
 IMPORTANTES, Y LA INDICACION, APROXIMADA,
 DE LOS RECINTOS Y PERÍMETROS ANTERIORES.
 LOS PUNTEADOS INDICAN LOS TRAMOS QUE OFRECEN DIVAS.

- I ALCAZAR Y MVRALLS, DE LA
 ALMVDENA Y DE LA VILLA
- 1 ARCO DE SANTA MARÍA
 - 2 PVERTA DE LA VEGA
 - 3 PVERTA DE MOROS
 - 4 PVERTA CERRADA
 - 5 PVERTA DE GVADALAJARA
 - 6 PVERTA DE BALNADV

- II CERCA DEL ARRABAL
- A PVERTA DE S. FRANCISCO O LA LATINA
 - B PVERTA DE ATOCHA ?
 - C PVERTA DEL SOL
 - D POSTIGO DE SAN MARTÍN
 - E PVERTA DE STO. DOMINGO

- III CERCA DE 1566
- a PVERTA DE TOLEDO
 - b PVERTA DE ANTON MARTÍN - DE ATOCHA
 - c PVERTA DE ALCALÁ O DEL SOL
 - d PTA. DE SAN LUIS ?

- IV PERÍMETRO ALCANZADO POR
 LA POBLACION HACIA EL
 AÑO 1590
- 1° PVERTA DE TOLEDO
 - 2° PVERTA DE ATOCHA

R. Manzano dibujó.
 Madrid, Enero, 1959

vía interior, que partía de una supuesta Puerta de Atocha del Arrabal (letra B), acabaría en esta Puerta a través de las calles de la Cruz y Ancha de los Peligros (para entendernos, Sevilla actual).

El resto del itinerario es más claro: Angosta de los Peligros (la actual calle Peligros), Aduana, a salir a la calle de San Luis (luego Montera), donde se atajó el camino y se puso una Puerta (letra *d*, en la actual Red de San Luis); desde allí y a través de la denominada de Jacometrezo (incluida hoy en la Avenida de José Antonio casi en su totalidad) hasta la Puerta de Santo Domingo, «donde se cerraron todas las callejuelas que salían al campo»: Tres Cruces, Chinchilla, Alta del Carmen, Postigo de San Martín, etc.; la Puerta de Santo Domingo, señalada en el croquis con la letra E, se correspondía con aquella de la cerca del viejo Arrabal. Por último, desde esta última Puerta rodeaba el Olivar, que fue de las monjas de Santo Domingo (cuesta del mismo nombre), fuente de la Priora, hasta el Alcázar y Casa Real; luego a la Puerta de la Vega (final de la calle Mayor) y calle Nueva (hoy Segovia) hasta las cercanías de Puerta de Moros.

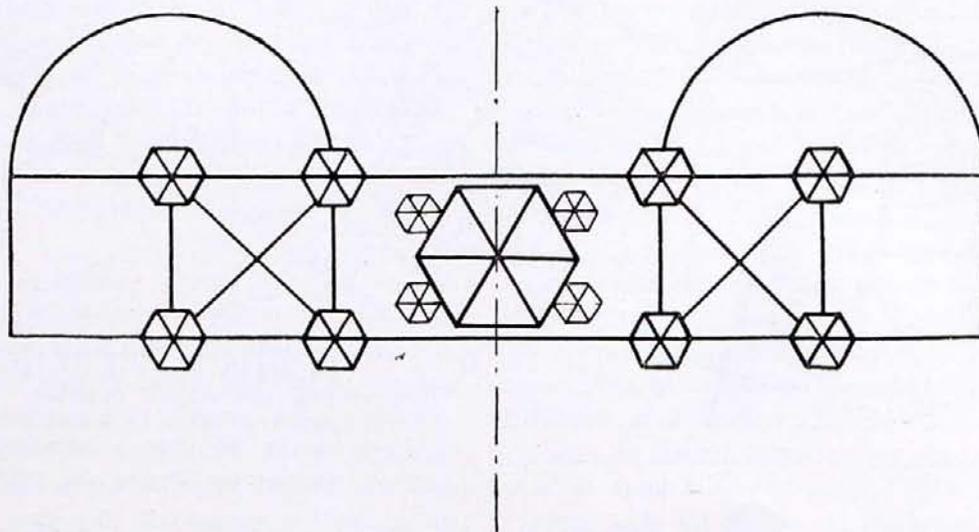
Los límites de Madrid, siempre tan debatidos y dudosos hasta llegar a la cerca de Felipe IV (irreprochablemente fijados por el valioso plano de Teixeira), quedan ahora, en 1567, bastante bien conocidos gracias al texto de esta provisión; por más que algunas miserables casas quedasen fuera—conforme pudimos comprobar recientemente (16)—, el alcance de la expansión de la Villa en esta época continuaba, «como vemos», la evolución del Arrabal madrileño en la Edad Media. Otra cualidad valiosa es la de que nos ha permitido averiguar la exacta situación de las Puertas de Toledo y de

Alcalá o del Sol, aparte de algunos datos más sobre la de Antón Martín o Atocha. Todas las cuales irían descendiendo posteriormente hasta alcanzar los lugares conocidos de todos.

¿Se cumplieron los designios del monarca? O sea, ¿se logró para la Corte el ornato apetecido construyendo con alguna dignidad, logro que suponía, además, la extensión del Real Aposento? Y, asimismo, ¿se alcanzó a contener la Villa dentro de ciertos límites? Es indudable que, a pesar de la parte dispositiva que especificaba las normas relativas a la construcción de inmuebles particulares, sobre todo aquella que disponía el número de aposentos (dos aposentos bajos más zaguán, y tres altos de trece pies de anchura, esto como mínimo), y a pesar de las sanciones y cláusulas conminatorias contenidas en la provisión del Consejo, la vigencia de ésta fue bien efímera a causa de la excesiva afluencia de gentes y de la modestia de la gran mayoría, que las hacía incapaces de sufragar tanto el mayor precio de los solares ubicados en el interior como de costearse las obligaciones impuestas por las nuevas ordenanzas.

Fue necesario acudir a otros estímulos, como la exención de la carga del aposento, a medidas severas contra las casas a la malicia y a las denominadas «composiciones», que allegaron recursos a la Hacienda pública. Sin embargo de ello, infiérase el resultado del texto relativo a la nota 8; el número representa la totalidad de las casas, a las que por ello se cobraba tercia parte. Todas ellas construidas dentro del reinado de Felipe II.

Respecto del oculto, o por mejor decir inconfesado, propósito de ésta y de las cercas sucesivas, es decir, el temor a desembocar en una ciudad demasiado gran-



Planta de la Puerta Nueva de Guadalajara.

de, había razones de toda índole que aconsejaban la limitación: sanitarias, de seguridad pública, de abastecimiento y del suministro de agua, así como la tendencia a no favorecer la inmigración, que ocasionaba el despoblamiento de otros lugares.

IV

Hasta el año 1590 no surge la *Junta de Policía*, creada por real cédula de Felipe II fechada en 6 de mayo de tal año. Ello no supone que con anterioridad Madrid hubiera estado regido tan sólo por su Concejo y la Sala de Alcaldes de Casa y Corte (17); aparte de la Sala, las intervenciones del Consejo de Castilla (18) eran frecuentes y obligadas, y a las veces, cuando se trataba de asuntos de gran importancia para la existencia de la Corte, las decisiones dimanaban del propio monarca, siempre rodeado de sus técnicos—Herrera y sus ayudantes—y bien asesorado por los miembros de su Junta de Obras y Bosques (19). Mas seguramente esto no bastaba a la ordenación y expansión de la ciudad, y a causa de ello don Felipe decidió crear el organismo mentado, cuyas facultades amplísimas y régimen autónomo originó frecuentes protestas del Concejo madrileño, que veía mermadas sus facultades.

Integraron al principio esta Comisión o Junta un miembro del Consejo Real, licenciado Jiménez Ortiz, muy ligado al monarca; Gaitán de Ayala, corregidor de la Villa, y dos regidores elegidos por el Concejo: Pedro Zapata y Gabriel de Galarza. Posteriormente (1592) la Junta se completa con la entrada de dos comisarios más, el licenciado Gudiel y el doctor Pareja de Peralta, alcaldes de Casa y Corte. La figura central de la Junta fue el licenciado Ortiz, no sólo debido a su calidad de presidente de ella, sino también por su dinamismo y valimiento ante el rey; sobre él recayó el peso del trabajo. Las reuniones ocurrían en su casa, a razón de tres semanales; se resolvían los asuntos con o sin previa consulta al monarca y a los técnicos, y el escribano del Concejo y también de la propia Junta, Francisco Martínez, redactaba unas actas tan escuetas que quedaban en simples notas.

Tal esquematismo, agravado por la pérdida del cuaderno que llevaba la Junta—fue un acuerdo de ella misma—a fin de registrar las consultas formuladas al monarca y sus correspondientes respuestas, nos dejan sin saber muchas cosas a propósito de su intervención y de otros aspectos relativos a los técnicos y sus trazas, muy rara vez citados. Sin embargo, la cédula real segunda, dirigida a J. Ortiz (1592, marzo), es bastante informativa acerca del carácter de tales preguntas y respuestas, y gracias a ella conocemos el tremendo endeudamiento contraído por la Villa debido a las obras

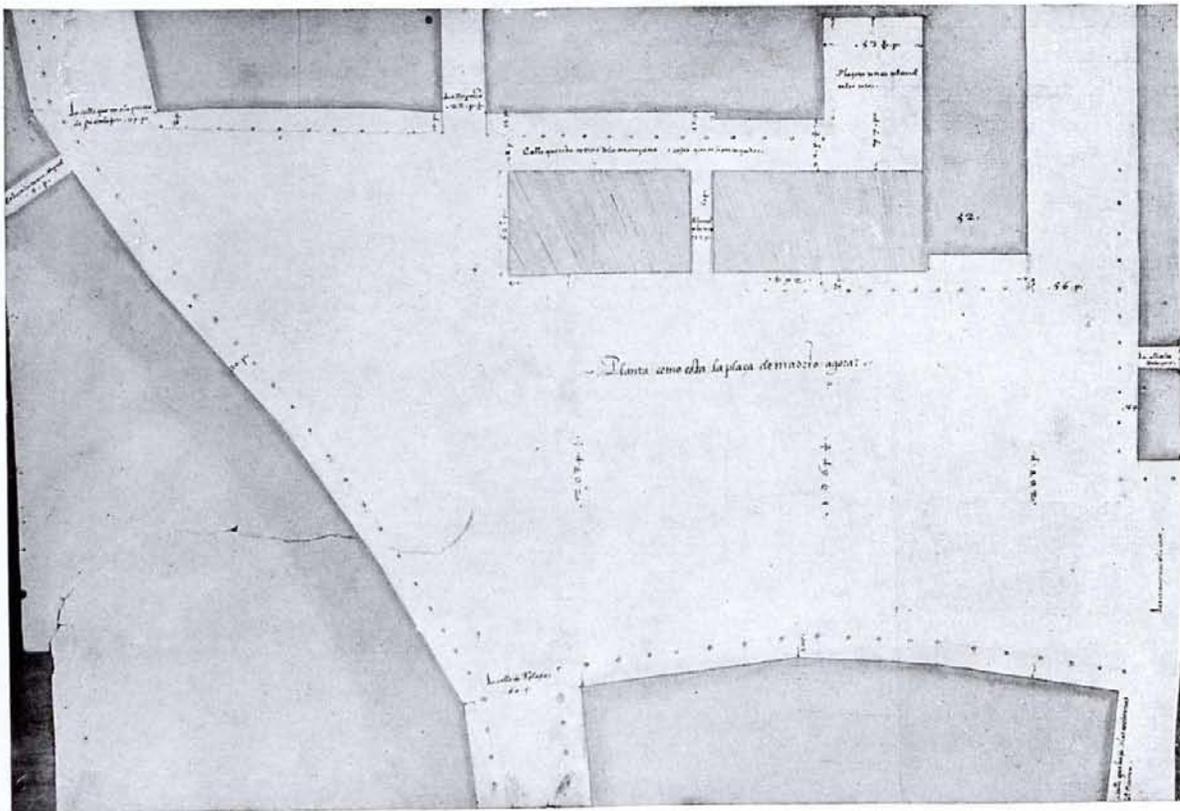
públicas «y para ensanchar la Plaza Mayor y la calle que llaman de Santa María, de que se deben muchos dineros y censos» (20). A pesar de todo, la labor de esta Comisión fue muy intensa, como sabemos por la escasa documentación conocida hasta ahora, manejada y completada por el señor Iñiguez Almech con sus interesantes hallazgos en los archivos de Valencia de Don Juan, de Zabálburu y el British Museum (2).

Respecto a las realizaciones de la Junta, nos fijaremos únicamente en las más sobresalientes, porque también se ocupó de labores menudas: abastos, limpieza, reglamentación de oficios, construcciones de fuentes y lavaderos, junto a tareas de más enjundia. Entre todas ellas destacan los asuntos de índole netamente cortesana, sobre todo la cuestión de los accesos al Palacio Real y la apertura de la Plaza Mayor.

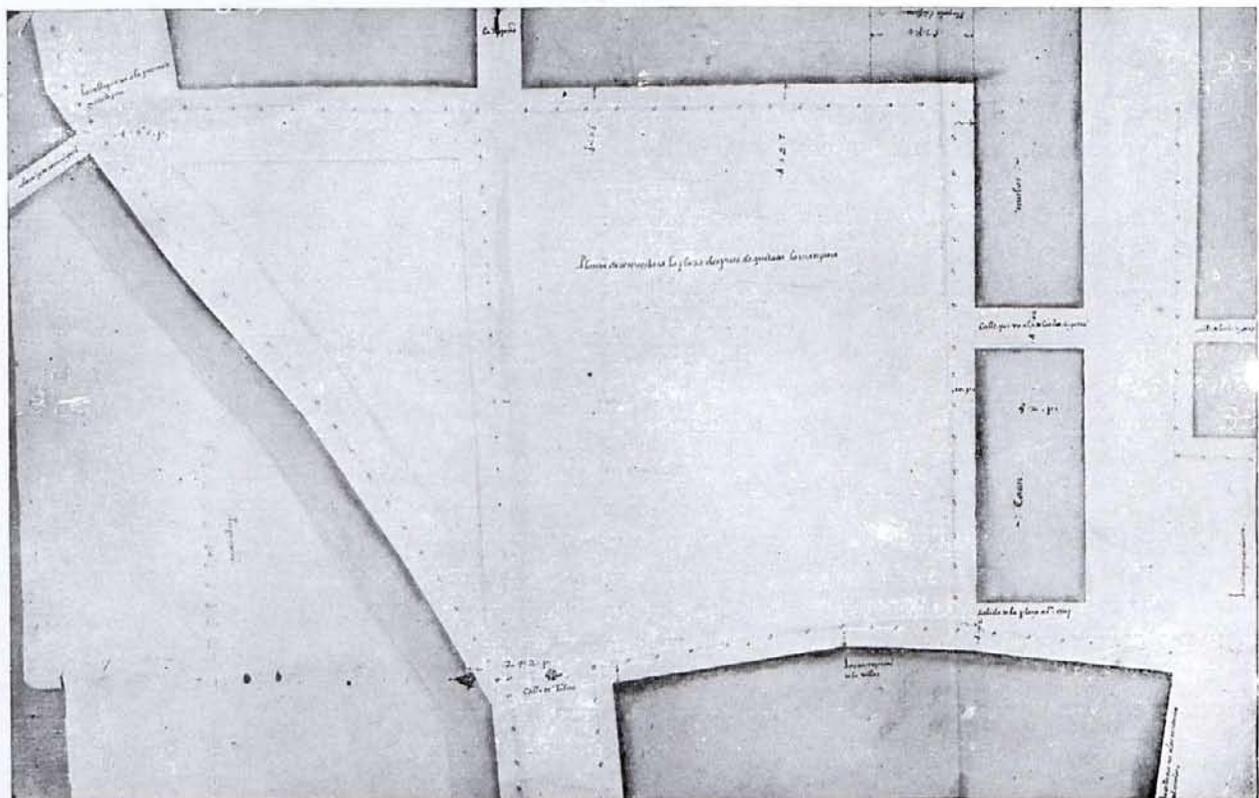
El Alcázar medieval había sido ya ampliado y acondicionado por Carlos I; en las denominadas Vistas de Viena cabe contemplar la fachada de Covarrubias, con su escudo y águila imperial, enmarcada entre las dos grandes torres cuadradas del lado Sur (21). Para facilitar el paso de carruajes a través de parte de la actual calle Mayor, el propio emperador, que gustaba de la Villa y su Alcázar, mandó ensanchar la vieja Puerta de Guadalajara—la principal de recinto amurallado—, ya que no había conseguido derribarla (22); con idéntica finalidad se cortan unas casas y se adecenta la calle.

Durante el reinado de Felipe II continúa la transformación de la calle Mayor: se nivela y ensancha la calle y se sustituyen sus postes de madera por otros de piedra, conforme todo ello a las actuaciones de la Junta, que en lo que a la última disposición atañe había ordenado (pregón de 1591, enero) la sustitución «en todos los portales de la plaza y calle Mayor, calles de Toledo y Atocha y los demás de esta Villa» (23). Y sobre todo se derriba la Puerta de Guadalajara, la Nueva, cuya efímera vida apenas llegó al medio siglo (24). La calle alcanzó así la Puerta del Sol del Arrabal, concibiéndose sus antiguas partes, Almudena y Platerías, como una sola calle y unificando también su denominación.

Antes de pasar adelante conviene ahora aprovechar la excelente ocasión que se nos ofrece, a fin de informar a nuestros gentiles lectores acerca de la intervención personalísima de Felipe II, aludida al comienzo de este capítulo, así como de su trato y relaciones con los técnicos y la Junta; al propio tiempo, la mención de una fecha servirá para datar aproximadamente la desaparición de la Puerta Nueva de Guadalajara. En efecto, cuando Francisco de Mora—antiguo ayudante y a la sazón sucesor de Juan de Herrera en todo (25)—envía a la Junta de Policía (1597, julio) la planta de la Puerta de Guadalajara, mandada ejecutar por Felipe II, ya no se recoge físicamente la Puerta, cuyo recuerdo perdura en el nombre dado al lugar.



*Planta de la Plaza Mayor o del Arrabal, en el año 1581.
(Archivo de Zabálburu.)*



*Primer proyecto de reforma de la Plaza Mayor, trazado
en 1581. (Archivo de Zabálburu.)*



Madrid hacia 1565

Ayuntamiento de Madrid



Madrid hacia 1565

Ayuntamiento de Madrid

Pues bien, hay un precioso autógrafo del propio Francisco de Mora en el mismo expediente que merece la transcripción porque ilustra perfectamente lo arriba prometido:

«El otro día envié a v. md. la traça para el reparo de Vaçial Madrid, agora envío a v. md. la de la puerta de Guadalajara, que en la Junta se cometiò la viese v. md. con la Nueva, que Su Magestad a mandado haçer, y en ella va su parecer; y me a mandado escrevir a v. md. que, pues le está cometido ver esto, lo vea conforme la dicha traça y informe de su parecer en la Junta y se le avise (*al Monarca*) lo que pareçiere.

Ya an avisado que se empiedre la calle (*ilegible*); su Magestad manda dar priesa a lo del paredón de la Priora y a la delantero... porque... querría, cuando fuese, hallar compuesto todo aquello. Guarde nuestro Señor...—De San Lorenzo el Real, 18 de julio 1597.—Francisco de Mora (*rubricado*).»

Finalmente y al margen de la actuación de la Junta, bueno será añadir que las restantes puertas de la vieja medina musulmana y villa cristiana desaparecen igualmente dentro del siglo XVI; surgen así plazuelas que conservan los antiguos nombres, como Puerta Cerrada y Puerta de Moros, así como la Puerta del Sol, ya en el Arrabal, que fue derribada hacia el año 1570.

Mas el acceso oriental al Alcázar era asunto de fácil solución, puesto que por el lado Este no había obstáculos naturales insalvables, o al menos difíciles de vencer. La gran dificultad se hallaba al costado oeste, cuya aspereza—tan útil antaño desde el punto de vista militar—dificultaba cualquier trazado de entrada a la ciudad y al Alcázar. La única existente, denominada Puerta de la Alvega—luego Vega—, enclavada al final de la calle Mayor, al comienzo de la empinada cuesta, era de uso muy restringido. Por otra parte, el viejo puente montañés, y dirigidos al corregidor Martín Espinosa (1571-1579). Ambos escritos, nivelación y una carta revelan la longitud de la calle, así como el tremendo desnivel de sus tramos; en cuanto al trazado, Barreda informa, entre otros pormenores, al corregidor Espinosa acerca del trayecto más directo, llano y menos costoso para alcanzar Puerta Cerrada, añadiendo «y en fin es toda una calle»; pero si continuase a la plazuela de Puñonrostro, derribaríanse muchas casas «y por remate la torre de Coalla», aparte de suponer una subida muy fuerte.

Una vez establecida la Junta, la continuación de las obras de la calle de Segovia fue su primera preocupación; ella y la ordenación de la Plaza Mayor llegaron a ser objeto de los más repetidos acuerdos, obedeciendo, sin duda, a las instrucciones directas del monarca. Mas, a pesar de todo el interés y de las providencias tomadas por la Junta, en agosto de 1592, cuando se conclu-

yó el pilón y la fuente de la calle de Segovia—junto a la posterior Casa de la Moneda—, la calle y la puerta estaban ya en funciones; pero las dudas seguían. Fue éste quizá el único asunto en que triunfó el criterio del Concejo (la solución fácil aludida por Barreda), que de Segovia, al que servía—bien visible en las Vistas de Viena (21)—, valía también para muy poco; las reparaciones originadas por los estragos de las avenidas habían sido frecuentes durante el siglo XVI, como asimismo el aderezo de la abrupta cuesta. El propio Felipe II se ocupa de la situación en sus cartas, y sobre todo en la exposición de motivos contenida en su provisión (1579, enero) que encabeza el expediente de construcción de la *Puente real Nueva*, situada aguas abajo de la anterior; el puente fue utilizado ya para la entrada en Madrid del monarca, ocurrida el 28 de marzo de 1583 (26).

Las obras correspondientes a la apertura de la calle Nueva Grande—difícil, pero acertada solución—debieron comenzar simultáneamente a las del Puente de Segovia. La reciente documentación aportada por el tan citado señor Iñiguez nos da cuenta de las vacilaciones surgidas en el trazado alto de la calle, dudas que tardan en resolverse y malogran el final de una obra acometida con grandes alientos. Bien que ignoremos al tracista y primer constructor, si se conoce ahora el origen de las vacilaciones aludidas a través de los escritos redactados por un señor Barreda, arquitecto «para algo le llevaba la ventaja de diez años de forcejeo, largas y marrullerías en el asunto». Era difícil o imposible poder con los intereses particulares, que se negaban a la expropiación.

La apertura de la calle de Segovia permitió la comunicación con Palacio a través de la calle del Arco de Santa María, actual Sacramento. Por cierto que el montañés Barreda cuenta en su carta «cómo niveló desde las caballerizas hasta la calle Nueva». En efecto, el amplio e irregular Campo del Rey medieval comienza a ordenarse hacia esta época; el alargado edificio destinado a la Real Armería fue mandado construir por Felipe II. Los enlaces se completaron con otra vía importante, la calle de Toledo (había alcanzado la plaza del Arrabal en 1532), y asimismo con la calle de Atocha, cuya puesta a punto definitiva se produjo también dentro del siglo XVI; ambas alcanzaban la Puerta de Guadalajara, el más importante nudo de comunicaciones, a través de la plaza del Arrabal. El lado Norte no ofrecía dificultades, dada la topografía del terreno y la escasa densidad del caserío.

Falta, finalmente, hablar de la última parte de la reforma, o sea la ordenación de la Plaza Mayor, tema predilecto de la Junta, según ya hemos indicado al tratar de la calle de Segovia; más en esta empresa se partió de orígenes humildes y se remató dentro de proporciones grandiosas. La antigua plaza del Arrabal o de la Leña se había ido formando en la parte del

descampado, situada extramuros de la Puerta de Guadalajara, lugar donde antes estaban las casas y lagunas de Luján. La agrupación del caserío había levantado una plaza irregular, de buena situación céntrica y con facilidad de acceso. Como tantas otras plazas principales españolas, el nombre Plaza Mayor alterna —ya dentro del siglo XV— primero y triunfa después sobre las otras denominaciones mentadas; también, al igual que otras plazas mayores españolas, su destino es el mismo: soportales levantados con postes de madera y colmados de tiendas, puestos y bodegones; el mercado de pan, pescados y carne se establece allí, al menos desde 1488 (fecha de la provisión del Consejo de Castilla que lo autoriza) hasta que el Concejo empieza la construcción de las casas de Carnicería y Panadería; y por último tenía toril para fiestas.

Ahora bien, ¿cómo era y qué forma tenía la plaza en esta época? Gracias a los dos planos aquí incluidos, podemos darnos idea de su irregularidad, sin más que contemplarlos. La planta primera (núm. 4) ofrecía un lado Este recto, aunque sin cerrar hacia la parte del arrabal de Santa Cruz; al Oeste seguía la trayectoria sesgada de la Cava de San Miguel, antiguo foso de la muralla; y al Norte la famosa manzana de casas destruía su regularidad y obstaculizaba la contemplación de los festejos públicos, cuyo escenario era la plaza (27).

Felipe II desea darle dignidad, a fin de adaptarla a su doble destino de mercado y escenario de fiestas cortesanas. El corregidor Luis Gaitán de Ayala (1579-1591 al menos), miembro luego de la Junta, intenta la empresa y el primer proyecto se traza el año 1581. Vemos que el proyecto suprimía la manzana de casas de la discordia, la calle que estaba detrás, y la plazuela pequeña situada después del corral de los toros. Era un proyecto pobre—obligado quizás por la débil economía del Concejo—que medio regularizaba los lados del cuadrilátero.

Así llega el proyecto a manos de Juan de Herrera, a quien no satisface la traza anterior y cuyo pensamiento, registrado al comienzo de este artículo, lo provocó esta ocasión. Las trazas suyas no se conocen bien; sin duda serían las mismas luego desarrolladas por su discípulo predilecto Francisco de Mora. El asentimiento de Felipe II al proyecto de Herrera—nada quería que se hiciera sin el parecer de su maestro mayor—debió ser caluroso, ya que le entraron las prisas e impacencias consabidas para la ejecución. Lo sabemos por una carta de su secretario Vázquez a Giménez Ortiz. En la parte que transcribimos se informa del arbitrio ideado por Herrera para el pago de las obras:

«Para que su Magd. entienda la ocasión porque no se comience a derribar la manzana de la plaza, y el estado en que esta, envío con esta tasación que se a hecho de las casas que se han de derribar y del beneficio que reciben los que estan detras de ellas, que

han de salir a la plaza, y los suelos que se han de edificar en la plaza de Sta. Cruz, que si se venden como estan tasados, saldra la cuenta casi al justo, sin que la Villa ponga nada de su casa. Ponerse a luego en execucion, y como se fuere cobrando dinero de los que reciben beneficio, y de los suelos que se vendieren, se irán pagando y derribando las casas, porque no es justo que nadie reciba agravio. Yo creo alguno de los dueños querrian suelos, y con estos se podrá cumplir presto, y con los demás no, hasta que los suelos se vendan.

Acabada la obra será cosa de ver, porque la plaza quedará muy buena, y lo que se edificase en la Sta. Cruz también, y en la brevedad se terna cuidado, cumpliendo con lo que es justo.»

La intervención de Juan de Herrera despertó la actividad de las obras y la de la Junta, ocupada en derribos, expropiaciones, ventas de solares y en la ordenación de los puestos de la Plaza; los Sillero, Antonio, (después alarifes de la Villa), emprenden las obras de la Carnicería y Diego se encarga de la obra de la Panadería. Nótase, en fin, que el proyecto de Herrera y las obras «estaban vivos desde antes de junio de 1590».

Mas el grandioso remate ocurrió en el reinado siguiente. Junto con el puente de Segovia, la Plaza Mayor fue la más sobresaliente edificación pública de la época, aparte, claro está, del Palacio Real.

V

Para darnos idea del considerable incremento del caserío logrado durante el reinado de Felipe II, sería inapreciable conocer los resultados de aquel lacónico acuerdo de la Junta de 12 de abril de 1592: «que se vea lo que toca a lo de los límites que su Mgd. a mandado poner en contorno desta Villa y el estado en que está». Sin embargo basta a darnosla aproximada, la contemplación del contorno de 1590, trazado por el Sr. M. Campuzano, siguiendo la curiosa información de *Pedro Tamayo, de la Guardia de a pie de Su Magestad* (28). Aquí sentaremos los jalones indispensables para su buen entendimiento.

Por el Sur la Puerta de Toledo (I') había descendido, dentro de la calle de su nombre, a la altura de la actual del Capitán Martínez Salazar; la Puerta de Atocha (I'') había bajado aún más, si bien no alcanzaba el emplazamiento definitivo señalado en los planos posteriores (De Wit, etc.) en los que aparece a trasmano el Hospital General, construido en 1563. Al costado oriental el caserío seguía por las calles de Fúcar, de Jesús y del Duque de Medinaceli, atravesaba la Carrera de San Jerónimo y llegaba a la calle de Alcalá a través de Marqués de Cubas; al norte de Alcalá continuaba a espaldas del recién fundado convento de

San Hermenegildo (1586. La actual parroquia de San José fue templo suyo) y calle de Barbieri o quizás la paralela de la Libertad. Y por el Norte, a partir del final de la calle de la Libertad, cruzaba la de Hortaleza y Fuencarral a través de Gravina y Farmacia; seguía por el paraje, donde luego se alzó la iglesia de San Ildefonso y Molino de Viento, bajando a la calle del Pez y actual de los Reyes, cuyo final se «ceñía al curso seguido por el arroyo de Leganitos, vaguada que después continuaba, limitando al Oeste el casco de la población hasta encontrar los terrenos sin edificar situados al norte del Real Palacio».

Así, antes de acabar el reinado (faltaban aún ocho años), Madrid había casi duplicado la extensión de 1567, expuesta en el apéndice III.

Tan intensa empresa trascendió a muy diversos aspectos de la vida social y económica, pero sólo deseo destacar uno de sus efectos, que es-timo interesante para la historia económica del reinado. La misma Provisión del Consejo de Castilla (79), que concede licencia y facultad a la Villa para derribar las casas de la manzana y dar a censo y venta sitios y solares en la plaza y mercado de Santa Cruz, pone también remedio, a instancias del alarmado Concejo, a la subida y especulación de los materiales de la construcción: «... los an subido y suben cada día, los encubren y ocultan y los que traen no son de la calidad que deben ser; que es en mucho daño y perjuicio de la república desta dicha Villa y en mucho menoscabo y ruina de los edeficios...».

