

AYUNTAMIENTO DE MADRID

237

## PROYECTO

DE

Aislamiento del Puente de Toledo, formación de una glorieta  
a la entrada del mismo y parque comprensivo de la pradera de San Isidro  
y de la Ermita del Santo Patrón de Madrid.

## MOCIÓN

del Alcalde Presidente, Excmo. Sr. D. Luis Silvela.

## MEMORIA Y PLANOS

por el Arquitecto municipal, D. Alberto Albiñana.



Madrid, 1918.

Imprenta Municipal.

## PROYECTO

DE

Aislamiento del Puente de Toledo, formación de una glorieta  
a la entrada del mismo y parque comprensivo de la pradera de San Isidro  
y de la Ermita del Santo Patrón de Madrid.

---

## MOCIÓN

del Alcalde Presidente, Excmo. Sr. D. Luis Silvela.

---

## MEMORIA Y PLANOS

por el Arquitecto municipal, D. Alberto Albiñana.





# INDICE

	Paginas.
Moción del Alcalde Presidente, Excmo. Sr. D. Luis Silvela . . . . .	7
Objeto del proyecto . . . . .	11
Importancia del puente de Toledo . . . . .	11
Necesidad de su aislamiento . . . . .	11
Imposibilidad del ensanche del puente . . . . .	12
Puentes auxiliares . . . . .	12
Obras de conservación . . . . .	13
Vías del Ensanche . . . . .	13
Vías del Extrarradio . . . . .	14
Necesidad de una plaza . . . . .	14
Trazado de la plaza . . . . .	14
Modificación de las vías concurrentes . . . . .	14
Necesidad de jardines . . . . .	15
Límites de extensión del parque . . . . .	16
Paseos de limitación . . . . .	17
Descripción del parque . . . . .	17
Ermita.—Pórticos . . . . .	18
Superficie del parque . . . . .	18
Presentación del proyecto . . . . .	18
Plan de obras . . . . .	19
Planos . . . . .	21



# MOCIÓN DE LA ALCALDÍA PRESIDENCIA

117-001/481 1115914 A 1 00 2000

## Moción del Alcalde Presidente, Excmo. Sr. D. Luis Silvela.

---

*Al Excmo. Ayuntamiento:*

Entre las importantes reformas urbanas que se realizan para el embellecimiento y mejora de Madrid, se advierte el abandono que viene sufriendo la parte antigua situada al mediodía de la población, aquella que precisamente reúne más recuerdos de esta capital, y en la que por sus condiciones topográficas habían de ser de más positivo éxito y visualidad las mejoras que se hiciesen.

En este sentido, la entrada principal quizá de Madrid por el puente de Toledo, podría convertirse en uno de los sitios más bellos de la urbe; y existiendo desde hace tiempo un notabilísimo proyecto del Arquitecto D. Alberto Albiñana, la Alcaldía Presidencia tiene la honra de proponer a V. E. se sirva acordar la aprobación de dicho proyecto, que adjunto se acompaña, para el aislamiento del puente de Toledo con jardines, la formación de una espléndida glorieta a la salida de dicho puente y formación de un parque en la margen izquierda del río comprensivo de la actual pradera de San Isidro y la Ermita del Santo Patrón de Madrid.

V. E., sin embargo, acordará lo que considere más acertado.

Casas Consistoriales de Madrid, a 9 de noviembre de 1918.

*Luis Silvela.*



# MEMORIA



## Objeto del proyecto.

El objeto principal del presente proyecto, es verificar el aislamiento del puente de Toledo, haciendo desaparecer todas las edificaciones próximas que le quitan la visualidad, y como consecuencia de esto, modificar las inmediaciones de aquella zona, hoy de pobrísimo aspecto, formando una gran plaza a la salida del puente, rectificando el trazado de todas las carreteras y paseos que concurren al mismo, y creando un parque que con su vegetación embellezca aquellos lugares, para que se conviertan, a la par que en sitio de esparcimiento, en una entrada digna de la capital de la Nación.

## Importancia del puente de Toledo.

No he de insistir mucho acerca de la importancia del puente de Toledo, evidente a todas luces desde los dos puntos de vista que puede considerarse. Como vía de comunicación y enlace del Interior, y enlace con el Extrarradio, a la vez que entrada obligada del tráfico que conducen las carreteras de Andalucía, de Toledo y de Carabanchel, es importante este punto en sumo grado, no obstante la disminución de aquel tráfico que supone la existencia de vías férreas con sus estaciones de llegada emplazadas en otras zonas.

Como edificación, es quizá mayor a mi entender la importancia del puente de Toledo, pues se trata de un verdadero monumento arquitectónico de la Villa y Corte. Construído este puente al finalizar el primer tercio del siglo XVIII, es un característico ejemplar del arte barroco español, de esa arquitectura conocida por el nombre de uno de sus cultivadores, que aun que fué tan severamente juzgado en otra época por ciertos críticos y tan despreciados sus autores, hoy ya se reconoce su gran talento técnico y artístico, así como su gran fuerza creadora, que de haber podido disponer de los escultores que tuvo el renacimiento, hubieran sido indudablemente menos discutidos y más ensalzados los nombres de Churriguera, de Thomé y del mismo D. Pedro Rivera.