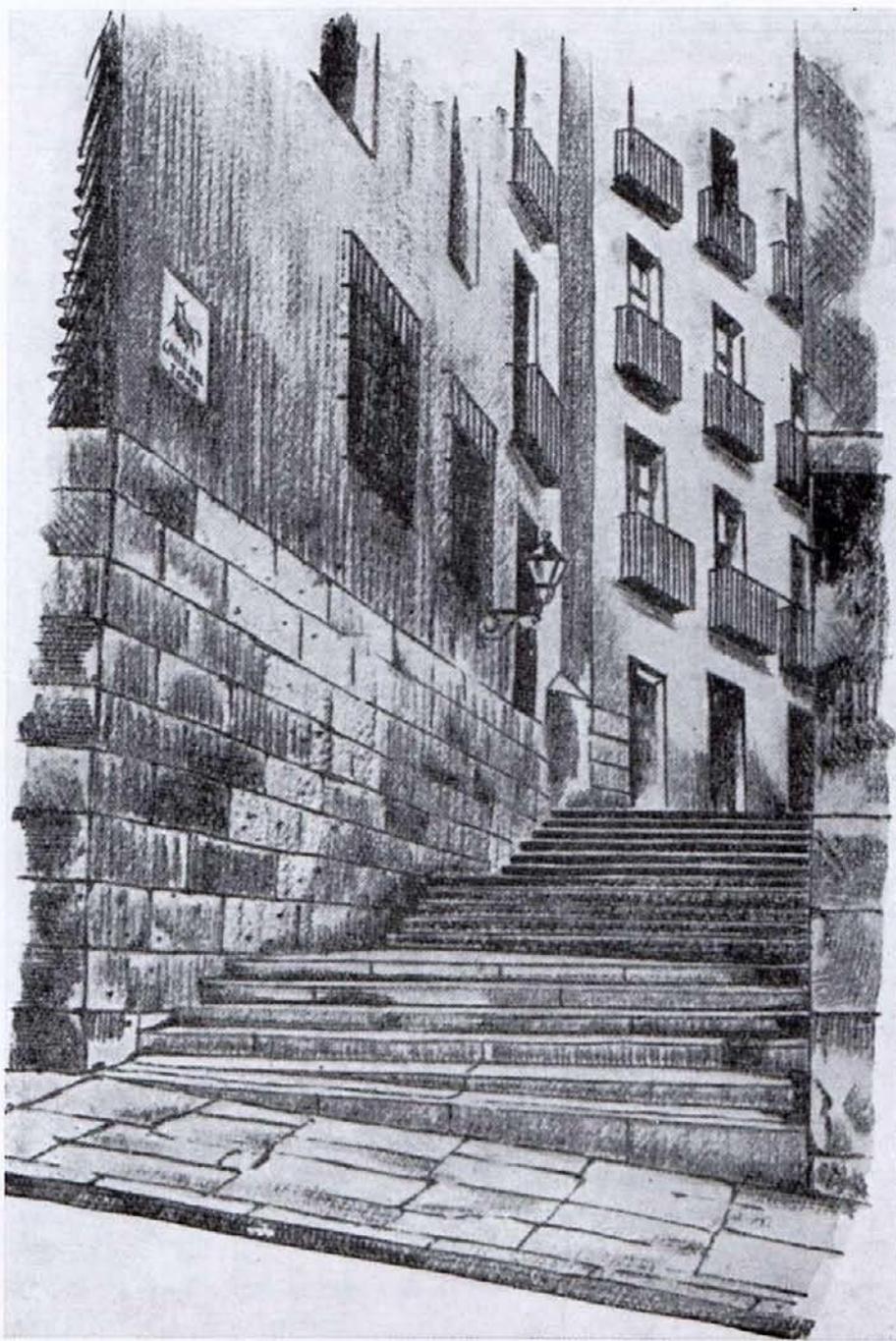
Se invoca después el ornato de la Villa y la vivienda de los vecinos.

Aplicase el remedio consabido, tasar los materiales. La cotización más alta corresponde a los meses de marzo a diciembre; y la más baja a los meses restantes, que la provisión titula «los otros seis meses del verano»:

«... entre tanto que otra cosa se provea no se puede vender ni se venda en esta Villa... la piedra que llaman de açera que se trae de Caramanchel más de a cuatro reales y medio el cargo de cuarenta arrobas... del lugar de Vallecas y otros de la Jurisdicción

y comarca desta Villa de Madrid no pase de cinco reales el cargo de dicho peso; y lo que no fuere de açera... de Caramanchel no pueda venderse a más de cuatro reales el cargo y la de los otros lugares a cuatro reales y medio la piedra que llaman de cabeça de perro para empedrar...»

El cahiz de cal a veinte y veintidós reales, el de yeso de doce fanegas a dieciséis y catorce; ambos habían de venderse «por medida colmada igual y cuadrada, tan ancha de arriba como de abajo y sellada y marcada conforme a las ordenanzas de esta Villa»; la medida debía traerla el vendedor... «Los



Calle del Toro.

que hicieren ladrillos no lo pueden hacer ni hagan si no fuere con gredillas selladas con el sello de esta Villa y que en llegando a romper el dicho sello no usen más dellas y lo labren y hagan con otras gredillas nuevas selladas como dicho es». El millar del ladrillo, la mitad pardo y la mitad colorado, no podía subir de sesenta y cincuenta reales, según las épocas del año mentadas.

Hemos llegado al final. Corto artículo para asunto tan amplio; no cabía hacer aquí otra cosa, sino recoger las líneas generales.

AGUSTÍN GOMEZ IGLESIAS

NOTAS

(1) H. Blumenfeld ofrece una síntesis excelente a propósito de la metrópoli moderna y sus aspectos esenciales en *Scientific American, Cities*; vers. española publicada por Alianza Editorial, Madrid, 1967, págs. 57-76.

(2) Testimonio inédito, recogido por F. Iñiguez Almech en su artículo *Herrera y las reformas en el Madrid de Felipe II*, RBAM del Ayuntamiento de Madrid, T. XIX (1950), pág. 33.

(3) P. Bidagor Lasarte, *El desarrollo urbanístico de Madrid*, incluido en *Madrid 1964*, publicado por el I. de Estudios de Administración Local. Págs. 82-83.

(4) MADRID BAJO LOS AUSTRIAS, Ministerio de Comercio, Servicio de Estudios; número 402 (1967), págs. 51-64.

(5) Díez Canseco, *Alegación Fiscal...* (1740 ó 41); cit. por el propio M. C., *Planos de Madrid, s. XVII y XVIII*, págs. 121 y 123. La reglamentación de la Regalía del Aposento fue posteriormente llevada a cabo por Felipe II, que fue su verdadero fundador.

(6) De las *Visitas y Consulta* (1618), del magistrado Corral, se deducen unas 5.000 casas construidas dentro del reinado de Felipe II. Bien que se tratara de casas de pobre aspecto, las denominadas *casas a la malicia*, el esfuerzo constructivo fue inmenso, sin comparación posible con el de los otros monarcas de la dinastía austriaca y borbónica. Véase Iñiguez Almech, *art. cit.* en la nota 2 y M. C. *Planos*, pág. 149.

(7) Apenas es conocida. La publicó Domingo Palacio en su útil *Manual*, 1875, págs. 465-467.

(8) Tal es el título que figura en la cubierta en pergamino (41,5 x 30,5 mm.), que protege el cuaderno (14 fols., uno de ellos en blanco), cuyo contenido recoge dos cédulas de Felipe II y los acuerdos de la Junta desde 1590 a 1593.—Signatura 1-1-54.

La otra pieza posee la signatura 1-1-48 del ASA y es un manuscrito mutilado, donde se asientan las licencias que se dan para labrar, por la virtud de la provisión de S. M. dada cerca de los límites, de las labores de casas que en esta Villa de Madrid se hacen. Termina al fol. 87 con un asiento de junio, 1570.

(9) González de Amezúa, Agustín, *las primeras ordenanzas de la Villa y Corte de Madrid*; vol. III (1926), págs. 401-429 de la Revista de la BA y Museo municipales. *El Banco de Policía de 1591...*; vol. X, págs. 141-179 de la misma Revista. Sobre todo en este último se cita y repasa la abundante bibliografía libraria descrita en la *Bibliografía Madrileña* de Pérez Pastor.

Iñiguez Almech, Francisco, *Límites y Ordenanzas de 1567 para la Villa de Madrid*, vol. XXIV (1965), págs. 3-38 también de la revista citada. Y Juan de Herrera y *Las Reformas en el Madrid de Felipe II*, vol. XIX (1950), págs. 3-108 de la misma revista.

(10) De las ordenanzas de 1567 y de las más amplias de 1591, ya nos ocupamos, muy someramente en alguno de sus aspectos en el número anterior XX-XXI de VILLA DE MADRID.

Una regulación de precios referentes a los materiales de construcción, ocurrió más tarde; véase.

(11) Encarte entre las págs. 62 y 63.

(12) Véase sobre ella mi artículo sobre la *Dehesa de Arganzuela* en el número 19, pág. 53 de VILLA DE MADRID.

(13) La localización exacta se debe al tan citado M. C.; ocupaba la parte alta de lo que después fue manzana 72.

Quintana *Historia*, ed. 1629, fol. 353 v.

(14) M. C. *Planos*, pág. 57, nota c.

(15) Iñiguez, *art. cit.* en n. 9, pág. 27.

(16) Véase nuestro artículo, *La Calle de Hortaleza*, en VILLA DE MADRID, pág. 4.

(17) Era una de las secciones del Consejo de Castilla. Actuó con acierto y eficacia y buena prueba de ello fue el *Pregón general para la buena gobernación de esta Corte* (1585).

(18) Por ej., la provisión examinada en el cap. III disponía que no se podía dar licencia de construcción sin que la «Justicia e diputados del Concejo lo traten con uno de los del nuestro Consejo, que para esto fuere nombrado».

(19) Seguimos en este capítulo al señor Iñiguez, *art. cit.* en la número 2.

(20) La deuda total ascendía a 500.000 ducados. Felipe II propone remedios y termina: «Sacando ansimismo cada un año de lo que procediese de la sisa de la carne, los diez mil ducados que por cédula mía están mandados librar para las obras, ornato y pulicia de la Villa.»

(21) La reproducción más lograda y clara en mi libro *La E. Media en Madrid*, (1962); encarte entre las págs. 30 y 31. La reproducimos aquí porque es la única representación gráfica del Madrid de Felipe II antes del comienzo de las reformas.

(22) La situación de esta puerta y su torre ocupaba el espacio de la calle Mayor, comprendido entre la calle de los Milanés y la Plaza de San Miguel. La información sobre ambas puertas, así como las dos plantas, que damos aquí, figuran en mi art. *Las puertas Vieja y Nueva de Guadalajara...*, en RBAM del Ayuntamiento de Madrid, vol. XX, 1951. La actitud de Carlos I y de Felipe II a propósito de la supresión de la Puerta es perfectamente comprensible, puesto que si por aquella calle Mayor apenas podían pasar dos carretas, mucho menos podrían hacerlo aquellas carrozas a la etiqueta borgoñona, que el emperador introduce profusamente.

(23) Dentro de la calle Mayor los tuvieron, al menos, la iglesia de San Salvador, Platerías y en el trozo de la calle, situado detrás de la Plaza Mayor; los dos últimos duraron casi hasta nuestros días.

(24) Sería pueril atribuir la desaparición de la Puerta al incendio ocasional ocurrido en septiembre de 1582, que causó algún estrago, ya que la estructura era de piedra y argamasa. Felipe II aprovechó la circunstancia dando largas a los proyectos del Concejo a propósito de su reconstrucción. La carta a sus hijas (1582-septiembre), inserta en el art. cit. en la n. 22, es dirimente.

(25) Como maestro mayor de las obras reales y también en su calidad de «maestro mayor de las obras que se hiciesen en esta Villa por orden de la Junta», según acuerdo de ella (1592, junio).

(26) Véase Fernández Casado, Carlos, *Historia de los puentes de Madrid*, en RBAM del Ayuntamiento de Madrid; vol. XXIII (1954), págs. 65-84. Allí consta las libranzas, pagadas por el Concejo a los maestros mayores de Su Majestad, Gaspar de la Vega y Juan de Herrera, por sus trazas y diseños.

(27) Proceden del archivo de Zabálburu y han sido hallados y estudiados por I. Almech; véase núm. 2.

(28) Su *Memorial* fue publicado por Morel-Fatio, en la RBAM del Ayuntamiento de Madrid, vol. I (1924), págs. 286-326. Véase M. C. *ob. cit.*, págs. 72-100.

(29) ASA, 1-1-26. Copia simple, sin año ni lugar de expedición, de una Provisión del Consejo de un rey Felipe; sin duda por el asunto puede identificarse como Felipe II.

CARLOS III

UNA NUEVA EPOCA EN LA HISTORIA URBANA DE LA VILLA Y CORTE

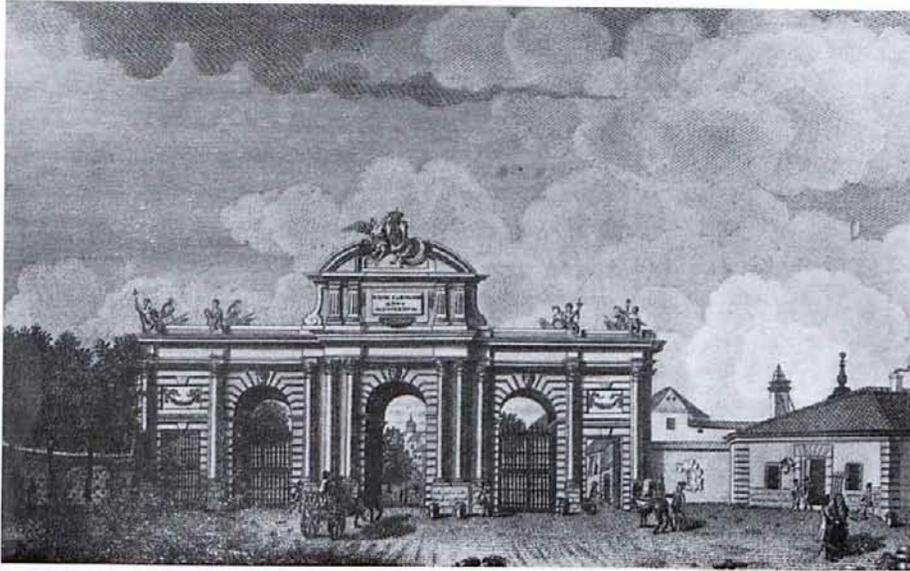
POR ENRIQUE PASTOR MATEOS

NUESTRO siglo XVIII español se inicia con una tragedia, una guerra larga y destructora, guerra a la vez civil y europea. España es el campo de batalla donde se dirimen las grandes rivalidades de la época; presa de las ambiciones, víctima de los egoísmos y, al fin, responsable inocente de los daños y perjuicios de una contienda liquidada exclusivamente a sus expensas.

El panorama, sin embargo, no es del todo sombrío. La guerra, el cambio de dinastía, la aparición de nuevas fortunas, el acceso a la dirección del país de un nuevo estrato social pronto ennoblecido, los contactos con Europa—con Italia, con Francia, con Alemania, incluso con Inglaterra—, suponen una renovación de nuestra política exterior, de nuestra vida económica y, en menor medida y con menos acierto, por desgracia, de nuestra actividad intelectual y de nuestros gustos artísticos.

La marcha ascendente de la nueva sociedad y de las nuevas ideas culmina en el reinado de carlos III, en el cual se condensa cuanto de bueno y de malo ha producido el siglo. A poco de morir este monarca, y de una manera que sorprende, más que nada, por lo acentuado de su curso, se inicia una rápida decadencia, agotada prematuramente la vena regeneradora.

Madrid, Corte de Su Majestad Católica, estrella de primerta magnitud en la constelación de las capitales europeas, vive en cierto modo



una aventura semejante. Para nuestra Villa y Corte el tránsito del siglo XVII al XVIII, de la dinastía austríaca a la francesa, ha sido más suave; embebida en un culto barroco cuyo pontífice local es Pedro de Ribera, cuyas creaciones arquitectónicas, no obstante, dejan a Madrid marcado, pero no transformado.

El incendio del real alcázar y su subsiguiente demolición suponen para Madrid una crisis y una pausa. Felipe V, cuyo reinado ocupa casi medio siglo, inicia con desgana y desesperante lentitud las obras de un nuevo palacio, mientras sus afanes constructores se centran a un centenar de kilómetros de la vieja Corte: en el espléndido palacio de San Ildefonso.

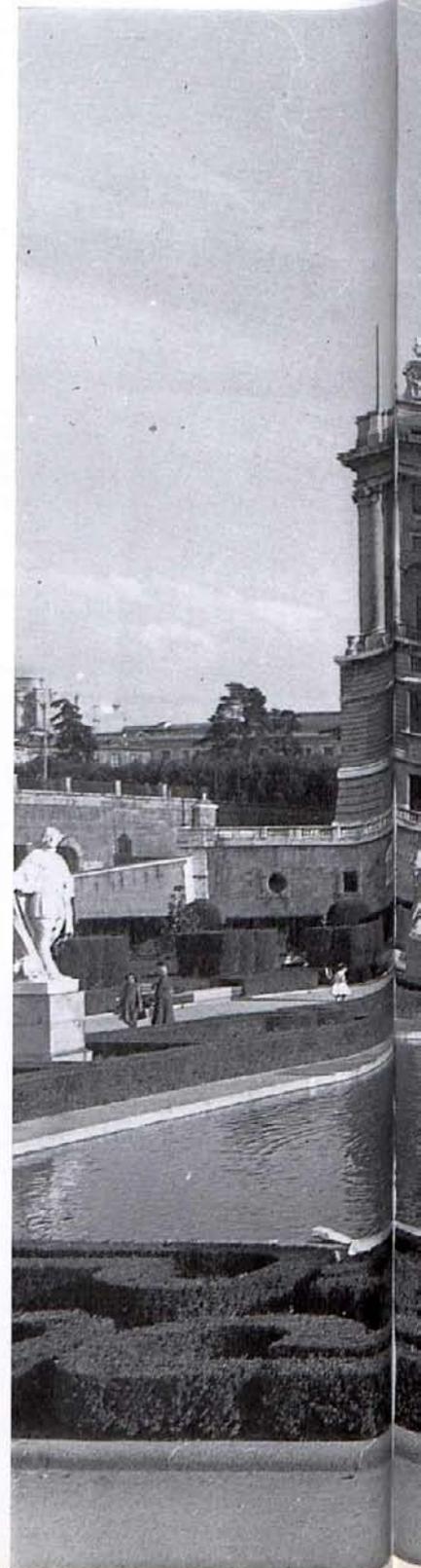
Fernando VI vuelve a poner sus ojos en Madrid, pero de la regia protección sólo habría de quedar la espléndida huella del Convento de la Visitación. El viejo Madrid de los Austrias, ignorado; las obras del nuevo palacio, poco atendidas, pesan más en la vida madrileña que el admirable conjunto, al fin y al cabo marginal, de las Salesas Reales.

La llegada de Carlos III, después de muchos años de ausencia del Madrid que le vio nacer, entraña la aparición de una nueva época en la historia urbana de la Villa.

Este rey, tan discutible y discutido, activo e ilustrado, que disimula la mediocridad de su inteligencia con un alarde de buen sentido y la vulgaridad de su vida en un ambiente de pulcra honestidad, supo rodearse de una serie de eficaces colaboradores, manteniendo discretamente una intervención personal en los asuntos, que proporciona a su obra una indiscutible coherencia.

Esta rara duplicidad se refleja también en su política madrileña. Su pasión por la caza y una profunda tendencia a la misantropía le alejan de Madrid la mayor parte del año; pero nunca pierde Madrid de vista. Sus viajes, perfectamente regulados de Aranjuez a La Granja, de La Granja al Escorial, del Escorial al Pardo y del Pardo de nuevo a Aranjuez, vienen a ser ronda amorosa en honor de la capital de la doble monarquía en que felizmente reinaba.

La obra realizada por Carlos III y sus colaboradores en Madrid es muy compleja. A la vez que se realiza la obra material se renueva la estruc-



tura jurídica. Y en el primer aspecto no solamente se atiende a la edificación, sino también a los servicios. El capítulo de las edificaciones, que es, sin duda, el más aparente, resalta por el hecho de que algunas de estas obras están coordinadas entre sí de manera que podemos hablar de verdaderos planes urbanísticos.

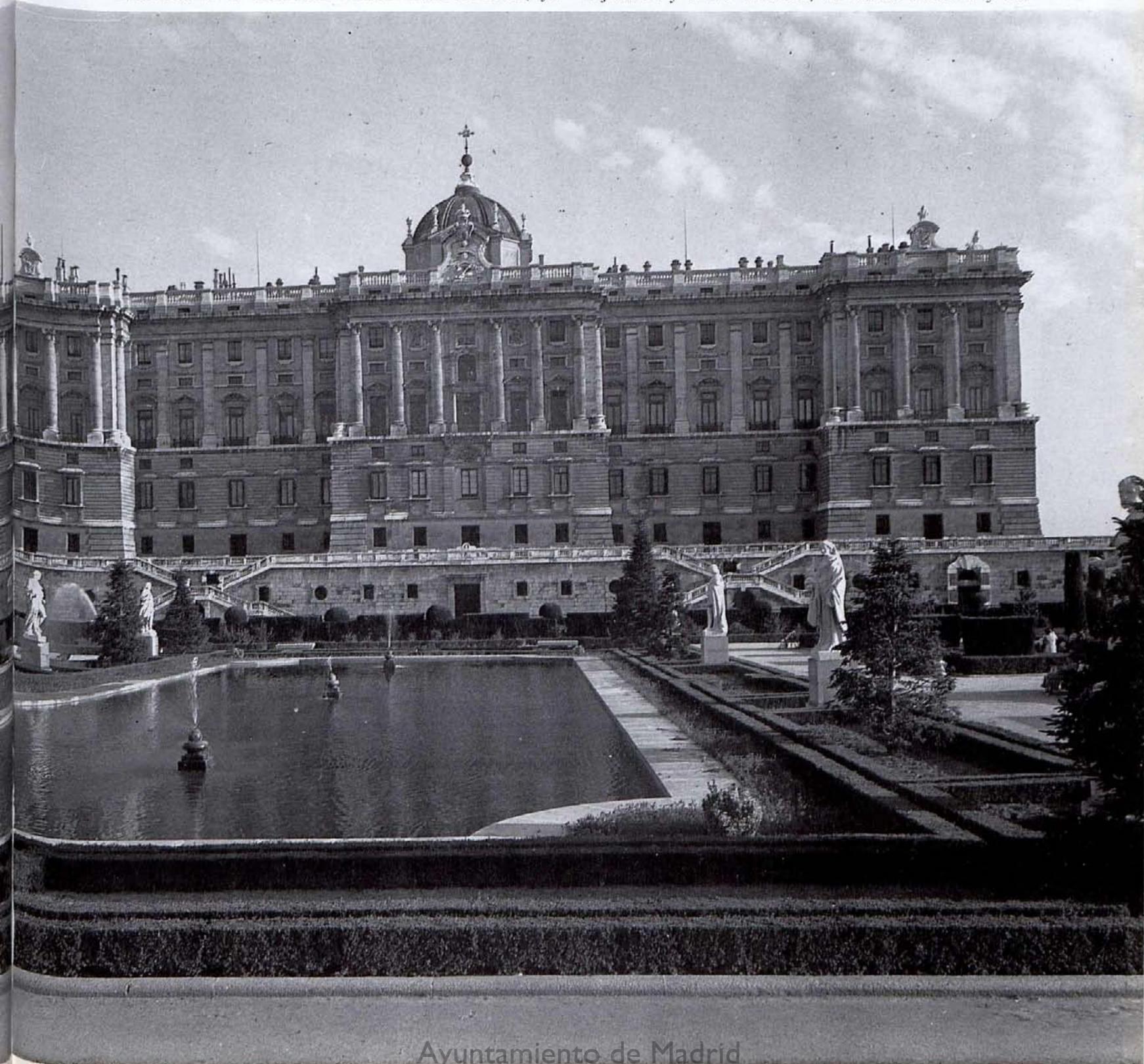
Esta obra de ordenación urbana tiene a primera vista una característica fundamental, su carácter periférico, en lo cual estriba tal vez su principal defecto.

Madrid estaba reducido a los límites de una estrecha cerca, cuyas últimas ampliaciones databan de la época de Felipe IV; cerca cuyo sentido y finalidad principales eran de tipo fiscal y económico, pero cuya influencia en el desarrollo urbano eran decisivos, ya

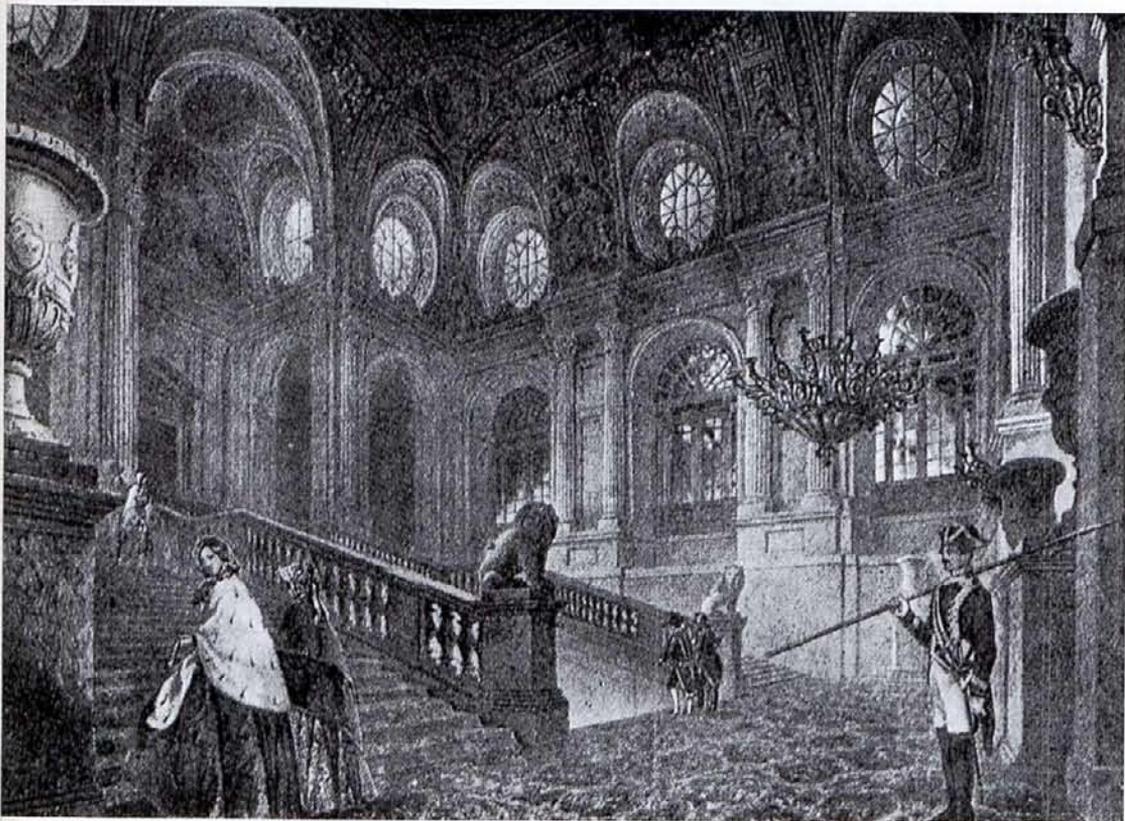
que imponían un límite insalvable a la expansión del recinto interior, obligando cada vez más a la edificación privada, al aprovechamiento de espacios libres, con el consiguiente hacinamiento de la población.

Parece que Carlos III planeó la expansión de Madrid hacia el Sur, sobre los terrenos comprendidos entre la cerca y el río Manzanares, de una forma tan lógica como bella; pero este plan no había de realizarse sino un siglo más tarde y de forma tan poco afortunada que es difícil reconocer en la actualidad lo perfecto de su trazado.

De hecho se limitó a rectificar el contorno del viejo Madrid renovando alguna de sus puertas, la de Embajadores y la de Valencia, de forma modesta y sin



Ayuntamiento de Madrid



grandes pretensiones con mayor empeño y pleno acierto la de San Vicente, verdadera novedad, y la de Alcalá.

Del Madrid actual han desaparecido casi todas sus puertas: las del viejo recinto murado, las de sus diversas cercas. Se ha tenido, sin embargo, el acierto de conservar esta Puerta de Alcalá, que, más que puerta, es hoy un arco de triunfo en honor a este monarca, que, aunque belicoso, es más digno de recuerdo por sus éxitos en las batallas de la paz.

Realizada, al igual que la de San Vicente, bajo la dirección del arquitecto Sabatini, esbelta y elegante, sigue siendo uno de los más bellos ornatos de la capital de España.

Pero las creaciones más notables de este reinado se contraen a dos zonas extremas de la Villa: al Sureste y al Poniente de su Corte.

Carlos III se apresuró a rematar las obras del Palacio Real, que ya a fines de 1764 fue habitado por los reyes, aunque no podemos decir que para esta fecha estuvieran concluidas las obras.

La terminación del Palacio planteaba la cuestión de sus alrededores, problema que en cierto modo no ha sido resuelto hasta nuestros días, y ello después de muy diversas reformas, realizadas en muy distintas épocas.

La situación del Palacio Real, como la del viejo Alcázar, presentaba grandes problemas para su conexión con la Villa. No hay que olvidar que estaba erigido

en el solar en que en tiempos remotos se levantaba un castillo. La más escarpada de sus pendientes es tal vez hoy la mejor resuelta, ocupada por los jardines conocidos por el nombre de Campo del Moro. La fachada sur, por donde el castillo se unía a la Villa y que fue la principal del Alcázar, y aun hoy lo es del Palacio, ha sido resuelta, no con tanta fortuna, gracias a diversas iniciativas, todas ellas posteriores a Carlos III.

Este rey se plantó la urbanización de las zonas correspondientes a las otras dos fachadas: la de Oriente y la del Norte.

La primera no pasó de propósito; debía iniciarse con la demolición de unas cuantas manzanas de casas a fin de crear un gran espacio abierto adornado de jardines y paseos. Como es sabido, este proyecto tardó muchos años en ser iniciado y mu-

chos más en llegar a su culminación. Fue José Bonaparte el que, aprovechando las extrañas circunstancias de su reinado, realizó lo más difícil: el derribo. Durante muchos años, lo que luego había de ser plaza de Oriente fue un ingrato desmonte, pero al fin, poco a poco, los proyectos del tercer Carlos fueron haciéndose realidad.

Más urgente era la urbanización de la zona Norte, zona en la cual Madrid terminaba entre descampados poco acogedores.

Un gran edificio y una nueva vía de penetración constituyeron lo fundamental de su reforma.

Es curioso observar cómo uno de los problemas de Madrid ha sido siempre su comunicación con el Noroeste. Difícil por lo abrupto de los puertos serranos de Guadarrama y Navacerrada, difícil también la salida de Madrid y el paso del Manzanares. Felipe II lo había resuelto imperfectamente, y a la vez con indudable atrevimiento, al trazar la calle de Segovia y construir la puerta y el puente correspondiente; ahora Carlos III iba a dar una nueva y más perfecta solución trazando la gran avenida conocida durante muchos años con el nombre de Cuesta de San Vicente, la cual, después de atravesar la correspondiente puerta, se continuaba en la carretera que se llamó de Castilla, objeto también de especiales cuidados por su parte.

Entre esta nueva vía y el Palacio hizo construir a Sabatini unas extensísimas caballerizas reales, dependencias que antes se encontraban en la parte Sur de Palacio.



Vista aérea del Museo del Prado, los Jerónimos y Jardines del Buen Retiro al fondo



Es curioso observar el diferente juicio que sobre ese edificio emitieron dos de los más clásicos madrileños del siglo pasado. Mesonero, lleno de admiración, es todo alabanza para obra tan grandiosa. Fernández de los Ríos critica duramente la obra, considerándola un dislate en todos sus aspectos. Juzgar quién de los dos está más acertado podría ser difícil, pero un texto de la *Guía de Madrid* del segundo puede tal vez dirimir la cuestión; sus palabras tienen un impresionante valor profético. Fernández de los Ríos escribía en 1875: «Como por larga que haya de ser

ma y disposición se le dio el nombre de Salón del Prado, perfecto en sus proporciones y admirable en su ornato. Todavía hoy constituyen uno de los mayores encantos de Madrid las tres fuentes—obra de Ventura Rodríguez—con las que fue adornado: la de Apolo—la menos conocida—, que lo presidía, y las de Neptuno y Cibele, que a ambos lados lo cerraban. La obra, en cuyo planteamiento intervinieron personalmente Carlos III y su ministro el Conde de Aranda, fue de mucha más envergadura de lo que a primera vista puede suponerse, y en ella se distinguió, por las magníficas

su vida ha de tenerla más larga aún el Palacio (si antes no hay quien subordine a éste sus accesorios), vendrá un día en que las caballerizas se cansarán de estar en pie (sobre todo el lienzo que da al paseo de San Vicente), y cuando desaparezcan, Palacio podrá enlazarse, por una pendiente suave en que se formen jardines, con los nuevos barrios del Norte, con el que va a levantarse en la parte baja del terreno de la Montaña del Príncipe Pío y con los de Argüelles y la Moncloa o Florida, desde los cuales puede apreciarse hoy mismo lo que ganaría viéndose libre de la absurda pantalla de las caballerizas.

Más afortunada fue la urbanización del Prado de San Jerónimo. Su obra maestra y la que hace, sin duda, memorable para Madrid su reinado.

La urbanización del Prado ofrece dos aspectos distintos y a la vez complementarios. Por una parte, la renovación de un lugar de esparcimiento, que aun hoy es el más bello de sus paseos. Por otra parte, la creación de una pequeña ciudad científica, premonición en cierto modo de las actuales ciudades universitarias.

No olvidemos que el ámbito en que se desarrollaron estos proyectos era distinto del actual. Los jardines del Buen Retiro llegaban hasta el Prado y el convento de San Jerónimo ocupaba una mayor extensión.

Con el sitio del Buen Retiro como fondo, se dibujó un amplio paseo ajardinado, al que por su forma

obras de ingeniería realizadas, don José Hermosilla.

Más allá del Salón del Prado y en los alrededores de San Jerónimo planeó este monarca, de una manera ordenada y agradable, las obras, en cierto modo, más sorprendentes de su reinado. Sorprendentes sobre todo por la idea que las guiaba.

Con una admirable gradación debían sucederse el Gabinete de Ciencias Naturales, el Jardín Botánico y el Observatorio Astronómico. Sólo el Jardín Botánico fue inaugurado por Carlos III en 1781; el Gabinete de Ciencias Naturales, iniciado poco después, no empezó a funcionar hasta el reinado de Fernando VII, y con un destino diferente al que se había en un principio proyectado; es hoy nuestro sin par Museo del Prado. El Observatorio, ni siquiera se inició en su época. Un poco más allá y fuera ya de este conjunto urbanístico, no queremos dejar de citar a uno de los edificios de más vasta planta de Madrid, a punto hoy de derribo, el Hospital General, obra inconclusa de su reinado.

En el interior de la población fue mucho lo construido en esta época, pero en ningún caso podemos hablar de verdadera reforma urbana. Ciertamente, la construcción de grandes edificios fue motivo para herosear lugares menos gratos, pero sin llegar a la transformación que exigían. Ejemplo de esto fue la Puerta del Sol, que se vio favorecida con la nueva Casa de Correos, hoy Dirección General de Seguridad, el único de los grandes edificios que subsisten de los que en otro tiempo la caracterizaron. Desaparecieron en el pasado siglo San Felipe el Real, con sus gradas y sus covachuelas, y la iglesia del Buen Suceso. Mientras tanto, el arranque de la calle de Alcalá era ennoblecido por la Aduana, imponente edificación que hoy alberga al Ministerio de Hacienda.

Hasta mediados del siglo XIX, sin embargo, no le llegaría a este paraje el momento de adoptar su actual fisonomía.

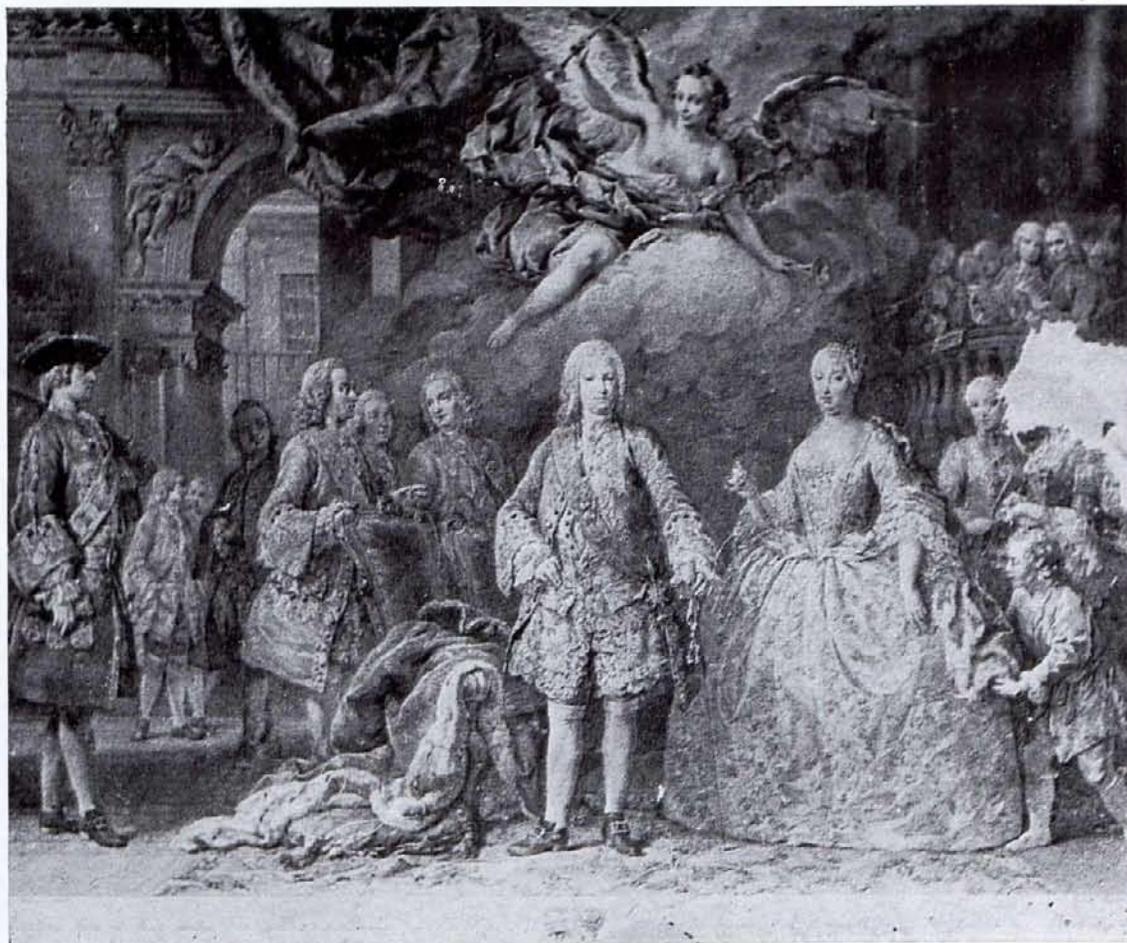
Lo que más nos admira de esta época es, sin duda, la fecundidad de sus ideas y el impulso proporciona-



do al desarrollo urbano. Observaremos con pena que éste se debilita en el siguiente reinado y que la Guerra de la Independencia le pondrá un broche trágico a estos esfuerzos. Pero lo más sorprendente es que cuando empiece para España una nueva época, salvando el enorme hito de una profunda revolución, todavía serán actuales para Madrid muchas de las ideas legadas por Carlos III.

ENRIQUE PASTOR MATEOS.

*Director de las Bibliotecas
y Museos Municipales*



Fernando VI con su mujer doña Bárbara de Braganza y un grupo de cortesanos con uniforme de Guardias de Corps. Cuadro de Jacobo Amiconi, grabado por José de Flipart.—Museo Municipal.

POR JOSE LUIS IBARRONDO

Al ser relevado de las funciones militares para las cuales fue construido, el cuartel vulgarmente llamado de Conde-Duque está presente en la primera plana de la actualidad madrileña. Para contribuir al conocimiento del tema publicamos el presente estudio que trata de recordar su pasado, contemplar su presente y—lógicamente—sacar las conclusiones oportunas para trazar su posible futuro.

SU PASADO

Felipe V, el primer rey de la Casa de Borbón en el Trono de España, reorganiza su Ejército en plena Guerra de Sucesión, y en 1704 crea su guardia personal: las Compañías de Reales Guardias de Corps, «escogiendo de sus Tropas los mejores solda-

dos en valor, costumbres, nobleza, confianza, robustez y presencia, honrándolos con todas las Preeminencias, Privilegios y Exempciones Militares, y dándoles la preferencia à los demás soldados», para la defensa, custodia y guarda de las personas reales (1). Intervienen dos compañías de Guardias de Corps en

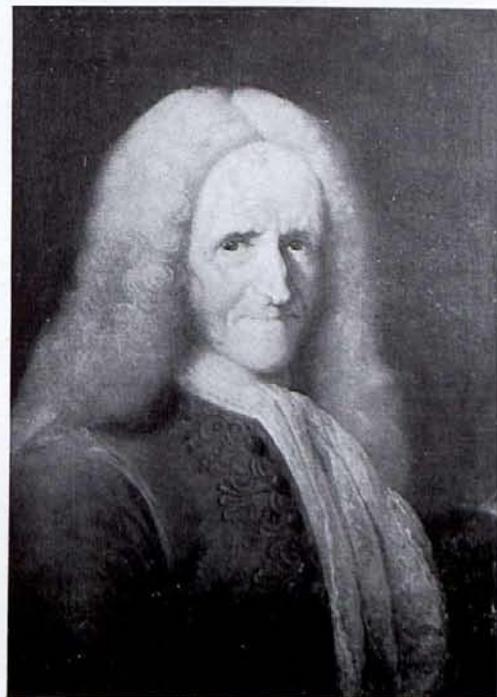
(1) Es interesante la bibliografía coetánea sobre el tema: MENESES Y TOLEDO, DIEGO DE: *Lucero de origen, honores, privilegios y exenciones de Reales Guardias de Corps y su principal obligación*.—Madrid, 1738.

SESSÉ BROTO Y COSCOJUELA, JULIÁN: *Comentario, epitome ecuestre, origen, calidades, ejercicios, jornadas, etc. del Real Cuerpo de Caballeros Guardias de Corps en el reinado de Felipe V*.—Madrid, 1739.

SOTTO, SERAFÍN MARIA DE; Conde Clonard: *Memorias para la historia de las tropas de la Casa Real de España*.—Madrid, 1828.

ARTEL DE REALES GUARDIAS

RPS



El Marqués del Vadillo, óleo por Francisco Antonio Menéndez.—Museo Municipal.

todas las acciones bélicas de su Fundador, tanto en España como en Italia, al igual que otras dos compañías acompañan y custodian a la Joven Reina en su gobierno-regencia. En 1706 se reorganiza la Guardia y se modifica sensiblemente su Reglamento. Durante el siglo XVIII los Guardias de Corps son nota destacada de la Corte española; sus vistosos uniformes son gala de Madrid y de los Reales Sitios. En 1793 es reorganizada de nuevo; y tras el lapso de la guerra de la Independencia cambia su francesa denominación por «Guardias de la Persona del Rey», cambio solamente oficial, ya que conservó ordinariamente su primer nombre hasta el año 1841 que fue abolido dicho Cuerpo militar.

La primera etapa del acuartelamiento de los Guardias de Corps en

Madrid, comienza en 1706, cuando Felipe V vuelve a la Villa y Corte. Los Libros de Acuerdos del Ayuntamiento nos facilitan precisas noticias. Desde Aranjuez, el 10 de septiembre de 1706, don Francisco Ronquillo, Gobernador del Consejo, comunica a la Muy Noble, Leal, Imperial y Coronada Villa de Madrid que habiendo llegado el momento «de que Su Magestad se restituía a esa Villa para el maior consuelo de todos sus vasallos y deviendo de seguir su persona todas su reales Guardias, deue preuenirse, desde luego al punto, la disposición de los Cuarteles así para la infantería como para la cauallería, y deviendo V. S. solicitar esto y disponerlo con la mayor brevedad, se ha seruido Su Magestad demandarmelo prevenga a V. S., pues aunque no se duda deuran ocasionarse gastos y que V. S.

en el estado presente no se hallara con todos los medios prompts y precisos para esta disposizion, espera su Magestad que el zelo y amor de V. S. los facilite de suerte que breuemente pueda lograrse este encargo... y para la entera inteligencia de todo preuengo a V. S. que para la Cauallería se han de disponer los dos cuarteles de los Afligidos y Santa Barbara, y para lo que toca a la Infantería hago presente a V. S. la jorma y planta que hubo en el Cuartel de la calle de la Paloma...» El Ayuntamiento de la Villa acuerda en su sesión del día 11 de septiembre (2) que «...se obedezca en todo

(2) Archivo de Villa.—Libro de Acuerdos del Ayuntamiento = 1.706-1710. Agradecemos las facilidades que nos ha dado el Archivero de Villa, Prof. Gómez Iglesias.



Detalle de la estampa anterior.

y por todo», y visto el informe sobre las reparaciones necesarias que presenta don Teodoro Ardemans Maestro Mayor de las Obras de la Villa, se aprueba invertir en ellas 40.000 reales de vellón.

En adelante, el alojamiento de los Guardias de Corps queda fijado en el cuartel de los Afligidos, y todos los gastos del acuartelamiento serán sufragados por Madrid.

En los primeros años la denominación vulgar del Cuartel sigue condicionada al barrio en que está enclavado, el barrio de los Afligidos, también titulado de San Joaquín —al que da el nombre el Santo ti-

tular y la popular imagen del monasterio de monjes premonstratenses—, nombrándosele durante el siglo XIX Cuartel de Guardias, y también Cuartel de Conde-Duque, por su vecindad al antiguo Portillo así de nominado.

En 1708, las viviendas, caballerizas y almacenes del Cuartel se encontraban en ruinas. Y el Rey firma un Decreto en 19 de julio ordenando que «la Villa de Madrid me haga el servicio de costear este aderezo». Igual que dos años antes, el Ayuntamiento ordena a su Maestro Mayor de Obras que reconozca el Cuartel. Ardemans presupuesta la repa-

ración en 2.500 doblones. Aunque en septiembre el Concejo expone al Rey la falta de fondos municipales, determina el Ayuntamiento en 22 de octubre que «se ejecute lo que Su Magestad se sirue mandar».

Tres años después, a principios de 1711, el estado de los cuarteles que habían sido ocupados por el ejército del Pretendiente austriaco, precisaban urgentes obras de nueva adaptación, así como proveerle de toda clase de mobiliario. Como en ocasiones anteriores: Decreto del Rey —en el Campo Real de Daroca, 31 de diciembre de 1710—; reconocimiento e informe de gastos necesarios, exposición del Concejo sobre carencia de fondos, y, al fin, en sesión de 12 de enero «contemplando Madrid no ser de su cargo costear semejante reparo», no obstante, aprueba la suma de 2.000 doblones que importa el gasto (3).

Se impone como costumbre que Madrid siga sufragando los gastos de alojamiento de los Guardias de Corps, y así en 8 de enero de 1713 el rey ordena que la villa y corte «tomase a su cargo el cuidado de la ejecución de todos los reparos que se ofreciesen» en los cuarteles de sus Reales Guardias de Corps. En esta ocasión, la protesta del Ayuntamiento trata de ser más enérgica que en veces anteriores, y el Concejo acuerda en 18 de enero elevar una representación al rey pidiendo que «Su Magestad se sirviese exonerar a Madrid de los reparos que en adelante se ofrecieren» en los dichos cuarteles. Pero Felipe V exige ese servicio de Madrid, que después de variados y largos trámites acaba por conceder, y en el verano de dicho año se realizan las obras de reparación, que suman la cantidad de 29.409 reales de vellón, según el informe que la Contaduría presenta al Concejo en su sesión de 20 de septiembre (4).

Casi cuatro años transcurren sin que Madrid tenga que volver a sufragar gastos de reparación en los referidos cuarteles. Es a final de 1717, el 4 de noviembre, cuando el rey firma una orden dirigida al corregidor de Madrid sobre «que se haga la fabrica y obra que se necesita en el Cuartel de sus Reales

(3) Libro de Acuerdos del Ayunt., 1711.

(4) Libro de Acuerdos del Ayunt., 1713.

Guardias de Corps, que está en la calle de la Puerta del Conde-Duque, junto al convento de Nuestra Señora de los Afligidos, para el alojamiento de seiscientas Guardias y quatrocientos cauallos que su Magestad ha resuelto esten en esta Corte, de mas de los que al presente avitan en dicho Quartel, y refaccion annual que se les ha de dar, siendo su real animo contribuían para ello los Lugares de diez leguas

rra de sucesión han pasado el afianzamiento de Felipe V en el trono de España es indiscutible. La identificación del nieto de Luis XIV con su nuevo país es indudable. Por lo que a la capital del reino respecta, el monarca ordena y patrocina todo cuanto suponga urbanización, embellecimiento y ornato de la villa. Encuentra un gran colaborador de sus planes en el corregidor de Madrid don Francisco Antonio de Sal-

presentativo de la fase dieciochesca del barroco madrileño» (7). Las obras de Ribera perduran y perdurarán como parte integrante e insustituible de nuestra ciudad, pues «en Pedro de Ribera alcanza la arquitectura barroca madrileña su punto culminante» (8).

En el caso que nos ocupa, el rey firma una cédula dirigida al marqués del Vadillo en 5 de noviembre de 1717 «en que se sirve co-



«Don Carlos III, rey de España». A caballo con su escolta de Guardias de Corps. Estampa grabada por Marcos Téllez. Museo Municipal

en contorno de esta Villa por considerar el beneficio que se le sigue de liuertarlos del grauamen de alojamiento en ellos» (5). La construcción del nuevo cuartel estaba determinada.

Es preciso detenernos unos momentos para considerar el panorama de la villa. Los años de la gue-

ccdo y Aguirre, marqués del Vadillo, quien, a su vez, tiene por complemento y realizador al gran arquitecto don Pedro de Ribera. «El Marqués del Vadillo tuvo el acierto de encomendar el ornato de Madrid a Pedro de Ribera» (6), «el más re-

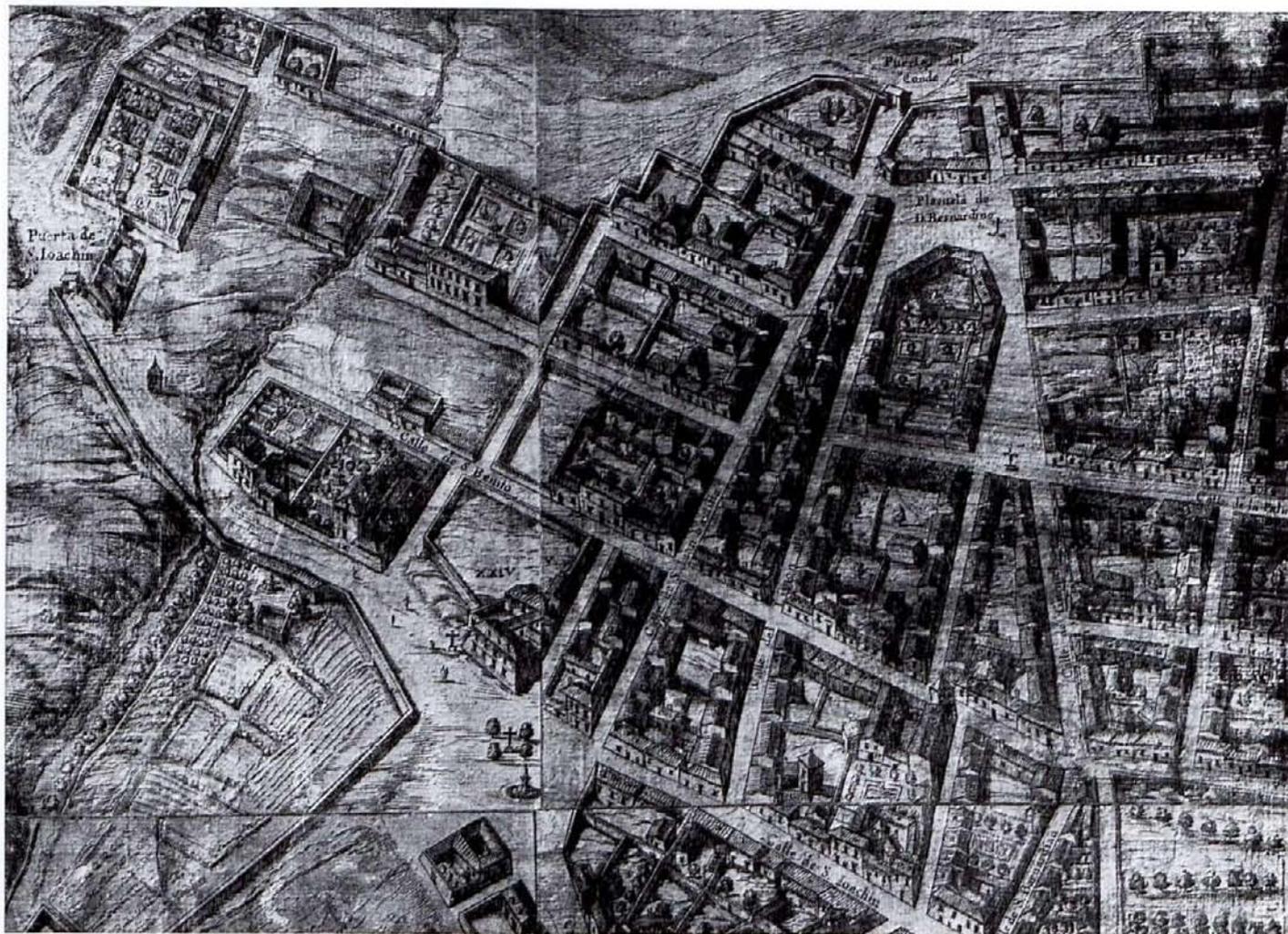
meter al cuidado de dicho señor Marques la direccion y execucion de esta obra y todo lo comprehendido en la citada Orden» (5). El corregidor encauza perfectamente la realización de la real orden. Los fondos necesarios para obra tan

(5) Libro de Acuerdos del Ayunt., 1717.

(6) ARAÚJO COSTA, LUIS: *El Barroco en Madrid*.—B. S. E. Excursiones, LI, 1943, p. 105 y ss.

(7) CAMÓN AZNAR, JOSÉ: *La Arquitectura Barroca Madrileña*.—Madrid, 1963.

(8) CHUECA GOITIA, FERNANDO: *Madrid y Sitios Reales*.—Barcelona, 1958.



Conjunto urbano donde se emplazó el Cuartel. *Topographia de Madrid*, por Teixeira.

importante se reúnen con el producto de los impuestos fijados para dicho fin que el Ayuntamiento determina en años sucesivos, comenzando por aprobar el Concejo en sesión de 6 de diciembre, contribuir con veinte mil escudos de vellón anuales, producto del arbitrio «del cuarto de aumento en cada libra de azeite» durante cuatro años a partir de enero de 1718. Posteriormente seguirán los impuestos de «un quartillo en libra de cacao y chocolate» y «dos reales en arroba de azúcar». Los libros de Contaduría de Sisas y del arrendamiento de las mismas nos presentan las cantidades recaudadas.

El solar que se elige para el nuevo edificio se señala partiendo del lugar que ocupa el provisional cuartel existente de San Joaquín, junto a la cerca de la villa en su parte noroeste, completándolo con otras varias casas vecinas que se com-

pran para este fin, formando una sola manzana con un grupo de cuatro edificaciones y las tres callejas intermedias, todo ello comprendido en el espacio rectangular limitado por sus lados longitudinales por la antigua calle de San Juan Bautista y el callejón que posteriormente se denominaría de las Negras, y los transversales, por la calle de San Benito y por el campo.

El arquitecto que el corregidor elige es, naturalmente, Pedro de Ribera, el alarife madrileño que estaba construyendo la ermita—modelo reducido de basilica—de la Virgen del Puerto por encargo de su fundador, el propio Vadillo. Ribera es nombrado director de la fábrica de los cuarteles el 8 de noviembre de 1717. El maestro de obras realiza un edificio destinado a acuartelamiento del cuerpo más distinguido del Ejército. La obra que Ribera traza consigue armonizar el fun-

cionamiento de un cuartel con la belleza de la obra de arte. Concibe Ribera el edificio—según las normas europeas de acuartelamiento de tropas de su tiempo—formando un conjunto unificado en dos grandes líneas paralelas unidas, a su vez, por cuatro menores transversales, que forman una gran plaza central y dos más pequeñas laterales. Todo ello en la grandiosidad y belleza que supone una nueva edificación en una época de engrandecimiento de la villa. La planta subterránea, que debido al desnivel del lugar es planta primera por su parte posterior, la dedica a almacenes, silos, cárcel, cocinas, etc., en una maravillosa sucesión de grandes salas y galerías con sensacionales bóvedas de ladrillo. La planta primera alberga las caballerizas, con capacidad para seiscientos caballos y todas las dependencias afines. Con recio pavimento de adoquines de

traza cuadrada y estudiada canalización de aguas, se presentan las nave: divididas por una brillante serie de pilastras de fuste enterizo en cantería de granito, con sencillos remates sobre los que descansa una armónica continuidad de bóvedas. En el centro de la fachada noble, junto al cuerpo de guardia, abre la puerta principal. Y aquí surge, como complemento inseparable del conjunto, el compendio, la muestra, la lección del estilo barroco madrileño. Proporciones y volúmenes juegan con la grandiosidad y dureza del noble granito modelado por la sensibilidad de la época. A ambos lados de la puerta se extiende la fachada principal del edificio. La

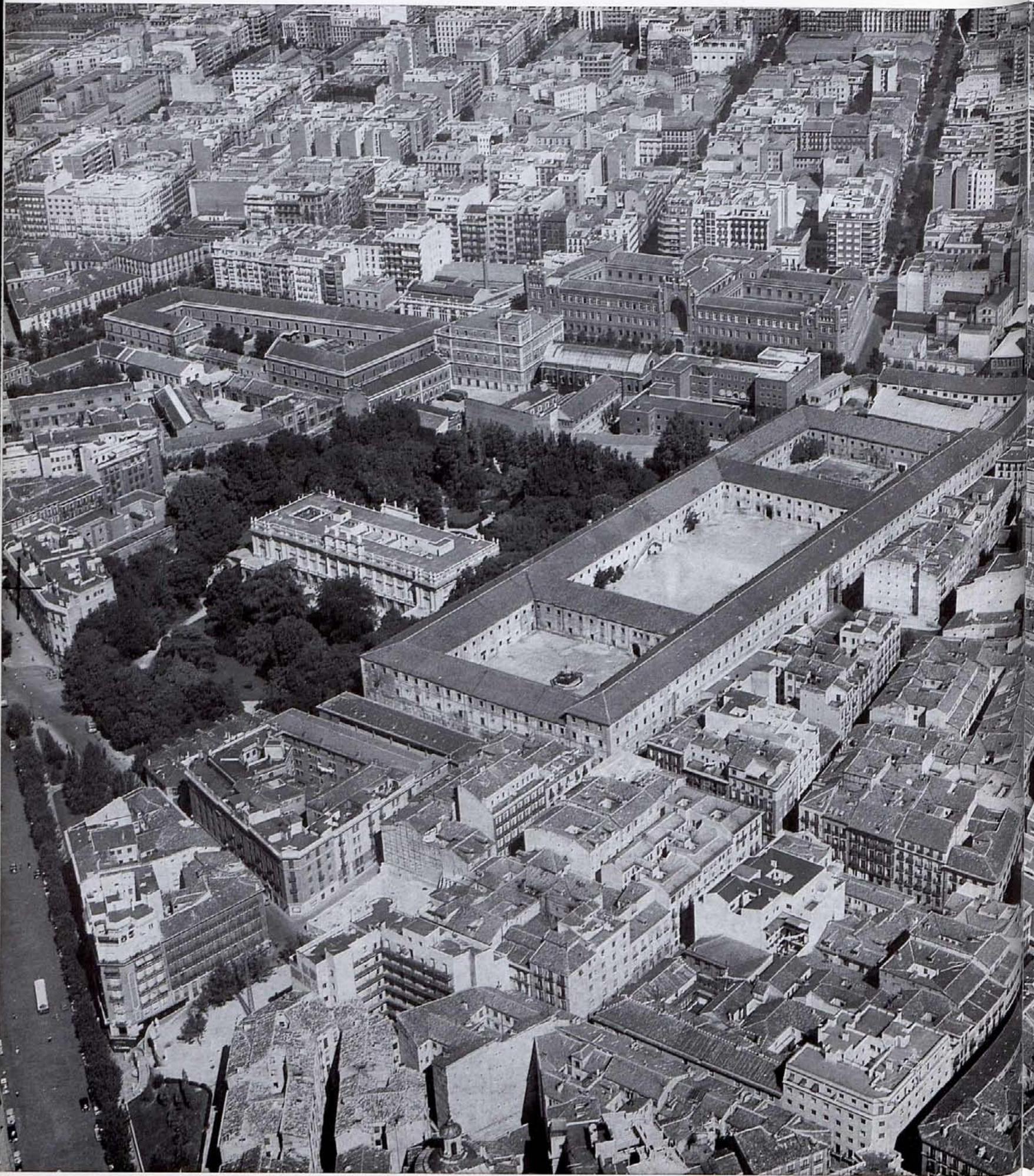
planta primera del mismo—la de dedicada a caballerizas—se soluciona brillantemente alternando ventanas y óculos, que conjugan lo útil y lo estético. Las dos plantas superiores presentan al exterior un conjunto plenamente modelado de huecos, módulo definido por las líneas de forjado y las que definen verticalmente las bajantes de aguas de la cubierta, contrarrestando la excesiva horizontalidad que el edificio tendría sin ellas. El edificio aparecía rematado por cuatro torreones de una planta situados en los vértices extremos del mismo, y como más principal otro situado en el centro del cuerpo posterior, recayente al

callejón de las Negras, bajo el cual estaba situada la capilla.

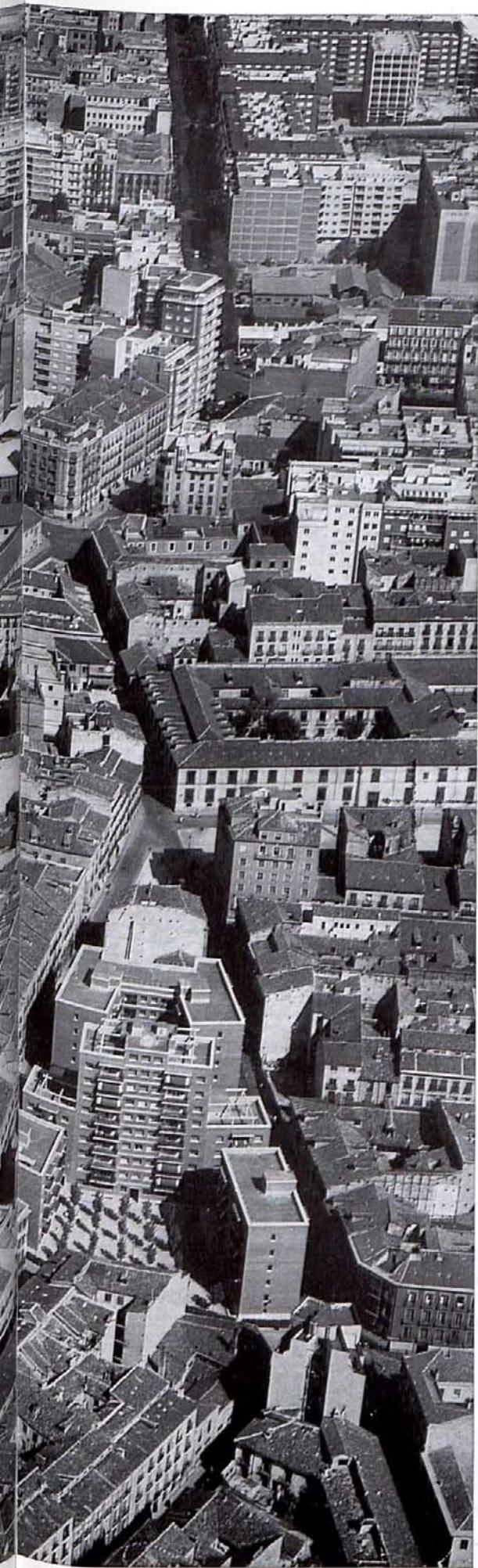
La labor del maestro es prontamente recompensada, y es interesante leer el acta del Ayuntamiento del 3 de octubre de 1718: «...Se tubo presente lo que Pedro de Rivera Maestro de Obras y Alarife de esta Villa se a servido merezer en las que ha hecho y esta haciendo en veneficio del publico della asi de Orden de Madrid, como por las que ha recibido del Señor Corredor para la del nuevo paso y comunicacion de la Tela con el Camino del Pardo, Puente de Toledo, Cuarteles de Guardias de Corps de Su Magestad de Caualleria y Infanteria y otras executadas con la azepta-



Grabado de la colección de Vicente Maturana sobre temas de Guardias de Corps.