## Necesidad de su aislamiento.

El puente de Toledo, tiene indiscutibles bellezas propias de su estilo, pues si los pabellones del centro que cobijan las estatuas de San Isidro y de Santa María de la Cabeza, no son de lo más acertado, en cambio, las torrecillas o pináculos que a la salida del puente y al final de la calzada existen, son un modelo de gracia en su composición reveladora de una poderosa fantasía. Pero además de esto, el trazado general del puente, en sus pilas, estribos y arcos, es de una grandiosidad digna del arte clásico, como pocos monumentos en Madrid la tienen, y ese aspecto del puente de Toledo, es el que no se conoce bien por falta de puntos de vista desde donde poder admirarle.

Rodeado el puente de Toledo de pobres edificaciones y de lavaderos y huertas particulares, que no son accesibles al público, precisa la expropiación de esas fin-

cas para poder formar jardines, que si vistos desde el puente mejorarán embelleciéndola, una de las entradas de la capital, a su vez, desde dichos jardines se podrá admirar este importante monumento.

## Imposibilidad del ensanche del puente.

No he de terminar de hablar del puente de Toledo, punto inicial de este proyecto, sin decir algo sobre la necesidad de verificar en él algunas obras de conservación o de restauración o de la conveniencia de practicar su ensanche.

Empezando por este último asunto, he de reconocer que el ancho del puente, suficiente quizá en la época de su construcción, resulta hoy escaso por el aumento indudable de circulación, no obstante la disminución del tránsito en las carreteras que al mismo concurren, y principalmente por la doble vía de tranvías tendidas sobre el mismo. ¿Pero existe posibilidad de ensancharle? Posibilidad absoluta, sí. Racional y artística, es ya más discutible y merecen enumerarse las soluciones que pueden presentarse.

Dejar subsistir el puente como está en la actualidad y ampliarle por ambos lados con espaciosos andenes, que podían construirse por voladizos, obra que hoy el hierro facilita en gran manera, era la más elemental de las soluciones; pero sobre que este ensanche tal vez fuera insuficiente, resultaría completamente alterada la arquitectura del puente y tales adiciones constituirían una grave profanación artística, impropia de un pueblo culto, amante de sus monumentos. Desmontar el puente actual y reconstruirle en el mismo sitio con un ancho de treinta metros, utilizando todos sus elementos y supliendo los que faltasen para obtener el ancho deseado, podía ser otra solución. Esto exigiría un gasto extraordinario y un trabajo especialísimo en la marcha de las obras, pues era preciso levantar un plano exacto y detallado del puente actual, además de obtener un gran número de vaciados en yeso de sus detalles de ornamentación, si es que se quería conservar el carácter de monumento; y aún así, lo que resultaría en realidad, era un puente nuevo, porque al desmontar el actual, tanto por las maniobras del trabajo como por la clase y estado de conservación de la piedra granítica, serían muchos los elementos de conservación inutilizados y cuya reposición se impondría. En resumen, esta solución, que desde luego es la más radical, podía ser calificada de costosísima, algo aventurada o expuesta a pérdida de carácter del monumento, según mi modo de ver en el asunto de poco respeto arqueológico.

## Puentes auxiliares.

De querer conservar el puente de Toledo como hoy se halla, con el trazado que fué proyectado y la misma ornamentación con que se construyó hace cerca de dos siglos, precisa resolver el problema de otro modo, esto es, procurando aliviar la circulación que allí concurre, desviándola por la creación de otros puentes como auxiliares de este puente. Esa es la solución adoptada en este proyecto.

A ese efecto, supongo construídos dos nuevos puentes: uno, que denomino de Andalucía, a la izquierda del de Toledo y a la distancia aproximada de medio kilómetro del mismo; y otro, que denomino de San Isidro, en el mismo sitio que se coloca el pontón todos los años.

El puente de Andalucía, por su emplazamiento, sin estorbar en nada la visua-

lidad al de Toledo por estar separado medio quilómetro, se llevaría toda la circulación de la carretera de Andalucía, hoy calle de Antonio López, y aun la de la carretera de Toledo, que se enlaza por un paseo que limita el nuevo parque proyectado. Por dicho puente podrían llevarse también las líneas del tranvía.

El puente de San Isidro, cuya construcción ya tiene acordada hace tiempo el Municipio, también aliviaría la circulación, pues con él se tendría el camino más corto para los cementerios de San Isidro y de San Justo y enlace más directo con la carrera de San Isidro y carretera de Extremadura.

Con esta solución podría conservarse en su integridad el antiguo puente de Toledo y la vialidad asegurada en mejores condiciones que lo está actualmente; al menos ese es mi modesto parecer.