Ayuntamiento de Madrid



Vista aérea parcial del Cuartel de Conde Duque.

cion comun por el conocimiento practico y tehorico que le asiste de su facultad y grande aplicación en quanto se a puesto y pone a su cuidado... Se acordo de conformidad nombrarle como Madrid le nombra en las ausencias y enfermedades de Don Teodoro Ardemans Maestro maior de Madrid en atenzion a lo referido y a lo expuesto por el Señor Correxidor de todo lo expresado...» (9).

Los historiadores de Madrid citan entre las obras de Ribera el Cuartel de Guardias de Corps, pero hasta ahora—que nosotros sepamos—no había sido demostrado documentalmente su autenticidad. Por datos hasta hoy inéditos, podemos afirmar que el edificio conocido vulgarmente como Cuartel de Conde-Duque es obra de don Pedro de Ribera. Por tratarse de uno de los nobles edificios del patrimonio artístico madrileño y dejado aclarado este punto, elegimos para su publicación tres de los documentos que se custodian en nuestro Archivo de Villa (10). Las cantidades libradas y pagadas por el Ayuntamiento de la villa para esta magna obra hasta 1730 nos la ofrece detalladamente la relación que presenta en 6 de enero de dicho año don Diego Rebollo de Urrutia, «Contador de los efectos aplicados a la fabrica de Reales Cuarteles y Utensilios de Reales Guardias de Corps de Su Magestad» (11). Este documento, que demuestra la planificación y dirección de la obra por don Pedro de Ribera, nos facilita los datos sobre la ejecución de la misma—sin olvidar el sueldo de 800 ducados de vellón anuales que percibía por su cargo el arquitecto—, así como los nombres de los auxiliares y colaboradores del artista.

También en 1730 «los Artífices profesores de la Arquitectura» Juan Román, Francisco Ruiz, Gabriel Valenciano y Andrés Esteban—arquitectos que trabajan en diversas edificaciones, varias de las cuales admiramos hoy en Madrid—tasan y valoran la obra de Ribera. Se habían invertido en la obra 8.051.770 reales de vellón; los arquitectos la valoran en 8.490.383 reales. El «Resumen del Expediente...» calcula necesitar para la conclusión del edificio 829.383 reales, más 1.473.446 reales para terminar la capilla (11). Por dificultades de numerario este grandioso edificio tardaría veinticuatro años en verse completamente terminado (12).

El estado primitivo del edificio—antes del incendio que sufrió el año 1869 y de que posteriormente fuera bastardeado por sucesivas modificaciones—nos lo ofrece el «Modelo de Madrid», la extraordinaria maqueta de la villa realizada por don León Gil del Palacio de 1828 a 1830, y que actualmente se custodia en nuestro Museo Municipal.

El edificio «más vasto de Madrid»—en frases de los cronistas de la villa—continúa albergando a las compañías de Guardias de Corps hasta la supresión de esta Guardia en 1841. Posteriormente se instala en 1842, y solamente en la mitad del edificio orientada a Poniente, la Escuela General Militar, hasta ser trasladada a Toledo en 1846. Asimismo desde 1842 el resto de las edificaciones se destinó a Cuartel de Caballería, uso que se amplió a todo el edificio a partir de 1846. Más adelante fue destinado el edificio al uso de otras Armas y diversos fines militares.

En la historia posterior del edificio hay una fecha memorable, tristemente memorable. Los diarios de la época nos informan del suceso. En la noche del sábado 6 de marzo de 1869 se declaró un violento incendio en el cuartel, que «empezó por el ángulo interior, por la parte que mira al barrio de Pozas, y en pocos momentos se corrió por el ala que da al cuerpo exterior, invadiendo éste y las cuadras contiguas a la capilla con una violencia prodigiosa... El voraz elemento se corrió por toda la parte alta del edificio, convirtiéndose en una inmensa hoguera» (13). El fuego destruyó todas las cubiertas del edificio y la torre de la capilla. Después,

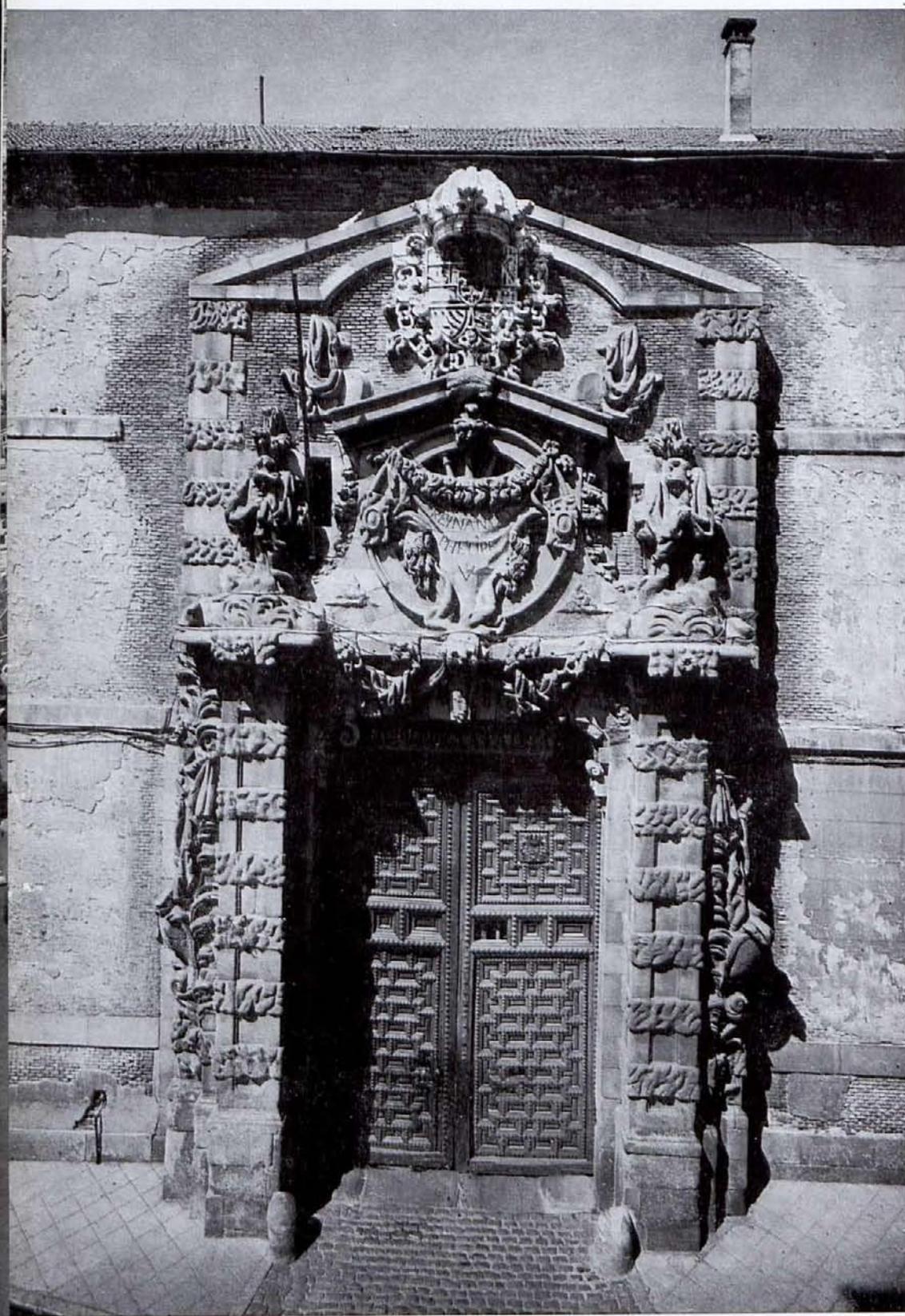
(9) Libro de Acuerdos del Ayunt., 1717. Para la biografía de Ribera: Sallillo, Marqués del: «Don Pedro de Ribera, Maestro Mayor de Obras de Madrid (1681-1742)», en *Revista de la Biblioteca, Archivo y Museo*. Ayuntamiento de Madrid, XIII, 1944, páginas 49-77.

(10) Secretaría: Secc. 3.^a, leg. 434.

(11) Secretaría: Secc. 3.^a, leg. 434, número 22.

(12) ALVAREZ DE BAENA, JOSÉ ANTONIO: *Compendio Histórico de las Grandezas de la Coronada Villa de Madrid*.—Madrid, 1786.

(13) *La Correspondencia de España*.—Madrid, 7 y 8 de marzo de 1869.



Puerta principal del edificio.

reconstrucción elemental y sencilla cubrió el edificio. Y así ha llegado hasta nuestros días, oculto por vulgares enlucidos, reformas interiores surgidas por las apremiantes necesidades del acuartelamiento, casi ol-

vidado, convertido en un viejo y sucio caserón.

SU PRESENTE

El conjunto de edificios militares que pueden considerarse como su-

cesores de los antiguos cuarteles de Guardias de Corps están encajados en el espacio definido por la calle del Conde Duque, al Sureste—a donde recae la fachada principal de las edificaciones—; la calle de Santa Cruz de Marcenado, orientada al Noroeste; la línea que define el callejón de Las Negras, al Noroeste, y la actual travesía del Conde Duque, al Suroeste.

Al decir edificios militares que pueden considerarse como sucesores de los antiguos cuarteles de Guardias de Corps, es precisamente porque a lo que constituye edificio fundamental primitivo permanece adosada en la actualidad una edificación de poco valor y muy posterior construcción, que contacta, con el que nos ocupa principalmente, en la fachada recayente a la calle del Conde Duque, alargándose hasta dar vuelta a la calle de Santa Cruz de Marcenado y envolviendo a su vez dicha edificación y la primitiva fábrica a otra construcción dedicada a ejercicios de caballería.

Remitiéndonos al análisis del edificio fundamental del conjunto, podemos describirlo de la siguiente forma:

El solar sobre el que se asienta adopta sensiblemente la forma de un cuadrilátero, aunque realmente es pentagonal por un ligerísimo quiebro que se manifiesta en la alineación correspondiente a la travesía del Conde Duque, a lo largo de veinticinco metros, desde la confluencia de ésta con la calle del Conde Duque, arrojando un ángulo de desviación casi inapreciable.

Como más expresiva de la estructuración del edificio se analiza la planta baja, que se reparte en torno a tres grandes plazas rectangulares: una central, de mayores dimensiones, que mantiene su eje mayor en el sentido longitudinal del edificio, y dos laterales, con su eje mayor en sentido transversal al mismo, situadas, respectivamente, al Noreste y Noroeste de la central.

Así, pues, se compone de dos cuerpos en sentido longitudinal, que denominaremos de Sureste y Noroeste, recayentes a la calle del Conde Duque—el que soporta la fachada principal—, en línea de 228 metros, y el que contiene la fachada posterior, que recae a la calle de Las Negras en línea de 227 metros. Ambos cuerpos están unidos por otros cuatro,

dos exteriores, con alineación a la travesía del Conde Duque, el primero al Suroeste, en línea quebrada de 88 metros, y el segundo, que se alinea sobre prolongación del solar a lo largo de 83 metros.

Toda la planta baja presenta un orden de pilastras en cantería de granito, perfectamente conservadas (de fuste enterizo las que corresponden a los cuerpos que rodean la plaza del Suroeste y parte de los cuerpos principal y posterior), presentándose otras de fuste despiezado en los cuerpos que definen la plaza situada al Noreste; sobre dichas pilastras se asienta una arquería en el sentido longitudinal de cada cuerpo, que soporta un forjado en viguería metálica de construcción posterior.

Salvo el cuerpo que contiene la fachada principal, que presenta tres plantas de edificio, el resto del mismo presenta únicamente dos plantas sobre la rasante definida por la calle del Conde Duque.

Toda la viguería del edificio es metálica, aparentemente en buen estado de conservación, así como las formas que soportan la cubierta. Los elementos sustentantes son de piedra y metálicos.

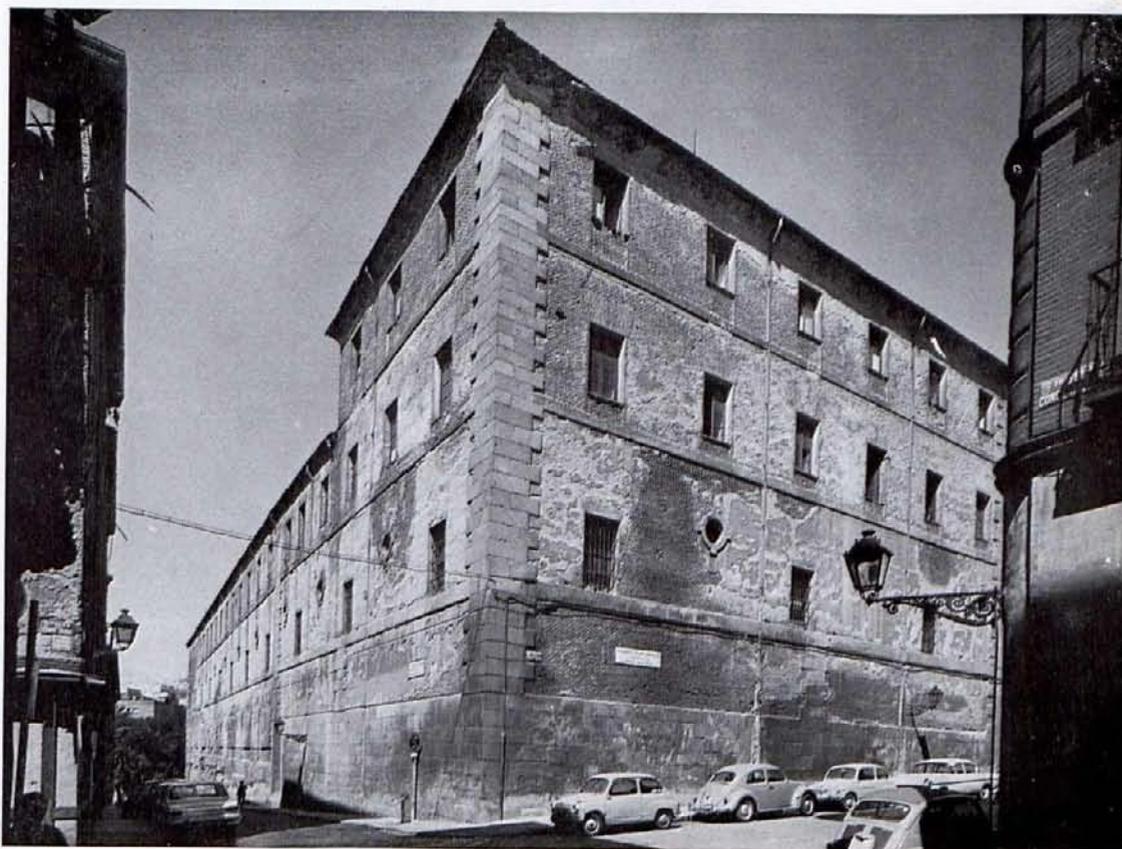
Bajo la rasante definida por la planta baja se encuentra la de sótanos, que presenta tres niveles diferentes, coincidente cada cambio de cota con el encuentro de los cuerpos transversales y los dos longitudinales. Dicha planta de sótanos se desarrolla a lo largo del cuerpo posterior, teniendo acceso al mismo por la calle de Las Negras, debido a la gran diferencia de cota, por donde se puede calificar de planta baja, y continúa parcialmente bajo el cuerpo exterior transversal del Noreste.

Son dignas de mención las arquerías de ladrillo, de gran elevación algunas y otras asentadas sobre interesante obra de cantería, destacándose una bóveda—que hoy aparece cortada por un forjado de viguería metálica—que se asentaba sobre pechinas de fábrica, situada en el centro del cuerpo principal posterior, y una bóveda semiesférica construida totalmente en fábrica de ladrillo, que permanece en parte intacta bajo el cuerpo extremo transversal del Noreste (observándose en este punto un cedimiento parcial, que se acusa al exterior, probable-



Aspecto parcial de la fachada principal en la actualidad.

Angulo recayente a la calle y a la Travesía del Conde Duque.





Planta baja, Arquería.

Planta de sótano. Aspecto parcial.



mente por haberse destinado dicha bóveda a aljibe y haber mantenido humedades permanentes).

Asimismo se observa una grieta en sentido vertical en el extremo Oeste de la fachada principal y un hundimiento parcial de forjado en la parte central del cuerpo principal posterior.

A pesar de lo desvirtuado y envilecido que se nos presenta el edificio, impresiona por su dimensión y nobleza primitivas, que las sucesivas modificaciones del mismo no han conseguido anular.

SU FUTURO

Al pensar en el futuro, en la posible supervivencia de la obra de Ribera, surge el recuerdo de lo sucedido al no menos viejo caserón de la calle de Fuencarral: el Hospicio de San Fernando. En 1924 el panorama artístico de Madrid escuchó quejas, lamentos y protestas ante el acuerdo de la Diputación Provincial —propietario del inmueble— de demoler el Hospicio, trasladando la portada del mismo a otro lugar, creyendo salvar así el detalle escultórico de la arquitectura de Ribera. El estilo barroco, tan despreciado por los neoclásicos, estaba en vías de completa revalorización. El arquitecto Ribera era estudiado con entusiasmo. Madrid no podía desprenderse con indiferencia de una joya que engalana la ciudad. Y el Ayuntamiento de la villa, reunido en sesión plenaria el 22 de octubre de 1924, decidió salvar de la destrucción el bello conjunto del antiguo Hospicio, adquiriendo los terrenos y la parte del edificio exceptuada de derribo. *Arte Español* daba la noticia y comentaba en su editorial: «.. Será motivo de júbilo el saber que el Concejo, que es la representación más alta de nuestro pueblo, ha dado la prueba de mayor cultura y desinterés al ser la única entidad que ha sabido sacrificar seis millones de pesetas por salvar del peligro de la demolición la obra del genial Ribera» (14).

Son múltiples las razones que podrían aducirse para oponerse a la desaparición del cuartel que trazó y dirigió Ribera, como ya hicimos

(14) VII, 1924, p. 81.

notar en el informe, solicitado por la Gerencia Municipal de Urbanismo, el pasado 14 de septiembre. Sin olvidar que es el único cuartel que perdura de los antiguos que tuvo Madrid: los cuarteles de Palacio, del Soldado, Caballerizas y el de la Montaña ya no existen. Salvar la portada, la traslación o mutilación de alguna de sus partes integrantes, son incompatibles con la conservación de la obra arquitectónica.

Pensando en el futuro de este edificio debemos señalar algunos datos.

Las dimensiones del edificio en la actualidad arrojan una superficie de 27.482 metros cuadrados en planta (suma de todas las plantas), correspondiendo a la planta baja 10.150 metros cuadrados, e igual superficie a la planta primera. A la planta segunda, 3.420 metros cuadrados, y a la de sótanos, 3.762 metros cuadrados. Devolviéndole su volumen primitivo, es decir, tres alturas en todos sus cuerpos sobre la rasante de la calle Conde Duque, y restituyéndole los cuatro torreones de esquina más el central en el cuerpo que recae sobre la calle de Las Negras, la superficie del mismo se ampliaría en 9.130 metros cuadrados, suma de todas las plantas ampliadas, que correspondería: completar planta segunda, 6.730 metros cuadrados, y planta de torreones, 2.400 metros cuadrados.

Las dimensiones del edificio son tan vastas que cabría pensar en múltiples aplicaciones para el mismo. Considerando la nobleza del edificio, su vinculación a la ciudad, la zona tranquila en que está localizado, asimismo como teniendo presente la urgente necesidad de facilitar dignos locales a diversos servicios culturales del Municipio, no dudaríamos en proponer que el antiguo cuartel militar fuera convertido en el alojamiento de varios centros culturales del Concejo, hoy carentes de local e instalaciones dignas de la capital de España. Recordemos la Biblioteca, almacenada en la antigua iglesia del Hospicio; la Hemeroteca, con problemas de almacenamiento de sus fondos; el Archivo, repartido entre la Casa de Panadería y los Almacenes de Villa; el Instituto de Estudios Madrileños y varios más; la carencia de salas de exposiciones, con las cuales el Municipio contribuiría decididamente al éxito de noveles y consa-



Otro aspecto parcial de la planta baja.

Bóveda semiésférica de ladrillo, existente en la planta de sótano.





Por consiguiente, tratándose de dar una solución urbanística parcial, se propone un nuevo trazado para la travesía del Conde Duque, más cómoda que la existente, y una vía de comunicación que enlaza la calle Princesa con la de Alberto Aguilera a través de la calle Baltasar Gracián, penetrando por su ángulo Noroeste en el parque de Liria y respetando las edificaciones existentes destinadas a Escuela de Estado Mayor; al mismo tiempo se considera edificable en línea de treinta y cinco metros, y con la misma profundidad y altura que la finca colindante, el solar que adoptaría el número 6 de la calle Mártires de Alcalá.

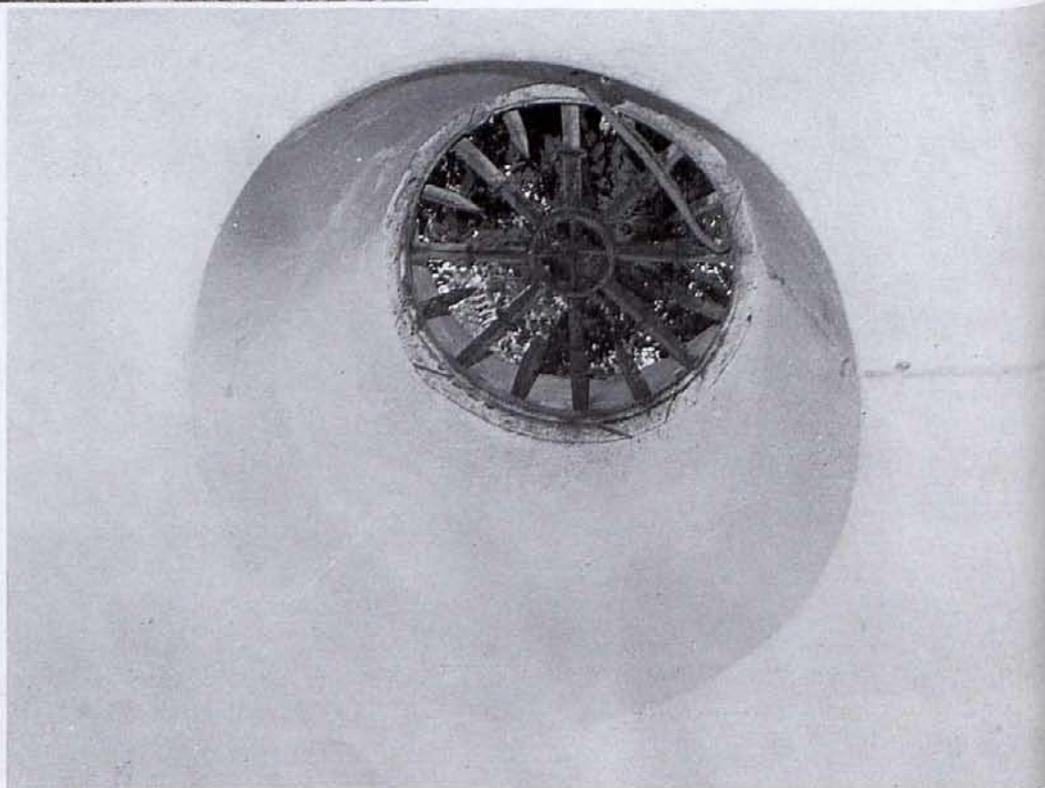
Asimismo, considerando que no se desvalorizaría esencialmente su primitiva traza y aprovechando la ordenación de pilastras existentes en planta baja, podrían hacerse accesibles desde el exterior las tres grandes plazas que contiene en su interior, quedando éstas, a su vez, unidas por amplios pórticos, que prácticamente definirían una planta baja

Una de las puertas de acceso al edificio desde la Plaza Central del mismo.

grados artistas; aula de cultura, auditorium musical, etc., es decir, facilitar los necesarios locales que la labor cultural de nuestro Concejo precisa.

Finalmente permítasenos presentar una solución urbanística de la zona en que se asienta el edificio comentado. Utilizando como centro el antiguo cuartel, definimos un polígono mínimo, como entorno del mismo, limitado por las calles siguientes: Santa Cruz de Marcenado, Mártires de Alcalá y su prolongación: Manuel Delgado Barreto, Princesa, Duque de Liria, San Bernardo hasta su encuentro con Ponciano, y esta última hasta su encuentro con Amanuel, que cierra dicho polígono.

Lógico sería el adoptar un polígono más amplio, pero en ese caso el problema se vería desbordado.



Resumen del Ingresos de los Reales Cuarteles segun las noticias adquiridas.

Imp de los Cuarteles hasta fin de 1729.	Imp de los garabos y que se dio en 1729, hasta dho tiempo.	Lo ganado en otras ventas.	Lo y no deixaron de dar.	Lo que en esta Luzerna.	Lo que en esta Capilla.	Lo que en esta Luzerna. hasta fin de 1729.	Lo que en esta Luzerna. hasta fin de 1729.
1.720.514	1.360.332	8.510.770	8.170.383	829.383	1.173.086	1.300	1.362.078

Resumen de la Cuentas que estan pendiente los Reales Cuarteles segun la Liquidacion del Comodoro de ellos.

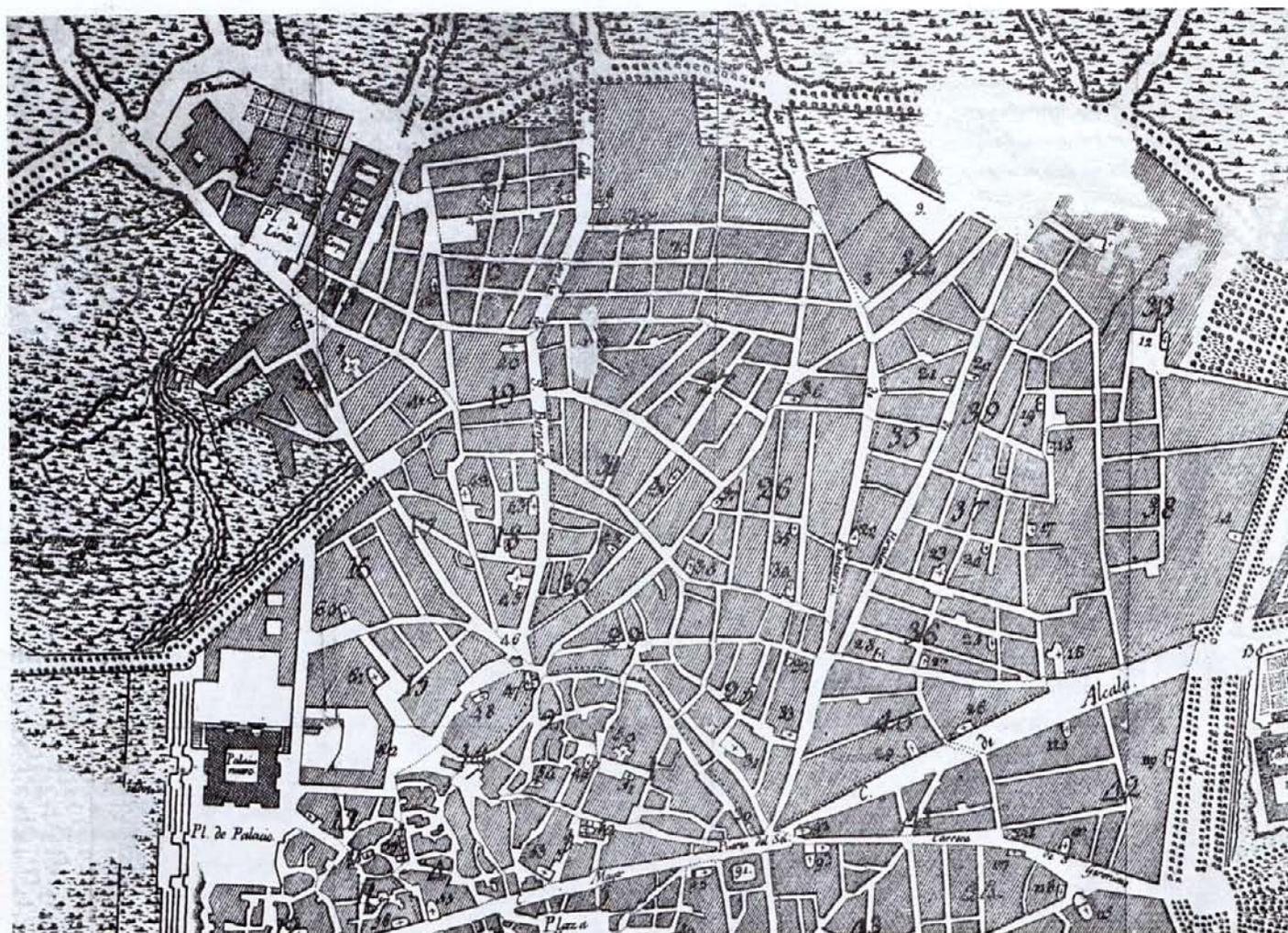
	Reson
Imp de los Cuarteles sin pagar de otros...	710.679
Imp de los Cuarteles de otros...	270.364
Contribucion de los Cuarteles...	4.000
Contribucion de los Cuarteles de las diez leguas al Norte de...	310.000
18 de cada uno...	310.000

7820.60

Estado de cuentas y prevision de gastos de la obra "de los Reales Cuarteles", en 1730.

...A Don Pedro de Rivera por cuenta del sueldo que goza como tal Maestro que a dirigido y dirige dicha fabrica, por nombramiento del Marqués del Vadillo, en virtud de la horden general con el sueldo de 800 Ducados de vellón a el año...

	2265 80 10 11
para unos Cuarteles de...	360.000
Imp de los Cuarteles de...	550.235
Imp de los Cuarteles de...	10.000
Imp de los Cuarteles de...	800.000
Imp de los Cuarteles de...	610.666
1.338.724	



Plano geométrico de Madrid.
«Fausto Martínez de la Torre
lo delineó y grabó».—1800.

casi diáfana de uso público, enlazada con la zona verde resultante de la demolición de los edificios adosados al de los antiguos cuarteles, por su parte norte, creando a su vez, bajo esta zona ajardinada, un aparcamiento para el servicio de los diferentes usos que se aplican al edificio en cuestión. De esta forma los espacios libres, accesibles desde el exterior que contiene el dicho edificio, aumentarían una superficie total de 12.215,50 metros cuadrados.

Para considerar la importancia de esta superficie (que supondría, por otra parte, el uso de unas plazas tranquilas, aisladas del tráfico urba-

no), cabe hacer un estudio comparativo de distintas superficies libres ajardinadas o de otra índole existentes en el casco urbano de Madrid: 1.º, lonja abierta frente a la catedral de la Almudena, 8.856 metros cuadrados; 2.º, plaza de la Armería, 15.696; 3.º, Jardines del Cabo Noval, 6.174; 4.º, plaza de Oriente de Palacio, 11.648; 5.º, Rosaleda del Parque del Oeste, 14.664; 6.º, Rosaleda del Retiro, 6.548; 7.º, Plaza Mayor, 10.370.

Si a la superficie libre considerada de 12.215,50 metros cuadrados rodeada por el espacio que añade la correspondiente superficie que recaen sobre las calles de Santa Cruz

de Marcenado, calle del Conde Duque y travesía del Conde Duque, que suponen, respectivamente, 4.473,75 y 785,25 metros cuadrados, se obtiene un total de zonas libres ajardinadas de 18.470,50 metros cuadrados.

De lo anteriormente expuesto, y teniendo en cuenta la proximidad del parque de Liria, prolongado a la calle de Las Negras, se desprende la intención de crear una zona tranquila, importante, que lleva por añadidura la conservación de un bello y artístico edificio, testimonio de la historia y patrimonio histórico-artístico de la villa.

DE LOS IBARRONDO



La Puerta del Sol. MADRID

La Puerta del Sol hacia 1833.

Ayuntamiento de Madrid



Vista general de Madrid, tomada desde el Este, con la plaza de toros en primer término. Litografía de la segunda mitad del siglo XIX. Museo Municipal de Madrid

LA REFORMA INTERIOR DE MESONERO ROMANOS

Por JOSE LEAL FUERTES

EL movimiento de expansión y crecimiento de las grandes ciudades se hace notar en Madrid poco antes de mediar la pasada centuria, y reviste en nuestra capital especial interés. Por causas que no es del caso investigar en este momento —guerra de la Independencia, inestabilidad política, primera guerra carlista, etc.—, lo cierto es que el número de habitantes durante la primera mitad del siglo XIX se mantuvo en la Corte un tanto estacionario, sin superar apenas los 200.000 habitantes. Es en 1845 cuando se aprecia un positivo aumento —206.714 habitantes—, que ya no abandonará jamás su sentido ascendente, para alcanzar en 1850 los 223.439 habitantes, y en 1860, 289.043. Estas cifras, tomadas del Resumen estadístico publicado por el Ayuntamiento de Madrid, revelan un crecimiento en tan corto



espacio de tiempo, que expresado en números relativos representa un 29,36 por 100 de la población existente al comienzo del proceso.

Si se contrastan estos datos con los referentes al estado y situación de las edificaciones, se advierte que el perímetro de la Villa y Corte apenas si había experimentado variación durante más de dos siglos. Circundado el casco urbano por una vieja cerca, construida a cargo de los propios fondos municipales, conforme a lo dispuesto por la Real Cédula dictada por Felipe IV, en 9 de enero de 1625, este grave obstáculo entorpecía los planes urbanizadores orientados a la posible extensión de la ciudad. Pero tampoco la situación interior era satisfactoria. Dentro del casco urbano existían «calles enteras compuestas de corrales o solares, casas de un solo piso, mezquinas o ruinosas», deshabitadas unas, ocupadas otras por oficios incómodos y molestos.

Estos eran los datos del problema planteado a nuestra capital en 1846, datos que fueron interpretados con una amplia proyección sobre el porvenir por Mesonero Romanos, que en aquella ocasión formaba parte, como concejal, del Ayuntamiento de Madrid.

Sobradamente conocida es la personalidad literaria de don Ramón Mesonero Romanos; en cambio, su actuación en el Consejo Madrileño ha pasado más inadvertida. No obstante la acerada crítica que desarrolló a lo largo de su cuatrienio en que ejerció su cargo a partir de 1.º de enero de 1846. Nacido en Madrid, en el núm. 10 de la calle baja del Olivo —que hoy lleva su nombre—, don Ramón acreditó en todo momento un entrañable amor por su ciudad natal. A este «madrileñismo» unía una vasta erudición y la experiencia de sus dos viajes a diversas capitales de Europa, realizados en 1833-34 y en 1840, en los que, como reconoce Sainz de Robles, pudo comprobar que su Madrid se había quedado bastante rezagado con relación a los progresos alcanzados por otras ciudades europeas.

Llevaba pocos meses Mesonero en su cargo concejil cuando, después de un concienzudo estudio del perímetro de la capital y de sus más urgentes necesidades, presentó al Ayuntamiento, en la sesión celebrada por la Corporación el 23 de mayo de 1846, su «Proyecto de mejoras generales de Madrid». En aquel momento las opiniones sobre la reforma de la capital se desdoblaban en dos direcciones: unos consideraban urgente proceder en primer término a la ordenación del interior del casco; otros estimaban preferible la posible ampliación fuera del mismo, creando nuevas zonas urbanas, que comprendían lo que, más tarde, se denominó «el Ensanche». En efecto, la reforma interior no parecía suficiente y por ello no debe extrañar que se hablase de ensanchar el perímetro de Madrid. Este es el primer problema que, en el Proyecto, se plantea Mesonero Romanos, y decididamente rechaza la posibilidad de ampliación, aplazándola para más adelante, limitándose, por tanto, en su tarea, a la regularización del espacio entonces ocupado por el caserío. Esta posición se fundamentaba en las siguientes razones: 1.ª La situación de la capital sobre varias colinas y a una altura considerable del río Manzanares, naturalmente limitaba por este lado, a causa del enorme desnivel; por eso «en todas las ampliaciones que ha experimentado desde el tiempo de la conquista sobre los moros, siempre ha tenido que res-

petar por esta parte los límites forzados que trazó la naturaleza, extendiéndose más a su placer por los lados opuestos de norte y este, en que halla planicie, ventilación y desahogo»; 2.ª La existencia de las cercas o tapias que circundaban la ciudad, sostenidas no para fines de defensa, sino por necesidad impuesta por las leyes fiscales, impedían el desarrollo incluso por los lados mencionados. Al plantearse la posibilidad de su demolición, propugna Mesonero Romanos, con criterio progresivo, la conveniencia de no volverlas a levantar, «ni próximas ni lejanas, pues además de un gasto inútil sólo ocasionan un obstáculo material para el desarrollo de la población»; 3.ª Otro inconveniente insuperable en aquella fecha era la deficiencia del servicio de abastecimiento de agua potable a la población, que obligaba a demorar la puesta en marcha de la extensión de la capital más allá de sus límites, coordinándola con la realización de cualquiera de los proyectos de traída de aguas. La terminación de las obras del Canal de Isabel II en 24 de junio de 1858, alivió tan grave situación; 4.ª Al tratar de incorporar el arrabal de Chamberí surgen nuevos inconvenientes: el desnivel del suelo hacia el lado de Recoletos; por San Bernardino, los cementerios; más allá, la escabrosa montaña del Príncipe Pío, etc.

Lo conveniente para Madrid, según Mesonero, «no es tanto la extensión de sus límites, como la regularización y aprovechamiento del espacio que hoy ocupa», mediante un plan general de «rompimientos» y «desahogos» en varios sitios de la población. Para demostrar este aserto, el autor del Plan, dividía mentalmente Madrid en cuatro grandes trozos o cuartos de círculo de la siguiente forma: el primero de norte a este, entre las calles de Fuencarral y Alcalá; el segundo, de este a sur, entre esta última vía y la de Toledo; el tercero, de sur a oeste, desde esta calle a la de Segovia y Cuesta de la Vega, y el cuarto, de oeste a norte, desde este punto hasta el de partida.

Independientemente del detalle minucioso de las diversas obras

propuestas en cada sector, en cuyo detalle no es preciso entrar, lo importante del Proyecto está en la idea de conjunto, que constituye un complemento y sistemático plan de reforma interior, sin cuya realización no hubiera sido posible la ulterior extensión de la capital. En la mayor parte de los casos se trata de dar salida a ciertas calles que antes no la tenían, lo que implicaba una absoluta incomunicación entre vías relativamente próximas, por ejemplo: las existentes entre la calle de Hortaleza y la de Barquillo, o entre ésta y el paseo de Recoletos. Con ello se transformó completamente la zona entonces denominada «distrito del Barquillo», compuesta de miserable caserío y espaciosas huertas, corrales, tahonas, fraguas y herrerías. Precisamente de estos últimos establecimientos vino a sus moradores del nombre de «chisperos», con el que todavía se les conoce. Otras veces se recomienda la apertura de nuevas calles, salvando los obstáculos de las grandes extensiones de terreno ocupadas por huertas y jardines de palacios y conventos; tal sucedía con la huerta del duque de Frías, el jardín de la casa del marqués de Riera, la huerta del que fue convento de Jesús, etc.

Una transformación radical era la propuesta en el «distrito del Congreso», entre las calles de Alcalá y Carrera de San Jerónimo, dando salida al Prado, a las calles cerradas del Sordo y de la Greda (hoy Zorrilla y Madrazo), así como la del Turco (hoy Marqués de Cubas) a la Carrera de San Jerónimo, haciendo desaparecer los mezquinos corrales allí existentes. Todas estas reformas se realizaron tal como las trazó Mesonero, excepto algún caso, como la nueva calle a la que se dio el nombre de Jovellanos, que en el proyecto debía llegar a Alcalá por el jardín de Riera, no verificándose así, según confesó Mesonero años más tarde en sus «Memorias de un sesentón», por haberse negado el propietario.

Hacia el sur desarrollaba el Plan una serie de obras, sin las cuales no hubiera sido posible el desenvolvimiento futuro de la población. Tal era el paseo que se abría desde el cementerio del hospital al barranco de Embajadores. Entre las calles de Toledo y Segovia debe señalarse la labor del saneamiento del distrito

del Rastro y la construcción del mercado cerrado en la plaza de la Cebada. También aparece en el Plan la posibilidad de comunicar los barrios de San Francisco y la Morería con el centro por medio de la construcción de un viaducto sobre la calle de Segovia, idea de Sachetti, el arquitecto del palacio de la plaza de Oriente, que yacía en el olvido, hasta que el propio Mesonero la exhumó de los archivos del Patrimonio Real.

Las reformas en los barrios extremos se coordinan con una radical transformación del Centro, donde ya se notaba la insuficiencia de algunas calles, como la de Carretas, para comunicar con la zona exterior. A fin de obviar esta dificultad se proponen soluciones de gran sentido práctico, por ejemplo, el ensanche proporcional de la calle de la Concepción Jerónima, o bien el rompimiento de una continuación directa de la calle de Carretas por el corralón de la Trinidad a dar salida a la plaza del Progreso. La realización del proyecto en este punto, así como en lo referente a la ampliación y alineación de ciertas calles estrechas que parten de la Puerta del Sol, habría cambiado totalmente la fisonomía de esta parte de la capital.

Otro aspecto de la reforma es el referente a las galerías cubiertas y los pasajes comerciales, abiertos en lugares estratégicos del centro, con el fin de establecer una comunicación interior cómoda y al mismo tiempo impulsar el comercio dentro de esa zona. Como nota curiosa puede citarse el pasaje que señala Mesonero Romanos por la calle de Alcalá a salir a la de Montera, proyecto que espera su realización actualmente, con la variante de tener la salida por la calle de la Aduana.

Aunque el autor se muestra opuesto a la ampliación de los límites de la capital, considera imprescindible la formación de cinco grandes arrabales o burgos extramuros en los sitios siguientes: primero, el ya formado en aquella fecha de Chamberí; segundo, el de la Venta del Espíritu Santo; tercero, el de las Yaserías, fuera de la Puerta de Atocha; cuarto, el inmediato al puente de Toledo, y quinto, el situado a la orilla del Manzanares, siguiendo la derecha del puente de Segovia. «En estos cinco arrabales —dice Mesonero—, además de ha-

bitación cómoda para la mayoría de los pobres y gente de escasos medios, podrían cabida las grandes fábricas y talleres que en el interior no encuentran edificios convenientes; los almacenes de maderas, hornos, tahonas, fraguas y otros establecimientos peligrosos o incómodos; las canteras de construcción y depósitos de materiales; los corrales, basureros, vaquerías y otros que hoy inficionan y afean el interior de la villa; los huertos, jardines, paradores y ventorrillos, tan cómodos y oportunos en las inmediaciones de una gran capital, y los juegos de equitación, pelota, baile y demás, propios para excitar el halago de la juventud, mitigar sus costumbres y dirigir hacia un noble objeto sus fuerzas y su valor.» Por la situación, condiciones y finalidad de los mencionados burgos o arrabales, podrían considerarse éstos como un antecedente de los que hoy se llaman poblados satélites. En este punto, como en tantos otros, Mesonero Romanos se adelanta a las ideas de su tiempo y en nada desmerece de las concepciones de los modernos urbanistas.

El «Proyecto» se completa con una serie de atenciones generales, indispensables para el desarrollo de



la ciudad y el orden de su administración. Entre estas medidas cita Mesonero la traída de aguas abundantes, potables y de riego, y el sostenimiento y aumento de las que en aquella fecha disfrutaba la capital; el mejoramiento del empedrado de las calles y del sistema de alcantarillado; la reforma del alumbrado, etcétera.

Estas mejoras se conectan con la imposición de nuevos arbitrios que contribuyan a su realización, sin gran sacrificio para los fondos públicos, dado el elevado coste de las obras proyectadas. Merece citarse el arbitrio propuesto para sostenimiento y mejora del empedrado, impuesto sobre los carruajes de toda clase, «pues siendo la causa principal del deterioro del pavimento, es justo que contribuyan a su sosten». Salvando la enorme distancia entre los incipientes medios de transporte del pasado siglo y la densa y compleja circulación actual, podría encontrarse aquí un primer antecedente de la moderna tasa de rodaje, entonces y ahora, perfectamente justificada.

Concluye el «Plan» con la inclusión de otras mejoras que su autor califica de «parciales». En este caso se encuentra la formación de mercados cerrados, a fin de hacer des-

aparecer «ese mercado general de las calles y plazuelas con sus inmundos tinglados, todos los cuales deben encontrar puesto cómodo y barato en los nuevos mercados». A pesar del tiempo transcurrido, la acotación conserva todavía actualidad. En estas mejoras no sólo se comprenden las relativas a mataderos, mercados, hospitales, teatros propios de la Villa, sino incluso las de orden espiritual, como la elevación de una catedral «digna de la Corte», empeño sobre el que volvió Mesonero en otra ocasión, señalando acertadamente el emplazamiento a continuación de la plaza de la Armería.

El Poder Central no tardó en hacerse eco de la necesidad urgente de la reforma, admitiendo ésta con la variante de ensanchar el perímetro de Madrid «desde el encuentro de la Cuesta de Areneros con el paseo de San Bernardino hasta el ángulo norte del Retiro». Esta solución, propugnada por la R. O. de 6 de diciembre de 1846, tomó como base el proyecto de extensión del ingeniero don Juan Merlo. Comunicada la R. O. al Ayuntamiento de la capital, para que éste expresara su opinión, la Corporación designó ponente a Mesonero Romanos quien,

en una documentada «Memoria», insistió en los puntos de vista defendidos en su proyecto, por entender que la ampliación pretendida por la R. O. no era viable, ya que «ni la necesidad ni la conveniencia reclaman, por ahora, aquella gigantesca medida, ni desgraciadamente están de acuerdo con ella los medios de llevarla a cabo». El regidor informante consideró preferible atenerse a un término medio, consistente en «atender a las necesidades presentes, aprovechando con inteligencia las ventajas que ofrece el recinto actual, preparando e impulsando directamente su futura extensión y ensanche».

Tal es, expuesto en un rápido resumen, el primer plan de reforma interior de Madrid. Su construcción sistemática y su documentación no desmerecen del sentido moderno y avanzado de sus reformas. El autor no pretendía llevar éstas a cabo inmediatamente o de modo improvisado, sino supeditándose siempre a razones de oportunidad y conveniencia. Por todo ello, la capital de España es deudora a don Ramón Mesonero Romanos de esta meditada reforma interior, sin la cual no hubiera sido posible su futura extensión y su marcha firme hacia el Gran Madrid de nuestros días.

J. L. F.



EL ENVES DE LA HISTORIA

PEPE BONAPARTE

URBANISTA MATRITENSE

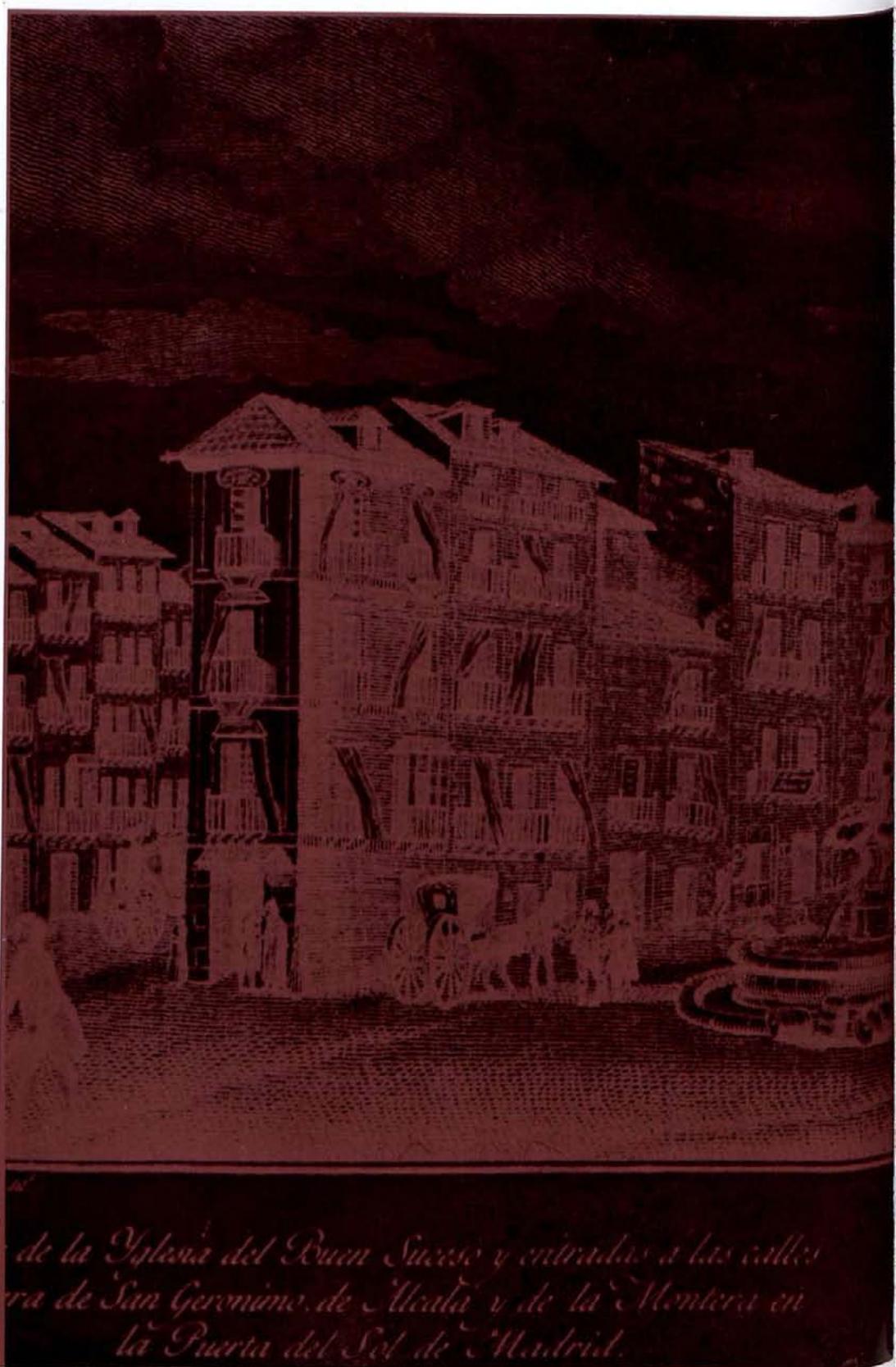
Por FEDERICO CARLOS SAINZ DE ROBLES

PARADOJAS: en los primeros años del siglo XVIII, el patriotismo español oro de ley estaba adscrito al afrancesamiento borbónico con peluca de tufos y blanca. Pero en los primeros años del siglo XIX, el patriotismo español, con los mismos quilates, quedó en abierta e irreducible pugna con el afrancesamiento, pero ya napoleónico, sin peluca y con excesivos y estridentes tararíes castrenses. Sospecho que de vivir yo en estas primeras décadas decimonónicas, hubiese sido perfecto y consciente afrancesado. Y, por supuesto, acaso habríame visto obligado, como el suave, timorato y cacarañado Leandro Moratín, a ocultarme en los desvanes, a huir gatuño por los tejados, zarandeado por el canguelo, para acabar en el exilio francés. Porque, en verdad, ¿cómo preferir a don Fernando VII—que



no necesita presentaciones, ni calificativos—a José Bonaparte, guapetón caballero mesocrático, culto lo suficiente, discreto lo necesario, bien predispuesto para vivir él y para reinar sobre los españoles? ¡Pobre Pepe Bonaparte, cuya persona fue diana para las más torpes insidias y para «las condecoraciones verbales» más denigrantes! Porque... resulta que el mil veces dibujado y llamado en versos bailables «Pepe Botellas» fue abstemio. Porque resulta que tampoco fue cazador, más o menos furtivo, de beldades femeninas, ni aún de aquellas que le eran puestas como las carambolas a Fernando VII. Porque resulta que su mote de «Pepe Plazuelas» era más falso que Judas, pues que no aumentó plazuela alguna a la Villa y Corte, y, por el contrario, hizo desaparecer o ampliar muchas de ellas.

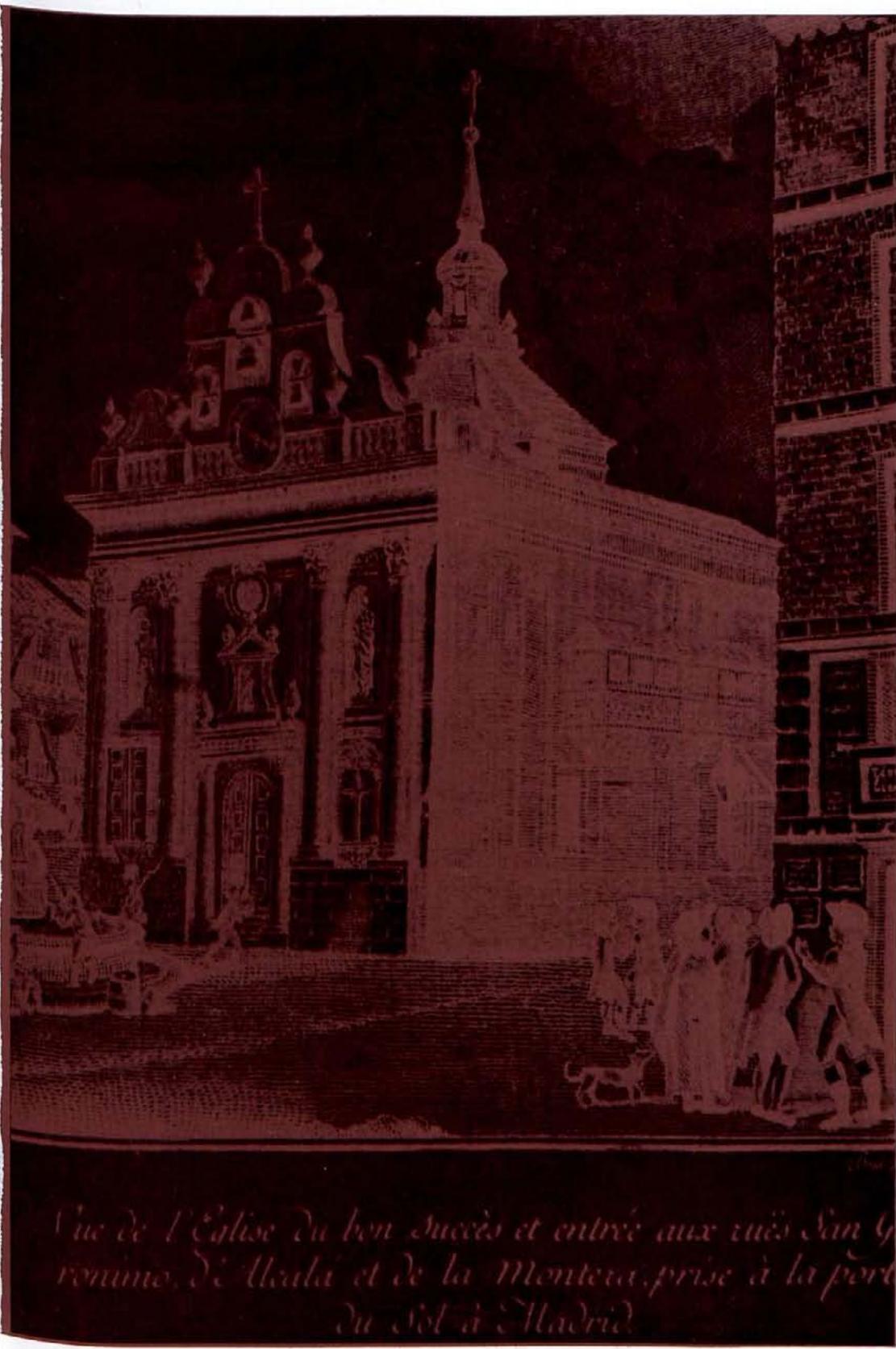
Me imagino la ilusión, un poquitín «escamada», con que Pepe Bonaparte llegaría a Madrid, ya coronado rey de España, el 20 de julio de 1808. Sabía él que Madrid era la capital de un ex-imperio colosal—*hídrópico*, como ponderaban los neoclásicos—, pero aún bastante crecido, y en el que no se puso jamás el sol entre los años 1492 y 1598. Sabía él que Madrid era capital de tal fenómeno histórico y geográfico desde 1561. No ignoraba que en Madrid habían entrado cantidades de oro capaces de hacer palidecer de envidia a los cuarenta ladrones de Alí-Babá, durante más de dos siglos. Por lo cual, él suponía que Madrid urbe había de ser competidora me-



*de la Iglesia del Buen Suceso y entradas a las calles
de San Geronimo, de Alcalá y de la Montera en
la Puerta del Sol de Madrid.*

ritoria de París, ciudad que él tanto admiraba, emporio de grandezas y de bellezas. Y presumo la enorme desilusión de Pepe Bonaparte al co-

nocer Madrid «en su salsa». Un Madrid que podía ser recorrido en un par de días, pues que su perímetro—que *no amurallado*—tenía



Vue de l'Église du bon succès et entrée aux rues San Jerónimo, de Alcalá et de la Montera, prise à la porte du Sol à Madrid.

como puntos de enlace: Puerta de Alcalá, Buen Retiro, Olivar de Atocha, Puerta de Atocha, el póker de Rondas—Atocha, Embajadores,

Toledo y Segovia—, Campo del Moro, Montaña del Príncipe Pío, Portillo de San Bernardino, Ronda del Conde Duque, Puerta de Fuencarral,

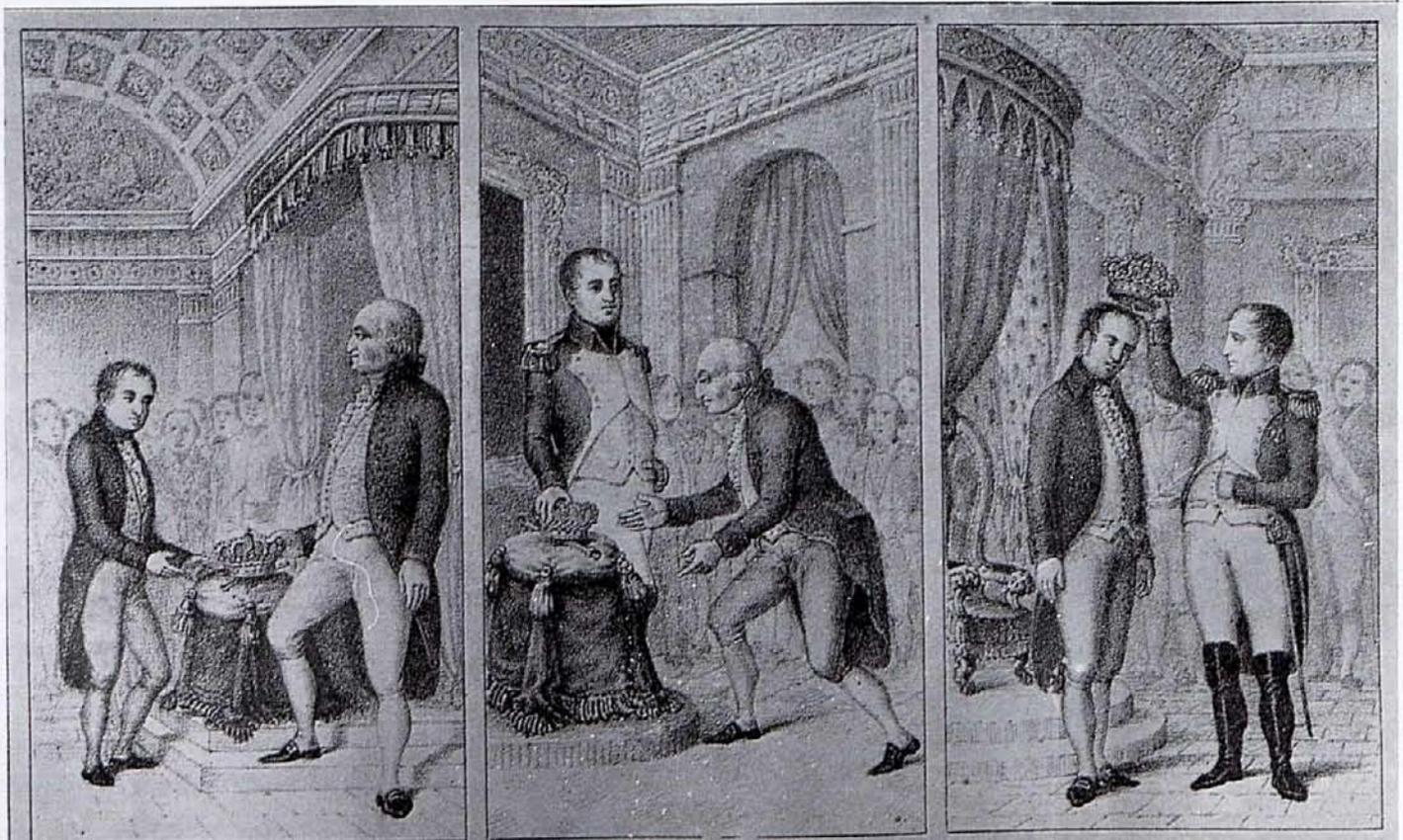
Puerta de Recoletos. En verdad que Pepe Bonaparte no tenía por qué saber las riquezas que se almacenaban—con orden y concierto—en aquellos caserones de caras feas, viejas y hasta artríticas, de los que eran dueños: el duque de Medinaceli, en la Carrera de San Jerónimo, donde hoy se levanta el Hotel Palace—; el duque de Híjar, en la misma Carrera, por encima del hoy Congreso de los Diputados; el duque del Infantado, en las Vistillas de San Francisco; el del marqués de Alcañices, en la calle de Alcalá, donde hoy presume «de buenas entrañas» el Banco de España; los condes de Cervellón, en la calle de Santa Isabel; el príncipe de Anglona, en la calle *Sin Puertas*; el de los Lasso de Castilla, en la Plaza de la Paja, el de Revillagijedo, en la calle del Sacramento; el de Osuna, en la calle de Leganitos; y tantos otros, semejantes en *fealdad física*, encubridora de almas pletóricas de primores. Sólo admiraban, por su arquitectura exterior, muy pocos palacios: el de Alba y Liria, ladero a la Plazuela de Aflijidos; el de Altamira, en la calle de la Flor Alta; aquellos que presentaban las hermosísimas portadas de Pedro de Ribera: el de Oñate, a la entrada de la calle Mayor, el de Miraflores, en la Carrera de San Jerónimo, el que fue de los Manzanedo, en la calle del Príncipe con vuelta a la de las Huertas; el del marqués de Perales, en la calle de la Magdalena, y el del marqués de la Torrecilla, en la calle de Alcalá.

Pero si estaban muy a su vista—de aguilucho napoleónico—, dándole motivos para la reflexión, tantas calles sin alcantarillado y casi sin aceras, empedradas con las famosas «cabezas de perro» de pedernal, abundantes en polvos o lodos; y aquellos cafés destartalados—«La Iberia», «La Cruz de Malta», «La Fontana de Oro», «El Príncipe», «La Esmeralda», «Levante»—con sus grandes braseros de bruñido azofar y sus bronceados y mortecinos quinqués; y tantas fondas y posadas—«Los Leones de Oro», «El Caballo Blanco», «La Vizcaína», «Las Cuatro Naciones», «El Maragato», «El Pa-

raíso»...—en los que convivían pícaros, pretendientes en Corte, buhones, arrieros, busconas aliñadas de ajos y monsegas—; y aquellos pocos y nada ostentosos teatros—con artritis en paredes y techumbres: «del Príncipe», «de la Cruz», «de los Caños del Peral»... Pero, antes que nada, si Pepe Bonaparte se asomaba a los balcones altos del maravilloso Palacio Real, las cúpulas y torres con chapiteles de... ¡los 69 conventos y 19 parroquias con que contaba aquel Madrid pequeñito y pobretón y... «tan venido a menos»...! Es de suponer que la suave sonrisa excéptica con que aquel empedernido

lector de Voltaire y Diderot que fue Pepe Bonaparte—enciclopedista entusiasta y masoncete convencido él—observaría aquel pintoresco—¡y no feo, caramba!—panorama de chapiteles y cimborrios, entre los que no faltaban los de ascendencia morisca.