## Obras de conservación.

Por lo que respecta a las obras de conservación o restauración del puente de Toledo, considero de necesidad que estas se lleven a cabo, en primer lugar por asegurar la conservación del monumento deteriorado por la acción del tiempo e impedir en lo posible que sus estragos continúen, y después por reintegrar aquél en sus primitivas líneas; completando los remates destruidos en parte, y algunos desaparecidos, así como las bellísimas fuentes de las plataformas de los estribos.

Esas obras son de muy delicada ejecución, por cuidar de que no se altere en nada el estilo del monumento y carácter de su ornamentación, pero lo son más por las condiciones del material de que se halla construido, una piedra granítica que se descompone en sus capas exteriores, como puede apreciarse a la simple inspección ocular. Esto exigiría un trabajo de observación profunda y detenida de cada uno de sus elementos, una vez colocados los andamios necesarios para apreciar su verdadero estado, no prodigando las sustituciones, y verificando estas en caso preciso y siempre dentro de la mayor discreción.

## Vías del Ensanche.

El río Manzanares en esa parte de la población, constituye el límite que separa la zona de Ensanche del Extrarradio, y en dicha zona de Ensanche existen, algunos ya trazados, otros proyectados solamente, importantes paseos y vías que concurren al puente de Toledo. De esa admirable red de vías radiales, creada por Carlos III en los suburbios meridionales de Madrid, afluyen al citado puente, el antiguo paseo de los Ocho Hilos, hoy calle de Toledo, y los paseos de las Acacias, de las Yaserías y el Imperial que se terminan en la glorieta semicircular de las Pirámides, creación de la misma época, y que ha sido respetada, así como los citados paseos, en los planos oficiales del Ensanche. En su día también concurrirá a la misma plaza el paseo de Ronda que, cerrando el circuito de todo el perímetro de la población, se establecerá a lo largo del río. Se puede, pues, considerar resuelto definitivamente y con verdadero acierto, el trazado de vías afluyentes al puente de Toledo en la parte del Ensanche. ¿Ocurre lo mismo en el Extrarradio?

## Vías del Extrarradio.

Una red de vías tan importantes como las del Ensanche concurren al puente de Toledo, en la parte del Extrarradio. Son éstas la carretera de Andalucía, hoy calle de Antonio López; la carretera de Toledo, la de Carabanchel, hoy calle del General Ricardos, y los dos caminos alto y bajo de San Isidro. Total, cinco vías de comunicación, varias de ellas de importancia, que concurren casi al mismo punto, al final de la calzada que completa el puente, formando una estrecha enrucijada de dimensiones insuficientes para la circulación y afeando la monumental entrada de la referida calzada.

## Necesidad de una plaza.

En el Ensanche se ha visto que se preparaba la entrada al puente con la glorieta de las Pirámides, y otra plaza que cumpla análoga misión se impone en la parte del Extrarradio, dándola, a ser posible, mayores dimensiones que a la de las Pirámides, cuyo trazado semicircular, allí obligado por las condiciones especiales del terreno, aunque se resuelve el problema de la vialidad y ofrece aspecto grandioso dificulta la creación de jardines centrales, que tanto adornan las plazas, y que aquí, de crearse, estarían reducidos a unos pequeños sectores en los ángulos de los paseos para no obstruir la circulación directa y entrada fácil en el puente.

## Trazado de la plaza.

Por esa razón he adoptado la forma circular para la plaza del Extrarradio proyectada con gran amplitud, pues tiene un diámetro de 220 metros (con lo que resulta mayor que la plaza de la Independencia, que sólo tiene 160 metros), y tomando como punto de partida el final de la calzada del puente.

Con ese trazado se consiguen las siguientes ventajas: 1.<sup>a</sup> Dar a la plaza aspecto grandioso por sus dimensiones, constituyendo una entrada digna de la población; 2.<sup>a</sup> Resolver con amplitud el problema de la vialidad; 3.<sup>a</sup> Poder formar un jardín central, sin perjuicio de la fácil circulación, en cuyo jardín puede ir emplazado un importante monumento; 4.<sup>a</sup> Realzar la importancia del puente de Toledo, que presentaría admirables puntos de vista; 5.<sup>a</sup> Respetar el puente en toda su integridad, pues se parte para su trazado de las torrecillas o pináculos que existen al final de la calzada, y que se conservan íntegras, y 6.<sup>a</sup> Permitir que se agrande y extienda la pradera de San Isidro al otro lado del puente, comunicándose por los primeros ojos o arcos, debajo del paso superior.

Tales son las razones que me han obligado a que adopte el trazado que propongo en el proyecto para la glorieta del puente de Toledo.

## Modificación de las vías concurrentes.

Las vías que concurren a esta glorieta subsistirán las mismas, antes enumeradas, pero rectificadas en su trazado para que respondan al pensamiento general del proyecto y mejora de aquella zona.

En la calle de Antonio López se amplía su ancho actual hasta que tenga 30 metros, dando a su trazado una ligerísima curvatura para su mejor ingreso en la plaza, sin que ésta pierda su forma circular completa, y para que no se tuvieran que hacer desaparecer o variar de emplazamiento las torrecillas del puente.

La carretera de Toledo y calle del General Ricardos, también se amplían en su ancho, hasta la misma cantidad de 30 metros, suprimiendo de dichas vías los primeros trozos hoy existentes que es necesario ocupar para la formación de la glorieta.

Al camino alto de San Isidro, que denomino paseo en el proyecto, no se le da más que el ancho de 20 metros, sin llegar a los mismos 30 metros por impedirlo las condiciones topográficas del terreno, pues obligaría a que se aumentaran los escarpes con perjuicio de las dimensiones de la pradera que se reducirían además de que pueda considerarse suficiente el ancho de 20 metros, dado el servicio a que quedará reducido, una vez ampliado el camino bajo.

El paseo bajo de San Isidro, es el que sufre más variaciones en su trazado, aunque subsisten en su línea general, la misma que la del actual paseo bajo, si bien ampliado su ancho actual hasta 30 metros. Se modifica también su salida a la glorieta del puente de Toledo y se aumenta su desarrollo, para que tenga el indicado y necesario punto de enlace con el puente de San Isidro.

El objeto de dar más importancia a este paseo bajo, es el de hacer un paseo de carruajes en la parte baja y proximidades del río, al mismo lado de la pradera, con lo que en las romerías puede ser el verdadero nervio de la fiesta, con amplitud para instalación de los pequeños puestos que allí podrán colocarse sin estrechar y hacer casi intransitable el paseo alto, hasta el extremo de tener que cortar la circulación de carruajes en gran parte del mismo.

Hecha la descripción de esas partes del proyecto y razonadas, aunque sea ligeramente, las disposiciones adoptadas, paso a describir y justificar el último extremo que comprende, o sea, lo que denomino parque comprensivo de la pradera de San Isidro y de su Ermita.

## Necesidad de jardines.

Madrid tiene sitios que, cultivados y llevando vegetación a ellos como han hecho en otras poblaciones que no se han limitado a vivir dejando el terreno en sus condiciones naturales, resultarían de una belleza insuperable. Esa topografía de su terreno, que tan desesperante es cuando se quieren estudiar reformas urbanas y trazar calles rectas de buena rasante y que enlacen con las afluentes, es en cambio un marco admirable para la creación de parques, en que al contrario de lo que ocurre en el trazado de una urbe, toda irregularidad es un elemento de belleza y la vegetación luce allí mejor sus tonos y cambiantes.

Uno de esos sitios, que aun hoy, sin vegetación, tiene cierta belleza grandiosa y salvaje, es el cerro de San Isidro, cuna de la primitiva sociedad madrileña según atestiguan los objetos allí desenterrados.

Desde las alturas de dicho cerro, un descenso rápido en aquellos terrenos de alubión gana la baja rasante de la pradera de San Isidro y del cauce del río Manzanares, cuyo curso presenta allí una marcada curva y mayor corriente de agua que en otros trayectos. Basta pasar una vez por aquellos lugares para comprender el partido que de ellos se podía sacar con ayuda de la vegetación y tratando de conservar ese mismo aspecto de relativa grandiosidad que hoy presenta.

Por otra parte, el estar situado frente al puente de Toledo, en la pradera de San

Isidro, que aunque de propiedad particular, es lugar abierto al público y donde desde antiguo se celebra la tradicional y popular romería, hace pensar también en la necesidad de hermopear aquellos lugares y llevar allí las plantaciones de que tan necesitado se encuentra.

Además de esto, en segundo término se hallan situados los cementerios particulares de San Lorenzo, Santa María, San Isidro y San Justo, que aunque se dejase de enterrar en los mismos por haber terminado el Municipio la construcción que viene obligado a realizar de sus dos Necrópolis, no hay que olvidar el gran número de sepulturas allí existentes y suntuosos panteones, algunos, verdaderas obras de arte, que durante mucho tiempo serán visitados por las generaciones venideras, y hora es ya de pensar también en dar un acceso a dichos cementerios, más bello y artístico que el que presentan hoy esos pobres suburbios, lo que únicamente se puede conseguir extendiendo las plantaciones hasta aquellos recintos.

Por último, al rodear el puente de Toledo de jardines para formar, como al principio se dice, no sólo un lugar de esparcimiento, sino también una entrada digna de la capital de la Nación, creo que son todas razones sobradas para justificar la conveniencia de formar en aquella zona un parque que puede llegar a ser en su día base de la higienización de aquella zona y verdadero ornato de la Villa.

### Límites de extensión del parque.

De las razones apuntadas para deducir la conveniencia y necesidad de crear un parque en aquella zona, se desprenden los naturales límites, que al menos por ahora, se ha de dar a su extensión.

Desde luego que deben extenderse los jardines a un lado y a otro del puente de Toledo, comprendiendo en ellos la pradera de San Isidro y su Ermita, y llegando hasta los frentes respectivos de los cementerios enumerados.