Pero me importa aclarar *el por qué* de la falsedad y de la injusticia al calificar al rey José, siempre bien trajeado y perfumado, como «el Rey Plazuelas». Porque no sólo durante su efímero reinado—pletórico de sobresaltos y de mieditis—no fue abierta ni una sola, sino que desaparecieron muchas de las exis-



P. Perce de Bayona

Litog. de Manini y C.^{ta}

LAS RENUNCIAS DE BAYONA.

centes, como prueban de modo concluyente los planos de la Villa y Corte anteriores y posteriores «inmediatamente» al reinado bonapartista. Si se examina el *Plano de Madrid*, obra de don Tomás López, geógrafo de S. M., levantado en 1785, y relativamente calco sobre el magnífico mapa de la capital que trazó—1769—don Antonio Espinosa de los Monteros, en él puede señalarse casi medio centenar de plazuelas y plazas aplazueladas, algunas con nombres tan pintorescos como «de Afligidos», «del Alcantarillado», «del Beso», «del Espejo», «del Gato», «de la Leña», «de Leganitos», «de la Paja», «de la Armería», «de los Pajes de S. M.», «de Moriana»...

Pues bien, en la primera edición—1831—del puntualísimo *Manual histórico-topográfico-estadístico, y descripción de Madrid*, obra inmejorable, en su tiempo, del mejor y del mayor de los notarios de la Villa y Corte, don Ramón de Mesonero Romanos, se comprueba la desaparición de varias de tales plazuelas. Y por el contrario, la novedad de algunas plazuelas ensanchadas y de unas plazas de nueva formación. Es de justicia reconocer que José Bonaparte fue uno de los primeros y más entusiastas urbanistas del Madrid contemporáneo. Urbanista muy consciente, muy enterado de las necesidades de la urbe y de cuanto a la urbe le sería de la máxima utilidad. Por ello, apenas llegado a la capital, comprendió la urgencia «de romper» aquella maraña sucia y mi-



El Pintor Manchego, agradecido á los singulares beneficios, que ha recibido su Provincia, del S. José, y sus satélites quiere perpetuar su memoria, pintando su Retrato á la puerta de una Taberna.

serable de su caserío para ganar espacios libres en los que disponer jardines, plazas ajardinadas, plazas nudos-claves para la mejor circulación de personas y vehículos. Al excelente cronista de Madrid don Carlos Cambrónero—en colaboración con el erudito don Hilario Peñasco de la Puente—debemos la interesantísima síntesis de la obra urbana de Pepe Bonaparte, síntesis

formada luego de la consulta minuciosa de los planos de Witt, Texeira, Planimetría General, Espinosa y López, y de los libros de Capmany y Mesonero Romanos. Las obras urgentes josefinas en Madrid fueron éstas: «Los famosos derribos verificados por el Gobierno francés, y que tanto mencionan en detalle los modernos cronistas de Madrid, fueron los siguientes: par-



De source aqua, forti.

DauDET sc.

VISTA de la FUENTE cerca de la PUERTA de ATOCHA en MADRID.

VUE de la FONTAINE près de la PORTE d'ATOCHA à MADRID.

VIEW of the FOUNTAIN near the ATOCHA GATE at MADRID.

to de la manzana 343, donde se formó la Plaza del Carmen; el Convento de Santa Ana, que se convirtió en lo que hoy es la Plaza del Príncipe Alfonso, añadiendo, para regularizar ésta, el resto de la manzana 215, que se componía de casas particulares; parte de la manzana 288, que ahora es la Plaza del Rey, comprendiendo el antiguo callejón de las Siete Chimeneas, que hacía escuadra en el ángulo donde se unen el Banco de Castilla y el Circo de Price; el Convento de los Padres Premostratenses, hoy Mercado de los Mostenses; la Iglesia de

San Ildefonso, hoy también Mercado del mismo nombre; la manzana 221, en que estaba el Convento de Santa Catalina, entre la calle del Prado y la Carrera de San Jerónimo, cuyo solar fue después vendido a particulares; la Iglesia de San Martín; el Convento de Jesús y el de la Pasión, que estaba al lado de la Iglesia de San Millán, esquina a la calle de las Maldonadas. Requieren especial mención los derribos llamados de la Plaza de Oriente y calles contiguas: alcanzaron desde Palacio hasta la Plaza

después de Isabel II, y desde el Monasterio de la Encarnación hasta las accesorias de la Iglesia de Santiago, comprendiendo en este espacio el Juego de Pelota, la Biblioteca Real, el Jardín de la Priora, los Caños del Peral y diez manzanas de casas que formaban la Plaza del Teatro del Baile de Máscaras y las calles del Tesoro, de Santa Catalina la Vieja, de San Bartolomé, del Recodo, de la Parra, del Buey, del Carnero, parte de la calle del Espejo, que era muy irregular, la de Santa Clara, que no lo era menos, y la plaza de este último nombre.»

Es decir, que a Pepe Bonaparte se le debe la formación de la plaza acaso más bella de Madrid: la de Oriente; la ampliación de la actual de Isabel II. Pero aún cabe apuntar en «el haber» urbanístico de aquel monarca el derribo de las manzanas de casas que unían las calles del Prado y la de Espoz y Mina, haciendo desaparecer el callejón del Beso, para así formar la actual Plaza del Angel. El derribo de parte del Convento de Capuchinos de la Paciencia, para ampliar la hoy Plaza de Bilbao. El derribo de la manzana 343 y el del anexo del Convento del Carmen, para ampliar la plaza del mismo nombre. La desaparición de las jorobas que

integraban el Campo de la Lealtad —donde fueron fusilados en 1808 tantos patriotas— para preparar en gran amplitud la actual Plaza de la Lealtad. La demolición de los restos del Convento de Agustinos —parte del antiguo colegio de doña María de Aragón—, en la plaza que ahora se llama de la Marina Española, y antes, de los Ministerios; plazuela que hasta 1810 era una rinconada sucia y maloliente, con salida única a la Plaza de la Encarnación.

Acaso sea de lamentar que los derribos de los alrededores del Palacio durante el reinado bonapartino *hicieran víctimas* de este espasmo urbanístico algunos casones de la nobleza, feos por fuera, pero

de gran belleza por dentro, así el de los Alvarez de Toledo, señor de Villafranca, en el que se hospedaban en sus estancias breves en Madrid los reyes Juan II y Enrique IV; el de los condes de Lemos, el del marqués de Auñón, el de los Pimentel, el de Noblejas... Y acaso gran vergüenza de esta urbanización fuera el derribo de la Iglesia de San Juan, en la plazuela de su nombre, entre las calles de la Cruzada y de Santiago, parroquia en cuya bóveda fue sepultado Diego Velázquez... Y también que desaparecieron algunos callejones de pintorescos nombres: *Quebrantapiernas Garay, Buey, De la Parra...*

F. C. S. DE R.



MADRID SIGLO XIX: EL

Dos fueron los proyectos isabelinos que pueden considerarse decisivos para la urbanización y el progreso de Madrid: la traída de aguas del Lozoya, obra de Bravo Murillo (1858) y el Real Decreto por el que se aprobó en 1860, el llamado Plan Castro, para el ensanche de la villa, al producirse la que puede llamarse su segunda crisis de crecimiento. La primera fue a principios del siglo XVII, cuando se consolida la capitalidad con Felipe III. El plan de ensanche de don Carlos María Castro, coincidió en el tiempo, con la decisión del tan isabelino don José Salamanca, de lanzarse a la edificación del que iba a ser futuro barrio de su nombre.

El plan de Castro, estaba calculado para un Madrid de 450.000 habitantes. El ilustre ingeniero (también los ingenieros se equivocan), no pensaba que tal cifra se alcanzase antes de cien años. Sin duda, don Carlos sabía más de topografía urbana que de los fenómenos demográficos, ya que antes de los cuarenta años, o sea, antes de 1900, la capital de España alcanzaba el medio millón de almas. Y no digamos lo que ha ocurrido en los últimos treinta años contra todas las previsiones.

Ciertamente, una ciudad no consiste únicamente en trazar cuadrículas sobre un papel vegetal, con indicaciones de vías públicas, zonas de edificación y zonas verdes. Hay que pensar que la ciudad ha de estar habitada por seres humanos y éstos tienen unas necesidades elementales y vitales, que la ciudad ha



BARRIO DE SALAMANCA

(URBANIZACION EUROPEA,
ARQUITECTURA VULGAR, PRIMERAS
COMODIDADES MODERNAS)

Por Juan Antonio CABEZAS

de satisfacer. La coincidencia del proyecto de expansión urbano de Madrid quizá decidió al financiero malagueño, financiero romántico (aunque esto parezca una antítesis), a iniciar su fabulosa promoción inmobiliaria, precisamente entre los años 1860 y 1862.

Tenía Salamanca en su poder gran cantidad de millones de reales, en acciones y obligaciones de las distintas empresas ferroviarias, de las que había sido principal propulsor. Las tenía en espera de más altas cotizaciones, cuando un insospechado golpe de especulación se las echó al suelo. Salamanca se vio arruinado.

Fue entonces cuando pensó en la edificación inmobiliaria, como medio de rehacer su fortuna. El había operado siempre en sus negocios al socaire de la política. En aquel Madrid en pleno crecimiento, que iba a ser dotado de confluentes ferrocarriles, carreteras radiales y otros adelantos, como los tranvías urbanos tirados por mulas, bien necesitaba un ensanche de su zona urbana, a nivel europeo. Tal fue el pensamiento de don José.

Para aquel entonces, ya habían sido derribados los últimos restos de la cerca vulgar (que no muralla) sin torres y con portillos en vez de puertas monumentales, construida en tiempos de Felipe IV, que cercaba el caserío, tal como se ve en el plano de Teixeira, utilizada «no con fines bélicos sino aduaneros», como bien dice Sainz de Robles. El caserío urbano de la villa se derramaba anárquicamente, por colinas y



I L U S T R A C I O N E S D E S A N C H A 75



vaguadas, como viene ocurriendo desde entonces y seguirá, pese a los sucesivos planes de ordenada urbanización.

Salamanca decide entonces una de sus operaciones geniales de gran especulador: Compra a precio de tierras de pan llevar, una extensión de terreno de aproximadamente dos

kilómetros cuadrados (en su mayoría sembrado de cereales y algunas pequeñas granjas), en lo que forma hoy el trapezoide urbano denominado barrio de Salamanca, entre Alcalá y María de Molina, Recoletos, Castellana y Francisco Silvela. Salamanca iba a edificar (y sus gustos le costó), el primer ensan-

che residencial de Madrid. El que treinta años después se llamaría por antonomasia el «Barrio», con urbanización europea, hermosos bulevares, vulgar arquitectura, salvados algunos palacios de estilo francés, pero en cuyas calles se instalaron faroles de gas, los primeros tranvías de mulas primero y eléctricos después desde 1899. En sus «nuevos itinerarios madrileños», describe don Julio de Ramón Laca, el disco 3 (Salamanca-Sol-Quevedo) uno de los más populares. Pero en los interiores de las viviendas, se instalaron los primeros ascensores, termos para agua caliente, cocinas para carbón de piedra, gas del alumbrado y cuartos de baño. Eran los lujos de la aristocracia y la burguesía adinerada de la época.

GEOMETRIA Y ESPIRITU DEL «BARRIO».

Este gran tablero de damas, con 28 calles rectas que se cortan perpendicularmente, fue levantado desde 1870, sobre lo que hasta entonces habían sido fincas rústicas alejadas de la villa. En realidad fue construido como una consecuencia del sistema económico que se llamó liberal o del libre cambio. Por eso, al lado de unas cuantas familias aristocráticas que levantaron allí sus palacios, la gran mayoría de la edificación fue ocupada por la burguesía comerciante y los profesionales de la clase media acomodada. En el barrio de Salamanca vivieron todos los políticos de alguna fama, en el vértice de los dos siglos. Muchos literatos y artistas de nombre y gran parte de los profesionales, médicos, ingenieros, abogados, arquitectos, cuyos hijos iban con los de la aristocracia a los importantes colegios de pago, allí establecidos. De ese común denominador del dinero y la convivencia de las nuevas generaciones, surgieron los matrimonios entre la aristocracia metida en negocios y la mesocracia adinerada, lo que ha determinado esa nueva clase social típica del barrio de Salamanca, que va a misa de dos a la Iglesia de la Concepción o la del Colegio del Pilar, asiste a los estrenos, los conciertos y otros espectáculos caros. Supone una «élite» refinada, cultivada espiritualmente, aunque salvemos todas las excepcio-



nes que confirman la regla, pero que no puede estar representada por los «hijos de papá», más o menos «ye-yes», que frecuentan las terrazas de la calle de Serrano.

Hoy el barrio de Salamanca, después de casi cien años de transformaciones urbanas y fusiones demográficas, tiene una personalidad acusada y un espíritu, dentro del urbanismo madrileño. Tiene hasta una literatura: entre otras muchas obras, ahí están dos ensayistas biógrafos, el Conde de Romanones y don Luis Araújo Costa, que escribieron: uno la biografía del Marqués de Salamanca y otro la biografía del «barrio». Y dos novelistas contemporáneos, Manuel Halcón y Juan Antonio Zunzunegui, que recogieron en sendas obras el ambiente, el espíritu y las peculiaridades urbanas y sociales, del barrio de Salamanca.

JUNTO A LA ESTATUA DEL FUNDADOR.

Para conocer a fondo el espíritu del barrio de Salamanca, había que entrar en esa glorieta ajardinada, la única que rompe la monotonía

geométrica del barrio, donde una estatua de Jerónimo Suñol, representaba en bronce al gran financiero del siglo XIX. Allí estaba don José desde los años veinte, con la mano en el bolsillo, cara a la calle de Ortega y Gasset (antes Lista), desde donde contempla con su habitual despreocupación, la gran obra urbana que lleva su nombre. Desde allí se ve que topográficamente, el barrio está montado sobre tres ejes verticales: Goya, Ortega y Gasset, Juan Bravo. Y sobre otros tres horizontales: Velázquez, Serrano, General Mola (antes Príncipe de Vergara). Lo demás, salvo Alcalá que es una especie de pórtico del barrio, son calles sin personalidad urbana. Con todo el barrio de Salamanca «europeizó» urbanísticamente a Madrid. Fue el gran estirón del Madrid novecentista. Don José Salamanca fue el precursor de la especulación del suelo y de la creación de la inversión inmobiliaria. Tal inversión lo llevó a la ruina, pero le aseguró la inmortalidad.

Recientemente, y con ocasión de instalar una estacionamiento subterráneo bajo la plaza de Salamanca, la estatua del financiero fue bajada del modesto plinto de su inmor-

talidad municipal y llevado al almacén de la villa, mientras duran las obras. Con tal motivo apareció don José en las primeras planas de los periódicos. ¿Qué pensaría el malagueño ilustre, precursor de los negocios en los que él se arruinó y los de ahora se hacen millonarios? Quizá don José desde esa «tanita»—televisión del más allá—por la que se ve con claridad sólo da el tiempo a las cosas esenciales, vea cuales fueron sus errores. Y comprenda que entonces había protección estatal, planes de desarrollo, ni otros procedimientos para reparar los grandes negocios.

POR QUE FRACASO SALAMANCA

Después de haber sido ministro de Hacienda, financiero, organizador de empresas, entre otras de las principales líneas ferroviarias y telegráficas de España, como buen enamorado del progreso, Salamanca fue un gran señor del siglo XIX: desprendido, fastuoso, dominado por la pasión del boato, confiado en su buena estrella, tres veces fue multimillonario y tres veces se

arruinó, la última para no recuperarse. Fue un hombre de esos que de acuerdo con la frase de Dumas, creen que «los negocios son el dinero de los demás». De como lo que pudo ser el mejor de sus negocios fue su ruina total, vamos a saberlo, por ese documento en que descubre a sus hijos, la quiebra total de su fortuna. El documento, recogido por el Conde de Romanones, dice así: «Una de las cosas que más disgustos me ha dado es la construcción del barrio que lleva mi nombre. Ese ha sido otro negocio fatal. En 1862, y 63 los negocios sobre terrenos de ensanche de poblaciones estaban muy a favor. Madrid tomaba gran desarrollo y su prosperidad era manifiesta. Se pagaba el pie del terreno en la Puerta del Sol a 27 duros; la población no tenía donde vivir y los alquileres alcanzaban precios fabulosos. El Ayuntamiento de Madrid acordó el ensanche, y yo concebí el ampararme de la parte del terreno que en el nuevo ensanche fuese mejor situado por su orientación y condiciones higiénicas para hacer un nuevo Madrid. Entonces compré aproximadamente 12 millones de pies de terreno, detrás de Recoletos y de la fuente Castellana. Pensé formar una sociedad con financieros de Londres, pero fracasó el negocio, porque la cuestión pendiente entre el Gobierno español y aquella Bolsa, sobre los cupones de la Deuda, impidió la cotización y formación de mi sociedad.» Y después de otros razonamientos y explicaciones de menudos detalles concreta Salamanca: «Después de concluida una casa, para hacer otra, por lo que me tenía de coste más de 120 reales el pie sólo me daban 60 reales. Es decir, el cincuenta por ciento, dándola en hipoteca y aun en retroventa. Con esa lucha he llegado a construir el barrio más cómodo de Madrid. Ya está hecho, pero yo estoy arruinado, y de esto no tengo que hacerme ilusiones. Vamos a mi situación actual, vine a ser propietario de 50 casas, 13 hoteles y 18 millones de pies de terreno, que me tenían de coste más de 90 millones de reales.» Salamanca trajo aquí un gran financiero francés, fue él mismo a París, pero cuando ya estaba a punto de hacerse la sociedad que salvase su situación, por la muy

crítica de la Hacienda española, los acontecimientos políticos y que Salamanca se encontraba entonces muy alejado de la confianza del Gobierno, la operación fracasó y la ruina fue inevitable.

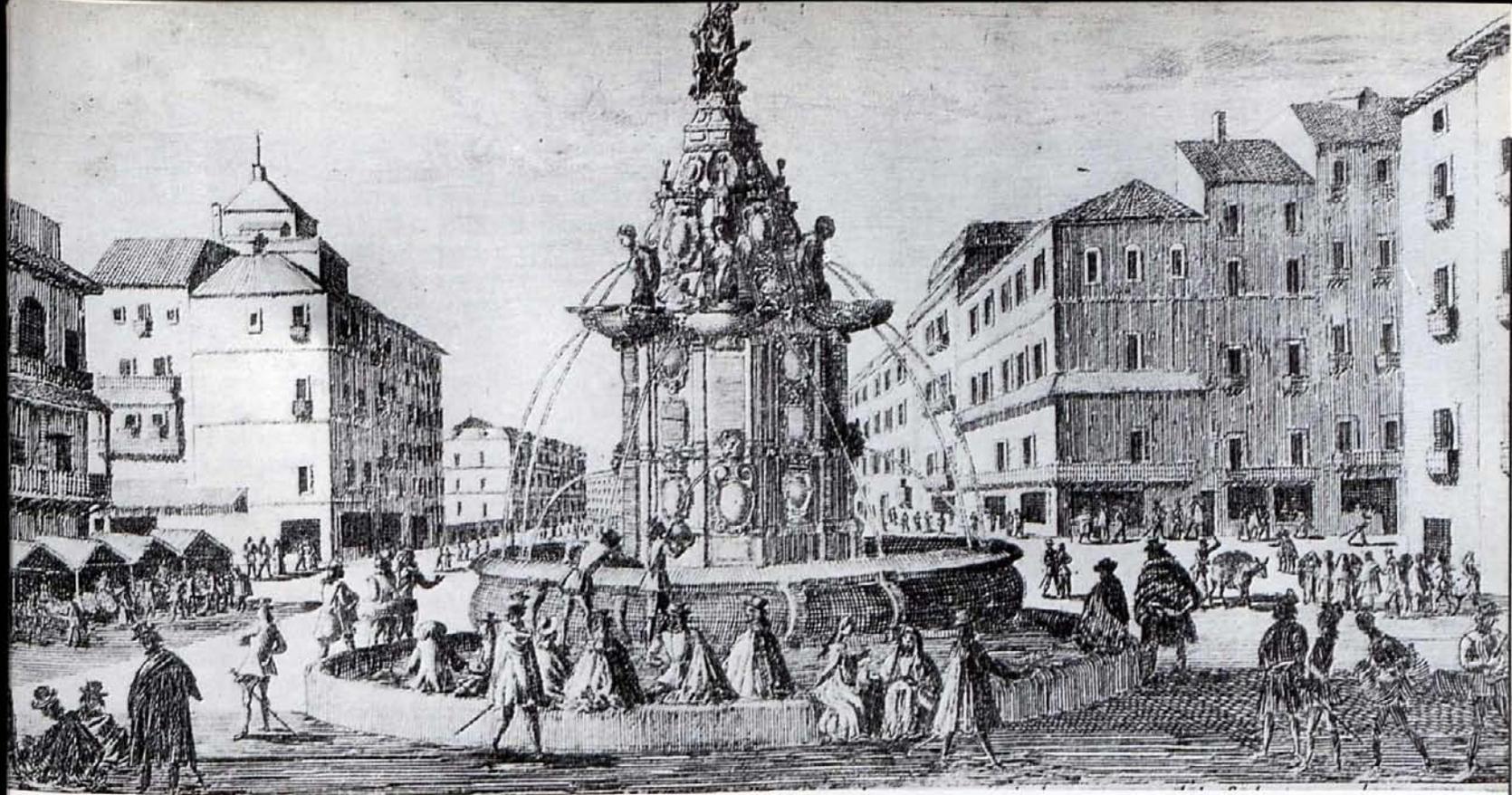
Hoy el barrio de Salamanca, cuyo dramático origen acabamos de ver, está a punto de sufrir la gran transformación urbana: la desaparición

de los bulevares, que fueron su orgullo: Velázquez y General Mola (antes Príncipe de Vergara) y el cruce de nueva línea del Metro Callao-Ventas, por el subsuelo del bulevar de Juan Bravo. Perderá algunas cosas y ganará otras. Pero siempre será, como dijo su fundador, «el barrio más cómodo de Madrid».

J. A. C.



José Sancho



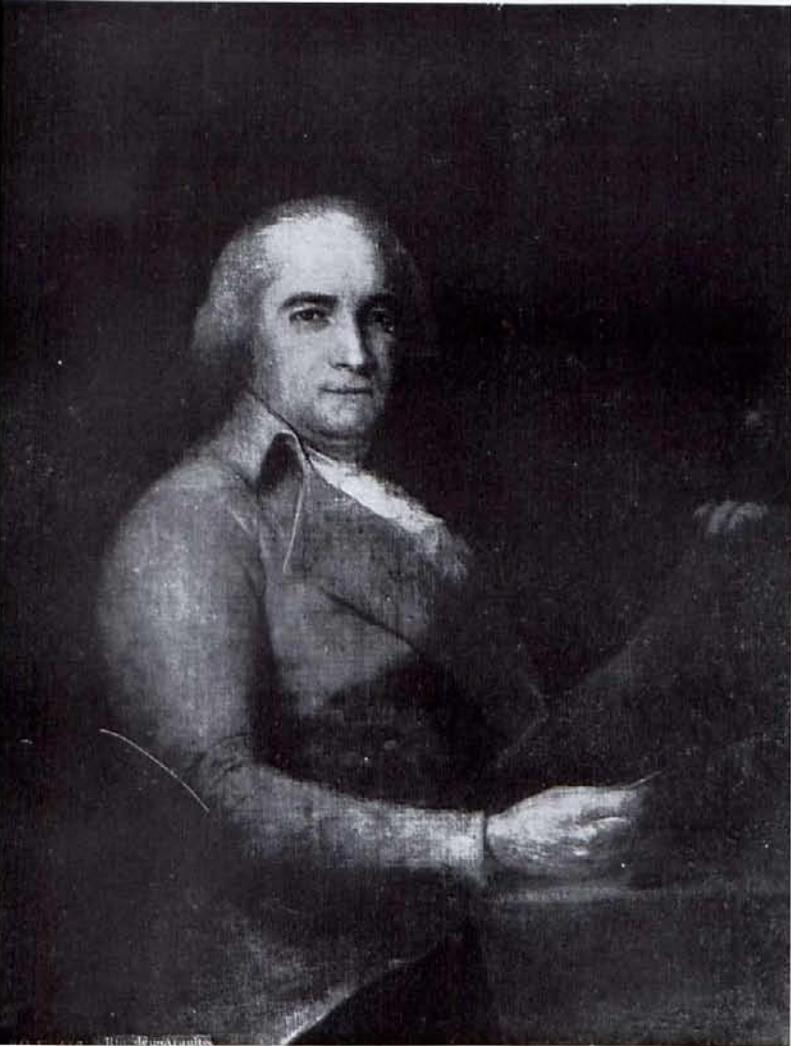
El Plan de Ensanche de 1860

Por MINER OTAMENDI

CUANDO Jovellanos expone a Floridablanca, en 1787, la ineludible necesidad de preparar el ensanche de Madrid, la villa y corte vivía encorsetada en la cerca que se le fabricó en 1625. Huertas y espacios abiertos habían sido ya codicia del afán especulativo; la población se hacinaba y encontrar vivienda constituía problema de muy difícil solución. Se podía adivinar ya como remedio la construcción en altura.

Aquella sugerencia de Jovellanos no habría de tener efectividad hasta setenta años después. En ese siglo se suceden dos reinados importantes para Madrid en su fisonomía interior: los de Felipe V y Carlos III. De aquel tiempo es el marqués de Vadillo como alcalde, y como realizadores, los arquitectos Pedro de Ribera, Sachetti, Churriguera, Sabattini, Ventura Rodríguez y Villanueva. Madrid no se ensancha, Madrid se perfecciona.

Llega el XIX. La villa está a punto de reventar. La crítica municipal no ve con buenos ojos la edificación en altura; pero los arrabales de Chamberí, Ventas, Yserías, camino de Extremadura, están creciendo en «mancha de aceite»... La capital se hace corazón del alzamiento contra los franceses y palenque de las luchas políticas internas. Son cincuenta años en los que Madrid no se amplía, pero abre un poco su organismo en una especie de traqueotomía urbana al demoler viejos caserones y convertirlos en plazas. Dos hechos importantes, sin embargo, están incubándose: el plan de ensanche y la traída de agua del Lozoya. En 1857 Claudio Moyano, ministro de Fomento, era autorizado para estudiar y formular un proyecto de ensanche de Madrid. En 1858, una palmera insólita crecía súbitamente en la calle de San Bernardo; era el agua en surtidor que llegaba desde la Sierra. Dos acontecimientos fundamentales para el inmediato futuro de la villa.



Ventura Rodríguez, por Goya.

EL MADRID DE ENTONCES

Que Madrid es crisol donde se funden gentes de toda clase, provincia, país o condición, está a la vista; pero eso no es de ahora. Ha sido de siempre. Salas de Barbadillo se admiraba de que tantas naciones diversas en lengua y traje vivieran aquí en correcto entendimiento. El siglo XVIII formaliza, con el triunfo de los Borbones, el establecimiento de la corte y atrae a la villa, donde funda casa, a toda la nobleza española. Este asistir al rey en su palacio y acompañarle allí donde fuera se había iniciado ya el siglo anterior; pero es en el setecientos cuando esta presencia y permanencia nobiliaria provoca la creación de pequeñas industrias, la apertura de pretenciosos establecimientos, la afluencia de licenciados de la milicia en busca de un puesto en la Administración, de segundones para mearar, de ingeniosos para brillar, de vagabundos y maleantes, picaros y ambiciosos.

Dentro de su cintura de adobe, Madrid va tratando de conformarse a su realidad en lo posible. La habitan, según el censo de Floridablanca, unas 165.000 personas. Roma entonces no tenía más. Se había adornado con las fuentes de Ribera en la Puerta del Sol, Antón Martín y Red de San Luis, y las del pasco del Prado; con la ermita de la Virgen del Puerto y el puente de Toledo, con el Palacio Real, con los de Perales y Miraflores, con las iglesias de Montserrat, San Cavetano, San José, San Miguel y Las Salesas; con las puertas de Alcalá y de San Vicente; con la Casa de la Aduana... Madrid iba dejando de ser aquella «capital pobretona y churretosa», que dice Sainz de Robles.

Los primeros lustros del XIX son de destrucción: primero, por la guerra contra los franceses; segundo, por las ideas urbanísticas de los franceses. De las 8.000 casas que Mesoneros registra en la primera edición de su *Manual*, se desciende a 6.650 en 1844. Causas de esa diferencia son, según el propio Mesonero, las demoliciones de la guerra y las que siguieron para abrir las plazas de Oriente, San Miguel, Progreso, Santa Ana, Santo Domingo, del Angel y otras. Este deseo de apertura prosigue años después, y mediado el siglo nacen los pasajes o pasadizos, como el de la Alhambra, Matheu, Iris, De Murga...

Madrid está suspirando ya por su ensanche. Las nuevas edificaciones repiten su módulo con una insistencia que encocora a Fernández de los Ríos: parecen cortadas por un mismo patrón, bien miserable por cierto, o fundidas en un mismo molde ya por fortuna roto: tres hiladas de sillería (de ordenanza) como base; un muro de ladrillo con huecos que, por la igualdad de sus dimensiones, parecían cortados con un sacabocados; un alero y cornisa con canecillos de madera, revoco de almazarrón figurando ladrillo, o de ocre queriendo fingir piedra de Colmenar; jambas, imposta y cornisas, fingidas también con brocha gorda; sencillos balcones con rodapié de madera y, a veces, enormes persianas de dos hojas pintadas de verde chillón; y, por coronamiento, ventanas aguardilladas». Dentro de esas casas se hacina el vecindario: «apiñemos gente—dice Larra—en estas diligencias paradas y vivan todos como de viaje. Cada habitación es en el día un baúl en que están las personas empaquetadas de pie, y las cosas en la posición que requiere su naturaleza; tan apretado está todo que, en caso de apuro, todo podría viajar sin romperse».

Las medidas desamortizadoras afectan a numerosos conventos y casas de vivienda que en un 35 por 100 del total de la Villa eran de beneficio eclesiástico. Se abren más plazas, se construyen mercados, se remodelan amplios sectores. Pontejos se acredita como alcalde. Antes que Castro comience a estudiar el Plan de Ensanche por encargo de Claudio Moyano, Madrid se envanece con su palacio del Congreso, su Teatro Real, su Universidad, sus museos, su paseo de la Castellana. Y la población va disciplinándose en la nueva urbanística.

A partir de 1840, el clamor por el ensanche es unánime. Mendizábal quiso hacer una nueva muralla que

abarcar el paseo de la Castellana y el arrabal de Chamberí. Juan Merlo redacta un plan de ensanche, referido sólo a la parte septentrional, que comprendía desde el Retiro a la fuente Castellana y de aquí al Buen Suceso. (Al Ayuntamiento, inspirado por Mesonero, le pareció excesivo y no lo aceptó.) Diez años más tarde la Corporación aprobaba el plan de Castro, enormemente superior al del ingeniero Merlo.

EL PLAN DE ENSANCHE DE 1860

Por Real Decreto de 3 de abril de 1857 se autoriza la realización de un proyecto de ensanche de Madrid; la comisión que se constituye está presidida por el ingeniero don Carlos María de Castro. El crecimiento de la población, las beneficiosas consecuencias en orden al desarrollo que se esperan de la traída de agua del Lozoya y las que indudablemente ha de producir en las comunicaciones el trazado del ferrocarril, esas son las razones, según el Real Decreto, que abonan la conveniencia de estudiar un amplio plan de ensanche. Castro concluyó su proyecto en 1859, y el 19 de julio de 1860 otro real decreto lo sancionaba.

En la memoria descriptiva don Carlos María Castro señala las características que ha querido dar a su plan. Podemos sintetizarlas así:

Primera. El nuevo recinto no estará limitado por una tapia, sino por un paseo de ronda y un foso exterior.

Segunda. Su trazado será en cuadrícula, con calles orientadas en dirección Norte-Sur y Este-Oeste, para evitar los vientos dominantes.

Tercera. Zonificación: industria en Chamberí; barrio aristocrático en la Castellana; burguesía en el de Salamanca; población obrera al otro lado del Retiro, hacia el sur de Madrid; población rural, hacia el Oeste, entre Embajadores y el puente de Toledo.

Cuarta. Disgregación de establecimientos provocadores de aglomeración urbana, como campos de deportes, teatros, mercados, cuarteles, hospitales, iglesias, escuelas, etc.