He dicho anteriormente, «que al menos por ahora,» eran los límites que se fijan para la extensión del parque, por crearlos desde luego pequeños y creer firmemente que en un día llegarán las plantaciones más allá de los cementerios, hasta rodearlos por completo, conservándolos así como piadoso recuerdo a las generaciones pasadas, toda vez que la carencia de condiciones de urbanización de aquella zona, no hace presumible se extiendan hasta allí las edificaciones urbanas.

No obstante esto, existe una poderosa razón para de momento no dar más extensión al parque, cuya creación se propone, y es por lo que no he pasado de esos límites en el proyecto, dicha razón es lo reducido del término de Madrid. Con los límites actuales fijados a las plantaciones, sólo quedará por las carreteras de Carabanchel y de Toledo, unos cuatrocientos metros hasta el fin del término municipal, con lo que ya se reduce extraordinariamente la zona adecuada para la instalación de industrias que requieren alejamiento de la población y cuyo número se va aumentando a medida que quiere pensarse en hacer la urbe más sana, más cómoda y menos peligrosa. De ampliarse los jardines se llegaría enseguida al término y desaparecería por completo esa zona necesaria en toda población y más si es de importancia.

Este proyecto puede tal vez plantear esa cuestión de tan vital interés para Madrid, pensando en ensanchar su término por agregación total o parcial de otros colindantes, para así tener amplia zona industrial en que puedan instalarse establecimientos, que hoy, o se permiten con grandes trabas para la industria y molestias o peligros para los vecinos, o se proscriben por completo y emigran a los pueblos próximos, con grave perjuicio de los intereses municipales de la Villa.

## Paseos de limitación.

Además de la glorieta y de las cinco importantes vías enumeradas que atravesarán el parque formando otros tantos paseos con sus filas de árboles, completan la red de dichos paseos el que denomino de la Verdad, que conduce al cementerio general del Sur, ampliación de la calle de aquel nombre, los paseos de subida a los cementerios de San Lorenzo y de Santa María, el que denomino paseo de la Ermita, ampliación del hoy existente en el mismo lugar; y por último, los llamados en el proyecto «paseo Límite», que a manera de marco limitan la extensión del parque, y que tienen la misión de aislar y separar los jardines del resto de la zona que ahora no se comprende en las plantaciones.

En la confluencia de los paseos alto de San Isidro, Límite y de la Ermita, se forma la plazuela de este último nombre, con un diámetro de cien metros, no ampliándose más por los escarpes del terreno. El plano de esta plazuela se rebajará de como está ahora, modificando algo la rasante actual del paseo alto de San Isidro, para así bonificar la del paseo de la Ermita.

## Descripción del parque.

Las vías y paseos enumerados dividen el proyecto en varios sectores o polígonos, dentro de cada cual y aprovechando en lo posible la topografía del terreno, se podrán disponer los jardines y plantaciones más adecuados.

El primer sector comprendido entre el puente de Toledo, el río y la calle de Antonio López, en parte del cual ya existe un vivero de la Villa, debe considerarse como una ampliación de la pradera de San Isidro, con la que comunica por debajo del puente, por hallarse también en la orilla del Manzanares.

Otro sector es el comprendido entre la calle de Antonio López y la carretera de Toledo. Aquí se presenta una gran prominencia del terreno que obligará a verificar algunos desmontes para el trazado del paseo Límite, pero podrá ser uno de los más bellos trozos del parque, pues en la altura de ese terreno se disfruta de una vista panorámica de Madrid, desde un punto de vista poco conocido. Una senda o pequeño paseo marcado dentro de este sector por dos filas de árboles, corresponde en su prolongación a la antigua vereda de Villaverde, que en su trayecto que tiene alguna edificación, se denomina calle de Baleares.

Entre la carretera de Toledo y la calle del General Ricardos, dando frente a los Cementerios generales del Sur y de San Lorenzo, se forman dos sectores: uno, más pequeño, entre dicha carretera y el paseo de la Verdad, y otro, más importante, entre la carretera, la glorieta y la calle del General Ricardos. Todo este sector está más bajo que el anterior, proyectándose una escalera de subida al Cementerio de San Lorenzo, para que los peatones puedan dejar la rampa de subida de los coches.

Entre la calle del General Ricardos y paseo alto de San Isidro, se forman dos grandes sectores, separados entre sí por el Cementerio de Santa María y rampa de subida al mismo.

En el primer sector se marca una senda o atajo para el acceso de peatones al citado cementerio. El segundo sector, en el cerro de San Isidro, puede ser uno de los más pintorescos por las depresiones que presenta el terreno por debajo de la

rasante del paseo alto de San Isidro y las elevaciones del citado cerro, pudiéndose formar cascadas y caminos rústicos de bellísimo efecto.

El último sector que puede considerarse, es el limitado entre el puente de Toledo, paseos alto de San Isidro, de la Ermita y río Manzanares, subdividido, a su vez, en dos por el paseo Bajo de San Isidro. De un lado quedarán los jardines que se formen en las escarpas del paseo alto, y al otro, la pradera, tapizada de césped con arbolado, que hoy no tiene, y bordeado por una senda, marcada por doble fila de árboles que siguen la línea rectificadora del cauce del río.

### Ermita.—Pórticos.

Como complemento de todo esto, se supone también la nueva construcción de una nueva ermita de San Isidro.

En el centro de la plazuela se podía implantar un pequeño monumento de carácter adecuado a aquellos lugares, y que será visto desde los paseos alto de San Isidro, Límite y de la Ermita; y detrás, en el centro de la curva comprendida entre las alineaciones de los dos últimos paseos, se emplaza la nueva ermita, que podría construirse con estilo adecuado a la época en que vivió el Santo Labrador. Este emplazamiento no afecta a la parte moderna del Cementerio de San Isidro, pues sólo comprende los primitivos patios de la parte baja.

De ingreso a la Ermita, se proyecta un pequeño pórtico y a los dos lados de la curva otros pórticos o galerías cubiertos, que se prolongan a lo largo de los paseos de la Ermita y Límite. Con esto se podría conseguir dar un aspecto monumental a aquel sitio, realzando la importancia de la Ermita y al mismo tiempo podría tener el fin práctico y utilitario de formar un gran refugio para casos de lluvia, edificación que por lo conveniente debiera haber en todo parque público y que en éste donde se celebra una fiesta tradicional, aun prestaría mejores servicios.

### Superficie del parque.

Tal sería descripto a grandes rasgos el parque que en ese sitio podría formarse y cuya importancia creo se ha demostrado cumplidamente en el curso de esta pequeña Memoria. La extensión que podían llegar a tener estas plantaciones, si se ampliase algún día el término de Madrid, sería considerable, pero aun dentro de los límites propuestos para la actualidad, supone ser un parque de relativa importancia, pues comprendería una superficie aproximada de 84 hectáreas, incluidos los paseos y plazas que con su arbolado y jardines forman también parte del trazado general del proyecto.

### Presentación del proyecto.

Para la mejor comprensión del proyecto, presento por separado dos planos, a igual escala y abarcando la misma extensión de terreno.

En el primero se presenta dicho terreno en su estado actual; en el segundo plano, se representa la misma zona, pero como estaría una vez realizado el proyecto que se propone.

El examen comparativo de ambos planos y las explicaciones que preceden en la presente Memoria, creo hagan ver claramente el alcance del proyecto. Sólo he de añadir como aclaración, que refiriéndose éste al Extrarradio, para mejor apreciar su enlace con el Ensanche, y ver de qué modo las alineaciones de ésta zona resuelven el problema del aislamiento del puente de Toledo, las he trazado en el segundo plano: siendo de advertir que las alineaciones de los paseos de las Yeserías, de las Acacias, de los Ocho Hilos o calle de Toledo, Imperial y glorieta de las Pirámides, son las que figuran en el plano oficial del Ensanche; y las del paseo de Ronda, calle de las Cambroneras y prolongación del paseo de los Pontones, son los propuestos en el anteproyecto formulado por la Junta consultiva municipal, de un plan general de reformas en Madrid. El paseo de Ronda, supone el encauzamiento o canalización del río, y así se ha representado en el plano del proyecto.

## Plan de obras.

No he de terminar esta Memoria sin indicar el orden con que a mi juicio podía llevarse a cabo la realización de este proyecto que por su importancia, requiere se vaya ejecutando en varias etapas sucesivas.

En primer lugar, debían verificarse las expropiaciones necesarias para el aislamiento del puente de Toledo y formación de la glorieta que comprende la casa número 2 del camino bajo de San Isidro, la que primero debía desaparecer por estar contigua al puente y ser la única que existe entre dicho camino bajo y el río; las casas números 1, 3 y 5 del mismo camino bajo de San Isidro; las números 4, 6, 12, 8, 10 y 3 de la calle del General Ricardos; la núm. 2 de la plaza del puente de Toledo y las números 2, 4 y 6 de la calle de Antonio López, además de varios terrenos que también se comprenden.

Verificadas las expropiaciones, se podían ejecutar las obras de formación de la plaza, por el ramo de Vías públicas y la del jardín central, por el ramo de Arbolado.

Después, para empezar a formar el parque, se debía primeramente proceder a la expropiación de la pradera de San Isidro, y llegando a un acuerdo con sus actuales poseedores. Con esto y expropiada ya la finca núm. 2 del camino bajo, se encontraría unida la pradera con los Viveros de la Villa por debajo del puente, formando una gran extensión de terreno de propiedad municipal, en la que se podrían empezar las plantaciones.

En la inmediata etapa de ejecución, debían expropiarse todas las fincas comprendidos entre los dos caminos alto y bajo de San Isidro, lo que una vez hecho, permitía trazar el paseo bajo en la forma proyectada y completar todos los jardines comprendidos entre el paseo Alto y el río, quedando así, en primer lugar, arreglado el sitio de la tradicional romería.

Realizada ya esas dos primeras partes del proyecto para acabar de formar el parque y que se fueran conociendo los progresos que iban haciendo las obras, debían acometerse por sectores o polígonos, verificando todas las expropiaciones necesarias y no empezando las de otro sector hasta que se hubiesen terminado las del anterior. De esta manera podían ejecutarse en aquel polígono la formación de las vías que comprendiera en la forma que van proyectadas y las plantaciones necesarias.