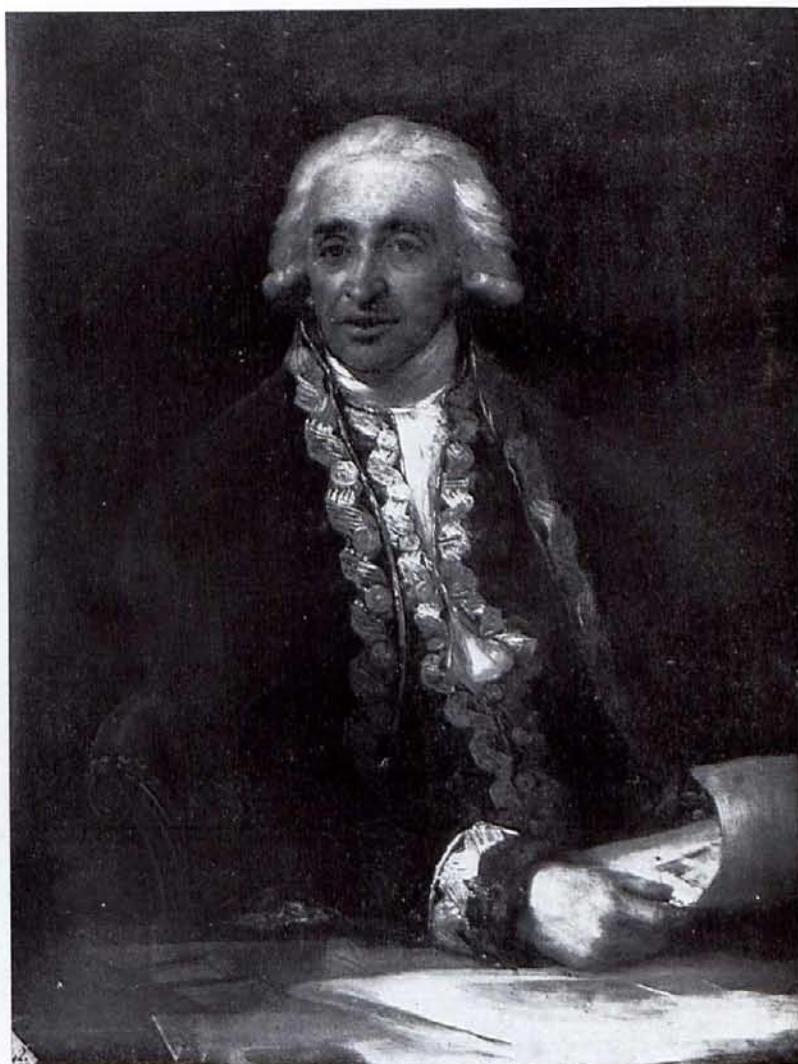
Quinta. Trazado de arterias principales (30 metros de anchura y con bulevar) asistidas por otras secundarias (15 metros de anchura).

Sexta. Zonas verdes.

Séptima. Altura de edificaciones: planta y tres pisos.

Octava. Cada manzana habría de tener un jardín privado, de superficie no inferior a la ocupada por la edificación.

Para Castro, el río es barrera, frontera, y no debe rebasarse. El ensanche, por tanto, se refiere al Norte y al Este, y su límite está, hoy mismo, muy determinado por ese paseo de circunvalación, gran reserva 1860 podríamos denominarlo usando términos vinícolas, que,



Villanueva, por Goya.

con las dedicaciones a Doctor Esquerdo, Francisco Silvela, Joaquín Costa, Raimundo Fernández Villaverde y Reina Victoria, espera su adaptación a las nuevas exigencias.

Hasta 1868 no se derribó la cerca. Medía 13.146 metros y abrazaba una superficie de 777 hectáreas; esa extensión se amplió a 2.025 con el Plan Castro. El derribo de la cerca permitió que 42 calles procedentes del centro pudieran continuar su normal desarrollo. Este alargamiento obligó a nuevas alineaciones en los barrios de Chamberí y Las Peñuelas que, como hemos dicho antes, habían nacido anárquicamente extramuros. Promovió asimismo la prolongación de la Castellana y de las calles de Bailén y de Amaniel en sentido Norte, es decir, hacia el cementerio de San Martín, donde hoy están los campos deportivos de Vallehermoso. Por la misma causa, los barrios de Argüelles y Pozas pudieron comunicarse directamente con el interior de Madrid por las



calles de la Princesa y Ferraz, previo el derribo de los muros de la Moncloa y la Montaña del Príncipe Pío.

A la sazón, 1868, Fernández de los Ríos, agrio comendador del Plan Castro, señala que existen los siguientes arrabales: Tetuán y Chamberí, al Norte; Prosperidad y Guindalera, al Nordeste; al Este los de la Concepción y Espíritu Santo; al Sudeste, el de Vallecas; al Sur, el de Toledo, pasado el puente; el de San Isidro, al Sudoeste; y al Oeste, el de Segovia, que nacía al otro lado de la Puerta de San Vicente, en la prolongación del paseo de la Florida.

Estos arrabales están fuera de la zona afectada por el Plan de Ensanche. Ellos habrían de constituir, años después, motivo de preocupación para los urbanistas, hasta el punto de que, sin efectividad alguna, pero con posibilidad jurídica, fue preciso que en 1896 se dictara una ley por la que se ordenaba el estudio de un plan de urbanización del término de Madrid en un radio de ocho kilómetros a partir de la Puerta del Sol: primer antecedente del Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de Madrid de 1961.

Madrid quedaba dividido en tres zonas de clara limitación: la del interior, la del ensanche y la de extrarradio. En el interior no cabía más que la descongestión; en el ensanche, se inicia tímidamente la realización de lo proyectado; el barrio de Salamanca se cuadrícula. Nos llega el alumbrado eléctrico (1883) y la electrificación permite jubilar la tracción de sangre en los tranvías y modernizar la incipiente industria: Casa de la Moneda, fábricas de papel sellado y de cervezas, talleres de tapices, laboratorios de la plata y de la loza y el gasómetro...

Timidez en la descongestión, timidez en el ensanche, pero impulso creador extrarrondas, al margen de la ordenanza y del plan. La Ley del Suelo comienza a hacerse necesaria. Se construye más en el extrarradio porque el suelo es más barato. El crecimiento de población, mientras en el ensanche es de un diez por ciento, en el extrarradio es de un veinticinco.

Las leyes de 1876 y 1892 dan medios al municipio madrileño para realizar las obras necesarias a fin de que el Plan Castro tuviera cumplimiento: la legislación de ensanche, el trazado de vías en el extrarradio y el plan de urbanización del término de Madrid tratan de poner orden en aquel descompasado crecer. El fenómeno y sus consecuencias habrían de repetirse más de una vez a lo ancho del siglo siguiente.

Cuando éste llega, la ciudad ha alcanzado los límites marcados por Castro, los ha rebasado en algunos puntos, y cuenta con una población de 576.538 habitantes.

En la loma divisoria de aguas del arroyo Abroñigal y del río Jarama, uno de los pocos urbanistas españoles que ha interesado y sigue interesando en el extranjero. Arturo Soria, comienza su ambiciosa Ciudad Lineal..

MINER OTAMENDI

LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE LOS TRANSPORTES DE MADRID

Por ANTONIO VALDES

Delegado de Circulación y Transportes

1. CONSIDERACIONES GENERALES

Desde los primeros años de esta década, la casi tradicional insuficiencia de la red viaria de Madrid, ha presentado problemas que preocupan seriamente a la opinión pública. Existieron ciertamente, situaciones anteriores más deficientes, en muchos aspectos más graves que la actual, pero en general presentaban dificultades locales que, si bien a veces eran importantes, no afectaban al conjunto de la vida urbana ni amenazaban una paralización de la ciudad.

A medida que las posibilidades económicas de los madrileños han ido aumentando, hasta situarse a niveles del mismo orden—al menos en cuanto a motorización—que lo de otras grandes ciudades de países desarrollados, se ha ido poniendo de manifiesto, muy acusadamente, como la infraestructura de Madrid no estaba preparada para este desarrollo.

El incremento de la motorización ha sido probablemente uno de los más rápidos entre las grandes ciudades del mundo occidental y ello ha sido una de las razones por las que no ha habido tiempo para preparar una ciudad proyectada muchos años e incluso siglos, antes de que se produjese la nueva situación.

La realidad actual es que en Madrid no es posible un uso cómodo del automóvil privado, pero esa situación se produce también en otras grandes ciudades que pretendieron acomodarse con más tiempo y mayores posibilidades. La conciencia de esta realidad en Europa es muy reciente y puede señalarse como fecha importante en la evolución de la mentalidad en cuanto al transporte en muchas ciudades europeas, la presentación en Londres, en noviembre de 1962, del informe de C. Buchanan, que recogiendo ideas ya conocidas, expuso muy claramente la limitación de las grandes ciudades para admitir el libre uso de los coches.

Por muy grandes que sean las posibilidades de inversión no sería posible adecuar la red viaria de una ciudad de varios millones de habitantes—y mucho menos si es tan densa y compacta como Madrid—para que en cualquier tipo de viaje se pueda utilizar el coche privado. La solución ha de basarse en unos transportes colectivos adecuados y en este sentido se está orientando la transformación de muchas ciudades europeas.

Sin embargo, no puede pensarse en que sólo unos transportes colectivos capaces y cómodos serán suficiente en una gran ciudad. Es preciso que su red viaria sea capaz para servir aquellos viajes para los que son imprescindibles o simplemente más conveniente los coches privados.



Es muy difícil definir cuál debe ser exactamente el equilibrio deseable entre el transporte privado y el colectivo. El establecimiento de este equilibrio es una decisión política, pero condicionada por unas posibilidades técnicas y económicas que no se pueden rebasar y que dependen de las características de cada ciudad.

Las anteriores consideraciones pueden contribuir a centrar el problema de la infraestructura viaria de Madrid, cuya reforma y acomodación debe condicionarse a una solución adecuada del problema conjunto del transporte en la ciudad.

Es fundamental partir de la base de que la reforma de la red viaria, aún disponiendo de medios técnicos y financieros ilimitados, no puede resolver por sí sola el transporte urbano. Así se evitarán medidas poco ponderadas, que al pretender resolver problemas sin solución, pueden destruir inútilmente otros valores urbanos.

Por otra parte, se justifican soluciones, que si bien no son indefinidamente suficientes, pueden servir de un modo adecuado a la parte del transporte que en cualquier circunstancia debe corresponder al coche privado, además de ser imprescindibles para los medios colectivos de superficie.

2. SOLUCIONES A LARGO PLAZO.

Aunque establecidas de forma algo parcial y que posiblemente habrá que reconsiderar y coordinar en ciertos aspectos,

puede decirse que Madrid tiene definidas soluciones a plazo relativamente largo—de 10 a 15 años—tanto para su infraestructura vial como como para su infraestructura de transportes.

Es probable que las obras que se construyan en ese plazo no correspondan exactamente a las soluciones hasta ahora planeadas, pero es tal la inercia de las grandes obras de infraestructura que es muy difícil que difieran en gran medida de las líneas generales previstas.

2.1. Solución a la infraestructura vial.

La ampliación a gran escala de la capacidad de la red de calles de Madrid, sólo puede lograrse mediante la construcción de la Red Arterial, planeada por el Ministerio de Obras Públicas e incorporada ya al Plan General de Ordenación Urbana.

La Red Arterial se proyectó sobre la base de un estudio de tráfico realizado en el año 1963, extrapolando sus resultados para unos 20 años, y a la vista del desarrollo de la ciudad entonces existente. Al incluirse la Red Arterial en el Plan General de Ordenación de Madrid, ha sido posible evitar la construcción en los terrenos que todavía no estaban ocupados en el momento del planeamiento, de forma que en el futuro será posible construir un nuevo sistema de grandes vías sin destrucciones importantes de la estructura urbana. Al producirse la reserva de terrenos es probable que lo planeado en 1963-65 se mantenga muy aproximadamente, pues otras soluciones alternativas son ya muy difíciles, al haber-

se extendido enormemente las nuevas urbanizaciones en la periferia de Madrid.

La Red Arterial, que ha sido ya descrita en diversas publicaciones, crea fundamentalmente, además de nuevos accesos, dos nuevas grandes vías de Ronda a la ciudad, con características de autopista y, si bien no incluye obras importantes en zonas céntricas, indirectamente beneficiará enormemente la circulación en el centro al evitar que sea utilizado como paso de viajes urbanos de largo recorrido. En un estudio de comprobación de la Red Arterial se llegó a la conclusión de que el tráfico que utiliza actualmente el eje N-S.-Plaza de Castilla-Atocha, podría reducirse casi a la mitad, aunque una vez suprimido el tráfico de largo recorrido será utilizado para otros viajes de tipo local.

El complemento de la Red Arterial será la reforma de ciertas vías fundamentales del centro, algunas a largo plazo y otras siguiendo un plan de ejecución más próximo, en cuya labor está ahora empeñado el Ayuntamiento de Madrid y que se describe más adelante entre los programas de actuación a corto plazo.

2.2. Solución al problema de aparcamiento.

En cuanto al aparcamiento, en todas las ciudades se ha seguido el mismo proceso. Se parte de una situación inicial que admite el uso indiscriminado de las calles para circular y aparcar; se agota, en primer lugar la capacidad para la circulación, siendo entonces preciso ir eliminando aparcamientos de la vía pública, con lo que si bien puedan circular más vehículos, es más difícil encontrar espacio para aparcar, llegándose por último a la creación de plazas de aparcamiento fuera de la vía pública.

Teóricamente, y sin entrar en el problema de su financiación, sería posible construir un número de plazas de aparcamiento prácticamente ilimitado y desde luego superior a la capacidad de circulación, pero esto en la práctica no es posible ni conveniente porque se llegaría a la total congestión.

La determinación aproximada del equilibrio deseable entre circulación y aparcamiento es por tanto esencial para fijar una política a largo plazo de aparcamientos fuera de la vía pública. Este estudio ya se ha iniciado en una primera etapa para el núcleo central de la ciudad.

Al considerar soluciones a largo plazo del problema del aparcamiento, hay que distinguir dos situaciones distintas, según se trate de zonas residenciales o de zonas comerciales y de oficinas.

Una solución a largo plazo que afecte a ambas situaciones es la reciente ordenanza que obliga a que en los nuevos edificios y en función de su superficie uso y situación, se prevean aparcamientos suficientes.

Pero esta norma no puede resolver los problemas ya creados en zonas actualmente edificadas. Si se trata de edificios residenciales poco puede hacerse desde el punto de vista de la Administración. Si se trata de zonas congestionadas comerciales o de oficinas, la política de concesiones administrativas para la construcción y explotación de aparcamientos públicos, fuera de las calles, puede resolver el problema a plazo relativamente corto, de forma análoga a como se está actuando en el centro de Madrid y que más adelante se detalla.

Queda por último abordar la construcción de aparcamientos en zonas periféricas, bien conectados con la Red Arterial y con los transportes públicos, de forma

que pueda fomentarse el uso de éstos en el centro de la ciudad por parte de los residentes en zonas periféricas.

2.3. Solución a la infraestructura del Metro.

También está previsto el aumento sustancial de la red del Metro de Madrid, único medio capaz de proporcionar una solución adecuada al transporte de grandes masas dentro del casco urbano de la ciudad y especialmente para los viajes de trabajo con destino al centro.

Hasta ahora la longitud total de las líneas que explota el Metro es de 33,4 kilómetros, absolutamente insuficiente para las necesidades de Madrid.

El Plan actual pretende la construcción de 55 km. de nuevas líneas en un periodo de doce años con lo que se llegará a contar en el casco actual de Madrid con una red de unos 100 kilómetros, lo que supone una densidad media de 1,8 kilómetros por kilómetro cuadrado de superficie, adecuada a las condiciones de Madrid.

La extensión de esta Red fuera del casco urbano completará a más largo plazo la red definitiva de este tipo de transporte.

2.4. Necesidad de un plan de actuación conjunta en materia de transportes.

Aunque cada uno de los planes existentes para los distintos elementos que constituyen la infraestructura de los transportes ha tenido en cuenta las circunstancias de los demás, la realidad es que resulta necesaria una programación conjunta de todos ellos, así como la elaboración de un nuevo plan a largo plazo que tenga en cuenta simultáneamente los distintos elementos que condicionan la evolución de la ciudad. Este trabajo, realizado seriamente, es de tal envergadura que no ha podido abordarse todavía, entre otras razones, porque para hacerlo con eficacia es todavía preciso un mayor convencimiento de su necesidad por parte de todos los que intervienen en estos problemas, y la realidad es que todavía no se ha llegado a crear una mentalidad que permita dedicar una parte de cierta consideración de los insuficientes recursos materiales y de personal disponibles a este trabajo de planificación, cuyos frutos sólo pueden recogerse a plazo muy largo.

Por otra parte, los conceptos que universalmente se están aplicando, han evolucionado muy rápidamente, y aunque cada vez se llega a criterios más unánimes, una planificación anticipada en momentos en que los criterios se encontraban en plena evolución hubiera sido quizá inútil y aun contraproducente.

Consideramos, sin embargo, que no debe transcurrir el próximo cuatrienio sin que se aborde ese plan, y mientras tanto los planes existentes tienen en sí contenido suficiente para mejorar muy considerablemente la situación actual y permiten ya invertir con garantía los recursos que puedan acopiarse en un futuro inmediato.

3. PROGRAMAS INMEDIATOS Y A PLAZO MEDIO.

Si bien no sería posible mantener el transporte en Madrid, ni siquiera en condiciones precarias, sin que se aborden las soluciones previstas a gran escala, no puede esperarse a que las obras proyectadas entren en servicio, pues el aumen-

to de la demanda desbordaría mucho antes las infraestructuras existentes.

Por ello, son imprescindibles actuaciones parciales que vayan resolviendo, aunque sea imperfectamente, las situaciones locales más difíciles, trasladando así los puntos de mayor congestión a otros emplazamientos algo más holgados, y que permiten más fácilmente esperar a la entrada en servicio de soluciones definitivas.

3.1. Infraestructura vial.

En un plazo que puede estimarse inferior a dos años, las calles de Madrid han de experimentar una serie de sensibles mejoras, que indudablemente han de contribuir a una mayor facilidad del transporte.

La primera mejora se refiere a la pavimentación, a la que se ha dado un considerable avance en el verano de 1967, durante el cual se ha dotado de nuevo pavimento, sin modificación de secciones transversales, a más de 150 kilómetros de calles importantes de la ciudad. Otras calles con pavimentación deficiente se mejorarán en plazo inmediato, de forma que puede considerarse que al menos el 90 por 100 de la red viaria de Madrid, que está soportando intensidades de tráfico superiores a 10.000 vehículos/día, tiene un adecuado pavimento.

La segunda mejora se refiere a reformas y ampliación de calzadas en determinados ejes fundamentales de Madrid, donde sin nuevas expropiaciones es posible un aumento sustancial de capacidad. El cuadro número 1 recoge las calles en que se ha actuado recientemente o donde están previstas obras en fecha próxima; entre ellas puede considerarse como especialmente importante la ampliación sustancial de las Rondas.

Una tercera mejora consiste en la terminación de calles ahora incompletas, de forma que se cierren nuevos circuitos que contribuyan a la descongestión de las vías existentes.

CUADRO NUM. 1

CALLES EN QUE LA RECIENTE REFORMA DE LA CALZADA, O PREVISTA EN UN FUTURO PROXIMO, SUPONE UN AUMENTO CONSIDERABLE DE SU CAPACIDAD

- Doctor Esquerdo
- Embajadores
- Paseo de Extremadura
- Paseo de la Florida
- Francisco Silvela
- General Ibáñez Ibero
- General Mola
- General Primo de Rivera
- General Ricardos
- Joaquín García Morato.
- Méndez Alvaro
- Ofelia Nieto
- Paseo del Prado
- Raimundo Fernández Villaverde
- Reina Victoria
- Río Rosas
- Ronda de Segovia
- Serrano
- Ronda de Toledo
- Velázquez.

El cuadro núm. 2 recoge la actuación inmediata prevista, en este sentido.

La cuarta actuación se refiere a la mejora de las intersecciones más críticas de la ciudad. La canalización del tráfico y la supresión de determinados movimientos permite facilitar sensiblemente algunos cruces en que se había llegado a situacio-



Ayuntamiento de Madrid



nes de extrema congestión. Quizá el ejemplo más representativo sea la reforma de la glorieta de Quevedo, que ha pasado a ser un punto sin problemas especiales, mientras que antes de la reforma era uno de los cruces más difíciles de atravesar en determinadas horas. Otras intersecciones ya reformadas, o cuya reforma es inmediata, son las de Beata Ana de Jesús, Cánovas del Castillo, Capitán Cortés, Carlos V, Castelar, Colón, Cristo Rey y San Juan de la Cruz.

Por último, la mejora de determinados cruces con soluciones a distinto nivel, puede considerarse como la aportación más importante de este plan de acción inmediata que pretende mejorar la infraestructura viaria de la ciudad.

No sería posible resolver a distinto nivel todos los cruces importantes de la ciudad, pues dejando aparte la enorme inversión que ello exigiría, se produciría un daño indebido a la estructura urbana en muchas calles insuficientemente anchas como para hacer aceptable esta solución, sin que por ello se evite la congestión en una zona de tan enorme demanda como es el centro de Madrid. Por ello el criterio seguido al elegir los pa-

sos a distinto nivel que deben construirse, ha sido conseguir en determinados itinerarios la eliminación de los puntos más difíciles, con lo que la construcción del paso a distinto nivel lleva consigo no sólo la mejora de un punto difícil, sino el aumento de capacidad de un itinerario fundamental, que habrá que seguir mejorando con actuaciones sucesivas.

Los itinerarios que se han considerado más importantes desde este punto de vista, son el conjunto de las Rondas y el eje N-S, constituido por la avenida del Generalísimo, Castellana, Recoletos, Prado y Delicias-Santa María de la Cabeza.

CUADRO NUM. 2

NUEVAS CALLES O NUEVOS TRAMOS DE CALLES EXISTENTES QUE SE CONSTRUIRAN O AMPLIARÁN NOTABLEMENTE EN UN FUTURO INMEDIATO

— Doctor Federico Rubio, desde la plaza de Juan Zorrilla hasta Francos Rodríguez.

- Vereda de Ganapanes, desde el final de Ofelia Nieto hasta el Barrio del Pilar.
- Paseo de la Dirección, desde el final de Ofelia Nieto hasta la calle de Capitán Blanco Argibay.
- Terminación de la avenida de Alberto Alcocer, entre el Paseo de la Habana y la Plaza de la República Dominicana.
- Enlace provisional de la calle de López de Hoyos con la avenida de Ramón y Cajal.
- Enlace de la avenida Daroca (carretera del Este) con García Noblejas.
- Prolongación de la calle Méndez Alvaro, desde el paso bajo el Ferrocarril de Circunvalación hasta la confluencia de la avenida de Monte Igueldo y San Diego, pasando bajo tres líneas férreas: la de Circunvalación, la de Alicante y la de Zaragoza.
- Avenida de Entrevías, desde las proximidades de los depósitos de má-

quinas hasta unirse con la avenida de San Diego.

- Prolongación de la avenida de San Diego, desde el Camino Bajo de Palomeras hasta la avenida de Entrevías.
- Camino Viejo de Villaverde, desde Marcelo Usera hasta la factoría Barreiros.
- Prolongación del Camino Viejo de Villaverde, desde su origen en Marcelo Usera, hasta el paso superior sobre el paseo de Santa María de la cabeza.
- Camino Alto de San Isidro, desde la puerta del cementerio de San Isidro hasta la avenida de Matilde Hernández.
- Calle de Caramuel, desde su terminación hasta enlazar con el Camino de las Animas.

En el primero de los itinerarios se construirán enlaces a distinto nivel en los puntos que actualmente representan una dificultad mayor y donde la construcción de la obra es posible. Estos puntos son la plaza de Manuel Becerra, el cruce de la avenida de América con Francisco Silvela, el cruce de Raimundo Fernández Villaverde con la avenida del Generalísimo, la glorieta de Cuatro Caminos y el cruce de Bailén con Onésimo Redondo.

En el eje N-S, antes citados, se han previsto tres obras: una de ellas, avenida del Generalísimo-Raimundo Fernández Villaverde, coincide con uno de los pasos previstos para mejorar la Ronda. Los otros dos son el de Juan Bravo, sobre la Castellana, y el que resuelve la Glorieta de Atocha, que se encuentra ya en ejecución, y que debe entrar en servicio en 1968.

Se han previsto por último otros dos pasos a distinto nivel, no incluidos en

ninguno de los itinerarios antes mencionados, pero que se han considerado necesarios por diversas razones.

El primero, corresponde al cruce de Velázquez con Alcalá y O'Donnell, que permitirá establecer un eficaz sistema de sentidos únicos en un sector importante de Madrid, y el segundo, la continuación de las calles de Atocha y Toledo bajo la Plaza Mayor, aprovechando la obra del aparcamiento que ha de construirse en el subsuelo de la plaza.

3.2. Aparcamientos.

Además de la política general de exigir un determinado nivel de aparcamiento en las nuevas edificaciones, que no sólo constituye una solución a largo plazo, sino que puede producir una mejora inmediata en determinados sectores, se ha abordado la solución del aparcamiento en las zonas céntricas, comerciales y de oficinas, donde la demanda permite acudir a soluciones autofinanciables.

La actuación fundamental en cuanto a aparcamientos fuera de la vía pública se ha concentrado en una zona de unas 300 hectáreas de superficie, y limitada por las calles siguientes: Plaza de Colón, paseo de Calvo Sotelo, plaza de la Cibeles, paseo del Prado, glorieta de Carlos V, calles de Atocha y Magdalena, plaza de Tirso de Molina, calle de Colegiata, Puerta Cerrada, calles de San Justo, Sacramento, Mayor, Bailén, Ferraz, José Cañizares, Princesa, Conde Duque, Alberto Aguilera, Glorieta de Ruiz Jiménez, calle de Carranza, glorieta de Bilbao, calle Sagasta, plaza de Alonso Martínez y calle de Génova.

En esta zona viven unas 150.000 personas y trabajan otras tantas, siendo muy superior el número de los que acuden diariamente por motivos de compras, negocios, espectáculos, etc., y entre los cuales es precisamente mayor la proporción que necesita usar coche propio.

En esta zona, además de las seis instalaciones de aparcamiento público en inmuebles, con una capacidad total de 1.800 plazas y que ya están en servicio, en los últimos 12 meses, a través de dos concursos públicos se ha iniciado la construcción de otras seis nuevas instalaciones, con capacidad para 2.700 plazas, estando ya previstas otras nuevas, de forma que en un futuro próximo se llegue a disponer de unas 8.000 plazas, lo que representa 2.800 plazas de aparcamientos públicos fuera de la calle por kilómetro cuadrado, nivel algo superior al que está previsto, por ejemplo, en las zonas céntricas de París y Nueva York. La construcción de este conjunto de aparcamientos equivale a haber aumentado la superficie total de las calles en algo más de un tercio.

En el cuadro núm. 3 se detallan los aparcamientos previstos en esta zona céntrica, y que se considera que agoten su capacidad.

Fuera de ella puede considerarse una zona intermedia, que cada vez acusa más su carácter comercial y de oficinas; aunque no es uniforme, se estima limitada por las actuales Rondas y con una superficie aproximada de unos 12 kilómetros cuadrados.

En esta zona intermedia se ha iniciado ya la actuación en materia de aparcamientos: están en construcción los de Montalbán, Felipe II, Fuencarral y plaza de Salamanca, con capacidad total de 1.600 plazas. El límite que consideramos factible para esta zona es de 25.000 a 30.000 plazas, y para alcanzarlo en diez años sería preciso la construcción de 2.500 a 3.000 plazas anuales, lo que no significa superar el ritmo ya iniciado, puesto que solamente en 1968 se espera entren en servicio en Madrid más de 4.000 plazas.

Aunque estuvieran ya en servicio todos los aparcamientos a que hemos hecho referencia —como máximo unas 30.000



plazas en todo el centro de Madrid— no serían suficientes para la posible demanda de todos los usuarios de coche que quisieran acudir al centro. Sin embargo, es preciso mantener aquel límite, no sólo por las dificultades financieras y técnicas de superarlo, sino porque la capacidad de las calles, aún aumentada en lo posible, no bastaría para una acumulación mayor. Para mantener un equilibrio razonable será preciso acudir al mismo sistema que se ha utilizado en todas las grandes ciudades del mundo: Mejorar los transportes colectivos, al mismo tiempo que hacer que el uso del coche privado represente, a través de una política de tarifas, un coste elevado para aquellos usuarios que pretenden ocupar los espacios disponibles durante un período prolongado.

3.3. Señalización.

Aunque la señalización es sólo un medio auxiliar que contribuye a una mayor seguridad de la circulación y a un limitado aumento de la capacidad, merece la pena destacar entre las actuaciones a corto plazo iniciadas por el Ayuntamiento de Madrid, la importante transformación del sistema de señalización automática, que puede considerarse como una mejora de infraestructura.

En un período de tres años (1965-68) se pasará de tener 250 cruces señalizados, con tiempos fijos a la señalización automática de 400 intersecciones, de las que unas 80 de la zona más congestionada estarán conectadas a un ordenador electrónico central, con capacidad para controlar en su día la mayor parte de las intersecciones señalizadas en la ciudad.

La diferencia fundamental entre la situación anterior y la que esperamos para 1968, es que hasta ahora los semáforos de Madrid funcionaban con un ciclo único, prácticamente inamovible, de 84 segundos, que si bien puede ser adecua-

do para situaciones medias, no lo es para cualquier intersección ni para todas las circunstancias del tráfico.

Mediante el nuevo sistema, cada semáforo tendrá un ciclo variable, que será ajustado en cada momento por el ordenador, según la información que éste recibe de unos detectores conectados al mismo, y que en unos 100 puntos convenientemente elegidos medirán la intensidad y velocidad del tráfico.

Este sistema probablemente entrará en servicio en Madrid con alguna antelación al de otras muchas ciudades del mundo que en estos momentos están modernizando sus instalaciones de señalización mediante sistemas análogos, o al menos que pretenden el mismo objetivo que el proyectado en Madrid.

Es difícil establecer la medida de lo que se gana en capacidad mediante estos procedimientos, aunque normalmente se dan cifras del orden del 20 por 100. En cualquier caso, la ganancia será considerablemente superior a la que podría obtenerse con una inversión del mismo orden aplicada a cualquier mejora de la red viaria.

3.4. Transportes de superficie.

La Empresa Municipal de Transportes, que representa más del 80 por 100 del transporte colectivo de superficie de Madrid, transportó en 1966 cuatrocientos setenta y dos millones de viajeros, aproximadamente igual que el Metro. Parece ser que este número es relativamente estable, no siendo probable que la Empresa durante un cierto tiempo haya de atender una demanda mayor. Sus esfuerzos deben pues orientarse a proporcionar un mejor servicio a un número constante de usuarios. Esta mejora del servicio puede conseguirse actuando en tres aspectos distintos, todos los cuales están ya considerados para mejorarlos en lo posible, aunque en mate-

ria de transportes colectivos de superficie siempre es difícil alcanzar un nivel ideal, en primer lugar por las dificultades de la circulación y, por otra parte, porque el nivel que exige la opinión pública cada vez se acerca más al del transporte en el propio coche, que naturalmente siempre es de calidad superior, aparte de lo molesto que puede resultar conducir y aparcar en la ciudad.

La primera actuación consiste en aumentar la flota de autobuses, ofreciendo un mejor índice de viajeros por vehículo por kilómetro. Este índice ha bajado en Madrid de 1956 a 1966, de 10,8 a 7,6 viajeros/veh.-km., lo que es un indudable síntoma de la mejora del transporte en la ciudad. El aumento del parque de autobuses que está llevando a cabo la Empresa permitirá bajar todavía este índice hasta llegar, en un futuro próximo, a cifras medias de seis a siete viajeros/veh.-km., que pueden considerarse comparables a las de cualquier ciudad de Europa.

La segunda actuación se refiere a mantener en lo posible para los autobuses una velocidad razonable, a pesar del aumento de la circulación. Todo lo que se haga para mejorar aquélla —pavimentación, ensanches, reforma de intersecciones, etc.— contribuye a facilitar el transporte colectivo, pero a esto ha de añadirse una actuación especial que favorezca particularmente a los autobuses de servicio público. Hay que reconocer que lo que puede hacerse es limitado: por ejemplo, la reserva de vías especiales para autobuses, como las que se han puesto en servicio recientemente en la calle de Alcalá, han permitido ganar a los autobuses, en algunas horas punta, cerca de cinco minutos, lo que, teniendo en cuenta que se trata de un trayecto inferior a 400 metros, es una ganancia considerable. Sin embargo, las circunstancias que han de concurrir para hacer aconsejable esta medida —calzada de más de dos carriles en cada sentido y circulación de más de 100 autobuses/hora, también



en cada sentido— se encuentran pocas veces en Madrid. A pesar de ello continuamente se están tomando medidas parciales en este sentido, hasta llegar a la reserva total de determinadas calles, que probablemente será necesaria, aunque la experiencia mundial en este aspecto no ha sido muy satisfactoria.

Por último, una tercera actuación también necesaria se refiere a la propia organización de las líneas de autobuses y en general de la Empresa. Continuamente se está revisando el recorrido de las líneas para mejor adecuarlas a las necesidades del servicio público, pero en un futuro próximo es probable que convenga una reestructuración completa del sistema, que actualmente está compuesto por unas líneas que se han ido superponiendo a medida que ha surgido la necesidad del servicio y se ha contado con los medios para crearlo.

Así es como se han formado la mayor parte de los sistemas de transportes urbanos del mundo y no es fácil introducir cambios radicales de conjunto, ya que se trata de materia hacia la cual la opinión pública es muy sensible y en general contraria a cualquier cambio. Para introducir esta reestructuración en Madrid creemos necesario que se cumplan antes dos condiciones: Llegar a una estabilidad suficiente en la situación de la red viaria, lo que no parece probable antes de dos años, y contar con un estudio detallado y serio de las necesidades de este transporte.

Conviene, por fin, hacer una alusión a la experiencia, que ya cuenta con año y medio, de los microbuses. Este sistema se creó para disponer en el centro de Madrid un transporte intermedio entre el colectivo normal y el privado, y por ello las líneas o bien son céntricas o bien llegan al centro desde sectores residenciales con alto nivel de motorización.

Actualmente están transportando unos 60.000 viajeros diarios, y aunque todavía se desconoce en qué medida contribuyen a evitar el uso de los coches privados en el centro, no cabe duda de que es un medio más que se ofrece al usuario, y al menos compensa, en cierto modo, determinadas restricciones que están afectando a los coches en el centro de Madrid.

4. CONSIDERACIONES FINALES.

La serie de posibilidades, próximas o lejanas, que se han descrito brevemente en los anteriores párrafos, a primera vista, parece que no podrán compensar los casi 100.000 nuevos coches que todos los años han de soportar las calles de la ciudad.

Hay dos hechos irreversibles, contra los cuales nada puede hacerse. Uno de ellos, de carácter general, es que cuando una ciudad supera los dos o tres millones de habitantes, el uso del coche pri-

vado necesariamente ha de restringirse de forma considerable. Otro de ellos, característico de Madrid, es la excesiva concentración de habitantes y servicios en un área muy pequeña, por abusos excesivos en el uso y aprovechamiento del suelo, y que agrava la situación difícil, que ya es normal en toda gran ciudad.

Sin embargo, hay circunstancias positivas que nos hacen pensar que el problema del transporte en Madrid se encuentra ahora en su punto crítico, a partir del cual puede mejorar, aunque con determinadas limitaciones.

La primera de estas circunstancias es la ampliación del Metro, que hará que cada vez el porcentaje de transporte subterráneo sea mayor. La segunda es la construcción de la Red Arterial y otras obras antes apuntadas, que en un plazo de cinco años pueden doblar la capacidad de la red viaria de la ciudad, a un ritmo más rápido que el propio aumento del parque de vehículos. Y por último, un factor decisivo es la modificación de las costumbres, mentalidad y educación de los ciudadanos, que por un lado aprovechan mejor el sistema vial de que disponen, y por otro, tienden a utilizar menos los coches en las vías más saturadas, lo que es en definitiva una tendencia a la desconcentración de los servicios, único medio eficaz de no producir una paralización total en los transportes de la ciudad.

Madrid, septiembre de 1967.

CUADRO NUM. 3

PREVISION DE LOS POSIBLES APARCAMIENTOS PUBLICOS SUBTERRANEOS EN EL NUCLEO CENTRAL

EMPLAZAMIENTO	SITUACION	Número de plazas
1. Santo Domingo	En explotación	350
2. Sevilla	En explotación	450
3. Descalzas	En explotación	400
4. Santa Ana	En construcción	300
5. Plaza Mayor	En construcción	650
6. Carmen	Pendiente de concurso	400
7. Tudescos	Pendiente de concurso	600
	TOTAL	3.150
8. Maestro Guerrero	En explotación	100
9. Mostenses	En explotación	350
10. Plaza de España	En construcción	750
11. Opera	Previsto en futuro	500
	TOTAL	1.700
12. Arquitecto Ribera	Pendiente de concurso	400
13. Santa Bárbara	Previsto en futuro	400
14. San Bernardo	Previsto en futuro	400
	TOTAL	1.200
15. Villa de París	Previsto en futuro	500
	TOTAL	500
16. Vázquez de Mella	En explotación	150
17. Plaza del Rey	En construcción	200
18. Calvo Sotelo	En construcción	400
	TOTAL	750
19. Plaza de las Cortes	En construcción	350
	TOTAL	350
20. Proximidades plaza de Villa	Previsto en futuro	400
	TOTAL	400
	TOTAL	8.050



JORNADAS DEL ALCALDE DE MADRID EN BARCELONA Y PALMA DE MALLORCA

En la Ciudad Condal pronunció el pregón de las Fiestas de la Merced y en Palma fue nombrado Alcaide del Castillo de Bellver

Del 22 al 25 de septiembre el alcalde de Madrid, don Carlos Arias Navarro, acompañado de su esposa y de los concejales madrileños señores Jiménez Millas, Pérez Hernández y Ceballos Bourgón, realizó un viaje a las ciudades de Barcelona y Palma de Mallorca. En ambas fue objeto de honores y agasajos, de los que Madrid, cuya más genuina representación ostentaba, puede sentirse justamente orgulloso.

EL ALCALDE DE MADRID, EN BARCELONA

Este año, las fiestas que Barcelona dedica a su excelsa Patrona, la Virgen de la Merced, han tenido un pregonero excepcional. Y no sólo por la acusada personalidad de don Carlos Arias Navarro, sino precisamente por tratarse del alcalde de Madrid. En su persona, la propia capital de España ha estado presente en la proclamación de las fiestas mercedarias y en el abrazo de los dos alcaldes ha quedado patente el abrazo de las dos ciudades más populosas de España.

Sin embargo, no son nuevos estos encuentros de alto nivel. Hace pocos meses, con ocasión de las fiestas madrileñas de San Isidro, don José María de Porcioles estuvo en Madrid al frente de una Delegación del Concejo barcelonés, y en aquella ocasión Madrid aderezó su paseo del Prado con las flores, plantas y pájaros típicos de las famosas Ramblas, como ofrenda y recuerdo hacia la gran ciudad mediterránea, «Cap y casal» de Cataluña. Por eso justo ha sido que el alcalde de Madrid haya aceptado gustosamente ser el pregonero de la Fiesta Mayor barcelonesa en honor de la Virgen de la Merced, Redentora de cautivos.

LECTURA DEL PREGON EN EL SALON DE CIENTO

Las Casas Consistoriales barcelonesas pusieron todo su empaque, que es mucho, en el solemne acto de la lectura del pregón. En la plaza, profusamente iluminada, las banderas de España y de la ciudad ponían en el aire el rojo y gualda de las barras de Aragón y de España. Terminada la exhibición de las banderas de música dio comienzo en el histórico Salón de Ciento el acto de lectura del pregón de las Fiestas. Se encontraban presentes el Ayuntamiento de Barce-

lona en pleno y las primeras autoridades de la ciudad, presididas por el capitán general de la región, duque de la Victoria. Hecha la presentación del orador por don José María de Porcioles, el alcalde de Madrid dio lectura al siguiente Pregón:

"Acusado rasgo de vuestra proverbial cortesía, fue la designación del pregonero de las Fiestas de la Merced en este año de 1967. Bien sabía vuestro admirado querido alcalde, cuando me comunicaba el acuerdo de la Comisión de Fiestas, que de antemano podía contar con mi aceptación entusiasta. El alcalde de Madrid ansiaba un momento como este para decirnos a los barceloneses cuán obligados os estamos los madrileños. Fácil sería atribuir una simbólica interpretación a la presencia del alcalde de Madrid en la apertura de las Fiestas de la Ciudad Condal; pero constituyó más evidente símbolo, de imborrable recuerdo la aportación singularísima de Barcelona a nuestras pasadas Fiestas de San Isidro. Quisisteis llevar a Madrid lo más entrañable de vuestra ciudad, lo más señero y representativo: la poética trilogía de las flores, pájaros y libros de las Ramblas; la vistosa gallardía de la Policía Montada, el invalorable tesoro artístico, acumulado en dos mil años de historia. Los madrileños, creímos tener aprisionado por unos días ese vuestro sutilísimo sentido de la vida ciudadana. No en vano los barceloneses de todas las épocas nacisteis ciudadanos de una gran urbe, miembros de un pueblo consciente de los derechos y deberes de la ciudadanía más rectamente entendida.

PARTICIPACION BARCELONESA EN LAS FIESTAS DE SAN ISIDRO

Fue también para nosotros especial motivo de complacencia la participación de esta dignísima Corporación Municipal en las honras al Santo Labrador. Puede afirmarse que la grandeza de España tuvo base de partida y sustento en sus campos cultivados, y que la decadencia nacional fue precedida del abandono de las tierras de labrantío. Por ello, yo me resisto a creer que sea sólo paradoja —una más entre las tópicas atribuidas a Ma-

dirid— el que la villa cortesana, cabeza, corazón y centro nervioso de las Españas, se acogiera bajo la breve parda esclavina de un gañán humilde, ignorado hijo del pueblo alejado de empresas guerreras, de intrigas y favores. Me atrevo a suponer que tanto como un prudente repliegue a sus limpios orígenes campesinos, el hecho de guarecerse bajo la protección de San Isidro podría significar un oportuno toque de atención, un ingenioso aviso de la Villa, tan pródiga en ingenios, a la Corte cuando la capital y la nación parecían más firmemente encumbradas en el cénit de su misión imperial. Años más tarde, en los albores del segundo cuarto del siglo XVII, la fina perspicacia de Fernández de Navarrete convertía en casi científica prosa de planificación de futuro la bien fundamentada premisa de aquel recordatorio. Denunciaba los oficios inútiles que ni dan suficiente ocupación a los hombres desarraigados de su medio, ni provecho a la ciudad, que han invadido, ni ventaja para las tierras que abandonaron. Solamente pueden significar un daño sobre toda ponderación para el campo y para la ciudad, y una rémora para la necesaria y racional interdependencia entre la ciudad y el campo. Ni el campo puede lograr prosperidad con ciudades pobres ni la riqueza de las ciudades puede mantenerse durante mucho tiempo si están rodeadas de misérrimos campos. Por ello, barceloneses y madrileños, en hermanada oración, pedíamos a San Isidro prosperidad para estas tierras, paz laboriosa y fructífera para las masías, renovado esplendor floral para la Maresma. Pedíamosle que a todos hiciese entender la idílica alegoría de los ángeles labradores.

De lo alto descendió a Barcelona la Madre hermosa de todas las gracias para investirla con el más honroso de los títulos: Ciudad Mercedaria. Una investidura de la que la ciudad jamás ha querido desprenderse, sino que ha sabido cubrirla de brillantes adornos que se llaman fineza, cortesía, gentileza, amabilidad, que son otros tantos adjetivos de la sustantividad mercedaria. Reparad, amigos barceloneses, cómo se ha valorado ese envidiable título, hasta qué hiperbólica significación llevó el idioma de Cas-

tilla, cuando se hizo cortesano, la palabra *merced*. Es la mejor invocación con que el inferior se dirige al superior, el mendigo al rico, el desvalido al poderoso, conscientes, sin duda, de que con ninguna otra podrían más fácilmente inclinar el ánimo al favor, a la limosna, a la ayuda, a la justicia.

Como os decía, Barcelona se había hecho merecedora de ese título singular. Era ya entonces la poderosa ciudad medieval, emporio del comercio, puerta principalísima del latino mar, plaza mayor del ajetreado tráfico y alegre bullicio de los países ribereños. Era ciudad de actividades múltiples, de hombres dispuestos para la navegación, la guerra de reconquista, el comercio y los estudios. Era luminoso faro de cultura y civilidad. Ya en los aterrados años del temido milenio había de aquí salido una luz que alumbró a aquella empavorecida Europa: aquí, en aquellos estudiosos abades de Cataluña, encontró la poderosa mente de un Pontífice aquella cultura desaparecida y reinventada en España: aquí aprendió solidez en la argumentación y formas bellas y tiernas en la exposición, que las galanas palabras frutos son de cultivados espíritus, preocupados por el progreso de las ciencias y las artes.

RAIMUNDO DE PEÑAFORT, GUIA DE LA CRISTIANDAD"

Era guía de la Cristiandad en el año del venturoso descenso de la Virgen de la Merced, Raimundo de Peñafort, teólogo, canonista, consejero y confesor del Papa, alumbrador de un humanismo nuevo. Aquella señora figura nacida en Villafraanca, formada en Bolonia, maestra en Roma y universal consejera en Barcelona, parece estar reclamando nuevamente la atenta mirada de la Cristiandad en estos nerviosos y preocupantes días posconciliares. Quizá ningún otro en esta tierra fértil en talentos haya encarnado con tanta verdad el espíritu barcelonés, el talante de los catalanes; tenaz en el esfuerzo, seguro en el dogma, corto en audacia a la hora de opinar, amable y comprensivo al intentar convencer; cuando el hierro rasgaba y el fuego consumía las carnes de los herejes en Europa, Raimundo de Peñafort proponía serenidad en el diálogo, voluntad de convencimiento, autenticidad cristiana en las relaciones, compasión y caridad para traer a la fe a judíos, mahometanos y herejes.

Era en los días de aquel buen rey voluntarioso, guerrero y conquistador, favorecedor y amado del pueblo, devoto y culto, que podía dar lecciones de política al Rey Sabio de Castilla; de aquel genial Jaime el Conquistador, que se creía capaz de "dar honra a la España entera" con un oportuno y brioso carocolear de su caballo.

Era en los días de aquel admirable loco a lo divino, sacrificado e incansable peregrino en busca de cautivos que redimir, de martirio que padecer; del santo varón que, habiéndose desposeído de todo lo suyo por los demás, ya sólo su libertad podía ofrecer en rescate de los que gemían en las mazmorras de la cautividad.

El gobernante, el sabio y el santo; tres singulares hombres de acción, de piedad y de saber que, con el coro entusiasta

del pueblo fiel, hicieron inmediata realidad del mandato de la Virgen descendida en una cálida y milagrosa noche del agosto barcelonés. Al igual que la áurea leyenda de San Isidro nos ofrece la aleccionadora alegoría de los ángeles labradores en las huertas de Madrid, aquí se nos da la no menos hermosa y significativa de los ángeles campaneros y rezadores del Oficio mariano. Que si la pereza —defecto inconcebible en Barcelona— es pecado capital, el cansancio puede ser merecedor de los mayores premios. Siempre he visto en la orden mercedaria, nacida, amorosamente acunada y ennoblecida en Barcelona, la sublimación del espíritu barcelonés. Como si la Madre de Dios hubiera querido repetir aquí la evangélica promesa de su Hijo a los pescadores del Tiberiades.

Constantemente ponéis en evidencia los barceloneses de hoy vuestra decidida voluntad de comunión en los ideales que hicieron de Barcelona la ciudad mercedaria; demostráis vuestra solidaridad con aquellos hombres; queréis que la ciudad viva inmersa, con plenitud, en su historia gloriosa. Es vuestro más limpio timbre de honor y vuestra más pesada carga, puesto que nada pesa tanto sobre nosotros como la admiración permanente de los que continuamente nos miran para aprender o ejemplarizarse con nuestras obras. Y sobre Barcelona pesa la exigencia de ser yunque de civilización y catalizador de culturas, escuela de ciudadanía, ancha puerta de Europa, motor principal y acicate del progreso nacional, pionera audaz de novísimas experiencias, sonora caja de armónico vivir, despierta fantasía y realista sentido en cada momento. Queremos aprender de vosotros la diaria lección del vivir ciudadano, compendio y ejercicio del amor a la ciudad, hechura de generaciones firmemente elaboradas en el afán de su perfeccionamiento continuado; ver, una vez más, en vuestras Fiestas ese amoroso culto a las más queridas tradiciones, ese saber revivir, con claridad y fuerza, los orígenes de la advocación mercedaria.

IMPORTANCIA DE LAS FIESTAS PATRONALES

Siempre he creído que en las Fiestas Patronales tienen la mejor ocasión pueblos y ciudades de darse cuenta de una realidad insospechadamente vivida a lo largo del año: la vecindad, el saberse ayuntados con los vecinos en comunidad de afanes, ideales y trabajos. Una realidad que debemos reavivar en estas enormes urbes, donde la prisa no deja tiempo para saludar al vecino y atar nuevas amistades, lo multitudinario masifica; nos parecen siempre desconocidos los rostros que encontramos todos los días y olvidados los saludos cruzados en la escalera de nuestra casa; donde se corre el peligro de no ver que los niños crecen y las estaciones se suceden y los novios esperan. Es preciso que mutamente nos rescatemos de la cautividad de ese anonimato que hace de nuestro vecino, de nuestro conciudadano, un ser de otro planeta. Urge buscar razones de ciudadanía cuando estamos ciertamente, irremisiblemente abocados a una nueva civilización ciudadana que no sólo ha de hacerse de rascacielos y grandes vías, de prisas y automatismos. Es preciso que unos a

otros nos rescatemos, nos redimamos, de la colectiva locura que amenaza a las grandes aglomeraciones ciudadanas y volvamos al sentido realista de las cosas simples y minúsculas, al "bon seny" que vosotros habéis sabido conservar."

Finalizada la lectura, que fue acogida con grandes aplausos, el capitán general, duque de la Victoria, entregó a un heraldo el pergamino en el que se daba cuenta a la ciudad del comienzo de las Fiestas, cuya lectura desde el balcón principal del Ayuntamiento fue acogida con entusiasmo por el pueblo barcelonés, que llenaba totalmente la plaza de San Jaime.

Antes de la lectura del pregón se llevó a cabo en otra dependencia del Ayuntamiento, el acto de entrega por parte de don Carlos Arias de dos cédulas de Fernando el Católico, en las que daba cuenta al Municipio madrileño del fallecimiento de Isabel la Católica, y que habían de figurar en la exposición sobre Historia del Municipio Español, que se celebraría con motivo del IV Congreso Hispano-luso-americano-filipino de Municipios. El alcalde de Barcelona, don José María de Porcioles, que se hizo cargo de los documentos, dio las gracias a don Carlos Arias por este valioso préstamo.

En todos estos actos se hallaron presentes los concejales del Ayuntamiento madrileño, señores Jiménez Millas, Pérez Hernández y Ceballos Bourgón, así como las esposas de Arias Navarro y de Jiménez Millas.

La estancia en la Ciudad Condal del Alcalde de Madrid fue breve, pero de intensa significación, y ha puesto un eslabón más en la cadena de mutua simpatía y afecto que une a la Villa de las Siete Estrellas con la ciudad «Archivo de la Cortesía».

JORNADAS EN PALMA DE MALLORCA

Apenas extinguido el eco del pregón de las fiestas mercedarias (el alcalde de Madrid y acompañantes se trasladaron a Palma de Mallorca. En el aeropuerto de Palma la comisión del Ayuntamiento madrileño fue recibida por el alcalde don Máximo Alomar.

Tras un breve descanso se dirigieron todos al Castillo de Bellver, donde fueron recibidos por el delegado en el castillo, don José Planas Montanyá. Rindieron honores a los visitantes los lanceros de la Policía Municipal, una sección de la Policía Montada y los «tambores de la sala». El alcalde de Madrid y acompañantes recorrieron todas las dependencias del histórico castillo y subieron a la Torre del homenaje, desde donde admiraron el espléndido panorama de la ciudad y la isla.

Desde Bellver, el alcalde y concejales de Madrid se trasladaron a las Casas Consistoriales, donde se celebró una recepción en su honor. El salón de sesiones, al que daban guardia de honor los lanceros en traje de gala, ofrecía un brillante aspecto. En la presidencia se situaron el gobernador civil de la provincia, los alcaldes de Madrid y Palma de Mallorca y el presidente de la Diputación. Los escaños del salón estaban ocupados por concejales, delegados de los departamentos ministeriales y numerosas personalidades representativas de la vida social y económica de Palma de Mallorca.

DON CARLOS ARIAS, INVESTIDO
ALCAIDE DEL CASTILLO
DE BELLVER

El alcalde de Palma, don Máximo Alomar, pronunció un discurso de exaltación de Madrid y de Palma, «aquella—dijo—capital administrativa y ésta capital turística de la nación». Puso de relieve el encanto y carácter de la Villa y Corte, una de las más bellas y cuidadas ciudades del mundo, y definió a Madrid como suburbio de Palma en la distancia—cuarenta y cinco minutos de vuelo—, aunque a más de tres mil pesetas en el coste. Después de elogiar la personalidad de don Carlos Arias y proclamar los deseos de hermandad y vinculación cordial entre Madrid y Palma, procedió a imponer al alcalde de Madrid, don Carlos Arias, la Medalla de Alcaide del Castillo de Bellver y le entregó las credenciales del nombramiento y las llaves de oro de la fortaleza.

A continuación impuso la insignia de Caballeros de Bellver a los concejales madrileños señores Jiménez Millas, Pérez Hernández y Ceballos Bourgón, y entregó a las esposas de don Carlos Arias y de don Emilio Jiménez Millas sendas reproducciones del escudo de armas de la ciudad de Palma.

PALABRAS DEL ALCALDE DE MADRID

Don Carlos Arias, en su contestación al de Palma, dijo que era difícil hablar de Mallorca sin caer en el tópico. Aludiendo a la famosa frase «De Madrid al Cielo», dijo que podría cambiarse por esta otra: «De Madrid a Palma». Agradeció el nombramiento que se le había hecho de alcaide de Bellver. «Del castillo famoso de Madrid—dijo—no queda ni rastro, en cambio vosotros tenéis el de Bellver, que es el mejor cuidado de toda España.» Por último dijo que difícilmente podría corresponder a tanta gentileza. «Con proclamar esta deuda proclamamos nuestro afecto imborrable hacia esta ciudad y hacia Mallorca.»

VISITA AL PUEBLO ESPAÑOL

Por la tarde, los alcaldes de Madrid y de Palma, señores Arias Navarro y Alomar, visitaron «El Pueblo Español». En esta visita estuvieron acompañados asimismo por el capitán general de Baleares, teniente general Cabrero, y por el presidente de la Diputación, señor Villalonga. Visitaron detenidamente el maravilloso complejo arquitectónico, en el que se hallan reproducidos los monumentos más característicos de España, entre los que se encuentra la ermita de San Antonio de la Florida.

En el Teatro Romano les fue ofrecido un concierto por la Banda de la Policía Municipal.

El día 25 de septiembre el alcalde de Madrid y acompañantes realizaron diversas excursiones por la isla, asistieron a la corrida de toros y por la noche tomaron el avión de regreso a Madrid.

Y esto fue a grandes rasgos la visita del alcalde de Madrid, don Carlos Arias Navarro, a la luminosa ciudad de Palma de Mallorca, de donde trajo, como preciado recuerdo, las llaves de oro del Castillo de Bellver y la simpatía de todos los mallorquines hacia su persona y hacia Madrid.

MARIO GONZALEZ MOLINA

CALLE PARA UN MEDICO: DR. JIMENEZ DIAZ

En el callejero madrileño eran hasta hace unos días veinticuatro doctores y una doctora los que tenían una más o menos anchurosa vía pública. Del Doctor Mata y la Plaza de Marañón, y, para que nada faltase, un doctor literario tan sólo, don Manuel Pardo de Figueroa, que en las letras está inscrito como el Doctor Thebusem. Ahora, hace unas mañanas, bajo un aguacero y un fino viento serrano, el alcalde de esta villa, don Carlos Arias Navarro, puso en órbita corriendo una franja de bandera a una calle nueva.

A la vuelta de la Clínica de la Concepción, entre árboles, sube una calle que lleva al Clínico. Por ella caminó en días que son de este nuestro tiempo Carlos Jiménez Díaz, madrileño cabal. Y calle del Doctor Jiménez Díaz es esta que allí queda ahora marcada por una bella lápida.

Bajo la lluvia fina y fría de una mañana de octubre lo mismo se mojaban las monjitas del Servicio de don Carlos que sus bonitas enfermeras de la Clínica; se calaban por igual, hasta los huesos, los alumnos que este año le hubieran escuchado por devoción, que no por obligación, magistrales lecciones, que don Teófilo Hernando, con sus ochenta a la espalda—bueno, y alguno de propina—, está ágil de piernas, de corazón y de cerebro.

Se desflecaban los penachos de la guardia de gala municipal, que a estos actos solemnes acude en una camioneta muy maja, donde también toman asiento, bien que un poco apretados, los maceros con sus grandes dalmáticas.

Allí todos recordaban al buen varón de ciencia que fue don Carlos Jiménez Díaz. El había conocido otro Madrid de calles más populares, más castizas, y acaso cuando estudiaba Patología e iba a algún baile de bonitas «modis», como entre los patólogos era de rigor, una mañana, entre clase y clase, había asistido a la inauguración de la lápida del doctor Mata en las cercanías del viejo Colegio de San Carlos, que ahora, desafectado para los estudios médicos, no se sabe qué rumbo tomará.

Cuando se descorrió la bandera, convertida en pura agua, las gentes todas—ya el rector de la Catedral o el alcalde, ya las chicas estudiantes con minifalda o las monjas de toca breve, ya don Teófilo o los doctores de fama que fueron discípulos de don Carlos, el profesor Lora Tamayo, ministro de Educación e investigador de la química—corrieron a refugiarse en el «hall» de la Concepción. Allí estaba también Mariano Jiménez Díaz, el hermano del maestro; allí tantos que por el error de no apuntar, como Valdeiglesias hacia en los bailes de Montellano o la Parcent, pues ahora se olvida uno de los que eran.

Se armó un corro y lo invadieron todo los fotógrafos; bueno, y también los ex enfermos ya sanos, que venían a rendir un tributo a don Carlos, que tantas veces habría subido por esa calle, florecida de árboles, de su clínica a su hospital, envuelto en la blanca bata y a riesgo de coger un catarro.

Rueda de discursos y rueda de fotógrafos. Después, los aplausos, y de nuevo en la calle la lluvia. Su calle será camino de enfermos hacia la curación y de estudiantes enamorados—ellas y ellos—hacia un sitio tranquilo en donde igual hablen del hígado que de cómo pondrán la casa cuando se doctoren.

J. S.

AZORIN

en su glorieta

Cuando Azorin andaba por la Villa de las Siete Estrellas ya con el paraguas rojo de su juventud rebelde, el hongo de la madurez y el sombrero gris y bastón de puño de plata de sus días mayores, bajaba a veces dándose un paseo por la Cuesta de la Vega, donde antaño tuvo un príncipe su palacio y más tarde hubo un picadero donde los chicos de los ricos aprendían equitación. Ahora, por aquellos caminos hay unas casas soberbias y dos glorietas.

La una la preside el señor del minuetto, o séase el caballero italiano Boccherinni, que aquí tuvo hogar, hijos y compuso música; que aquí se murió un triste día. La otra, más o menos igual de grande que aquélla, la preside desde hace unos días, en bronce, el señor Azorin, que en la Academia Española tuvo un sillón para la «inmortalidad».

Fue el autor de la estatua azoriniana Agustín de la Herrán, el primero que en un mediodía de sol con nubes entreveradas llegó a la glorieta, donde él y su mujer se habían pasado ya muchas horas viendo cómo iba a quedar, viendo de una esquina a otra cómo había que colocar a don José.

El primero en llegar, Agustín, y después, en automóvil, los maceros y los guardias de gala, que se pusieron a liar unos «Ideales» en tanto aparecían las personalidades, y por el aquel de la disciplina había que tirarlos. Maza, el jefe de Protocolo, que conoció a don José, les dio lumbré, y en seguida, con traje de almirante de la Armada en día de diario, se presentó el «inmortal» doble—Historia y Española—Julio Guillén Tato, que es además un alicantino de lo más puro que circula por la villa, como es, además, un madrileño de corazón «fetén».

La firma de Azorin—hasta así figuraba el maestro en la lista de la

Compañía Telefónica Nacional de España—está al pie del basamento de la estatua; al fondo, sobre una pared natural de la glorieta, hay grabada una frase azoriniana. Por lo demás, en la glorieta hay unos bancos de piedra y otros modernos de madera. Unos bancos en los que un día, cuando se instale allí la Biblioteca Azorin, se podrán leer Los pueblos o Madrid, y en donde por ahora se sientan algunos viejos al sol a leer el Marca, o cuando la luz se va, algunos novios a hacer eso que sonando fino se llama «hacer manitas» y sonando de otro modo no lo puedo escribir bien, que si sepa su ortografía.

Julio Rajal y su mujer, él sobrino de Azorin, y Joaquín Calvo Sotelo. Estaba también otro sobrino azoriniano, cuyo padre, Ciges Aparicio, fue escritor de nota y de la Academia Española; pues, con todo respeto, poca gente, ya que, aparte de Calvo Sotelo y de Guillén, el otro era don José María de Cossío, que iba a cuerpo gentil pese a correr un frío de pelar.

Muchos fotógrafos y un cámara de Televisión Española. Unos cuantos periodistas—ya Trenas, Navascués y María Luz Nachón, llamada en el gremio de los municipales «la dama del Municipio»—y curiosos. Gentes que se encontraron allí con todo aquel personal. Uno preguntaba si el de la estatua era un procurador; otro, si del Madrid; una viejecita, no se sabe por qué, tenía idea que el caballero del bronce: «Es de los que escriben en los papeles, ¿verdad?» «Pues sí, señora; era.»

El profesor Sánchez Agesta y Antonio Aparisi, que tanto han trabajado por el monumento, estaban muy contentos, en tanto que una dama muy elegante, emulando a la joven y guapa Juanita Bearnés, maestra en fotografía, tiraba película sin reparar en gasto. Gregorio

Marañón, que gusta de estar donde están los hombres y los recuerdos del noventa y ocho, Pedro Zaragoza, el presidente de la Diputación alicantina, y el diputado—perdón, procurador—por Alicante Jesús Aparicio Bernal, y claro está que el alcalde de Monóvar, Francisco Sanchiz Bonastre, que un día de marzo, por los caminos de cipreses de San Isidro, llevó a hombros la caja de Azorin, con los hombres de aquel lugar y escritores grandes y chicos de los madriles.

Tres discursos breves y sencillos. Tres discursos con emoción al pie del monumento. Pedro Zaragoza, que es presidente de la Diputación alicantina, repito; José María de Cossío, amigo antiguo del maestro e «inmortal», también repito, y Carlos Arias Navarro, madrileño alcalde de su villa y lector de Azorin. Lector empedernido y que no hace muchos meses le llevaba al maestro, en edición de lujo, su Madrid, por el Ayuntamiento editada.

Ese libro que en la biblioteca que allí se instale habrá que poner por triplicado, al menos. Ese libro que habrá que renovar, pues mucha gente. ¡qué le va a hacer!, se enamorará tanto de él que se lo terminará llevando.

Descorrer de bandera, discursos y aplausos. La gente vuelve a los coches. A pie suben la cuesta Muelas, poeta, y Sandoval, prosista; los maceros ganan la camioneta, y Azorin se queda solo, pensativo. Pensando: «Que no soy escritor, ni famoso. No me conoce nadie.» Pues no, maestro; preguntándose: «¿Tendré yo también alguna estrella que sepa mi cuidado? Lo veré esta noche.» Ya habrá visto que sí, maestro, desde su glorieta madrileña en la noche fría.

JUAN SAMPELAYO



53