Respecto al orden en que pudieran hacerse estos sectores, sentada la conveniencia de que no se empiecen todos a la vez, las circunstancias aconsejarán la preferencia de unos u otros, y quizá la importancia de las obras necesarias a ejecutar para conducir el agua, primer elemento necesario en empresas de este género.

La última obra que debía realizarse es la restauración del puente de Toledo, pues con la ejecución de las demás obras, siempre el tránsito de carros se aumentaría considerablemente, y con las demoliciones, algunas de ellas inmediatas, era posible efectuar algún desperfecto. Por esta causa sería preferible dejar para lo último la indicada obra de restauración, coronando con ella esta importante reforma, que indudablemente había de embellecer la capital y demostrar una vez más la cultura del pueblo de Madrid, por el amor a sus monumentos.

Tal es el proyecto que tengo el honor de elevar a manos del Excmo. Ayuntamiento, en virtud de la orden recibida, con el natural temor de no haber acertado, pero que contando con su benevolencia, someto a su superior aprobación y a la de ese Excmo. Ayuntamiento, confiando en que los defectos u omisiones que dicho proyecto pueda tener, serán subsanados con las acertadas observaciones que al mismo se formulen.

Madrid, 18 de diciembre de 1909.

El Arquitecto municipal de la quinta Sección,

*Alberto Albiñana.*

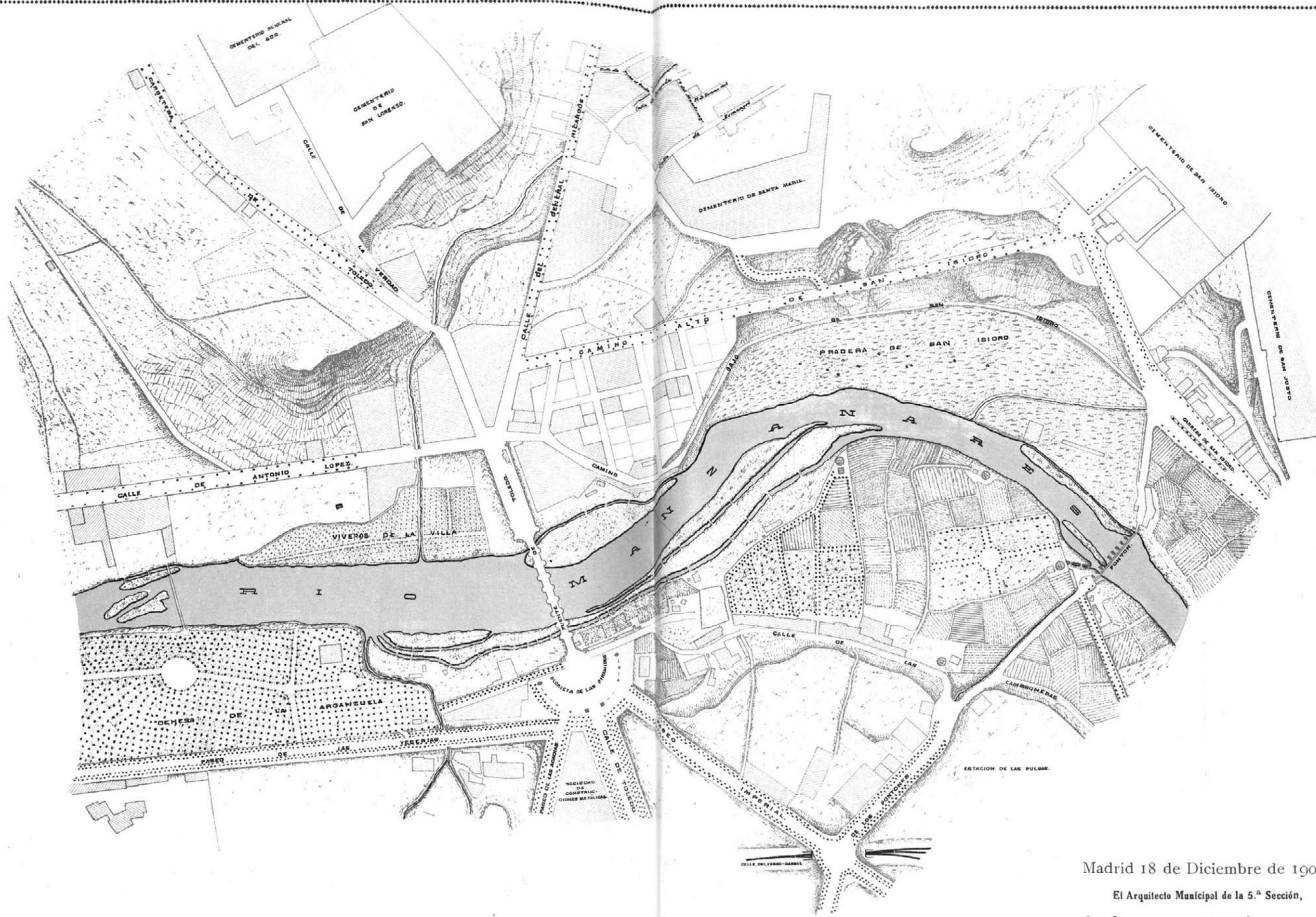


# PLANOS





INVENTE DE TOLEDO, PRADERA DE SAN ISIDRO Y ZONA INMEDIATA  
ESTADO ACTUAL



Madrid 18 de Diciembre de 1909.

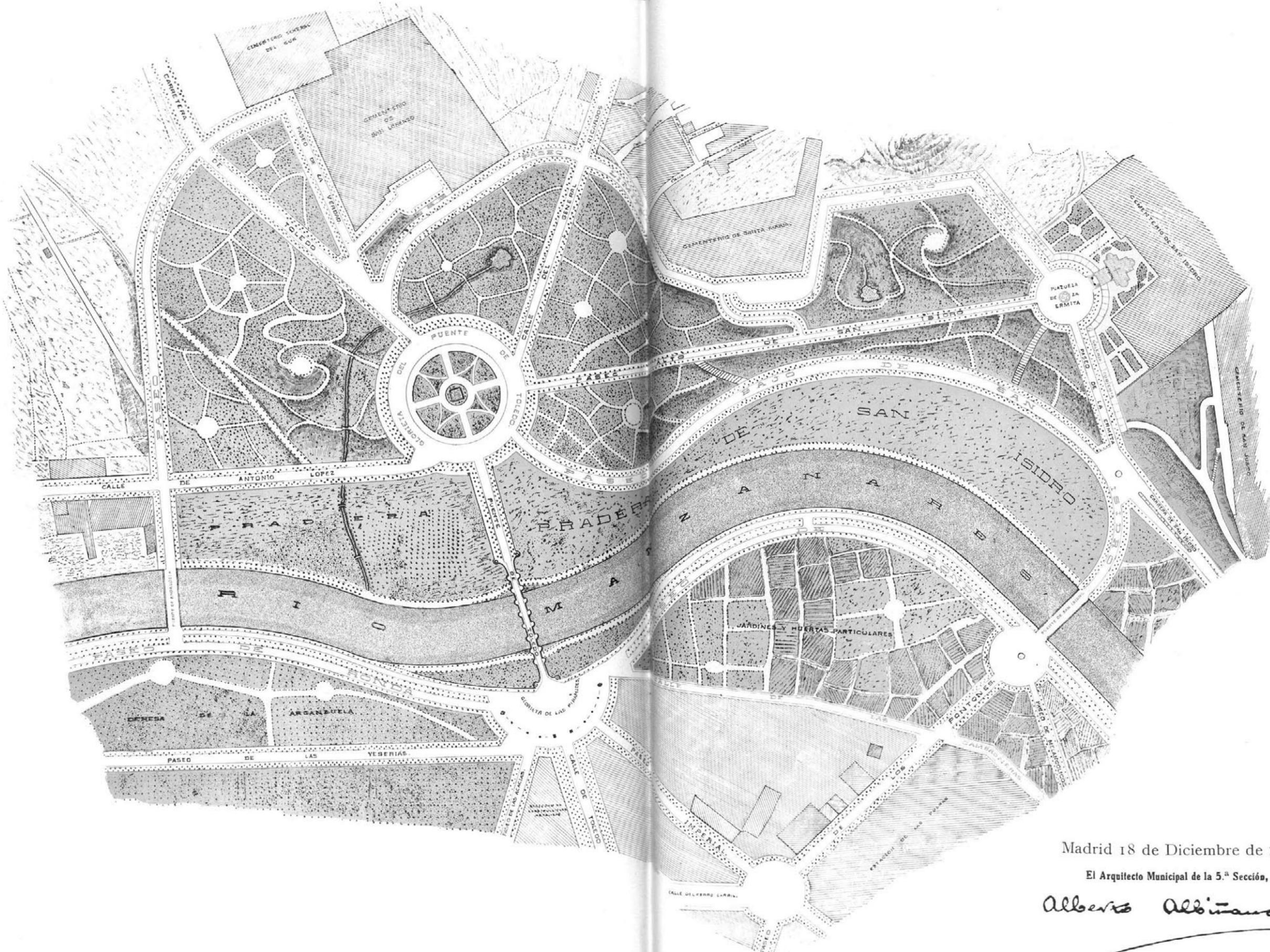
El Arquitecto Municipal de la 5.<sup>a</sup> Sección,

*Alberto Albarran*





PROYECTO DE AISLAMIENTO DEL PUNTE DE TOLEDO,  
GLORIETA Y PARQUE COMPRENSIVO DE LA PRADERA DE SAN ISIDRO Y DE SV ERMITA



Madrid 18 de Diciembre de 1909.

El Arquitecto Municipal de la 5.<sup>a</sup> Sección,

*Alberto Albarrán*